



Amt für Raumentwicklung
Uffizi per il svilup dal territori
Ufficio per lo sviluppo del territorio



REGION **MALOJA**
REGIUN **MALÖGIA**
REGIONE **MALOJA**

Richtplanung Graubünden

Ausbau Malojastrasse

Anpassung des kantonalen und regionalen Richtplans im Bereich Strassenverkehr

Mitwirkungsbericht zur öffentlichen Auflage

Inhalt

1. Einleitung	4
1.1. Anforderungen an die Mitwirkung	4
1.2. Öffentliche Auflage der Richtplananpassung	4
1.3. Teilnehmende am Mitwirkungsverfahren	4
1.4. Berücksichtigung Vorprüfungsbericht Bund	4
2. Behandlung der Mitwirkungseingaben	5
2.1. Allgemeines	5
2.2. Ausbau Abschnitt Silvaplana – Sils (Objekt 11.TS.02b)	5
2.3. Ausbau Abschnitt Föglias – Plaun da Lej (Objekt 11.TS.02a)	8
3. Behandlung von Aufträgen aus der Vorprüfung des Bundes	13
3.1. Allgemeines	13
3.2. Ausbau Abschnitt Silvaplana – Sils (Objekt 11.TS.02b)	13
3.3. Ausbau Abschnitt Föglias – Plaun da Lej (Objekt 11.TS.02a)	14
4. Änderungen der Richtplandokumente	15
4.1. Änderungen aufgrund der öffentlichen Mitwirkung	15
4.2. Änderungen aufgrund der Vorprüfung Bund	15
5. Nächste Schritte	15
5.1. Genehmigung des kantonalen Richtplans	15
5.2. Erarbeitung Auflageprojekt nach Strassengesetz	15

1. Einleitung

1.1. Anforderungen an die Mitwirkung

Die mit den Planungsaufgaben betrauten Behörden sorgen gemäss Art. 4 des Raumplanungsgesetzes (RPG) dafür, dass die Bevölkerung über Ziele und Ablauf der Planungen informiert wird und bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann.

Das Mitwirkungsverfahren für den kantonalen Richtplan ist in Art. 7 der kantonalen Raumplanungsverordnung (KRVO) geregelt. Gemäss Art. 7 Abs. 2 KRVO hat die kantonale Fachstelle den Richtplanentwurf im Internet und beim Kanton öffentlich aufzulegen und im Kantonsamtsblatt bekannt zu geben. Während der öffentlichen Auflage können interessierte Personen Vorschläge und Einwendungen einbringen. Diese werden geprüft und das Ergebnis wird den Mitwirkenden und der Öffentlichkeit in geeigneter Form bekannt gegeben (Art. 7 Abs. 3 KRVO).

1.2. Öffentliche Auflage der Richtplananpassung

Mit Publikation im kantonalen Amtsblatt vom 16. Oktober 2025 informierten das Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE) und die Region Maloja über die Durchführung der öffentlichen Auflage des kantonalen und des regionalen Richtplans. Die öffentliche Auflage fand während 30 Tagen vom 20. Oktober bis zum 19. November 2025 statt.

1.3. Teilnehmende am Mitwirkungsverfahren

Innerhalb der vorgegebenen Frist gingen beim Kanton und der Region Maloja insgesamt zwölf Stellungnahmen ein. Drei Stellungnahmen wurden von beschwerdeberechtigten Umweltorganisationen eingereicht. Sechs Stellungnahmen sind auf weitere Organisationen, Verbände oder Vereine und drei Stellungnahmen auf Privatpersonen zurückzuführen.

Der Kanton hat die einzelnen Mitwirkungseingaben geprüft und beraten. Der Umgang mit den eingebrachten Vorschlägen, Einwendungen und weiteren Anliegen wird im vorliegenden Mitwirkungsbericht summarisch aufgezeigt. Der Bericht ist öffentlich und bildet Bestandteil der Richtplandokumente.

1.4. Berücksichtigung Vorprüfungsbericht Bund

Der Kanton reichte die Richtplananpassung «Ausbau Malojastrasse» samt Grundlagen mit Schreiben vom 7. Oktober 2025 dem Bundesamt für Raumentwicklung zur Vorprüfung ein. Der Bund schloss die Vorprüfung der Richtplananpassung mit Bericht vom 15. Dezember 2025 ab.

Der Vorprüfungsbericht enthält einen Antrag und wenige Hinweise zur Überarbeitung. Die aufgrund der Vorprüfung erforderlichen Anpassungen werden gemeinsam mit den Änderungen aus der öffentlichen Mitwirkung umgesetzt. Die Anträge und Hinweise des Bundes werden in Kap. 3 behandelt.

2. Behandlung der Mitwirkungseingaben

2.1. Allgemeines

Die Mitwirkungsteilnehmenden unterstützen im Grundsatz die Bestrebungen des Kantons um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Erreichbarkeit des Oberengadins. Während das Vorhaben eines Strassentunnels zwischen Sils und Plaun da Lej in der Mitwirkung grösstenteils auf breite Zustimmung trifft, bestehen bei der geplanten Strassenkorrektur zwischen Silvaplana und Sils teilweise Vorbehalte und Bedenken aufgrund der erwarteten Auswirkungen auf die national geschützte Landschaft.

Allgemein anerkannt wird die Bedeutung einer sicheren und von Silvaplana bis Maloja durchgehenden Veloverbindung für den Alltags- und Freizeitverkehr. An der im Richtplanentwurf vorgesehenen Lösung für den Veloverkehr wird jedoch verschiedentlich Kritik geübt, da diese aus Sicht einiger Mitwirkenden den Anforderungen an eine sichere Veloverbindung nicht genügt.

Nachfolgend werden die im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe eingebrachten Vorschläge und Einwendungen zusammengefasst und es wird dargelegt, inwieweit diese berücksichtigt werden oder wie mit diesen umgegangen wird.

2.2. Ausbau Abschnitt Silvaplana – Sils (Objekt 11.TS.02b)

2.2.1. Auswirkungen auf Landschaft und BLN 1908

Verschiedene Umwelt- und Heimatschutzorganisationen äussern Bedenken hinsichtlich der landschaftlichen Auswirkungen der geplanten Strassenkorrektur zwischen Silvaplana und Sils. Aus Sicht der Sektion Graubünden des *Verkehrs-Clubs der Schweiz* (VCS) stellt der vorgesehene Ausbau eine massive Beeinträchtigung des BLN-Gebiets dar. Das kantonale Interesse an einer normgerechten Strasse und einer zusätzlichen Veloroute könne aus Sicht des VCS nicht mit dem nationalen Interesse des Schutzes des BLN-Gebietes gleichgesetzt werden. Ausserdem sollte der Schutz dieser Landschaft auch im Interesse des Kantons sein, da die internationale Bedeutung der Tourismusregion auf dieser besonderen Landschaft basiert. Vor diesem Hintergrund beantragt der VCS, die Kantonsstrasse grundsätzlich zu belassen und stattdessen eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit und allenfalls punktuelle bauliche Anpassungen zu Gunsten der Verkehrssicherheit vorzunehmen.

Die Umweltorganisationen *Pro Natura GR*, *WWF GR* und *Stiftung Landschaftsschutz Schweiz* erachten das geplante Ausbauprojekt zwischen Silvaplana und Sils als überdimensioniert. Es könne zwar nachvollzogen werden, dass eine Tunnelvariante

aus Kostengründen verworfen wird. Die bestehenden Probleme auf diesem Strassenabschnitt (Sanierungsbedarf, Verkehrssicherheit) könne jedoch nach ihrer Ansicht auch mit einem moderateren Ausbau erreicht werden. Die im erläuternden Bericht hergeleiteten Argumente für den Ausbau der Strasse auf eine Breite von 10 m (normgerechter Ausbau; Platz für eine Alltagsveloroute; Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauarbeiten) seien nicht überzeugend. Ein Abweichen von den vorgegebenen Verkehrsnormen sollte angesichts der Lage in einem BLN-Gebiet angezeigt sein, wenn damit ein schwerwiegender Eingriff in das Objekt vermieden werden könne. Auch das Argument der Baustellenlogistik leuchte nicht ein. Es wäre vorstellbar, den Verkehr während der Bauphase mit einem Steg oder einer ähnlichen Konstruktion in Abschnitten über den See zu führen. Das Argument einer Aufrechterhaltung des Verkehrs dürfe nicht dazu führen, dass eine national geschützte Landschaft schwerwiegend beeinträchtigt wird. Aus den genannten Gründen seien im nachgelagerten Verfahren sämtliche Möglichkeiten für einen moderaten Ausbau des Strassenabschnitts auszuschöpfen und die ENHK beizuziehen.

Aus Sicht des *Heimatschutzes Südbünden* birgt die vorgesehene Strassenkorrektur das Risiko, das sensible Gleichgewicht zwischen Seeufer, Hangfuss und Verkehrsraum zu stören. Bereits geringe Veränderungen der Linienführung oder eine Verbreiterung in Richtung See können zu einer erhöhten technischen Dominanz der Strasse und zu nachhaltigen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes führen. Besonders kritisch seien mögliche Eingriffe in die bestehende Ufervegetation und Böschungen, der Verlust von landschaftlicher Offenheit und die Veränderung der harmonischen Übergänge zwischen Natur- und Kulturlandschaft. Der Heimatschutz fordert deshalb, dass die Planung nach dem Grundsatz des minimalen Eingriffs erfolgt, um sicherzustellen, dass die landschaftliche Qualität zwischen Silvaplana und Sils erhalten bleibt und der Eingriff nicht zu einer dauerhaften Entwertung der einzigartigen Uferlandschaft führt. So sei das bestehende Trasse soweit technisch möglich beizubehalten, die baulichen Eingriffe auf das absolut Notwendige zu beschränken, Böschungen, Ränder und Baukörper landschaftsarchitektonisch sorgfältig zu gestalten und ortstypische Materialien und zurückhaltende Formen zu verwenden. Im Rahmen der Richtplananpassung seien für den Abschnitt Silvaplana-Sils klare und verbindliche Vorgaben zur Schonung des Landschaftsbildes, zur Gestaltungssensibilität und zur Einschränkung der Eingriffstiefe festzulegen. Der Richtplan müsse gewährleisten, dass der hohe Schutzwert dieses Landschaftsraumes auch in den folgenden Projektphasen respektiert und die planerische Verantwortung gegenüber dem einzigartigen Natur- und Kulturerbe des Oberengadins wahrgenommen werde.

Die Pro Lej da Segl anerkennt, dass die Planungsvorlage der landschaftlichen und ökologischen Dimension bereits hohe Aufmerksamkeit schenkt, was angesichts der einmaligen Naturwerte, der Lage in einem BLN-Gebiet und im Wirkungsgebiet der kantonalen Verordnung für den Schutz der Oberengadiner Seenlandschaft unerlässlich sei. Sie erachtet die durch die Verbreiterung der Strasse am Silvaplanersee hervorgerufenen landschaftlichen und ökologischen Belastungen als Herausforderung, ist jedoch überzeugt, dass diese Nachteile aufgefangen werden können, sofern die bereits in der Richtplanung angedachten Aufwertungen und weitere, noch zu definierende Kompensationsmassnahmen umfassend und zielstrebig umgesetzt werden. Damit die Belastungen in der Gesamtschau tragbar bleiben, seien zusätzliche landschaftliche und ökologische Optimierungen erforderlich. Diese sollten nach Ansicht der Pro Lej da Segl in den Grundzügen der Richtplanung verankert werden, um eine ausreichende Verbindlichkeit zu gewährleisten.

Der Kanton hat Verständnis für die geäusserten Bedenken. Er wird den landschaftlichen und gestalterischen Aspekten bei der Weiterentwicklung des Vorhabens weiterhin ein grosses Gewicht einräumen und dem landschaftlichen Schonungsgebot angemessen Rechnung tragen. Es gilt jedoch zu beachten, dass Kantonsstrassen gemäss Art. 15 Abs. 2 des Strassengesetzes des Kantons Graubünden (StrG) grundsätzlich verkehrorientiert sind und auf der Malojastrasse gemäss Sachplan Verkehr eine effiziente Erschliessung gefördert werden soll. Die Ziele des Strassenbauvorhabens, nämlich der Erhalt bzw. die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Malojastrasse für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden stehen daher im Vordergrund. Diese Ziele können nicht ohne Verbreiterung der Fahrbahn, Schaffung einer seitlichen Hindernisfreiheit oder Eliminierung der engen Kurven erreicht werden. Weiter ist zu bedenken, dass die aktuelle Situation mit der über 2 km unmittelbar dem Ufer des Silvaplanersees folgenden Malojastrasse aus Sicht der ENHK bereits eine bestehende schwerwiegende Beeinträchtigung des BLN-Objektes darstellt und das Ausbauvorhaben somit einen landschaftlich bereits vorbelasteten Raum betrifft. Zudem hat der Kanton in der Interessenabwägung nach Art. 3 RPV aufgezeigt, weshalb er die nicht vermeidbaren Eingriffe in die Inventarobjekte von nationaler Bedeutung als zumutbar und verhältnismässig erachtet und aus welchen Gründen er den verkehrlichen Interessen in der Gesamtbetrachtung ein grösseres Gewicht beimisst als den landschaftlichen Interessen. Die Interessenabwägung wird auch vonseiten Bund als «transparent und nachvollziehbar» erachtet und das nationale Eingriffsinteresse wird bejaht (siehe Kap. 3.2).

Das Tiefbauamt hat im Bewusstsein der sensiblen landschaftlichen Umgebung bereits in einer frühen Projektphase ausgewiesene Fachpersonen für gestalterische Fragen im Kontext von BLN und IVS beigezogen. Die gestalterischen Empfehlungen dieser

Fachpersonen, beispielsweise bezüglich Wahl des Steinbildes, der natürlichen Gestaltung der bergseitigen Stützmauerkronen oder der einheitlichen baulichen Gestaltung der Ufermauern sind in das Projekt eingeflossen. Die projektintegrierten gestalterischen Massnahmen (siehe Kapitel 3.7.4 des erläuternden Berichts) wurden auch von der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission im Rahmen ihres Gutachtens vom Dezember 2020 gewürdigt. Inwieweit im Rahmen der Überarbeitung und Weiterentwicklung des Auflageprojektes noch gestalterische Verbesserungen erzielt werden können, ist daher fraglich, da auf den durch die Verbreiterung des Strassenquerschnitts erforderlichen Geländeeinschnitt nicht verzichtet werden kann. Nichtsdestotrotz wird im Richtplan zuhanden des Folgeverfahrens festgelegt, dass die gestalterischen Massnahmen zwecks Sicherstellung optimaler Gestaltung und landschaftlicher Einbettung der Anlagen nochmals überprüft und ergänzt werden sollen. Den u.a. vom Heimatschutz Südbünden eingebrachten Anliegen hinsichtlich der Gestaltungssensibilität kann somit nach Ansicht des Kantons Rechnung getragen werden.

Wie in Kapitel 3.4 des erläuternden Berichts erwähnt, kommt ein wesentlich geringerer Ausbau des Strassenabschnitts nur schon aus bauleistungsrechtlichen Gründen nicht in Frage, da der Verkehr während der Bauzeit nicht umgeleitet werden kann. Die von den Umweltorganisationen Pro Natura GR, WWF und Stiftung Landschaftsschutz Schweiz geäusserte Vorstellung, den Verkehr während der Bauphase mittels eines Stegs oder «einer ähnlichen Konstruktion» über den See zu führen, ist nicht realistisch. Die Errichtung einer provisorischen Brücke im steil abfallenden Uferbereich des Silvaplanersees wäre bau- und konstruktionstechnisch mit enormen Herausforderungen verbunden und würde sehr hohe Kosten und lange Planungs- und Bauzeiten nach sich ziehen. Um den statischen Anforderungen zu genügen, müssten u.a. zahlreiche Pfähle in den Seeuntergrund getrieben werden. Die sich zwischen der Strasse und dem Silvaplanersee befindenden, gliedernden Landschaftselemente (Ufergehölz, Baumgruppen, Einzelbäume) müssten dem provisorischen Bauwerk weichen und würden zerstört. Auch der sensible Uferbereich sowie die ökologisch wertvollen Uferstrukturen würden stark in Mitleidenschaft gezogen. Ein solches Bauwerk stünde daher im erheblichen Widerspruch zu den Bestimmungen des Gewässerschutzes und den Schutzzielen des BLN-Objektes 1908. Weiter würden sich auch zahlreiche Fragen im Zusammenhang mit der Betriebs- und Verkehrssicherheit einer provisorischen Brücke stellen. Die Aussage, wonach es für die geplante Instandsetzung der Malojastrasse einer Eingriffsbreite von mindestens 8.5 m bedarf, hat aufgrund der fehlenden Möglichkeiten für eine Umleitung des Verkehrs, unverändert Bestand.

Inwieweit sich der landschaftliche Eingriff noch optimieren bzw. minimieren lässt, hängt u.a. wesentlich von der künftigen Ausgestaltung der Radverbindung zwischen Silvaplana und Sils ab (siehe nachfolgend).

2.2.2. Radverbindung zwischen Silvaplana und Sils

Die gemäss Richtplanentwurf vorgesehene Führung einer Alltagsveloverbindung auf der Malojastrasse wird sowohl hinsichtlich ihrer Eignung aus Velosicht als auch bezüglich der damit verbundenen Auswirkungen auf das Landschaftsbild in Frage gestellt.

Der VCS kritisiert, dass der vorgesehene Ausbau der Kantonsstrasse hauptsächlich durch den Platzbedarf von zwei 1.25 m breiten Velostreifen begründet ist. Radstreifen von 1.25 m Breite seien kein akzeptables Veloangebot und würden den Velofahrenden nichts bringen. Diese würden im Gegenteil nur dazu führen, dass der motorisierte Individualverkehr schneller fahre. Vor diesem Hintergrund könne auch die durch den Ausbau verursachte landschaftliche Beeinträchtigung nicht akzeptiert werden. Ein annehmbares Veloangebot würde zudem noch deutlich mehr Platz beanspruchen und entsprechend einen noch grösseren Landschaftseingriff nach sich ziehen. Im vorliegenden Fall sei daher der Landschaftsschutz stärker zu gewichten, zumal auf der gegenüberliegenden Seeseite bereits ein Weg bestehe, auf welchem eine Freizeitveloroute verlaufe. Diese sei zwar für die Nutzung als Alltagsveloroute nicht optimal, sei aber gegenüber einem ungenügenden Veloangebot auf der Hauptstrasse zu bevorzugen. Vor diesem Hintergrund beantragt der VCS, die entlang der östlichen Ufers des Silvaplanersees verlaufende Freizeitroute auf den Abschnitten auszubauen, auf welchen Konflikte mit dem Fussverkehr bestehen und wo ein Ausbau landschaftsverträglich ist.

Auch aus Sicht der Umweltorganisationen *Pro Natura GR*, *WWF GR* und *Stiftung Landschaftsschutz Schweiz* ist es nicht zwingend, die Alltagsveloverbindung auf der Kantonsstrasse zu führen. Es bestehe bereits auf der gegenüberliegenden, orographisch rechten Seeseite eine attraktive Veloverbindung, die sich auch für den Alltagsveloverkehr eigne. Dies umso mehr, als dass die Velopendler in der Region auch über Fahrzeuge verfügen, mit denen Schotterwege problemlos befahren werden können. Aus diesen Gründen sollen andere Lösungen für den Veloverkehr gesucht werden. Vorstellbar wäre es beispielsweise, die Kantonsstrasse nur talabwärts mit einer Velospur zu markieren, da die Veloverbindung Maloja – Silvaplana und weiter talauswärts touristisch die höhere Bedeutung hat.

Es trifft zu, dass der geplante beidseitige Radstreifen von 1.25 m den Anforderungen an eine Alltagsveloverbindung nach dem Leitsatz «8 bis 80 Jahre» nicht entspricht. Aufgrund der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und des durchschnittlichen Tagesverkehrs von rund 8000 Fahrzeugen bräuchte es gemäss VSS-Norm 640 060 (Entwurf) für den Alltagsveloverkehr einen separaten Radweg. Ebenfalls trifft zu, dass eine solche normgerechte Alltagsveloverbindung noch mehr Platz beanspruchen und zu einer noch grösseren Beeinträchtigung der Landschaft führen würde.

Es gilt jedoch zu bedenken, dass im Sommer eine grosse Zahl an Rennvelofahrer auf der Malojastrasse unterwegs ist. Deren Sicherheit kann heute zwischen Silvaplana und Sils nicht angemessen gewährleistet werden. Eine Verlagerung der Rennvelofahrer auf die am östlichen Ufer des Silvaplanersees bestehende Freizeitveloroute wäre zudem weder realistisch noch sinnvoll, da neue Konflikte am östlichen Seeufer resultieren würden (Mehrfachnutzung durch Spaziergänger, Wanderer, Velofahrende, Land- und Forstwirtschaft, Reiter; hohe Tempi der Rennvelofahrer; fehlender Hartbelag). Für die Rennvelofahrer würden die vorgesehenen Radstreifen zwischen Silvaplana und Sils daher eine wesentliche Verbesserung darstellen.

Inwieweit entlang der Malojastrasse zwischen Silvaplana und Sils eine normgerechte Alltagsveloverbindung ausgestaltet werden kann, bleibt derzeit noch offen. Im Rahmen des unter Federführung der Fachstelle Langsamverkehr des Tiefbauamts Graubünden bis zum Jahr 2028 zu erarbeitenden Fuss- und Veloverkehrskonzept (FVV-Konzept) wird die Situation rund um den Silvaplanersee vertieft. Das Ergebnis des FVV-Konzepts wird anschliessend im regionalen Richtplan der Region Maloja verankert. Die Objektliste des kantonalen Richtplans wird dahingehend präzisiert.

2.2.3. Ersatzmassnahmen Ausbauvorhaben Silvaplana – Sils

Die Umweltorganisationen *Pro Natura GR*, *WWF GR* und *Stiftung Landschaftsschutz Schweiz* kritisieren in ihrer gemeinsamen Stellungnahme die gemäss Projektunterlagen für das Ausbauvorhaben Silvaplana – Sils vorgesehenen Ersatzmassnahmen. Die vorgesehene Kompensation von verlorenen trockenen Lebensräumen mit Feuchtgebieten in der Silser Schwemmebene sei aus ökologischer Sicht problematisch, da diese völlig andere Lebensbedingungen schaffe. Trockene Lebensräume wie Halbtrockenrasen oder lichte Lärchen-Arvenwälder beherbergen spezialisierte Tierarten, insbesondere Insektenarten wie Tagfalter und Heuschrecken sowie die im Erläuterungsbericht erwähnte, regional gefährdete Zippammer. Diese Arten sind an trockene, warme Standorte angepasst und finden in Feuchtgebieten keine geeigneten Lebensbedingungen. Der tatsächliche ökologische Wert würde daher verloren gehen. Ein «Ersatz» im Sinne des Natur- und Heimatschutzgesetzes könne nur dann als solcher gelten, wenn er die gleichen ökologischen Funktionen und Arten fördert wie der ursprüngliche Lebensraum. In diesem Fall wird die Biodiversität nicht erhalten, sondern verlagert und teilweise sogar gefährdet. Aus diesem Grund wird beantragt, die beeinträchtigten, schutzwürdigen Lebensräume durch Ersatzmassnahmen auszugleichen, die denselben Lebensraumtyp betreffen.

Die Pro Lej da Segl moniert ihrerseits, dass nicht klar ist, wo am südlichen Ufer des Silvaplannersees die im erläuternden Bericht unter Kap. 3.9.3 erwähnte landschaftliche und ökologische Ersatzmassnahme für die Strassenkorrektur genau vorgesehen ist. Im Text sei daher zu präzisieren, ob der Seeuferbereich an der Kantonsstrasse oder auch der Seeuferbereich der Silser Ebene gemeint ist. Weiter wird auch eine Präzisierung über Art und Umfang der im erläuternden Bericht erwähnten Unterstützung des Aufwertungsprojekts in der Silser Schwemmebene gewünscht.

Die Anträge werden zur Kenntnis genommen. Auf der übergeordneten Planungsebene der Richtplanung geht es primär darum, Ideen oder grobe Vorstellungen zum landschaftlichen und ökologischen Ersatz aufzuzeigen. Die Ausarbeitung und rechtliche Sicherung der konkreten Ersatzmassnahmen erfolgen im Rahmen des Projektgenehmigungsverfahrens nach kantonalem Strassengesetz unter Einbezug des Amts für Natur und Umwelt als kantonale Umweltfachstelle. Die Strassenkorrektur zwischen Silvaplana und Sils ist zudem der Umweltverträglichkeitsprüfung unterstellt. Es darf daher grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass die zu erbringenden Ersatzmassnahmen bezüglich Art und Umfang den gesetzlichen Vorgaben entsprechen.

Da das im Richtplan neu als «Festsetzung» eingetragene Ausbauvorhaben Silvaplana – Sils auf einem im Jahr 2019 ausgearbeiteten Auflageprojekt beruht, sind auch bereits konkrete Aussagen zu den zum damaligen Zeitpunkt vorgesehenen Ersatzmassnahmen möglich. Im Rahmen der Detailprojektierung werden die Ersatzmassnahmen nochmals zu überprüfen sein. Es ist denkbar, dass als Ersatz für die mit der Strassenkorrektur erfolgenden Eingriffe auch andere Ersatzmassnahmen in Betracht gezogen werden. Die Umweltorganisationen und die Pro Lej da Segl können sich bei Bedarf im Rahmen des Projektgenehmigungsverfahrens nach Strassengesetz einbringen.

Die Objektliste wird dahingehend ergänzt, dass zuhanden der Folgeverfahren auch die Ersatzmassnahmen zu überprüfen sind. Damit kann den von den Umweltorganisationen und der Pro Lej da Segl geäusserten Vorbehalten aus Sicht des Kantons Rechnung getragen werden.

2.3. Ausbau Abschnitt Föglias – Plaun da Lej (Objekt 11.TS.02a)

2.3.1. Ausbauvorhaben zwischen Sils Föglias und Plaun da Lej

Das vorgesehene Konzept, die Malojastrasse zwischen Sils Föglias und Plaun da Lej in den Berg zu führen und die Sommer- und Wintersicherheit der Malojastrasse massgebend zu verbessern, wird begrüsst. Verschiedene Mitwirkende betonen dabei auch die landschaftlichen Vorteile und die touristischen Potenziale dieser Lösung.

So erachtet beispielsweise Sils Tourismus die geplante Tunnelverbindung aus touristischer Sicht als zukunftsweisende und nachhaltige Lösung, die wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Gäste und Einheimische beiträgt. Mit einer ruhigeren, attraktiveren und sichereren Verbindung könne die Standortqualität von Sils und der gesamten Seenregion gesteigert und die Position als Erholungs- und Ferienort gestärkt werden.

Auch die Hotellerie Suisse Graubünden weist darauf hin, dass das Vorhaben vonseiten der Oberengadiner Hotellerie ausdrücklich begrüsst werde. Eine sichere Verbindung für die Mitarbeitenden und Gäste sei zentral und insbesondere die Tunnelverbindung Sils – Plaun da Lej eine Notwendigkeit für die Zukunft.

Der Handels- und Gewerbeverein Sils – Silvaplana betont in seiner Stellungnahme die Bedeutung der Verbindungsstrasse zwischen dem Bergell und dem Oberengadin als eine der wichtigsten Lebensadern der Region. Eine sichere und gut ausgebaute Verbindung sei aufgrund der über 5000 Grenzgängerinnen und Grenzgänger, die täglich über diese Strecke ins Oberengadin pendeln, von grosser Bedeutung für die wirtschaftliche Stabilität. Unterbrechungen oder Gefährdungen dieser Route hätten Auswirkungen auf Betrieb, Tourismus und die regionale Wertschöpfung. Aus diesen Gründen stehe der Handels- und Gewerbeverein vollkommen hinter dem Vorhaben und unterstütze die Bestrebungen für eine Sicherung und Modernisierung der Verbindung.

Auch die Pro Lej da Segl begrüsst die mit dem Richtplan festgelegte Stossrichtung, die die sichere Erreichbarkeit des Bergells und des Oberengadins verbessert. Sie begrüsst insbesondere, dass der Tunnel am Silsersee in dieser verlängerten Form geplant wird, um die hervorragenden Landschafts- und Naturwerte des Silsersees nicht zu schmälern, sondern zu verbessern. Mit der vorgelegten Anpassung der Richtplanung könne die Sicherheit für Autos und Velos deutlich erhöht und die Sperrungen der Strasse wegen Naturgefahren vermindert werden.

Die Sektion Graubünden des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) kann nachvollziehen, dass es auf dieser bedeutenden Verbindung einer lawinen- und steinschlagsicheren Strasse bedarf. Der VCS befürchtet jedoch, dass der Ausbau zwischen Föglias und Plaun da Lej dazu führt, dass schneller gefahren wird. Dies mache die Verbindung attraktiver und ziehe tendenziell mehr motorisierten Verkehr an. Aus Sicht des Kantons ist diese Befürchtung unbegründet. Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Ausbau, Fahrgeschwindigkeit und Verkehrsaufkommen kann in vorliegendem Fall nicht hergestellt werden. Eine geringfügige Verkehrszunahme infolge des Ausbaus ist lediglich aufgrund der zu erwartenden wesentlichen Reduktion der Sperrzeiten zu erwarten.

Die Umweltorganisationen Pro Natura GR, WWF GR und die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz begrüßen gemäss ihrer gemeinsamen Stellungnahme, dass das heutige Trasse der Malojastrasse zwischen Sils Baselgia und Plaun da Crot zu einem Radweg zurückgebaut werden soll und der nicht beanspruchte Fahrbahnteil renaturiert und aufgewertet werden soll. Das Versprechen für eine landschaftliche und ökologische Aufwertung des Seeufers soll in den nachgelagerten Verfahren auch tatsächlich eingelöst werden, weshalb die Sicherstellung von Massnahmen für den Veloverkehr auf dem Abschnitt Maloja – Plaun da Lej beantragt wird. Mit den in der Objektliste vorgenommenen Festlegungen zuhanden der Folgeverfahren (siehe Objekt 11.TS.02a), wonach Massnahmen zur landschaftlichen und ökologischen Aufwertung des Seeufers und der betroffenen Lebensräume sicherzustellen und naturnahe Uferstrukturen zu schaffen sind, kann diesem Antrag auf übergeordneter Stufe des Richtplans bereits Folge geleistet werden.

Lediglich eine Privatperson stellt die Sinnhaftigkeit eines Tunnels zwischen Sils Föglia und Plaun da Lej grundsätzlich in Frage und beantragt, die Festlegung des Vorhabens 11.TS.02b bis auf weiteres auszusetzen. Als Gründe erwähnt diese Privatperson, dass die Lawinengefahr in den letzten 20 Jahren dank den neu angebrachten Sprengmasten fast komplett minimiert wurde und die Stunden, an welchen die Strassen zwischen Sils und Plaun da Lej infolge von Lawinen gesperrt war, in den letzten Jahren massiv abgenommen haben. Bei den Lawinenzügen unterhalb des Piz Lagrevs hätten die natürlich abgegangenen Lawinen zudem die Hauptstrasse in den letzten Jahren bei weitem nicht mehr erreicht. Zudem ist die Privatperson der Auffassung, dass sich die infolge der Erderwärmung verändernde Gefahrenlage entlang der gesamten Malojastrasse angeschaut werden müsse, bevor ein 2.4 km langer Tunnel gebaut würde. Weiter erachtet die Privatperson das Vorhaben auch aus touristischer Sicht als unangebracht, da ein touristisch einmaliger Strassenabschnitt in den Berg verlegt werde. Den Durchreisenden würde dadurch den Blick auf den schönsten Teil des Silsersees verwehrt. Weiter ist die Person der Meinung, dass der Tunnelbau die Abwanderung der jungen einheimischen Familien noch weiter verstärken und die wirtschaftliche Abhängigkeit von den Pendlern noch weiter verschärfen wird.

Der Kanton nimmt die Meinungsbekundung zur Kenntnis. Auf die Notwendigkeit einer Tunnellösung wird im erläuternden Bericht eingegangen. Die nun im Richtplan festgelegte Tunnelvariante ist das Ergebnis eines langwierigen Planungsprozesses. Aus den verschiedenen Mitwirkungseingaben der regional verankerten Akteure sowie aus der Haltung der Standortgemeinden und der Region Maloja kommt die Zustimmung zum Vorhaben deutlich zum Ausdruck. Auch auf politischer Ebene wird das Vorhaben unterstützt. Es besteht daher aus Sicht von Kanton und Region kein Anlass, um das Vorhaben grundsätzlich in Frage zu stellen.

2.3.2. Langsamverkehr zwischen Plaun da Lej und Maloja

Die Sektion Graubünden des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) würdigt in ihrer Stellungnahme, dass das heutige Trasse der Malojastrasse künftig als Fuss- und Veloweg genutzt werden kann. Gleichzeitig bemängelt sie, dass dieses neue Angebot nur wenig bringe, solange es keine adäquate Fortsetzung des Rad- und Fusswegs bis Maloja gibt. Aus den Richtplanunterlagen werde nicht klar, ob eine Fortsetzung machbar und vorgesehen sei.

Auch die Umweltorganisationen Pro Natura GR, WWF GR und die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz weisen in ihrer gemeinsamen Stellungnahme darauf hin, dass in den Richtplanunterlagen Aussagen für Verbesserungen für das Velo im Abschnitt Maloja – Plaun da Lej fehlen würden. Dahingehende Festlegungen sind jedoch notwendig, um das angestrebte Ziel einer durchgehenden Radverbindung Maloja – Sils und weiter talabwärts vollständig erreichen zu können. Verbesserungen für den Veloverkehr auf der orographisch linken Seeseite seien umso wichtiger, als dass eine Radverbindung auf der orographisch rechten Seeseite zwischen Isola und Sils aus Sicht der Umweltorganisationen keine Option sei. Aus diesem Grund beantragen die erwähnten Umweltorganisationen die Sicherstellung von Massnahmen für den Veloverkehr auf dem Abschnitt Maloja – Plaun da Lej.

Die Pro Lej da Segl äussert sich ebenfalls in diese Richtung. Die Verbesserung der Fahrradverbindung von Maloja nach Sils am linken Seeufer bringe aus ihrer Sicht auch die entscheidende Wende, um den schädlichen und umstrittenen Bau einer Radverbindung auf der rechten Seeseite zwischen Isola und Sils dauerhaft auszuschliessen. Die Pro Lej da Segl beantragt daher, das Thema der Veloverbindung zwischen Plaun da Lej und Maloja in den Erläuterungen abzuhandeln und die Objektliste mit entsprechenden Vorgaben an die Folgeverfahren zu ergänzen.

Das Anliegen ist berechtigt. Es trifft zu, dass die lineare Schwachstelle L196 gemäss Sachplan Velo mit der Umsetzung des Ausbauvorhabens zwischen Sils und Plaun da Lej nur teilweise behoben werden kann. Für den unmittelbar daran anschliessenden Abschnitt der Kantonsstrasse zwischen Plaun da Crot (Tunnel-Westportal) und Maloja bestehen derzeit noch keine konkreten Lösungen für eine Verbesserung der Situation des Veloverkehrs. Auch aufgrund der Bedeutung dieses Abschnitts für den Freizeitveloverkehr (Inn-Radweg) ist der Kanton um eine praktikable Lösung bestrebt. Im Rahmen des unter Federführung der Fachstelle Langsamverkehr des Tiefbauamts Graubünden bis zum Jahr 2028 zu erarbeitenden Fuss- und Veloverkehrskonzept (FVV-Konzept) soll diese Situation daher vertieft werden. Das Ergebnis des FVV-Konzepts

wird anschliessend im regionalen Richtplan der Region Maloja verankert. Die Objektliste wird mit einer entsprechenden Festlegung zuhanden des Folgeverfahrens ergänzt.

2.3.3. Redimensionierung Strasse zwischen Föglias und Baselgia

Die Umweltorganisationen Pro Natura GR, WWF GR und Stiftung Landschaftsschutz Schweiz weisen in ihrer gemeinsamen Stellungnahme darauf hin, dass der Abschnitt der Kantonsstrasse vom Kreisel Föglias bis Sils Baselgia nach Inbetriebnahme des Tunnels nur noch als Zubringer nach Sils Baselgia dient. Da sich das Verkehrsaufkommen auf diesem Strassenabschnitt nach Eröffnung des Tunnels deutlich verringern wird, bestehe ein grosses Potenzial für die Redimensionierung des bestehenden Strassenabschnitts, um landschaftliche und ökologische Aufwertungen zu realisieren. Aus diesem Grund beantragen sie die Sicherstellung von Massnahmen für die landschaftliche und ökologische Aufwertung des bestehenden Strassenabschnitts zwischen Föglias bis Sils Baselgia.

Ein gleichartiges Anliegen vertritt auch die Pro Lej da Segl. Aus Sicht der Organisation sind Massnahmen für die landschaftliche und ökologische Aufwertung des bestehenden Strassenabschnitts als Ausgleichsmassnahmen für die Eingriffe auf dem Abschnitt zwischen Silvaplana und Sils erforderlich. Denn erst mit diesem Beitrag könne in der Gesamtschau eine genügend starke Kompensation für die dortigen landschaftlichen Einbussen erreicht werden. Die Pro Lej da Segl beantragt daher, entsprechende Festlegungen im Objektbeschrieb beider Strassenbauvorhaben vorzunehmen.

Es trifft zu, dass der Abschnitt der Malojastrasse zwischen Föglias und Sils Baselgia nach Eröffnung des Tunnels von einer kantonalen Hauptstrasse zu einer kantonalen Verbindungsstrasse herabgestuft wird. Nach Inbetriebnahme des Tunnels werden nur noch der Ziel- und Quellverkehr von bzw. nach Sils Baselgia, der Veloverkehr (Alltagsveloverbindung gemäss Sachplan Velo) sowie einzelne Bus- und Postautokurse auf diesem Strassenabschnitt verkehren. Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen wird sich auf einen Bruchteil des heutigen DTV belaufen. Eine Redimensionierung bzw. eine Verschmälerung des Strassenquerschnitts scheint nichtsdestotrotz aus kantonalen Sicht wenig wahrscheinlich bzw. aus Sicht des Veloverkehrs nicht zielführend. Da der Veloverkehr auf diesem Strassenabschnitt im Mischverkehr geführt wird, muss die heutige Strassenbreite aufrechterhalten werden, um die bestehende Schwachstelle zu beheben. Denkbar sind allenfalls ein teilweiser Rückbau oder mindestens eine Redimensionierung der bestehenden Ausstellplätze sowie andere Massnahmen im Zusammenhang mit der Revitalisierungsplanung. Der Kanton erklärt sich jedoch bereit,

im Rahmen des Folgeverfahrens Massnahmen zur landschaftlichen und ökologischen Aufwertung dieses Strassenabschnitts zu prüfen. Die Objektliste wird mit einer entsprechenden Festlegung ergänzt.

2.3.4. Auswirkungen auf den Klettergarten im Gebiet Plaun dal Crot

Die Sektion Bernina des Schweizerischen Alpen-Clubs und der Bergführerverein Pontresina-St. Moritz weisen in ihren Stellungnahmen darauf hin, dass sich im Gebiet Plaun dal Crot im Bereich des geplanten West-Portals des Tunnels ein Klettergarten befindet, der gemäss ihren Angaben zu den qualitativ besten Klettergärten des Oberengadins zähle und von Gästen und Einheimischen rege besucht werde. Die beiden Organisationen ersuchen den Kanton, bei der weiteren Planung den Zugang und Erhalt des Klettergartens zu berücksichtigen und das Angebot zu bewahren.

Ausgehend vom heutigen Stand der Projektierung ist davon auszugehen, dass das Bauprojekt die erwähnte Felswand nicht direkt tangiert. Möglicherweise werden jedoch im Zusammenhang mit den erforderlichen Schutzmassnahmen für das Tunnelportal Eingriffe in die Felswand erforderlich sein. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Westportal ist zudem damit zu rechnen, dass der Klettergarten aus Sicherheitsgründen während der gesamten Bauphase gesperrt werden muss. Weiter ist davon auszugehen, dass der Zugang zum Klettergarten auch nach Inbetriebnahme des Tunnels erschwert sein wird, da Parkierungsmöglichkeiten entfallen. Ob sich das Vorhaben auf die Attraktivität des Angebots auswirkt, ist schwierig zu beurteilen. Inwieweit den Bedürfnissen des Klettersportler entgegengekommen werden kann, ist im Rahmen der Folgeverfahren vertieft zu prüfen. Das Anliegen wird in diesem Sinne entgegengenommen und die Objektliste mit einem entsprechenden Hinweis ergänzt.

2.3.5. Auswirkungen auf Anstösser im Gebiet Föglias

Gemäss Vorprojekt ist vorgesehen, die geplante Umfahrungsstrasse über den Kreisel Föglias an das bestehende Strassennetz anzuschliessen. Für die Fahrbeziehung von Maloja nach Sils-Baselgia wird aus verkehrstechnischen Gründen noch vor dem Kreisel eine Ausfahrt realisiert (siehe Abbildung 1).

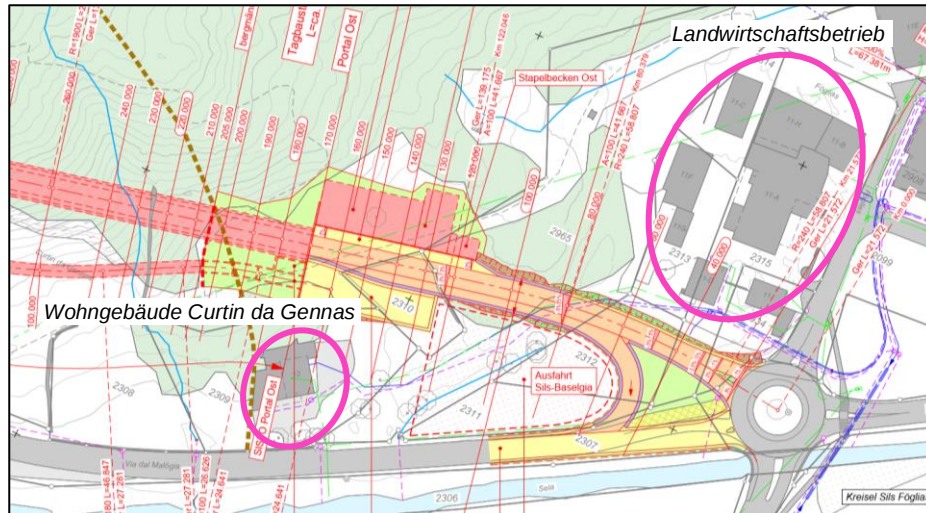


Abbildung 1: Anbindung Umfahrungsstrasse an Strassennetz (Stand Vorprojekt).

Das zwischen dem Ostportal und dem Kreisels Föglias offen geführte Trasse erstreckt sich über eine Länge von rund 170 m. Die Strasse verläuft zunächst in unmittelbarer Nähe des Landwirtschaftsbetriebs Clalüna und anschliessend am Rande eines Wohngebäudes mit zwei Wohnungen im Gebiet Curtin da Gennas. Auf Höhe des Wohnhauses ist das Tunnelportal geplant (siehe Abbildung 1). Beide Anstösser haben sich im Rahmen der öffentlichen Auflage zum Vorhaben geäussert.

Die Eigentümer des Wohngebäudes in Curtin da Gennas haben darauf aufmerksam gemacht, dass dieses seit dem Jahr 1977 durch einen Lawinendamm erfolgreich geschützt werde. Die bestehende Schutzbaute sei daher in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Weiter weisen die Eigentümer darauf hin, dass angesichts der unweit des Hauses geplanten Tunnelleitung ein adäquater Lärmschutz sowie die Vermeidung von Erschütterungen durch den zukünftigen Tunnelverkehr von zentraler Bedeutung seien.

Die Bewirtschafter und Eigentümer des Landwirtschaftsbetriebs in Föglias haben ihrerseits Bedenken, dass die angedachte Linienführung ab dem Kreisels Föglias den Betrieb und die Wohnhäuser zusätzlich stark beeinträchtigen wird. Die Belastung für die Liegenschaft sei bereits heute schwer erträglich. Die Umsetzung des Strassenprojekts würde weitere negative Auswirkungen wie Lärm, Abgase und Feinstaub mit sich bringen, die Aussicht beeinträchtigen und Kulturland beanspruchen. Die Bewirtschafter ersuchen den Kanton daher um einen frühzeitigen Einbezug in die Projektplanung, um

gemeinsam eine für alle Parteien tragfähige Lösung zu finden, damit die zusätzlichen Belastungen und Einschränkungen für den Landwirtschaftsbetrieb und die dazugehörigen Wohnhäuser minimiert werden. Sie beantragen vor diesem Hintergrund, den Richtplan mit der Festlegung zu ergänzen, dass der bestehende Kreisels Föglias weiter nach Süden oder auf die andere Seite des Baches Sella verschoben wird oder so gestaltet wird, dass der landwirtschaftliche Betrieb mit den dazugehörigen Wohnhäuser möglichst wenig beeinträchtigt wird.

Der Kanton kann die Situation und die Bedenken nachvollziehen. Im Rahmen der Detailprojektierung wird zu prüfen sein, mit welchen baulichen und planerischen Massnahmen dem Anliegen Rechnung getragen werden kann. Dabei ist zu bedenken, dass der Spielraum für Optimierungen aufgrund der räumlichen Gegebenheiten und den verkehrlichen Anforderungen relativ klein ist. Möglichkeiten für eine Verschiebung oder Optimierung des Kreisels ergeben sich aus Sicht des Kantons allenfalls im Zusammenhang mit der Umsetzung von Revitalisierungsmassnahmen. Denkbar ist auch, auf die separate Ausfahrt nach Sils Baselgia zu verzichten, wobei dies die Situation für die Anstösser nicht massgeblich verbessern würde. Aus Sicht des Kantons ist der Fokus im Rahmen der Projektierung daher auf Massnahmen des Immissionsschutzes zu richten, um die massgebenden Grenz- und Planungswerte einhalten zu können. Da der Schutz vor Immissionen zum gesetzlichen Auftrag gehört, wird darauf verzichtet, entsprechende Festlegungen in die Richtplananpassung aufzunehmen.

2.3.6. Umsiedlung Landwirtschaftsbetrieb Clalüna

Da der ursprünglich in einem unbebauten Gebiet errichtete Landwirtschaftsbetrieb Clalüna bereits heute infolge der umliegenden Gewerbebauten, der räumlichen Ausdehnung der Gefahrenzone und den Gewässerschutzbestimmungen in der Entwicklung eingeschränkt ist und sich die Einschränkungen nach Realisierung des neuen Strassenabschnittes aus Sicht der Bewirtschafter noch erheblich verstärken werden (fehlende Auslaufflächen für die Tiere; Erschwerung bzw. Verhinderung des Weidegangs von Föglias nach Ers), beantragen die Bewirtschafter und Eigentümer, eine Umsiedlung des Betriebs an einen geeigneteren Standort zu prüfen. Eine Aussiedlung würde gleichzeitig die Möglichkeit für eine Erweiterung der regionalen Gewerbezone schaffen. Das Hofareal könnte während der Bauzeit zudem als Bauinstallationsplatz genutzt und anschliessend einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Die Bewirtschafter und Eigentümer des Hofes Clalüna beantragen vor diesem Hintergrund, den Richtplan mit Festlegungen zu ergänzen, wonach eine Umsiedlung des Landwirtschaftsbetriebs und der dazugehörigen Wohnhäuser und verbunden damit eine Erweiterung der Gewerbezone zu prüfen ist.

Die Argumente für eine Aussiedlung leuchten dem Kanton ein. Aus Sicht des Kantons bestehen keine grundlegenden Ausschlussgründe für eine Aus- bzw. Umsiedlung des Betriebs Clalüna. Eine spätere Umzonung des Hofareals zu einer Gewerbezone ist ebenfalls vorstellbar, sofern die erforderlichen Nachweise dafür erbracht werden können. Die mit einer Aussiedlung bzw. Umzonung zusammenhängenden Fragen können jedoch nicht im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung behandelt werden, sondern sind in einem eigenständigen Verfahren abzuhandeln. Der Kanton empfiehlt, dieses Thema im Rahmen der regionalen Richtplanung Siedlung sowie der Ortsplanungsrevision der Gemeinde Sils aufzunehmen und zu vertiefen. Auf eine Festlegung im kantonalen Richtplan wird aus den genannten Gründen verzichtet.

2.3.7. Einbezug Gemeinden und Pro Lej da Segl in Detailplanung

Die Schutzorganisation Pro Lej da Segl weist darauf hin, dass die Region Maloja gemäss Stellungnahme vom 28. Juni 2021 an den damaligen Vorsteher des kantonalen Departements für Infrastruktur, Energie und Mobilität für das Auflageprojekt eine «vertiefte Darlegung der Aufwertungs-, Rückbau- und Renaturierungsmassnahmen» erwarte. Gleichzeitig bat sie, «die betroffenen Gemeinden und die Schutzorganisation Pro Lej da Segl bereits frühzeitig in die Detailplanung Landschaft, Ökologie und Langsamverkehr» einzubeziehen, um für alle Seiten optimale Lösungen zu finden.

Die Pro Lej da Segl wünscht, dass dieser breit abgestützte Konsens in der Region auch in den Erläuterungen als Grundsatz festgehalten wird.

Der Kanton ist im Interesse der regionalen Tragfähigkeit und Akzeptanz der Strassenbauvorhaben darum bestrebt, die erwähnten Kreise im Rahmen der Ausarbeitung des Auflageprojekts in geeigneter Form einzubeziehen. Eine entsprechende Verschriftlichung im Richtplan ist jedoch aus Sicht des Kantons nicht erforderlich, da ein Einbezug der Standortgemeinden bei Vorhaben von dieser Grössenordnung für den Kanton eine Selbstverständlichkeit darstellt.

3. Behandlung von Aufträgen aus der Vorprüfung des Bundes

3.1. Allgemeines

Im Rahmen der Vorprüfung des Bundes äusserten sich nebst dem federführenden Bundesamt für Raumentwicklung das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das Bundesamt für Kultur (BAK), das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK). Die Stellungnahmen sind im Vorprüfungsbericht vom 15. Dezember 2025 berücksichtigt. Detailbemerkungen von BAFU und ASTRA sind im Anhang zum Vorprüfungsbericht enthalten.

3.2. Ausbau Abschnitt Silvaplana – Sils (Objekt 11.TS.02b)

3.2.1. Bezug zum Vorprüfungsbericht vom Juli 2021

Der Bund weist einleitend darauf hin, dass er bereits im Jahr 2021 ein Richtplanvorhaben zum Ausbau der Malojastrasse zwischen Silvaplana und Sils vorgeprüft hat. Im Vorprüfungsbericht vom 30. Juli 2021 habe er den Vorbehalt im Hinblick auf die Genehmigung formuliert, dass die Genehmigung des Ausbauvorhabens erst als Festsetzung in Aussicht gestellt werden kann, wenn der Kanton auch Alternativen oder andere Ausbauvarianten, insbesondere eine Tunnelvariante, geprüft und dokumentiert hat und darauf abgestützt in seinem Richtplan eine stufengerechte Interessenabwägung vorgenommen hat. Gestützt auf den erwähnten Vorprüfungsbericht vom Juli 2021 hat der Kanton die verlangten zusätzlichen Abklärungen getroffen, gewisse Anpassungen vorgenommen und eine stufengerechte Interessenabwägung durchgeführt, bevor er den Bericht zur Richtplananpassung ein zweites Mal zur Vorprüfung eingereicht hat.

3.2.2. Zulässigkeit einer Interessenabwägung

Der Ausbau der Malojastrasse auf dem Abschnitt Silvaplana – Sils führt laut einem vom Kanton eingeholten Gutachten der ENHK vom 7. Dezember 2020 zu einer schweren Beeinträchtigung des BLN-Objekts 1908 und steht somit im Widerspruch zur gesetzlich geforderten «ungeschmälerter Erhaltung» des BLN-Objekts gemäss Artikel 6 NHG steht. Ein Abweichen von der ungeschmälerter Erhaltung darf bei Erfüllung einer Bundesaufgabe nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen. Im Fall eines Eingriffs gilt das Gebot der grösstmöglichen Schonung; in diesem Rahmen sind beeinträchtigende Eingriffe in die Landschaft von nationaler Bedeutung möglichst zu

vermeiden, ansonsten aber wiederherzustellen oder durch angemessene Ersatzmassnahmen auszugleichen (Art. 6 Abs. 1 NHG).

Der Bund weist darauf hin, dass es sich beim vorliegenden Ausbau der Malojastrasse um eine kantonale Strassenplanung handelt, welche materiell eine Bundesaufgabe darstellt. Gleichzeitig hat die Malojastrasse gemäss den Erläuterungen des Kantons aufgrund ihrer Funktionen für den Berufsverkehr, die Wirtschaft, den Tourismus und als einzige Binnenverbindung zwischen dem Bergell und der übrigen Schweiz eine nationale Bedeutung. Der Abschnitt der Malojastrasse zwischen Silvaplana und Sils erfüllt die heutigen Anforderungen bezüglich der Betriebs- und Verkehrssicherheit nicht.

Gemäss Vorprüfungsbericht teilt der Bund die Einschätzung des Kantons, wonach das nationale Interesse am Ausbau der Malojastrasse (wegen der Verkehrssicherheit und der wichtigen Verbindungsfunktion) als gleichwertig zum nationalen Interesse an der ungeschmälerter Erhaltung des BLN-Objekts 1908 einzustufen ist. Eine Interessenabwägung gemäss Art. 6 Abs. 2 NHG ist daher zulässig.

3.2.3. Beurteilung und Auftrag für nachgeordnete Planung

Der Bund hält im Vorprüfungsbericht fest, dass in den Erläuterungen zur Anpassung des kantonalen und regionalen Richtplans im Bereich Strassenverkehr die vom Kanton geprüften Varianten zu diesem Vorhaben aufgezeigt werden und ein Variantenvergleich vorgenommen wird. Des Weiteren werde eine Prüfung bergmännischer Varianten aufgeführt, wie es die ENHK und das ARE verlangen. Auch werde stufengerecht eine erste grobe Interessenabwägung gemäss Artikel 6 Absatz 2 NHG durchgeführt.

Gemäss Vorprüfungsbericht erscheint die Interessenabwägung dem Bund transparent und nachvollziehbar. Der Festsetzung des Vorhabens 11.TS.02b im Richtplan steht daher gemäss Einschätzung des Bundes nichts im Weg.

Folgender Auftrag wird für die nachgeordnete Planung formuliert: «Für den Abschnitt Silvaplana–Sils (11.TS.02b) ist es gemäss dem BAFU wichtig, die Strassengeometrie auf das notwendige Minimum zu beschränken zugunsten einer optimalen landschaftlichen Einpassung.»

Der Kanton ist der Auffassung, dass diesem Auftrag mit den formulierten Vorgaben zuhanden der Folgeverfahren bereits stufengerecht Rechnung getragen werden kann.

3.2.4. Überprüfen Geschwindigkeitsregime

Das BAFU stellt fest, dass das zentrale Projektziel vom Vorhaben 11.TS.02b Ausbau, Abschnitt Silvaplana–Sils mit Radverbindung ist, durch eine Verbreiterung der Strasse die Verkehrssicherheit deutlich zu verbessern. Eine Kapazitätserhöhung sei gemäss Unterlagen hingegen nicht notwendig. Deshalb ist gemäss dem BAFU dafür zu sorgen, dass im Rahmen der nachgeordneten Planung an der Geometrie der Strasse nur die nötigsten Anpassungen vorgenommen werden. Die heutige Strasse fügt sich einigermaßen in die Umgebung ein, weil sie den Verlauf der Uferlinie aufnimmt. Die nötige Strassenbreite ist immer auch davon abhängig, auf welche Begegnungsfälle bei einer vorgegebenen Geschwindigkeit die Strasse ausgelegt werden soll. An landschaftlich besonders heiklen Stellen, bei welchen stark in die bergseitige Flanke eingegriffen werden müsste, ist gemäss der Ansicht des BAFU zur Berücksichtigung des Gebots der grösstmöglichen Schonung auch mit Geschwindigkeitsreduktionen zu arbeiten, so dass der Strassenquerschnitt nur auf das notwendige Minimum verbreitert werden muss. Es sind alle Massnahmen zu ergreifen, um eine optimale landschaftliche Einordnung sicherzustellen.

Der Kanton nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis und verweist des Weiteren auf die Beantwortung der Mitwirkungseingaben in Kapitel 2.2.1 des vorliegenden Mitwirkungsberichts.

3.2.5. Konzept für Schonung und Sanierung IVS-Abschnitte

Das ASTRA stellt fest, dass der Richtplan vom September 2025 verlangt, dass ein Konzept für die Schonung bzw. Sanierung der IVS-Abschnitte im Rahmen der Redimensionierung der Malojastrasse erstellt wird (Federführung Tiefbauamt des Kantons Graubünden). Diese Änderung im Erläuterungsbericht unterstützt das ASTRA. Das ASTRA weist darauf hin, dass neben dem kantonalen Tiefbauamt auch die kantonale IVS-Fachstelle (als Teil der kantonalen Denkmalpflege Graubünden), zu allen Arbeiten das IVS betreffend konsultiert werden soll, damit die Massnahmen dieses Konzepts denkmalpflegerisch fachgerecht durchgeführt werden.

Der vorgeschlagene Einbezug der kantonalen Denkmalpflege wird auch vonseiten des Kantons begrüsst. Die Federführung wird entsprechend präzisiert (Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit kantonomer Denkmalpflege).

3.3. Ausbau Abschnitt Föglias – Plaun da Lej (Objekt 11.TS.02a)

Die Bundesstellen äusserten sich im Rahmen der Vorprüfung wie folgt zum Vorhaben:

- Das BAFU stellt fest, dass mit der Entlastung der heutigen Strasse entlang des Sees vom motorisierten Individualverkehr und ihrem Rückbau zu einem Radweg die Gelegenheit ergriffen wird, einen Teil der heute bestehenden schwerwiegenden Beeinträchtigung der Landschaft zu beheben (Art. 7 der Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler [VBLN; SR 451.11]). Diese Aufwertung begrüsst das BAFU ausdrücklich.
- Gemäss Einschätzung des BAFU besteht mit der Variantenwahl eines Tunnels die Möglichkeit, dass die Eingriffe auf dem Abschnitt Sils Föglias – Maloja (inkl. Radweg) lediglich zu einer leichten zusätzlichen Beeinträchtigung bezüglich der BLN-Schutzziele führen. Dazu sind im nachgeordneten Planungs- und Bewilligungsverfahren sämtliche Projektoptimierungsmöglichkeiten zur grösstmöglichen Schonung des BLN-Objekts auszuschöpfen.
- Die ENHK stellt fest, dass die festzusetzende Variante Cz+ für die Wintersicherung der Malojastrasse zwischen Sils Föglias und Plaun da Lej den Schlussfolgerungen ihrer Stellungnahme vom 30. Juli 2021 insbesondere bezüglich der Verlängerung des vorgesehenen Tunnels bis in den Bereich Plaun dal Crot Rechnung trägt. Die Kommission begrüsst die festzusetzenden Massnahmen zur optimalen Integration der Anlagen (insbesondere der Portale und des Abluftkamins) in die Landschaft sowie zur Aufwertung des Seeufers und der betroffenen Lebensräume.

Der Vorprüfungsbericht enthält keine spezifischen Aufträge oder Vorbehalte im Hinblick auf die Genehmigung bzw. die Folgeplanung des Ausbauprojekts 11.TS.02a. Daraus und aus den Hinweisen der einzelnen Bundesstellen schliesst der Kanton, dass dem Vorhaben aus Bundessicht keine Einwände entgegenstehen.

Der Kanton ist weiter der Auffassung, dass mit den noch ergänzten und präzisierten Vorgaben zuhanden der Folgeverfahren den Anforderungen an eine optimale landschaftliche Einbettung des Strassenprojekts auf Richtplanstufe vollumfänglich Rechnung getragen wird.

4. Änderungen der Richtplandokumente

Die Regierung bleibt gestützt auf die Herleitung in den Grundlagen sowie den Ausführungen im erläuternden Bericht und im vorliegendem Mitwirkungsbericht bei ihrem Entscheid, die beiden Strassenbauvorhaben im kantonalen Richtplan festzusetzen. Eine Weiterverfolgung der übrigen Varianten kommt nicht mehr in Betracht.

4.1. Änderungen aufgrund der öffentlichen Mitwirkung

Aufgrund der Mitwirkung werden folgende Änderungen vorgenommen:

- Die Objektliste wird mit weiteren Festlegungen z.Hd. der Folgeverfahren ergänzt:
 - Prüfung der Auswirkungen auf den Klettergarten in Plaun da Crot und Möglichkeiten für den Erhalt des Angebots
 - Prüfung von Massnahmen zur landschaftlichen und ökologischen Aufwertung des bestehenden Strassenabschnitts zwischen Sils Föglias bis Sils Baselgia.
 - Prüfung einer Radverbindung auf dem Abschnitt zwischen Plaun da Lej und Maloja entsprechend den Anforderungen an den Alltags- und Freizeitveloverkehr in Abstimmung mit FVV-Konzept
 - Überprüfung Ersatzmassnahmen für das Ausbauvorhaben Silvaplana - Sils
- Der erläuternde Bericht wird ergänzt und teilweise präzisiert. Der Bericht wird mit einem neuen Kapitel Erholung und Freizeit (Kap. 4.4.8) ergänzt.

4.2. Änderungen aufgrund der Vorprüfung Bund

Gestützt auf die Vorprüfung Bund werden folgende Änderungen vorgenommen:

- Der Einbezug der kantonalen Denkmalpflege bei der Ausarbeitung eines Konzepts zur Schonung bzw. Sanierung des IVS wird in den Festlegungen erwähnt.

5. Nächste Schritte

5.1. Genehmigung des kantonalen Richtplans

Die Richtplananpassung im Bereich Strassenverkehr wurde von der Regierung des Kantons Graubünden in ihrer Sitzung vom ... mit Regierungsbeschluss Nr. ... beschlossen. Mit dem Beschluss der kantonalen Richtplananpassung erteilt die Regierung dem Tiefbauamt zugleich den Auftrag, die erforderlichen Schritte zur Erarbeitung des Auflageprojektes in die Wege zu leiten.

Die Regierung erteilte zudem dem Departement für Volkswirtschaft und Soziales den Auftrag, die Richtplananpassung dem Bund zur Genehmigung einzureichen.

5.2. Erarbeitung Auflageprojekt nach Strassengesetz

Das Tiefbauamt Graubünden wird gestützt auf die Vorgaben des genehmigten Richtplans und auf Grundlage der einschlägigen Projektierungsnormen und -richtlinien das Auflageprojekt gemäss Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG) erarbeiten.

Das Auflageprojekt besteht aus Projektplänen, dem Technischen Bericht, dem Kostenvoranschlag sowie dem Landerwerbsplan. Darin werden Art, Umfang, Lage und die bautechnische Gestaltung der Strasse einschliesslich aller übrigen Bauten und Anlagen bestimmt (Art. 11 Strassenverordnung des Kantons Graubünden).

Das massgebende Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen des Strassengesetzes (Art. 19 ff.). Demnach hat das zuständige Departement das Auflageprojekt zusammen mit dem Umweltverträglichkeitsbericht in der betroffenen Gemeinde während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Die öffentliche Auflage ist im Kantonsamtsblatt und von den Gemeinden bekannt zu machen. Während der Auflagefrist können Einsprachen beim Departement eingereicht werden. Zur Einsprache sind neben der betroffenen Gemeinde legitimiert, wer vom Auflageprojekt berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse geltend machen kann oder wer nach Bundesrecht dazu legitimiert ist.

Die Regierung entscheidet über die Projekteinsprachen und die Genehmigung des Auflageprojekts in einem koordinierten Beschluss und erteilt in der Regel gleichzeitig die erforderlichen weiteren Bewilligungen.

Die Gewährung des rechtlichen Gehörs ist durch den weiteren Fortgang der Planung gegeben. Es besteht ein umfassender Rechtsschutz.

Der Kanton wird die Bevölkerung spätestens vor Beginn der öffentlichen Auflage des Auflageprojekts gemäss Art. 20 StrG vor Ort informieren.