



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



Regiun
Engiadina Bassa
Val Müstair

Contuorn dal Parc Naziunal

Regiun Engiadina Bassa/Val Müstair

Chasa du Parc, 7550 Scuol

Telefon 081 861 00 00

www.regiunebvm.ch

info@ebvm.ch

Verkehrsentlastung Sta. Maria (Val Müstair)

Erläuterungen zur Anpassung des kantonalen und regionalen Richtplans im Bereich Strassenverkehr

Juni 2024

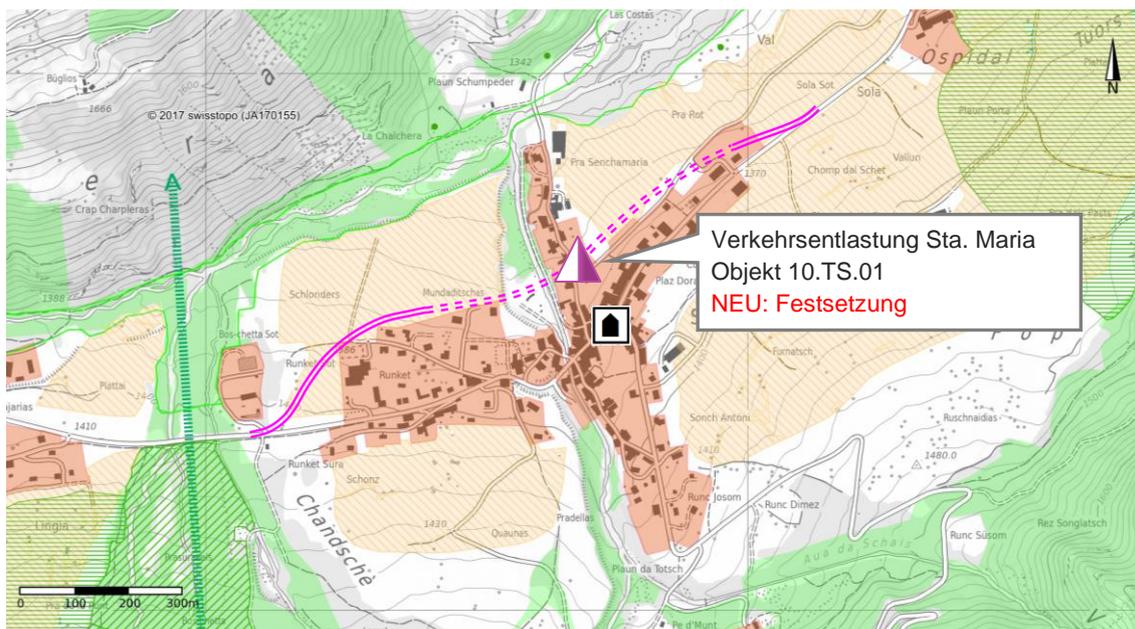


Abb. 1: Perimeter und Gegenstand der Richtpananpassung (Auszug Richtplankarte).

Kontaktperson

Amt für Raumentwicklung GR
Dr. Jacques P. Feiner
Ringstrasse 10
7001 Chur
+41 81 257 23 37
jacques.feiner@are.gr.ch

Stand

Juni 2024

Inhalt

1	Einleitung	5
1.1	Anlass	5
1.2	Rechtskräftige Richtplanung	5
1.3	Gegenstand und Perimeter Richtplananpassung	6
1.4	Verfahren für die Richtplananpassung	6
1.5	Ziel und Zweck des Berichts	6
2	Verkehrliche Situation	7
2.1	Siedlungsstruktur	7
2.2	Bedeutung der Ofenbergstrasse	8
2.3	Verkehrsaufkommen auf der Ofenbergstrasse	9
2.4	Bedeutung der Umbrailstrasse	10
2.5	Verkehrsaufkommen auf der Umbrailstrasse	11
2.6	Verkehrsaufkommen in Sta. Maria	11
2.7	Verkehrssicherheit im Ortskern von Sta. Maria	11
2.8	Veloverkehr	11
2.9	Fazit	12
3	Variantenstudium und Bestimmung Bestvariante	13
3.1	Allgemeines	13
3.2	Projektorganisation	13
3.3	Prozess	13
3.4	Hauptvarianten	16
3.5	Gutachten ENHK/EKD	17
3.6	Vertiefung Variante 5.1 (Lichtsignalanlage) und Prüfung zusätzlicher Varianten	17
3.7	Umsetzung in der regionalen und kantonalen Richtplanung	20
4	Vorhaben	20
4.1	Konzept Verkehrsentslastung	20
4.2	Auswirkungen auf die verkehrliche Situation nach Inbetriebnahme	22
5	Auswirkungen auf Raum und Umwelt	24
5.1	Allgemeines	24
5.2	Wald	24
5.3	Flora, Fauna und Lebensräume	24
5.4	Landwirtschaft	25
5.5	Lärm	25
5.6	Landschaft	26
5.7	Ortsbild	26
6	Abstimmung mit weiteren raumwirksamen Tätigkeiten und Vorhaben	27
6.1	Ortsplanung Gemeinde Val Müstair	27
6.2	Sachplan Fruchtfolgeflächen	27
6.3	Sachplan Verkehr	28
6.4	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)	29
6.5	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)	38
6.6	Regionales Raumkonzept Engiadina Bassa / Val Müstair	39
6.7	Regionaler Naturpark Biosfera Val Müstair	40
6.8	Kantonaler Sachplan Veloverkehr	40
6.9	Wildtierkorridor von regionaler Bedeutung	40
7	Interessenabwägung	42
7.1	Vorbehalt bezüglich Ergebnis der Begutachtung	42
7.2	Zulässigkeit einer Interessenabwägung gemäss Art. 6 Abs. 2 NHG	42

7.3	Prüfung von Alternativen und Varianten	43
7.4	Durchführung der Interessenabwägung	43
8	Umsetzung in die kantonale und regionale Richtplanung	51
8.1	Kantonaler Richtplan	51
8.2	Regionaler Richtplan	52
9	Planungsverfahren und Mitwirkung	52
9.1	Vorprüfung	52
9.2	Öffentliche Auflage	52
9.3	Koordination der Verfahren	52
	Quellen und Grundlagen	53
	Anhang: aktuelle Luftbildaufnahmen von Sta. Maria	54

1 Einleitung

1.1 Anlass

Der historische Ortskern von Sta. Maria ist eng und auf einer Länge von etwa 300 m grösstenteils nur einspurig befahrbar. Durch die Ortschaft führt der Durchgangsverkehr der Ofenbergstrasse sowie im Sommer der Verkehr des Umbrailpasses. Zu Spitzenzeiten kommt es daher häufig zu Verkehrsbehinderungen mit Staus und teilweise chaotischen Zuständen. Seit Jahrzehnten besteht daher die Absicht, die Ortschaft Sta. Maria Val Müstair vom Durchgangsverkehr der Ofenbergstrasse zu entlasten, um die Verkehrssicherheit im Ortsinnern zu verbessern, den national schützenswerten Ortskern zu erhalten und aufzuwerten und den Bewohnerinnen und Bewohnern und Gästen von Sta. Maria eine höhere Lebens- und Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Der Wunsch der Bevölkerung nach einer funktionierenden verkehrlichen Entlastung von Sta. Maria hat sich in den letzten Jahren mit zunehmendem Verkehrsaufkommen weiter verstärkt. Von den verschiedenen, seit Ende der 1990er-Jahre erarbeiteten Umfahrungsprojekten gelangte bisher keines zur Ausführung.

Grössere Strassenbauvorhaben wie Umfahrungen gelten als Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt gemäss Art. 8 Abs. 2 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG), die einer Grundlage im Richtplan bedürfen. Aufgrund des Urteils des Bundesgerichts vom Oktober 2019 zur geplanten Umfahrung Schmiten entschied der Kanton, neue Grundlagen für die angestrebte Verkehrsentlastung von Sta. Maria zu erarbeiten, welche die veränderten Anforderungen an die Planung und Projektierung berücksichtigen und gleichzeitig dem national geschützten Ortsbild bestmöglich Rechnung tragen. Unter Federführung des Tiefbauamts Graubünden wurde ab dem Jahr 2020 eine umfassende verkehrsplanerische Variantenevaluation durchgeführt. Die Arbeiten wurden von einer fachlich breit aufgestellten Projektgruppe begleitet, darunter auch ausgewiesene Fachpersonen aus den Bereichen Landschaft und Denkmalpflege/Ortsbildschutz (Vertretung kantonale Natur- und Heimatschutzkommission). Nebst den konzeptionellen Arbeiten wurden auch Verkehrserhebungen vorgenommen und Abschätzungen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung getroffen.

Das nun vorgesehene Verkehrsentlastungskonzept (siehe Abb. 1) ist das Ergebnis einer umfassenden Variantenevaluation. Es bildet die Grundlage für die Festsetzung des Vorhabens im regionalen und kantonalen Richtplan.

1.2 Rechtskräftige Richtplanung

Das Vorhaben einer Verkehrsentlastung von Sta. Maria ist im kantonalen Richtplan sowie im regionalen Richtplan bisher im Koordinationsstand «Zwischenergebnis» festgelegt (Objekt 10.TS.01). Als «Zwischenergebnis» werden Vorhaben eingestuft, bei welchen wichtige Fragen in Bezug auf die räumliche Abstimmung noch offen sind (siehe Art. 5 Abs. 2 RPV). Grundlage für den Richtplaneintrag bildete das Vorhaben einer grossräumigen oberirdischen Südumfahrung mit Anschluss an die Umbrailstrasse. Diese Umfahrungslösung erweist sich jedoch infolge des grossen Landschaftseingriffs und Kulturlandverlusts als aus heutiger Sicht nicht tragfähig.

Für eine Realisierung der Verkehrsentlastung ist ein Eintrag im Koordinationsstand «Festsetzung» erforderlich. Eine «Festsetzung» bedeutet, dass das Vorhaben mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt ist und Konflikte auf der nachgeordneten Planungsebene –

im vorliegenden Fall im Rahmen des kantonalen Projektgenehmigungsverfahrens gemäss Strassen-gesetz – lösbar sind. Die Festlegung des Vorhabens im Koordinationsstand «Festsetzung» erfolgt gestützt auf das Ergebnis des Variantenstudiums und die Empfehlungen der Projektgruppe.

1.3 Gegenstand und Perimeter Richtplananpassung

Gegenstand der Richtplananpassung bildet die Festsetzung des vorgesehenen Verkehrsentlastungs-konzepts von Sta. Maria. Die Festlegung des Vorhabens im Richtplan bezweckt die räumliche Sicherung des erforderlichen Korridors und die Abstimmung mit weiteren raumwirksamen Vorhaben und Interessen von Bund und Kanton. Zudem werden weitere Massnahmen für die Folgeplanungen festgelegt, welche dazu beitragen, eine optimale Gestaltung und landschaftliche Einbettung des Vorhabens zu ermöglichen und die Wohn- und Aufenthaltsqualität innerhalb des Ortskerns nachhaltig zu verbessern. Der Perimeter für die Richtplananpassung umfasst das Talgebiet von Valchava bis Sielva (Ausschnitt gemäss Abb. 1).

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).

Die Anpassung des regionalen Richtplans richtet sich verfahrensmässig nach dem Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG) und der Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO) sowie nach den Bestimmungen der Region Engiadina Bassa/Val Müstair. Der regionale Richtplan wird von der Präsidentenkonferenz der Region Engiadina Bassa/Val Müstair beschlossen und von der Regierung genehmigt.

1.5 Ziel und Zweck des Berichts

Der vorliegende erläuternde Bericht dient dazu, die richtplanerische Festlegung der Verkehrsentlastung von Sta. Maria im Koordinationsstand «Festsetzung» herzuleiten und zu begründen. Der Bericht ist eine orientierende Beilage zu den behördenverbindlichen Bestandteilen des Richtplans (Objektblatt; Richtplankarte).

2 Verkehrliche Situation

2.1 Siedlungsstruktur

Die Lage als Verkehrsknoten am Schnittpunkt verschiedener historischer Passwege prägte die Siedlungsentwicklung von Sta. Maria und zeigt sich heute u. a. in der kreuzförmigen Siedlungsstruktur (siehe Abb. 2 sowie Abb. 20). Durch die kompakte, geschlossene Bebauung an Haupt- und Nebenachsen entstanden Strassen und Gassen, welche sich durch vorspringende Häuserfassaden an verschiedenen Orten verengen. Entlang der Hauptstrasse verbinden sich bis zu dreigeschossige Bauten zu Zeilen und definieren einen städtisch anmutenden Strassenraum. Einige davon sind stattliche Gehöfte und Gasthäuser. Aufgrund seiner hohen räumlichen und architektonischen Qualitäten kommt dem Ortsbild von Sta. Maria gemäss dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS nationale Bedeutung zu.

Aus heutiger Sicht ist die derzeitige Verkehrsführung durch Sta. Maria hingegen in Bezug auf den Erhalt und die künftige Entwicklung des Dorfes bzw. des Ortsbilds problematisch. Der sich durch das enge Strassendorf bewegende motorisierte Verkehr, der in den vergangenen Jahren stetig zugenommen hat, wirkt sich in vielerlei Hinsicht negativ auf die Substanz, Attraktivität und Aufenthaltsqualitäten aus. Auch die eidgenössischen Kommissionen sind der Ansicht, dass Wirkung und Wahrnehmung des Ortskerns mit dem seit dem 16. Jahrhundert kontinuierlich gewachsenen, wertvollen Baubestand vom Durchgangsverkehr beeinträchtigt wird (siehe ENHK/EKD 2023).



Abb. 2: Ansicht auf Dorf Sta. Maria aus Norden, Aufnahme 2021. © BAK Bern, Flugbild David&Kathrin.

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 beeinträchtigt und in der ortsbildprägenden Substanz zunehmend gefährdet (Schäden an wertvollen Bauten und der ortsbildprägenden Substanz von Sta. Maria; ausbleibende Investitionen in die Sicherung der Substanz; verkürzte Lebensdauer der Fassade u. a. verkehrsbedingte Gebäudeschäden; siehe Abb. 3). Der Zustand des Ortskerns entlang der Ortsdurchfahrt hat sich dadurch merklich verschlechtert und diese Entwicklung setzt sich weiter fort. Im Sommer und an Wochenenden ist die Verkehrsbelastung derart störend, dass die Qualitäten des historischen Ortskerns sich nur beschränkt wahrnehmen lassen, was auch negative Konsequenzen für Wohnnutzungen hat. Zudem bestehen sehr beschränkte Möglichkeiten für die Nutzung des öffentlichen Raums (Sitzgelegenheiten, Aussensitzplätze bei Restaurants und Cafés, soziale Interaktionen u. a.).

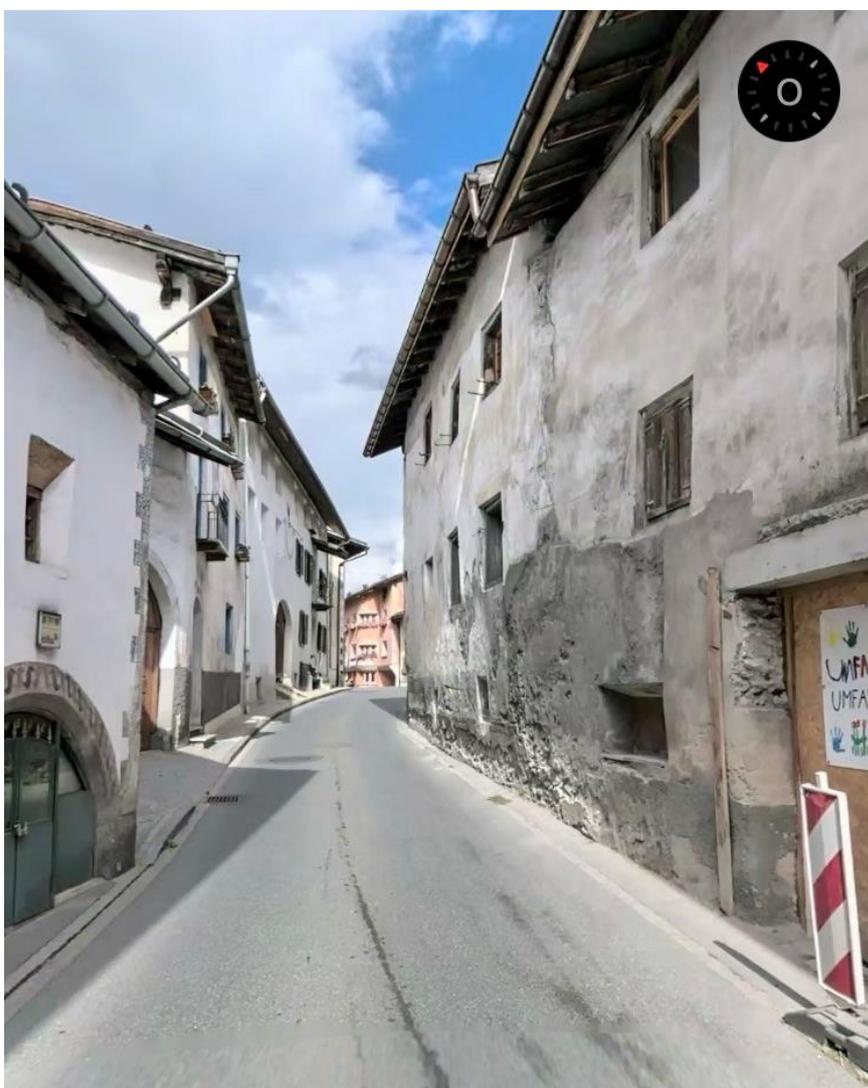


Abb. 3: Engstelle im Dorfkern zwischen Muranzina-Brücke und Anschluss Umbrailstrasse (September 2021).

2.2 Bedeutung der Ofenbergstrasse

Die Ofenbergstrasse (H28c) verbindet das Unterengadin via Ofenpass und Val Müstair mit dem Südtirol. Es handelt sich um eine kantonale Hauptstrasse gemäss Art. 2 der Strassenverordnung des

Kantons Graubünden, die ganzjährig geöffnet und Teil des schweizerischen Hauptstrassennetzes (Durchgangsstrassenverordnung vom 18. Dezember 1991 über die Hauptstrassen, Anhang 2) ist.

Als einzige direkte Strassenverbindung zwischen der Schweiz und dem wirtschaftlich erstarkten Südtirol kommt der Ofenbergstrasse eine hohe Bedeutung zu. Eine leistungsfähige und sichere Verbindung ist für die Aufrechterhaltung des Personen- und Warenverkehrs zwischen der Schweiz und Südtirol (Autonome Provinz Bozen) bzw. der Region Trentino-Südtirol unabdingbar. Gleichzeitig ist die Ofenbergstrasse eine wichtige Achse für die öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen der Schweiz und dem Südtirol und bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der länderübergreifenden Region (Postautokurse zwischen Zernez und Mals [Linie 811]; Busverbindungen Zernez nach Livigno [Bus 815]). Die Ofenbergstrasse ist zudem für die Aufrechterhaltung des Berufsverkehrs von Bedeutung. Die Zahl der Grenzgänger, die zu Erwerbszwecken täglich die Landesgrenze bei Val Müstair überquert, ist seit der Jahrtausendwende kontinuierlich gestiegen. Allein in der Gemeinde Val Müstair sind rund 500 Grenzgängerinnen und Grenzgänger tätig.

Für den Tourismus- und Freizeitverkehr ist die Achse ebenfalls von grosser Wichtigkeit. Für Fahrten zwischen dem Grossraum Zürich und Trentino-Südtirol (Dolomiten, Gardasee, Bozen) wird die Strecke über den Ofenpass oft als landschaftlich attraktivere Alternative zur etwas schnelleren Route via Arlbergtunnel – Brennerpass genutzt. Die Totalsperrung des Arlbergtunnels (Sommersaison 2023 und 2024) hat dazu geführt, dass der Verkehr über den Ofenpass noch weiter zugenommen hat, denn die Route über Ofenpass ist gleich schnell wie die Umfahrroute über den Arlbergpass. Zudem generieren auch der Umbrailpass bzw. das Stifserjoch Ausflugs- und Freizeitverkehr (siehe Kap. 2.4).

Nebst der grossen Bedeutung der Ofenbergstrasse für die Aufrechterhaltung des grenzüberschreitenden privaten und öffentlichen Verkehrs auf der West-Ost-Achse ist sie auch für die Val Müstair selbst von grosser Relevanz. Sie bildet zum einen die Hauptverkehrsachse des motorisierten Verkehrs innerhalb der Val Müstair, zum anderen stellt sie die einzige Binnenverbindung mit der übrigen Schweiz dar. Die grosse Bedeutung der Ofenbergstrasse für den Personen- und Warenverkehr in die bzw. aus der übrigen Schweiz zeigte sich nicht zuletzt während der Pandemie in den Jahren 2020 und 2021, als die Landesgrenzen zeitweise geschlossen blieben. Aus Gründen der Erreichbarkeit und der Versorgung ist die Val Müstair deshalb darauf angewiesen, dass die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Ofenbergstrasse langfristig gewährleistet bleibt.

Der Ofenbergstrasse kommt aufgrund der erwähnten Funktionen zweifelsohne eine nationale Bedeutung zu. Das Nadelöhr bei Sta. Maria stellt aufgrund der häufigen Verkehrsbehinderungen, Staus und der nicht ausreichend gewährleisteten Verkehrssicherheit eine akute Schwachstelle dieser national bedeutsamen Verkehrsachse dar. Die Verkehrsüberlastungen in Sta. Maria wirken sich zudem negativ auf die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs auf der länderübergreifenden ÖV-Achse Zürich – Landquart – Meran aus. Zudem stellt die fehlende Leistungsfähigkeit ein Problem bzw. ein Risiko im Zusammenhang mit dem Einsatz von Blaulichtorganisationen dar, u. a. für den Rettungsdienst des Regionalspitals in Sielva (center da sandà Müstair) oder die Feuerwehr.

2.3 Verkehrsaufkommen auf der Ofenbergstrasse

Gemäss automatischer Verkehrszählung des Tiefbauamts beläuft sich das durchschnittliche Verkehrsaufkommen auf der Ofenbergstrasse (Zählstelle 217 oberhalb von Valchava) auf knapp 2400 Fahrzeuge pro Tag. Zwischen dem Jahr 2010 und 2019 hat der durchschnittliche Tagesverkehr um

14% zugenommen. Die Verkehrszahlen für die Folgejahre (2020–2022) sind aufgrund des grossen Einflusses der Pandemie auf die Mobilität und das Verkehrsverhalten wenig repräsentativ. Im Jahr 2023 belief sich das durchschnittliche Verkehrsaufkommen in Valchava auf knapp 2500 Fahrzeuge pro Tag. Der Verkehr hat somit auch im Vergleich zu den Jahren vor der Pandemie nochmals deutlich zugenommen. Das Verkehrsmodell Graubünden geht davon aus, dass der Verkehr durch das Tal bis zum Jahr 2035 weiter zunehmen wird.

Das Verkehrsaufkommen auf der Ofenbergstrasse ist im Jahresverlauf ausgeprägten Schwankungen ausgesetzt, mit Verkehrsspitzen während der touristischen Hochsaison im Juli und August und einem im Verhältnis dazu deutlich geringeren Verkehrsaufkommen während der kalten Monate von November bis April. Der Verkehr nimmt an den Wochenenden häufig deutlich zu. An Wochenenden im Hochsommer werden an der Zählstelle Valchava bis 5'000 Fahrzeuge gezählt. An Spitzenstunden beläuft sich das Verkehrsaufkommen auf bis 640 Fahrzeuge.

2.4 Bedeutung der Umbrailstrasse

Die Umbrailstrasse verläuft als Passstrecke von Sta. Maria bis zur Landesgrenze auf dem Umbrailpass. Dort schliesst sie an die italienische Staatsstrasse SS 36 an, welche das Vinschgau und das Veltlin via Stilfserjoch miteinander verbindet. Die Umbrailstrasse ist für den Schwerverkehr ab 18 t und weitere Fahrzeugkategorien gesperrt.

Der Verkehr auf der Umbrailstrasse ist heute praktisch ausschliesslich auf die Freizeitmobilität zurückzuführen. Die schmale Passstrasse ist aufgrund ihrer abwechslungsreichen, originalen Streckenführung bei motorisierten «Genussfahrern» (die Anzahl Motorräder ist beinahe gleich hoch wie bei den Personenwagen) ebenso wie bei Radfahrern beliebt. Die historische Passstrasse, die landschaftliche Vielfalt und der Status des Umbrails als mit 2500 m ü. M. höchster Pass der Schweiz machen diesen selbst zu einer Attraktion. Die Umbrailstrasse stellt zudem die Verbindung der Schweiz mit den touristischen Angeboten auf dem Stilfserjoch (Sommerskigebiet) und mit dem italienischen Kurort Bormio her oder dient als Zubringer für Wanderungen und Mountainbiketouren in der alpinen Umgebung. Im Sommer fährt zudem der Postautokurs 821 von Münstair über den Umbrail nach Bormio und Tirano (zwei Kurse täglich).

Da die Strasse fast ausschliesslich für den Freizeitverkehr genutzt wird, ist das Verkehrsaufkommen an schönen Wochenenden und während der Hochsaison im Sommer am grössten. In der kalten Jahreszeit ist der Pass während mehrerer Monate infolge Wintersperre geschlossen. Die Passstrecke wird im Herbst nur so lange offengehalten, als es die Witterung resp. die Verkehrssicherheit erlauben und die Schneeräumung mit geringem Aufwand möglich ist. Die gleichen Voraussetzungen gelten für den Zeitpunkt der Öffnung im Frühjahr (siehe Art. 14 der Strassenverordnung des Kantons Graubünden). Gemäss Statistik der Passöffnungen (siehe Tiefbauamt Graubünden 2023) war die Umbrailstrasse im Mittel der letzten zehn Jahre (2013–2022) jährlich während 166 Tagen (fünfeinhalb Monate) offen.

Der Freizeitverkehr über den Umbrail erzeugt wichtige Laufkundschaft für die Gastronomie-, Beherbergungs- und Detailhandelsbetriebe des Passdorfes.

2.5 Verkehrsaufkommen auf der Umbrailstrasse

Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) am Umbrailpass beläuft sich auf 515 Fahrzeuge pro Tag (theoretischer, über das ganze Jahr berechneter Wert). Werden nur die Tage im Jahr berücksichtigt, an welchem der Pass offen ist, beläuft sich das durchschnittliche Verkehrsaufkommen auf 1'160 Fahrzeuge pro Tag. Das Wetter und die Hauptreisezeiten haben einen grossen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen. Am grössten ist dieses im August mit durchschnittlich 1'800 Fahrzeugen pro Tag, mit Verkehrsspitzen an sonnigen Wochenenden. Das Verkehrsaufkommen am Umbrailpass ist somit mit Ausnahme der Spitzenzeiten vergleichsweise bescheiden. Da die Umbrailstrasse inmitten des historischen Dorfkerns von Sta. Maria an die Ofenbergstrasse anschliesst, führt auch der Umbrailverkehr durch die enge Ortsdurchfahrt.

2.6 Verkehrsaufkommen in Sta. Maria

Das Verkehrsaufkommen in Sta. Maria weist die entsprechenden Charakteristiken der Umbrail- bzw. Ofenpassstrasse auf, d. h. ausgeprägte saisonale Schwankungen mit Verkehrsspitzen während der touristischen Sommersaison und an den Wochenenden. In der Hochsaison kommt es dadurch am häufigsten zu Stausituationen in der Siedlung.

2.7 Verkehrssicherheit im Ortskern von Sta. Maria

Die Verkehrssicherheit kann heute im Ortskern aufgrund der teilweise engen und unübersichtlichen räumlichen Verhältnisse nicht gewährleistet werden. Im Engpass des Dorfkerns kam es gemäss Statistik der Strassenverkehrsunfälle wiederholt zu Unfällen mit Personenschäden. Im Bereich der Ortsdurchfahrt wurden zwischen 2010 bis 2020 drei Unfälle mit Verletzten registriert (davon zwei Unfälle mit Schwerverletzten). Namentlich Fussgänger und Velofahrer sind aufgrund der nur sehr schmalen bzw. gänzlich fehlenden Trottoirs bei starkem Durchgangsverkehr gefährdet, da die Ortsdurchfahrt auch die wichtigste Fusswegverbindung zwischen den verschiedenen Ortsteilen von Sta. Maria bildet. Besonders problematisch ist die Situation für Fussgänger im Winter mit Schneemaden entlang Trottoirs und Strassenrändern. Die heutige Situation ist für Bewohner und Gäste von Sta. Maria gefährlich und mit Problemen behaftet.

2.8 Veloverkehr

Die Kantonsstrasse zwischen dem westlichen Dorfeingang von Sta. Maria bis nach Müstair gehört gemäss kantonalem Sachplan Velo dem Alltagsnetz an. Die Dorfdurchfahrt Sta. Maria ist im Sachplan infolge der Engstellen und der daher nicht gewährleisteten Verkehrssicherheit als lineare Schwachstelle festgelegt (Nr. L233). Im Objektblatt wird auf die erforderliche Koordination mit dem Umfahrungsprojekt verwiesen und empfohlen, eine Temporeduktion oder ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu prüfen.

Eine signalisierte Radroute von Schweiz Mobil verläuft zwischen Valchava und St. Maria auf einer separaten, von der Kantonsstrasse getrennten Fahrbahn. Ab dem Dorfeingang bis zum Anschluss Umbrail führt die Route auf der Kantonsstrasse. Nach hundert Metern auf der Umbrailstrasse biegt die Route auf einen Feldweg oberhalb des Dorfes und verläuft von dort abseits der Kantonsstrasse bis zur Landesgrenze. Diese Route ist Teil des Freizeitnetzes Veloverkehr (siehe Abb. 4).

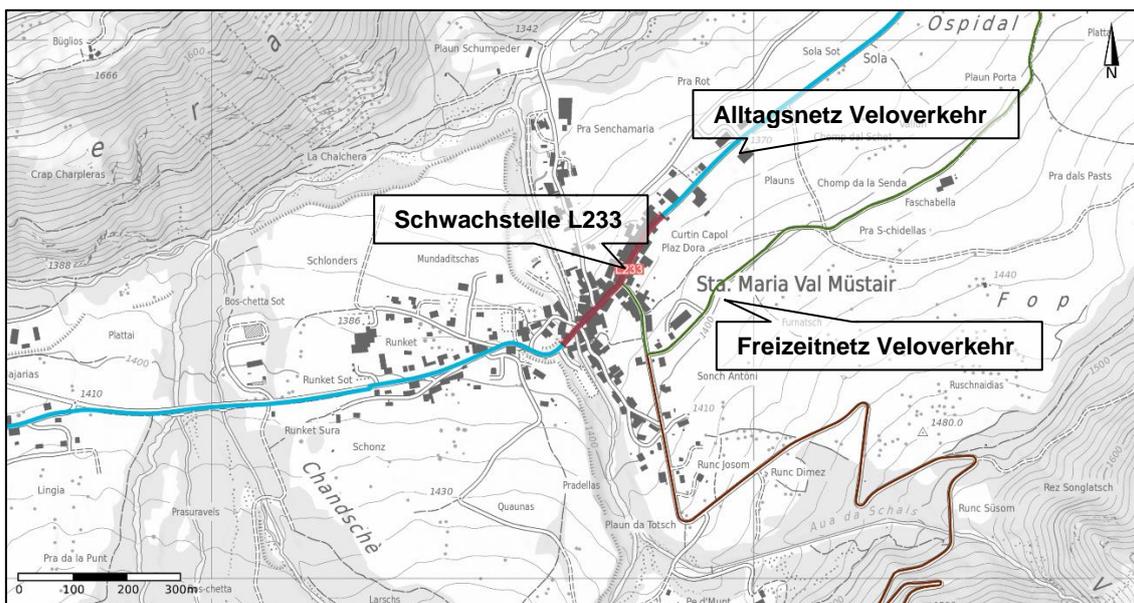


Abb. 4: Auszug kantonalen Sachplan Velo.

2.9 Fazit

Die kompakte, geschlossene Siedlungsstruktur von Sta. Maria stellt aus verkehrlicher Sicht bereits seit Jahrzehnten eine Herausforderung dar. Aufgrund der mitten durch den historischen Dorfkern verlaufenden Kantonsstrasse ist dieser einer hohen Verkehrsbelastung ausgesetzt. Der Durchgangsverkehr, der in den letzten Jahren stark zugenommen hat und gemäss Prognosen weiter zunehmen wird, gefährdet die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, setzt die Anwohnerinnen und Anwohner Lärm- und Schadstoffbelastungen aus und beeinträchtigt das Ortsbild und die prägende Gebäudesubstanz. Die heutige Situation mit einer engen Ortsdurchfahrt und der in die H28c mündenden Umbrailstrasse führt zudem oft zu Verkehrsbehinderungen und namentlich in der Hochsaison und sommerlichen Spitzentagen zu Stausituationen und zu teilweise chaotischen Zuständen, welche sich u. a. nachteilig auf die Fahrplanstabilität der grenzüberschreitenden Postautoverbindungen auswirken. Die fehlende Leistungsfähigkeit stellt zudem ein Problem bzw. ein Risiko im Zusammenhang mit dem Einsatz von Blaulichtorganisationen dar. Der durch Sta. Maria verlaufende Strassenabschnitt genügt den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht mehr.

Der Engpass des Dorfkerns von Sta. Maria beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit der Ofenbergstrasse, welche Bestandteil einer für den grenzüberschreitenden privaten und öffentlichen Verkehr wichtigen West-Ost-Verbindung bildet und von nationaler Bedeutung ist, erheblich. Aufgrund des zentralen Interesses an der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit dieser Verbindung, der Tatsache, dass die diesbezügliche akute Schwachstelle mit der Umfahrung gänzlich behoben werden können und der Entlastungs- und Aufwertungsmöglichkeiten eines nationalen Ortsbildes, kann auch ein nationales Interesse für die Realisierung des Vorhabens selbst begründet werden.

3 Variantenstudium und Bestimmung Bestvariante

3.1 Allgemeines

Die im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung festgelegte Umfahrungsvariante ist das Ergebnis eines umfassenden und mehrstufigen Evaluationsprozesses. Dieser Prozess wurde unter Federführung des Tiefbauamts Graubünden durchgeführt und bezog lokale Anspruchsgruppen, externe Fachpersonen und Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen und kantonalen Behörden mit ein. Nebst dem Tiefbauamt wurde namentlich das Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE) eng in die Arbeiten einbezogen.

Der Prozess von der Aufgabenstellung über die Methodik, die Ergebnisse der Hauptbewertung bis zu den Empfehlungen ist umfassend dokumentiert (siehe Tiefbauamt Graubünden 2022a, 2022b sowie 2024). Die Evaluationsstudie samt Beilagen bildet Bestandteil der Richtplanakten. Der Prozess wird nachfolgend zusammengefasst.

3.2 Projektorganisation

Das Tiefbauamt bildete zusammen mit dem Amt für Raumentwicklung und den beauftragten Verkehrsplanungs- bzw. Ingenieurbüros das Projektteam. Ein Begleitgremium aus Vertretern weiterer kantonalen Fachstellen, der Gemeinde Val Müstair und Fachpersonen aus den Bereichen Landschaft, Ortsbild und Bewertungsmethodik begleitete die Arbeiten. Dieses hatte die Aufgabe, die Zwischenergebnisse zu reflektieren und Richtungsentscheide zu fällen. Die Bevölkerung wurde in einer frühen Projektphase anlässlich eines Workshops einbezogen (siehe Abb. 5).

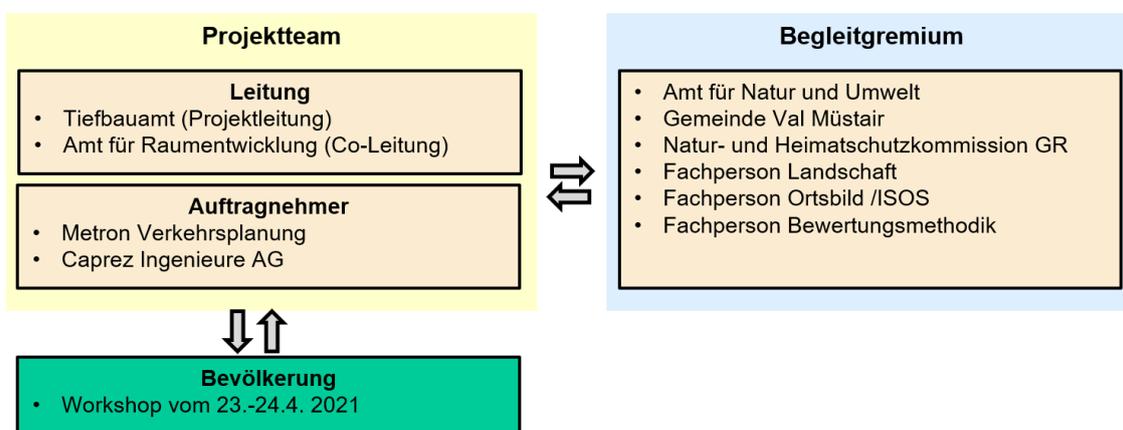


Abb. 5: Projektorganisation für die Variantenfindung und -evaluation.

3.3 Prozess

Das gewählte Vorgehen fusste auf einer an die Verhältnisse des Kantons Graubünden angepassten Grundlage zur Durchführung von Variantenevaluationen (siehe Tiefbauamt Graubünden, 2022b). Die Methode kam im Beispiel der Verkehrsentlastung Sta. Maria erstmals zur Anwendung und beruhte auf folgendem Vorgehen (siehe Abb. 6):

- In einem ersten Schritt wurden die Ausgangslage und Randbedingungen erfasst. Bestandteil davon waren nebst der Auswertung vorhandener Grundlagen, Inventare und Vorstudien auch die Erhebung der Verkehrsfrequenzen in Sta. Maria im Sommer 2020 sowie daraus abgeleitete Abschätzungen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung. Die Randbedingungen betrafen zu berücksichtigende Aspekte der Verkehrssicherheit oder des Gewässerbaus.
- In einem zweiten Schritt wurde das «Variantenuniversum» entwickelt, d. h. es wurden sämtliche in der Vergangenheit von Behörden (Kanton, Region, Gemeinde), Bevölkerung oder weiteren Anspruchsgruppen vorgebrachten Varianten sowie ergänzende, vom Begleitgremium geäußerten Vorschläge zusammengetragen und plangraphisch dargestellt (siehe Abb. 7). Damit wurde die Grundlage für eine objektive und transparente Herleitung der Entscheidungsfindung sowie für die nachgelagerten Verfahren der Projektumsetzung geschaffen. Die Entwicklung des «Variantenuniversums» erfolgte dabei zuerst im Rahmen eines Workshops mit verschiedenen lokalen Anspruchsgruppen (Anwohnerschaft, Landwirtschaft, Gewerbe, Handwerk, Grundeigentümer, Gemeinde). Der Workshop hatte zum Ziel, die unterschiedlichen Anliegen und Bedürfnisse der teilnehmenden Anspruchsgruppen zu spiegeln, die Variantensammlung zu vervollständigen und Präferenzen zu diskutieren. Der Anlass trug ebenso dazu bei, bereits vorhandene Variantenvorschläge zu optimieren. Anlässlich einer ersten Begleitgruppensitzung wurde das «Variantenuniversum» ergänzt und an weiteren Sitzungen komplettiert.
- In einem dritten Schritt wurden die Auswirkungen der Varianten anhand von Kriterien aus den Nachhaltigkeitsdimensionen (Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt) beschrieben und einander gegenübergestellt. In diesem Zusammenhang wurde reflektiert, welche flankierenden Massnahmen je Variante für eine effektive Umsetzung erforderlich wären. Das Ergebnis der Grobevaluation wurde mit der Begleitgruppe diskutiert und es wurden insgesamt sechs Hauptvarianten bestimmt.
- In einem nächsten Schritt wurden die Hauptvarianten in Zwischenschritten detailliert bewertet (Auswirkungsanalyse, Nutzwertanalyse, Kostenwirksamkeitsanalyse) und anschliessend priorisiert. Die Experten formulierten gegen Abschluss des Evaluationsprozesses ihre Empfehlungen, welche in den Bericht aufgenommen wurden.

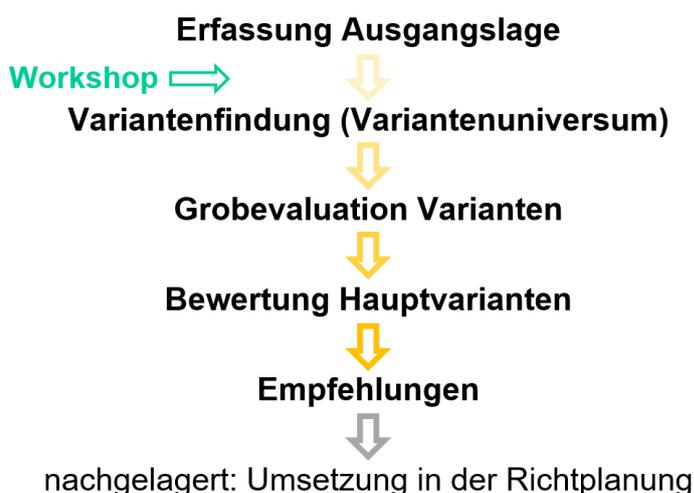


Abb. 6: Arbeitsschritte für die Ermittlung der Bestvariante. Siehe auch Tiefbauamt Graubünden (2022b).

Grossräumige Umfahrungen	Umfahrungen Siedlungsrand/-kern	Halbumfahrungen	Einbahnlösungen	0+ Lösungen
V1.1	V2.1	V3.1	<p>Alle Lösungen der Gruppen „grossräumig“ und „Siedlungsrand/-kern“ sind grundsätzlich als Einbahnregimes machbar. Am ehesten eignen sich jedoch die kurzen Umfahrungen, welche oberirdisch verlaufen (2.3, 2.4)</p>	V5.1
V1.2	V2.2	<p>Weitere Möglichkeiten für Abschnitte West und Ost gemäss 1.2, 1.3, 1.5, 2.3, 2.4, 2.5, 2.7</p>		
V1.3	V2.2b			
V1.4	V2.3			
V1.5	V2.4			
	V2.5			
	V2.6			
	V2.7	V2.8		

Abb. 7: Variantenuniversum (ohne nachträglich ergänzte grossräumig bergmännische Varianten).

3.4 Hauptvarianten

Aus der Grobevaluation resultierten folgende sechs Hauptvarianten (siehe Abb. 8). Alle weiteren Varianten gemäss Variantenuniversum wurden nicht mehr weiter verfolgt:

- weiträumige Südumfahrung inkl. Anschluss Umbrail mit 60% unterirdischem Verlauf (V1.5)
- siedlungsnahе, oberirdische Nordumfahrung mit Brücke über die Muranzina (V2.1)
- unterirdische Umfahrung des historischen Ortskerns ohne Anschluss Umbrail (V2.2)
- siedlungsnahе Nordumfahrung mit 60% unterirdischem Verlauf ohne Anschluss Umbrail (V2.5)
- siedlungsnahе Südumfahrung mit Anschluss Umbrail und 45% unterirdischem Verlauf (V2.6)
- Lichtsignallösung mit Verzicht auf grössere bauliche Massnahmen (V5.1)

Die drei erstgenannten Varianten (V2.1, V2.6, V5.1) wurden aufgrund der Bewertungsergebnisse verworfen. Die Begleitgruppe empfahl zudem, die Variante V2.2 aufgrund der Eingriffe in sensibles Gebiet (Dorfkern; ISOS, Flusssraum) und fehlender Entlastung im westlichen Siedlungsteil zu verwerfen. Als Empfehlung der Begleitgruppe verblieben die Varianten einer siedlungsnahen Nordumfahrung (V2.5) und einer weiträumigen Südumfahrung mit Anschluss Umbrail (V1.5; siehe Abb. 8).

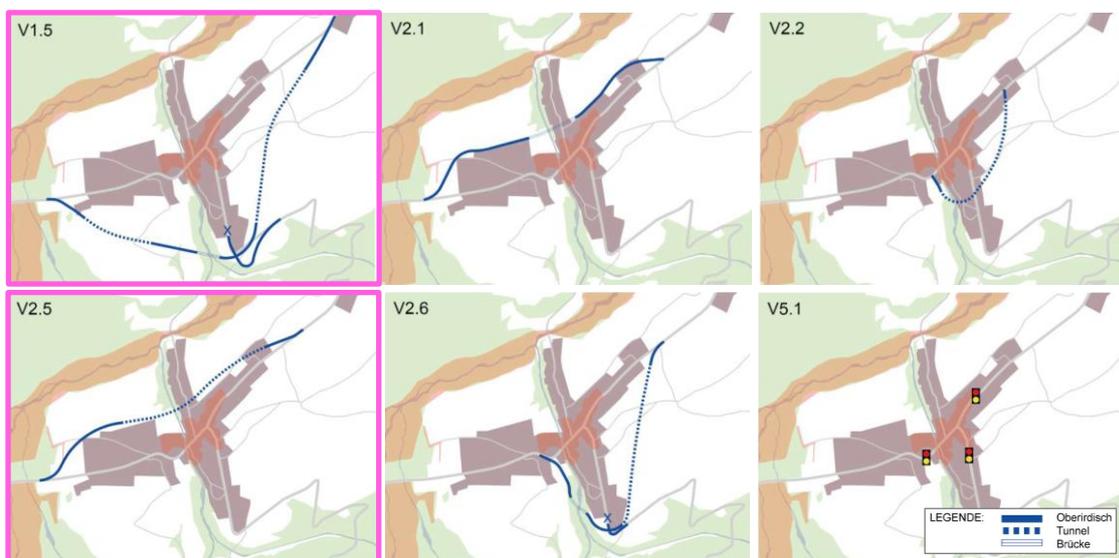


Abb. 8: Übersicht Hauptvarianten (farbig umrahmt: von der Begleitgruppe empfohlene Varianten).

Die Variante 1.5 bringt mit dem Anschluss an den Umbrail eine sehr hohe Verkehrsentlastung und Wirksamkeit mit sich. Als Bauwerk hat diese Variante die höchsten Erstellungskosten.

Die Variante 2.5 beinhaltet keinen Anschluss an den Umbrail, weshalb der Passverkehr während der jährlich rund fünfeinhalb Monate dauernden Öffnung des Umbrailpasses weiterhin durch das Dorf geführt wird. Die Variante weist gemäss Kostenwirksamkeitsanalyse unter allen baulichen Varianten das beste Kosten–Nutzen–Verhältnis auf. Mit der Führung des Passverkehrs durch das Dorf kann gleichzeitig den wirtschaftlichen und touristischen Interessen an der Aufrechterhaltung einer Laufkundschaft und Belebung des Dorfkerns Rechnung getragen werden.

3.5 Gutachten ENHK/EKD

Die von der Begleitgruppe empfohlenen Varianten wurden der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) sowie der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) für eine Begutachtung hinsichtlich der Auswirkungen auf die nationalen Inventarobjekte ISOS und IVS abgegeben. Die beiden Kommissionen haben sich mit Gutachten vom 20. Februar 2023 zu den empfohlenen Varianten geäußert. Inhaltlich wird darauf in Kap. 6.4 sowie Kap. 6.5 dieses Berichtes Bezug genommen.

Die Kommissionen empfehlen in ihrem Gutachten die Umsetzung der Variante 5.1 (Lichtsignalanlage) oder alternativ, so an einer Umfahrung festgehalten werden sollte, die Erstellung eines bergmännischen Tunnels.

3.6 Vertiefung Variante 5.1 (Lichtsignalanlage) und Prüfung zusätzlicher Varianten

Gestützt auf das Gutachten der ENHK und der EKD wurde der von der Begleitgruppe verworfenen Variante einer Lichtsignalanlage nochmals nachgegangen. Zudem wurden die Möglichkeiten grossräumiger bergmännischer Varianten geprüft. Die Ergebnisse dieser ergänzenden Abklärungen sind in einem ergänzenden Bericht mit dazugehörigen Plänen ausführlich dokumentiert (siehe Tiefbauamt Graubünden 2024).

Für die zusätzlich ausgearbeiteten bergmännischen Tunnelvarianten erfolgte die Bewertungsmethodik analog zum in Kap. 3.3 beschriebenen Prozess. Mit einer Grobbewertung wurden zwei Varianten ermittelt, die dann mit demselben Zielsystem auf ihre Auswirkungen erfasst wurden. Eine Nutzwert- bzw. eine Kostenwirksamkeitsanalyse fasste die Ergebnisse zusammen und erlaubt, die beiden zusätzlichen Varianten im Verhältnis zu den früheren Varianten einzuordnen. Die Erarbeitung erfolgte wiederum unter Einbezug des Begleitgremiums.

An den bisherigen Varianten wurde nichts geändert, obwohl sich teilweise Optimierungspotenzial zeigt.

3.6.1 Variante Lichtsignalanlage (V5.1)

Aufgrund des Gutachtens der Kommissionen liess das Tiefbauamt Graubünden die Variante für eine Lichtsignalanlage (siehe Abb. 8) durch ein spezialisiertes Verkehrsplanungsbüro überprüfen. Die Ergebnisse sind in einem Bericht dokumentiert (siehe Nagel + Steiner GmbH 2023).

Die nochmalige Auseinandersetzung mit der Variante Lichtsignalanlage bestätigt, dass diese nicht dazu taugt, die grundlegenden Verkehrsprobleme von Sta. Maria zu lösen. Das eigentliche Ziel der Lichtsignalanlage, den Verkehr konfliktfrei, d.h. ohne Gegenverkehr, durch die Ortschaft zu führen, kann nicht erreicht werden, weil der interne Erschliessungs- und Binnenverkehr nicht mitgeregelt werden kann. Zudem können Störungen auf den rund 250 – 300 Meter langen Durchfahrtsstrecken durch die Lichtsignalanlagen nicht erkannt werden, was zur Divergenz von Lichtsignal-Anzeigen und realer Situation auf der Strasse führt.

Da sich weiterhin der gesamte Verkehr durch die enge Ortsdurchfahrt drängen wird und sich an den prekären Durchfahrtsverhältnissen nichts ändert, haben auch die verkehrsbedingten Probleme unverändert Bestand (Lärm, Emissionen, Erschütterungen). Eine Erhöhung der Sicherheit für Fussgän-

ger und Velofahrer ist nicht gewährleistet. Diese sind weiterhin der gleichen Verkehrsmenge ausgesetzt, das Problem der nur sehr schmalen oder gänzlich fehlenden Trottoirs bleibt bestehen. Es ist sogar damit zu rechnen, dass die Verkehrssicherheit weiter abnimmt, zumal mit einer Lichtsignallösung - vermeintlich ohne Gegenverkehr - schneller durch die Engstelle gefahren werden kann und das Risiko von Unfällen dadurch erhöht wird. Die schwächsten Verkehrsteilnehmenden werden daher weiterhin einer Gefährdung ausgesetzt sein.

Zudem hat die Lichtsignalanlage erheblich negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der wichtigen Verkehrsachse. Da eine Lichtsignalanlage nebst der West-Ost-Beziehung (Ofenbergstrasse) auch die Via Umbrail einzubeziehen hätte, ist mit deutlich erhöhten Wartezeiten für die Fahrzeuge zu rechnen, der Verkehrsfluss würde gegenüber der heutigen Situation sogar verschlechtert bzw. die Reisezeit erhöht. Gemäss Studie würde eine Ortsdurchfahrtsregelung mit einer LSA in den Spitzenstunden Umlaufzeiten von 180 bis 240 Sekunden sowie lange Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmenden verursachen. Dadurch würde sich der Stau an die Ränder des Ortskerns verlagern und dort zu neuen verkehrsbezogenen Problemen führen.

Die Variante V5.1 würde als dauerhafte Lösung den Anforderungen an die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der national bedeutsamen Verkehrsachse daher eindeutig nicht genügen. Zudem steht die Variante dem ISOS-Schutzziel einer ungeschmälerten Erhaltung des historischen Ortskerns in Substanz, Struktur, Charakter und Wirkung entgegen, da die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf den historischen Ortskern (siehe Kap. 2.1) und die Qualität und Wahrnehmung des Ortsbilds bestehen bleiben und der schleichende Verfall des Ortsbilds nicht aufgehalten werden kann. Zudem ist davon auszugehen, dass die erforderlichen, an verschiedenen Standorten im Dorf anzubringenden Lichtsignalanlagen das Ortsbild möglicherweise selbst beeinträchtigen.

Eine höhere Sicherheit für den Langsamverkehr, eine Reduktion der Wahrscheinlichkeit von Begegnungsfällen, weniger Lärmemissionen durch den MIV können nur erreicht werden, wenn weniger Verkehr durch Sta. Maria fliesst. Gemäss Studie lindert eine mit Lichtsignal gesteuerte Ortsdurchfahrt vielleicht ein Aspekt der heutigen Verkehrsprobleme, schafft mit grosser Wahrscheinlichkeit aber zahlreiche neue Unannehmlichkeiten. Die Gewährleistung eines konfliktfreien Betriebs ist gemäss Beurteilung der Autoren nicht gegeben und eine Entlastung des Ortskerns lässt sich mit einer Lichtsignalanlage nicht realisieren. Die Autoren der Studie können daher eine mit Lichtsignal gesteuerte Ortsdurchfahrt nicht empfehlen.

Die Studie zeigt letztlich auf, dass sich die Verkehrsprobleme von Sta. Maria nicht mit verkehrslenkenden Massnahmen auf dem bestehenden Strassentrasse lösen lassen. Aufgrund der gewichtigen Nachteile wird eine Lichtsignalanlage als Variante definitiv ausgeschlossen.

3.6.2 Varianten weiträumige bergmännische Umfahrung

Die Kommissionen empfehlen «*allenfalls*» die Erstellung eines bergmännischen Tunnels zu prüfen. Dessen Portale müssten demgemäss möglichst ausserhalb des Ortsbildvorder- bzw. -hintergrunds zu liegen kommen.

Das Tiefbauamt Graubünden hat vor diesem Hintergrund eine Studie mit grossräumigeren Tunnelvarianten mit Portalen ausserhalb des ISOS-Perimeters ausarbeiten lassen (siehe Tiefbauamt Graubünden 2024). In einem ersten Schritt wurde eine Grobevaluation der verschiedenen bergmännischen Tunnelvarianten in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt vorgenommen. Aus den insgesamt

zehn Varianten sind die zwei Varianten «weiträumig Süd bergmännisch» (S2.2) und «weiträumig Valchava» (NS.2) hervorgegangen (siehe Abb. 9). Diese wurden für die Hauptbewertung weitergezogen und werden nachfolgend kurz beschrieben (für detaillierte Variantenbeschreibung inkl. Plandarstellung wird auf den ergänzten Bericht verwiesen):

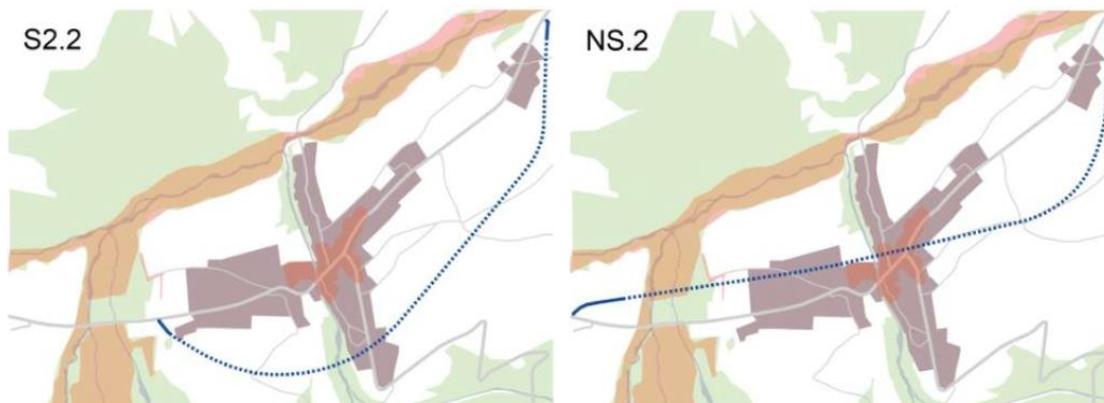


Abb. 9: Ergänzte grossräumige bergmännische Varianten (für Hauptbewertung weitergezogen).

- Die Variante S.2.2 verläuft weiträumig südlich des Siedlungsgebiets von Sta. Maria mit Anschlüssen im Bereich Bos-chetta und östlich des Spitals in Dador Sielva (rund 1800 m langer Tunnel mit Sicherheitsstollen). Ein Anschluss an die Umbrailstrasse ist nicht möglich.
- Die Variante NS.2 sieht eine sehr grossräumige, teilweise nordseitige Umfahrung mit Anschlüssen im Siedlungsgebiet von Valchava und östlich des Spitals in Dador Sielva vor. Dafür bedarf es eines rund 2100 m langen Tunnels mit Sicherheitsstollen. Zudem ist die Kantonsstrasse auf Höhe Valchava abzusenken. Ein Anschluss an die Umbrailstrasse ist nicht möglich.

Die beiden bergmännischen Varianten generieren etwa denselben Nutzen, der vergleichbar ist mit dem Nutzen der bisher favorisierten Varianten 1.5 sowie 2.5. Sehr grosse Unterschiede bestehen jedoch bei den Betriebs- und Erstellungskosten. Die grossräumigen bergmännischen Tunnellösungen sind mit sehr hohen Kosten verbunden.

Unter Berücksichtigung der Kosten können die bergmännischen Varianten nicht gerechtfertigt werden. Sie kosten ein Vielfaches mehr als die Varianten 1.5 sowie 2.5, bringen jedoch bezüglich Gesamtnutzen keine entsprechenden Vorteile. Insgesamt liegen die beiden zusätzlichen Varianten in der Kostenwirksamkeitsanalyse daher weit abgeschlagen im Vergleich zu den bisherigen Varianten. Vor dem Hintergrund der sehr hohen Kosten und des im Quervergleich sehr ungünstigen Kosten–Nutzen–Verhältnisses ist die finanzielle Tragfähigkeit eines solchen Vorhabens nicht gegeben, zumal auch die Wirtschaftlichkeit ein zentraler Grundsatz bei der Projektierung und beim Bau von Kantonsstrassen sind und die hohen Kosten bei den beiden neuen Varianten in keinem verantwortbaren Verhältnis zum Nutzen stehen (siehe Art. 2 sowie Art. 15 des Strassengesetzes des Kantons GR). Aufgrund dieses gewichtigen Nachteils entfallen die Varianten für eine weiträumige bergmännische Umfahrung.

3.6.3 Fazit

Die von den Kommissionen zur Prüfung empfohlenen Varianten (Lichtsignalanlage; grossräumige bergmännische Variante ausserhalb ISOS-Perimeter) weisen kaum Vorteile, jedoch gewichtige

Nachteile auf. Sie kommen als Alternativen zur vorgesehenen Umfahrungslösung nicht infrage. Auch die Begleitgruppe hat entschieden, keine der zusätzlich untersuchten bzw. vertieften Varianten weiterzuverfolgen.

3.7 Umsetzung in der regionalen und kantonalen Richtplanung

Die involvierten kantonalen Fachstellen, die Region Engiadina Bassa/Val Müstair und die Gemeinde Val Müstair sind auf Grundlage der Empfehlungen des Begleitgremiums und gestützt auf die Erwägungen in Kap. 3.5 zum Schluss gekommen, die Variante V2.5 «Umfahrung Nord tief» im Richtplan festzulegen. Diese weist wie erwähnt ein klar besseres Kosten–Nutzen–Verhältnis als die Variante «weiträumig Süd (1.5)» auf und überzeugt aus vielerlei anderen Gründen (siehe Kap. 4). Insbesondere ist Variante 2.5 hinsichtlich der Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild als deutlich geeigneter zu werten (siedlungsnaher Linienführung; geringe Anzahl Kunstbauten; keine schwerwiegende Beeinträchtigung IVS). Zudem besteht bei dieser Variante ein gewichtiges Optimierungspotenzial in Bezug auf die landschaftliche Einbettung des Bauwerks. Für die Umsetzung der Variante V1.5 müssten hingegen zahlreiche teilweise exponierte Kunstbauten (vier Tunnelportale; Brücke über Muranzina; Anschlussbauwerk für den Umbrailverkehr) errichtet werden. Der Bau der beiden langen Tunneln im Tagebau würden zudem grosse Eingriffe in die strukturreiche Kulturlandschaft mit den bedeutsamen Ackerterrassen erforderlich machen und gemäss Kommissionen auch zu einer schweren Beeinträchtigung eines IVS-Objekts (GR 69.1.1) führen.

Die Regierung hat mit Beschluss Nr. 342 vom 16. April 2024 Kenntnis vom Schlussbericht (Tiefbauamt Graubünden 2022a) und vom Ergänzungsbericht (Tiefbauamt Graubünden 2024) genommen. Sie hat gleichzeitig zur Kenntnis genommen, dass die Variante 2.5 «Nord tief» als Bestvariante beurteilt wird und daraus gefolgert, dass die Voraussetzung für die Einleitung des Richtplanverfahrens und einen Richtplaneintrag im Koordinationsstand «Festsetzung» gegeben sind. Folglich hat die Regierung das Amt für Raumentwicklung mit der Einleitung des Richtplanverfahrens beauftragt (siehe Regierung des Kantons Graubünden 2024). Nachfolgende Ausführungen beziehen sich folglich immer auf diese Bestvariante (V2.5).

4 Vorhaben

4.1 Konzept Verkehrsentlastung

Für die verkehrliche Entlastung von Sta. Maria ist der Bau einer am nördlichen Siedlungsrand verlaufenden Umfahrungsstrasse und die Umsetzung verschiedener flankierender Massnahmen für die Verkehrsberuhigung vorgesehen. Die neue Umfahrungsstrasse zweigt von Valchava her kommend auf Höhe der Gewerbezone Bos-chetta Sot (A; siehe Abb. 10) talseitig von der heutigen Linienführung der H28c ab, führt über eine rund 400 m lange offene Strecke nahe am Schulhausareal (B) vorbei und taucht auf Höhe des neuzeitlichen Wohnquartiers Mundaditschas (C) in einen knapp 600 m langen Tunnel ab. Der Tunnel unterquert den Ortsteil Paclera (D) und den Bach Muranzina und endet auf Höhe der Umbrail-Garage (E). 100 m nach dem Tunnelausgang mündet die Umfahrungsstrasse in die heutige Kantonsstrasse (Anschluss Umbrailstrasse).

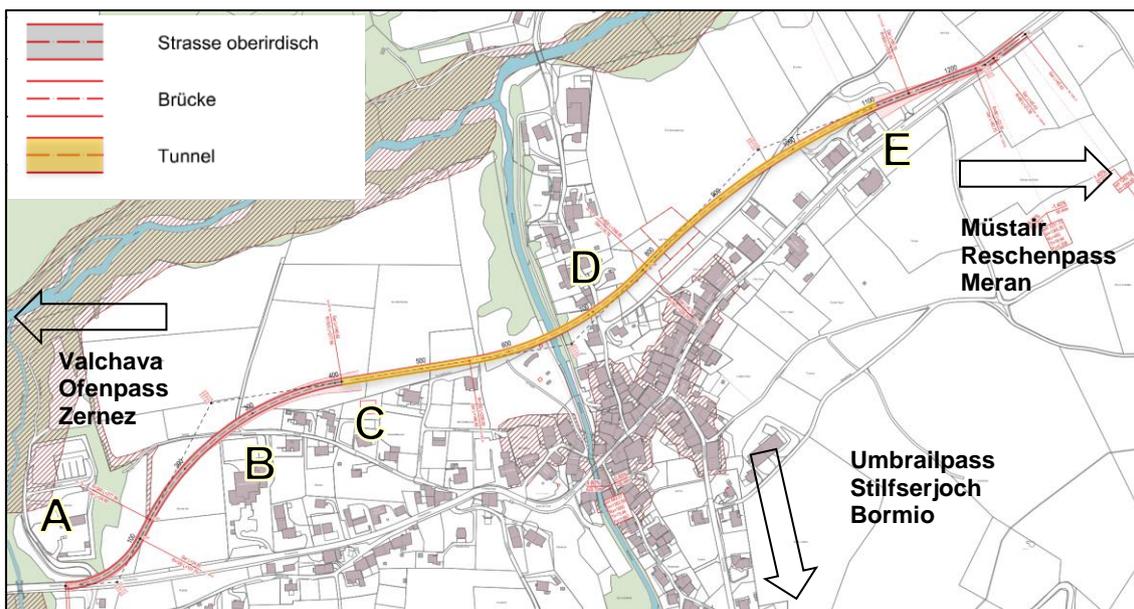


Abb. 10: Situationsplan Umfahrung (Quelle: Variantenstudie Metron; ergänzt).

Die Gesamtlänge der Umfahrungsstrasse beläuft sich auf rund 1'300 m. Das maximale Gefälle des Trassees liegt im Bereich des westlichen Tunnelportals, wo es knapp 9% erreicht. Die Anschlüsse an die Umfahrung sind in bei Bos-chetta und Sola vorgesehen. Die genaue Ausgestaltung der Anschlüsse wird im Rahmen der Erarbeitung des Auflageprojekts unter Berücksichtigung verkehrlicher, landschaftlicher sowie weiterer Anforderungen (Anschluss an Gewerbezone Bos-chetta und landwirtschaftlich Güterstrassen) definiert. Die Umfahrungsstrasse kann aufgrund des talseits von Sta. Maria erfolgenden Verlaufs nicht direkt an die Umbrailstrasse angebunden werden. Die Umbrailstrasse verläuft weiterhin ins Dorf Sta. Maria und wird neu als kantonale Verbindungsstrasse bis an den Anschluss Sola geführt.

Als flankierende Massnahmen sind die Einführung einer Tempo-30-Zone im Innerortsbereich von Sta. Maria, eine Begegnungszone im Gebiet des Engpasses Plattamala inkl. den daran anschliessenden Abschnitten der Via Veglia, Via Paclera und Via Plattamala sowie eine hochwertige Strassenraumgestaltung vorgesehen. Ebenfalls Bestandteil sind verschiedene Einzelmassnahmen, welche die Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bezwecken. Die genaue Ausgestaltung der flankierenden Massnahmen ist im Rahmen der Erarbeitung des Auflageprojekts zu definieren (siehe Abb. 11).

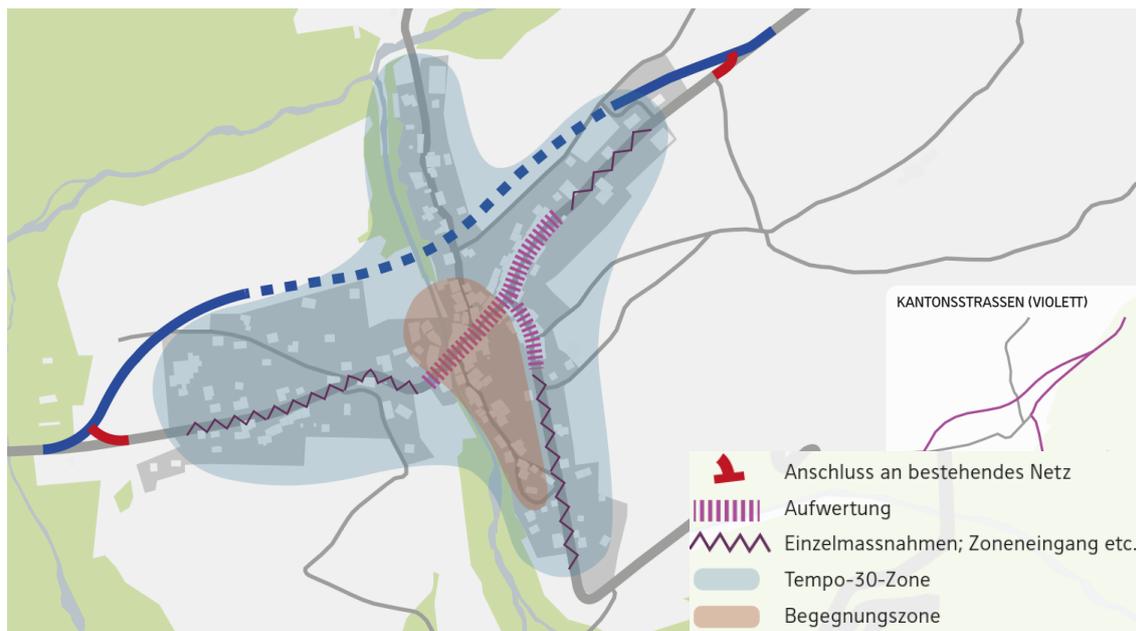


Abb. 11: Grobkonzept für die flankierenden Massnahmen (Quelle: Variantenstudie Metron; angepasst).

Der öffentliche Verkehr wird weiterhin durch das Dorf geführt, damit die Postautokurse in Richtung Zernez und Mals die gut frequentierten Haltestellen im Dorfkern bedienen können. Zudem ist angedacht, die Umfahrungsstrasse (mindestens der im Tunnel verlaufende Abschnitt) mit einem Fahrverbot für Radfahrende zu belegen. Diese werden weiterhin durch den Ortskern von Sta. Maria geführt. Zur Umgehung des aus verkehrlicher Sicht äusserst problematischen Engpasses zwischen der Muranzina-Brücke und dem Anschluss Umbrail ist vorgesehen, den Passverkehr nach Osten über den Anschluss Sola durch das Dorf zu lenken. Das künftige Verkehrsregime inkl. Signalisationskonzept im Innerortsbereich wird jedoch erst im Rahmen der Detailprojektierung und in engem Austausch mit der Gemeinde Val Müstair abschliessend definiert.

4.2 Auswirkungen auf die verkehrliche Situation nach Inbetriebnahme

Die neue Organisation der Verkehrsführung wirkt sich unmittelbar auf die Verkehrssituation im Dorfkern von Sta. Maria aus. Der motorisierte Durchgangsverkehr der Ofenbergstrasse verläuft künftig auf der neuen Umfahrungsstrasse und kann vom Dorfkern und auch von den westlichen Siedlungsteilen ferngehalten werden. Im Dorf verbleibt nur noch der Ziel-/Quellverkehr sowie von Ende Mai bis Anfang November der Verkehr über den Umbrailpass (mit Verkehrsspitzen im August). Während der von Anfang November bis Ende Mai dauernden Wintersperre ist Sta. Maria vollständig vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit.

Für den Abschnitt der Ofenbergstrasse im Dorfkern Sta. Maria wird von einem Verkehrsrückgang von bis zu 84% gegenüber der heutigen Situation ausgegangen. Durch die neue Verkehrsführung verlagert sich der gesamte Ost–West Verkehr und der gesamte Schwer- und Werkverkehr auf die Umfahrung. Der historische Dorfkern und der westliche Siedlungsteil von Sta. Maria werden dadurch erheblich vom Verkehr entlastet. Die Reduktion der Verkehrsdichte im Ortskern, verbunden mit Massnahmen der Verkehrsberuhigung tragen zu einer bedeutenden Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden im Ortskern bei. Mit einer Entlastung von Sta. Maria vom Durchgangsverkehr und zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen kann die Sicherheit für alle

Verkehrsteilnehmer und insbesondere für Fussgänger entscheidend verbessert werden. Auch die Schulwege werden dadurch besser geschützt. Insgesamt wird der Fussverkehr entlastet und die Durchlässigkeit stark verbessert. Auch die Qualität des Veloverkehrs in den Zeiten mit erhöhtem Verkehrsaufkommen wird stark gesteigert.

Aus verkehrlicher Sicht können die Leistungsfähigkeit und der Verkehrsfluss auf der H28c verbessert (auch für Blaulichtorganisationen bei Notfallfahrten) und die Schwachstelle im Kantonsstrassennetz behoben werden. Stausituationen im Ortskern und auf Hauptstrassen können stark reduziert werden. Die Reisezeit auf der wichtigen Verkehrsachse kann wesentlich verkürzt werden. Durch die Verkehrsentlastung im Innerortsbereich wird die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs in Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen verbessert. Der öffentliche Verkehr ist weniger anfällig für Verspätungen. Zudem entsteht bei der zentralen Haltestelle Cumün eine gewisse Entlastungswirkung, wodurch auch die Sicherheit im Zusammenhang mit dem Ein- und Ausstieg der Fahrgäste im Ortskern verbessert wird.

Der Umbrailverkehr wird weiterhin durch das Dorf geführt. Aufgrund der langen Wintersperre des Umbrails, des mit Ausnahme der Spitzentage im Hochsommer bescheidenen Verkehrsaufkommens, seiner Ausprägung als Tourismus- und Freizeitverkehr und der vorgesehenen flankierenden Massnahmen ist es zumutbar, den Umbrailverkehr auch künftig durch Sta. Maria zu führen und nicht in das Umfahrungsprojekt zu integrieren. Damit kann gleichzeitig den wirtschaftlichen und touristischen Interessen an der Aufrechterhaltung einer Laufkundschaft und Belebung des Dorfkerns Rechnung getragen werden, welche im Falle einer Vollumfahrung des Dorfes (inkl. Abnahme des Passverkehrs) verloren ginge. Der Freizeitverkehr über den Umbrail ist für die örtlichen Gastronomie-, Beherbergungs- und Detailhandelsbetriebe (Bäckerei, Metzgerei) des Passdorfs von besonderem Interesse. Die Verkehrsberuhigung, gestalterische Aufwertung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität birgt auch beträchtliche Potenziale hinsichtlich der Inwertsetzung der touristischen Angebote und Produkte rund um Sta. Maria und die künftige verstärkte Nutzung des öffentlichen Raums.

5 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

5.1 Allgemeines

Die geplante Umfahrungsstrasse unterliegt der Umweltverträglichkeitsprüfung (Art. 2 Abs. 2 UVPV). Der Kanton hat bei der Projektierung entsprechend einen Umweltverträglichkeitsbericht über die Auswirkungen der Anlage auf die Umwelt zu erstellen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt im Rahmen des Auflageprojekts.

Die Beurteilung der Auswirkungen auf Landschaft, Ortsbild, Landwirtschaft sowie andere Naturwerte bildete bereits einen zentralen Bestandteil der Variantenevaluation. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt werden im Rahmen der Projektierungsarbeiten noch detaillierter untersucht und in einem Umweltverträglichkeitsbericht dokumentiert. Im Rahmen der Umweltberichterstattung werden alle relevante Umweltbereiche abgedeckt und auch Massnahmen für Verbesserungen im Bereich des technischen Umweltschutzes (Lärm, Luft, Boden) und des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der Gestaltung (Einbettung in umgebende Landschaft; zurückhaltende Erscheinung der Kunstbauten; Bepflanzung der Böschungen u. a.) definiert.

Auf der konzeptionellen Ebene des Richtplans werden die Umweltbelange nur so weit behandelt, als dass sie für Fragen der räumlichen Abstimmung relevant sind. Im Rahmen der Richtplananpassung ist insofern der Nachweis zu erbringen, dass dem Vorhaben der Umfahrung keine aus Bundes- oder Kantonssicht unlösbaren Konflikte oder Ausschlussgründe gegenüberstehen.

5.2 Wald

Im Bereich des geplanten Anschlusses Bos-chetta sowie östlich der Muranzina wird Waldareal im Umfang von wenigen Aren beansprucht. Es ist davon auszugehen, dass ein Teil davon wieder aufgeforstet werden kann. Ein entsprechendes Rodungsgesuch wird im Rahmen des Auflageprojekts vorzulegen sein.

5.3 Flora, Fauna und Lebensräume

Der Bau und Betrieb der Umfahrungsstrasse tangiert keine Bundesinventare aus dem Bereich Natur- und Landschaftsschutz. Gemäss kantonalem Biotop- und Landschaftsinventar werden auch keine Natur- und Landschaftsinventare von regionaler oder lokaler Bedeutung tangiert. Davon ausgenommen sind einzige drei inventarisierte Hecken von lokaler Bedeutung bei Runcet, welche bergseitig tangiert werden (siehe Abb. 12). Wildruhegebiete oder Wildschutzgebiete sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

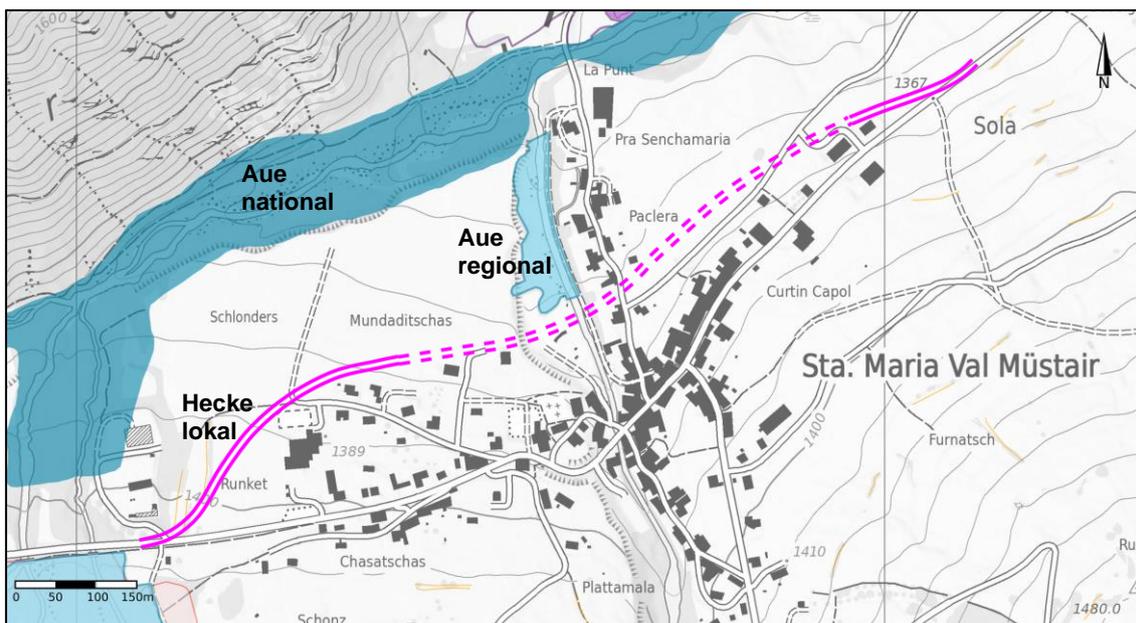


Abb. 12: Auszug kantonales Biotop- und Landschaftsinventar.

5.4 Landwirtschaft

Die Siedlung Sta. Maria ist heute vollständig von Landwirtschaftsland (Wiesen, Ackerland, Weiden) umgeben. Für die erforderliche Neutrassierung der Umfahrungsstrasse wird daher unweigerlich Landwirtschaftsland beansprucht. Ebenso ist eine temporäre Beanspruchung für den erforderlichen Tunnelbau, Installationsplätze und Materiallager notwendig. Unvermeidlich ist dadurch auch die gebietsweise erfolgende Zerschneidung des Kulturlands sowie die dadurch erforderliche Umlegung einzelner Güterstrassen. Ein Teil des beanspruchten Kulturlands kann nach Abschluss der Bauphase rekultiviert und wieder landwirtschaftlich genutzt werden. Der dauerhafte Kulturlandverlust beläuft sich auf rund 1 ha.

Beim überwiegenden Teil des vom Umfahrungsprojekts betroffenen Landwirtschaftslands handelt es sich um Fruchtfolgeflächen gemäss Bundessachplan (siehe Kap. 6.2).

5.5 Lärm

Mit Inbetriebnahme der neuen Umfahrungsstrasse und der flankierenden Massnahmen im Bereich des Dorfkerns, wo der Immissionsgrenzwert für Lärm an vielen Stellen überschritten wird, verändern sich auch die Lärmimmissionen in Sta. Maria. Entlang der heutigen Hauptverkehrsachse wird sich die Lärmsituation deutlich entspannen.

Mit dem Durchgangsverkehr verlagert sich auch der Verkehrslärm auf die Umfahrungsstrasse. Im Rahmen der Projektierung ist abzuklären, ob Lärmschutzmassnahmen erforderlich sind, um die Wohnhäuser im Gebiet Mundaditschas vor störendem Lärm zu schützen. Gemäss Grundlagen des Tiefbauamts (TBA 2022) ist davon auszugehen, dass in Mundaditschas aufgrund der die Häuser abschirmenden Böschung keine Lärmschutzwände notwendig und im Bereich des Oberstufenschulhauses Wälle ausreichen werden. Auf der Ostseite der Umfahrungsstrasse sind aufgrund des Einschnitts beim Tunnelportal ebenfalls keine Lärmschutzwände erforderlich. Zudem tangiert der offene Teil der Linienführung in diesem Bereich eine Gewerbezone, die weniger lärmempfindlich ist.

5.6 Landschaft

Das Vorhaben betrifft keine inventarisierten Landschaften, Landschaftsschutzgebiete (gemäss Richtplanung) oder Landschaftsschutzzonen. Durch den talseitigen Verlauf der Umfahrungsstrasse können Eingriffe in die strukturreiche, terrassierte Wiesenlandschaft oberhalb von Sta. Maria zudem gänzlich vermieden werden.

Durch die siedlungsnahe Linienführung und die Unterquerung des landschaftlich und aus Ortsbildsicht sensibelsten Gebiets Paclera mit einem Tunnel können grobe Eingriffe in die weitere, landschaftlich reizvolle Umgebung weitgehend vermieden und das Landschaftsbild geschont werden. Im Landschaftsbild wird sich die offene Linienführung der Umfahrungsstrasse bis zu den Tunnelportalen sowie der auf Höhe Oberstufenschulhaus beginnende, rund 200 m lange Einschnitt am deutlichsten bemerkbar machen. Die Einschnitte beim Anschluss im Osten sind kürzer und weniger stark wahrnehmbar. Die Böschungseinschnitte vor den Tunnelportalen können jedoch mit geeigneter Gestaltung bzw. Begrünung in die Landschaft eingebunden werden. Die vorgesehene Durchführung von qualitätssichernden Verfahren für die Gestaltung der Portalbereiche erfolgt mit dem Ziel, eine optimale Eingliederung der Portale in die sensible Landschaft zu ermöglichen. Die Durchführung von qualitätssichernden Verfahren wird im Richtplan daher als verbindliche Vorgabe an die nachgeordneten Planungen festgelegt.

Mit der vorgesehenen Umfahrungslösung kann den Anforderungen an die sorgfältige Einordnung des Bauwerks in die sensible landschaftliche Umgebung Rechnung getragen werden. Im Verlauf der weiteren Planung und Projektierung des Vorhabens ist der landschaftlichen Einordnung im Interesse des Schonungsgebots weiterhin grosses Gewicht einzuräumen.

5.7 Ortsbild

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Ortsbild sind in Kapitel 6.4 beschrieben.

6 Abstimmung mit weiteren raumwirksamen Tätigkeiten und Vorhaben

6.1 Ortsplanung Gemeinde Val Müstair

Die rechtskräftige Ortsplanung der Gemeinde Val Müstair wurde am 7. August 2013 von der Gemeindeversammlung beschlossen (Gesamtrevision) und am 13. September 2016 mit RB Nr. 800 durch die Regierung des Kantons Graubünden genehmigt.

Wie dem Ausschnitt des Zonenplans zu entnehmen ist (siehe Abb. 13), kommen die oberirdisch geführten Abschnitte der Umfahrungsstrasse weder in den Ortsbildschutzbereich noch in Freihaltezonen zu liegen. Ein Abstimmungsbedarf besteht mit Gewerbe- und Dorfzone am Ostportal bzw. mit den dort zwischenzeitlich neu entstandenen Gewerbebauten. Diese Abstimmung ist im Rahmen der Projektierung vorzunehmen und in der Nutzungsplanung nachzuführen. Zu überprüfen und gegebenenfalls nachzuführen sind auch die Festlegungen des Generellen Erschliessungsplans sowie des Generellen Gestaltungsplans (erhaltenswerte Hecken und Feldgehölze).

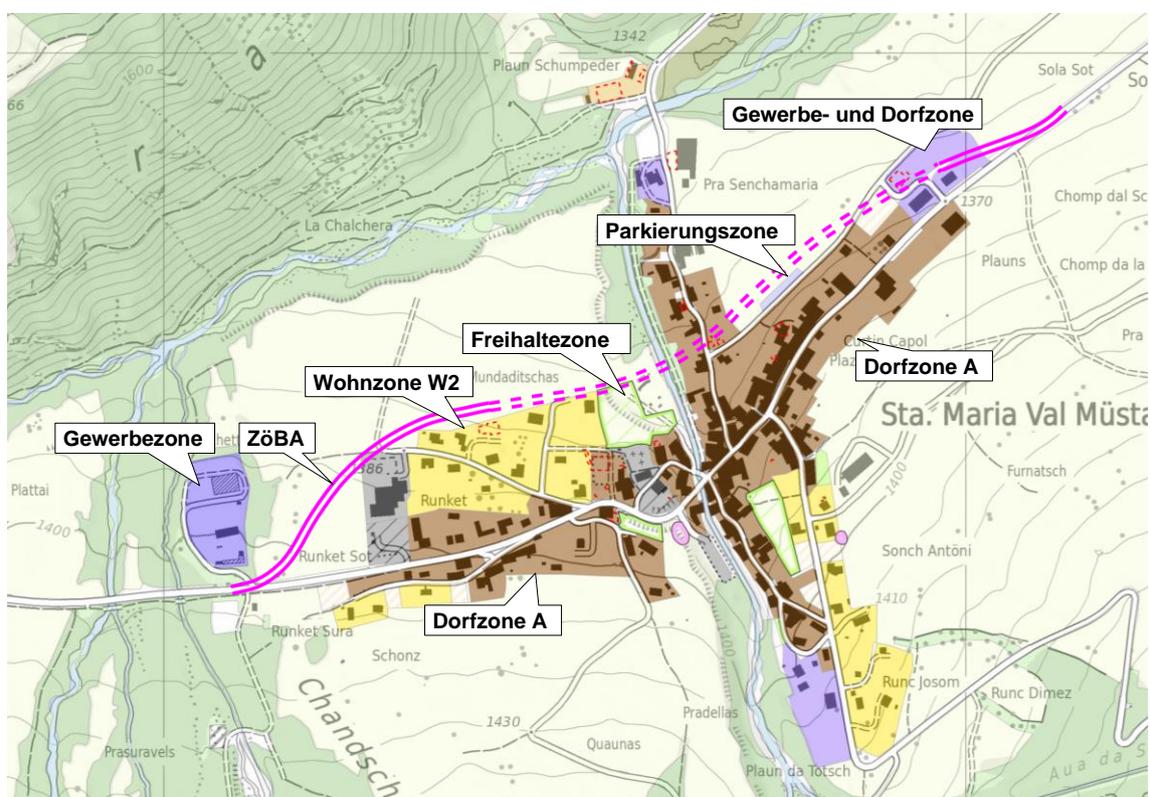


Abb. 13: Rechtskräftige Nutzungsplanung. Quelle: GeoGR, 9. Juni 2023.

6.2 Sachplan Fruchtfolgeflächen

Durch das Vorhaben werden Fruchtfolgeflächen aus dem anrechenbaren Bestand tangiert (siehe Abb. 14). Es ist davon auszugehen, dass durch den Bau der Umfahrungsstrasse rund 1 ha Fruchtfolgeflächen dauerhaft verloren gehen (Strassenkörper, Böschungen). Rund 0.3 ha werden während der Bauphase temporär beansprucht und können anschliessend rekultiviert werden, so beispielsweise die über dem Tunnel liegenden Flächen. Während der Bauphase werden möglicherweise auch Fruchtfolgeflächen für Installationsplätze oder Zwischenlager beansprucht. Solche Flächen können ebenfalls rekultiviert werden.

Auch wenn der gemäss Sachplan Fruchfolgefleichen (FFF) erforderliche Mindestumfang von 6'300 ha Fruchfolgefleichen gesichert ist, sieht der Kanton vor, die verlorenen Fruchfolgefleichen zu kompensieren, um das Kontingent nicht weiter zu schmälern.

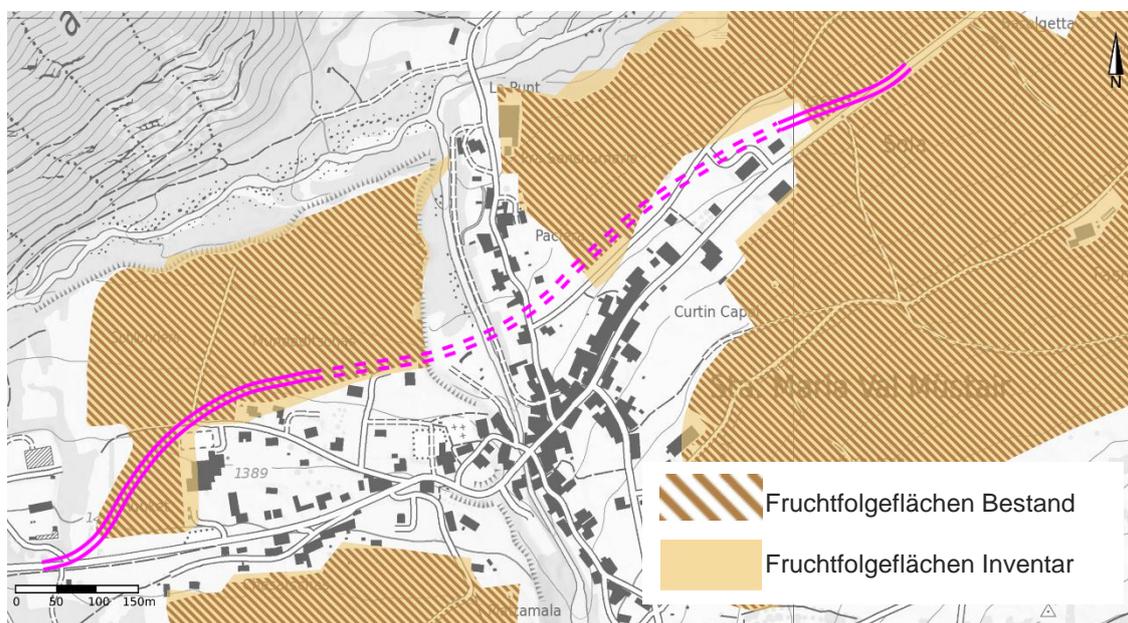


Abb. 14: Fruchfolgefleichen Sachplan 1992 (Inventar) sowie der davon anrechenbaren Fruchfolgefleichen (Bestand).

6.3 Sachplan Verkehr

Der Programmteil des Sachplans Verkehr «Mobilität und Raum 2050» vom 20. Oktober 2021 bildet das übergeordnete «Dach» für die Planungen von Nationalstrasse, Schiene sowie Luft- und Schifffahrt in der Schweiz. Damit bildet er für die Behörden des Bundes, der Kantone und Gemeinden den Rahmen für die kantonalen Richt- und kommunalen Nutzungspläne.

Die Ofenbergstrasse ist im Sachplan als Hauptstrasse eingetragen (Kap. 6.12; Handlungsraum Ostalpen; Karte 1). Die Achse zwischen Zernez und dem Grenzübergang ist mit der Schraffur und dem Hinweis «Förderung effizienter Erschliessung» überlagert. Gemäss Ausführungen im Programmteil wird in diesen peripher gelegenen Gebieten die Stossrichtung verfolgt, die Erschliessung für die regionalen und touristischen Zentren punktuell zu stärken. Die Erschliessungsgüte in den übrigen, meist peripher gelegenen Regionen wie auch der benachbarten Regionen in Österreich und Italien (Erreichbarkeit Grenzgängerinnen und Grenzgänger und ausländische Touristinnen und Touristen) ist gemäss Sachplan grundsätzlich zu halten. Bund, Kantone und Gemeinden sind aufgefordert, neue Wege hinsichtlich einer starken, effizienten und auch finanziell tragbaren Erschliessung zu begehen.

Die geplante Umfahrung von Sta. Maria trägt insofern zu einer Förderung der effizienten Erschliessung bei, als dass sowohl der öffentliche Verkehr wie auch der motorisierte Individualverkehr von der vorgesehenen Verkehrslösung profitieren und die Erschliessungsgüte auch in Bezug auf die Verbindungen in das nahe Ausland verbessert werden kann. Die vorgesehen Richtplananpassung kann somit als konform mit der im Sachplan Verkehr «Mobilität und Raum 2050» vorgegebenen Stossrichtung betrachtet werden.

6.4 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

6.4.1 Ausgangslage

Aufgrund der besonderen räumlichen und architektonischen Qualitäten seines historischen Ortskerns wurde Sta. Maria im Jahr 1981 in das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung aufgenommen (ISOS-Objekt 2202). Die aktualisierte Fassung des ISOS-Objekts datiert vom August 2020 (Inkraftsetzung am 1. Mai 2022).

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 ungeschmälerzte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient.

Kann bei der Erfüllung der Bundesaufgabe ein ISOS-Objekt von nationaler Bedeutung erheblich beeinträchtigt werden oder stellen sich in diesem Zusammenhang grundsätzliche Fragen, so verfasst die eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zuhanden der Entscheidbehörde ein Gutachten. Die Kommission gibt darin an, ob das Objekt ungeschmälert zu erhalten oder wie es zu schonen ist. Das Gutachten bildet eine der Grundlagen für die Abwägung aller Interessen durch die Entscheidbehörde (siehe Art. 7 Abs. 2 und 3 NHG sowie Art. 25 Abs. 1 NHG).

Gemäss Art. 12 ff. des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel vom 7. November 2007 (MinVG; SR 725.116.2) leistet der Bund Globalbeiträge an die Kantone für das Hauptstrassennetz. Die Ofenbergstrasse ist Teil dieses Hauptstrassennetzes (Anhang 2 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel [MinVV; SR 725.116.21]). Die Gewährung von solchen Globalbeiträgen an wichtige überregionale Verbindungen stellt eine Bundesaufgabe dar (vgl. Art. 2 Abs. 1 bst. c und Abs. 2 NHG).¹

6.4.2 Begutachtung der Kommissionen ENHK/EKD

Die Vereinbarkeit des Verkehrsentlastungskonzepts mit dem ISOS ist den involvierten Kantonsbehörden ein wichtiges Anliegen, weshalb dem Ortsbildschutz im Rahmen der Variantenevaluation entsprechend grosses Gewicht eingeräumt wurde (siehe Kap. 3.2). Gestützt auf die fundierten Grundlagenarbeiten hat das federführende Tiefbauamt Graubünden die ENHK mit Schreiben vom 30. August 2022 um eine Stellungnahme bzw. eine Begutachtung ersucht.

Grundlage für die Begutachtung bildete der Bericht zur Variantenevaluation samt Anhängen und Beilagen (siehe Tiefbauamt 2022a sowie 2022b). Der frühzeitige Einbezug der Kommission erfolgte im Hinblick auf die durchzuführenden Richtplan- sowie Projektgenehmigungsverfahren und im Interesse

¹ Die Kommissionen stellen in ihrem Gutachten fest, dass die aufgrund der Querung des Gewässers erforderliche gewässerschutzrechtliche Bewilligung eine Bundesaufgabe begründet (siehe ENHK/EKD 2023). Diese Auslegung kann im Lichte von Art. 2 NHG und der Rechtsprechung nicht geteilt werden. Nicht jede Anwendung von Bundesrecht zu Lasten des Natur- und Heimatschutzes kann gemäss Praxis des Bundesgerichts als Bundesaufgabe verstanden werden. Richtig ist, dass die Gewährung von Globalbeiträgen an wichtige überregionale Verbindungen wie die Ofenbergstrasse eine Bundesaufgabe darstellt (vgl. Art. 2 Abs. 1 bst. c und Abs. 2 NHG). Die nicht zutreffende Auslegung der ENHK/EKD ist in vorliegendem Fall nicht relevant, da das Vorliegen einer Bundesaufgabe durch einen anderen Tatbestand begründet wird.

einer grösseren Planungs- und Rechtssicherheit. Die Beurteilung des Verkehrsentlastungskonzepts in Bezug auf die Auswirkungen auf das ISOS-Objekt fand entsprechend nicht im Rahmen eines ordentlichen Verfahrens statt, sondern wurde diesem bewusst vorgelagert.

6.4.3 Schutzziele ISOS-Objekt 2022

Die beiden Kommissionen ENHK und EKD haben sich mit Gutachten vom 20. Februar 2023 zu den eingereichten Grundlagen geäussert. Gestützt auf die Vorgaben des ISOS und die Analyse des Ortsbildes von nationaler Bedeutung konkretisierten die beiden Kommissionen für den Projektperimeter und seine relevante Umgebung folgende Schutzziele (vgl. Abb. 15):

- *Ungeschmälerte Erhaltung des historischen Ortskerns (1), des Hotels Schweizerhof (5) und des Kirchenbezirks (7) in Substanz, Struktur, Charakter und Wirkung*
- *Ungeschmälerte Erhaltung der umgebenden Wieslandschaft (4, 8, 12) mit den kulturhistorisch bedeutenden erhaltenen Ackerterrassen als prägender offener Vorder- und Hintergrund der Altbebauung und als funktional eng mit dieser verbundenes Kulturland*
- *Ungeschmälerte Erhaltung des Geländeeinschnitts der Muranzina mit seiner begleitenden Vegetation als strukturierendes Element des Ortsbilds*
- *Ungeschmälerte Erhaltung der Sichtbezüge zwischen den auf unterschiedlichen Höhenstufen situierten Ortsbildteilen, insbesondere den exponierten Einzelbauten wie der Kirche, dem Hotel Stelvio und dem Hotel Schweizerhof sowie zwischen den einzelnen Bebauungsarmen*

6.4.4 Begutachtung ENHK/EKD

Die Kommissionen haben die Umfahrung Nord tief (Variante 2.5) in Bezug auf die Auswirkungen auf das Ortsbild wie folgt beurteilt:

*«Auswirkungen auf das Ortsbild hätten die Abzweigungen mit den langgezogenen Einschnitten, die jeweils am Übergang zwischen dem locker bebauten Siedlungsrand und seiner Umgebung im flach abfallenden Gelände in den Tunnel hineinführen. Vor allem der Abschnitt, der westlich von Sta. Maria von der heutigen Kantonsstrasse abzweigen und sich über einige längere Strecke ins Gelände einsenken soll, würde von Standorten an der Bergflanke nördlich des Rombachs als Schneise im offenen Kulturland wirken und den Zusammenhang zwischen dem Ort und seiner landwirtschaftlich geprägten Umgebung stark stören. Dies ist als **schwere Beeinträchtigung des Schutzziels «Ungeschmälerte Erhaltung der umgebenden Wieslandschaft (4, 8, 12) mit den kulturhistorisch bedeutenden erhaltenen Ackerterrassen als prägender offener Vorder- und Hintergrund der Altbebauung und als funktional eng mit dieser verbundenes Kulturland» zu beurteilen.»***

In der zusammenfassenden Beurteilung aller beurteilten Varianten kommen die Kommissionen zu folgendem Schluss:

*«Grundsätzlich ist die Entlastung des Ortskerns vom Verkehr auch aus der Sicht des schützenswerten Ortsbilds von Sta. Maria zweifellos zu begrüssen. **Nach Ansicht der Kommissionen können die ortsbildbezogenen Verbesserungen innerhalb des Ortskerns, die durch die Verringerung des motorisierten Verkehrs erreicht würden, jedoch nicht die festgestellten schweren Eingriffe durch die Varianten 1.5, 2.5, 2.2c, 2.1 und 2.6 aufwiegen. Es ist deshalb nach einer Lösung***

zu suchen, die auch die in diesem Gutachten konkretisierten Schutzziele des ISOS-Objekts sowie der IVS-Objekte berücksichtigt, also auch die mit dem Ortskern in engem landschaftlichem Zusammenhang stehende Umgebung schont.»

Das Ergebnis der Beurteilung der eidgenössischen Kommissionen hat bei den an der Konzepterarbeitung beteiligten Kreisen – darunter ausgewiesene Fachpersonen aus den Bereichen Landschaft und Denkmalpflege – Erstaunen und Unverständnis ausgelöst. Auf fachlicher Ebene wirft das Vorgehen und die Herleitung des Ergebnisses grundsätzliche Fragen auf. Nachfolgend wird dargelegt, in welchen Punkten die Beurteilung der eidgenössischen Kommissionen in Bezug auf die Auswirkungen der Variante 2.5 auf das ISOS-Objekt nicht nachvollzogen werden können.

6.4.5 Gesamtwirkung auf das Objekt wird nicht angemessen beurteilt

Gemäss den von den beiden Kommissionen konkretisierten Schutzzielen ist der historische Ortskern (Ortsbildteil Nr. 1) «*in Substanz, Struktur, Charakter und Wirkung*» ungeschmälert zu erhalten.

Die eidgenössischen Kommissionen anerkennen in ihrem Gutachten, dass die Wirkung und Wahrnehmung des historischen Ortskerns vom Durchgangsverkehr beeinträchtigt wird. Sie stellen auch fest, dass im historischen Ortskern vereinzelt exponierte Gebäudeecken abgefast wurden, einzelne Fassaden durch den Verkehr verursachte Schadensbilder aufweisen und Erschütterungen und Schmutzablagerungen den historischen Baubestand belasten dürften. Die Entlastung des Ortskerns vom Verkehr wird daher von den Kommissionen «*aus Sicht des schützenswerten Ortsbilds von Sta. Maria zweifellos begrüsst*». Allerdings kommen die Kommissionen zum Schluss, dass die ortsbildbezogenen Verbesserungen innerhalb des Ortskerns, die durch die Verringerung des motorisierten Verkehrs erreicht würden (Verkehrsrückgang um bis zu 84% gegenüber der heutigen Situation), die festgestellten schweren Eingriffe durch die Umfahrungsvarianten nicht aufwiegen können. Diese Aussage wird im Gutachten nicht weiter begründet oder hergeleitet. Auch wird keine nach Variante differenzierte Beurteilung vorgenommen, sondern das Urteil wird gewissermassen «pauschal» für alle Umfahrungsvarianten gefällt, ungeachtet ihrer sehr unterschiedlich ausgeprägten Auswirkungen auf das ISOS bzw. IVS-Objekt. Eine offen geführte Nordumfahrung (V2.1) würde beispielweise eine deutliche grössere Störung des Ortsbilds bewirken als andere Varianten und wurde aus diesem Grund von der Begleitgruppe verworfen.

Die konkreten Möglichkeiten und Potenziale, welche die Umfahrung für die Weiterentwicklung des historischen Dorfkerns und des nationalen Ortsbilds bieten (Investitionen in die Erhaltung der Bausubstanz; Sicherung der Struktur; ausbleibende Schäden an Gebäudefassaden; Investitionen in die Sanierung von Gebäudefassaden; Möglichkeit einer hochwertigen Strassenraumgestaltung; verbesserte Wahrnehmung und Erlebbarkeit des Ortsbilds für Gäste und Ortsansässige; neue Möglichkeiten für die Nutzung des öffentlichen Raums; Stärkung des Gemeinschaftsgefühls und der Identifikation mit dem Ort u. a.) bleiben im Gutachten gänzlich unerwähnt. Nicht in Erwägung gezogen wird die ohne funktionierende Verkehrsentlastung des Dorfkerns zweifelsohne weiter fortschreitende Verschlechterung des Gesamtzustands des historischen Dorfkerns, welche dem Schutzziel einer ungeschmälerten Erhaltung des historischen Ortskerns eindeutig zuwiderläuft.

Eine differenzierte und fundierte Auseinandersetzung mit den Auswirkungen der Umfahrlösung auf den Ortskern – notabene Hauptgegenstand des ISOS-Objekts – fehlt ebenso wie eine transparente Darlegung von Vor- und Nachteilen der einzelnen Umfahrlösungen in Bezug auf ihre Gesamtwirkung auf das ISOS-Objekt. Das von den Kommissionen gefällte oberflächliche Pauschalurteil

wird der Sachlage weder methodisch noch materiell gerecht und verkennt die weitreichenden Bemühungen des Kantons um eine ortsbildverträgliche Umfahrungslösung.

Es ist insgesamt nicht nachvollziehbar, warum die Auswirkungen eines verkehrsberuhigten historischen Dorfkerns von Sta. Maria in Bezug auf die im ISOS formulierten Schutzziele nicht angemessen in die Gesamtbeurteilung miteinbezogen worden sind. Die Kommissionen haben es im vorliegenden Fall versäumt, eine sorgfältige, transparente und objektive Analyse vorzunehmen und die Vor- und Nachteile in Bezug auf die Auswirkungen der einzelnen Umfahrungsvarianten auf das ISOS gegeneinander abzuwägen.

6.4.6 Wichtige Sichtachsen und Sichtbezüge werden nicht beeinträchtigt

Gemäss Gutachten würde vor allem der westliche, oberirdisch geführte Umfahrungsast *«(...) von Standorten an der Bergflanke nördlich des Rombachs als Schneise im offenen Kulturland wirken und den Zusammenhang zwischen dem Ort und seiner landwirtschaftlich geprägten Umgebung stark stören.»* Dies wertet die Kommission als schwerwiegende Beeinträchtigung.

Die erwähnte Bergflanke nördlich des Roms fällt steil in Richtung Sta. Maria ab und ist grösstenteils bewaldet. Sie wird von einem Wanderweg sowie von der Valpaschunstrasse, welche die Kleinsiedlungen «Valpaschun» und «Craistas» erschliesst, durchzogen. Die talseitigen Böschungen der Valpaschunstrasse sind fast durchgehend bestockt, so dass keine freie Sicht auf das Dorf Sta. Maria besteht oder nur Teile des Dorfs zwischen dem Gehölze sichtbar werden. Oberhalb von «Büglios» tritt die Strasse ins Offenland über, wobei dort das kupierte Gelände die Sicht auf das Dorf Sta. Maria erschwert bzw. teilweise gänzlich versperrt. Auch von der Kleinsiedlung «Craistas» ist Sta. Maria nicht zu sehen. Es befinden sich somit an der Bergflanke kaum erschlossene bzw. zugängliche Standorte, welche einen uneingeschränkten Blick auf Sta. Maria freigeben (was auch die Kommissionen in ihrer Stellungnahme festhalten). Die von der Kommission befürchtete starke Störwirkung der Umfahrung von Standorten an der Bergflanke aus ist allein schon aus dem Grund zu relativieren, da freie Ausblicke auf Sta. Maria nur an wenigen Standorten überhaupt möglich sind. Zudem handelt es sich weder um ein stärker frequentiertes noch um ein als Aussichtspunkt speziell bekanntes Gebiet. Der Blick von der Bergflanke auf das Dorf vermag daher aus Sicht des Kantons keinen wichtigen Sichtbezug für das Wahrnehmen und Erleben des Ortsbilds zu begründen.

Es mag wohl zutreffen, dass sich dem Betrachter vom Wanderweg oberhalb Plaun Schumpeder auf dem kurzen, durch Offenland führenden Abschnitt gemäss Gutachten eine «prachtvolle Aussicht» auf das Dorf eröffnet. Da der erwähnte Aussichtspunkt nur über einen teilweise exponierten Bergwanderweg zugänglich ist, der in den kalten Monaten überhaupt nicht begangen wird, wäre es vermessen, diesem Aussichtspunkt einen besonderen Stellenwert in Bezug auf die Wahrnehmung des Ortsbilds zuzuschreiben. Es handelt sich nach Meinung des Kantons eindeutig nicht um eine Sichtachse, welche in Bezug auf das ISOS von besonderer Relevanz ist.

Die wichtigen, im ISOS-Objekt und im Gutachten explizit erwähnten wichtigen Sichtachsen und Sichtbezüge (Fernwahrnehmung des Kirchbezirks von Norden her; Sichtbezüge zwischen den auf unterschiedlichen Höhenstufen situierten Ortsbildteilen) werden durch das Bauwerk in keiner Weise beeinträchtigt. Bedeutend relevanter für die Wahrnehmung und das Erleben des Ortsbilds ist die Situation im Dorfkern, wie sie täglich von Durchreisenden, Pendlern, Ortsansässigen und Gästen wahrgenommen wird. Nämlich als verkehrsdominierten Raum, dessen ortsbauliche Qualitäten durch das hohe Verkehrsaufkommen zunehmend schwinden.

Zudem bleibt zu erwähnen, dass die Umfahrungstrasse vom erwähnten Aussichtspunkt oberhalb Plaun Schumpeder aus nur dort sichtbar ist, wo sie oberirdisch verläuft – d. h. im westlichen Siedlungsrand (vor Quartier Mundaditschas). Die Sicht auf die Altbebauung und den Kirchenbezirk wird durch die Umfahrung nicht beeinträchtigt. Die kompakte, geschlossene Bebauung mit ihrer kreuzförmigen Siedlungsstruktur kann weiterhin uneingeschränkt wahrgenommen werden und wird durch die Umfahrung nicht verändert.

6.4.7 Möglichkeiten für die landschaftliche Einbettung werden nicht berücksichtigt

Gemäss Gutachten hätten die langgezogenen Einschnitte, die jeweils am Übergang zwischen dem locker bebauten Siedlungsrand und seiner Umgebung im flach abfallenden Gelände in den Tunnel hineinführen, Auswirkungen auf das Ortsbild. Vor allem der westliche Umfahrungsast würde gemäss Gutachten als Schneise im offenen Kulturland wirken.

Die Linienführung des Strassentrassees orientiert sich am gebauten Siedlungsbestand. Sie wird im westlichen Teil des Quartiers Mundaditschas neu den Siedlungsabschluss bilden. Im östlichen Teil desselben Quartiers wird die Strasse bereits unterirdisch verlaufen und so in der Landschaft nicht sichtbar sein. Entgegen der Aussage im Gutachten erfolgt keine Zerschneidung des offenen Kulturlands bzw. einer offenen Landschaft. Da die Strasse bereits nach kurzer Strecke im Tunnel verschwindet, ist auch die Befürchtung einer Schneisenwirkung unbegründet.

Dem konzeptionellen Stadium der Variantenevaluation entsprechend wurden gestalterische Fragen noch nicht vertieft, ebenso wurden die Anschlussform (Kreisel, T-Anschluss o.a.) bewusst noch offen gelassen. Aspekte wie die Gestaltung der Tunnelportale und der Einschnitte werden im Laufe der Detailprojektierung mit dem Ziel einer optimalen landschaftlichen Einbettung des Bauwerks vertieft. Die landschaftliche Integration des Bauwerks kann mit geeigneten gestalterischen Massnahmen massgebend verbessert werden. So können die Böschungen in Abhängigkeit ihrer Exposition beispielsweise als Bergwiese oder als Mosaik aus Magerwiesen und Wildheckengruppen ausgebildet werden. Mit der Abfolge von Vegetationsgürteln kann dazu beigetragen werden, dass die Einschnitte weniger wahrgenommen werden. Die Gestaltung der Tunnelportale und das Längsprofil können zudem dahingehend optimiert werden, dass sie das gewachsene Terrain und den Charakter des Terrains bestmöglich berücksichtigen. Ebenfalls ist es denkbar, das Längsgefälle dahingehend zu optimieren, dass der oberirdisch verlaufende westliche Umfahrungsast noch gekürzt und das Tunnelportal etwas nach Westen verschoben werden kann.

Dem konzeptionellen Stadium des Vorhabens haben die Kommissionen nicht ausreichend Rechnung getragen. Es handelt sich im Gegensatz zu den Ausführungen der Kommission noch nicht um ein «Projekt». Die Projektierung erfolgt erst im Anschluss an das Richtplanverfahren. Entsprechend haben es die Kommissionen verpasst, die vielfältigen Optimierungspotenziale für eine gute Einbettung des Bauwerks in die Landschaft im Interesse der grösstmöglichen Schonung des Objekts zu würdigen und in die Beurteilung mit einzubeziehen.

6.4.8 Neuzeitliche Wohn- und Gewerbezonnen haben keinen Bezug zur Landwirtschaft

Das Quartier Mundaditschas, das den Siedlungsrand in Richtung Norden bildet, ist ein gewöhnliches, sich aus Ein- und Mehrfamilienhäusern zusammensetzendes Wohnquartier neuzeitlicher Prägung. Die Anfänge des Quartiers reichen in die 1970er-Jahre zurück. In dieser Zeit entstand auch die markante Schulanlage am westlichen Siedlungsrand. Im Jahr 1990 wurde ein Quartierplan erlassen. Das

Quartier, das der Wohnzone 2 zugewiesen ist, ist heute zu etwa zwei Dritteln überbaut. Die ISOS-Aufnahme bestätigt, dass es sich um ein Quartier unterschiedlicher Architektursprachen handelt, das weder besondere räumliche noch architekturhistorische Qualitäten aufweist (Ortsbildteil Nr. 13; siehe auch Abb. 16 sowie Abb. 21).

Zwischen dem neuzeitlichen Wohnquartier Mundaditschas und seinem landwirtschaftlichen Umland besteht – anders als es im Gutachten suggeriert wird – kein funktionaler Zusammenhang. Der oberirdische Teil der Umfahrungsstrasse verläuft für rund 150 m dem nördlichen Rand des Quartiers Mundaditschas entlang und markiert somit den Abschluss der gebauten Siedlung in Richtung Norden. Im Bereich der weiter östlich folgenden Altbebauungen, bei welchen ein Zusammenhang zwischen Bauten und dem sie umgebenden Kulturland noch sehr gut erkennbar und ablesbar ist, verläuft die Umfahrungsstrasse unterirdisch. Der Zusammenhang zwischen diesen Ortsteilen und der landwirtschaftlichen Umgebung bleibt nach Fertigstellung der Umfahrungsstrasse bestehen. Die Umfahrungsstrasse taucht östlich des Dorfes kurz nach der neuzeitlichen Gewerbezone wieder auf. Auch an diesem Standort bestand oder besteht ebenfalls kein funktionaler oder historischer Zusammenhang zwischen den gewerblichen Bauten und der kulturlandschaftlichen Umgebung.

Die im Bereich der oberirdisch geführten Streckenabschnitte vorhandenen Siedlungsteile (Schulhausareal; Wohnzone Mundaditschas; Gewerbezone mit Autogarage und anderen Betrieben) bilden nicht Bestandteil des Ortskerns und stehen weder mit diesem noch mit der landwirtschaftlichen Umgebung in einem engen landschaftlichen Zusammenhang. Aus Sicht des Kantons ist es daher nicht nachvollziehbar, weshalb die Kommissionen davon ausgehen, dass mit der vorgesehenen Umfahrlösung eine «starke Störung» des Zusammenhangs zwischen dem Ort und seiner landwirtschaftlich geprägten Umgebung eintreten wird. Die Umfahrlösung überzeugt nämlich gerade dadurch, dass sie die landschaftlich und ortsbaulich sensiblen Siedlungsteile schont und nur im Bereich der neuzeitlich geprägten Siedlungsteile, welche sich in beträchtlicher Distanz zur Altbebauung befinden, sichtbar ist. Dem Schonungsgebot wird aus Sicht des Kantons mit der vorgesehenen Lösung in idealer Weise Rechnung getragen.

6.4.9 Umfahrlösung ist konform mit Schutzziele betreffend Wieslandschaft

Gemäss den von den beiden Kommissionen konkretisierten Schutzziele ist die umgebende Wieslandschaft (Ortsbildteile Nr. 4, 8, 12) mit den kulturhistorisch bedeutenden Ackerterrassen als prägender offener Vorder- und Hintergrund der Altbebauung und als funktional eng mit dieser verbundenes Kulturland ungeschmälert zu erhalten.

Für alle drei erwähnten Ortsbildteile gilt gemäss ISOS das Erhaltungsziel A. Die erwähnten kulturhistorisch bedeutsamen Ackerterrassen befinden sich – wie im Inventar beschrieben – oberhalb der Kantonsstrasse in den Ortsbildteilen 4 (Wieslandschaft) und 12 (Wieshang). Diese terrassierten Gebiete zeichnen sich insgesamt durch einen sehr hohen Strukturreichtum aus. Hecken und Einzelbäume, Trockensteinmauern und Lesesteinhaufen tragen zu einem hohen landschaftlichen und ökologischen Wert dieser Gebiete bei. Aufgrund der landschaftlichen Qualitäten dieser Gebiete wurden Teile davon im kantonalen Richtplan als Kulturlandschaft mit besonderer Bewirtschaftung (Objekt 10.LK.03) festgelegt. Diese strukturreichen und landschaftlich wertvollen Gebiete werden durch die Umfahrung nicht tangiert.

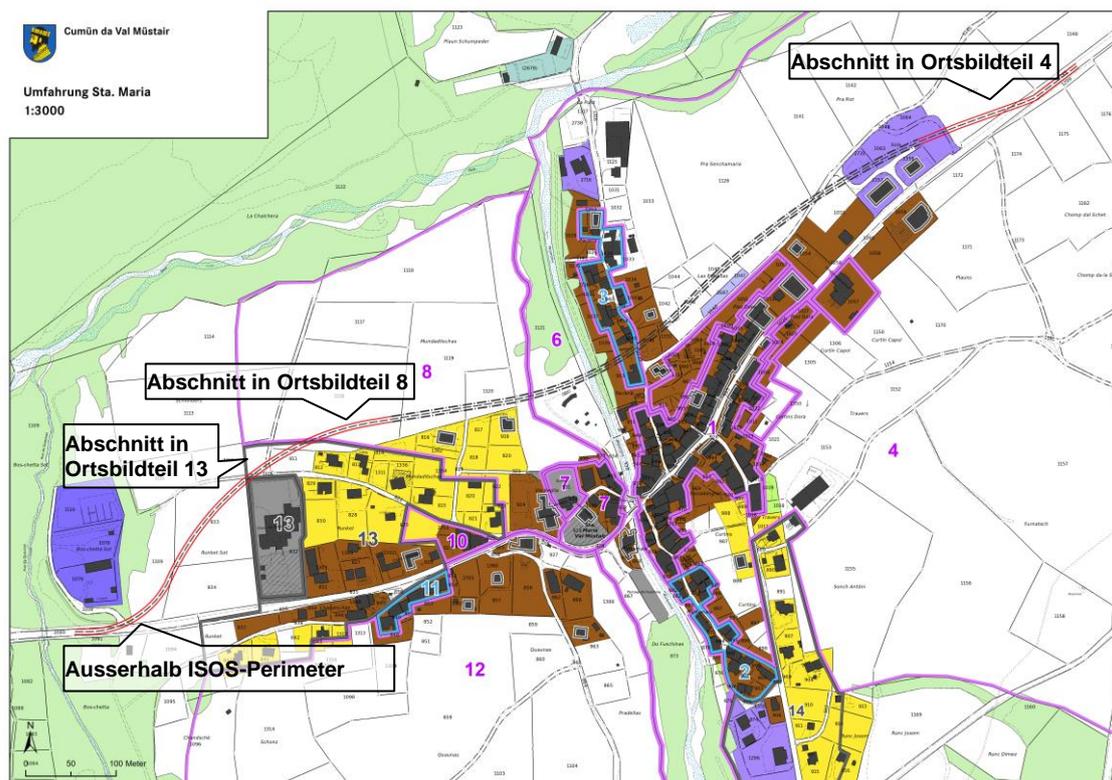


Abb. 15: Übersicht Ortsbildteile gemäss ISOS-Inventar; rechtskräftiger Zonenplan; geplanter Verlauf Umfahungsstrasse.

Das unterhalb des Quartiers Mundaditschas befindende Kulturland (Ortsbildteil Nr. 8; Wiesen) weist im Gegensatz dazu keine vergleichbaren Strukturen auf. Ackerterrassen, Hecken, Trockenmauern, Lesesteinhaufen oder dgl. fehlen gänzlich. Ebenfalls sind im Gegensatz zu den beiden anderen Ortsbildteilen keine Landschaftsqualitäts-Vereinbarungsobjekte oder Biodiversitätsförderflächen festgelegt. Als Fremdkörper im Landschaftsbild wirkt eine von einer Hecke umgebene, zonenfremde Gartenanlage auf Parzelle 1120 (siehe Abb. 2). Die übrige Fläche wird fast ausschliesslich als Kunstwiese genutzt (siehe auch Abb. 20 und Abb. 21). Der Ortsbildteil Nr. 8 umfasst auch mehrere voll erschlossene, baureife Wohnbauparzellen (Wohnzone W2) des Quartiers Mundaditschas (Pz. 817, 818, 920 sowie Teile der Pz. 922).

Die Umfahungsstrasse verläuft von Valchava her kommend zuerst ausserhalb des ISOS-Perimeters und durchzieht anschliessend den Ortsbildteil 13 (Wohnhäuser und Schule; Ortsbildteil mit Beziehungswert; sensibler Bereich). Anschliessend verläuft sie am Rand des Ortsbildteils Nr. 8, bevor sie nach rund 100 m im Tunnel verschwindet (siehe Abb. 15). Sie markiert im Bereich der Ortsbildteile 13 und 8 den Siedlungsabschluss für den westlichen Teil des Ein- und Mehrfamilienhausquartiers Mundaditschas (inkl. Schulanlage). Wie weiter oben dargelegt, besteht in diesem Bereich weder ein funktionaler Bezug zum Kulturland noch zur Altbebauung oder zum Kirchbezirk, zudem werden die kulturhistorischen Elemente der Kulturlandschaft – namentlich die Ackerterrassen – nicht tangiert (siehe Abb. 16). Eine analoge Situation besteht im Bereich des kurzen, oberirdisch geführten Abschnitts im Osten (Ortsbildteil 4). Die heute als Fremdkörper im Landschaftsbild wirkende, von einer rechteckig angeordneten Hecke umfasste Gartenanlage muss dem Tunnelbau weichen, so dass diesbezüglich eine landschaftliche Verbesserung eintritt.

Durch die Lage der Umfahrung am Siedlungsrand kann die Offenheit des Landschaftsraums bzw. der Wiesenlandschaft weiterhin gewährleistet werden, es findet keine Zerschneidung des Kulturlands statt. Die Wieslandschaft nördlich der Umfahrungsstrasse bleibt weiterhin unbebaut und wird auch nach Realisierung der Umfahrungsstrasse weiterhin als prägender Grünraum wahrgenommen werden.



Abb. 16: Sicht auf Quartier Mundaditschas von Nordosten aus. Weisse Linie markiert ungefähren Standort des westlichen Tunnelportals, die weiss gestrichelte Linie den ungefähren Verlauf des oberirdischen Streckenteils.

Zusammengefasst ist festzuhalten, dass der besonders strukturreiche Ortsbildteil 12 überhaupt nicht und die Ortsbildteile 4 und 8 nur randlich tangiert werden, wobei kulturhistorisch bedeutsame oder sonstige wertvolle oder ortstypische Kulturlandschaftselemente gänzlich verschont bleiben. Der funktionale Bezug zwischen Altbebauung und sie umgebende Kulturlandschaft wird nicht verunklärt, da die Umfahrungsstrasse unmittelbar an neuzeitliche Quartieren grenzt. Vor diesem Hintergrund können die erforderlichen randlichen Eingriffe in die Ortsbildteile 4 und 8 unmöglich einen derart schwerwiegenden Eingriff in das ISOS-Objekt begründen, dass selbst die mit der Umfahrlösung geschaffenen grossen Vorteile im historischen Ortskern (Ortsbildteil 1) nicht aufgewogen werden können.

6.4.10 Geringerer Eingriff in ISOS-Objekt als bei Umfahrung La Punt (ISOS national)

Die verkehrliche und ortsbauliche Situation Sta. Marias ist sehr ähnlich mit der diesbezüglichen Situation von La Punt im Oberengadin (Hauptverkehrsachse durch den historischen Dorfkern mit Engstellen; in das Dorf mündende Passstrasse; ISOS national). Auch die für La Punt projektierte Umfahrung (Auflageprojekt von der Regierung im Jahr 2023 genehmigt) ist vergleichbar mit der in Sta. Maria vorgesehenen Umfahrlösung (Verzicht auf Abnahme des Passverkehrs; Untertunnelung; Einschnitte vor den Tunnelportalen). Die geplante Fahrbahn samt Anschlusswerken und Tunnelportalen kommen in die Ortsbildteile Nr. 5 (Wiesland), Nr. 7 (Wieshang) und Nr. 2 (Flussbett des Inns) zu liegen. Für alle drei betroffenen Ortsbildteile gilt gemäss ISOS das Erhaltungsziel A. Die Beschreibungen der beiden Ortsbildteile Wiesland und Wieshang entsprechen sinngemäss der Beschreibung

des Ortsbildteils Nr. 8 in Sta. Maria, wobei der oberirdisch verlaufende Streckenabschnitt im Gebiet Arvins rund 350 m beträgt und die heutige Zufahrt ins Dorf nicht zurückgebaut wird (künftige Nutzung als Ausfahrt für den Verkehr aus Süden inkl. eines getrennt davon verlaufenden Radwegs). Die oberirdisch geführte Fahrbahn samt Anschlusswerken (u. a. Kreisel) und Tunnelportalen kommen somit in die Ortsbildteile mit Erhaltungsziel A zu liegen. Zudem verläuft die Fahrbahn so, dass sie die offene, dem Siedlungskern vorgelagerte Landschaft diagonal zerschneidet (siehe Abb. 17).

Im Gegensatz zu La Punt kommt das westliche Anschlusswerk in Sta. Maria vollständig ausserhalb des ISOS-Perimeters zu liegen, die Fahrbahn verläuft nur für rund 100 m am äusseren Rand des Ortsbildteils 8 (siehe Abb. 15) und zerschneidet keine offene Landschaft. Für die Realisierung der Umfahrung La Punt bedarf es somit eindeutig weit umfangreicherer Eingriffe innerhalb der Ortsbildteile mit Erhaltungsziel A als in Sta. Maria. Die ENHK kam allerdings im Falle von La Punt zum Schluss, dass das Auflageprojekt in gesamthafter Beurteilung zu einer nur leichten Beeinträchtigung des ISOS- und des IVS-Objekts führen wird und dass das Projekt der grösstmöglichen Schonung entspricht (siehe Stellungnahmen der ENHK vom 28. Februar 2020 sowie vom 26. Juni 2019).

Aus fachlicher Sicht ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Kommissionen die bezüglich der Auswirkungen auf das ISOS sehr ähnlich gelagerten Umfahrungsvorhaben derart gegensätzlich beurteilen. Namentlich ist nicht nachvollziehbar, dass die Umfahrung Sta. Maria, welche weniger und zurückhaltendere Eingriffe in den ISOS-Perimeter erfordert, komplett anders beurteilt wird als die Umfahrung La Punt. Dies wirft Fragen bezüglich der Objektivität der Kommission auf und widerspricht dem Grundsatz der Gleichbehandlung.

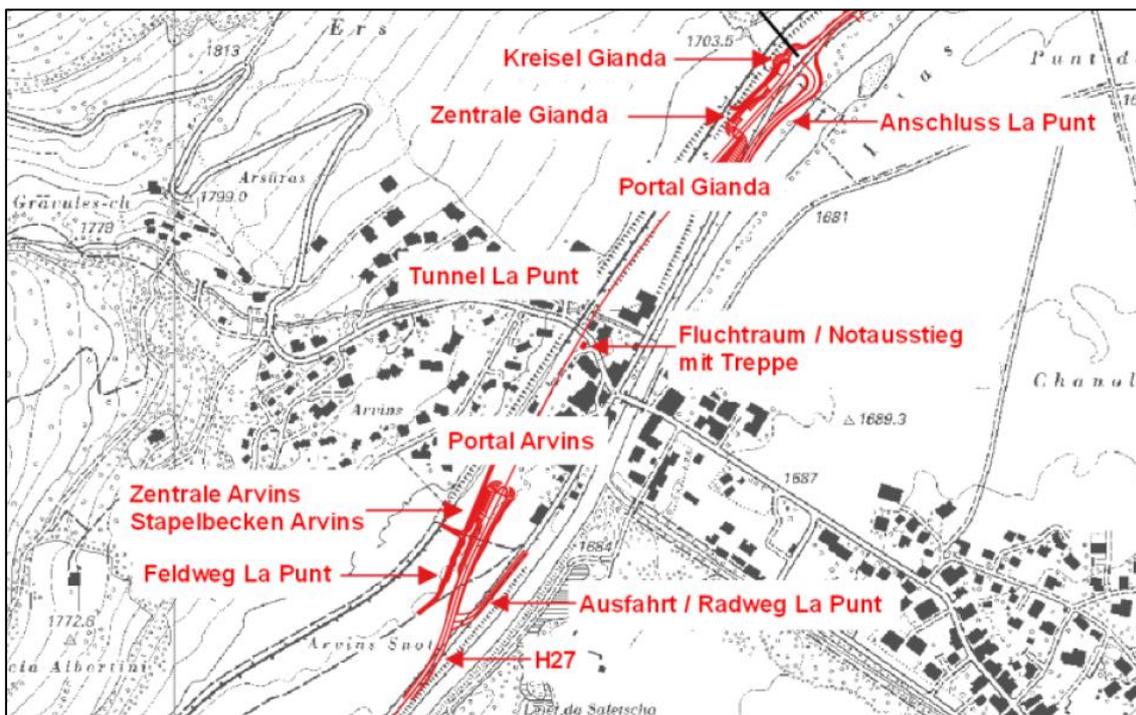


Abb. 17: Übersicht Umfahrung La Punt.

6.4.11 Fazit

Der historische Ortskern von Sta. Maria als Kerninhalt des ISOS-Objekts 2202 wird durch die vorgesehene Umfahrungsvariante 2.5 substantiell gestärkt. Dem Schutzziel einer ungeschmälernten Erhaltung des historischen Ortskerns in Substanz, Struktur, Charakter und Wirkung kann bestmöglich entsprochen und dem schleichenden Zerfall des Ortskerns begegnet werden. Mit der Umfahrung und den vorgesehenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen kann der Dorfkern erheblich entlastet, die Aufenthalts- und Wohnqualität sowie der Erlebniswert und die Identifikation erhöht und das Ortsbild von nationaler Bedeutung insgesamt aufgewertet, langfristig erhalten und gestärkt werden. Das kulturelle Erbe kann erhalten und belebt werden.

Der Stärkung des Ortskerns gegenüber steht ein für den Bau der Umfahrungsstrasse unvermeidlicher Eingriff in die Wiesenlandschaft unterhalb des Neubauquartiers Mundaditschas (Ortsbildteil Nr. 8). Das oberirdisch geführte Trasse der Umfahrungsstrasse verläuft gut 100 m am Rand des Ortsbildteils Nr. 8 und folgt dabei dem gebauten Siedlungsrand des Neubauquartiers «unterschiedlicher Architektursprachen» und tangiert Ackerland (Kunstwiese), bevor es im Tunnel verschwindet. Die Einschnitte und Zufahrten zum Tunnel sind sichtbar und wirken sich nachteilig auf das Orts- und Landschaftsbild aus. Wichtige Sichtachsen, Ackerbauterrassen oder sensible Ortsbildbereiche werden jedoch nicht tangiert und der Zusammenhang zwischen Siedlung und umgebendem Kulturland wird nicht weiter verunklärt. Im Rahmen der Projektierung wird zudem im Interesse der grösstmöglichen Schonung des Objekts grosses Gewicht auf eine optimale Einbettung des Bauwerks in die Landschaft gelegt, um die landschaftlichen Beeinträchtigungen zu minimieren.

In der inhaltlichen Gesamtabwägung der Vor- und Nachteile sind sich die involvierten Behörden von Kanton, Region und Gemeinde darin einig, dass die positiven Auswirkungen der Umfahrung auf das ISOS-Objekt deutlich überwiegen, während die negativen Auswirkungen vertretbar sind. Die im ISOS festgehaltenen und im Gutachten der Kommissionen präzisierten Schutzziele können mit dem vorgesehenen Verkehrsentlastungskonzept eingehalten bzw. sogar gestärkt werden. Gleichzeitig ist zu erwägen, dass die für die Umfahrung erforderlichen Eingriffe in den ISOS-Perimeter eindeutig zurückhaltender sind als bei der Umfahrung La Punt, bei welcher gemäss Beurteilung ENHK nur von einer leichten Beeinträchtigung des ISOS-Objekts ausgegangen wurde.

6.5 Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Das innerhalb des historischen Dorfkerns von Sta. Maria verlaufende Strassennetz wurde mehrheitlich in das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) aufgenommen (siehe Abb. 18). Es handelt sich um die Objekte von nationaler Bedeutung GR 65 (Strecke Zernez–Sta. Maria; historischer Verlauf mit Substanz), GR 67 (Sta. Maria–Müstair; historischer Verlauf mit Substanz) sowie GR 69 (Sta. Maria–Bormio; historischer Verlauf mit Substanz).

Durch die vorgesehenen Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmassnahmen im Dorfkern erfährt der historisch bedeutsame Strassenraum eine Aufwertung. Der Bau der Umfahrungsstrasse erfordert einen Eingriff in den alten Talweg Richtung Pradöni (IVS-Objekt GR 67.1), der historische Verlauf der im betroffenen Bereich asphaltierten Strasse kann jedoch nach Abschluss der Tagebauarbeiten wiederhergestellt werden. Gemäss Gutachten der eidgenössischen Kommissionen ist der erforderliche Eingriff nicht als schwere Beeinträchtigung des betroffenen IVS-Objekts GR 67.1 zu werten (siehe ENHK/EKD 2023). Im IVS enthaltene Verkehrswege von regionaler oder lokaler Bedeutung sind nicht betroffen.

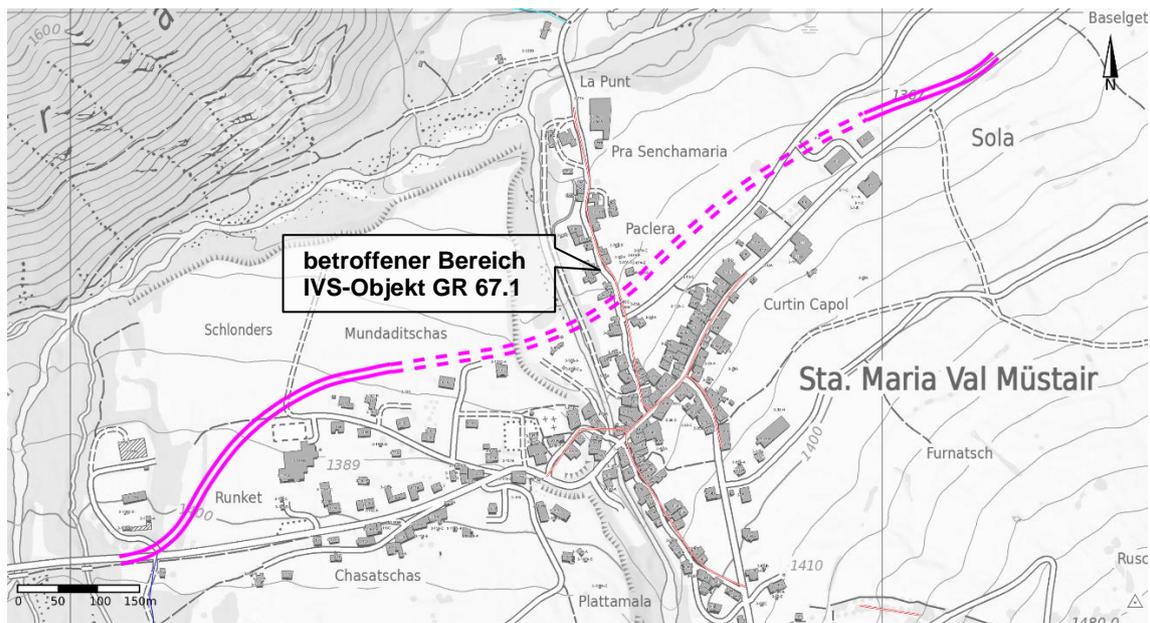


Abb. 18: Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (Objekte Nr. 65, 67 und 69).

6.6 Regionales Raumkonzept Engiadina Bassa / Val Müstair

Gemäss Vorgabe des kantonalen Richtplans Siedlung haben die Regionen des Kantons Graubünden ein regionales Raumkonzept zu erarbeiten und damit eine konzeptionelle Grundlage für die Überarbeitung der Richtpläne Siedlung und Verkehr zu schaffen. Dieser Aufgabe ist die Region Engiadina Bassa/Val Müstair nachgekommen. Das regionale Raumkonzept, das den Bezug zu eng verwandten Strategiegrundlagen (Raumkonzept Graubünden; Agenda 20230; kommunale räumliche Leitbilder der Gemeinden) schafft, wurde von der Präsidentenkonferenz der Region Engiadina Bassa/Val Müstair am 21. Juni 2021 beschlossen.

Gemäss Analyse der Ist-Situation zählt die enge Durchfahrt durch Sta. Maria heute zu einer der grössten regionalen Schwachstellen bei der übergeordneten Verkehrsinfrastruktur, bedingt durch die Engpasssituationen mit negativen Folgen für den Verkehrsfluss, die fehlende Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sowie die negativen Auswirkungen auf die Siedlungsqualität. Die Behebung dieser Schwachstelle bzw. die Entlastung des Dorfkerns von Sta. Maria vom Durchgangsverkehr stellt daher ein prioritäres Ziel der gesamten Region dar, das mit der vorgesehenen Umfahrungslösung umgesetzt werden kann. Gemäss regionaler Strategie soll Sta. Maria zudem als Versorgungsort mit touristischer Ausstattung und kulturellen Institutionen weiterentwickelt und gestärkt werden. Das vorliegende Vorhaben trägt massgebend zur Umsetzung dieser Strategie bei.

Gemäss Handlungsfeldern des regionalen Raumkonzepts ist die Bevölkerung in die Planung grosser Verkehrsinfrastrukturprojekte miteinzubeziehen und Mitsprache und Mitwirkung sicherzustellen. Diesem Anliegen konnte mit der Projektorganisation (siehe Kap. 3.2) und dem Prozess (siehe Kap. 3.3) bereits in einer frühen Phase Rechnung getragen werden. Zudem kann während der öffentlichen Auflage des Richtplans jedermann schriftlich Vorschläge und Einwendungen zum Vorhaben einbringen (siehe Kap. 9.2).

Das Vorhaben ist auf das regionale Raumkonzept abgestimmt und trägt zur Umsetzung der regionalen Ziele, Strategien und Handlungsfelder bei.

6.7 Regionaler Naturpark Biosfera Val Müstair

Der Perimeter für die Richtplananpassung ist – wie das gesamte Gebiet der Gemeinde Val Müstair – Teil eines Regionalen Naturparks gemäss Art. 23g NHG. Regionale Naturparks sind grössere, teilweise besiedelte Gebiete, welche sich durch ihre natur- und kulturlandschaftlichen Eigenschaften besonders auszeichnen und dessen Bauten und Anlagen sich in das Landschafts- und Ortsbild einfügen. Gemäss NHG sollen in einem regionalen Naturpark u. a. die Qualität von Natur und Landschaft erhalten und aufgewertet und die nachhaltig betriebene Wirtschaft gestärkt werden (Art. 23g Abs. 2 NHG). Der Parkperimeter und die strategischen Ziele der Biosfera Val Müstair sind in der Richtplanung festgelegt (Objekt 10.LR.01).

Im Rahmen der vorgenommenen Variantenevaluation (TBA 2022) wurde ein Vertreter der Biosfera Val Müstair ebenfalls miteinbezogen und der Frage der Einordnung des Bauwerks in die Landschaft ein grosses Gewicht eingeräumt. Den hohen Ansprüchen an die landschaftliche Eingliederung konnte mit dem Variantenentscheid Rechnung getragen werden.

6.8 Kantonaler Sachplan Veloverkehr

Der im Juli 2019 von der Regierung genehmigte und im Jahr 2024 revidierte Sachplan Velo ist eine vom Kanton erarbeitete Planungsgrundlage zur Förderung des Velos als umweltfreundliches und effizientes Verkehrsmittel für den Alltags- und Freizeitverkehr. Der Sachplan definiert die Grundsätze für die Planung, Projektierung und den Bau der kantonalen Veloverbindungen und -routen, bezeichnet das Velonetz von kantonalen Bedeutung und hält fest, wo sich Schwachstellen befinden und wie diese behoben werden können. Der Sachplan Velo dient daher als planerische Grundlage für den regionalen Richtplan, kann jedoch aufgrund von Festlegungen und Anpassungen von Richt- oder Nutzungsplanungen auch angepasst werden. Der Sachplan wird zudem periodisch und in Koordination mit den regionalen Richtplänen durch die Fachstelle Langsamverkehr des Tiefbauamts überprüft und angepasst.

Mit der Verkehrsentlastung von Sta. Maria kann auch die lineare Schwachstelle Nr. L233 gemäss kantonaalem Sachplan Velo behoben oder zumindest erheblich entschärft werden und den Zielen gemäss Sachplan entsprochen werden (siehe Kap. 2.8). Die Abstimmung mit dem kantonalen Sachplan Veloverkehr ist gewährleistet.

6.9 Wildtierkorridor von regionaler Bedeutung

Korridore von regionaler Bedeutung sind wichtig für die Vernetzung von Wildtierlebensräumen innerhalb einzelner Regionen. Sie umfassen wichtige und schützenswerte Landschaftsräume, denen im Hinblick auf den zunehmenden Siedlungsdruck und andere menschliche Nutzungsansprüche eine besondere Funktion zukommt. Gemäss Handlungsanweisung des Richtplans sorgt der Kanton in Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden für die Durchlässigkeit der Wildtierkorridore. Im Rahmen von Planung, Erneuerung und Sanierung von Verkehrsanlagen werden die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Bewegungsachsen der Wildtiere berücksichtigt.

Zwischen Valchava und Sta. Maria verläuft ein Wildtierkorridor. Dieser ist im kantonalen Richtplan als Korridor von regionaler Bedeutung (Objekt GR 33; siehe Abb. 19) festgelegt. Der Zustand des Korridors ist gemäss den objektspezifischen Festlegungen beeinträchtigt (siehe kantonaler Richtplan, Kapitel 3.8.3).

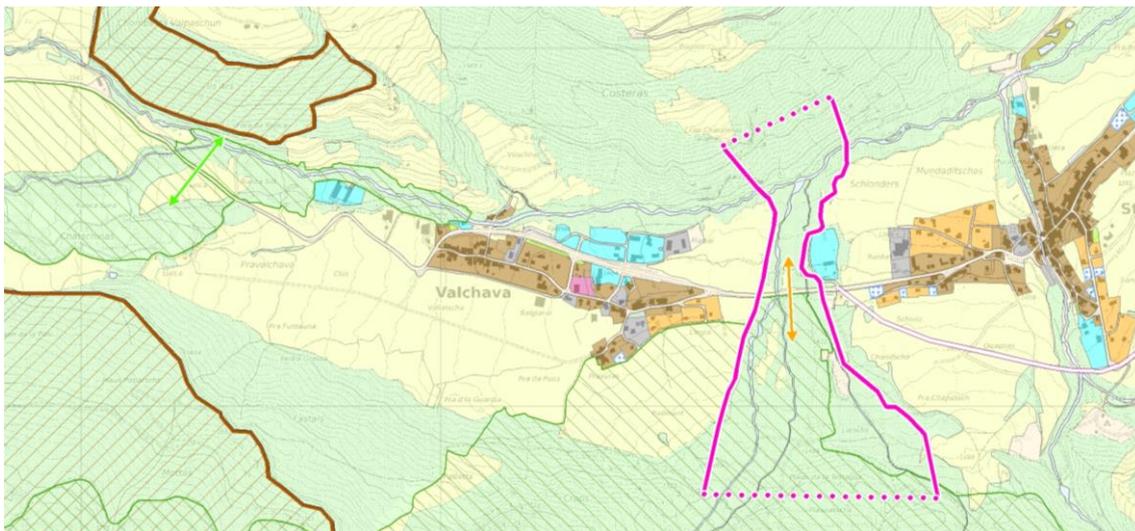


Abb. 19: Wildtierkorridor von regionaler Bedeutung GR 33 (Auszug erläuternder Bericht zur Richtplananpassung im Bereich Landschaft, Kap. 3.8 vom 18. Juli 2019). Hinweis: In der Abbildung ist noch die alte Südumfahrung abgebildet

Gemäss Einschätzung des kantonalen Amtes für Jagd und Fischerei ist aufgrund des aktuellen Planungsstands nicht davon auszugehen, dass das Vorhaben den Wildtierkorridor tangiert. Die Frage der möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf den Wildtierkorridor GR 33 ist im Rahmen der Umweltberichterstattung zu vertiefen. Gestützt auf die Handlungsanweisungen des Richtplans ist zu prüfen, ob sich Synergien zwischen dem Umfahrungsprojekt und der erforderlichen Verbesserung des Wildtierkorridors ergeben.

7 Interessenabwägung

7.1 Vorbehalt bezüglich Ergebnis der Begutachtung

Wie in Kap. 6.4 dargelegt, bestehen im Zusammenhang mit der von ENHK und EKD durchgeführten Begutachtung grundlegende, methodisch und materiell begründete Vorbehalte. Im Rahmen des Richtplanverfahrens nach Art. 10 und 11 RPV besteht für die Kommissionen die Möglichkeit, ein angepasstes Gutachten zu verfassen. Der Fokus sollte dabei auf die im Richtplan festgelegte Bestvariante V2.5 und nicht auf die weiteren, bereits im Rahmen der konzeptionellen Phase (mit Ausnahme der Variante V1.5) von der Begleitgruppe verworfenen Varianten gelegt werden.

Die nachfolgende, gestützt auf Art. 6 Abs. 2 NHG durchgeführte Interessenabwägung basiert auf der Prämisse, dass die Kommissionen auch nach nochmaliger Überprüfung im Rahmen der Vorprüfung davon ausgehen, dass die Umfahrungsvariante V2.5 zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Ortsbilds von Sta. Maria führt. Sollte die Kommissionen indes zu einem davon abweichenden Schluss kommen, so erübrigt sich eine Interessenabwägung nach Art. 6 Abs. 2 NHG.

7.2 Zulässigkeit einer Interessenabwägung gemäss Art. 6 Abs. 2 NHG

Gemäss Gutachten der ENHK und der EKD vom 20. Februar 2023 führen sämtliche Varianten zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Ortsbilds von Sta. Maria. Die Umfahrungsvariante V2.5 steht somit im Widerspruch zur geforderten «ungeschmälerter Erhaltung» des ISOS-Objekts. Gemäss Art. 6 Abs. 2 NHG darf ein Abweichen von der ungeschmälerter Erhaltung im Sinne der Inventare bei Erfüllung einer Bundesaufgabe nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen.

Bei vorliegendem Strassenausbau handelt sich um eine kantonale Strassenplanung, welche aber materiell eine Bundesaufgabe darstellt (siehe Kap. 6.4.1).

Wie in vorliegendem Bericht aufgezeigt wird, genügt der durch Sta. Maria verlaufende Strassenabschnitt den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit bei weitem nicht mehr. Im Bereich der Ortsdurchfahrt kommt es vermehrt zu Unfällen. Der Engpass des Dorfkerns von Sta. Maria beeinträchtigt zudem die Leistungsfähigkeit der Ofenbergstrasse, welche Bestandteil einer für den grenzüberschreitenden privaten und öffentlichen Verkehr wichtigen West-Ost-Verbindung bildet und von nationaler Bedeutung ist, erheblich. Aufgrund des zentralen Interesses an der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit dieser Verbindung für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr sowie die Blaulichtorganisationen und aufgrund der Tatsache, dass die diesbezügliche akute Schwachstelle mit der Umfahrung gänzlich behoben werden können, kann auch ein nationales Interesse an der Realisierung des Vorhabens selbst begründet werden. Es besteht ein nationales Eingriffsinteresse im Sinne von Artikel 6 Absatz 2 NHG (siehe auch Kap 2).

Dem nationalen Interesse an der ungeschmälerter Erhaltung des ISOS-Objekts 2202 steht somit ein gleichwertiges Interesse an der Realisierung einer Umfahrung gegenüber. Folglich darf eine Interessenabwägung gemäss Art. 6 Abs. 2 NHG vorgenommen werden und ein Abweichen vom Gebot der ungeschmälerter Erhaltung im Sinne des ISOS-Objekts in Erwägung gezogen werden. Dabei sind das Eingriffsinteresse der Verkehrssicherheit sowie der Leistungsfähigkeit und das Schutzinteresse an der Erhaltung des besagten Schutzobjekts gegeneinander abzuwägen.

7.3 Prüfung von Alternativen und Varianten

Die vorgesehene Umfahrungslösung ist das Ergebnis eines umfassenden, mehrstufigen Evaluationsprozesses unter Berücksichtigung aller auf konzeptioneller Stufe relevanten Umweltbereiche. Es wurden alle denkbaren Varianten sowie Alternativen zu einer baulichen Lösung geprüft (siehe Kap. 3). Mit der vorgesehenen Umfahrungslösung wurde die in Bezug auf Landschafts- und Ortsbild schonendste Variante weiterverfolgt, welche gleichzeitig die Verkehrssituation im Dorf in allen Belangen erheblich verbessert (Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Kapazität) und zu einer massiven Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität im Dorfkern führt. Aufgrund der Stellungnahme von ENHK/EKD wurde die Möglichkeit einer Lichtsignalanlage ebenso wie eine grossräumige bergmännische Umfahrung vertieft geprüft. Diese Varianten haben sich als nicht geeignet bzw. als nicht realisierbar herausgestellt.

Zusammengefasst ist festzustellen, dass der Kanton eine inhaltlich fundierte, alle denkbaren Varianten umfassende Evaluation vorgenommen hat und nachvollziehbar begründet hat, weshalb keine der geprüften Varianten ebenso geeignet ist wie die nun vorgesehene Umfahrungslösung. Der Kanton ist somit der Pflicht nach einer Prüfung von Varianten und Alternativen eindeutig nachgekommen. Die Standortgebundenheit der vorgesehenen Umfahrung kann somit als gegeben erachtet werden.

7.4 Durchführung der Interessenabwägung

7.4.1 Vorgehen

Die Interessenabwägung erfolgt gestützt auf Art. 3 RPV. Demnach sind zunächst sämtliche vom Vorhaben betroffenen Interessen zu ermitteln und zu gewichten. Anschliessend sind die ermittelten und gewichteten Interessen im Entscheid zu berücksichtigen. Geboten ist nach Rechtsprechung eine umfassende und gesamthafte Interessenabwägung, d. h. sämtliche öffentliche und private Interessen sind möglichst gleichzeitig zu berücksichtigen mit dem Ziel, ein gesamthaft sinnvolles Ergebnis zu erzielen.

Das Vorgehen in der Interessenabwägung ist dreistufig:

1. Ermittlung der betroffenen Interessen (gemäss Art. 3 Abs. 1 lit. a RPV)
2. Beurteilung der ermittelten Interessen (gemäss Art. 3 Abs. 1 lit. b RPV)
3. Abwägung der Interessen (gemäss Art. 3 Abs. 1 lit. a RPV)

7.4.2 Ermittlung und Beurteilung der Interessen

	betroffene Interessen	Grundlage	Bedeutung	Bewertung der Interessen
A	Erhalten und Fördern der Siedlungs- und Wohnqualität (öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) Ziele und Planungsgrundsätze der Raumplanung	national	Gemäss Zielen der Raumplanung sind die Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten. Insbesondere sind Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterung möglichst zu verschonen (Art. 3 Abs. 3 lit. b RPG). Lärm, Luftverschmutzung und Erschütterungen entlang der Strassendurchfahrt und im historischen Ortskern nehmen nach Inbetriebnahme der Umfahrung massiv ab. Die Bewohner und Gäste von Sta. Maria erfahren eine signifikante Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.
B	Verbessern der Verkehrssicherheit im Ortskern (öffentliches Interesse)	Strassenverkehrsgesetz (SVG) Sicherheit der Strasseninfrastruktur Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG)	national	Gemäss SVG ist bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastrukturen den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung zu tragen (Art. 6a SVG). Die Siedlungen sind zudem nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten (siehe Zeile A). Weiter sind die Kantonsstrassen u. a. nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit und Sicherheit zu projektieren, zu bauen und zu unterhalten (Art. 2 StrG). Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger und Radfahrer sowie von Menschen mit einer Behinderung sind zudem im Einvernehmen mit den betroffenen Gemeinden angemessen zu berücksichtigen (Art. 15 Abs. 2 StrG). Die Verkehrssicherheit – allen voran die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer entlang der Strassendurchfahrt und im historischen Ortskern – wird massgeblich verbessert. Das Risiko von Unfällen mit Personenschäden, wie sie in den vergangenen Jahren mehrfach vorkamen, wird dadurch reduziert. Die Entschärfung der gefährlichen Situation im Ortskern kommt insbesondere auch Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen zugute.
C	Schützen der Menschen vor schädlichem und lästigem Lärm (öffentliches Interesse)	Lärmschutz-Verordnung (LSV) Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)	national	Gemäss Zielen der Raumplanung sind die Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten. Insbesondere sind Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Lärm möglichst zu verschonen (siehe Zeile A). Einzelheiten sind in der Lärmschutzverordnung geregelt. Mit Inbetriebnahme der neuen Umfahrungsstrasse und der flankierenden Massnahmen im Bereich des Ortskerns, wo der Immissionsgrenzwert für Lärm gemäss LSV an vielen Stellen überschritten wird, verändern sich auch die Lärmimmissionen in Sta. Maria. Entlang der heutigen Hauptverkehrsachse wird sich die Lärmsituation deutlich entspannen. Mit dem Verkehr verlagern sich auch der Verkehrslärm bzw. die Verkehrsemissionen, wobei die Untertunnelung auch in Bezug auf den Lärmschutz grosse Vorteile gegenüber oberirdischen Umfahrungsvariante aufweist. Die an die geplante Umfahrungsstrasse angrenzenden Wohnhäu-

	betroffene Interessen	Grundlage	Bedeutung	Bewertung der Interessen
				<p>ser und Einrichtungen im Quartier Mundaditschas werden künftig stärker vom Verkehrslärm betroffen sein als bisher. Die nach Süden ausgerichteten Sitzplätze und Balkone dieser Wohnhäuser sind jedoch vor dem Verkehrslärm abgeschirmt und das Verkehrsaufkommen in der Nacht sehr gering, so dass die Auswirkungen auf die Wohnqualität vertretbar sind. Im Gegensatz zu den Bewohnern der an die Umfahrungsstrasse angrenzenden Gebäude profitiert ein grosser Teil der Ortsansässigen, namentlich die Bewohner von Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrt, von der Umfahrungslösung. Sie werden künftig mit weit weniger Verkehrslärm und -emissionen konfrontiert sein und eine starke Aufwertung der Wohnqualität erfahren.</p> <p>Lärmemissionen einer neuen ortsfesten Anlage müssen, soweit dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist, begrenzt werden. Des Weiteren dürfen die von der Anlage allein erzeugten Lärmmissionen die Planungswerte nicht überschreiten (Art. 7 Abs. 1 LSV). Die Beurteilung anhand der Belastungsgrenzwerte der Aussenlärmmissionen, ausgehend von ortsfesten Anlagen, obliegt der Vollzugsbehörde. Im Rahmen der Projektierung ist daher zu prüfen, ob Lärmschutzmassnahmen erforderlich sind, um die Wohnhäuser im Gebiet Mundaditschas vor störendem Lärm zu schützen.</p>
D	<p>Schützen der Menschen vor schädlichen oder lästigen Luftverunreinigungen (öffentliches Interesse)</p>	<p>Luftreinhalte-Verordnung (LRV) Vorsorgliche Emissionsbegrenzung bei Verkehrsanlagen Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)</p>	national	<p>Gemäss Zielen der Raumplanung sind die Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten. Insbesondere sind Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung möglichst zu verschonen (siehe Zeile A). Einzelheiten sind in der Luftreinhalte-Verordnung geregelt.</p> <p>Analog der Situation bezüglich Lärmschutz (siehe Zeile C) verändern sich auch die vom Verkehr verursachten Emissionen mit der Umfahrung. Aufgrund des verbesserten Verkehrsflusses ist davon auszugehen, dass insgesamt weniger Emissionen ausgestossen werden. Zudem werden im Ortskern, wo sich viele Menschen aufhalten, künftig deutlich weniger Emissionen ausgestossen und sich die Luftqualität verbessern.</p> <p>Bei Verkehrsanlagen ordnet die Behörde alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen an, mit denen die vom Verkehr verursachten Emissionen begrenzt werden können.</p>
E	<p>Gewährleisten sicherer Fusswege für die Fussgänger (öffentliches Interesse)</p>	<p>Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)</p>	national	<p>Die Kantone sorgen gemäss FWG dafür, dass Fusswege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden, diese Wege frei und möglichst gefahrlos begangen werden können und der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist.</p> <p>Die für Fussgänger wichtige, heute jedoch gefährliche Fusswegverbindung entlang der Hauptstrasse kann nach Inbetriebnahme der</p>

	betroffene Interessen	Grundlage	Bedeutung	Bewertung der Interessen
				Umfahrung sicherer gestaltet werden. Die Sicherheit für Fussgänger kann entscheidend verbessert werden und die Qualität und Durchlässigkeit des Fussverkehrs massiv verbessert werden. Auch die Schulwege werden dadurch besser geschützt.
F	Gewährleisten der Sicherheit von Velowegen (öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über Velowege (VWG) Planungsgrundsätze für die Planung von Velowegnetzen Kantonaler Sachplan Veloverkehr	national	Gemäss VWG haben die für die Planung der Velowegnetze zuständigen Behörden im Grundsatz dafür zu sorgen, dass die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird (Art. 6 VWG). Mit der Umfahrung wird die auf der Kantonsstrasse führende Veloverbindung für den Alltagsverkehr sicherer. Die Schwachstelle gemäss kantonalem Sachplan Velo kann behoben werden. Die Qualität des Veloverkehrs wird stark verbessert.
G	Fördern des öffentlichen Verkehrs (öffentliches Interesse)	Verfassung des Kantons Graubünden	kantonal	Gemäss Verfassung des Kantons Graubünden fördern Kanton und Gemeinden den öffentlichen Verkehr. Die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs – namentlich der Postautokurse zwischen Zernez und Mals – wird mit Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse verbessert. Der öffentliche Verkehr wird weniger anfällig für Verspätungen. Die Sicherheit im Zusammenhang mit dem Ein- und Ausstieg der Fahrgäste im Ortskern von Sta. Maria wird ebenfalls verbessert. Die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr in und rund um Sta. Maria werden dadurch insgesamt verbessert.
H	Förderung effizienter Erschliessung peripher gelegener Gebiete Punktuelle Stärkung der Erschliessung für die peripheren regionalen und touristischen Zentren Sicherstellen Verkehrsfluss auf Kantonsstrasse (öffentliches Interesse)	Sachplan Verkehr «Mobilität und Raum 2050» Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG)	national kantonal	Gemäss Sachplan Verkehr ist die Erschliessung für die regionalen und touristischen Zentren in den Regionen abseits der Agglomerationen punktuell zu stärken. Die Erschliessungsgüte in den übrigen, meist peripher gelegenen Regionen wie auch der benachbarten Regionen in Österreich und Italien (Erreichbarkeit Grenzgänger und ausländische Touristen) ist grundsätzlich zu halten. Kantonsstrassen sind gemäss Art. 15 StrG grundsätzlich verkehrsorientiert. Mit der Umfahrung kann der Durchgangsverkehr auf die neue Umfahrungsstrasse geleitet werden. Der Verkehrsfluss auf der West–Ost–Achse wird stark verbessert und die Reisezeit dadurch deutlich reduziert. Stausituationen auf Hauptstrassen können stark reduziert werden. Die verkehrliche Schwachstelle im kantonalen Hauptstrassennetz wird behoben. Blaulichtorganisationen erreichen rascher ihren Einsatzort. Die Verkehrslösung trägt damit zur gemäss Sachplan Verkehr angestrebten Förderung der effizienten Erschliessung bei, von welcher der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr profitieren. Die Erschliessungsgüte kann auch in Bezug auf die Verbindung in

	betroffene Interessen	Grundlage	Bedeutung	Bewertung der Interessen
				das nahe Ausland, welche für die Aufrechterhaltung des Personen- und Warenverkehrs zwischen der Schweiz und Südtirol unabdingbar ist, verbessert werden kann.
I	Erhalten des Kulturlands, insbesondere der Fruchtfolgeflächen (öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) Ziele und Planungsgrundsätze der Raumplanung Sachplan Fruchtfolgeflächen	national	Gemäss Planungsgrundsätzen der Raumplanung sollen der Landwirtschaft genügende Flächen geeigneten Kulturlandes, insbesondere Fruchtfolgeflächen, erhalten bleiben. Das vorgesehene, aus der umfassenden Varianteevaluation hervorgehenden Umfahrungskonzept ist darauf ausgerichtet, dass der Kulturlandverbrauch minimiert wird. Dennoch wird der Bau der Umfahrung zu einem dauerhaften Verlust von Kulturland im Umfang von ca. 1 ha führen. Die Fruchtfolgeflächen können innerhalb der Region kompensiert werden; das kantonale Kontingent von 6300 ha wird nicht unterschritten. Der Verlust der landwirtschaftlichen Nutzfläche geht jedoch zulasten der Bewirtschafter, welche geeignetes Kulturland verlieren und dadurch einen Ertragsverlust in Kauf nehmen müssen.
J	Schonen der Landschaft (öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) Ziele und Planungsgrundsätze der Raumplanung Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) Bundesverfassung (BV)	national	Der Bund nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes. Er schont Landschaften und Ortsbilder (...) und erhält sie ungeschmälert, wenn das öffentliche Interesse es gebietet (Art. 78 BV). Gemäss Zielen und Planungsgrundsätzen der Raumplanung sind die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu schützen (Art. 1 Abs. 2 lit. a RPG) und die Landschaft ist zu schonen (Art. 3 Abs. 2 RPG). Zudem sind das heimatliche Landschafts- und Ortsbild zu schonen, zu schützen sowie ihre Erhaltung und Pflege zu fördern (Art. 1 NHG). Das Umfahrungswerk wirkt sich unweigerlich auf die Landschaft aus, welche jedoch weder einem Landschaftsinventar noch einer kommunalen Landschaftsschutzzone angehört. Die vorgesehene Umfahrungslösung gehört jedoch zu einer in Bezug auf die Auswirkungen auf das Landschaftsbild schonendsten Varianten. Mit der vorgesehenen Umfahrungslösung kann den hohen Anforderungen an eine sorgfältige Einordnung des Bauwerks in die sensible landschaftliche Umgebung Rechnung getragen werden.
K	Ungeschmälertes Erhalt des Ortsbilds von nationaler Bedeutung (öffentliches Interesse)	Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) Ziele und Planungsgrundsätze der Raumplanung	national	Gemäss Bundesverfassung ist der Bund dafür zuständig, sein Kulturerbe zu schonen und zu erhalten. Der Bund nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf die Anliegen des Natur- und Heimatschutzes. Er schont Landschaften und Ortsbilder (...) und erhält sie ungeschmälert, wenn das öffentliche Interesse es gebietet (Art. 78 BV). Der Bund sowie die Kantone sorgen bei der Erfüllung der Bundesaufgaben dafür, dass das

	betroffene Interessen	Grundlage	Bedeutung	Bewertung der Interessen
		<p>Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG)</p> <p>Bundesverfassung (BV)</p>		<p>heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben (Art. 3 NHG).</p> <p>Der Bundesrat erstellt gemäss Anhörung der Kantone Inventare von Objekten von nationaler Bedeutung. Durch die Aufnahme eines Objektes von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes wird dargetan, dass es in besonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient (Art. 6 Abs. 1 NHG).</p> <p>Die Auswirkungen der Umfahrung auf das Ortsbildobjekt von nationaler Bedeutung werden gegensätzlich beurteilt. ENHK/EKD beurteilen das Vorhaben als eine «schwerwiegenden Beeinträchtigung» der ISOS-Schutzziele, während aus Sicht des Kantons die Vorteile der Umfahrung für das Objekt deutlich überwiegen, während die negativen Auswirkungen vertretbar sind (siehe Kap. 6.4).</p> <p>Die vorgesehene Umfahrungslösung gehört in Bezug auf die Auswirkungen auf das Ortsbild schonendsten Varianten. Mit der vorgesehenen Umfahrungslösung kann den hohen Anforderungen an die sorgfältige Einordnung des Bauwerks in die sensible landschaftliche Rechnung getragen werden. Die Strassendurchfahrt und der historische Ortskern werden aufgewertet und es werden mehr Möglichkeiten für die Nutzung des öffentlichen Raums geschaffen (Aussensitzplätze; Beispielung des öffentlichen Raums im Rahmen von Anlässen wie Chalandamarz). Die Erlebbarkeit des historischen Ortsbilds innerhalb des gebauten Bestands (in Bezug auf die räumliche, funktionale und gestalterische Beziehung der Bauten und Aussenräume) wird gesamthaft verbessert.</p> <p>Kurze Abschnitte der Umfahrungsstrasse kommen an den Rand der umgebenden Wieslandschaft zu liegen (Ortsbildteile gemäss ISOS-Inventar), tangieren jedoch die Schutzziele der Wieslandschaft nach Ansicht des Kantons nicht oder höchstens in untergeordnetem Rahmen. Zudem besteht gewichtiges Optimierungspotenzial hinsichtlich der Auswirkungen auf Ortsbild und Landschaft.</p>
L	<p>Stärkung von Sta. Maria als Versorgungs- und Tourismusort</p> <p>(öffentliches Interesse)</p>	<p>Regionales Raumkonzept Engiadina Bassa/Val Müstair</p>	<p>regional</p>	<p>Die Behebung dieser Schwachstelle bzw. die Entlastung des Dorfkerns von Sta. Maria vom Durchgangsverkehr stellt gemäss Raumkonzept Engiadina Bassa/Val Müstair ein prioritäres Ziel der Region dar, das mit der vorgesehenen Umfahrungslösung umgesetzt werden kann. Gemäss regionaler Strategie soll Sta. Maria zudem als Versorgungsort mit touristischer Ausstattung und kulturellen Institutionen weiterentwickelt und gestärkt werden.</p>

	betroffene Interessen	Grundlage	Bedeutung	Bewertung der Interessen
				<p>Durch die Verkehrsentlastung und gezielte Aufwertung des verkehrsberuhigten Strassenraums kann eine angenehme Umgebung für Anwohner und Gäste geschaffen werden. Dies trägt nicht nur zur Verschönerung des Strassenraums bei, sondern fördert auch soziale Interaktionen und stärkt das Gemeinschaftsgefühl und wertet Sta. Maria auch als Versorgungs- und Tourismusort auf. In diesem Zusammenhang besteht auch für die Beherbergungs- und Gastbetriebe oder weitere Dienstleistungs- und Versorgungsbetriebe die Möglichkeit, die verbesserte Situation im Ortskern zu ihren Gunsten zu nutzen.</p> <p>Das vorgesehene Konzept für die Verkehrsentlastung von Sta. Maria trägt massgebend zur gemäss regionalem Raumkonzept angestrebten gesamthaften Stärkung von Sta. Maria als Versorgungs- und Tourismusort bei.</p>
M	Gewährleistung der Eigentumsrechte (privates Interesse)	Bundesverfassung (BV)	-	<p>Gemäss Bundesverfassung ist das Eigentum gewährleistet. Enteignungen und Eigentumsbeschränkungen, die einer Enteignung gleichkommen, werden voll entschädigt (Art. 26 BV).</p> <p>Verschiedene private Grundeigentümer (nebst der Gemeinde) müssen Land für den Bau der Umfahrungsstrasse an den Kanton abtreten. Sie werden davon entsprechend den einschlägigen kantonalen Richtlinien entschädigt.</p> <p>Die Eigentümer von Bauten entlang der Ortsdurchfahrt dürfen von einer Wertsteigerung ihrer Immobilien ausgehen, da die Lage im Dorfkern durch die gesamthafte Aufwertung und Attraktivitätssteigerung sich nunmehr als Vorteil erweist. Zudem nehmen die durch den Strassenverkehr verursachten mechanischen und schadstoffbedingten Schäden an Gebäuden und Fassaden ab, welche zulasten der öffentlichen und privaten Eigentümer geht. Investitionen in die Gestaltung des öffentlichen Strassenraums und in die Erneuerung von Fassaden und bauliche Substanz der Bauten entlang der Strassendurchfahrt werden möglich.</p>

7.4.3 Abwägung der Interessen

Die Verkehrslösung führt dazu, dass künftig deutlich weniger Verkehr durch den engen Dorfkern von Sta. Maria fliesst. Die Umleitung des Verkehrs auf die Umfahrungsstrasse führt im Dorfkern zu einer verbesserten Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (siehe Interessen B, E, F) und zu weniger Lärm, Luftverschmutzung und Erschütterungen (C, D). Bewohner und Gäste von Sta. Maria erfahren dadurch eine signifikante Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität (A). Die Strassendurchfahrt und der historische Ortskern werden gesamthaft aufgewertet und es werden mehr Möglichkeiten für die Nutzung des öffentlichen Raums geschaffen. Die Erlebbarkeit des historischen Ortsbilds innerhalb des gebauten Bestands wird erheblich verbessert (K). Gleichzeitig profitiert der

öffentliche Verkehr (G). Sta. Maria wird dadurch in der Gesamtheit als Wohn-, Versorgungs- und Tourismusort nachhaltig gestärkt (L). Die Verkehrslösung trägt massgeblich zum Wohlergehen der Bewohnerinnen und Bewohner von Sta. Maria, die seit Jahrzehnten unter der Verkehrssituation leiden, bei.

Der Durchgangsverkehr wird auf die neue Umfahrungsstrasse geleitet und der Verkehrsfluss auf der West–Ost–Achse stark verbessert. Die verkehrliche Schwachstelle im kantonalen Hauptstrassennetz wird behoben und die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrasse massgeblich verbessert. Die Verkehrslösung ermöglicht eine effiziente Erschliessung für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr und eine Stärkung der wichtigen Verbindung ins nahe Ausland (H).

Die für den Bau des Umfahrungswerks erforderlichen Eingriffe in das (äussere) Orts- und Landschaftsbild (J, K) und der verursachte Kulturlandverlust (I) werden vor dem Hintergrund der grossen Vorteile, welche mit der Realisierung des Bauwerks verbunden sind, als zumutbar und verhältnismässig erachtet. Mit der vorgesehenen Umfahrlösung kann dem Ziel der grösstmöglichen Schonung der Landschaft und des Ortsbilds Rechnung getragen werden.

Den positiven Auswirkungen des Vorhabens – namentlich dem aus der Umfahrung resultierenden grossen gesellschaftlichen Mehrwert für die verkehrs- und lärmgeplagte Bevölkerung, der signifikanten verkehrlichen Verbesserung entlang der national bedeutsamen Hauptverkehrsachse und den Möglichkeiten zur Stärkung des inneren Ortsbilds bezüglich Substanz, Wahrnehmung und Erlebbarkeit – misst der Kanton ein grösseres Gewicht bei als den negativen Auswirkungen (Kulturlandverlust; Konsum von Fruchtfolgeflächen, schwerwiegende Beeinträchtigung des Ortsbilds gemäss Gutachten der Kommissionen).

Gestützt auf die ermittelten und beurteilten Interessen und in Abwägung aller für und gegen das Vorhaben sprechenden Interessen kommt der Kanton zum Schluss, dass **die öffentlichen Interessen von nationaler, kantonaler und regionaler Bedeutung sowie das private Interesse der Bewohner und Gäste an der Realisierung der Umfahrung höher zu gewichten sind als die öffentlichen und privaten Interessen, die gegen das Vorhaben sprechen.**

8 Umsetzung in die kantonale und regionale Richtplanung

8.1 Kantonaler Richtplan

Die geplante Verkehrsentlastung von Sta. Maria wird gestützt auf die Ausführungen im vorliegenden Bericht wie folgt beurteilt:

- Die vorgesehene Verkehrslösung ist das Ergebnis eines umfassenden und mehrstufigen Evaluationsprozesses und stützt sich auf eine umfassende Variantenevaluation ab. Sie entspricht der Empfehlung der Begleitgruppe und weist ein gutes Kosten–Nutzen–Verhältnis auf.
- Durch die neue Verkehrsführung verlagert sich ein grosser Teil des Verkehrs auf die Umfahrung. Der historische Ortskern 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. Die akute Schwachstelle im Kantonsstrassennetz kann behoben werden.
- Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Funktionsfähigkeit der Ofenbergstrasse als Bestandteil einer für den Privatverkehr und öffentlichen Verkehr bedeutsamen länderübergreifenden West-Ost-Verbindung ist von nationalem Interesse. Aus diesem Grund kann auch für das Umfahrungsprojekt selbst ein nationales Interesse begründet werden.
- Die Interessen an der Realisierung der Umfahrung überwiegen aus Sicht des Kantons deutlich dem Interesse an der ungeschmälernten Erhaltung des Ortsbilds von nationaler Bedeutung. Dies auch deshalb, weil die involvierten Behörden die fachliche Herleitung der ENHK und EKD nicht teilen und im Gegensatz zu den Kommission davon überzeugt sind, dass die positiven Auswirkungen der Umfahrung auf das ISOS-Objekt die negativen Effekte deutlich überwiegen und dem Schonungsgebot zugleich gebührend Rechnung getragen wird.
- Aus umweltrechtlicher Sicht bestehen keine Ausschlussgründe für das Vorhaben. Aus dem Vorhaben ergeben sich höchstens geringfügige Konflikte mit weiteren raumwirksamen Tätigkeiten und Vorhaben von Bund und Kanton. Das Vorhaben ist mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen abgestimmt. Offene Fragen können im Rahmen des Folgeverfahrens geklärt werden.
- Im Rahmen der Ausarbeitung des Umfahrungsprojekts bestehen nach Auffassung der kantonalen Fachstellen und des Begleitgremiums noch gewichtige Optimierungsmöglichkeiten hinsichtlich der Eingriffe in Landschaft und Ortsbild. Diesem Optimierungspotenzial ist in den Folgeverfahren entsprechend grosses Gewicht einzuräumen.

Aufgrund dieses Sachverhalts wird das Vorhaben «Verkehrsentlastung Sta. Maria» im kantonalen und regionalen Richtplan mit Koordinationsstand «Festsetzung» und Objektnummer 10.TS.01 festgelegt. Die Festsetzung erfolgt mit Hinweisen bzw. Festlegungen

- zur Kompensation der Fruchtfolgeflächen im Rahmen des Auflageprojekts,
- zur Sicherung und Umsetzung von flankierenden Massnahmen der Verkehrsberuhigung im Bereich der heutigen Ortsdurchfahrt,
- zur Durchführung qualitätssichernder Verfahren für die architektonische Gestaltung der Portalbereiche,

- zur Sicherstellung einer optimalen Gestaltung und landschaftlichen Einbettung der Entlastungsstrasse,
- zur Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten bezüglich der Standorte der Tunnelportale Optimierung sowie
- zur Abstimmung mit dem Wildtierkorridor GR33.

Die Richtplankarte und die Objektliste als die behördenverbindlichen Bestandteile des Richtplans werden entsprechend angepasst. Die bisher im Koordinationsstand «Zwischenergebnis» festgelegte oberirdische Variante Süd wird gestrichen.

8.2 Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan der Region Engiadina Bassa Val Müstair wird parallel angepasst.

9 Planungsverfahren und Mitwirkung

9.1 Vorprüfung

Gestützt auf Art. 10 Abs. 3 RPV wird die Anpassung des kantonalen Richtplans im Bereich Strassenverkehr im Juni 2024 dem Bundesamt für Raumentwicklung zur Vorprüfung eingereicht.

Das Bundesamt für Raumentwicklung wird ersucht, im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens auch die ENHK und die EKD anzuhören.

9.2 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.

9.3 Koordination der Verfahren

Das Auflageprojekt wird erst gestützt auf die vom Bund genehmigte Richtplananpassung erarbeitet. Ein genehmigter Richtplaneintrag gewährt die erforderliche Planungssicherheit für das nachgelagerte Verfahren. Etwaige Auflagen und Empfehlungen, welche sich aus der Bundesgenehmigung ergeben, können im Rahmen der Projekterarbeitung berücksichtigt werden.

Quellen und Grundlagen

Richt- und Sachplanung

- Kantonaler Richtplan Graubünden
- Sachplan Fruchtfolgeflächen
- Sachplan Verkehr
- Kantonaler Sachplan Velo

Gesetze und Verordnungen

- Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV)
- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG)
- Verordnung über die Pärke von nationaler Bedeutung (Pärkeverordnung, Päv)
- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)
- Raumplanungsverordnung (RPV)
- Kantonale Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (KVUVP)
- Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)
- Durchgangsstrassenverordnung
- Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG)
- Strassenverordnung des Kantons Graubünden (StrV)
- Raumplanungsgesetz für den Kanton Graubünden (KRG)
- Raumplanungsverordnung für den Kanton Graubünden (KRVO)

Grundlagen

- Regierung des Kantons Graubünden (2024): Kenntnisnahme Schlussbericht Variantenfindung und Einleitung des Richtplanverfahrens. Protokoll Nr. 342/2024.
- Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission ENHK / Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege EKD (2023): Gutachten der ENHK und der EKD. H28c Ofenbergstrasse, Umfahrung Sta. Maria Val Müstair, Variantenstudium
- Eidgenössisches Departement des Innern EDI (2020): Santa Maria Val Müstair. ISOS-Objekt 2202. Zweite Fassung vom 08.2020.
- Nagel + Steiner GmbH (2023): Santa Maria Val Müstair: Ortsdurchfahrt. Verkehrstechnische Abschätzung der Machbarkeit einer mit Lichtsignal gesteuerten Ortsdurchfahrt.
- Region Engiadina Bassa/Val Müstair (2022): Regionales Raumkonzept. Beschlossen von der Präsidentenkonferenz am 21. Juni 2021.
- Tiefbauamt Graubünden (2024): H28c Ofenbergstrasse Variantenevaluation Umfahrung Sta. Maria. Ergänzender Bericht mit zusätzliche Varianten vom 15. Mai 2024. Bearbeitung durch Metron Verkehrsplanung AG in Zusammenarbeit mit Pini Group SA.
- Tiefbauamt Graubünden (2023): Statistik Passöffnungen. Stand 9.1.2023.
- Tiefbauamt Graubünden (2023): Jahresübersichten der Verkehrsfrequenzen und Zählerstandorte.
- Tiefbauamt Graubünden (2022a): H28c Ofenbergstrasse Variantenevaluation Umfahrung Sta. Maria. Bericht vom 15. Juli 2022 mit Beilagen. Bearbeitung durch Metron Verkehrsplanung AG in Zusammenarbeit mit Caprez Ingenieure AG.
- Tiefbauamt Graubünden (2022b): Variantenfindung und Variantenevaluation bei Verkehrsentlastungsprojekten. Zweite Fassung zur Anwendung beim Verkehrsentlastungsprojekt für die Fraktion Sta. Maria, Gemeinde Val Müstair. Bericht vom 10. September 2021. Bearbeitung durch Peter Marti.

Anhang: aktuelle Luftbildaufnahmen von Sta. Maria



Abb. 20: Ansicht von Süden her auf Dorf und Umgebung von Sta. Maria (September 2023, © Andrea Badrutt).



Abb. 21: Ansicht von Norden her auf Dorf und Umgebung Sta. Maria (September 2023, © Andrea Badrutt).