



Sitzung vom

31. August 2026

Mitgeteilt den

31. August 2026

Protokoll Nr.

613/2026

Richtplanung Graubünden, Region Maloja

Anpassung kantonaler und regionaler Richtplan Bereich Strassenverkehr (Kap. 6.2): Ausbau Malojastrasse (Abschnitte Silvaplana – Sils / Sils – Plaun da Lej) Beschlussfassung / Genehmigung

1. Ausgangslage

Die Malojastrasse (Hauptstrasse H3b) ist eine national bedeutende, ganzjährig geöffnete Nord-Süd-Verbindung, welche das Oberengadin mit dem Bergell und der italienischen Provinz Sondrio verbindet. Sie ist die wichtigste Zufahrtsroute in das Oberengadin für Gäste sowie Arbeitnehmende aus Italien. Gleichzeitig stellt sie die einzige Binnenverbindung in die Val Bregaglia dar.

Mehrere Abschnitte der Kantonsstrasse befinden sich in einem baulich schlechten Zustand. Die bestehende Strassenbreite entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit und es fehlen sichere Radverkehrsverbindungen. Dies führt regelmässig zu Unfällen. Darüber hinaus ist der Abschnitt zwischen Sils Föglias und Plaun da Lej durch Stein- und Blockschlag, Murgänge und Lawinenniedergänge gefährdet, so dass die Sommer- und Wintersicherheit nicht ausreichend gewährleistet werden kann. Die Naturgefahren führen regelmässig zu Verkehrssperren, die teilweise mehrere Tage andauern und erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen sowie Beeinträchtigungen für die Bevölkerung zur Folge haben. Vor diesem Hintergrund ist geplant, die Malojastrasse in den Abschnitten Sils Föglias – Plaun da Lej und Silvaplana – Sils auszubauen.

Seit den 1980er-Jahren befassen sich der Kanton Graubünden, die betroffenen Gemeinden sowie weitere Interessengruppen mit der Suche nach einer nachhaltigen Lösung zur Verbesserung der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Malojastrasse,

um die ganzjährige Erreichbarkeit des Oberengadins und der Val Bregaglia zu verbessern und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. In der Vergangenheit konnte aus verschiedenen Gründen hierzu keine tragfähige Lösung gefunden werden.

Die Strecke zwischen Silvaplana und Maloja verläuft heute entlang der Ufer des Silser- und Silvaplannersees und liegt gemäss Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) vollumfänglich in einer Landschaft von nationaler Bedeutung (Objekt 1908 «Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe») sowie in einem Landschaftsschutzgebiet gemäss kantonalem Richtplan. Zudem befinden sich auf der Strecke einige Abschnitte der Objekte GR 33.10 sowie GR 33.10.1 (nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz) gemäss Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS).

Im kantonalen Richtplan (Kapitel 6.2) und im regionalen Richtplan der Region Maloja ist das Vorhaben eines Ausbaus der Malojastrasse auf den beiden Abschnitten Sils – Plaun da Lej (Objekt 11.TS.02a) und Silvaplana – Sils (Objekt 11.TS.02b) jeweils im Koordinationsstand «Zwischenergebnis» mit einem Hinweis zu «Radweg/Radstreifen» festgelegt. Als «Zwischenergebnis» werden gemäss Art. 5 Abs. 2 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) Vorhaben bezeichnet, bei denen wichtige Fragen in Bezug auf die räumliche Abstimmung noch offen sind. Ausbauvorhaben an der Malojastrasse setzen demnach eine Anpassung des Richtplans voraus.

2. Inhalt der Richtplananpassung

Abschnitt Sils – Plaun da Lej

In den vergangenen Jahrzehnten wurden im Abschnitt Sils – Plaun da Lej verschiedene Varianten zur Verbesserung der Verkehrs- und Betriebssicherheit untersucht, darunter oberirdische Schutzmassnahmen, Umfahrungen sowie verschiedene Tunnelkonzepte. Mögliche Lösungen wurden aufgrund mangelnder Akzeptanz in der Bevölkerung, ungünstiger Kosten-Nutzen-Verhältnisse oder erheblicher Auswirkungen auf Landschaften und Lebensräume verworfen (vgl. Kapitel 4.1 des Erläuterungsberichts). Insbesondere die Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) machten eine grundlegende Überarbeitung der Projekte erforderlich.

Das Tiefbauamt Graubünden setzte im Jahr 2019 eine Arbeitsgruppe ein mit dem Auftrag, einen breit abgestützten und möglichst konsensfähigen Lösungsvorschlag zu erarbeiten. Die Arbeitsgruppe empfahl, die Planung einer bergmännisch erstellten Tunnellösung weiterzuverfolgen. Auf dieser Grundlage wurde ein generelles Projekt für einen bergmännischen Tunnel (Variante Cz) ausgearbeitet und unter anderem gestützt auf ein Gutachten der ENHK optimiert und zur Variante Cz+ weiterentwickelt. Die Variante Cz+ umfasst einen rund 2700 m langen Tunnel zwischen Sils Föglias und Plaun da Lej. Weiter ist vorgesehen, das bestehende Trasse der Malojastrasse zwischen Sils-Baselgia und Plaun dal Crot zu einem Radweg umzugestalten. Dieser soll auf eine Breite von 3,5 m inklusive einer beidseitigen Hindernisfreiheit von je 0,5 m zurückgebaut werden. Die nicht mehr benötigten Fahrbahnflächen sollen renaturiert und ökologisch aufgewertet werden.

Abschnitt Silvaplana – Sils

Unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der bisherigen Projekthistorie (vgl. Kapitel 3.1 des Erläuterungsberichts) liess das Tiefbauamt ab 2019 für den Abschnitt Silvaplana – Sils ein Auflageprojekt samt Umweltverträglichkeitsbericht zur Strassenkorrektur einschliesslich beidseitiger Radstreifen erarbeiten. Im August 2020 wurde das Projekt der ENHK zur Stellungnahme unterbreitet. Parallel dazu wurde der Entwurf zur Anpassung des kantonalen Richtplans ausgearbeitet und im Oktober 2020 durch das Amt für Raumentwicklung dem Bund zur Vorprüfung eingereicht.

In der Beurteilung erachtete das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE-CH) – unter anderem gestützt auf die Folgerungen der ENHK – das Ausbauvorhaben aufgrund der erheblichen Eingriffe in das BLN-Gebiet als kritisch. Es beantragte deshalb, im Rahmen einer stufengerechten raumplanerischen Interessenabwägung auch Alternativen beziehungsweise Ausbauvarianten mit geringeren Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie geringeren Beeinträchtigungen der BLN-Schutzziele zu prüfen. Dabei sollten insbesondere Tunnelvarianten berücksichtigt werden.

In der Folge prüfte und dokumentierte der Kanton verschiedene bergmännische Tunnelvarianten sowie weitere Lösungsansätze. Die Variantenprüfung hat gezeigt, dass die Tunnelvarianten zwar Vorteile hinsichtlich des Landschaftsschutzes und der Verkehrssicherheit bieten, jedoch mit erheblichen Mehrkosten verbunden sind. Weitere

Ansätze, darunter eine seeseitige Verbreiterung, verkehrslenkende Massnahmen oder geringfügige Ausbauten, wurden aufgrund ihrer Auswirkungen auf Natur und Landschaft, verkehrlicher Nachteile oder fehlender baulicher Machbarkeit verworfen.

Das nun vorgesehene Ausbaukonzept (Variante «Korrektion») basiert im Wesentlichen auf dem im Jahr 2019 erarbeiteten Auflageprojekt und berücksichtigt die Erkenntnisse aus den seither erfolgten Variantenabklärungen sowie die dabei geäusserten Vorbehalte. Vorgesehen ist, die bestehende Linienführung weitgehend beizubehalten und die Verkehrssicherheit durch beidseitige Radstreifen oder einen separat geführten Radweg zu verbessern. Der Strassenabschnitt soll normgerecht ausgebaut und durch geeignete gestalterische Massnahmen sorgfältig in die Landschaft integriert werden. Dazu gehören insbesondere eine landschaftsverträgliche Ausgestaltung der Stützmauern, Uferbereiche und Felsanschnitte. Auf diese Weise sollen die Eingriffe in Natur und Landschaft auf das notwendige Minimum beschränkt werden. Aus Gründen des Gewässer- und Landschaftsschutzes ist die erforderliche Strassenverbreiterung ausschliesslich bergseitig vorgesehen.

Festlegungen im kantonalen und regionalen Richtplan

Grössere Strassenbauvorhaben wie der geplante Ausbau der Malojastrasse gelten gemäss Art. 8 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700) als Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie bedürfen daher einer Grundlage im kantonalen Richtplan im Koordinationsstand «Festsetzung». Mit einer «Festsetzung» wird ausgewiesen, dass das Vorhaben mit Blick auf seine wesentlichen räumlichen Auswirkungen abgestimmt ist und verbleibende Konflikte auf den nachgeordneten Planungsebenen gelöst werden können.

Die Regierung hat mit Beschluss vom 16. April 2024 (Protokoll Nr. 340/2024) Kenntnis vom generellen Projekt für die Variante Cz+ und von der Variante «Korrektion» genommen. Hierbei kam sie zum Schluss, dass die Voraussetzungen für die Einleitung des Richtplanverfahrens und für einen Richtplaneintrag im Koordinationsstand «Festsetzung» erfüllt sind. In der Folge beauftragte sie das Amt für Raumentwicklung mit der Durchführung des Richtplanverfahrens.

Gegenstand der vorliegenden Anpassung des kantonalen Richtplans ist – in Koordination mit dem regionalen Richtplan der Region Maloja – die Festsetzung der Objekte «11.TS.02a – Ausbau Abschnitt Sils Föglias – Plaun da Lej mit Radweg» und «11.TS.02b – Ausbau Abschnitt Silvaplana – Sils mit Radverbindung». Die Richtplananpassung basiert auf den zuvor beschriebenen Ausbaukonzepten der Varianten «Cz+» und «Korrektion». Mit der Festlegung der beiden Vorhaben im kantonalen und regionalen Richtplan sollen die erforderlichen Korridore einschliesslich Tunnelportalen, Anschlüssen und weiteren zugehörigen Anlagen räumlich gesichert und mit anderen raumwirksamen Vorhaben sowie den Interessen von Bund, Kanton und Gemeinden abgestimmt werden. Zudem werden qualitätssichernde Massnahmen für die Folgeplanungen verbindlich festgelegt. Diese sollen dazu beitragen, eine optimale Gestaltung und landschaftliche Einbettung der Vorhaben sicherzustellen.

3. Dokumente

Die Beschlussvorlage zur Anpassung des kantonalen Richtplans beinhaltet:

- Kantonale Richtplankarte, Ausschnitt mit dem Perimeter der Richtplananpassung (Stand Mai 2026)
- Kantonaler Richtplan, Festsetzung Objekt Nr. 11.TS.02a (Ausbau, Abschnitt Sils Föglias – Plaun da Lej mit Radweg) und 11.TS.02b (Ausbau, Abschnitt Silvaplana – Sils mit Radverbindung), H3b Malojastrasse (Stand Mai 2026)

Die Genehmigungsdokumente des regionalen Richtplans Maloja, beschlossen durch die Region Maloja am 10. Juni 2026, umfassen:

- Richtplantext Anpassung regionaler Richtplan Maloja, Kapitel 6.2 Strassenverkehr inkl. Objektliste

Der gemeinsame erläuternde Bericht zur Richtplananpassung (Stand Mai 2026) ist Bestandteil des kantonalen und des regionalen Richtplans. Er beinhaltet die Erläuterungen gemäss den Bestimmungen von Art. 7 RPV. Zudem liegt der Mitwirkungsbericht zur öffentlichen Auflage bei (Stand Juni 2026).

4. Verfahren

Das Verfahren für die Anpassung des kantonalen Richtplans richtet sich nach Art. 10 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.

Die Anpassung des regionalen Richtplans richtet sich verfahrensmässig nach dem Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG; BR 801.100) und der Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO; BR 801.110) sowie nach den Bestimmungen der Region Maloja. Der regionale Richtplan wird von der Präsidentenkonferenz der Region Maloja beschlossen und von der Regierung genehmigt.

Die Region Maloja hat am 10. Juni 2026 die Anpassung des regionalen Richtplans Strassenverkehr beschlossen und reichte diesen der Regierung zur Genehmigung ein.

5. Formelles

Die Anpassung der regionalen und kantonalen Richtplanung stützt sich auf die Zielsetzung und die mLeitsätze des kantonalen Richtplans (Kapitel 6.2 Strassenverkehr). Sie erfolgt im Sinne der Verbundaufgabe Richtplanung Graubünden verfahrensmässig koordiniert und inhaltlich abgestimmt.

Der Entwurf der Richtplananpassung wurde mit Brief vom 7. Oktober 2025 dem ARE-CH zur Vorprüfung unterbreitet. In seinem Vorprüfungsbericht vom 15. Dezember 2025 hat sich dieses insgesamt positiv zum Vorhaben geäußert und einzelne Hinweise sowie einen Auftrag für die nachgeordnete Planung angebracht. Die Behandlung der Vorprüfung ist in Kapitel 3 des Mitwirkungsberichts dokumentiert und das Ergebnis im Rahmen der Bereinigung der Unterlagen berücksichtigt.

Die öffentliche Mitwirkungsaufgabe zur Anpassung der kantonalen und regionalen Richtplanung erfolgte koordiniert im Zeitraum vom 20. Oktober bis zum 19. November 2025. Innerhalb der vorgegebenen Frist gingen beim Kanton und der Region Maloja insgesamt zwölf Stellungnahmen ein. Davon stammten drei von beschwerdeberechtigten Umweltorganisationen, sechs von weiteren Organisationen, Verbänden oder Vereinen und drei von Privatpersonen. Der Umgang mit den eingebrachten Vor-

schlägen, Einwendungen und weiteren Anliegen wird im Mitwirkungsbericht summarisch aufgezeigt und nach der Beschlussfassung durch die Regierung als Bestandteil der Richtplandokumente öffentlich einsehbar gemacht. Damit sind die Anforderungen gemäss Art. 4 RPG erfüllt.

Die kantonalen Fachstellen wurden im Rahmen der Genehmigung eingeladen, zum Vorhaben Stellung zu nehmen. Die eingegangenen Stellungnahmen mit Hinweisen und Bemerkungen, die vorab die Umsetzung betreffen und im Rahmen der Folgeverfahren zu berücksichtigen sind, sind bei der Schlussbereinigung der Richtplandokumente soweit erforderlich eingeflossen.

In formeller Hinsicht sind die Voraussetzungen für die Genehmigung des regionalen Richtplans und für den Beschluss zur Anpassung des kantonalen Richtplans gegeben.

6. Materielles

Richtplanung

Gemäss den Zielsetzungen und Leitsätzen in Kapitel 6.2 «Strassenverkehr» des kantonalen Richtplans ist ein funktionsfähiges kantonales Strassennetz zu betreiben, welches die unterschiedlichen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, der damit verbundenen Nutzungen sowie der angrenzenden Siedlungsstrukturen möglichst ausgewogen berücksichtigt. Dabei ist der vielfältigen und dezentralen Besiedlungsstruktur Graubündens besondere Beachtung zu schenken. Das kantonale Strassennetz gewährleistet sowohl die Erschliessung der Regionen als auch deren Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz.

Aufgrund der bereits hohen und voraussichtlich weiter zunehmenden Verkehrsbelastung, der bestehenden Sicherheitsdefizite für sämtliche Verkehrsteilnehmenden, der hohen Unfallbelastung sowie der fortdauernden Gefährdung durch Naturgefahren im Abschnitt Sils – Plaun da Lej besteht auf der Malojastrasse dringender Handlungsbedarf. Der Malojastrasse kommt als wichtigste ganzjährig befahrbare Zufahrtsroute ins Oberengadin für Gäste und Arbeitnehmende aus dem benachbarten Italien sowie als einzige Strassenverbindung in die Val Bregaglia eine zentrale verkehrliche, wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung zu. Entsprechend liegen die langfristige

Sicherstellung ihrer Leistungsfähigkeit sowie die Verbesserung der Betriebs- und Verkehrssicherheit in einem besonderen öffentlichen Interesse. Mit den vorgesehenen Ausbauvorhaben können die bestehenden Defizite behoben, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden wesentlich verbessert und eine sichere Führung des Veloverkehrs gewährleistet werden. Gleichzeitig tragen die Massnahmen dazu bei, witterungs- und naturgefahrenbedingte Strassensperrungen deutlich zu reduzieren und dadurch die Betriebssicherheit zu erhöhen. Die vorgesehenen Anpassungen der Richtplanung stehen somit im Einklang mit den Zielsetzungen und Leitsätzen des kantonalen Richtplans.

Bundesinventare

Die beiden Ausbauvorhaben liegen vollständig innerhalb des BLN-Gebiets (Objekt Nr. 1908). Zwischen Sils Föglias und Plaun da Lej befinden sich zudem Abschnitte der IVS-Objekte GR 33.10 und GR 33.10.1 von nationaler Bedeutung (historischer Verlauf mit Substanz). Der bei Sils Föglias verlaufende historische Verkehrsweg GR 33.10.1, der zugleich Teil der signalisierten regionalen Wanderoute «Via Engiadina» ist, wird im Bereich des Tunnel-Ostportals beziehungsweise des Tagbautunnels auf einer Länge von rund 90 m direkt beeinträchtigt.

Durch die Aufnahme eines Objekts von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes wird dargetan, dass es in besonderem Mass die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient. Ein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung im Sinne der Inventare darf bei Erfüllung einer Bundesaufgabe gemäss Art. 6 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen.

In ihrem Gutachten vom 7. Dezember 2020 zum damaligen Auflageprojekt (samt Umweltverträglichkeitsbericht) des Tiefbauamts für die Strassenkorrektur im Abschnitt Silvaplana – Sils einschliesslich beidseitiger Radstreifen beurteilte die ENHK bereits den heutigen Zustand der auf einer Länge von über 2 km unmittelbar entlang des Ufers des Silvaplanersees verlaufenden Malojastrasse als bestehende schwerwiegende Beeinträchtigung des BLN-Objekts 1908. Nach Auffassung der ENHK

hätte das Auflageprojekt aus den Jahren 2019/20 zudem zu einer zusätzlichen schweren Beeinträchtigung des BLN-Objekts 1908 geführt. Vor diesem Hintergrund steht die vorgesehene Ausbauvariante «Korrektion» mit bergseitiger Strassenverbreiterung im Widerspruch zum Grundsatz der ungeschmälerten Erhaltung von BLN-Objekten gemäss Art. 6 NHG. Eine Abweichung von diesem Schutzgrundsatz kommt bei der Erfüllung einer Bundesaufgabe nur in Betracht, wenn dem Erhaltungsinteresse gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen.

Die Regierung beurteilt die Auswirkungen des Vorhabens im Abschnitt Sils – Plaun da Lej gestützt auf die vorliegenden fachlichen Grundlagen und insbesondere das Gutachten der ENHK vom 30. Juli 2021 gesamthaft. Sie kommt hierbei zum Schluss, dass das Vorhaben hinsichtlich der betroffenen BLN- und IVS-Objekte insgesamt höchstens geringfügige Beeinträchtigungen zur Folge haben wird. Es ist davon auszugehen, dass sich die beiden Tunnelportale landschaftlich optimal integrieren lassen und die bestehende landschaftliche Beeinträchtigung durch die Redimensionierung der heutigen Strasse vermindert werden kann. Selbst wenn hinsichtlich der tangierten IVS-Objekte von einer schweren Beeinträchtigung auszugehen wäre, besteht aufgrund der – nachfolgend aufgezeigten – übergeordneten öffentlichen Interessen ein nationales Eingriffsinteresse im Sinne von Art. 6 Abs. 2 NHG, welches die Realisierung der Vorhaben rechtfertigt.

Bei den vorliegenden Ausbauvorhaben der Malojastrasse handelt es sich um eine kantonale Strassenplanung, welche materiell eine Bundesaufgabe darstellt. Aufgrund ihrer Funktionen für den Berufsverkehr, die Wirtschaft, den Tourismus und die Versorgung und als einzige Binnenverbindung zwischen dem Bergell und der übrigen Schweiz kommt der Malojastrasse eine Bedeutung von nationalem Interesse zu. Sie ist sowohl aus wirtschaftlicher als auch aus gesellschaftlicher Sicht von erheblicher Relevanz und für die Erschliessung und Funktionsfähigkeit der gesamten Region unverzichtbar. Die Gewährleistung einer den heutigen Anforderungen entsprechenden Betriebs- und Verkehrssicherheit liegt im Interesse von Bund und Kanton. Angesichts dieses übergeordneten Interesses an einer sicheren und leistungsfähigen Verkehrsverbindung für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr sowie mit Blick darauf, dass die bestehenden gravierenden

Schwachstellen im kantonalen Hauptstrassennetz mit den geplanten Ausbauvorhaben nachhaltig behoben werden können, besteht nach Auffassung des Kantons ein nationales Eingriffsinteresse im Sinne von Art. 6 Abs. 2 NHG. Dem nationalen Interesse an der ungeschmälernten Erhaltung des BLN-Objekts 1908 beziehungsweise des IVS-Objekts GR 33.10.1 steht damit ein gleich- oder höherwertiges nationales Interesse an der Realisierung der Ausbauvorhaben der Malojastrasse gegenüber. Die Voraussetzungen für eine Interessenabwägung nach Art. 6 Abs. 2 NHG sind somit gegeben. Im Rahmen dieser Abwägung sind das öffentliche Interesse an der Verbesserung der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Leistungsfähigkeit der Malojastrasse einerseits und das Schutzinteresse an der ungeschmälernten Erhaltung der betroffenen Inventarobjekte andererseits gegeneinander abzuwägen.

Interessenabwägung

Die Interessenabwägung nach Art. 6 Abs. 2 NHG wurde im Rahmen der vorliegenden Richtplanung für die Abschnitte Sils – Plaun da Lej und Silvaplana – Sils vorgenommen und im erläuternden Bericht transparent und umfassend dokumentiert. Der Kanton kommt dabei eindeutig zum Schluss, dass die öffentlichen Interessen von nationaler, kantonaler und regionaler Bedeutung sowie die privaten Interessen der Bevölkerung und der Gäste am Ausbau der Malojastrasse höher zu gewichten sind als die entgegenstehenden Interessen (vgl. Kapitel 3.11 und 4.6 des erläuternden Berichts).

Die für den Ausbau erforderlichen, unvermeidbaren Eingriffe in die Inventarobjekte von nationaler Bedeutung, den Wald und schützenswerten Lebensraumtypen werden vor dem Hintergrund der grossen Bedeutung der Vorhaben für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit der national bedeutsamen Hauptverkehrsachse als zumutbar und verhältnismässig erachtet. Den positiven Wirkungen der Vorhaben – namentlich dem verbesserten Schutz von Menschen und Sachwerten vor Naturgefahren, der Reduktion von Sperrzeiten und der damit verbundenen besseren Erreichbarkeit sowie den wesentlichen verkehrlichen und betrieblichen Verbesserungen – misst der Kanton insgesamt ein höheres Gewicht bei als den zu erwartenden negativen Auswirkungen, namentlich den Beeinträchtigungen der BLN- und IVS-Objekte sowie dem Verlust von Kulturland und Wald. Von besonderer Bedeutung ist dabei die gewählte Ausbaukonzeption. Mit dem vorgesehenen Tunnel

und dem teilweisen Rückbau des bestehenden Trassees der Malojastrasse zwischen Sils-Baselgia und Plaun dal Crot wird eine landschaftlich überzeugende Lösung erzielt, welche gegenüber der heutigen Situation insgesamt eine Aufwertung bewirkt. Zudem ist vorgesehen, die Gewässer- und Uferbereiche zu schonen, charakteristische Elemente des Seeufers zu erhalten und mit zahlreichen projektintegrierten gestalterischen Massnahmen auf eine gute landschaftliche Einordnung der Bauwerke hinzuwirken. Damit wird dem gesetzlichen Schonungsgebot angemessen Rechnung getragen. Schliesslich tragen die vorgesehenen Ersatzmassnahmen wesentlich zur ökologischen und landschaftlichen Aufwertung des Gebiets bei. Dazu gehört insbesondere die geplante Revitalisierung des Südufers des Silvaplanersees. Für die Beeinträchtigung des IVS-Objekts GR 33.10.1 werden Ersatzmassnahmen im Rahmen des nachgelagerten Verfahrens erarbeitet.

In der Gesamtbetrachtung gelangt die Regierung zum Schluss, dass die Strassenbauvorhaben trotz der verbleibenden Eingriffe insgesamt zu einer Aufwertung der landschaftlichen Situation beitragen und zugleich die Qualitäten des Gebiets als Erholungsraum, Standort und identitätsstiftender Bestandteil der Region stärken. Entsprechend wird in Kapitel 5 des erläuternden Berichts festgehalten, dass sich die Landschaftsleistungen in den Bereichen «Erholung und Gesundheit», «Standortattraktivität» sowie «Identifikation und Verbundenheit» gegenüber dem heutigen Zustand verbessern.

Beurteilungen Bund

Das ARE-CH hat das Richtplanvorhaben mit Bericht vom 15. Dezember 2025 vorgeprüft. Im Vorprüfungsbericht wird ausdrücklich begrüsst, dass im Abschnitt Sils Föglias – Plaun da Lej mit der Entlastung der bestehenden Strasse entlang des Sees vom motorisierten Individualverkehr und deren Rückbau zu einem Radweg die Gelegenheit ergriffen wird, einen Teil der heute bestehenden schwerwiegenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds zu beheben. Ebenfalls positiv beurteilt der Bund die vorgesehenen Massnahmen zur optimalen landschaftlichen Integration der Anlagen, insbesondere der Tunnelportale und des Abluftkamins, sowie zur Aufwertung des Seeufers und der betroffenen Lebensräume.

Das ARE-CH stellt weiter fest, dass es sich beim vorliegenden Ausbau der Malojastrasse um eine kantonale Strassenplanung handelt, die materiell eine Bundesaufgabe darstellt, und dass der Strasse aufgrund ihrer Funktion nationale Bedeutung zukommt. Der Bund teilt zudem die Einschätzung des Kantons, wonach das nationale Interesse am Ausbau der Malojastrasse, insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und ihre wichtige Verbindungsfunktion, als gleichwertig mit dem nationalen Interesse an der ungeschmälernten Erhaltung des BLN-Objekts 1908 einzustufen ist. Damit sind die Voraussetzungen für eine Interessenabwägung nach Art. 6 Abs. 2 NHG gegeben.

Die in den Erläuterungen dargelegten Varianten sowie deren Vergleich beurteilt der Bund als transparent und nachvollziehbar, sodass einer richtplanerischen Festsetzung aus seiner Sicht nichts entgegensteht. Als Auftrag für die nachgeordnete Planung hält das ARE-CH für den Abschnitt Silvaplana – Sils (11.TS.02b) fest, dass die Strassengeometrie zugunsten einer optimalen landschaftlichen Einpassung auf das notwendige Minimum zu beschränken ist. Diese Vorgabe ist in der Folgeplanung umzusetzen.

Somit bestehen auch in materieller Hinsicht keine Einwendungen, Anliegen und Erkenntnisse, welche der vorliegenden Anpassung des regionalen und kantonalen Richtplans entgegenstehen.

Gestützt auf Art. 14 Abs. 2 KRG

beschliesst die Regierung:

1. Die Anpassung des **kantonalen Richtplans im Bereich Verkehr (Kapitel 6.2), Festsetzung Objekte Nr. 11.TS.02a und 11.TS.02b, H3b Malojastrasse**, wird entsprechend dem Auszug aus der Objektliste und dem Ausschnitt der kantonalen Richtplankarte beschlossen und für die Behörden des Kantons als verbindlich erklärt.

2. Die von der **Region Maloja** am 10. Juni 2026 beschlossene Anpassung des **regionalen Richtplans Strassenverkehr (Kapitel 6.2), Festsetzung Objekte Nr. 11.TS.02a und 11.TS.02b, H3b Malojastrasse**, wird genehmigt und für die Behörden des Kantons Graubünden als verbindlich erklärt.
3. Die Erläuterungen zur Richtplananpassung vom Mai 2026 sowie der Mitwirkungsbericht vom Juni 2026 werden zur Kenntnis genommen. Die aus der Mitwirkung resultierenden Folgerungen und Hinweise sind, soweit dies nicht bereits erfolgt ist, bei der Umsetzung in den Folgeverfahren stufengerecht zu berücksichtigen.
4. Das Departement für Volkswirtschaft und Soziales wird beauftragt, die vorliegende Anpassung des kantonalen Richtplans dem Bund zur Genehmigung zu unterbreiten.
5. Das Amt für Raumentwicklung wird beauftragt:
 - Die Einsehbarkeit des kantonalen Richtplans und insbesondere auch des Mitwirkungsberichts sicherzustellen und diesen im Internet entsprechend dem vorliegenden Beschluss nachzuführen.
 - Die im Anhang aufgeführten Adressaten mit dem vorliegenden Regierungsbeschluss sowie der Anpassung des kantonalen und regionalen Richtplans zu dokumentieren.
6. Die Region Maloja wird beauftragt, die betroffene Regionsgemeinde mit dem vorliegenden Beschluss sowie mit den Unterlagen des Richtplans zu dokumentieren sowie sicherzustellen, dass die Unterlagen des genehmigten regionalen Richtplans bei der Region eingesehen werden können.

7. Mitteilung an:

- Standeskanzlei
- Amt für Raumentwicklung
- Departement für Volkswirtschaft und Soziales (samt Unterlagen)



Namens der Regierung

Der Präsident:

Martin Bühler

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Mitteilung und Dokumentation durch das ARE-GR

	Regierungs- beschluss	Richtplan- dokumente
Region Maloja	1	2
Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität	1	
Amt für Natur und Umwelt	1	
Amt für Wald und Naturgefahren	1	
Amt für Jagd und Fischerei	1	
Tiefbauamt	1	
Amt für Energie und Verkehr	1	
Archäologischer Dienst	1	
Denkmalpflege	1	
Amt für Landwirtschaft und Geoinformation	1	
Standeskanzlei	1	1
Stauffer&Studach Raumentwicklung, Alexanderstrasse 38, 7000 Chur	1	
Amt für Raumentwicklung GR	2	1