



Sitzung vom

21. Dezember 2021

Mitgeteilt den

23. Dezember 2021

Protokoll Nr.

1105/2021

Region Maloja

Regionaler Richtplan Maloja, Anpassungen in den Bereichen Landschaft (L 3.4) und Langsamverkehr (V 6.4)

Die Präsidentenkonferenz der Region **Maloja** hat an der Sitzung vom 17. Dezember 2020 eine Anpassung des regionalen Richtplans in den Bereichen Landschaft (L 3.4, Aufwertung und Wiederherstellung) und Verkehr (V 6.4, Wegkonzept Langsamverkehr) beschlossen und reichte diese mit Schreiben vom 30. Dezember 2020 der Regierung zur Genehmigung ein.

Die Anpassung des regionalen Richtplans umfasst folgende Bestandteile:

- Anpassung Objektliste Kapitel Landschaft L 3.4 Aufwertung und Wiederherstellung
- Anpassung Objektliste Kapitel Verkehr V 6.4 Wegkonzept Langsamverkehr
- Anpassung Richtplankarte 1:15 000 Landschaft und Verkehr
- Erläuterungen zur Anpassung des regionalen Richtplans in den Bereichen Landschaft (L 3.4) und Langsamverkehr (V 6.4)
- Bericht zur öffentlichen Mitwirkung der Richtplananpassung in den Bereichen Landschaft (L 3.4) und Langsamverkehr (V 6.4)

Die Vorlage ist Bestandteil der Regionalplanung Maloja beziehungsweise des regionalen Richtplans im Sinne von Art. 17 und 18 des Raumplanungsgesetzes für den Kanton Graubünden (KRG; BR 801.100) und Art. 11 der kantonalen Raumplanungsverordnung (KRVO; BR 801.110).

1. Ausgangslage

Das Kapitel Landschaft, Aufwertung und Wiederherstellung (L 3.4) des regionalen Richtplans Maloja wurde vom damaligen Kreisrat Oberengadin am 3. Juli 2014 beschlossen und von der Regierung mit Beschluss vom 7. Juli 2015 (Protokoll Nr. 645/2015) genehmigt. Zielsetzung des entsprechenden Kapitels ist es, die Gewässer und anliegenden Räume als Teil eines ökologischen Netzwerkes und als Erholungsraum zu erhalten. Zudem soll die visuelle Beeinträchtigung der offenen Landschaft durch Versorgungseinrichtungen und Hochbauten möglichst klein gehalten werden. Wo dies wirtschaftlich vertretbar ist, sollen visuelle Störungen behoben werden. Als weiteres Handlungsfeld identifiziert der Richtplan die durch den Tourismus stark beanspruchten Seeuferbereiche. Hier grenzen Lebensräume von sensiblen Arten unmittelbar an Wege und Erholungsräume.

Das Richtplankapitel Verkehr, Wegkonzept Langsamverkehr (V 6.4), wurde vom damaligen Kreisrat Oberengadin am 26. Januar 2012 beschlossen und mit Regierungsbeschluss vom 18. Dezember 2012 (Protokoll Nr. 1200/2012) genehmigt. Die diesbezügliche Planung hat zum Ziel, die Erschliessung des Oberengadins mit sicheren, komfortablen und – insbesondere im Talboden – durchgehenden Rad- und Fusswegnetzen für den Schüler-, Pendler- und Freizeitverkehr sicherzustellen. Zudem sollen Rad-, Wander- und Fusswegverbindungen sowie Reitwege mit Nachbarregionen und dem Ausland abgestimmt werden.

Der Alltags-Veloverkehr zwischen Maloja und Silvaplana verläuft heute auf der Malojastrasse. Zwischen Maloja und Sils wird auch der Freizeit-Veloverkehr auf der Malojastrasse geführt, der danach aber bei Sils Baselgia abzweigt und der Südseite des Silvaplanersees nach Surlej folgt.

Planerische Grundlage der vorliegenden Richtplanung bildet unter anderem der Sachplan Velo. Dieser bezeichnet die Strassenabschnitte zwischen Maloja und Sils sowie zwischen Sils und Silvaplana im heutigen Zustand als Schwachstellen (L196 und L197). Dies aufgrund des sehr hohen durchschnittlichen Verkehrsaufkommens (mit Güter- und Busverkehr) und der Tatsache, dass hier weder ein Radstreifen noch

ein Radweg vorhanden ist. Da die Strecke zudem von Velofahrenden stark frequentiert wird (insbesondere über die hier entlanglaufende Radroute 65, Inn-Radweg) besteht ein hohes Konfliktpotenzial mit den übrigen Nutzungen.

Weiter dient der Region der Masterplan Langlauf als gemeindeübergreifendes Strategiepapier für die Entwicklung und Förderung des Langlaufsports. Aus diesem geht hervor, dass der durchgängigen Loipenverbindung zwischen Maloja und S-chanf eine grosse strategische und wirtschaftliche Bedeutung für die Region zukommt. Die im Zuge des Klimawandels wohl häufiger werdenden milden Winter haben zur Folge, dass der Silsersee immer später in der Saison gefriert, womit sich der Zeitraum einer möglichen Loipenverbindung zunehmend verkürzt. Mit dem Konzept "Engadin Arena" wird zudem das Ziel verfolgt, das Engadin als ganzjährige, polysportive Freiluftsportarena zu stärken. Im Rahmen der Konzeptumsetzung hat sich gezeigt, dass die fehlende ganzjährige Verbindung zwischen Sils, Isola und Maloja eine Angebotslücke darstellt. Der Schliessung dieser Lücke kommt gemäss Einschätzung der Region eine hohe Priorität zu.

Der Kanton plant, die stark sanierungsbedürftige Malojastrasse im Abschnitt Silvaplana–Sils auszubauen. Die künftige Verbindungsstrasse soll insbesondere den aktuellen Anforderungen an die Verkehrssicherheit genügen und die Schwachstelle L197 gemäss Sachplan Velo beheben. Das zugehörige Strassenprojekt, das im Sommer 2020 öffentlich aufgelegt wurde, sieht im Wesentlichen die Verbreiterung der Strasse sowie einen beidseitigen Radstreifen von 1,25 m Breite vor. Die dazu erforderliche Anpassung des kantonalen Richtplans im Bereich Strassenausbau und Strassenerhaltung (Festsetzung Objekt 11.TS.02b Abschnitt Sils–Silvaplana) hat der Bund mit Bericht vom 30. Juli 2021 vorgeprüft. Ebenfalls liegt der entsprechende Entwurf der Anpassung des regionalen Richtplans im Bereich Strassenverkehr (V 6.2) vor (Stand kantonale Vorprüfung).

Im Rahmen des Verfahrens zum Strassenprojekt hat die eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) ein Gutachten zum Auflageprojekt verfasst. Darin beurteilt sie die Auswirkungen des Vorhabens auf die Landschaft, insbesondere auf das Objekt Nr. 1908 des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Die Kommission kommt hierbei zum Schluss, dass der

geplante Strassenausbau als "schwere zusätzliche Beeinträchtigung" hinsichtlich der Schutzziele des BLN-Objekts zu beurteilen sei. Demzufolge beantragt die ENHK die Prüfung einer Projektvariante mit einer Tunnellösung zwischen Silvaplana und Sils Föglia. Diese Variante könnte mit einer Anpassung der bestehenden Strassenbreite auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs und einer Aufwertung des Uferbereichs verbunden werden. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE-CH) verweist in seinem Vorprüfungsbericht zur Anpassung des kantonalen Richtplans auf die entsprechende Beurteilung der ENHK. Davon ausgehend hält das ARE-CH sinngemäss fest, dass der Malojastrasse zwar mutmasslich nationale Bedeutung zukomme, weshalb hinsichtlich der landschaftlichen Eingriffe eine Interessensabwägung gemäss Art. 6 Abs. 6 Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) durchzuführen sei. Allerdings könne das Vorhaben nicht losgelöst von Alternativen und anderen Ausbauvarianten, insbesondere einer Tunnelvariante, betrachtet werden. Im Hinblick auf die Genehmigung des kantonalen Richtplans durch den Bund wird der Kanton demzufolge Varianten und Alternativen zum vorgesehenen Ausbauprojekt prüfen und aufzeigen müssen. Das weitere Vorgehen diesbezüglich wird durch den Kanton zu klären sein.

Im Bereich der Malojastrasse im Abschnitt Sils Föglia und Plaun da Lej ist als Grundlage für ein Strassenprojekt respektive Auflageprojekt derzeit ein generelles Projekt in Erarbeitung, welches auf Basis von verschiedenen Varianten ausgearbeitet wurde. Dieses sieht im betreffenden Abschnitt eine Tunnellösung mit Rückbau des bestehenden Strassenabschnittes vor, welcher künftig dem Langsamverkehr dienen soll. Dadurch soll ein Teil der Schwachstelle L196 gemäss Sachplan Velo behoben werden.

2. Zielsetzung und inhaltliche Festlegungen

Gestützt auf die eingangs erwähnte Problemstellung und die Zielsetzungen des regionalen Richtplans respektive der regionalen Konzepte hat die Region Maloja die vorliegende Richtplananpassung ausgearbeitet. Diese basiert vorab auf konzeptionellen Überlegungen.

Das Wegkonzept sieht eine von Maloja bis Silvaplana Surlej durchgehend an den südlichen Seeufeln verlaufende Verbindung vor. Diese soll im Sommer als Rad- und

Fussweg und im Winter als Langlaufloipe und Winterwanderweg (Abschnitt Maloja–Sils) genutzt werden können. Hierfür ist die Schliessung der Netzlücke zwischen Isola und dem Bootshaus Sils und die damit einhergehende Schaffung einer durchgängig vom motorisierten Verkehr befreiten Route erforderlich. Damit kann der grossen Bedeutung des Velo-Freizeitverkehrs in der Region Rechnung getragen und können Synergien mit der Winternutzung ausgeschöpft werden. Die detaillierte Linieneinführung zwischen Isola und dem Bootshaus liegt noch nicht vor. Es soll jedoch eine Wegbreite von 3,5 m (Bereich See–Bootshaus Sils) bzw. 2,5 m (Bereich Isola–See) mit einer Tragfähigkeit von 7,5 t und ein ausgeglichenes Höhenprofil angestrebt werden. Der Velo-Alltagsverkehr sowie der Rennveloverkehr soll weiterhin über die Malojastrasse geführt werden. Somit kann das Velonetz im Seengebiet optimal auf die unterschiedlichen Bedürfnisse und Ansprüche des Alltags- beziehungsweise Freizeitverkehrs abgestimmt und eine sinnvolle Entflechtung erreicht werden. Zusätzlich kann auch im Winter eine Verbindung zwischen Maloja und Sils bei nicht gefrorenem See ermöglicht und den Zielen und Schwerpunkten des Konzepts der "Engadin Arena" entsprochen werden.

Im Rahmen der Richtplananpassung werden alle Langsamverkehrsverbindungen im Bearbeitungssperimeter zwischen Maloja und Silvaplana/Surlej abgelöst und gestützt auf das Wegkonzept neu festgelegt. Das Wanderwegnetz wird im Koordinationsstand "Ausgangslage" belassen.

Offene Fragen zur Realisierbarkeit einer Verbindung entlang des Südufers des Silsersees bestehen zum heutigen Zeitpunkt betreffend Linienführung, Naturgefahrensituation, Konformität des Vorhabens mit den Schutzziele des BLN-Objekts 1908 sowie den weiteren Schutzgebieten von nationaler und regionaler Bedeutung. Die geplante Richtplananpassung mit der in der Objektliste vorgesehenen Verlegung des Abschnitts Maloja–Sils (Umgebung Silsersee), Objekt Nr. 65 Regionale Route "Inn-Radweg", auf die Südseite des Silsersees erfolgt deshalb im Koordinationsstand "Zwischenergebnis" mit entsprechenden Handlungsanweisungen für die weiteren Verfahrensschritte.

Als Kompensation für die Eingriffe im Zusammenhang mit einem möglichen Wegbau sind Aufwertungen vorgesehen. 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. Die potentiellen landschaftlichen Aufwertungsbereiche werden im regionalen Richtplan jeweils als Objekt ebenfalls im Koordinationsstand "Zwischenergebnis" aufgenommen.

Gegenstand der vorliegend zu genehmigenden Richtplanung ist somit die Anpassung der Objektlisten und der Richtplankarte in den vorangehend erwähnten Bereichen Landschaft, Aufwertung und Wiederherstellung (L 3.4), sowie Verkehr, Wegkonzept Langsamverkehr (V 6.4). Die Anpassung des regionalen Richtplans im Bereich Strassenverkehr (V 6.2) wurde infolge der noch fehlenden Abstimmung mit der Anpassung des kantonalen Richtplans (Festsetzung Malojastrasse, Abschnitt Silvaplana–Sils) nicht zur Genehmigung eingereicht.

3. Formelles

3.1 Planungs- und Verfahrensablauf

Die Erarbeitung des Richtplans erfolgte verfahrensmässig nach den gültigen Bestimmungen der Region sowie den übergeordneten Bestimmungen der kantonalen Raumplanungsgesetzgebung (KRG und KRVO). Der Planungsablauf ist in den Richtplandokumenten nachvollziehbar dokumentiert.

Im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens hat das Amt für Raumentwicklung (ARE GR) die Richtplanvorlage unter Einbezug der kantonalen Ämter und Fachstellen geprüft. Die Ergebnisse sind im Vorprüfungsbericht vom 23. März 2020 enthalten. 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 zu schaffen, wurde aus raumplanerischer Sicht als nachvollziehbar und sinnvoll beurteilt. Jedoch wurde auch auf das Konfliktpotenzial des Wegneubaus mit dem Landschafts-, Natur- und Gewässerschutz hingewiesen.

Die formellen und materiellen Hinweise des ARE GR wurden im Rahmen der Überarbeitung des Richtplanentwurfs zuhanden der öffentlichen Mitwirkung berücksichtigt. Die öffentliche Auflage erfolgte zwischen dem 17. August und 15. September 2020.

Am 17. Dezember 2020 hat die Präsidentenkonferenz der Region Maloja die Dokumente zur Richtplananpassung beschlossen. Ebenfalls wurde beschlossen, den Bericht zur öffentlichen Mitwirkung vom 11. Dezember 2020 den Vernehmlassenden zuzustellen. Mit Schreiben vom 30. Dezember 2020 wurde das Dossier zuhanden der Genehmigung durch die Regierung eingereicht.

3.2 Mitwirkung

3.2.1 Eingabe Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Interessengemeinschaft besorgte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger und Pro Lej da Segl

Mit Schreiben vom 4. Januar 2021 gelangte die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SLS), die Interessengemeinschaft besorgte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger (IG) sowie Pro Lej da Segl (PLS) an die Regierung. Darin stellen sie den Antrag, die Richtplananpassung für das neu zu erstellende Trasse Sils–Isola als Zwischenergebnis nicht zu genehmigen. Eventualiter sei das Vorhaben höchstens als Vororientierung zu genehmigen und ein umfassender öffentlicher Dialogprozess zu möglichen Lösungen unter ungeschmälerter Erhaltung der Seeuferlandschaft einzuleiten.

Die unterzeichnenden Organisationen erachten das Vorgehen der Präsidentenkonferenz bei der Festlegung des Abschnittes Langsamverkehr (V 6.4) als "inakzeptabel", da es die Mitwirkungsergebnisse "in den Wind" schlage und sich auf eine "im Schnellverfahren durchgeführte, suggestive Umfrage bei Privatpersonen" abstütze. Damit sei "das richtplanerische Genehmigungsverfahren, das auf öffentlicher Mitwirkung beruhe, in seinem Kern verletzt."

3.2.2 Allgemeines

Gemäss Art. 4 Abs. 1 RPG haben die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden die Bevölkerung über Ziele und Ablauf von Planungen zu unterrichten. Weiter haben sie dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann (Art. 4 Abs. 2 RPG). Dass eine Information sowie eine Mitwirkung stattgefunden haben, ist demzufolge ein wichtiges Merkmal einer bundesrechtskonformen Planung.

Der Begriff der Mitwirkung (participation) im weiteren Sinne meint vorerst einmal jede Tätigkeit mit dem Ziel, die Entscheide auf den verschiedenen Ebenen des politischen

Systems zu beeinflussen. Sie kann sich institutioneller (Wahlen, Abstimmungen, Vernehmlassungsverfahren, Anhörungen durch die Entscheidbehörden, Mitwirkung im Rahmen des Planerlassverfahrens, Einsitznahme in Entscheidungsgremien usw.) oder ausserinstitutioneller Wege (Lobbying, Publizistik, Bürgerbewegungen, Streiks usw.) bedienen. Die Mitwirkung im Sinne von Art. 4 RPG stellt eine solche institutionelle Einflussmöglichkeit dar. Sie gehört wie das Vernehmlassungsverfahren zu jenen Formen, die keine rechtliche Bindung, sondern eine bloss politische Einflussnahme bewirken (MUGGLI, in: Praxiskommentar RPG: Baubewilligungen, Rechtsschutz und Verfahren, Aemisegger et al. [Hrsg.], 2019, N. 6 f. zu Art. 4 RPG).

Mitwirken im Sinne von Art. 4 Abs. 2 RPG ist mehr als ein blosses Äusserungsrecht: Mitwirkung verlangt, dass eigene Meinungen und Vorschläge noch im Entwurfsstadium eingebracht werden können. Mitwirkung verlangt weiter, dass sich die planenden Behörden mit den Vorschlägen materiell auseinandersetzen und dazu zusammenfassend Stellung nehmen. Es besteht jedoch kein Anspruch auf individuelle Beantwortung jeder Mitwirkungseingabe. Es genügt, wenn in einem Bericht zu den entscheidungswesentlichen Punkten Stellung genommen wird (MUGGLI, a.a.O., N. 25 zu Art. 4 RPG).

Vor dem Hintergrund der vorbeschriebenen bundesrechtlichen Vorgaben sehen die kantonalen Verfahrensbestimmungen vor, dass Entwürfe für regionale Richtpläne vom zuständige Organ der Region während 30 Tagen im Internet und in der Region öffentlich aufzulegen und die Auflage im amtlichen Publikationsorgan und im Kantonsamtsblatt bekannt zu geben (Art. 11 Abs. 2 KRVO) sind. Während der öffentlichen Auflage kann jedermann Vorschläge und Einwendungen einbringen. Diese sind zu prüfen. Das Ergebnis ist den Mitwirkenden und der Öffentlichkeit in geeigneter Form bekannt zu geben (Art. 11 Abs. 2 KRVO in Verbindung mit Art. 7 Abs. 3 KRVO).

Im Übrigen ist die Mitwirkung vom Rechtsschutz abzugrenzen. Die fehlende Rechtsverbindlichkeit im Staat-Bürger-Verhältnis hat zur Folge, dass Richtpläne als solche durch Private nicht angefochten werden können (vgl. TSCHANNEN, in: Praxiskommentar RPG: Richt- und Sachplanung, Interessenabwägung, Aemisegger et al.

[Hrsg.], 2019, N. 7 zu Art. 9 RPG). Da der Richtplan als behördenverbindliches Instrument keinen Verfügungscharakter hat, sind im Rahmen der Mitwirkung insbesondere keine Beschwerden von Umweltorganisationen möglich (vgl. REINHARD ZWEIDLER, in: URP 2007 S. 520ff., 544).

3.2.3 Beurteilung

Vor dem Hintergrund der vorbeschriebenen Rechtslage ist zunächst festzustellen, dass den antragstellenden Organisationen (SLS, IG, PLS) kein Rechtsmittel gegen die bloss behördenverbindliche Anpassung des regionalen Richtplans zur Verfügung steht. Demzufolge kommt ihnen keine Parteistellung im vorliegenden Genehmigungsverfahren zu, weshalb auf ihre Anträge nicht einzutreten ist.

Es bleibt allerdings zu prüfen, ob die Richtplanung der Region Maloja die vorgenannten bundes- und kantonsrechtlichen Voraussetzungen an die Mitwirkung erfüllt. Dabei ist zu beachten, dass fehlende Mitwirkung eine Planung nicht nichtig, sondern bloss anfechtbar macht. Durchsetzen kann den Anspruch auf Mitwirkung jedoch nur, wer rechtsmittelbefugt ist. Die Planung dürfte aber wegen Bundesrechtswidrigkeit von den zuständigen Aufsichtsbehörden nicht ohne weiteres genehmigt werden (vgl. MUGGLI, a.a.O., N. 29 zu Art. 4 RPG).

Die Gemeinden Sils i.E. und Bregaglia führten am 11. März 2020 gemeinsam eine Informationsveranstaltung durch, an der zwei Varianten für eine Langsamverkehrsverbindung zwischen Isola und dem Bootshaus Sils vorgestellt wurden. Während der Sommersaison 2020 wurden zudem Gäste und Einheimische im Rahmen einer Online-Umfrage zu diesen beiden Varianten befragt. Mit der Umfrage und der Vorstellung zweier Varianten wurde eine öffentliche Diskussion angestossen, aus welcher die Region Rückschlüsse zur Akzeptanz des Vorhabens ziehen konnte. Dieses Vorgehen geht über die Mindestanforderungen an eine Mitwirkung im Rahmen des Richtplanverfahrens hinaus.

Weiter hat die Region Maloja den Entwurf des regionalen Richtplans vom 17. August bis 15. September 2020 öffentlich aufgelegt. Die 14 im Rahmen der öffentlichen Auflage eingegangenen Vorschläge und Einwendungen (unter anderem auch der SLS,

der IG sowie der PLS) wurden im Bericht zur öffentlichen Mitwirkung der Richtplananpassung vom 11. Dezember 2020 aufgelistet, ausgewertet und beantwortet. Dies ist stufengerecht und korrekt erfolgt. Dass die Auseinandersetzung mit den eingegangenen Stellungnahmen im Mitwirkungsbericht in generalisierter Form und nur zu den entscheidungswesentlichen Punkten erfolgte, ist in Nachachtung der bundes- und kantonsrechtlichen Vorgaben nicht zu beanstanden.

Die vorliegende Planung erfüllt somit die Anforderungen nach Art. 4 RPG. Damit erweisen sich die Rügen der SLS, der IG sowie der PLS – unabhängig von deren Beschwerdelegitimation – als unbegründet.

3.3 Verwaltungsinterne Vernehmlassung

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurden die bereinigten Richtplandokumente nochmals den involvierten kantonalen Stellen zur Stellungnahme unterbreitet. Schriftlich geäußert haben sich das Amt für Natur und Umwelt, das Amt für Jagd und Fischerei, das Amt für Wald und Naturgefahren und das Tiefbauamt, während das Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität sowie das Amt für Energie und Verkehr keine Bemerkungen haben. Die Fachstellen haben im Rahmen der Anhörung verschiedene Hinweise und Bemerkungen vorab hinsichtlich der weiteren Verfahrensschritte angebracht. Anträge zuhanden der Genehmigung der vorliegenden Richtplananpassung wurden keine gestellt. Die Hinweise und Bemerkungen der Fachstellen wurden durch das ARE-GR in einer Tabelle zusammengefasst. Sie sind in den Folgerungen respektive Empfehlungen der Regierung aufgeführt.

3.4 Ausbau Malojastrasse

In der Richtplankarte 1:15 000 Landschaft und Verkehr ist der Ausbau der Malojastrasse, Objekt 11.TS.02b (Abschnitt Silvaplana–Sils (mit Radstreifen), mit dem Koordinationsstand "Neu: Festsetzung" dargestellt. Das Vorhaben ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Richtplananpassung und somit nicht Bestandteil der Genehmigung. Das Objekt verbleibt somit im Koordinationsstand "Zwischenergebnis".

3.5 Ergebnis der formellen Prüfung

In formeller Hinsicht sind somit die Voraussetzungen für die Genehmigung der Anpassung des regionalen Richtplans gegeben.

4. Materielles

4.1 Allgemeines

Gemäss kantonalem Raumplanungsgesetz (Art. 18 Abs. 3 KRG) bedürfen Erlass und Änderungen von regionalen Richtplänen der Genehmigung durch die Regierung. Sie werden mit der Genehmigung für die Behörden des Kantons, der Region und der beteiligten Gemeinden verbindlich. Die Regierung hat die ihr zur Genehmigung eingereichten Planungen auf ihre Rechtmässigkeit zu prüfen. Sie hat zu beurteilen, ob die verschiedenen relevanten Interessen, die zum Endresultat der Planung geführt haben, korrekt ermittelt, bewertet und abgewägt wurden und ob Alternativen und Varianten betrachtet wurden. Dabei besteht je nach Planungsebene ein gewisser Ermessensspielraum, der mit zunehmendem Detaillierungsgrad in der Planung abnimmt. Auf Stufe regionaler Richtplan steht der Region demnach ein relativ grosser Ermessensspielraum zu.

Die Region hat die verschiedenen, durch das Vorhaben tangierten Nutzungs- und Schutzinteressen ermittelt, bewertet und abgewägt sowie Alternativen geprüft. Diese sind in den Erläuterungen zur Anpassung des regionalen Richtplans grundsätzlich nachvollziehbar dargelegt. Als Fazit wird dabei festgehalten, dass zur Erreichung der erwähnten Zielsetzung die vorgesehene Verbindung am Südufer des Silsersees aus konzeptioneller Sicht die einzige Lösung sei, die den Ansprüchen und den übergeordneten Zielen zu genügen vermöge und gleichzeitig dem Schonungsgebot im BLN-Gebiet am besten Rechnung tragen könne. Ebenfalls wird auf die noch offenen Fragen hingewiesen und Aufwertungsmassnahmen als Kompensation für die Eingriffe postuliert.

Die Regierung erwägt dazu Folgendes:

4.2 Konzeptionelle Überlegungen

Die Region strebt, in Abstimmung mit den Bedürfnissen des Langlaufsports, eine durchgehende, attraktive und sichere Verbindung für den Freizeitverkehr in der Region zwischen Maloja und Silvaplana an, die den Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen gerecht wird. Sie ist für die Region von strategischer und wirtschaftlicher (touristischer) Bedeutung. Der für die Umsetzung vorgesehene Richtplaneintrag basiert auf konzeptionellen Überlegungen, welches die klare Trennung des Freizeit-

und Alltagsverkehrs sowie ebenfalls die Nutzung im Winter vorsieht. Diese Überlegungen sind auf kantonale und regionale Konzepte, Sachpläne und Masterpläne sowie den Zielen und Leitüberlegungen des regionalen Richtplanes abgestimmt.

Dadurch können im gesamten Abschnitt die verschiedenen Nutzergruppen konsequent nach ihren eigenen, voneinander abweichenden Ansprüchen betrachtet werden und mit den geplanten Massnahmen kann diesen Betrachtungen sinnvoll Rechnung getragen werden. Aus Sicht der Regierung sind diese Bestrebungen und konzeptionellen Überlegungen zu begrüssen und zweckmässig.

4.3 Koordinationsstand

Weil die vorliegenden Richtplaneinträge wie erwähnt auf konzeptionellen Überlegungen und nicht auf einem konkreten Projekt basieren, bestehen zur Realisierbarkeit der Südverbindung zum heutigen Zeitpunkt noch verschiedene offene Fragen, insbesondere betreffend Linienführung, Naturgefahrensituation sowie Konformität des Vorhabens mit den Schutzziele des BLN-Objekts 1908 resp. den weiteren Schutzgebieten von nationaler und regionaler Bedeutung. Die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft können daher noch nicht abschliessend abgeschätzt und beurteilt werden. Aus diesen Gründen wird die Verlegung der Wegverbindung an die Südseite des Silsersees, in Abstimmung mit den zur Kompensation vorgesehenen landschaftlichen Aufwertungsmassnahmen, im regionalen Richtplan im Koordinationsstand "Zwischenergebnis" festgelegt.

Richtplanvorhaben im Koordinationsstand "Zwischenergebnis" sind noch nicht abgestimmt. Ebenfalls können immer noch offene Fragen bestehen, die in den weiteren Verfahrensschritten noch zu klären sind. Im vorliegenden Fall sind beispielsweise bezüglich der Linienführung noch verschiedene Varianten möglich, ebenfalls sind Fragen zur Vereinbarkeit mit übergeordneten Inventaren sowie Schutzinteressen noch offen. Jedoch können bei der Festlegung eines "Zwischenergebnisses" bereits klare Aussagen und Vorgaben zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden. Dies ist vorliegend der Fall. Aus diesen Gründen ist aus Sicht der Regierung die Festlegung der Vorhaben im Koordinationsstand "Zwischenergebnis" grundsätzlich korrekt.

Die Vorgaben, welche in den Folgeverfahren berücksichtigt werden müssen, sind in den Objektlisten unter "Hinweise/Massnahmen" behördenverbindlich sichergestellt (u.a. Abklärungen bzgl. Umweltauswirkungen, Einholung Gutachten ENHK). Gemäss dem erläuternden Bericht (Kapitel 4.2) können diese Nachweise im Rahmen der Nutzungsplanungen der beiden Standortgemeinden erbracht und der Richtplaneintrag mit Beschluss der Präsidentenkonferenz im vereinfachten Verfahren fortgeschrieben werden. Dies ist aus Sicht der Regierung jedoch aufgrund der grossen Konfliktrichtigkeit und des regionalen Charakters des Vorhabens nicht möglich. Die erforderlichen Nachweise sind vorgängig zur Nutzungsplanung im Rahmen eines ordentlichen Richtplanverfahrens zur "Festsetzung" des Vorhabens mit entsprechenden Mitwirkungsmöglichkeiten zu erbringen. Dabei sind die im Richtplan festgelegten ökologischen und landschaftlichen Aufwertungsmassnahmen nicht losgelöst von den regional bedeutenden Infrastrukturvorhaben zu diskutieren, sondern gesamtheitlich unter Berücksichtigung der Schutz- und Nutzungsinteressen zu betrachten.

4.4 Natur- und Landschaftsschutz

Durch die geplante Wegverbindung am südlichen Ufer des Silsersees werden verschiedene Schutzgebiete von regionaler und nationaler Bedeutung tangiert, u.a. das BLN-Objekt 1908 "Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe". Die genauen Auswirkungen eines Wegneubaus zwischen Isola und dem Bootshaus Sils auf die Natur, Umwelt und Landschaft sind zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bekannt. Die dazu erforderlichen Projektgrundlagen und Umweltabklärungen, die für eine fundierte Beurteilung der Auswirkungen notwendig sind, fehlen derzeit noch und müssen im Rahmen der Folgeverfahren ausgearbeitet werden.

Die Regierung anerkennt die Bemühungen der Region, die Konfliktpunkte ausführlich darzulegen und die nötigen Vertiefungsschritte aufzuzeigen und begrüsst die vorgesehenen Aufwertungen. BLN Gebiete verdienen in besonderem Mass die ungeschmälerte Erhaltung oder jedenfalls die grösstmögliche Schonung, ebenfalls sind die weiteren Schutzgebiete von nationaler und regionaler Bedeutung zu erhalten. Ob mit dem Vorhaben unter Berücksichtigung der Ersatzmassnahmen den Schutzziele insbesondere bzgl. des BLN-Gebiets entsprochen resp. ob das Vorhaben mit diesen in Einklang gebracht werden kann, ist zum heutigen Zeitpunkt noch offen und wird

Gegenstand der nachfolgenden Verfahren sein. Eine Zuweisung in den Koordinationsstand "Festsetzung" kann somit erst erfolgen, wenn diese grundlegenden Fragen geklärt sind und die Machbarkeit grundsätzlich gegeben ist. Die Vorgaben, welche in den Folgeverfahren berücksichtigt werden müssen, sind in den Objektlisten behördenverbindlich und aus Sicht der Regierung grundsätzlich zweckmässig sichergestellt.

4.5 Varianten und Alternativen

Im erläuternden Bericht zur vorliegenden Richtplananpassung wird festgehalten, dass die genaue Linienführung der Wegverbindung am Südufer des Silsersees derzeit noch offen ist und unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien erst noch definiert werden muss. Ebenfalls werden im erläuternden Bericht im Kapitel 3.2 verschiedene Alternativen am nördlichen Ufer des Silsersees aufgezeigt und diskutiert. Als Fazit wird festgehalten, dass die zur Diskussion gestellten Varianten auf der Nordseite nicht als valable Alternativen zu einer Südvariante angesehen werden können.

Die durch die Region im Unterkapitel "Alternativen" aufgezeigten Varianten und deren Beurteilung sind aus Sicht der Regierung im Grundsatz stufengerecht und nachvollziehbar. Die Regierung weist darauf hin, dass im Hinblick auf eine richtplanerische Festsetzung Varianten und Alternativen unter dem Einbezug der Strassenausbauprojekte der Malojastrasse zwischen Maloja und Sils vertieft zu prüfen und zu diskutieren sind. Der Region wird empfohlen, die interessierten Akteure frühzeitig in den Prozess miteinzubeziehen.

5. Folgerungen

Aufgrund der vorangehenden Ausführungen erachtet die Regierung die Voraussetzungen für eine Genehmigung der Richtplanvorlage mit den Festlegungen der erwähnten Objekte und entsprechenden Handlungsanweisungen im Koordinationsstand "Zwischenergebnis" als gegeben. Die Regierung ist der Ansicht, dass die Region die Interessenabwägung auf Stufe regionaler Richtplan mit dem ihr zustehenden Ermessensspielraum stufengerecht und korrekt durchgeführt hat.

Gestützt auf Art. 18 Abs. 3 KRG

beschliesst die Regierung:

1. Die von der Region **Maloja** am 17. Dezember 2020 beschlossene **Anpassung des regionalen Richtplans in den Bereichen Landschaft (L 3.4) und Langsamverkehr (V 6.4)** wird im Sinne der Erwägungen und Folgerungen mit folgenden Auflagen und Bemerkungen genehmigt und für die Behörden des Kantons Graubünden als verbindlich erklärt:
 - a) Für die richtplanerische "Festsetzung" einer durchgehenden Langsamverkehrsverbindung zwischen Maloja und Sils ist ein ordentliches Richtplanverfahren durchzuführen.
 - b) Das Objekt 11.TS.02b (Ausbau Malojastrasse, Abschnitt Silvaplana–Sils [mit Radstreifen]) verbleibt im Koordinationsstand "Zwischenergebnis".
2. Der Auswertungsbericht bezüglich der im Genehmigungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise und Folgerungen sind in den Folgeverfahren stufengerecht zu berücksichtigen.
3. Das Amt für Raumentwicklung wird beauftragt, die aufgrund des vorliegenden Beschlusses nötigen Kennzeichnungen in den Richtplandokumenten anzubringen sowie für die Mitteilung und Dokumentation des vorliegenden Beschlusses gemäss Anhang zu sorgen.
4. Die Region Maloja wird ersucht, die betroffenen Gemeinden mit dem vorliegenden Beschluss sowie mit den Unterlagen des genehmigten regionalen Richtplans zu dokumentieren sowie die Einsichtnahme in die Unterlagen des genehmigten Richtplans in der Region sicherzustellen.
5. Die Region sorgt für die Nachführung der digitalen Daten.

6. Mitteilung an:

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



Namens der Regierung

Der Präsident:

Der Kanzleidirektor:

Dr. Mario Cavigelli

Daniel Spadin

	Regierungsbeschluss	Richtplan-Dokumente
Region Maloja	2	2
Planungsbüro Stauffer & Studach	1	
Amt für Energie und Verkehr	1	
Amt für Jagd und Fischerei	1	
Amt für Landwirtschaft und Geoinformation	1	
Amt für Natur und Umwelt	1	
Amt für Wald und Naturgefahren	1	
Amt für Wirtschaft und Tourismus	1	
Tiefbauamt, Fachstelle Langsamverkehr	1	
Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität	1	
Standeskanzlei	1	1
Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, IG besorgte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, p.a. Reto Mel- cher, Via da Baselgia 61, 7515 Sils/Segl, Pro Lej da Segl	1	
ARE-GR	3	2