

Verkehrs- und Parkierungskonzept

Gemeinde Celerina/Schlarigna

Entwurf zur Mitwirkung

September 2017



Ausgangslage

Inhalt

Ausgangslage	1
Grundlagen	3
Analyse	6
Übergeordnetes verkehrliches Leitbild	8
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	10
Optionale Massnahmen	15
Parkierung (P)	16
Langsamverkehr (LV)	19
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	20

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Celerina/Schlarigna

Kontaktperson

Christian Brantschen, Gemeindepräsident

Bearbeitung

Strittmatter Partner AG

Erstellung

Bearbeitungsstand September 2017

Anlass

Im Herzen der Ferienregion Engadin St. Moritz liegt die Gemeinde Celerina. Die charmanten, historischen Ortskerne, die einzigartige Naturlandschaft und das vielfältige Sport- und Erholungsangebot ziehen jedes Jahr zahlreiche Gäste aus dem In- und Ausland an. Das Verkehrsaufkommen ist insbesondere in der Sommer- und Wintersaison gross, wobei das Auto das dominierende Verkehrsmittel ist. Die negativen Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind augenfällig. Die Gemeinde möchte die touristische Attraktivität steigern, was eine nachhaltige organisierte Verkehrsabwicklung bedingt.

Erarbeitung

Die Gemeinde hat die Strittmatter Partner AG mit der Ausarbeitung eines Verkehrs- und Parkierungskonzeptes beauftragt. Begleitet wurde das Projekt von der Verkehrskommission, welche für dieses Projekt mit weiteren Personen ergänzt wurde.

Umfang

Das Verkehrs- und Parkierungskonzept gliedert sich in zwei Teile:

- Teil Grundlagen und Analyse
- Teil Leitbild, Konzept und Massnahmen





Grundlagen

Positionierung der Gemeinde

Zur Klärung der zukünftigen touristischen Ausrichtung von Celerina hat die Gemeinde im Jahr 2016 ein Positionspapier erarbeitet.

Es enthält folgende strategische Leitsätze | -gedanken:

Zielgruppe

der sportliche Geniesser | die sportliche Genieserin

Positionierung

Celerina ist das sportliche, naturnahe, familiäre und gastfreundliche Dorf mitten im Engadin – Winter und Sommer.

Fazit

Die Gemeinde möchte sich künftig in erster Linie auf die verkehrlichen Bedürfnisse der Mehrtagestouristen und nicht auf diejenigen der Tagestouristen ausrichten.

Exkurs Tages- und Mehrtagestourist

Tagestourist

Der Tagestourist übernachtet nicht vor Ort. Häufig reist er mit dem privaten Auto an, welches er möglichst nahe am Zielort parkieren möchte. Das teils grosse Verkehrsaufkommen wirkt sich negativ auf die Wohnqualität und die touristische Attraktivität der Gemeinde aus (Luft- und Lärmbelastung, Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes, ...).

Da der Tagestourist wie der Mehrtagestourist auf der Suche nach Ruhe und Erholung ist, liegt die Beschränkung bzw. die verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs auch in seinem Interesse. Für die Wirtschaftlichkeit der (touristischen) Infrastruktur ist er trotz seiner geringeren wirtschaftlichen Bedeutung unverzichtbar.

Mehrtagestourist

Der Mehrtagestourist übernachtet mindestens eine Nacht vor Ort. Häufig reist er mit dem privaten Auto an, welches er aber während des Ferienaufenthaltes kaum nutzt. Der Mehrtagestourist sucht vor allem Ruhe und Erholung. Die touristischen Ziele möchte er mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem Velo bzw. zu Fuss auf sicheren und attraktiven Wegen erreichen.



Räumliches Leitbild

Das im Jahr 2017 von Stauffer & Studach Raumentwicklung (Chur) erarbeitete räumliche Leitbild enthält die räumliche Entwicklungsvorstellung der Gemeinde Celerina. Ausgerichtet ist es auf das Jahr 2050 und darüber hinaus. Das räumliche Leitbild bildet den Rahmen für sämtliche Projekte in der Gemeinde mit räumlichen Bezug.

Folgende fünf Strategien wurden aufbauend auf den räumlichen Qualitäten und Potenzialen entwickelt:

1. Den Raum in der Dorfmitte inszenieren und erlebbar machen (Parklandschaft)
2. Die Talebene wieder «öffnen» und naturnah gestalten (Flusslandschaft)
3. Die zentrale Achse im Dorfzentrum als «Ort des Treffens» stärken
4. Die Achse Bahnhof – Talstation inszenieren und erlebbar machen; die Zutrittsachse «Dorfstrasse» aufwerten
5. Gezielte Massnahmen zur Siedlungsentwicklung umsetzen
 - Erhalt, Pflege und Aufwertung der historischen Dorfkerne
 - Gezielte Erweiterung der Siedlung
 - Geeignete Standorte für touristische Beherbergungen sichern.



Räumliches Leitbild (Stauffer & Studach Raumentwicklung, Chur)



Folgende Stärken und Schwächen sowie Potenziale und Risiken wurden in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr erkannt.

Siedlung | Landschaft

Stärken | Potenziale

- intakte historische Ortskerne Celerina und Cresta
- weitgehend unverbauter Landschaftsraum San Gian
- siedlungsgliedernder Landschaftsraum mit vereinzelt Hochbauten
- Rückbau ARA und Anschluss Engadinerstrasse schafft Platz für den Inn und wertet den Ortszugang auf
- vielfältiges, attraktives und in Fussdistanz gelegenes Sport-, Erholungs- und Kulturangebot

Schwächen | Risiken

- Dorfkerne sind von aussen kaum mehr erkennbar
- teilweise noch undefinierte äussere Konturen des Siedlungskörpers
- wenig attraktives Bahnhofsumfeld

Verkehr

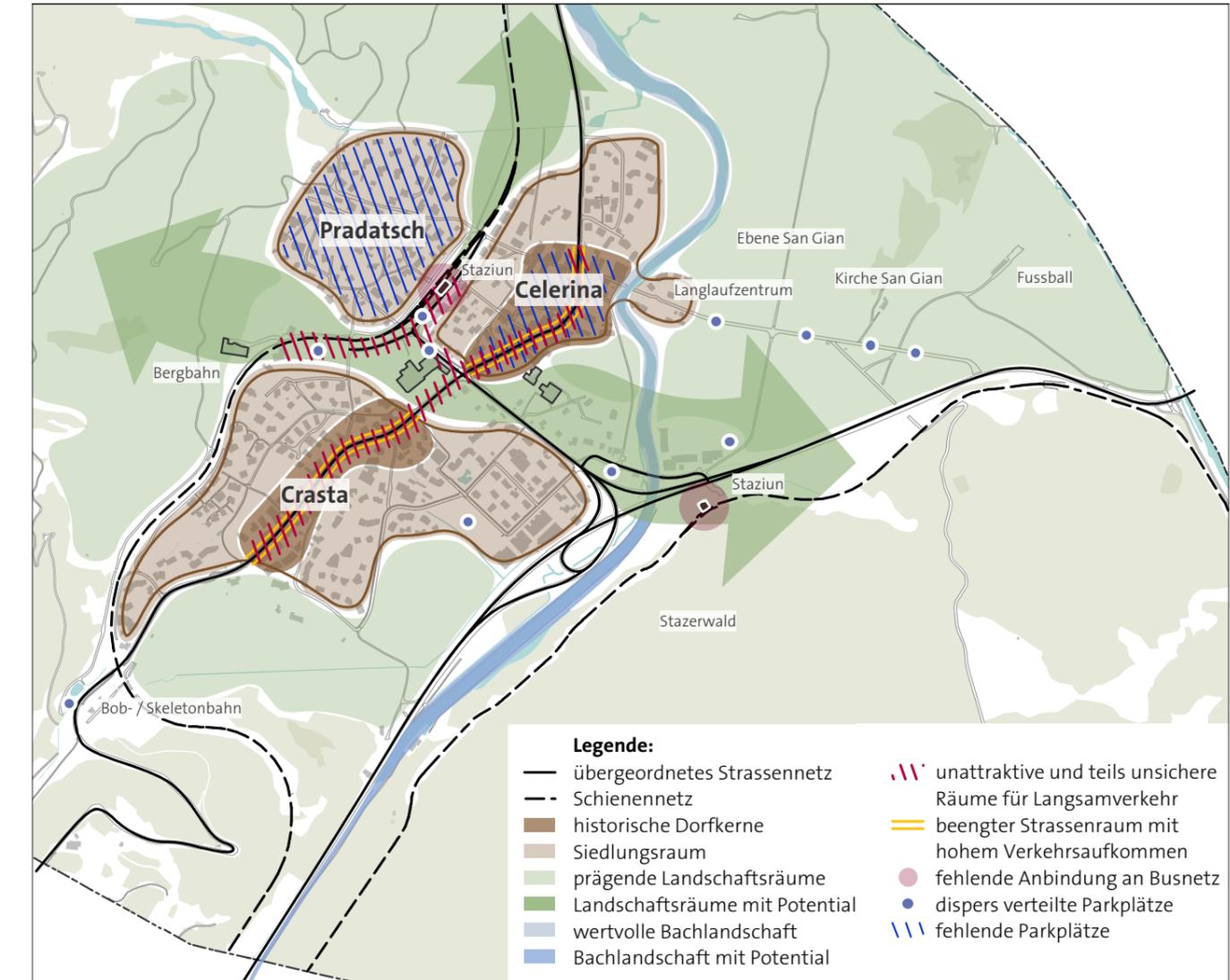
Stärken | Potenziale

- gute Anbindung an das übergeordnete Strassennetz (Engadinerstrasse)
- zwei Bahnhöfe mit mindestens stündlichen Verbindungen nach St. Moritz, Samedan und Pontresina
- attraktives und dichtes Fuss- und Velowegnetz

Schwächen | Risiken

- Verkehrsmengen auf der Via Maistra sind nicht mit dem (empfindlichen) Umfeld verträglich
- Bahndamm erschwert das Erreichen des Gebiets Pradatsch
- überdimensionierter Anschluss Engadinerstrasse
- fehlende Parkplätze in den Dorfkernen und den Altbauquartieren
- parkierte Autos in der landschaftlich wertvollen Ebene San Gian
- Dispers über das Gemeindegebiet verteilte Parkplätze und ein fehlendes Parkleitsystem (Parksuchverkehr)
- nicht an das regionale und lokale Busnetz angeschlossene Bahnhöfe
- geringe oder keine Buserschliessung der touristischen Attraktionen und an den Siedlungsändern

Die Verkehrsinfrastruktur ist heute vor allem auf die Bedürfnisse der Tagestouristen ausgerichtet. Beeinträchtigt wird dadurch die Wohnqualität und die touristische Attraktivität von Celerina. Damit dem Bedürfnis der einheimischen Bevölkerung und der Touristen nach Ruhe und Erholung Rechnung getragen werden kann, muss der Verkehr nachhaltiger gestaltet werden.



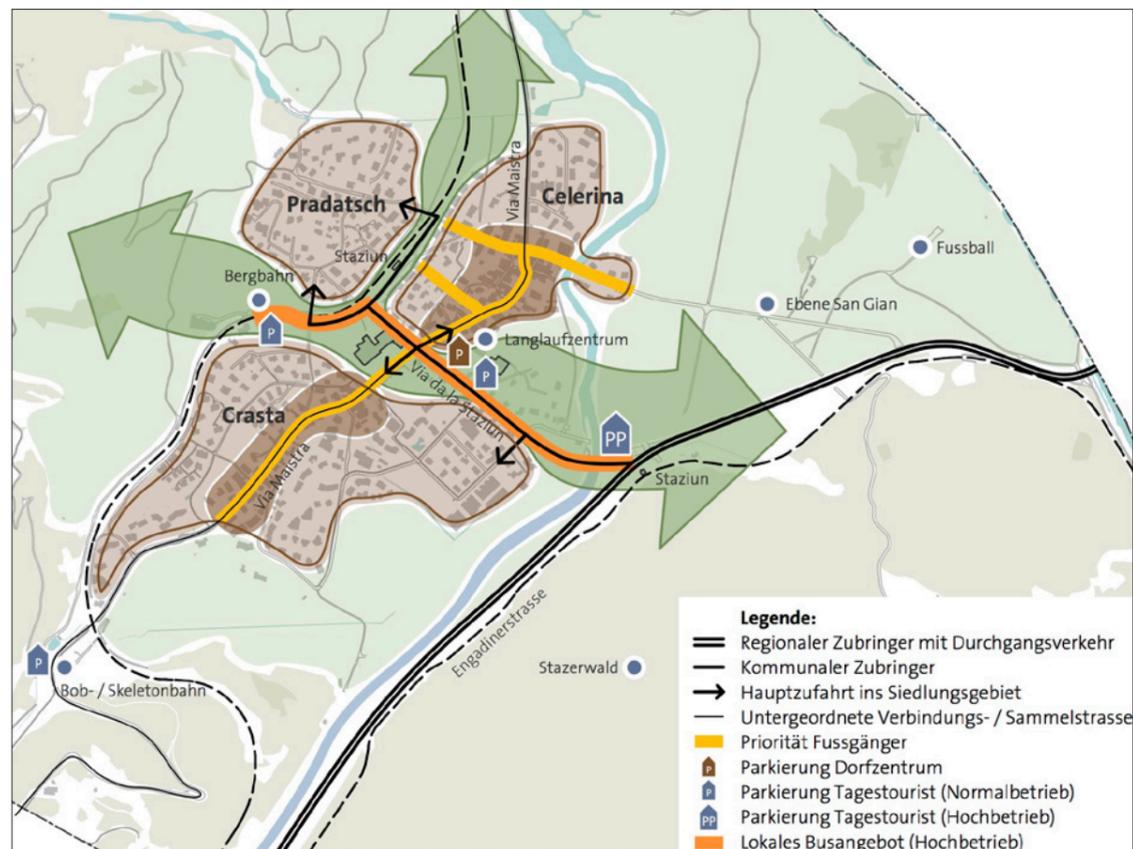
Stärken- und Schwächenplan

Übergeordnetes verkehrliches Leitbild

Das verkehrliche Leitbild ist analog dem räumlichen Leitbild auf den Horizont 2050 ausgerichtet. Es zeigt auf, wie die verkehrlichen Ziele räumlich umgesetzt werden. Für die bessere Verständlichkeit liegt der Fokus im Leitbild auf den Handlungsschwerpunkten.

Folgende Schwerpunkte enthält das Leitbild:

- Die Engadinerstrasse stellt für den motorisierten Individualverkehr die regionale Verbindung dar. Sie nimmt den Durchgangsverkehr auf.
- Der Zugang zu den drei Ortsteilen erfolgt für den motorisierten Verkehr über die Strassen Via da la Staziun, Piazza da la Staziun und Via Pradè. Diese im Landschaftsraum gelegenen Strassen verfügen über ein weniger empfindliches Umfeld.
- Die Via Maistra hat künftig eine örtliche Funktion.
- Auf der Via Maistra und generell in den Dorfkerne geniesst der Fussgänger gegenüber dem motorisierten Verkehr Vortritt.
- Damit der touristische Verkehr möglichst siedlungsunabhängig abgewickelt werden kann, sind die Parkplätze entlang der Via da la Staziun und dementsprechend ausserhalb des Siedlungsraums.
- Am Dorfeingang Celerina stehen für die zahlreichen Zentrumsnutzungen (Bewohner, Beschäftigte, Kunden, Besucher) genügend Parkplätze zur Verfügung.



Übergeordnetes verkehrliches Leitbild

- Bei den touristischen Zielen steht ein beschränktes, auf den Grundbedarf ausgerichtetes Parkplatzangebot zur Verfügung.
- Die Verkehrsinfrastruktur wird in der Hochsaison wie folgt ergänzt:
- Ausweich-Parkplätze nahe der Engadinerstrasse (z. B. auf dem Areal der heutigen ARA)
- Bus-Shuttle zwischen Bergbahn und den Ausweich-Parkplätzen

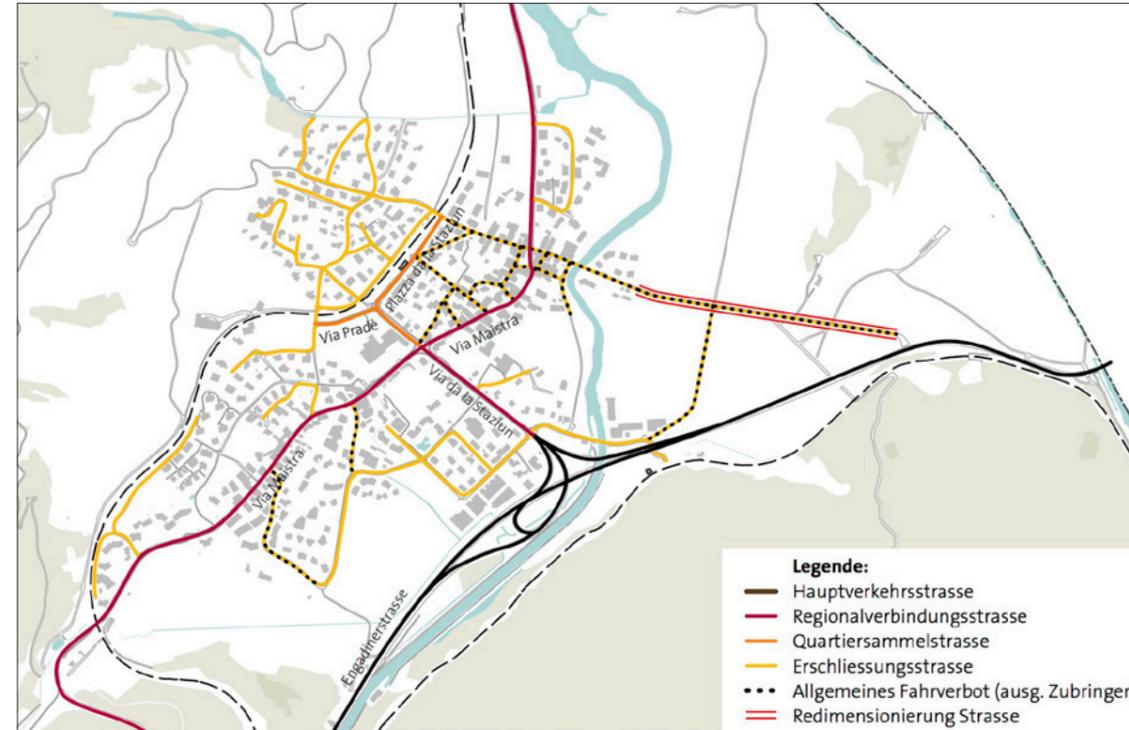


Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Konzept

Netzhierarchie

Die Engadinerstrasse soll gemäss verkehrlichem Leitbild den (über-)regionalen Verkehr, also den Durchgangsverkehr, aufnehmen. Diese Funktion soll die Via Maistra aufgrund der begrenzten Belastbarkeit nicht mehr bzw. nur noch in einem beschränkten Masse übernehmen. Die Hauptzufahrt ins Dorf erfolgt über die im Landschaftsraum gelegenen Strassen Via da la Staziun, Piazza da la Staziun und Via Pradè. Die übrigen Strassen sollen lediglich eine Erschliessungs- bzw. eine untergeordnete Sammelfunktion haben. Um den Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und untergeordnete Strassen zu entlasten, sind diverse Massnahmen vorgesehen.



Konzeptplan, Netzhierarchie

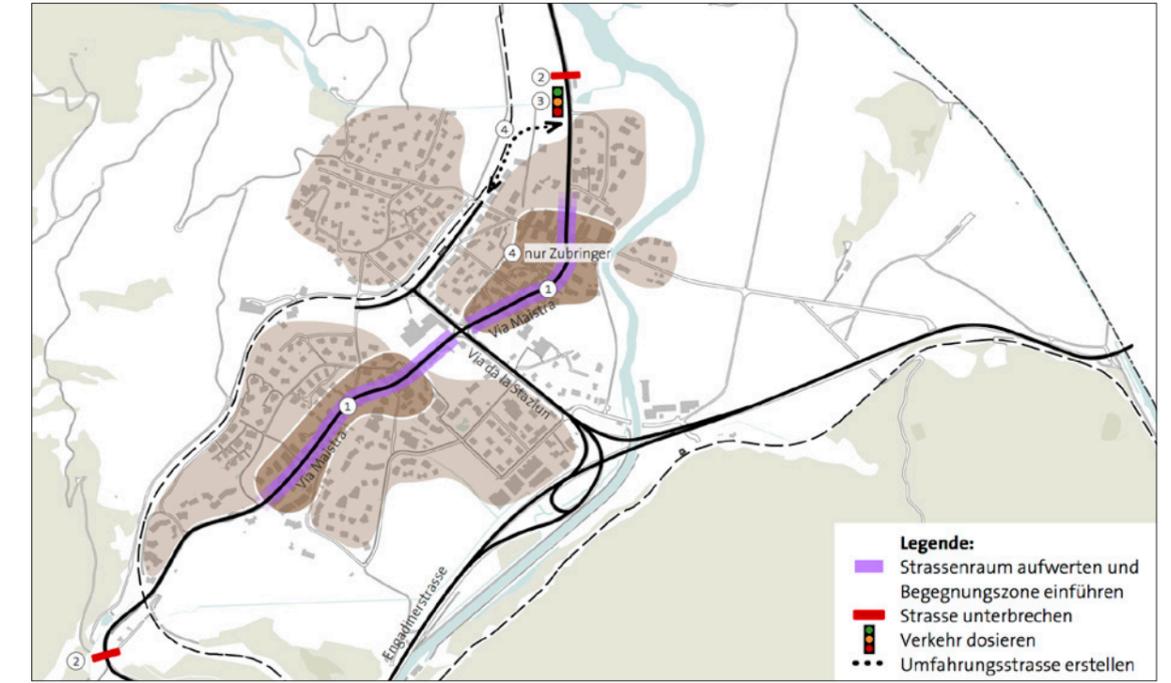
Durchfahrtswiderstand erhöhen

In den Dorfkernen stehen die Bedürfnisse der Fussgänger im Vordergrund. Auf der Via Maistra soll der MIV deshalb auf ein verträgliches Mass reduziert und beruhigt werden. Damit er möglichst über die Via da la Staziun ins Dorf fährt und der Durchgangsverkehr die Engadinerstrasse benutzt, sollen durchfahrtser schwerende Massnahmen umgesetzt werden:

- Via Maistra gestalterisch aufwerten (Plan-Nr. 1);
- Begegnungszone in den Dorfkernen einführen (Plan-Nr. 1);
- Via Maistra ab Ortsende (ganzjährig oder saisonal) sperren (Plan-Nr. 2).

Die Via Maistra kann für den motorisierten Individualverkehr nur gesperrt werden, wenn die Nachbargemeinde Samedan und der Kanton Graubünden damit einverstanden sind. Falls die Massnahme nicht wie gewünscht umgesetzt werden kann, stehen alternativ folgende zwei Massnahmen zur Verfügung:

- Verkehr am Ortseingang dosieren (Plan-Nr. 3);
- Umfahrung des Dorfkerns Celerina erstellen (Plan-Nr. 4).



Konzeptplan, Durchfahrtswiderstand erhöhen

Motorisierter Individualverkehr

Massnahmen

Via Maistra gestalterisch aufwerten

Für die Via Maistra ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept und im Rahmen von Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten umzusetzen. Innerhalb der Siedlung ist der Fokus bei der Gestaltung auf die siedlungsräumliche Einpassung zu legen. Der Abschnitt zwischen den beiden Dorfkernen ist als Teil der Parklandschaft (Cresta Palace, Center da Sport) zu inszenieren.

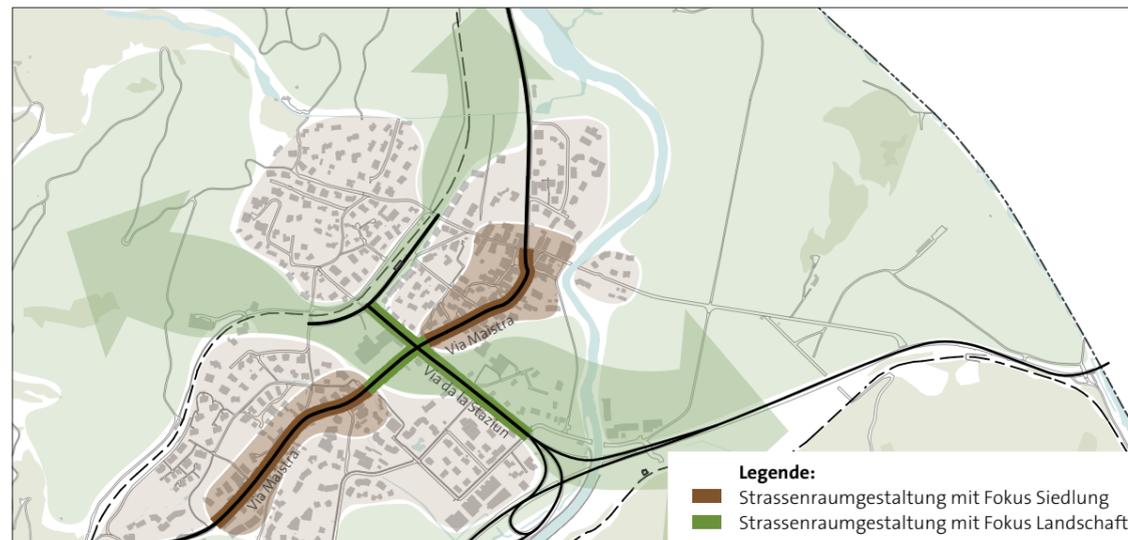
Landwirt. Charakter der Via da la Staziun stärken

Der landschaftliche Charakter der Via da la Staziun soll mit folgenden Massnahmen gestärkt werden:

- Strassenraum zurückhaltend gestalten;
- das landschaftliche Umfeld mit Massnahmen der Freiraumplanung | Begrünung stärken;
- auf Bauten und Anlagen im Strassenraum weitestgehend verzichten.

Bewegungszone einführen

Mit der gestalterischen Aufwertung der Via Maistra soll die Begegnungszone eingeführt werden. Die genaue Zonenabgrenzung ist im verkehrstechnischen Gutachten zu bestimmen. Auch ist darin zu prüfen, ob die Begegnungszone auf die Nebenstrassen im Dorfkern Celerina ausgeweitet werden soll.



Einteilung der Strassensegmente für Betriebs- und Gestaltungskonzept

Verkehr auf der Via Suot Mulin beruhigen

Auf Basis von Geschwindigkeitsmessungen sind geeignete (gestalterische und / oder bauliche) Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs auf der Via Suot Mulin umzusetzen.

Anschluss Engadinerstrasse redimensionieren

Beim Kanton ist ein reduziertes, kompaktes und möglichst weit von der Siedlung entfernt liegendes Anschlussbauwerk, welches die Erschliessung der Ausweich-Parkplätze sicherstellt und tiefe Einfahrgeschwindigkeiten ins Dorf fördert (Immer-Rot-Ampel), zu erwirken. Der umgebende Raum ist, dem Leitbild entsprechend, als Teil des Grünkorridors zu gestalten. Langfristig ist die Umfahrungsstrasse an den Rand des Stazerwaldes bzw. auf die andere Seite des Inns zu verlegen.

Via da la Staziun gegenüber Via Maistra bevorzugen

Der Kreisell ist in einen Knoten mit Vortritt für den Verkehr auf der Via da la Staziun umzugestalten. Das Trottoir bei der Einmündung der Via Maistra in die Via da la Staziun ist durchzuziehen (Trottoirüberfahrt). Damit geniesst der Fussgänger gegenüber den in die Via Maistra ein- und ausfahrenden Fahrzeugen Vortritt. Ebenfalls sind die Ansprüche des öffentlichen Verkehrs angemessen zu berücksichtigen.



Konzeptplan, Anschlussbauwerk Engadinerstrasse



Motorisierter Individualverkehr

Verbindungsstrasse nach St. Moritz | Samedan sperren

Die Via Maistra soll in Absprache mit den Gemeinden Samedan und St. Moritz zwischen Celerina und Samedan sowie Celerina und St. Moritz ganzjährig bzw. saisonal für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden.

Via San Gian redimensionieren

Die Via San Gian soll zu einem Flurweg bzw. zu einer Strasse mit reduzierten Breiten rückgebaut und seiner historischen Bedeutung entsprechend gestaltet werden.

Schleichwege unterbinden

Auf folgenden Strassen ist die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr (ausgenommen Zubringer) mit entsprechender Signalisation zu unterbinden:

- Vietta Lizun;
- Giassa Spuondas;
- sämtliche Strassen im Dorfkern Celerina (ausgenommen Via Maistra);
- Via Bambas-ch (ab den Ausweich-Parkplätzen).

Zusätzlicher Anschluss Engadinerstrasse erstellen

Die Gemeinde strebt beim Kanton eine direkte Anbindung der provisorischen Parkplätze an die Engadinerstrasse an. Allenfalls könnte dieser Anschluss auch vom Unterwerk der St. Moritz Energie und vom angrenzenden Gewerbebetrieb genutzt werden. Andere Nutzungen werden über diesen Anschluss nicht erschlossen.

Optionale Massnahmen

Verkehr am Dorfeingang dosieren

Falls die Unterbrechung der Verbindungsstrasse nach Samedan nicht möglich ist, die Verkehrsmengen auf der Via Maistra weiterhin hoch sind und sich nicht mit den Bedürfnissen nach Ruhe und Erholung vertragen, kann der Verkehr mit einer Lichtsignalanlage am Dorfeingang dosiert werden.

Umfahrung des Dorfkerns Celerina erstellen

Ein Ausbau der Strasseninfrastruktur soll erst dann in Betracht gezogen werden, wenn allen anderen zur Verfügung stehenden Mitteln zur Entlastung der Via Maistra ausgeschöpft sind. Der Dorfkern kann einzig nördlich umfahren werden. Der Raumbedarf für das fehlende Teilstück zwischen Piazza da la Staziun und Via Maistra ist zu sichern.



Parkierung (P)

Konzept

Parkraumangebot

Mit der Festlegung des Parkraumangebots (Lage und Anzahl der Parkplätze) wird ein bedeutender Beitrag zur gewünschten Verkehrsentwicklung geleistet. Folgende Überlegungen haben zum «künftigen» Parkraumangebot geführt:

- Beim Eingang ins Dorfzentrum sollen Parkplätze für die Zentrumsnutzungen zur Verfügung gestellt werden.
- Im übrigen Siedlungsgebiet sollen Parkplätze grundsätzlich lediglich für Wohnen, Arbeit und Hotels zur Verfügung gestellt werden.
- Damit der Tourismusverkehr siedlungsabhängig abgewickelt werden kann, werden die Parkplätze für die touristischen Nutzungen möglichst so angeordnet bzw. dessen Erschliessung so organisiert, dass die Zufahrt nicht durch Siedlungsgebiet führt.
- Bei den touristischen Zielen soll nur ein Grundangebot, welches sich am Regelbedarf orientiert, bereitgestellt werden. Für die Hochsaison und besondere Veranstaltungen, wenn sich der Einsatz eines Bus-Shuttles lohnt, sollen weitere Parkplätze möglichst in der Nähe der Engadinerstrasse zur Verfügung gestellt werden. Denkbar wäre zum Beispiel eine Verlagerung eines Teils der Parkplätze bei der Bergbahn zum bald freiwerdenden ARA-Areal.

- Um den prägenden Landschaftsraum San Gian vom motorisierten Verkehr zu entlasten, sollen die darin gelegenen Parkplätze aufgehoben bzw. verlagert werden.
- Busse (auch Hotelbusse) sollen die Möglichkeit haben, die Fahrgäste direkt bei den touristischen Nutzungen abzusetzen bzw. abzuholen. Nebst diesen Kurzzeit-Parkplätzen sollen für Busse analog zum Auto ein Grundangebot an Langzeit-Parkplätzen bei den touristischen Nutzungen und ein Zusatzangebot weiter entfernt vom Zielort (bei den Autoparkplätzen für den Hochbetrieb) zur Verfügung gestellt werden.

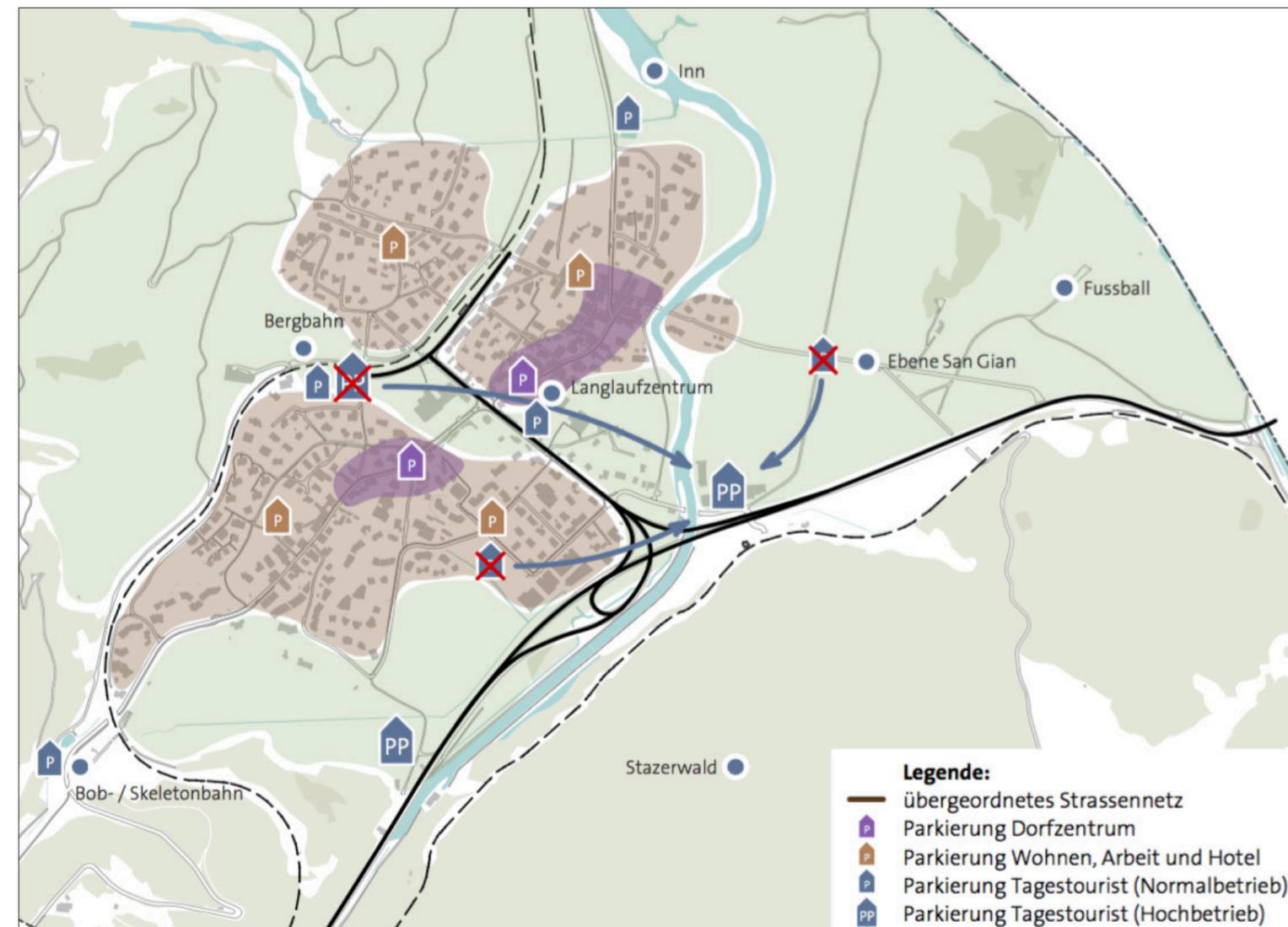
Parkraumbewirtschaftung

Damit die Parkplätze gemäss ihrer Bestimmung genutzt werden (können), ist eine flächendeckende und auf den Ort abgestimmte Parkraumbewirtschaftung umzusetzen. Folgende Bewirtschaftungsgrundsätze werden für Celerina festgelegt:

- Der Parkraum soll in erster Linie über die Beschränkung der Parkdauer bewirtschaftet werden.
- Der gesteigerte Gemeindegebrauch (längeres Parkieren) soll ganzjährig abgegolten werden.
- Im Zentrumsbereich sowie bei Dienstleistungsbetrieben, Verkaufsgeschäften und Gastbe-

trieben im übrigen Siedlungsgebiet soll eine ausreichende Anzahl an kostenlosen Kurzzeitparkplätzen zur Verfügung stehen.

- Damit möglichst kein Parksuchverkehr und Ausweichverkehr entsteht, sollen Tagestouristen nur auf den dafür vorgesehenen und entsprechend signalisierten Parkieranlagen das Auto längere Zeit (länger als 4 Std.) abstellen können.
- Das Langzeitparkieren von Bewohnern und Beschäftigten soll in Abweichung zur geltenden Bewirtschaftung auf den dafür vorgesehenen Parkplätzen möglich sein.
- Die anderweitige Nutzung der zur Besorgung öffentlicher Aufgaben benötigten Parkplätze (Verwaltung, Schule) soll verhindert werden.



Konzeptplan, Parkierung



Parkierung (P)

Massnahmen

Parkplatzangebot optimieren

Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen ist gemäss dem Konzept der Parkraumbereitstellung anzupassen. Die Parkieranlagen neuer Nutzungen sind nach den gleichen Zielen und Grundsätzen auf dem Gemeindegebiet anzuordnen.

Parkleitsystem einführen

In der Gemeinde ist für die touristischen Nutzungen ein geeignetes Parkleitsystem umzusetzen. Das Parkleitsystem kann im Bedarfsfall (Hochsaison, Veranstaltung) mit zusätzlichen geeigneten Massnahmen (z. B. Absperrgitter, Verkehrskadetten) ergänzt werden.

Parkplätze bewirtschaften

Die Parkplätze auf öffentlichem Grund sind nach den Grundsätzen des Bewirtschaftungskonzepts zeitlich und monetär zu bewirtschaften. Um Rechtssicherheit für die Erhebung von Gebühren zu schaffen, soll der Gebührentarif durch den Gemeindevorstand festgelegt werden.

Die Betreiber von grösseren, privaten Parkieranlagen (z. B. Bergbahn) sind zur Bewirtschaftung nach den gleichen Grundsätzen zu motivieren.

Parkverbotszone einführen

Auf dem gesamten Gemeindegebiet soll das Parkieren ausserhalb der bezeichneten (signalisierten und markierten) Parkplätzen mit der Einführung einer Parkverbotszone verboten werden.

Langsamverkehr (LV)

Konzept

Das Velofahren und das Zufussgehen soll durch verschiedene Massnahmen sicherer und attraktiver werden. Die Bedingungen verbessern sich zum einen in den Dorfkernen, wo der Fussgänger gegenüber dem fahrenden Verkehr bevorzugt behandelt wird, und zum anderen auf dem übergeordneten Langsamverkehrsnetz, wo der Konflikt Auto | Velofahrer bzw. Fussgänger durch Fahrverbote für den motorisierten Verkehr entschärft wird.

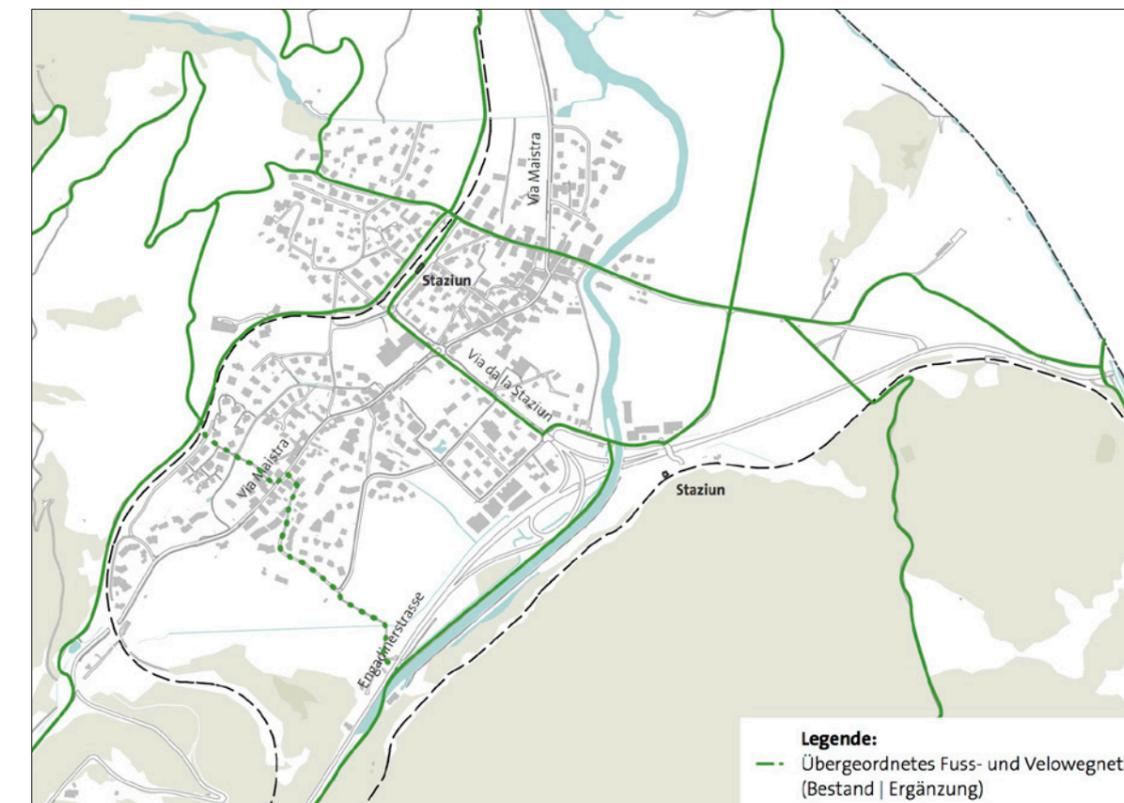
Massnahme

Fussgängerunterführung RHB aufwerten

Die Durchgangsbreite der Fussgängerunterführung ist zu vergrössern. Zudem ist die Ausleuchtung zu optimieren.

Übergeordnetes Fuss- und Velowegnetz ergänzen

Das übergeordnete Fuss- und Velowegnetz soll mit der im Konzeptplan eingezeichneten Wegverbindung (Viotta Lizun - Viotta da l'Infern) ergänzt werden.



Konzeptplan, Langsamverkehr

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Konzept

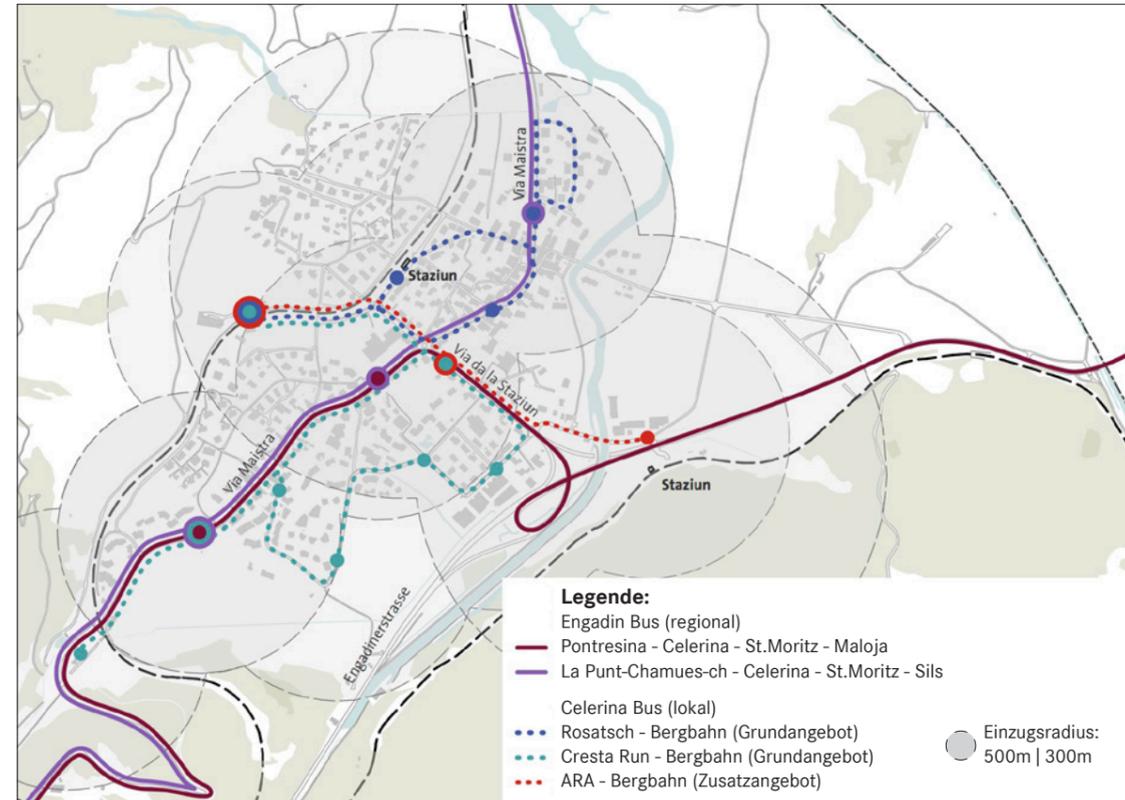
Beim Bahnangebot und dem regionalen Busangebot besteht kein Anpassungsbedarf. Hingegen wird empfohlen, das lokale ÖV-Angebot im Winter wie folgt zu optimieren und den neuen Verhältnissen anzupassen:

Grundangebot Winter

Das Grundangebot umfasst weiterhin zwei Busschlaufen, welche das Siedlungsgebiet und die touristischen Ziele optimal, soweit es die gewachsenen Strukturen überhaupt erlauben, erschliessen. Jedoch verkehren die Busse künftig abschnittsweise auf der Hin- und Rückfahrt auf unterschiedlichen Strecken. Mit der Anpassung wären an das lokale Busnetz neu die Bob- / Skeletonbahn, das Center da Sport und der Bahnhof Celerina angeschlossen. Für die beiden Rundkurse soll weiterhin ein Minibus, welcher die engen Gassen problemlos befahren kann, eingesetzt werden. Zudem ist vorgesehen, die heute teilweise dicht aufeinanderfolgenden Haltestellen zu reduzieren.

Zusatzangebot Winter

Während der Hochsaison, wenn die Parkplätze bei der Bergbahn vollständig belegt sind und auf weiter entfernt liegende Parkplätze ausgewichen werden muss, soll ein zusätzlicher Bus zwischen der Bergbahn und den an der Peripherie gelegenen Parkplätzen eingesetzt werden.



Konzeptplan, öffentlicher Verkehr

Massnahmen

Lokales Busangebot optimieren

Das lokale Busangebot (Grundangebot) und die Haltestellen sollen gemäss Netzplan angepasst werden.

Lokales Busangebot ausbauen

Während des Hochbetriebs (Winter) oder bei grösseren Veranstaltungen soll eine zusätzliche Buslinie eingesetzt werden, welche die Besucher möglichst direkt von der an der Peripherie gelegenen Parkierungsanlage zum Zielort bringt. Insbesondere in den massgebenden Stunden soll der Bus in einem hohen Takt verkehren und über ein grösseres Fassungsvermögen verfügen.

Bahnhof Celerina aufwerten

Der Bahnhof und dessen Umfeld ist gestalterisch aufzuwerten und seiner besonderen Bedeutung und Funktion (Ankunftsort, intermodale Schnittstelle) entsprechend zu gestalten und zu organisieren.

Bus bei Engstelle im Dorfkern bevorzugen

Damit Busse die Engstelle beim Haus Nr. 114 jederzeit ungehindert und rasch passieren können, soll eine Lichtsignalanlage eingerichtet werden.



