

An
Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK)
Dr. Heidi Z'graggen, Präsidentin
c/o Bundesamt für Umwelt
3003 Bern

Mit elektronischer Kopie an
Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD)
Dr. Stefan Wülfert, Präsident

Von Dorfbewohnern
aus Sta. Maria im Val Müstair

11. März 2023

Ortsumfahrung Sta. Maria, Val Müstair

Sehr geehrte Frau Z'graggen, sehr geehrter Herr Wülfert
Sehr geehrte Mitglieder der ENHK und EKD

Wir beziehen uns auf das Gutachten Ihrer Kommissionen vom 20. Februar 2023 zur geplanten Umfahrung von Sta. Maria im Val Müstair, welches der Öffentlichkeit in Form einer Zusammenfassung des Tiefbauamtes Graubünden vorliegt¹. Es ist unser Verständnis, dass die ENHK und die EKD (nachstehend “die Kommissionen”) verschiedene vom Kanton Graubünden vorgelegte Varianten der geplanten Ortsumfahrung von Sta. Maria mit Blick auf den Schutz des Ortsbildes, inventarisierte Denkmäler, Bauensembles und Einzelbauten, sowie historischer Verkehrswege begutachtet haben. Die relevanten Schutz- und Erhaltungsziele² wurden dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) sowie dem Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) entnommen. Wir verstehen, dass Ihre Kommissionen keine Interessenabwägungen durchführen und keine Entscheide treffen.

Mit dem vorliegenden Schreiben wollen wir als betroffene Anwohner auf die unhaltbare Verkehrssituation im Dorfkern von Sta. Maria hinweisen. Weiter werden wir Ihnen die Geschichte der geplanten Umfahrungsstrasse aufzeigen, die nach über 25 Jahren einen möglichen Konsens hervorgebracht hat. Im Sinne einer einvernehmlichen und raschen Lösung wenden wir uns schliesslich mit der Frage an Sie, wie die Anliegen der ENHK und EKD sinnvoll eingebunden werden können.

1 Medienmitteilung Tiefbauamt Graubünden, 28. Februar 2023

2 Kriterien nach VISOS Art. 9, Abs. 4 und 5

Wie Ihnen bekannt ist, liegt Sta. Maria direkt an der Hauptstrasse Nr. 28, die das Unterengadin über den Ofenpass mit dem Südtirol verbindet. Mitten im Dorfzentrum zweigt von der Hauptstrasse die Umbrailstrasse ab, die nach Bormio im Veltlin führt. Aufgrund dieser Lage als Strassendorf, ist Sta. Maria äusserst stark vom stetig wachsenden Durchgangsverkehr betroffen. Während die Ofenbergstrasse in den letzten Jahren laufend ausgebaut wurde, blieb Sta. Maria unberücksichtigt und wurde zum Nadelöhr. An mehreren Stellen ist die Strasse so schmal, dass zwei Fahrzeuge nicht kreuzen können. Fahrzeugstaus und chaotische Blockaden sind während der Sommermonate an der Tagesordnung.

Lärm- und Abgasbelastung

In den letzten Jahren wurden an der nächstgelegenen Zählstelle über 800'000 Fahrzeuge pro Jahr gemessen, wobei im Sommer Spitzenwerte von über 5'000 Fahrzeugen pro Tag erreicht wurden. Insbesondere ist auch die starke Zunahme des Schwerverkehrs und der Zahl der Motorradfahrer zu erwähnen. Die negativen Externalitäten dieser Entwicklung, d.h. Lärm, Abgase und Russ, sind für viele Anwohner der Hauptstrasse zu einer gesundheitlichen Belastung geworden. Der Immissionsgrenzwert für Lärm (IGW von 60-65 dB) wird an vielen Stellen überschritten. Teilweise werden sogar Alarmwerte (AW von 70 dB) nach Lärmschutz-Verordnung erreicht³.

Sicherheit

Neben den wachsenden Emissionen des motorisierten Verkehrs ist auch die Verkehrssicherheit als immer problematischer hervorzuheben. Insbesondere im Sommer kommt es immer wieder zu Streifkollisionen mit Fussgängern. Im ganzen Dorfkern gibt es keine Trottoirs. Für gehbehinderte und ältere Menschen ist z.B. der tägliche Einkaufsweg nicht ohne Begleitung zu bewältigen. Für Kinder ist die Dorfstrasse als Schulweg nicht zumutbar. Sie müssen durch die Eltern begleitet werden; eine klare Verletzung des Anspruchs auf einen zumutbaren Schulweg⁴.

Ortsbild, Denkmalschutz und Gebäudeschäden

Gerade aus Sicht der Denkmalpflege müsste auch die Problematik der Gebäudeschäden Anlass zur Sorge bieten. Insbesondere an den Engstellen kommt es durch den Transit- und Ferienverkehr häufig zu Kollisionen.

Ein grosses Gefährdungspotenzial bergen aber auch schleichende Prozesse, z.B. die stetig steigenden Fahrzeuglasten, die den Druck auf die historischen Bauwerke erhöhen oder Feinstaubemissionen (PM10), die zu Verschmutzung und mittelbar zur Korrosion von Bauteilen führen. Eine kantonale Hauptstrasse erfordert auch einen intensiven Winterdienst, dessen mechanische und chemische Effekte (Tausalz) zu Schäden führen. Auch wenn diese verkehrsbedingten Gebäudeschäden gut dokumentiert sind, müssen sie von den Eigentümern in den meisten Fällen selbst bezahlt werden.

Demgegenüber würde die Entlastung vom Durchgangsverkehr die Chance bieten, den kulturellen Wert und die historische Bausubstanz zu erhalten. Die einzigartige Schönheit des Orts wird

3 Interaktive Karte zur Darstellung der Lärmbelastung im Strassenverkehr; Infoblatt Genereller Strassenlärmbelastungskataster; Amt für Natur und Umwelt, Kanton Graubünden

4 Vgl. BV Art. 19 und 62 sowie BFU-Fachdokumentation 2.365 "Schulweg"

zugänglich und sichtbar gemacht. Die Realisierung der Umfahrung wird eine Neugestaltung des Dorfkerns und eine Erneuerung der Infrastruktur möglich machen. Strassenbelag, Entwässerung und Abwasserleitungen müssen dringend saniert werden. Wir sind überzeugt, dass sich private Hausbesitzer mit Investitionen in Fassaden und Vorplätze anschliessen werden. Bei der aktuellen Belastung durch Spritzwasser, Tausalz, Abgase und Russ macht aber eine Sanierung von Fassade, Vorplatz und Drainage wenig Sinn. Ausserdem gibt es oft keinen Platz für Baugerüste. Eine Vernachlässigung vieler historischer Häuser, unsachgemässer Unterhalt und schleichender Zerfall sind die Folge.

Tourismus und Arbeitsplätze

Diverse Studien⁵ haben gezeigt, dass das Val Müstair ideal positioniert ist, die touristisch-attraktive Zielgruppe von Gästen anzusprechen, die naturnahe Erholung, Nachhaltigkeit, Kultur und Ruhe suchen. Eine Positionierung in dieser Nische ist aber mit dem hohen Verkehrsvolumen unvereinbar. Die Dominanz des rollenden Verkehrs im Ortszentrum und dessen hoher Flächenbedarf reduzieren die Attraktivität von Sta. Maria als Destination ausgerechnet für die attraktivste Zielgruppe von Feriengästen.

Privatinitiativen im touristischen und kulturellen Bereich wie die Chasa Parli, die Chasa Jaro oder die Neueröffnung des Gasthauses Piz Umbrail sind vielversprechend. Alle diese privaten Anstrengungen und Investitionen stehen jedoch im Risiko, wenn hunderte Fahrzeuge und Motorräder täglich den Erholungswert für die Gäste eliminieren und deren Sicherheit gefährden. Nicht selten müssen Hoteliers hören, dass Gäste gerne wieder kommen, sobald die Umfahrung Realität geworden ist. **Jahr für Jahr bleibt so die Chance zur Schaffung neuer Arbeitsplätze im Tourismus ungenutzt; und das in einer strukturschwachen Randregion.**

Lebensqualität

Für einheimische Familien ist die Wohnlage im Dorfkern aufgrund der Verkehrslage unattraktiv. Nur wenige sind bereit sich hier niederzulassen. Wohnten in den 50er Jahren noch etwa 20 Familien mit über 60 Kindern zwischen Schweizerhof und Hotel Stelvio, sind es nun nur noch eine Handvoll mit weniger als zehn Kindern. Der Dorfkern entvölkert sich rasant und zahlreiche Häuser stehen dauerhaft leer. Auch die soziale und kulturelle Nutzung des Dorfraums wird durch das wachsende Verkehrsaufkommen verunmöglicht. Der Vergleich mit den Nachbargemeinden, Fuldera, Valchava und Müstair, macht den positiven Einfluss einer Umfahrung deutlich.

Vor dem Hintergrund dieser belegten und quantifizierten Fakten ist klar, dass für Sta. Maria nur eine Umfahrung als Lösung in Frage kommt. Es ist undenkbar, unzeitgemäss und fahrlässig den Verkehr weiterhin mitten durch den Ort zu führen. Sta. Maria fordert nicht mehr als die Lebensqualität welche in den urbanen Gebieten des Mitellandes schon lange als selbstverständlich gilt.

Projektgeschichte

Die Gemeindebevölkerung hat sich in **zwei Volksabstimmungen im August 1997 und im**

5 z.B. "Masterplan Val Müstair", November 2018

Oktober 2013 für eine Umfahrungslösung ausgesprochen; zuletzt mit 83% der Stimmen. Der Kanton Graubünden hat seit dem Ende der 90er Jahre mehrere Umfahrungsprojekte geprüft. Bis 2020 standen hierbei konventionelle Projekte im Vordergrund; d.h. primär die überirdische Streckenführung südlich des Dorfes. Nach einem Urteil des Bundesgerichts bei dem der geplanten Umfahrung Schmitten Süd im Oktober 2019 die Genehmigung verweigert worden war, entschlossen sich die Kantonsbehörden die Grundlagen für das geplante Projekt in Sta. Maria zu überarbeiten. Mit dem Ziel der Festsetzung im Richtplan wurde eine umfassende Interessenabwägung mit Variantenstudium ausgearbeitet⁶.

Eine Gruppe von Anwohnern hat ausserdem im Oktober 2020 den Dialog mit der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL) aufgenommen. In den Gesprächen konnten die Anliegen des Landschaftsschutzes erfolgreich eingegrenzt und präzisiert werden. Es wurden Lösungsmöglichkeiten erarbeitet und in die laufende Variantenevaluation des Kantons eingebracht.

Insgesamt wurde über die letzten drei Jahre ein Konsens erarbeitet für den alle beteiligten Anspruchsgruppen grosse Zugeständnisse gemacht haben: Gemeinde, Gewerbe und Dorfbewohner haben auf eine rasche Lösung verzichtet zugunsten einer komplexeren Variante die mehr Zeit in Anspruch nimmt. Die Kantonsbehörden haben eine kostengünstige, konventionelle Umfahrung verworfen und in einem aufwändigen Verfahren, gemeinsam mit externen Beratern, versucht möglichst alle Ansprüche einzubinden. Natur- und Landschaftsschutz sind bereit für Zugeständnisse, wenn im Gegenzug die bedeutsamsten Gebiete (z.B. die Terrassenlandschaft auf der Südostseite des Dorfes) unangetastet bleiben. **Die zwei Tunnelvarianten (“Nr. 1.5 weiträumig Süd” und “Nr. 2.5 Nord tief”) berücksichtigen bereits weitgehend die Anliegen des Landschafts- und Ortsbildschutzes.** Gegenüber der ursprünglich geplanten konventionellen, überirdischen Umfahrung wurde bereits eine deutliche Verbesserung erreicht.

Weitere Projektoptimierung und Einbindung der ENHK und EKD

Ihre Kommissionen lehnen die vorgelegten Umfahrungsvarianten ab, weil diese zu einer *“schweren Beeinträchtigung des Ortsbilds und historischer Verkehrswege”* führen würden. Ihr Gutachten kommt zum Schluss, dass lediglich die Installation einer Lichtsignalanlage zu empfehlen wäre. Alternativ schlagen Sie eine verlängerte Tunnellösung vor, bei der die Portale ausserhalb des Ortsbildes zu errichten wären.

Wenn wir zunächst den Vorschlag einer Lichtsignalanlage betrachten, so muss mit aller Deutlichkeit auf die spezifische Situation von Sta. Maria hingewiesen werden. Wie eingangs erwähnt, befindet sich die Einmündung der Umbrail-Passstrasse mitten im Ort. Die Hauptstrasse ist in keinsten Weise für die Anforderungen des motorisierten Verkehrs ausgelegt. Die Platzverhältnisse sind eng und Stauraum würde sich nur ausserhalb des Dorfkerns bieten. Es ist offensichtlich, dass ein Lichtsignal zu sehr langen Wartezeiten führen würde, mit stehenden Kolonnen in Wohnquartieren. Eine weitere technische Schwierigkeit stellen die zahlreichen Seitenstrassen und Einfahrten dar. Wie sollen diese in eine Lichtsignalanlage eingebunden werden? Noch wichtiger und offenkundiger jedoch ist, dass ein Lichtsignal das zentrale Problem des

⁶ Vgl. Art. 3 i.V.m. Art. 2 Abs. 1 lit. b Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV, SR 700.1)

wachsenden Verkehrsvolumens in keiner Weise lindern würde. Die Massnahme ist ungeeignet und würde den Verkehr um kein einziges Fahrzeug reduzieren.

Als Alternative zu einer Lichtsignal-Lösung schlagen die ENHK und EKD die Erstellung von Tunnelportalen ausserhalb des Ortsbildes vor. Betrachtet man jedoch die umfangreichen, mit Schutzziel A belegten Gebiete im ISOS-Inventar, wird schnell klar, dass die Gesamtlänge eines Tunnels der diese Auflage erfüllt ggü. der aktuellen Nordvariante mehr als verdoppelt werden müsste. Das Bauwerk käme auf eine Länge von rund 1.3 km.

Es steht ausser Frage, dass Infrastrukturprojekte in der heutigen Zeit den vielschichtigen Anliegen des Umwelt-, Kultur- und Landschaftsschutzes genügen müssen. Aufgrund des hohen kulturellen und landschaftlichen Werts des Münstertals ist klar, dass Projekte nur zurückhaltend und möglichst schonend umgesetzt werden können. Kanton und Gemeinde haben mit dem Verzicht auf eine konventionelle Ortsumfahrung bereits einen grossen Schritt hin zu einer verträglichen Lösung unternommen. Sicher lassen sich die vorgelegten Varianten noch weiter optimieren; z.B. durch eine Absenkung des Strassenprofils welche die Auffälligkeit von Strasse und Tunnelportalen markant reduzieren würde, eine weitere Optimierung der Streckenführung oder Kompensationsmassnahmen.

Um eine Lösung zu finden, werden wir aber auch auf die Konsensbereitschaft Ihrer Kommissionen angewiesen sein. Wir erwarten nicht weniger als Offenheit für lösungsorientierte Gespräche. Ihre Mitarbeit ist kritisch, da Sie als Experten mit den Schutzzielen am besten vertraut sind. **Das ISOS stellt in Sta. Maria eine Fläche von mehr als 175 Fussballfeldern (1.3 km²) unter Schutz;** grösstenteils mit parzellenscharfen Anordnungen. Bei einem derart weitreichenden Partikularanspruch kann es nicht vermessen sein, wenn die betroffene Bevölkerung Konsensbereitschaft einfordert. Vor dem Hintergrund der hohen juristischen Relevanz Ihrer Einschätzung⁷ tragen Ihre Kommissionen auch eine **gesellschaftliche und soziale Verantwortung, die über die administrative Aufgabe hinausgeht.**

Konkret:

- Wie kann eine realistische und finanzierbare Umfahrungsvariante aussehen, die mit dem Ortsbild-/Denkmalschutz in Einklang gebracht werden kann?
- Welche Aspekte sind aus Sicht Ihrer Kommissionen unverzichtbar und in welchen Bereichen besteht Spielraum?
- Welche der vorgelegten Umfahrungsvarianten wäre aus Ihrer Sicht am ehesten mit den Schutzzielen vereinbar?
- Sind Ihnen vergleichbare Situationen bekannt, in denen Lösungen gefunden werden konnten?
- Sind die ENHK und EKD bereit dazu im Rahmen einer Arbeitsgruppe offen und proaktiv nach Lösungen zu suchen?

⁷ Vgl. dazu Karlen, Peter; "Das ISOS – ein übergrosses Gewand für den Ortsbildschutz des Bundes", in Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht, 121. Jahrgang, Nr. 9 (September 2020)

Wir sind überzeugt, dass eine Lösung möglich ist, die auch die Anliegen von ENHK und EKD angemessen einbindet. Es ist aber auch klar, dass diese Lösung nur im Dialog gefunden werden kann.

Abschliessend noch dies:

Mitten in Sta. Maria hat eine Familie vor einigen Jahren ein historisches Stallgebäude in eine Ferienwohnung umgebaut. Einst wurde das Gebäude aus dem 17. Jahrhundert als Vieh-, Pferde- und Hühnerstall genutzt. Nachdem es mit viel Aufwand und im Einklang mit dem Denkmalschutz zu einem Apartment umgebaut wurde, wohnen in der alten Stalla nun Feriengäste. Ohne diese liebevolle Neuinterpretation hätte das historische Gebäude die nächsten Jahrzehnte wohl nicht überdauert.

In unserem Dorf finden sich zahlreiche Beispiele dieser Art. **Die kreative und respektvolle Interpretation des Historischen im Einklang mit den Bedürfnissen der Gegenwart ist der beste Weg die reichhaltige, kulturelle Substanz unseres Dorfes zu erhalten.** Als Reservat hingegen wird Sta. Maria nicht überleben.

In diesem Sinne appellieren wir an Sie, auch mit Blick auf das Kernmandat Ihrer Kommission: geben Sie Sta. Maria den Spielraum, den es braucht und die Chance die es verdient. Es wäre äusserst bitter, wenn man die Gelegenheit die sich mit dem aktuellen Umfahrungsprojekt bietet, ungenutzt verstreichen lassen würden. Wir zählen auf Sie.

Grazia fich.

Beilagen:

23 Unterschriftenblätter (70 Unterschriften)