



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

Chesa Ruppanner / Postfach 119  
7503 Samedan  
Telefon 081 852 30 33  
[www.regio-maloja.ch](http://www.regio-maloja.ch)  
[info@regio-maloja.ch](mailto:info@regio-maloja.ch)

## **Anpassung Regionaler Richtplan**

**Erläuterungen zur Anpassung des regionalen Richtplans  
in den Bereichen Landschaft (L 3.4) und Langsamverkehr (V 6.4)**

11. Dezember 2020

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>3</b>
1.1	Anlass	3
1.2	Bearbeitungsperimeter	3
1.3	Verfahren für die Richtplananpassung	3
<b>2</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>4</b>
2.1	Sachplan Velo	4
2.2	Kantonaler Richtplan	7
2.3	Regionaler Richtplan	7
2.4	Masterplan Langlauf	7
2.5	Konzept «Engadin Arena»	8
<b>3</b>	<b>Wegkonzept</b>	<b>9</b>
3.1	Bedeutung von Alltags- und Freizeitverkehr	9
3.2	Abschnitt Maloja – Sils	9
3.3	Abschnitt Sils - Silvaplana	11
3.4	Gesamtbetrachtung / Fazit	12
<b>4</b>	<b>Umsetzung in die regionale Richtplanung</b>	<b>13</b>
4.1	Formelles	13
4.2	Materielles	13
<b>5</b>	<b>Verfahren</b>	<b>14</b>
5.1	Koordination der Verfahren	14
5.2	Vorprüfung	14
5.3	Öffentliche Auflage	14
<b>6</b>	<b>Quellen und Grundlagen</b>	<b>15</b>

## 1 Einleitung

### 1.1 Anlass

Im Seengebiet zwischen Maloja und Silvaplana sind folgende, für den Langsamverkehr in der Region bedeutende Infrastrukturvorhaben in Planung:

- Der Kanton plant, die Malojastrasse zwischen Sils und Silvaplana auf den Regelquerschnitt auszubauen und mit beidseitigem Radstreifen zu ergänzen (Auflageprojekt liegt vor).
- Die Gemeinden Bregaglia und Sils/Segl planen eine durchgehende Wegverbindung für Radfahrer, Fussgänger und Langläufer auf der Südseite des Silsersees.

Vor dem Hintergrund der geplanten Infrastrukturvorhaben und Netzergänzungen und zwecks Abstimmung mit dem im Jahr 2019 in Kraft getretenen kantonalen Sachplan Velo sowie den regionalen Konzepten «Masterplan Langlauf» und «Engadin Arena» hat die Region Maloja entschieden, das regionale Wegnetz für den Langsamverkehr innerhalb des Bearbeitungsperimeters zu überprüfen und neu festzulegen. Der regionale Richtplan Maloja wird infolgedessen im Bereich Wegkonzept Langsamverkehr (Kap. V 6.4) angepasst.

Als Kompensation für die als Folge eines möglichen Wegbaus auf der Südseite des Silsersees unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft sind bedeutende landschaftliche Aufwertungsmassnahmen vorgesehen. Zwecks Festlegung möglicher Aufwertungsmassnahmen wird der regionale Richtplan auch im Bereich Landschaft (Kap. L 3.4; Aufwertung und Wiederherstellung) angepasst.

Die Anpassung des regionalen Richtplans im Bereich Strassenverkehr (Kap. V 6.2) erfolgt infolge Abstimmung mit der kantonalen Richtplananpassung (Festsetzung Malojastrasse, Abschnitt Silvaplana - Sils). Diesbezüglich wird auf die Erläuterungen zur Anpassung des kantonalen und regionalen Richtplans im Bereich Strassenverkehr verwiesen (siehe Amt für Raumentwicklung / Region Maloja 2020).

### 1.2 Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter für die Richtplananpassung umfasst das Seengebiet zwischen Maloja und Silvaplana / Surlej.

Eine Überprüfung und Anpassung des Wegkonzepts Langsamverkehr (inkl. Mountainbike) im gesamten Regionsgebiet erfolgt voraussichtlich im Rahmen der Revision der regionalen Richtplanung im Bereich Siedlung und Verkehr.

### 1.3 Verfahren für die Richtplananpassung

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 geltenden Bestimmungen der Region Maloja.

Der regionale Richtplan wird von der Präsidentenkonferenz der Region Maloja beschlossen und von der Regierung genehmigt.

## 2 Grundlagen

### 2.1 Sachplan Velo

#### Planungsinstrument

Der im Juli 2019 von der Regierung genehmigte 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.<sup>1</sup> Der Sachplan wird zudem periodisch und in Koordination mit den regionalen Richtplänen durch die Fachstelle Langsamverkehr des Tiefbauamts überprüft und angepasst.

#### Terminologie

Der Sachplan Velo gliedert den Veloverkehr in einen Alltags- und Freizeitverkehr:

- Der Alltagsverkehr umfasst den Veloverkehr, der im Rahmen des Alltags erfolgt. Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufswege zählen ebenso dazu wie Fahrten zu Freizeiteinrichtungen. Beim Alltagsverkehr steht der «Weg zum Ziel» im Vordergrund. Wege für den Alltagsverkehr sollen möglichst direkt geführt werden, keine Gefahrenstellen aufweisen und asphaltiert sein. Im Zusammenhang mit dem Alltagsverkehr wird der Begriff Verbindung verwendet.
- Der Freizeitverkehr umfasst den Veloverkehr, bei welchem die Aktivitäten (Mountainbiken, Rennvelofahren, Velotouren) selbst im Mittelpunkt stehen. Beim Freizeitverkehr ist der «Weg das Ziel». Wege für den Freizeitverkehr sollen vor allem landschaftlich attraktiv und komfortabel sein und wo möglich auch Sehenswürdigkeiten einbeziehen. Im Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr wird der Begriff Route verwendet (z.B. die signalisierten Rad- und Mountainbikerouten von Schweiz Mobil). Ein Spezialfall ist das kantonale Rennvelonetz, das grundsätzlich aus dem Kantonsstrassennetz besteht. Das Grundnetz Rennvelo ist im Velonetzplan daher nicht dargestellt.

Im Weiteren unterscheidet der Sachplan Velo zwischen «Grundnetz» und «Ergänzungsnetz» sowohl für den Alltagsverkehr als auch den Freizeitverkehr. Das Grundnetz beinhaltet die Veloverbindungen und -routen von überwiegend kantonalen Bedeutung (gemäss Art. 58 Abs. 3 Strassengesetz). Das Ergänzungsnetz erweitert das Grundnetz und beinhaltet die Veloverbindungen und -routen von kantonalen Bedeutung (gemäss Art. 31 Abs 1<sup>bis</sup> Strassenverordnung).

---

<sup>1</sup> Die Regierung kann in ihrem Genehmigungsentscheid der Fachstelle Langsamverkehr auch einen entsprechenden Auftrag zur Anpassung des Velonetzplanes erteilen, wenn dies aufgrund von Festlegungen und Anpassungen von Richtplanungen oder Nutzungsplanungen sinnvoll ist. Änderungen des Sachplans im Zusammenhang mit einem Raumplanungsverfahren setzen in der Regel eine öffentliche Auflage voraus.

### Festlegungen im Bearbeitungsperimeter

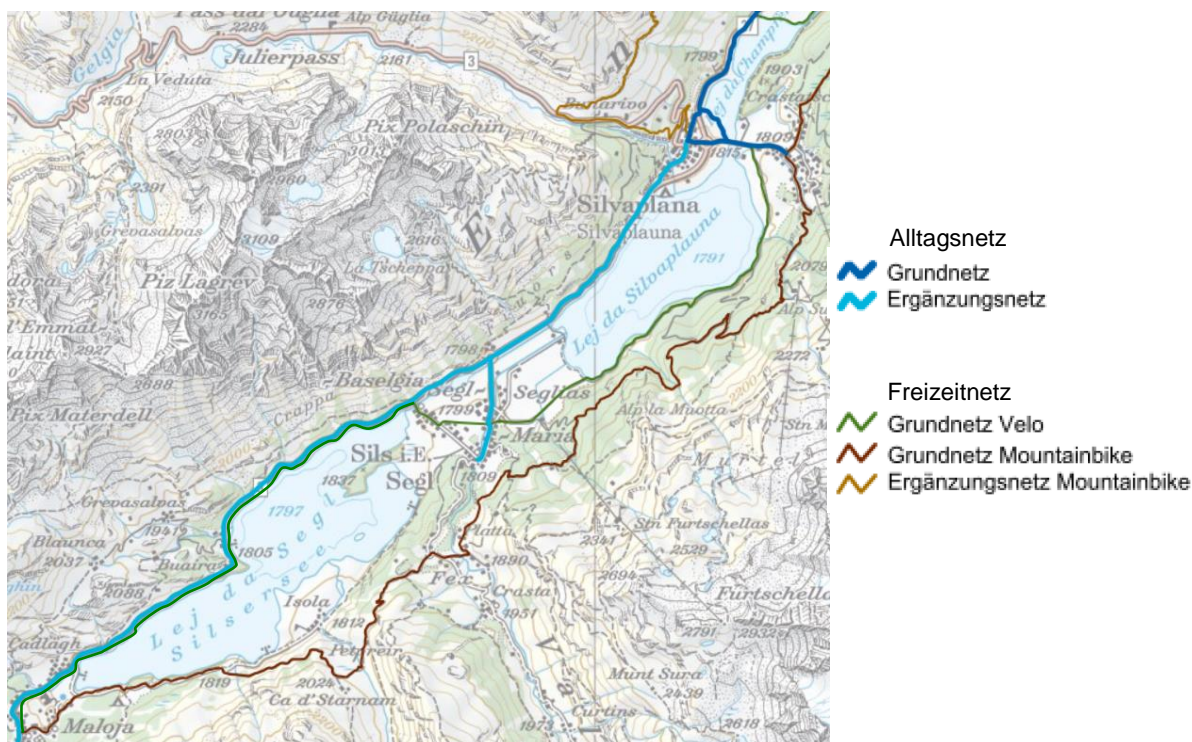


Abb. 1: Alltags- und Freizeitnetz gemäss Sachplan Velo (Stand März 2020).

Die Malojastrasse zwischen Maloja und Silvaplana ist im Sachplan als **Verbindung für den Alltags-Veloverkehr** festgelegt. Sie ist die direkteste, einzige durchgängig asphaltierte und daher schnellste Verbindung zwischen Maloja, Sils und Silvaplana.

Aufgrund einer derzeit fehlenden Alternative auf der Südseite des Silsersees verläuft auch die **Radroute für den Freizeitverkehr** von Maloja bis Sils Baselgia auf der Malojastrasse, bevor sie die Silser Ebene durchquert und an der Südseite des Silvaplannersees nach Surlej und weiter in Richtung St. Moritz führt.

Die **Hauptroute für Mountainbiker** verläuft durchwegs entlang der orographisch rechten Talflanke, in der Regel jedoch 100 bis 200 Höhenmeter über dem Talboden (siehe Abbildung 1).

#### Schwachstellen Radverkehr

Die Malojastrasse stellt aufgrund ihrer ungenügenden Breite und teilweise starken Abnutzung der Fahrbahn, des fehlenden Raums für Velofahrer (kein Radstreifen oder Radweg vorhanden), des hohen durchschnittlichen Verkehrsaufkommens (mit Güter- und Busverkehr) und der hohen Tempi eine der grössten Schwachstellen des Oberengadiner Langsamverkehrsnetzes dar (siehe Abbildung 2). Diese Situation ist umso problematischer, als dass die von Maloja bis Sils als internationale Radroute ausgeschilderte Kantonsstrasse derzeit auch von Familien, Senioren oder grösseren Gruppen befahren werden muss. Im Sachplan sind folgende Schwachstellen erfasst (siehe Abbildung 2):

Nr.	Abschnitt	Problematik	Massnahme
L124	Verbindung Langsamverkehr Surlej -Champfèr (Fussweg am Seeufer)	Nicht asphaltierter Feldweg.	Verbreiterung und Asphaltierung Feldweg prüfen.

L125	Verbindung Langsamverkehr Silvaplana - Champfèr (Fussweg am Seeufer)	Nicht asphaltierter Feldweg.	Verbreiterung und Asphaltierung Feldweg prüfen.
L197	Radverbindung Sils – Silvaplana entlang Malojastrasse	Strasse mit DTV > 5000 ausserorts für Mischverkehr nicht geeignet.	Erstellung Radstreifen (Bestandteil Strassenaufbauprojekt; siehe Kap. V 6.2).
L196	Radverbindung Maloja – Sils entlang Malojastrasse	Strassenbreite von 6.5-7.5m bei DTV von 4100 für Mischverkehr nicht geeignet.	Erstellung Radstreifen oder Radweg.

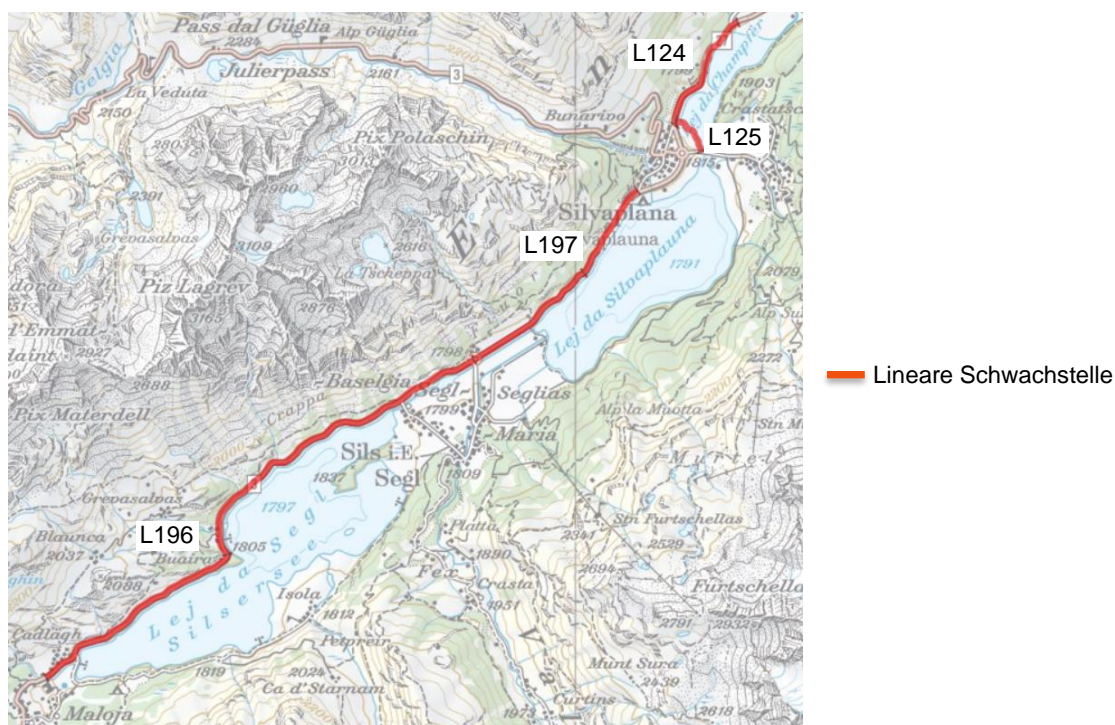


Abb. 2: Schwachstellen im Alltagsnetz gemäss Sachplan Velo (Stand März 2020).

Die bestehende Schwachstelle L197 (Abschnitt Sils – Silvaplana) kann mit dem geplanten Ausbau der Malojastrasse und der Erstellung eines beidseitigen Radstreifens behoben werden. Der Abschnitt wird dadurch für den Alltagsverkehr interessanter. Gleichzeitig ist zu relativieren, dass ein Radstreifen sicherheitsmässig nicht die geeignetste Lösung darstellt. Aufgrund der weiterhin mit dem motorisierten Verkehr geteilten Fahrbahn, des grossen Verkehrsaufkommens und des Strassenlärms bleibt dieser Abschnitt für den Velo-Freizeitverkehr unattraktiv und namentlich für Familien oder Gruppen nicht ungefährlich. Daher wird die Radroute auch künftig weiterhin über die sichere und attraktive Südseite des Silvaplannersees geführt (siehe Kap. 3.3).

Eine Behebung der Schwachstelle L196 (Abschnitt Maloja – Sils) steht derzeit nicht in Aussicht. Eine Möglichkeit dafür würde sich erst im Zusammenhang mit einem künftigen Strassenausbau- bzw. Tunnelprojekt ergeben (siehe Kap. 3.2). Eine südliche Alternativroute wie am Silvaplannersee steht den Radfahrern heute nicht zur Verfügung. Die Radfahrer bleiben somit auf dem Abschnitt zwischen Maloja und Sils weiterhin einem erhöhten Sicherheitsrisiko infolge ungenügender Strassenbreite, fehlendem Radstreifen bzw. Radweg, Mischverkehr mit hohem Anteil an Güter- und Busverkehr, hohen Tempi und einer kurvenreichen Strecke ausgesetzt. Diese Situation dürfte sich mit dem gemäss Verkehrsmodell Graubünden weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen (DTV 2015: 4'000; DTV 2035: 4'800) zusätzlich akzentuieren.

## 2.2 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan befasst sich im Kapitel Langsamverkehr (Kap. 6.5) sehr allgemein mit dem Thema Veloverkehr. Als Ziel wird ein sicheres und attraktives Wegnetz für den Langsamverkehr festgelegt. Die Koordination des Langsamverkehrsnetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr erfolgt nicht im Rahmen des kantonalen Richtplans, sondern auf regionaler Ebene und seit dem Jahr 2019 in enger Abstimmung mit dem Sachplan Velo. Entsprechend fehlen im kantonalen Richtplan Objekte mit Bezug zum Langsamverkehrsnetz.

Eine Ausnahme bilden die im kantonalen Richtplan im Kapitel Strassenausbau und Strassenerhaltung festgelegten Ausbauten der Malojastrasse zwischen Plaun da Lej und Sils sowie Sils und Silvaplana, bei welchen als Bestandteil des Strassenausbauvorhabens auch Radstreifen oder Radwege vorgesehen sind (Objekt 11.TS.02).

## 2.3 Regionaler Richtplan

Das Wegkonzept Langsamverkehr des regionalen Richtplans Oberengadin (heute Teil der Region Maloja) wurde im Januar 2012 vom Kreisrat beschlossen und im Dezember 2012 von der Regierung genehmigt. Der regionale Richtplan Langsamverkehr setzt sich aus Text mit generellen Zielen und Grundsätzen für die Entwicklung des touristischen Langsamverkehrs (inkl. Langlaufloipen) und Festlegungen in der Richtplankarte zusammen.

Gemäss den festgelegten Zielen und Grundsätzen soll das Oberengadin mit sicheren und komfortablen, insbesondere im Talboden durchgehenden Rad- und Fusswegnetzen für den Schüler-, Pendler- und Freizeitverkehr erschlossen sein. Auf stark frequentierten oder mehrfach belegten Wegen sollen Entflechtungen geprüft werden, gleichzeitig auch die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert werden. Auf den Hauptverkehrsstrassen sollen dem Radverkehr wo möglich eigene Fahrspuren zugewiesen werden (Radwege / Radstreifen). Zudem soll beim Ausbau von Wegen auf Naturwerte, Wild und Landschaft Rücksicht genommen werden.

In der ebenfalls im Dezember 2012 genehmigten Richtplankarte ist das regional bedeutende Velonetz festgelegt. Dieses korrespondiert hinsichtlich der Systematik und Terminologien nicht mit dem inzwischen eingeführten Sachplan Velo. Im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung wird das Velonetz gestützt auf die neue Grundlage und unter Berücksichtigung der beiden Infrastrukturvorhaben überprüft und neu festgelegt.

Bestandteil des Wegkonzepts Langsamverkehr sind auch das regionale Netz der Langlaufloipen (inkl. Marathonloipe) sowie die wichtigen Zugangspunkte zur Loipe. Loipen und Zugangspunkte sind in der Richtplankarte rechtskräftig festgelegt.

## 2.4 Masterplan Langlauf

Dem Langlaufsport in der Region Maloja kommt wirtschaftlich und gesellschaftlich eine sehr grosse Bedeutung zu. Die Infrastrukturen für den Langlaufsport bilden einen Hauptbestandteil des touristischen Winterangebots und sind Voraussetzung für die Durchführung des international renommierten Engadin Skimarathons und weiterer Läufe. Heute gehört die Destination Engadin St. Moritz zu den bekanntesten und beliebtesten Langlauf-Destinationen des Alpenraums.

Als gemeindeübergreifendes Strategiepapier für die Entwicklung und Förderung des Langlaufsports in der Region Maloja dient der Masterplan Langlauf. Der Masterplan enthält u.a. die Ziele bezüglich

Beschneigung / Präparierung, Loipeninfrastrukturen (Loipennetz-Verbesserungen von Maloja bis S-chanf) sowie zu ergänzenden Infrastrukturen. Der Masterplan Langlauf wird alljährlich überprüft und aktualisiert. Der Masterplan für den Winter 2019/20 wurde anlässlich der Präsidentenkonferenz vom 12. September 2019 einstimmig verabschiedet (siehe ESTM 2019).

Gemäss Masterplan Langlauf hat die durchgängige Verbindung zwischen Maloja und S-chanf eine grosse Bedeutung für die Erreichung der strategischen Ziele. Ein durchgängiges Loipennetz soll bereits zu Beginn der Saison angeboten werden. Dies entspricht gemäss Masterplan einem Gästebedürfnis, ist ein Wettbewerbsvorteil und bildet eine starke Kommunikationsbotschaft. Bei der Bereitstellung der Langlaufloipen gilt infolgedessen der Grundsatz, dass die Verbindungsloipen vor den Rundloipen präpariert werden müssen.

Voraussetzung für ein durchgängiges Loipennetz im Seengebiet ist heute, dass die Seen zugefroren und schneebedeckt sind. Die im Zuge des Klimawandels häufiger werdenden milden Winter haben zur Folge, dass die Seequerung zwischen Maloja und Silvaplana durchschnittlich immer später in der Saison möglich wird und dass die Seeloipen während eines tendenziell immer kürzer werdenden Zeitraums geöffnet sind. Da eine landgebundene Langlaufloipe zwischen Maloja und Sils fehlt, besteht während der eisfreien Zeit keine Langlaufverbindung zwischen Maloja und Sils. Die gemäss Masterplan möglichst früh in der Saison angestrebte Durchgängigkeit des Loipennetzes kann somit je länger je weniger gewährleistet werden. Gerade für den als Startpunkt des Marathons bekannten und daher dem Langlauf stark verbundenen Ort Maloja stellt dies ein erheblicher Nachteil dar.

## 2.5 Konzept «Engadin Arena»

Mit dem Konzept «Engadin Arena» wird das Ziel verfolgt, das Engadin als ganzjährige, polysportive Freiluftsportarena zu stärken. Die besonderen Gegebenheiten und die Ausstrahlung des Engadins (Hochtal; Höhenlage; Landschaft), die bestehenden Sport- und Weginfrastrukturen und die renommierten Veranstaltungen (Engadin Skimarathon) bieten eine fruchtbare Grundlage, um das touristische und wirtschaftliche Potenzial im Bereich des Freiluft- und Ausdauersports verstärkt auszuerschöpfen. Zu den übergeordneten Zielen gehören:

- die Komplettierung und Angleichung des Angebotsniveaus der bereits bestehenden Infrastruktur
- die Sicherstellung eines qualitativ hochstehenden und gemeindeübergreifenden Angebotes
- die ganzjährige Durchgängigkeit innerhalb des Territoriums
- die Inszenierung des Gesamtangebots (Kommunikation und Marketing; Signaletik)

Im Rahmen der Inventarisierung<sup>2</sup> der bestehenden Infrastrukturen für den Ausdauersport wurden die systemrelevanten Angebotslücken erfasst. Zu diesen gehört die fehlende ganzjährige Verbindung Sils – Isola – Maloja (Velo, Wandern, Langlauf). Die Bereitstellung einer ganzjährigen Verbindung für den Langsamverkehr / Langlauf auf der Südseite des Silsersees gilt als eine von fünf Schwerpunkten des Konzepts (siehe Grundlagen Region Maloja / ESM).

---

<sup>2</sup> Die Inventare entstanden gestützt auf die Masterpläne Langlauf und Bike, Besprechungen mit Tourismuskordinatoren, Athleten und Eventorganisations im Bereich Ausdauersport. Die Inventare wurden von den Gemeinden überprüft und ergänzt.



### 3 Wegkonzept

#### 3.1 Bedeutung von Alltags- und Freizeitverkehr

Die heutige Bedeutung und das künftige Potenzial des Velo-Alltagsverkehrs ist namentlich zwischen Maloja und Sils untergeordnet. Es ist davon auszugehen, dass auch künftig höchstens vereinzelt mit dem Velo zwischen dem Ort Maloja (Gemeinde Bregaglia) mit seinen rund 300 Einwohnern und der Gemeinde Sils mit 700 Einwohnern gependelt wird. Gründe dafür sind nebst der insgesamt kleinen Einwohnerzahl die unterschiedlichen funktionalen Ausrichtungen (Schulstandorte u.a.) und auch die Distanz zwischen den zwei Orten von fast 8 km. Das Potenzial des Velo-Alltagsverkehr zwischen Sils und Silvaplana ist im Vergleich dazu grösser (mehr Einwohner, enger funktionaler Bezug, 4 km).

Im Gegensatz zum Alltagsverkehr hat der Velo-Freizeitverkehr eine sehr grosse Bedeutung. Die Zahl der Radfahrer (City-, Mountain-, Trekking-, E-Bikes u.a.) hat in den letzten Jahren in der ganzen Region zugenommen. Die Seen gehören dabei zu den beliebtesten Gebieten für Radfahrer in der Region. Das Oberengadin ist zudem auch eine beliebte (Trainings-)Destination für Rennvelofahrer.

#### 3.2 Abschnitt Maloja – Sils

##### Ausgangslage

Maloja ist der Startpunkt des länderübergreifenden Radfernwegs, der dem Inn von der Quelle bis zur Mündung bei Passau folgt. Auf Schweizer Gebiet wird dieser Weg als regionale Radroute 65 (Inn-Radweg) geführt. Die Route ist aufgrund ihres flachen Streckenprofils und der landschaftlichen Vielfalt insbesondere auch bei Gruppen und Familien beliebt und bildet zudem das Rückgrat für den Velo-Freizeitverkehr im Oberengadin. Die Route hat daher grosse touristische Bedeutung.

Wie erwähnt verläuft die Radroute zwischen Maloja und Sils heute auf der verkehrsreichen (inkl. Güter- und Busverkehr) Malojastrasse, was für die Radfahrer - insbesondere für Familien und Gruppen - aufgrund der bestehenden Schwachstelle (L196; siehe Kap. 2.1) besonders problematisch ist. Eine familientaugliche, vom motorisierten Verkehr getrennte Alternativroute für Velofahrer fehlt heute.

Die **nationale Mountainbikeroute** an der orographisch rechten Talflanke (siehe Abbildung 3) kommt aufgrund der zwischen Maloja und Sils zu bewältigenden 250 Höhenmeter und der Charakteristik des Wegs (hoher Anteil an Trails; technische Passagen) als Alternative nicht in Frage. Die Route über die Alp Petpreir wird heute nur von knapp 20% der Radfahrer genutzt, während 80% den bestehenden Wanderweg zwischen Isola und dem Bootshaus Sils nutzen (siehe Bericht Gde. Sils 2020)

Der bestehende **Wanderweg zwischen Isola und dem Bootshaus Sils** ist aufgrund seiner heutigen Ausprägung (1.2 m Wegbreite), seines Längsgefälles und aufgrund der vielen Wanderer für eine Nutzung als Radroute ebenfalls nicht geeignet. Nichtsdestotrotz wird der Wanderweg zwischen Isola und dem Bootshaus heute vermehrt von Radfahrern (hauptsächlich Mountainbikern) genutzt, was zu vielen Konflikten zwischen Radfahrern und Wanderern führt und das Gesamterlebnis für alle Wegnutzer beeinträchtigt. In den letzten Jahren hat sich diese Situation durch die Zunahme von E-Bikes weiter akzentuiert. Heute bewegen sich an sommerlichen Spizentagen bis zu 1'200 Personen zu Fuss oder mit dem Velo auf diesem Wanderweg (siehe Ergebnisse Langsamverkehrszählung).

Aufgrund der grossen touristischen Bedeutung der Radroute, der heute höchst unbefriedigenden Situation für den Langsamverkehr beidseitig des Silsersees und der möglichen Synergien mit der regionalen Langlaufinfrastrukturen (Sicherung Durchgängigkeit Loipennetz) haben die Standortgemeinden Sils und Bregaglia die Planung einer südseitigen Verbindung in Angriff genommen.

### Netzlücke

Von Maloja führt heute eine für Radfahrer gut geeignete Land- und Forstwirtschaftsstrasse in einfachem Gelände bis nach Isola. Auf dieser vom Wanderweg mehrheitlich getrennten Strasse verläuft auch die nationale Mountainbikeroute. In Isola zweigt der erwähnte schmale Wanderweg hangaufwärts in Richtung Sils ab. Für die Radfahrer endet der Weg heute in Isola (sofern dieser nicht entlang des «konfliktreichen» Wanderwegs fortgesetzt wird). Die Entfernung bis zum mit einer Fahrstrasse erschlossenen Bootshaus Sils beträgt lediglich 1.3 km Luftlinie. Mit dem Schliessen dieser Lücke mit einem für den Velo-Freizeitverkehr geeigneten Weg kann die Voraussetzung für eine Verlegung der Radroute geschaffen werden (siehe Abbildung 3).

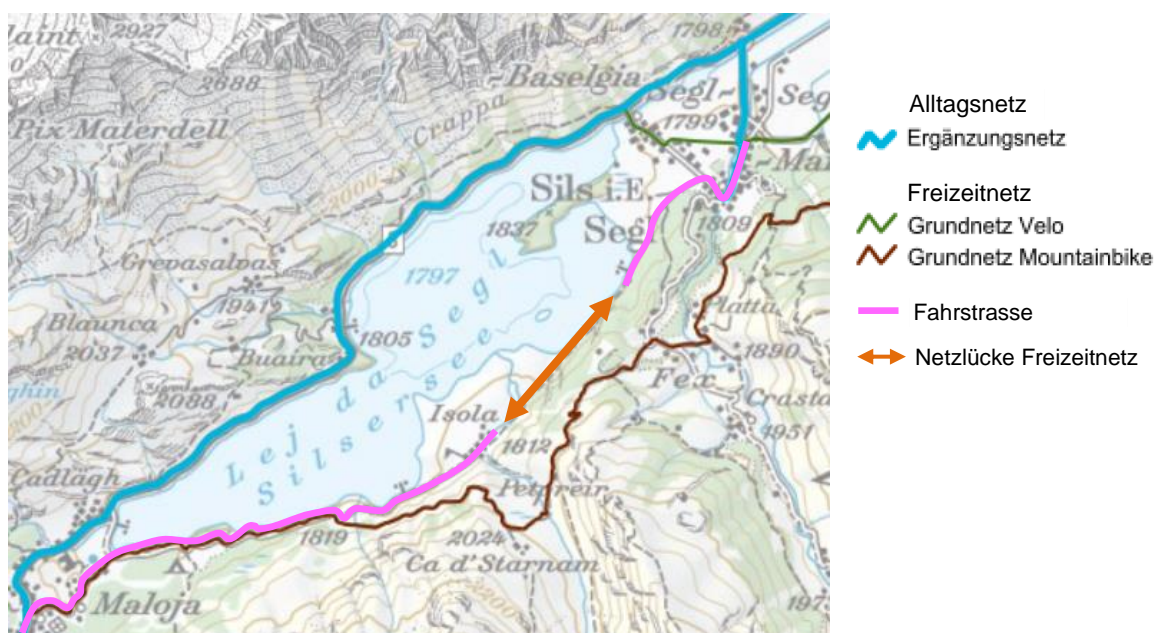


Abb. 3: Situation Velonetz rund um den Silsersee.

### Anforderungen für die Wegverbindung Isola-Bootshaus

Um die Situation im Langsamverkehr nachhaltig zu verbessern und um optimale Synergien mit der Winternutzung zu schaffen (Nutzung des Wegtrassees als Loipe und Winterwanderweg), hat der neue Weg den heutigen Mindestanforderungen des Freizeit-Veloverkehrs und des Langlaufsports zu genügen. Dies bedeutet:

- Wegbreite von 3.5 m (See-Bootshaus Sils); 2.5 m im Bereich (Isola-See)<sup>3</sup>
- ausgeglichenes Höhenprofil (keine steilen Rampen; Sicherheit nur bei flachem Gelände gegeben)
- 7.5 t Tragfähigkeit (maschinelle Präparation Langlaufloipen)

Die Wegbreite von 3.5 m ist für eine möglichst konfliktfreie Mehrfachnutzung erforderlich. Die genaue Linienführung muss unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien erst noch definiert werden. Erste

<sup>3</sup> Da die Loipe im Bereich des Fedoz-Deltas nicht auf dem Wegtrassee geführt werden muss, ist im Abschnitt Isola-See eine Wegbreite von nur 2.5 m erforderlich.

Projektstudien wurden bereits in Angriff genommen. Die neue Weglänge beträgt insgesamt 1.5 km (ca. 800 m Isola-See [Landbereich], ca. 700 m See-Bootshaus Sils [Seebereich]).

Nebst den technischen Anforderungen bestehen aufgrund der Lage im BLN-Gebiet und in weiteren Schutzgebieten sehr hohe Ansprüche an die Landschafts- und Naturverträglichkeit der neuen Infrastruktur.

#### Alternativen

Als Alternative für die südseitige Verbindung kommt einzig der Ausbau der nordseitigen Kantonsstrasse mit einem Radstreifen oder einem davon getrennt verlaufenden Radweg in Frage. Ein Radstreifen auf der Kantonsstrasse vermag den Ansprüchen des Freizeitverkehrs und der touristischen Bedeutung der Freizeitroute nicht gerecht zu werden. Ein Radstreifen wäre daher eine «Verlegenheitslösung» ohne nachhaltige Verbesserung der Gesamtsituation. Ein wesentlicher Nachteil eines Radstreifens wäre zudem, dass die Möglichkeit einer Mehrfachnutzung (Fuss- und Winterwanderweg; landgebundene Loipe) dadurch entfallen würde.

Der Bau eines von der Fahrbahn der Kantonsstrasse durchgehend getrennten Radwegs würde die Verkehrssicherheit für die Radfahrer signifikant verbessern. Dafür müsste mindestens von Maloja bis Plaun da Lej ein rund 2.5 km langer Radweg neu gebaut werden. Um die Möglichkeit einer Mehrfachnutzung zu schaffen, müsste der Weg ebenfalls eine Breite von 3.5 m aufweisen. Zudem müsste der Weg einen gewissen Abstand zur Kantonsstrasse aufweisen, um Konflikten mit der Schneeräumung vorzubeugen. Der Erlebniswert eines nordseitigen Radwegs wäre aufgrund des Verkehrsaufkommens und Strassenlärms sowie des fehlenden Seezugangs deutlich geringer als auf der Südseite. Analog zur neuen Wegführung auf der Südseite würden auch bei dieser Variante aufgrund der Lage im BLN-Gebiet sehr hohe Ansprüche an die Landschafts- und Naturverträglichkeit für den neuen Radweg bestehen.

Da aktuell ein durchgehender Strassentunnel zwischen Plaun da Lej und Föglias zur Diskussion steht, könnte der Radweg auf diesem Abschnitt für rund 2.7 km auf dem redimensionierten Trasse der ehemaligen Kantonsstrasse verlaufen. Aufgrund der im Winter teilweise bestehenden akuten Lawinengefahr wäre die Nutzung dieses Trassees für den Langlauf aus Sicherheitsgründen problematisch. In Sils wäre eine neue Brücke über den En erforderlich (Anschluss Loipen in der Silserebene).

Ein wesentlicher Nachteil eines nordseitigen Radwegs ist, dass dieses materiell mit dem Strassenausbauprojekt auf dem Abschnitt Maloja – Sils verknüpft ist (Kantonaler Richtplan, Objekt 11.TS.02). Im Moment ist offen, wann und in welcher Form das Strassenausbauprojekt realisiert wird. Die Region müsste unter Umständen noch Jahrzehnte auf einen sicheren Radweg zwischen Maloja und Sils warten. Die zur Diskussion gestellten Varianten auf der Nordseite können daher nicht als valable Alternativen zur Südvariante angesehen werden.

### **3.3 Abschnitt Sils - Silvaplana**

Mit dem geplanten Ausbau der Malojastrasse (inkl. Ergänzung mit beidseitigem Radstreifen) zwischen Sils und Silvaplana kann die vorhandene Schwachstelle L197 behoben werden, die Malojastrasse wird nach Fertigstellung des Bauwerks für den leichten Zweiradverkehr (Velo, Elektrowelos, Mofas) sicherer und damit für den Alltagsverkehr interessanter. Die Malojastrasse kann dadurch in ihrer Bedeutung für den Alltagsverkehr gestärkt werden.

Die Radroute 65 verläuft heute entlang des südlichen Ufers des Silvaplanersees über einen nicht asphaltierten Land- und Forstwirtschaftsweg. Dieser Weg ist ebenfalls als Wanderweg ausgeschildert und wird an schönen Sommer- und Herbsttagen von Wanderern und Spaziergängern stark frequentiert. Da die Route über das südliche Seeufer landschaftlich attraktiver ist und gerade aus Sicht von Familien und Gruppen weiterhin die sicherere Verbindung bleibt, wird der Velo-Freizeitverkehr weiterhin auf der südlichen Seeseite belassen.

Aufgrund der nach Fertigstellung des Ausbaus der Malojastrasse erhöhten Verkehrssicherheit für den leichten Zweiradverkehr ist davon auszugehen, dass der Alltagsverkehr auf die Malojastrasse gelenkt und eine teilweise Entflechtung von Radfahrern und Fussgängern dadurch erreicht werden kann.

### 3.4 Gesamtbetrachtung / Fazit

Durch die Verlegung der Radroute auf die Südseite des Silsersees und das Belassen der Radroute am Silvaplanersee entsteht eine von Maloja bis Surlej durchgehend an den südlichen Seeufern verlaufende, komfortable, sichere und landschaftlich reizvolle Radroute. Mit dieser durchgängig vom motorisierten Verkehr befreiten Route kann der grossen Bedeutung des Velo-Freizeitverkehrs Rechnung getragen werden. Der Velo-Alltagsverkehr wird weiterhin über die Malojastrasse gelenkt. Auch die Rennvelofahrer, die mit hohen Tempi unterwegs sind und asphaltierte Beläge bevorzugen, nutzen weiterhin die Malojastrasse. Somit kann das Velonetz im Seengebiet optimal auf die unterschiedlichen Bedürfnisse und Ansprüche des Alltags- bzw. Freizeitverkehrs abgestimmt und eine sinnvolle Entflechtung erreicht werden.

Mit dem neuen Weg zwischen Isola und dem Bootshaus Sils wird die angestrebte ganzjährige Mehrfachnutzung für den Langsamverkehr möglich. Im Sommer dient der Weg als Rad- und Fussweg, im Winter kann die Langlaufloipe sowie der Winterwanderweg über diesen Weg geführt werden. Damit kann den konzeptionellen Grundlagen und Masterplänen entsprochen werden:

- Die Südroute trägt wesentlich zur Entschärfung der Schwachstelle L 196 bei, da den Radfahrern eine sichere Alternative angeboten werden kann. Die wenigen Personen, welche das Velo im Alltag für Fahrten zwischen Maloja und Sils nutzen, können ebenfalls auf diese Route ausweichen.
- Das gemäss Masterplan Langlauf angestrebte Ziel einer früh durchgängigen Loipe wird auch in milden Winter mit spätem Zugefrieren der Seen möglich. Für den im Oberengadin wirtschaftlich sehr wichtigen Langlaufsport ist die Sicherung der Durchlässigkeit von grosser Bedeutung.
- Mit dem neuen Weg kann den Zielen und Schwerpunkten des Konzepts der «Engadin Arena» vollumfänglich entsprochen werden.

Von den aufgezeigten Varianten auf der Nordseite vermag keine als Alternative für die Südverbindung zu überzeugen, da diese den Ansprüchen bezüglich Sicherheit, Mehrfachnutzung und Attraktivität nicht gerecht werden. Dies gilt auch hinsichtlich der erforderlichen landschaftlichen Eingriffe für die neu zu erstellenden Wege. Die neue Wegführung auf der Nordseite wäre deutlich länger als diejenige auf der Südseite (2.5 km vs. 1.5 km) und es ist somit mit grösserem Eingriff ins BLN Gebiet zu rechnen als bei der Südvariante. Erschwerend kommt hinzu, dass Massnahmen auf der Nordseite infolge Abhängigkeit mit dem Strassenausbauprojekte wohl erst langfristig möglich wären.

Aus konzeptioneller Sicht ist die Südverbindung die einzige Lösung, die den Ansprüchen und den übergeordneten Zielen zu genügen vermag und gleichzeitig dem Schonungsgebot im BLN-Gebiet am besten Rechnung tragen kann.

Offene Fragen zur Realisierbarkeit der Südverbindung bestehen zum heutigen Zeitpunkt allerdings betreffend Konformität des Vorhabens mit den Schutzziele des BLN-Objekts sowie den weiteren Schutzgebieten von nationaler und regionaler Bedeutung. Um die überragende Landschaftsqualität im Seengebiet nicht zu schmälern bzw. aufzuwerten werden im Richtplan als Kompensation für die unvermeidbaren Eingriffe im Zusammenhang mit einem möglichen Wegbau auf der Südseite bedeutende Aufwertungen als landschaftliche Ersatzleistungen postuliert, welche über den gesetzlich definierten Ersatz gemäss NHG hinausgehen.

Potenzielle Aufwertungsbereiche befinden sich beim jungen Inn bei Maloja, am Südostufer des Silsersees (vom Bootshaus bis zur Halbinsel Chastè Dadains) sowie im Bereich Suot l'Ova / Traunter Ovas im Gebiet der Silser Schwemmebene zwischen Sils Maria und Silvaplannersee. Für den letzteren Bereich liegt ein Gewässerentwicklungskonzept vor, welches bedeutende ökologische und landschaftliche Aufwertungen beinhaltet. Alternativ können auch andere adäquate Ersatzmassnahmen im Seengebiet eruiert werden. Diese Aspekte sind im weiteren Verlauf des Verfahrens sowie in den Folgeplanungen zu vertiefen und zu klären (siehe Kap. 4 sowie Objekte L 3.4 / V 6.4).

## **4 Umsetzung in die regionale Richtplanung**

### **4.1 Formelles**

Im Rahmen vorliegender Richtplananpassung werden alle Langsamverkehrsverbindungen der rechtskräftigen Richtplanung innerhalb des Bearbeitungssperimeters aufgehoben und neu festgelegt. Dies betrifft sowohl Radwege/Radrouten und Langlaufloipen wie auch die im Zusammenhang mit der Realisierung neuer Wegrouten postulierten Aufwertungen der Uferbereiche. Die Anpassungen erfolgen in der Objektliste (siehe Kapitel V 6.4) und in der Richtplankarte (Massstab 1:15'000). Die Langlaufloipen (inkl. Zugangspunkte Loipen) werden direkt im Plan festgelegt, es wird wie bis anhin keine Objektliste geführt.

In Abstimmung mit der Terminologie des Sachplans Velo wird bei den Radwegen neu zwischen Verbindungen für den Alltagsverkehr (Alltagsnetz Rad; Schwachstellen) und Routen für den Freizeitverkehr (Radroute, Mountainbikeroute) unterschieden.

Das Wanderwegnetz wird gestützt auf die aktuellsten Daten der Fachstelle Langsamverkehr in der Richtplankarte als Ausgangslage dargestellt.

### **4.2 Materielles**

Die südseitige Langsamverkehrsverbindung kann aufgrund der noch ungeklärten Fragen betreffend Linienführung, Naturgefahrensituation und Konformität mit den Schutzziele des BLN-Objekts 1908 erst im Koordinationsstand «Zwischenergebnis» festgelegt werden. Das gleiche gilt für potenziellen Aufwertungen der Seeuferbereiche, welche im Zusammenhang mit dem neuen Wegbau postuliert werden. Aus diesem Grund werden die Verbindung (Radroute, Langlaufloipe) und die Aufwertungsgebiete im Richtplan nur in einer generalisierten Form dargestellt.

Für eine «Festsetzung» sind folgende Nachweise zu erbringen (siehe Handlungsanweisungen Objektliste V 6.4):

- Aufzeigen und Sicherung von Massnahmen für den landschaftlichen Ersatz mit dem Ziel, die überragende Landschaftsqualität im Seengebiet nicht zu schmälern bzw. aufzuwerten, namentlich beim Südostufer des Silsersees (vom Bootshaus Sils bis zur Halbinsel Chastè Dadains) sowie im Bereich Suot l'Ova / Traunter Ovas im Gebiet der Silser Schwemmebene zwischen Sils Maria und dem Silvaplannersee. Alternativ können auch andere adäquate Ersatzmassnahmen im Seengebiet eruiert werden.
- Erbringen Nachweis der Konformität mit den Schutzziele des BLN-Objekts 1908 (Gesamtbeurteilung; Gutachten ENHK).

Sofern diese Nachweise im Rahmen der Nutzungsplanungen der beiden Standortgemeinden erbracht werden, kann der Richtplaneintrag mit Beschluss der Präsidentenkonferenz fortgeschrieben werden.

## 5 Verfahren

### 5.1 Koordination der Verfahren

Die Anpassung des regionalen Richtplans in den Bereichen Strassenverkehr und Langsamverkehr wird inhaltlich und verfahrensmässig mit der Anpassung des kantonalen Richtplans im Kapitel Strassenausbau und Strassenerhaltung abgestimmt. Die öffentliche Auflage des regionalen und kantonalen Richtplans erfolgt gleichzeitig.

### 5.2 Vorprüfung

Die Präsidentenkonferenz der Region Maloja hat den regionalen Richtplan an ihrer Sitzung vom 12. Dezember 2019 zuhanden der Vorprüfung verabschiedet. Das Amt für Raumentwicklung (ARE) hat mit Bericht vom 23. März 2020 zum regionalen Richtplanentwurf Stellung genommen (siehe ARE 2020).

Das ARE beurteilt die Absicht der Region, die Schwachstellen im Bereich des Radverkehrs zu beheben und eine durchgehende und sichere Verbindung für den Freizeitverkehr zwischen Maloja und Silvaplana anzustreben aus raumplanerischer Sicht nachvollziehbar und sinnvoll. Das ARE weist jedoch auch auf das Konfliktpotenzial des Wegneubaus mit dem Landschafts-, Natur- und Gewässerschutz hin. In diesem Zusammenhang fordert der Kanton, dass zum geeigneten Zeitpunkt ein Gutachten der Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt wird.

Die formellen und materiellen Hinweise des ARE wurden im Rahmen der Überarbeitung des Richtplanentwurfs zuhanden der öffentlichen Mitwirkung berücksichtigt.

### 5.3 Öffentliche Auflage

Die Region Maloja hat den Entwurf des regionalen Richtplans in den Bereichen Landschaft (L3.4 Aufwertung und Wiederherstellung) und Verkehr (V6.2 Strassenverkehr; V6.4 Langsamverkehr) vom 17. August bis 15. September 2020 gestützt auf Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) und Art. 7 KRVO öffentlich aufgelegt. Im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe sind insgesamt 14 Stellungnahmen eingegangen. Die vorgebrachten Vorschläge und Einwendungen sowie deren Behandlung sind in einem separaten Mitwirkungsbericht dokumentiert.

## 6 Quellen und Grundlagen

Amt für Raumentwicklung Graubünden (2003): Der kantonale Richtplan Kanton Graubünden.

Amt für Raumentwicklung Graubünden / Region Maloja (2020): Ausbau Malojastrasse, Abschnitt Silvaplana – Sils. Erläuterungen zur Anpassung des kantonalen Richtplans im Bereich Strassenverkehr.

Amt für Raumentwicklung Graubünden (2020): Vorprüfung Anpassung RRIP/KRIP Bereiche Strassen- und Langsamverkehr.

Amt für Raumentwicklung Graubünden (2017): Aktennotiz zum Augenschein vom 24. Mai 2018 betreffend Ausbau Wander- und Bikeweg sowie Langlaufloipe Isola – Sils i.E./Segl.

Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden (2019): Sachplan Velo. Von der Regierung genehmigt am 2. Juli 2019.

Engadin St. Moritz Tourismus (2019): Masterplan Langlauf Engadin St. Moritz.

Gemeinden Sils i.E./Segl / Comune di Bregaglia: Verbale Numero I-S 1. Collegamento Isola – Sils.

Gemeinden Sils. i.E./Segl und Bregaglia (2020): Zwei Varianten für die Verbesserung der Verbindung Isola – Sils. Resultate der Umfrage.

Region Oberengadin (2012): Regionaler Richtplan Verkehr. Beschlossen vom Kreisrat am 26. Januar 2016. Genehmigt von der Regierung am 18.12.2012 mit RB 1200.

Region Maloja: Protokoll der Präsidentenkonferenz der Region Maloja vom 12. September 2019.

Region Maloja / Engadin Ski Marathon (2020): Projektplan zur Umsetzung der Infrastrukturprojekte Engadin Arena.

Region Maloja / Engadin Ski Marathon (2017): Engadin Arena. Projektbeschreibung.