



Amt für Raumentwicklung Graubünden

Uffizi per il svilup dal territori
dal chantun Grischun

Ufficio per lo sviluppo del territorio
dei Grigioni

Ringstrasse 10, 7000 Chur

Telefon 081 257 23 23

www.are.gr.ch

info@are.gr.ch

Umfahrung La Punt, Engadinerstrasse

Erläuterungen zur Anpassung des kantonalen Richtplans im Bereich Strassenverkehr

März 2021

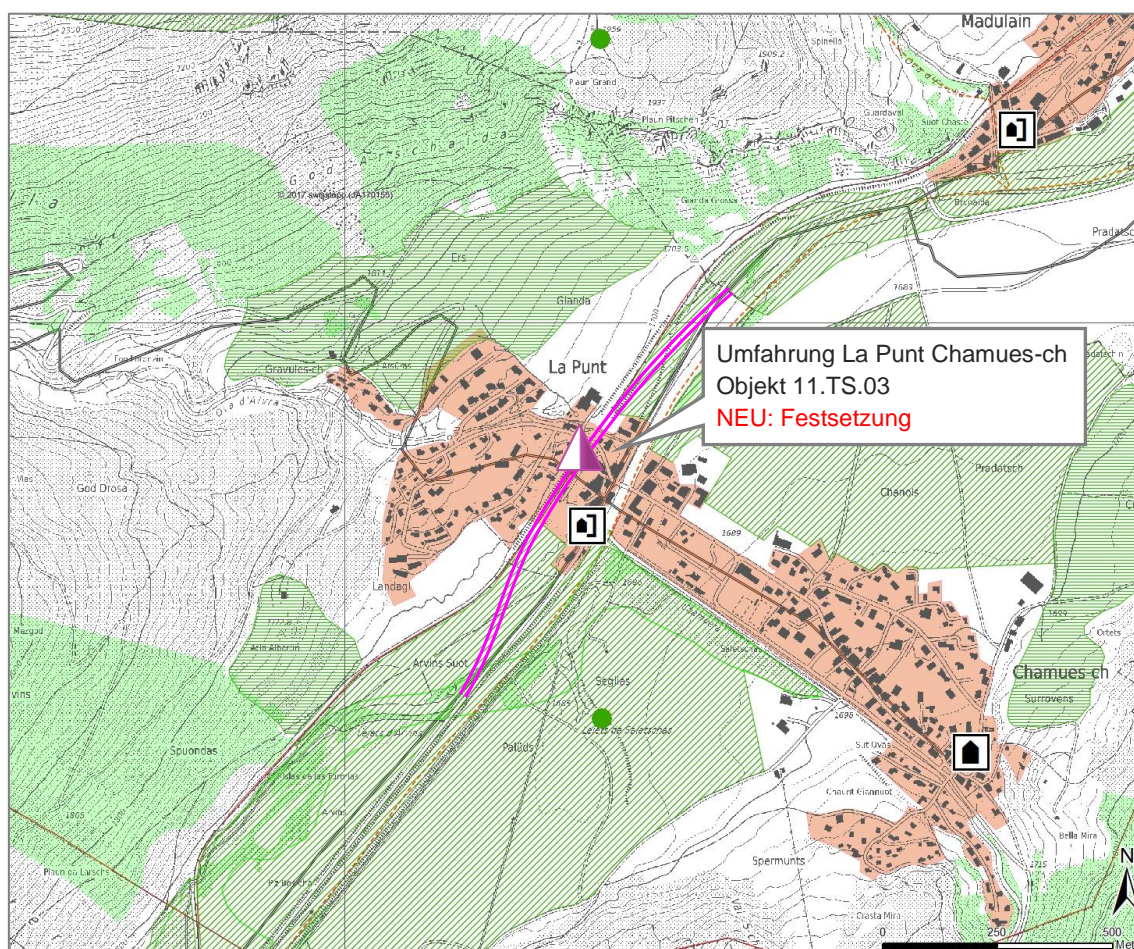


Abb. 1: Perimeter und Gegenstand der Richtplananpassung (Auszug Richtplankarte).

Inhalt

1	Einleitung	3
1.1	Anlass	3
1.2	Richtplanerfordernis	3
1.3	Gegenstand und Perimeter Richtplananpassung	3
1.4	Verfahren für die Richtplananpassung	4
1.5	Ziel und Zweck des Berichts	4
2	Verkehrliche Situation	5
2.1	Lage und Struktur der Siedlung	5
2.2	Ausrichtung im funktionalen Raum	5
2.3	Bedeutung der Engadinerstrasse	5
2.4	Bedeutung der Albulastrasse	6
2.5	Verkehrsaufkommen in La Punt Chamues-ch	6
2.6	Verkehrssicherheit im Ortskern von La Punt	7
2.7	Veloverkehr	7
3	Vorhaben	8
3.1	Allgemeines	8
3.2	Meilensteine in der Entwicklung des Vorhabens	8
3.3	Konzept / Bauvorhaben	9
3.4	Auswirkungen auf die verkehrliche Situation nach Inbetriebnahme	10
3.5	Anforderungen an den Tunnelbau	10
3.6	Einordnung der Umfahrung in die landschaftliche Umgebung	11
3.7	Umgang mit bestehendem Lagerplatz am Innufer	12
3.8	Abstimmung mit der geplanten Revitalisierung Inn und Chamuerabach	12
4	Auswirkungen auf Raum und Umwelt	13
4.1	Allgemeines	13
4.2	Flora, Fauna und Lebensräume	13
4.3	Boden und Landwirtschaft	13
4.4	Ortsbild	13
4.5	Deponien und Entsorgung	14
4.6	Kulturobjekte, Archäologie	14
4.7	Fazit	15
5	Umsetzung in die Richtplanung	16
5.1	Kantonaler Richtplan	16
5.2	Regionaler Richtplan	16
6	Koordination der Verfahren	16
6.1	Koordination zwischen Richtplanung und Auflageprojekt	16
6.2	Vorprüfung Bund	16
6.3	Ergebnisse öffentliche Auflage	16
6.4	Ergebnisse verwaltungsinterne Vernehmlassung	18
	Quellen und Grundlagen	19

1 Einleitung

1.1 Anlass

Das Tiefbauamt Graubünden plant eine Umfahrung des im Oberengadin am Fusse des Albulapasses gelegenen Dorfes La Punt (Ortsteil der Gemeinde La Punt Chamues-ch). Aufgrund des heutigen Verlaufs der kantonalen Hauptstrasse H27 (Engadinerstrasse) mitten durch den historischen Ortskern ist dieser einer hohen Verkehrsbelastung ausgesetzt. Der viele Durchgangsverkehr gefährdet die Verkehrssicherheit, setzt die Anwohner Lärm- und Schadstoffbelastungen aus und beeinträchtigt die Ortsbildprägende Gebäudesubstanz. Die heutige Situation mit einer engen Ortsdurchfahrt und zwei in die H27 mündenden kantonalen Verbindungsstrassen (Albulastrasse; Chamues-ch-Strasse) führt zudem zu häufigen Verkehrsbehinderungen und namentlich an Spitzentagen zu Staus. Die Ortsdurchfahrt La Punt beeinträchtigt dadurch auch die Leistungsfähigkeit der Engadinerstrasse als Hauptverkehrsachse des Tals und ist daher eine Schwachstelle im Kantonsstrassennetz.

Aufgrund der besonderen räumlichen und architektonischen Qualitäten des geschützten Ortskerns von La Punt (Ortsbild von nationaler Bedeutung) bestehen hohe Anforderungen an die Einordnung des Umfahrungsbauwerks in die landschaftliche Umgebung und an die Schonung des Ortsbilds.

Für die Umsetzung des Vorhabens ist eine Anpassung des Richtplans erforderlich. Grundlage für die Richtplananpassung bildet das in den Jahren 2018 sowie 2019 (mit Projektänderung) publizierte Auflageprojekt des Tiefbauamts mit den dazugehörenden Fachberichten.

1.2 Richtplanerfordernis

Grössere Strassenbauvorhaben wie Umfahrungen gelten als Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt gemäss Art. 8 Abs. 2 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG). Demnach bedürfen solche Vorhaben einer Grundlage im Richtplan. Die Festlegung des Vorhabens im kantonalen Richtplan bezweckt die räumliche Sicherung des für die Umfahrung erforderlichen Korridors und die Abstimmung mit weiteren raumwirksamen Vorhaben und Interessen (Sachpläne, Inventare, Konzepte) von Bund und Kanton.

Das Vorhaben Umfahrung La Punt ist im kantonalen Richtplan bereits im Koordinationsstand «Zwischenergebnis» enthalten und der Umfahungskorridor gesichert (Objekt 11.TS.03). Grundlage für den bisherigen Richtplaneintrag bildete das im Jahr 1981 genehmigte Auflageprojekt. Für eine Umsetzung des Vorhabens ist ein Eintrag im Koordinationsstand einer «Festsetzung» erforderlich.

Als «Zwischenergebnis» werden Vorhaben eingestuft, bei welchen wichtige Fragen in Bezug auf die räumliche Abstimmung noch offen sind (siehe Art. 5 Abs. 2 RPV). Im Falle der Umfahrung La Punt fehlte bisher namentlich die Abstimmung mit dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (kurz: ISOS). Aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Projektfortschritte sind die Voraussetzungen für eine «Festsetzung» des Vorhabens gegeben.

1.3 Gegenstand und Perimeter Richtplananpassung

Gegenstand der Richtplananpassung bildet die Umfahrung La Punt. Bestandteil des vom Tiefbauamt erarbeiteten Strassenbauprojektes sind auch ein Neubau der Innbrücke bei Madulain und ein neuer

Anschluss nach Madulain, welche keiner richtplanerischen Abstimmung bedürfen und daher nicht Gegenstand der Richtplananpassung bilden.¹

Der Perimeter für die Richtplananpassung erstreckt sich über den Talboden des Oberengadins von der vor La Punt gelegenen Auenlandschaft Arvins bis nach Gianda vor Madulain (siehe Abbildungen 1 und 2).

1.4 Verfahren für die Richtplananpassung

Das Verfahren für die Anpassung des kantonalen Richtplans richtet sich nach Art. 10 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (RPV). Die Genehmigung des kantonalen Richtplans erfolgt gestützt auf Art. 11 RPV durch den Bundesrat oder das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Auf eine gleichzeitige Anpassung des regionalen Richtplans der Region Maloja kann verzichtet werden (siehe Kap. 5.2).

1.5 Ziel und Zweck des Berichts

Mit vorliegender Richtplananpassung und gestützt auf das aktualisierte Auflageprojekt des Tiefbauamts (siehe Tiefbauamt 2018/19) wird das Vorhaben Umfahrung La Punt als «Festsetzung» in den Richtplan aufgenommen. Der vorliegende Bericht dient dazu, die «Festsetzung» herzuleiten und zu begründen. Der Bericht ist eine Beilage zu den behördenverbindlichen Bestandteilen des Richtplans (Objektblatt; Richtplankarte).

¹ Die geplante Ersatzbrücke dient der Verbesserung der Strassengeometrie (Vergrößerung der Kurvenradien) und trägt zur Entschärfung des heutigen Unfallschwerpunkts (insb. Schleuder- und Selbstunfälle) bei. Für dieses Ausbau- bzw. Erneuerungsvorhaben bedarf es keiner räumlichen Abstimmung auf Ebene des kantonalen Richtplans (gemäss Gutachten der ENHK haben der Anschluss und die Brücke Madulain wegen ihres grossen Abstands keine Auswirkungen auf das Ortsbild von La Punt). Im Zusammenhang mit dem Brückenneubau bei Madulain kann auch die gemäss Sachplan Velo heute bestehende punktuelle Schwachstelle P028 (zu schmale Unterquerung) behoben werden.

2 Verkehrliche Situation

2.1 Lage und Struktur der Siedlung

Die Siedlung La Punt verdankt ihre Entwicklung einer verkehrlich günstigen Lage. Bei La Punt führte die historische Engadiner Talstrasse über den Inn, gleichzeitig mündete die Verbindung über den Albulapass im Ort. Aus heutiger Sicht wird die derzeitige Verkehrsführung durch La Punt hingegen als Nachteil für den Erhalt und die künftige Entwicklung des Dorfes erachtet.

Auf der Talebene gegenüber von La Punt befindet sich der Dorfkern von Chamues-ch, mit welchem La Punt heute baulich weitgehend zusammengewachsen ist. Das besiedelte Gebiet von La Punt Chamues-ch erstreckt sich quer über die Talsohle, ebenso das Auengebiet entlang der Ova Chamuera. Eine oberirdische Umfahrung, wie sie in vielen Engadiner Ortschaften vorhanden ist und in den 70er Jahren auch für La Punt Chamues-ch geplant war (siehe Kap. 3.2), kommt aus heutiger Sicht nicht in Frage (u.a. erforderlicher Abbruch von Gebäuden; Belastung neuer Wohnquartiere; Konflikte mit Natur- und Landschaft, insb. Auengebiet). Es verbleibt aus diesem Grund nur eine Lösung mit einer teilweisen Unterquerung von La Punt.

2.2 Ausrichtung im funktionalen Raum

Die Gemeinde La Punt Chamues-ch ist Teil der kleinen Agglomeration St. Moritz und der Tourismusdestination Engadin St. Moritz. Die funktionale und verkehrliche Ausrichtung in Richtung des flussaufwärts liegenden wirtschaftlichen und touristischen Zentrums Samedan–St. Moritz ist heute ausgeprägter als der Bezug in Richtung Plaiv und Unterengadin. Dies widerspiegelt sich u.a. bei den Verkehrsfrequenzen (siehe Kap. 2.5) und der Pendlermobilität².

2.3 Bedeutung der Engadinerstrasse

Die Engadinerstrasse (H27) bildet die Hauptverkehrsachse für den motorisierten Verkehr im Engadin. Als kantonale Hauptstrasse verbindet sie das Ober- mit dem Unterengadin und dem angrenzenden Tirol. Sie ist eine wichtige Zufahrtsachse aus dem Raum Innsbruck-München. Aufgrund ihrer Bedeutung ist es wichtig, dass die Leistungsfähigkeit der Engadinerstrasse erhalten und bestehende Schwachstellen behoben werden können. Die Ortsdurchfahrt La Punt stellt aus verkehrlicher Sicht aufgrund der Verkehrsbehinderungen und Staus eine Schwachstelle dar.

In der Agglomeration St. Moritz bildet die H27 ein wichtiges Rückgrat für den öffentlichen Busverkehr. Zwischen Bever und Madulain wird diese aktuell von zwei Linien des Engadin Bus befahren. Die Buslinien Nr. 6 (St. Moritz–Bever–Chamues-ch) sowie Nr. 7 (Chamues-ch–Zuoz–Cinuos-chel) verkehren tagsüber im Halbstundentakt. Die häufigen Verkehrsüberlastungen am Verkehrsknoten La Punt haben heute auch negative Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs.

² Berufspendler mit Wohnsitz La Punt Chamues-ch pendeln mehrheitlich flussaufwärts in Richtung Samedan und St. Moritz

2.4 Bedeutung der Albulastrasse

Die Albulastrasse verbindet das Engadin über den Albulapass mit Bergün und der Region Albula. In La Punt Chamues-ch dient der untere Abschnitt der Albulastrasse auch als Zufahrt zu den oberhalb der RhB-Linie gelegenen Wohnquartieren.

Ein grosser Anteil des Albulapassverkehrs ist auf die Freizeitmobilität zurückzuführen. Die schmale Passstrasse ist aufgrund ihrer abwechslungsreichen Streckenführung und landschaftlichen Vielfalt bei «Genussfahrern» (insb. auch Motorradfahrern) beliebt. Am Grössten ist das Verkehrsaufkommen an schönen Wochenenden und während der Hochsaison im Sommer.³ Für den Alltagsverkehr hat der Pass hingegen eine geringe Bedeutung, da die Nationalstrassenverbindung über den Julierpass in der Regel eine schnellere und komfortablere Verbindung zwischen dem Oberengadin und Nordbünden bietet. Der Albulapass ist für den Schwerverkehr und weitere Fahrzeugkategorien gesperrt. In der kalten Jahreszeit bleibt der Pass während mehrerer Monate geschlossen.

Der durchschnittliche Tagesverkehr am Albulapass beläuft sich gemäss kantonalem Verkehrsmodell (siehe Kap. 2.5) auf rund 800 Fahrzeuge pro Tag. Werden nur die rund 200 Tage im Jahr berücksichtigt (Mittel 2008–2019), an welchem der Pass offen ist, beläuft sich das durchschnittliche Verkehrsaufkommen auf rund 1'500 Fahrzeuge pro Tag. Das Verkehrsaufkommen am Albulapass ist somit gesamthaft gesehen vergleichsweise gering.

Aufgrund des verhältnismässig geringen Verkehrsaufkommens und der langen Schliesszeiten, des grossen Anteils des Tourismus- und Freizeitverkehrs, des Ausschlusses von grossen Fahrzeugen und der Bedeutung der Albulastrasse für die innere Erschliessung von La Punt ist es zumutbar, den Passverkehr auch künftig durch den Ortskern von La Punt zu führen und nicht in das Umfahrungsprojekt zu integrieren.

2.5 Verkehrsaufkommen in La Punt Chamues-ch

Der Verkehr im Oberengadin weist ausgeprägte saisonale Schwankungen mit Verkehrsspitzen während der touristischen Sommer- und Wintersaison auf. Die nachfolgenden Angaben zum durchschnittlichen Verkehrsaufkommen in La Punt Chamues-ch stützen sich auf das kantonale Verkehrsmodell 2015 (Zahlen gerundet).⁴

Der durchschnittliche Tagesverkehr auf der Engadinerstrasse bei La Punt beläuft sich auf dem Abschnitt zwischen dem südlichen Dorfeingang und dem Anschluss Albula auf rund 6'400 Fahrzeuge pro Tag. Rund drei Viertel davon sind auf den Durchgangsverkehr der Engadinerstrasse (Achse St. Moritz – Zernez) zurückzuführen. Vom übrigen Verkehr ist rund ein Drittel dem Durchgangsverkehr des Albulapasses und zwei Drittel dem Ziel- und Quellverkehr von La Punt Chamues-ch anzurechnen. Auf dem Abschnitt zwischen dem Anschluss Albula und dem Dorfausgang in Richtung Madulain beläuft sich das Verkehrsaufkommen auf 5'800 Fahrzeuge pro Tag (Begründung siehe Kap. 2.2).

³ Während der Sommersaison verkehren zusätzlich Rufbusse zwischen La Punt Chamues-ch und Bergün.

⁴ Das vom Amt für Natur und Umwelt geführte Verkehrsmodell bildet den Verkehrszustand 2015 für einen durchschnittlichen Tag ab. Das Verkehrsmodell bildet die Verkehrsbelastungen ab und kann als Instrument für Verkehrsanalysen, -prognosen und Projektbewertungen eingesetzt werden.

Rund 5% des Tagesverkehrs sind auf Lieferwagen, 3% auf schwere Güterfahrzeuge (Lastwagen, Last- und Sattelzüge) und rund 1% auf Linienbusse zurückzuführen. Der Anteil der grossen Fahrzeuge am gesamten Verkehrsaufkommen ist mit knapp 9% eher gross.

Das hohe Verkehrsaufkommen in La Punt Chamuesch führt an Spitzentagen zu Verkehrsüberlastungen bzw. Staus. Das Verkehrsmodell 2015 geht davon aus, dass der Verkehr auf der Engadinerstrasse bis zum Jahr 2035 um 23% zunehmen wird. Es ist daher davon auszugehen, dass sich die verkehrsbedingten Probleme in La Punt künftig weiter akzentuieren werden.

2.6 Verkehrssicherheit im Ortskern von La Punt

Die Verkehrssicherheit kann heute im verkehrsdominierten Ortskern aufgrund der teilweise engen und unübersichtlichen räumlichen Verhältnisse nicht ausreichend gewährleistet werden. Namentlich Fussgänger sind aufgrund der nur sehr schmalen bzw. teilweise fehlenden Trottoirs bei starkem Durchgangsverkehr gefährdet. Besonders problematisch ist die Situation für Fussgänger im Winter mit Schneemaden entlang Trottoirs und Strassenrändern.

In den Jahren 2011 (Fussgängerunfall) und 2019 (Unfall beim Überqueren der Fahrbahn) kam es am Anschluss Albulastrasse zu zwei Unfällen mit Leichtverletzten. Mit einer Entlastung von La Punt vom Durchgangsverkehr und zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen kann der bestehende Unfallschwerpunkt massgeblich entschärft werden und die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für Fussgänger entscheidend verbessert werden.

2.7 Veloverkehr

Die signalisierten Radwege und Routen von Schweiz Mobil verlaufen zwischen Bever und Zuoz durchgehend auf der orographisch rechten Seite des Inn und somit abseits der Engadinerstrasse. Der überwiegende Teil der Radfahrer verkehrt auf diesen offiziellen Routen. Auf der H27 verkehren fast ausschliesslich die im Oberengadin in grosser Zahl präsenten Rennvelos.

Von Radfahrern gut frequentiert wird die Albulastrasse. Über den Pass verläuft die nationale Radroute Nr. 6 (Graubünden-Route).

3 Vorhaben

3.1 Allgemeines

Im Kanton Graubünden ist das Tiefbauamt Graubünden (TBA) für Projektierung, Bau und Betrieb der Kantonsstrassen zuständig. Die nachfolgenden Aussagen zum Umfahrungsvorhaben stützen sich auf das Auflageprojekt 2018 (inkl. Projektänderung 2019) des Tiefbauamts Graubünden.

Das Auflageprojekt berücksichtigt die von der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) empfohlenen Optimierungsmassnahmen im Sinne der grösstmöglichen Schonung des national geschützten Ortsbilds von La Punt (siehe Gutachten ENHK vom 17. März 2017).⁵

3.2 Meilensteine in der Entwicklung des Vorhabens

Die Planung der Umfahrung La Punt geht bis in die 70er Jahre zurück. Mit jeder Überarbeitung des Projektes konnten Anliegen betreffend Ortsbild- und Landschaftsschutz integriert werden. Das nun vorliegende Auflageprojekt stellt das Ergebnis zahlreicher Optimierungsschritte dar und erfüllt gemäss ENHK die Anforderungen an die grösstmögliche Schonung des Ortsbilds von La Punt.

Nachfolgend werden wichtige Meilensteine in der Entwicklung des Vorhabens erörtert:

- 1977: Die Regierung genehmigt das Projekt für die neue Engadinerstrasse von La Punt Chamues-ch bis S-chanf. Das Projekt sieht ein Strassentrassee vor, das rechts des Inns zwischen den Siedlungen La Punt und Chamues-ch über die Ebene Pradatsch an Madluain in Richtung Zuoz führt. Die ENHK empfiehlt im Rahmen der Vernehmlassung auf Bundesebene die Ausführung einer neuen Variante mit einem Tunnel längs der RhB-Linie und der Überquerung des Inns westlich von Madulain. Diese Variante wird von den Gemeinden La Punt Chamues-ch und Madulain unterstützt. Die Regierung sisiert daraufhin das Projekt für den Abschnitt La Punt bis zur Gemeindegrenze Madulain/Zuoz.
- 1981: Die Regierung genehmigt das überarbeitete Projekt, das dem von der ENHK empfohlenen Konzept folgt. Das Projekt sieht einen im Tagebau erstellten Tunnel entlang der RhB-Linie (was den Abbruch eines Wohnhauses erfordert) mit nur einem Vollanschluss (Linksabbieger und Ausfahrt mit Verzögerungstreifen) im Gebiet Arvins vor. Die projektierte Strasse quert den Inn kurz nach Tunnelausgang mit einer 300 m langen Brücke.
- 2015: Das Tiefbauamt legt ein grundlegend überarbeitetes, den veränderten Anforderungen und Normen entsprechendes Projekt auf. Das Projekt sieht einen bergmännischen Vortrieb des Tunnels (ohne Abbruch des Wohnhauses), einen Vollanschluss (Kreisel) im Gebiet Arvins, einen Halbanchluss im Gebiet Gianda und eine Projektdeponie im Raums Arvins vor. Die ENHK beurteilt die projektierte Umfahrungsstrasse gesamthaft als «schwerwiegende Beeinträchtigung» des Ortsbilds von nationaler Bedeutung La Punt und beantragt eine Überarbeitung des Projektes.
- 2018: Das Tiefbauamt legt ein unter Berücksichtigung der Empfehlungen der ENHK überarbeitetes und optimiertes Projekt auf. Dieses sieht neu einen Verzicht auf den Vollanschluss Arvins (nur noch T-Anschluss für Radfahrer) und die Umgestaltung des Halbanchlusses Gianda zu einem Vollanschluss (Kreisel) vor. Linienführung und Längenprofil werden hinsichtlich ihrer landschaftlichen Einordnung optimiert (Absenkung Trasse). Die weiteren Optimierungsaufgaben (zurückhaltende Gestaltung der Kunstbauten und Projektelemente, keine Übertragung der Portale über das gewachsene Terrain) werden berücksichtigt. Auf eine Projektdeponie in Arvins

⁵ Gemäss Art. 7 Abs. 2 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) hat die ENHK zuhanden der Entscheidbehörde ein Gutachten zu verfassen, sofern ein Objekt eines Bundesinventars bei der Erfüllung einer Bundesaufgabe erheblich beeinträchtigt werden kann oder sich in diesem Zusammenhang grundsätzliche Fragen stellen. Die Kommission gibt darin an, ob das Objekt ungeschmälert zu erhalten oder wie es zu schonen ist. Unter Erfüllung der Bundesaufgaben gehören gemäss Art. 2 Abs. 1 NHG auch teilweise mit Bundesbeiträgen finanzierte Verkehrsanlagen.

wird verzichtet. Die ENHK sieht in den Projektanpassungen eine erhebliche Reduktion der negativen Auswirkungen der Umfahrungsstrasse auf das Ortsbild und beurteilt das überarbeitete Projekt nur als leichte Beeinträchtigung des Ortsbilds.

- 2019: Das Tiefbauamt legt eine Projektänderung auf. Diese sieht ergänzend zum bisherige T-Anschluss für Radfahrer einen Viertelanschluss im Gebiet Arvins vor (Ausfahrt nach La Punt Chamues-ch von Bever). Auf einen Verzögerungsstreifen wird verzichtet. Die ENHK kommt in der gesamthaften Beurteilung zum Schluss, dass das Projekt auch mit der vorgeschlagenen Projektänderung gesamthaft nur zu einer leichten Beeinträchtigung des Ortsbilds führt.

3.3 Konzept / Bauvorhaben

Die neue Umfahrungsstrasse mit einer durchgehend auf 7 m ausgerichteten Fahrbahnbreite zweigt nach bei Arvins von der heutigen Linienführung der H27 nach links ab und taucht über eine offene Strecke (Voreinschnitt Arvins) in einen knapp 600 m langen Tunnel ab. Der Tunnel unterquert die Ortschaft La Punt und den Albulabach entlang der Bahnlinie. Nach dem Tunnel mündet die Umfahrungsstrasse in einen Kreisel im Nordosten von La Punt (Vollanschluss Kreisel Gianda).

Der Anschluss von La Punt Chamues-ch an die Engadinerstrasse erfolgt künftig über den Vollanschluss Gianda. Der Verkehr in Richtung Bever wird neu über den Kreisel Gianda und durch den Tunnel geführt. Die Verbindungsstrecke zwischen dem Dorfzentrum und dem Kreisel ist rund 500 m lang und wird grösstenteils durch die bestehende Engadinerstrasse gebildet. Für den von Bever kommenden Verkehr nach La Punt Chamues-ch oder Richtung Albula wird im Gebiet Arvins eine einspurige Ausfahrt erstellt (Viertelanschluss Arvins; Projektänderung 2019). Die Ausfahrt dient auch dem Engadin Bus.

Die Umfahrungsstrasse wird mit einem Fahrverbot für Radfahrer belegt. Die abseits der signalisierten Radwege verkehrenden Velofahrer (insb. Rennvelofahrer, siehe Kap. 2.7) werden weiterhin durch den Ortskern von La Punt geführt. Für Radfahrer Richtung Bever wird kurz nach dem letzten Gebäude von La Punt eine vom motorisierten Verkehr getrennte Fahrbahn sowie eine separate Einfahrt in die H27 errichtet.

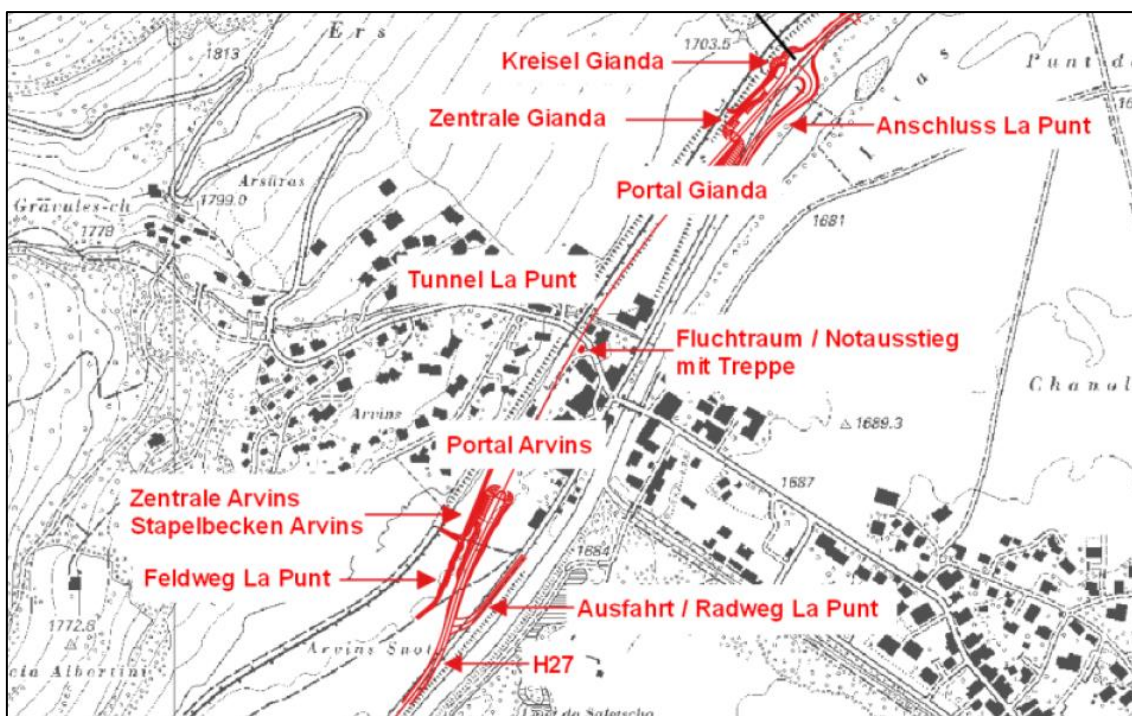


Abb. 2: Übersicht Situation Auflageprojekt Tiefbauamt Graubünden (inkl. Projektänderung 2019).

3.4 Auswirkungen auf die verkehrliche Situation nach Inbetriebnahme

Die neue Organisation der Verkehrsführung wirkt sich unmittelbar auf die Verkehrssituation im Ortskern von La Punt aus. Der Durchgangsverkehr der H27 verläuft künftig auf der neuen Umfahungsstrasse und kann vom Dorfkern von La Punt ferngehalten werden. Im Dorf verkehren nur noch der Ziel-/Quellverkehr und der Verkehr über den Albulapass. Für den Abschnitt zwischen der neuen Südeinfahrt bis zum Anschluss Albulastrasse, der künftig nur noch im Einbahnverkehr befahren wird, wird von einem Verkehrsrückgang von rund 85% gegenüber der heutigen Situation ausgegangen. Auf dem durchgehend im Gegenverkehr befahrenen Abschnitt zwischen dem Anschluss Albulastrasse und dem neuen Kreisel Gianda wird ein Verkehrsrückgang von rund 60% erwartet.

Durch die neue Verkehrsführung verlagert sich ein grosser Teil des Verkehrs – u.a. auch der überwiegende Teil des Schwer- und Werkverkehrs – auf die Umfahrung.⁶ Der historische Dorfkern von La Punt wird dadurch erheblich vom Verkehr entlastet. Die Reduktion der Verkehrsdichte im Ortskern verbunden mit Massnahmen der Verkehrsberuhigung tragen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Ortskern bei. Aus verkehrlicher Sicht kann gleichzeitig die Leistungsfähigkeit auf der H27 verbessert und die Schwachstelle im Kantonsstrassennetz behoben werden.

Die Busse ab Chamues-ch mit Fahrtrichtung Bever werden künftig ebenfalls über den Kreisel Gianda geführt und müssen infolgedessen eine grössere Distanz und längere Fahrzeiten in Kauf nehmen. Durch die Verkehrsentlastung im Innerortsbereich wird jedoch gleichzeitig die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs in Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen verbessert.

3.5 Anforderungen an den Tunnelbau

Aufgrund der Lage von La Punt auf dem Schuttkegel des Albulabachs bestehen hohe ingenieur- und bautechnische Anforderungen an den Tunnelbau. Der Strassentunnel wird in einem talseitig der RhB-Bahnlinie verlaufenden Streifen geplant, der mit Ausnahme eines Wohnhauses (Gebäude Nr. 334) nicht bebaut ist. Das betroffene Wohnhaus wird unterquert.

Der Tunnelbau erfolgt im Bereich des Dorfes bergmännisch und mit Vortrieb von Arvins her, im Bereich der Portale werden kurze Abschnitte im Tagebau erstellt. Der Ausbruch im Lockermaterial des Schuttkegels des Albulabachs erfolgt maschinell und ohne Sprengungen. Um mögliche Schäden an der ortsbildprägenden Substanz von La Punt zu verhindern, werden im Rahmen des Vortriebskonzepts besondere Sicherungsmassnahmen zu treffen sein.⁷ Das Wasser des Albulabachs wird im Bereich des Tunnels vorgängig gefasst und während des Baus in einer provisorischen Leitung geführt.

Vor beiden Tunnelportalen werden bergseitig eine Ausstellbucht und eine Betriebszentrale erstellt. Auf der Seite Bever werden zwei Stapelbecken erstellt. Die Betriebszentralen und Stapelbecken sind nur von den Ausstellbuchten her zugänglich und werden eingeschüttet. Im Tunnel wird für den Notfall

⁶ Der Zulieferverkehr und der Busverkehr nach La Punt Chamues-ch nutzen weiterhin die bestehende Ortsdurchfahrt.

⁷ Der ENHK muss vor Baubeginn der Nachweis erbracht werden, dass der Tunnelbau zu keinen Schäden an der ortsbildprägenden Substanz durch Erschütterungen o.a. führen wird (ENHK 2019).

ein Ausstieg errichtet, der via Fluchtraum und Treppe hinaus auf die Via da Staziun führt. Der Notausstieg wird in ein neues Betriebsgebäude der Gemeinde integriert. Dieses wird zurückhaltend gestaltet.

Während der Bauphase wird im Gebiet Arvins der Installationsplatz für die Bauarbeiten und ein Zwischenlager für das Humusdepot und die Aufbereitung des Tunnelausbruchmaterials eingerichtet.

3.6 Einordnung der Umfahrung in die landschaftliche Umgebung

Eine zentrale Anforderung an die Planung und Projektierung der Umfahrung La Punt stellt die Einordnung des Bauwerks in die sensible landschaftliche Umgebung dar. Mit folgenden Massnahmen und Entscheiden auf konzeptioneller, gestalterischer und landschaftspflegerischer Ebene wurde im Rahmen verschiedener Optimierungsschritte auf eine gute Einbettung des Umfahrbauwerks in das Landschafts- und Ortsbild hingewirkt (siehe auch Kap. 3.2).

Konzeptionelle Ebene (Art, Lage und Dimensionierung des Bauwerks)

- Die Linienführung des Strassentrassees, die Standorte der Tunnelportale und das Längenprofil wurden dahingehend optimiert, dass sie das gewachsene Terrain und den Charakter des Terrains bestmöglich berücksichtigen.
- Der Vollanschluss Gianda kann durch seine tiefe Lage und Ausgestaltung als Kreisel gut in die Landschaft und die Umgebung des Ortsbilds eingebettet werden.
- Mit dem Verzicht auf einen Halbinschluss in Arvins, einen Verzögerungstreifen bei der Einfahrt Arvins und eine projektbezogene Deponie konnte das Bauwerk redimensioniert werden. Die Umgebung und Ansichten des Dorfes belastende Anlagen fallen dadurch weg.

Gestalterische Ebene (Erscheinungsbild Strasse und Kunstbauten in der Landschaft)

- Die Gestaltung der Portalbereiche und ihrer Vorzonen erfolgt in Form angeschnittener und aufgewindeter Portalbögen, um diese optimal in Landschaft und Böschungen einbinden zu können. Die notwendigen Absturzsicherungen werden in einer regionaltypischen Form erstellt.
- Die Betriebszentralen in Arvins und Gianda werden zurückhaltend gestaltet. Der Notausstieg wird in ein Betriebsgebäude der Gemeinde integriert.

Landschaftspflegerische Ebene (Ersatz- und Wiederherstellungsmassnahmen)

- Installationsplätze, Baustellenzufahrten und Zwischendeponie werden nach Fertigstellung des Bauwerks rekultiviert (inkl. Schnittgutübertragung vor Ort). Die nicht mehr benötigten Strassenflächen werden urbarisiert und für die Landwirtschaft verfügbar gemacht.
- Die Böschungen werden in Abhängigkeit ihrer Exposition als Bergwiese oder als Mosaik aus Magerwiesen und Wildheckengruppen ausgebildet. Mit der Abfolge von Vegetationsgürteln wird dazu beigetragen, dass die Einschnitte weniger wahrgenommen werden. Vom Bau tangierte Bäume und Sträucher werden ersetzt und es werden neue Stein- und Asthaufen geschaffen.
- Noch nicht geklärt ist der Umgang mit der Freileitung, die durch Arvins führt und den Inn in Richtung Chamuesch überspannt. Aus landschaftlicher Sicht ist eine Erdverlegung dieser Freileitung anzustreben. Der Umgang mit der Freileitung wird im Rahmen des Detailprojekts zu klären sein.

3.7 Umgang mit bestehendem Lagerplatz am Innufer

Seit Ende der 70er Jahre wird ein rund 200 m langer Streifen zwischen H27 und Inn als Lager- und Stellplatz genutzt. Die sich auf Gemeindegebiet von Madulain befindende Anlage tritt durch ihre exponierte Lage in der offenen Flusslandschaft des Engadins störend in Erscheinung und beeinflusst wichtige Sichtachsen. Der Lagerplatz befindet sich zudem am Standort einer ehemaligen Kehrrichtdeponie, der gemäss Kataster der belasteten Standorte im Kanton Graubünden als belastet und untersuchungsbedürftig beurteilt wird (siehe Katasterauszug GR 3783-0005). Der Lager- und Stellplatz wird durch die Neutrassierung der Engadinerstrasse nicht direkt tangiert. Gemäss Auflageprojekt ist jedoch vorgesehen, den bestehenden Anschluss an den Lagerplatz zwischen den Baulinien 1180.00 und 1200.00 beizubehalten.

Bis heute fehlt eine planungsrechtliche Grundlage für die Nutzung des Standorts als Lager- und Stellplatz. Aufgrund der Lage im Gewässerraum, im erweiterten Revitalisierungssperimeter, in einer Landschaftsschutzzone sowie teilweise im Wald und infolge möglicher Konflikte mit Naturgefahren (Gebiet befindet sich ausserhalb des Erfassungsbereichs) ist es äusserst fraglich, ob die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Fortbestand des widerrechtlichen Lagerplatzes am heutigen Standort überhaupt geschaffen werden können.

Die Gemeinde Madulain wird gestützt auf Art. 2 des kantonalen Raumplanungsgesetzes angehalten, ihrer Planungspflicht nachzukommen und den bestehenden Lagerplatz zeitnah in einen rechtmässigen Zustand zu überführen. Sollte dies nicht möglich sein, wird der Gemeinde empfohlen, zeitnah alternative Standorte zu evaluieren und nutzungsplanerisch zu sichern, um so die Voraussetzung für die Verlegung des Lagerplatzes zu schaffen (sofern überhaupt ein Bedarf für einen Ersatz besteht bzw. keine alternativen Lösungen möglich sind). Entsprechende Ausführungen hierzu werden im Regierungsbeschluss zur Genehmigung des Umfahrungsprojektes aufgenommen.

3.8 Abstimmung mit der geplanten Revitalisierung Inn und Chamuerabach

Der heute kanalisiert verlaufende Inn soll im Abschnitt zwischen Bever bis zur westlichen Siedlungsgrenze von La Punt Chamues-ch und der dortigen Einmündung des Chamuerabachs grossräumig revitalisiert werden. Dabei soll der Inn seinen ursprünglichen Gewässerverlauf aus der Zeit vor der grossen Flusskorrekturen zurückerhalten und von heute 25 m auf stellenweise bis zu 80 m aufgeweitet werden (siehe Gemeinde La Punt Chamues-ch 2019). Die Revitalisierungsmassnahme verspricht beträchtliche Mehrwerte in den Bereichen Ökologie, Landschaft und Wasserbau / Geschiebehaushalt. Das Vorprojekt wurde vom Bundesamt für Umwelt geprüft und sehr positiv beurteilt.

Um den erwähnten vormaligen Gewässerraum wiederherzustellen, muss u.a. die Kantonsstrasse auf rund eineinhalb Kilometern Länge zum RhB-Trasse hin verschoben werden. Dies hat auch Folgen für das Umfahrungsprojekt. Die geplante Umfahrungsstrasse und der Viertelanschluss Arvins sind um rund 20 m in Richtung RhB-Trasse zu verlegen. Die Projektschnittstellen werden zwischen dem Amt für Natur und Umwelt als Projektträger des Revitalisierungsvorhabens und dem Tiefbauamt Graubünden koordiniert. Die beiden Vorhaben können grundsätzlich unabhängig voneinander umgesetzt werden. Es wird jedoch angestrebt, die beiden Vorhaben zeitlich koordiniert umzusetzen, um die sich daraus ergebenden substanziellen Synergiemöglichkeiten zu nutzen (direkte Verwendung von Tunnelausbruchmaterial zur Schüttung des Trasses der geplanten Kantonsstrassenverlegung im Gebiet Arvins; Bauverzicht auf den ca. 200 m langen Übergangsabschnitt zwischen dem südlichen Tunnelportal und dem Durchlass Arvins).

4 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

4.1 Allgemeines

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wurden im Rahmen der Projektierungsarbeiten detailliert untersucht und in einem Umweltverträglichkeitsbericht dokumentiert (siehe Tiefbauamt Graubünden 2018/19). Nachfolgend wird nur auf Umweltbelange eingegangen, welche für Fragen der räumlichen Abstimmung auf Richtplanstufe relevant sind.⁸ Für die Projektumsetzung wird eine Umweltbaubegleitung eingesetzt. Ein Entwurf des Pflichtenhefts für die Umweltbaubegleitung liegt vor.

4.2 Flora, Fauna und Lebensräume

Durch den Bau der Umfahrungsstrasse werden neben trivialen Lebensräumen auch wertvolle Flächen beansprucht, welche Habitat für Reptilien, Tagfalter und Heuschrecken darstellen. Betroffen sind ein basisches Kleinseggenried, Halbtrockenrasen sowie Ufervegetation im Bereich von verbauten Steilufern. Die Eingriffe in diese Lebensräume können durch die Schaffung von Halbtrockenrasen auf den zurückgebauten Strassenflächen kompensiert werden (Ersatz gemäss Art. 14 Abs. 3 NHV). Temporär betroffen ist auch die national prioritäre Art Kreuzotter. Dieses Vorkommen wird während der Bauphase durch besondere Massnahmen geschützt.

4.3 Boden und Landwirtschaft

Durch das Vorhaben werden insgesamt knapp 4 ha an unversiegeltem Boden (grossmehrheitlich Kulturland) neu beansprucht. Über 2 ha werden temporär für Baustellenzufahrten, Installationsplätze und Zwischenlager beansprucht und können nach Ende der Bauzeit wiederhergestellt und für die Landwirtschaft nutzbar gemacht werden. Rund 1.6 ha an Bodenflächen werden definitiv beansprucht. Die landwirtschaftliche Ertragsfähigkeit der vom Projekt betroffenen Flächen ist aufgrund von Klima und Geländeform eingeschränkt, weshalb diese heute als Naturwiesen genutzt werden und entsprechend auch nicht als Fruchtfolgeflächen klassiert sind. Die aufgrund der Erstellung der neuen Umfahrung nicht mehr benötigten Strassenflächen werden rekultiviert, ein kleiner Teil wird zudem dem Innufer zugeschlagen. Zwecks grösstmöglicher Schonung des Bodens während der Planungs- und Bauphase ist vorgesehen, eine bodenkundliche Baubegleitung einzusetzen. Diese erarbeitet vor Baubeginn ein Bodenschutzkonzept und stimmt dieses mit der Fachbehörde ab. Wiederhergestellte Bodenflächen werden einer mindestens 3-jährigen Folgebewirtschaftung unterzogen, bevor sie an die normale Bewirtschaftung übergeben werden.

4.4 Ortsbild

Der historische Dorfkern von La Punt entstand rund um den Brückenkopf der Innbrücke und zeichnet sich durch seine geschlossene Bebauung, die herrschaftlich-bäuerlichen Steinwohnhäuser und dominante Einzelbauten aus. Aufgrund der besonderen räumlichen und architektonischen Qualitäten

⁸ Für Ausführungen betreffend den technischen Umweltschutz (Luft, Lärm, Boden, Grundwasser, NIS u.a.) wird auf den Umweltverträglichkeitsbericht verwiesen.

seines historischen Ortskerns wurde La Punt im Jahr 1979 in das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung aufgenommen (ISOS-Objekt 2161). Mit der Aufnahme in das Bundesinventar wird gemäss Art. 6 Abs. 1 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) dargetan, dass das Objekt in besonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient.

Die Intaktheit des Ortskerns mit den wertvollen und schützenswerten historischen Bauten ist heute namentlich entlang der Ortsdurchfahrt infolge des grossen Verkehrsaufkommens mit Lärm, Emissionen und Erschütterungen in seiner Erlebbarkeit erheblich eingeschränkt und in der ortsbildprägenden Substanz zunehmend gefährdet (Schäden an wertvollen Bauten; ausbleibende Investition in der Sicherung der Substanz; verkürzte Lebensdauer der Fassade u.a. verkehrsbedingte Gebäudeschäden). Mit der Umfahrung und den vorgesehenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen kann der Ortskern erheblich entlastet, die Aufenthalts- und Wohnqualität sowie der Erlebniswert erhöht und das Ortsbild von nationaler Bedeutung insgesamt aufgewertet und gestärkt werden.

Mit den in Kapitel 3 aufgezeigten konzeptionellen, gestalterischen und landschaftspflegerischen Massnahmen kann erreicht werden, dass sich das Umfahrungsbauwerk gut in die Landschaft und in die Umgebung des Ortsbildes einbettet und gemäss ENHK gesamthaft höchstens zu einer geringfügigen Beeinträchtigung des ISOS führt. Für die weitere Planung und Umsetzung wird eine Gestaltungsberatung oder die Bauberatung der Denkmalpflege einbezogen.

4.5 Deponien und Entsorgung

Das Materialbewirtschaftungskonzept sieht vor, das Ausbruchmaterial aus dem Tunnel in der Zwischendeponie Arvins über ein Brecher- und Siebanlage zu führen und das Material wird soweit möglich wiederzuverwenden. Das belastete Material wird in die umliegenden Deponien Polaschin (Typ A), Bos-chetta Plauna (Typ B) und Sass Grand (Typ E) zugeführt. Das überschüssige unverschmutzte Material kann voraussichtlich für das Projekt Innerevitalisierung La Punt verwendet werden.

4.6 Kulturobjekte, Archäologie

Südlich von La Punt verläuft ein historischer, im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) enthaltener Verkehrsweg diagonal über die westliche Talseite und mündet beim Dorfeingang in die bestehende Ortsdurchfahrtsstrasse. Es handelt sich um das Objekt GR 59.1.1 von nationaler Bedeutung (Klassierung: „Historischer Verlauf mit Substanz“). Der Flurweg-Abschnitt ist Teil der einstigen Engadiner Talstrasse. Die historische Substanz innerhalb des Projektperimeters umfasst die aus Lockermaterial (Kies) bestehende Wegoberfläche. Der Weg ist durchgehend von La Punt bis Bever begehbar. Der historische Verkehrsweg auf Seite Arvins wird durch das Projekt unterbrochen.

Zur Vermeidung von Fehlleitung der Fussgänger / Wanderer werden die beiden Wegabschnitte westlich und östlich der neuen Strasse aufgehoben und in Wiesland umgewandelt. Insgesamt gehen damit ca. 145 m des historischen Verkehrsweges verloren. Für die Fussgänger wird der Verlust durch eine ca. 450 m lange, neue Wegverbindung direkt Richtung Bahnhof ersetzt. Der neue Weg wird in Anlehnung des ursprünglichen historischen Charakters des historischen Wegs gestaltet. Zur Kompensation für das verlorene Wegstück werden weitere Ersatzmassnahmen gemäss Angaben der IVS-Fachstelle umgesetzt.

Die ENHK kommt zum Schluss, dass das Umfahrungsprojekt auch mit der Projektänderung 2019 in gesamthafter Beurteilung nur zu einer leichten Beeinträchtigung des IVS-Objekts führen wird. Nach Aussage der ENHK kann mit damit dem Prinzip der grösstmöglichen Schonung entsprochen werden (siehe ENHK 2020).

4.7 Fazit

Gemäss Umweltverträglichkeitsbericht verbleiben nach Bauabschluss bzw. im qualitativ und quantitativ lokal relevante, im regionalen Kontext jedoch vergleichsweise kleine Projektauswirkungen. Unter Berücksichtigung aller geplanten Schutz-, Wiederherstellungs- und Aufwertungsmassnahmen kann die baubetriebliche und verbleibende Umweltbelastung der Umfahrung La Punt insgesamt als konform mit der Umweltgesetzgebung bezeichnet werden.

5 Umsetzung in die Richtplanung

5.1 Kantonaler Richtplan

Das bisher im Koordinationsstand «Zwischenergebnis» eingetragene Vorhaben Umfahrung La Punt (Objekt 11.TS.03) kann gestützt auf die erfolgte Abstimmung mit den Bundesinventaren ISOS und IVS im kantonalen Richtplan neu als «Festsetzung» festgelegt werden. Die Richtplankarte und die Objektliste als die behördenverbindlichen Bestandteile des Richtplans werden entsprechend angepasst. Der Richtplaneintrag erfolgt mit behördenverbindlichen Festlegungen zum Erlass von Massnahmen der Verkehrsberuhigung im Bereich der heutigen Ortsdurchfahrt von La Punt zwecks Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität.

5.2 Regionaler Richtplan

Auf eine Anpassung des regionalen Richtplans wird in Rücksprache mit der Region Maloja verzichtet, da die Umfahrung La Punt im rechtskräftigen regionalen Richtplan bereits als «Festsetzung» enthalten ist (Objekt 11.StV.03 in Kap. V 6.2) und das Vorhaben von der Region unterstützt wird.

6 Koordination der Verfahren

6.1 Koordination zwischen Richtplanung und Auflageprojekt

Das Projekt der Umfahrung La Punt vom Oktober 2018 wurde vom 19. November bis 18. Dezember 2018 öffentlich aufgelegt. Aufgrund der dazu eingegangenen Einsprachen und Stellungnahmen – unter anderem auch von der Gemeinde La Punt Chamuesch – wurde das Projekt ergänzt (Projektänderung 2019) und vom 18. November 2019 bis 17. Dezember 2019 erneut öffentlich aufgelegt.

Die Anpassung des kantonalen Richtplans im Bereich Strassenverkehr war bisher nicht Gegenstand der Auflageakten. Da die vorliegende Richtplananpassung auf dem in den wesentlichen Punkten konsolidierten Projekt des Tiefbauamts basiert und die ENHK für Fragen betreffend Vereinbarkeit des Bauvorhabens mit ISOS-Zielen bereits mehrfach angehört worden ist, kann auf eine koordinierte öffentliche Auflage von Richtplananpassung und Auflageprojekt verzichtet werden.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wird die Abstimmung zwischen Richtplanung und Auflageprojekt sichergestellt.

6.2 Vorprüfung Bund

Auf eine Vorprüfung der Richtplananpassung beim Bundesamt für Raumentwicklung wurde verzichtet, der Bund wurde über die laufenden Arbeiten in Kenntnis gesetzt. Aus Sicht des Kantons besteht kein Bedarf für eine neuerliche Begrüssung der ENHK im Rahmen der Richtplananpassung.

6.3 Ergebnisse öffentliche Auflage

Mit der öffentlichen Auflage und Vernehmlassung wird die Information und Mitwirkung der Bevölkerung gemäss Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung RPG und Art. 7 der Raumplanungsverordnung des Kantons Graubünden KRVO gewährleistet. Während der öffentlichen Auflage kann jedermann schriftlich Vorschläge und Einwendungen einbringen.

Die öffentliche Auflage der kantonalen Richtplananpassung erfolgte vom 7. Dezember 2020 bis 19. Januar 2021. Im Rahmen der öffentlichen Auflage hat der WWF Graubünden eine Stellungnahme eingereicht (siehe WWF GR 2020). Der WWF bemängelt, dass das grossräumige Vorhaben der Inn-revitalisierung zwischen Bever und La Punt im erläuternden Bericht nicht thematisiert wird. Das Anliegen des WWF ist berechtigt, da Umfahrung und Revitalisierungsprojekt aufeinander abzustimmen sind. Der vorliegende erläuternde Bericht wird mit einem entsprechenden Kapitel ergänzt (siehe Kap. 3.8).

Der WWF beantragt weiter, dass die für die Umsetzung des Revitalisierungsprojekts erforderliche Verlegung der Kantonsstrasse zwischen Bever und La Punt im kantonalen Richtplan als Vororientierung festgelegt wird. Dieser Antrag kann aus folgenden Überlegungen nicht berücksichtigt werden:

Gemäss Kapitel 3.9 «Oberflächengewässer und Fischerei» des kantonalen Richtplans werden Revitalisierungsvorhaben nicht im kantonalen Richtplan, sondern in der strategischen Revitalisierungsplanung des Kantons mithilfe des erweiterten Revitalisierungsperimeters gesichert. Der erweiterte Revitalisierungsperimeter der grossen Talflüsse wird in der Grundlagenkarte des Amts für Natur und Umwelt bezeichnet. Das vom WWF angesprochene Revitalisierungsprojekt ist in der strategischen Revitalisierungsplanung als priorisierter Abschnitt erfasst und in der Grundlagenkarte bezeichnet (siehe Abbildung 3). Es steht im Einklang mit der im Richtplan formulierten Zielsetzung und leistet einen wesentlichen Beitrag an deren Erfüllung. Bei Bauvorhaben oder Nutzungsplanänderungen ist innerhalb dieses Perimeters eine Interessenabwägung vorzunehmen. Ein vom Amt für Natur und Umwelt in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten (siehe Vinzenz & Partner 2018) bestätigt, dass Revitalisierungsprojekte im Einklang mit der kantonalen Richtplanung stehen, wenn sie Eingang in die Revitalisierungsplanung des Kantons gefunden haben. Eine projektbezogene Richtplananpassung ist deshalb gemäss Gutachten in der Regel nicht erforderlich. Die heutige räumliche Sicherung des Revitalisierungsprojektes in der strategischen Revitalisierungsplanung des Kantons ist damit ausreichend. Der Antrag des WWF ist somit sinngemäss bereits berücksichtigt, eine zusätzliche Festlegung der Kantonsstrassenverlegung im Richtplan erübrigt sich daher.

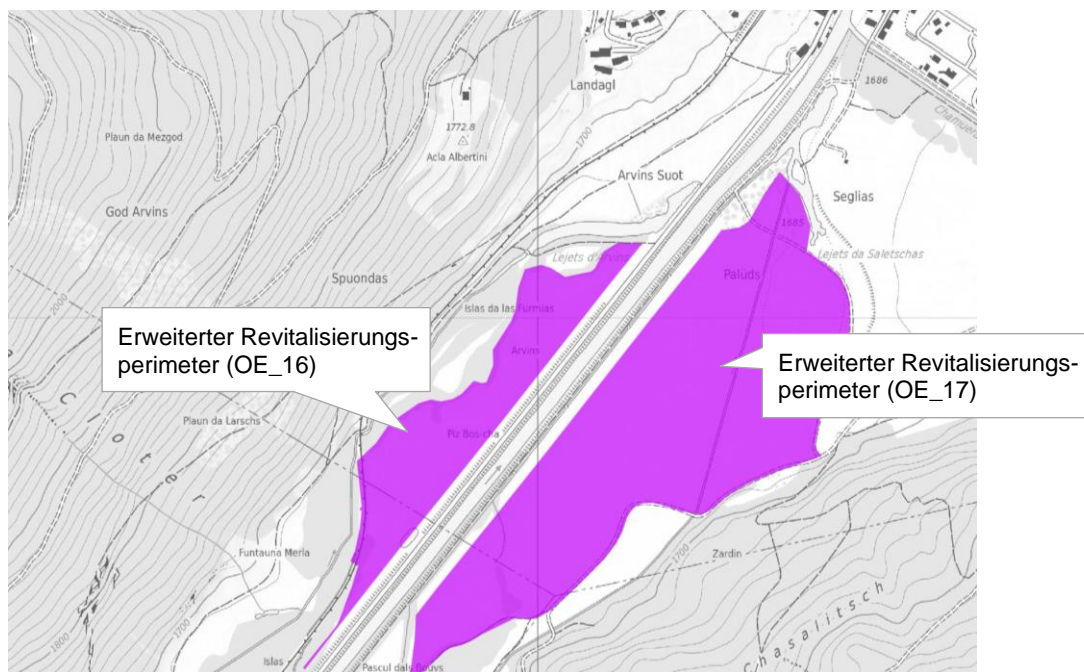


Abb. 3: Übersicht erweiterter Revitalisierungsperimeter (Quelle: Mapservice Oberflächengewässer Kanton GR).

6.4 Ergebnisse verwaltungsinterne Vernehmlassung

Parallel zur öffentlichen Auflage erfolgte die verwaltungsinterne Vernehmlassung zuhanden der Beschlussfassung / Genehmigung bei den kantonalen Amtsstellen. Aus Sicht der kantonalen Amtsstellen bestehen keine grundsätzlichen konzeptionellen Einwände gegen das Vorhaben. Der Antrag der kantonalen Denkmalpflege, wonach für die weitere Planung und Umsetzung zusätzlich zur Umweltbaubegleitung zwingend eine Gestaltungsberatung oder die Bauberatung der Denkmalpflege einzubeziehen ist, kann berücksichtigt werden. Die Aussagen im vorliegenden erläuternden Bericht werden ergänzt. Auf Wunsch des Amtes für Landwirtschaft und Geoinformation wird der erläuternde Bericht mit einem zusätzlichen Kapitel betreffend die Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft ergänzt (siehe Kap. 4.3).

Quellen und Grundlagen

Amt für Raumentwicklung Graubünden (2003): Kantonaler Richtplan Kanton Graubünden.

ENHK (2020): Stellungnahme der ENHK zur öffentlichen Auflage der Projektänderung 2019. Schreiben vom 28. Februar 2020

ENHK (2019): Stellungnahme der ENHK zur Projektänderung 2019. Schreiben vom 26. Juni 2019.

ENHK (2017): Gutachten der ENHK. H27 Engadinerstrasse: Umfahrung La Punt, Gemeinden La Punt-Chamues-ch und Madulain. Gutachten vom 17. März 2017.

ENHK (2017): Stellungnahme der ENHK zur Plananpassung (neue Situationspläne des TBA vom April und Juni 2017). Schreiben der ENHK vom 7. September 2017.

Gemeinde La Punt Chamues-ch (2019): Revitalisierungen Inn und Chamuerabach. Massnahmenkonzept/Vorprojekt. Voruntersuchung Umweltverträglichkeit; Synthese-Bericht. Verfasst durch Planerteam IG Revitalisierungen Inn und Chamuerabach Bever und La Punt Chamues-ch. Hunziker, Zarn & Partner AG, ecowert gmbh, Eichenberger Revital SA.

Kataster der belasteten Standorte im Kanton Graubünden. Standortnummer 3783-0005. Ehemalige Kehrichtdeponie.

Tiefbauamt Graubünden (2018/19): Technischer Bericht Umfahrung La Punt (Auflageprojekt 2018 sowie Projektänderung [Ausfahrt La Punt] 2019). Verfasst von AF Toscano AG. Oktober 2018/November 2019.

Tiefbauamt Graubünden (2018/19): H27 Engadinerstrasse Umfahrung La Punt. Bericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Auflageprojekt 2018 sowie Projektänderung [Ausfahrt La Punt] 2019). Verfasst von SKK Landschaftsarchitekten AG. Oktober 2018/November 2019.

Tiefbauamt Graubünden (2018/19): Umweltverträglichkeitsbericht Umfahrung La Punt (Auflageprojekt 2018 sowie Projektänderung [Ausfahrt La Punt] 2019). Verfasst von Pöyry Schweiz AG. Oktober 2018/November 2019.

Vincenz & Partner (2018): Rechtsfragen bei der Umsetzung von Revitalisierungsprojekten. Konzeptionelle und rechtliche Lösungsansätze am Beispiel des Projektes Revitalisierung Inn und Chamuerabach, La Punt Chamues-ch. Verfasst im Auftrag des Amtes für Natur und Umwelt.

WWF GR (2020): Stellungnahme zur Anpassung des Kantonalen Richtplans Umfahrung La Punt, Engadinerstrasse vom 22. Dezember 2020.