



REGION MALOJA
REGIUN MALÖGIA
REGIONE MALOJA

Region Maloja
Geschäftsstelle
Quadratscha 1
7503 Samedan
www.regio-maloja.ch

Bericht zur öffentlichen Mitwirkung der Richtplananpassung in den Bereichen Landschaft (L 3.4) und Langsamverkehr (V 6.4)

Auswertung der Vorschläge und Einwendungen

11. Dezember 2020

1 Übersicht öffentliche Mitwirkung

Eingegangene Stellungnahmen

Mit der öffentlichen Auflage 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.

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 öffentlich aufgelegt. Im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe sind Stellungnahmen folgender Organisationen, Körperschaften und Privatpersonen eingegangen:

- 1 *Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Pro Natura GR, WWF GR [USO, gemeinsame Stellungnahme]*
- 2 *Cumünaunza Pro Lej da Segl*
- 3 *Societed da pas-cheders Lej da Segl*
- 4 *Societed Glista Libra*
- 5 *Interessengemeinschaft besorgter Stimmbürger [IG BSS]*
- 6 *Gemeinde Sils i.E.*
- 7 *Anna Giovanoli Liver und Beat Liver-Giovanoli*
- 8 *H. Hosch-Rüegg*
- 9 *Marcello Giovanoli*
- 10 *Henrike Wolf*
- 11 *Matthias Brunner*
- 12 *Peter Kluge*
- 13 *Richard Bühler*
- 14 *Rudolf Natsch*

Anträge, welche die kantonale Richtplananpassung im Bereich Strassenverkehr (Ausbau Malojastrasse, Abschnitt Silvaplana – Sils) betreffen, werden im Rahmen des Mitwirkungsberichts zur kantonalen Richtplananpassung behandelt. Aus diesem Grund werden diese Anträge im vorliegenden Bericht nicht aufgeführt.

Allgemeines

A. Informationen zum Planungsstand

Gegenstand der Richtplananpassung bildet die Verlegung der regionalen Radroute von der nördlichen auf die südliche Seite des Silsersees in Abstimmung mit den Bedürfnissen für den Langlaufsport in der Region. Dafür bedarf es eines Wegneubaus zwischen Isola und dem Bootshaus Sils. Der Richtplaneintrag basiert auf konzeptionellen Überlegungen und ist auf kantonale und regionale Konzepte, Masterpläne und Sachpläne abgestimmt.

Die erforderlichen Projektgrundlagen und Umweltabklärungen für eine Beurteilung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft durch den Wegneubau zwischen Isola und dem Bootshaus Sils fehlen derzeit noch. Aus diesem Grund wird das Vorhaben im Richtplan erst als «Zwischenergebnis» festgelegt.

Mit einem «Zwischenergebnis» wird ausgesagt, dass das Vorhaben noch nicht abgestimmt ist (da z.B. verschiedene Varianten bezüglich Linienführung möglich sind oder Fragen der Vereinbarkeit mit übergeordneten Inventaren noch nicht geklärt sind), jedoch klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden können. Eine Heraufstufung zu einer «Festsetzung» kann erst erfolgen, wenn diese grundlegenden Fragen geklärt sind und die Machbarkeit grundsätzlich bejaht wird.

Im vorliegenden Fall wird für eine «Festsetzung» insbesondere aufzuzeigen sein, dass das Vorhaben mit den Schutzziele des BLN-Objekts 1908 vereinbar ist (unter Berücksichtigung der damit verbundenen landschaftlichen und ökologischen Aufwertungsmassnahmen). Siehe hierzu auch die im Objektblatt behördenverbindlich festgelegten Handlungsanweisungen sowie die Erläuterungen unter Kap. 4.2.

B. Varianten für die Langsamverkehrsverbindung Isola–Sils

Anlässlich einer von den Gemeinden Sils i.E. und Bregaglia gemeinsam durchgeführten Informationsveranstaltung vom 11. März 2020 wurden zwei Varianten für eine Langsamverkehrsverbindung zwischen Isola und dem Bootshaus Sils vorgestellt, die sich an den im Richtplan in Kapitel 3.2 erwähnten Anforderungen orientieren (Varianten oben und unten). Während der Sommersaison 2020 wurden Gäste und Einheimische im Rahmen einer Online-Umfrage zudem zu diesen beiden Varianten befragt.

In vielen Stellungnahmen wird explizit auf diese beiden Varianten oder die Umfrage eingegangen. Auf eine Diskussion der Varianten im Richtplan wird verzichtet. Aufgrund der im Richtplan formulierten Anforderungen an den Weg (Mehrfachnutzung, Mindestbreite, Höhenprofil) lassen sich zwar Rückschlüsse zum möglichen Wegverlauf zwischen Isola und dem Bootshaus Sils ziehen, es fehlen jedoch wie erwähnt solide Grundlagen für eine fundierte Beurteilung und Bewertung der landschaftlichen und ökologischen Aspekte. Die Linienführung zwischen Isola und Sils wird im Richtplan daher weiterhin offengelassen und dem Planungsstand entsprechend in einer generalisierten Form festgelegt. Im jetzigen Planungsstand ist auch eine Wegführung mit Untertunnelung von sensiblen Passagen nicht auszuschliessen.

Mit der Umfrage und der Vorstellung zweier Varianten wurde eine öffentliche Diskussion angestossen, aus welcher sich wertvolle Rückschlüsse zur Akzeptanz des Vorhabens ziehen lassen (die Akzeptanz für das Vorhaben scheint bei Feriengästen und Einheimischen vorhanden zu sein). Diese Rückschlüsse sind für die Weiterentwicklung des Vorhabens von Bedeutung.

Behandlung der Vorschläge und Einwendungen

Die Beantwortung der eingegangenen Stellungnahmen erfolgt aufgrund der vielen gleichlautenden Anträge nachfolgend in generalisierter Form. Allgemeine Feststellungen und Bemerkungen der Antragsteller werden ohne weitere Ausführungen zur Kenntnis genommen.

C. Nutzung des Wegs über die Alp Petpreir als Radverbindung:

Wie in den Erläuterungen unter Kapitel 3.2 erwähnt, kommt eine Verlegung der Radroute auf die bestehende, an der orographisch rechten Talflanke verlaufende nationale Mountainbikeroute nicht in Frage. Trails und teilweise steile, technische Passagen machen einen hohen Anteil des über die Alp Petpreir verlaufenden Wegabschnitts aus. Deshalb ist dieser für technisch und konditionell nicht geübte Radfahrer sowie für Familien und Senioren nicht zumutbar. Die Frequenzzählungen zeigen, dass im Jahr 2020 nur knapp 20% der Radfahrer die Route über die Alp Petpreir nutzten, während die restlichen 80% den Wanderweg zwischen Isola und Sils nutzten.

D. Ausbau des heutigen Wegs auf 2.5 m

Der vorgeschlagene Ausbau des bestehenden Wegs auf 2.5 m genügt den Mindestanforderungen nicht und würde eine Nutzung des Wegtrassees als

Loipe im Winter verunmöglichen. Er würde zudem nicht zu einer Entspannung der unter Kapitel 3.2 erwähnten Konfliktproblematik zwischen Radfahrern und Fussgängern beitragen, sondern diese möglicherweise noch akzentuieren, da – mit Ausnahme der Rennvelofahrer – alle Radfahrer über diese Verbindung gelenkt würden und Entflechtungsmöglichkeiten fehlen.

E. Notwendigkeit einer terrestrischen Langlaufloipe zwischen Sils und Maloja:

Für den im Oberengadin wirtschaftlich sehr wichtigen Langlaufsport ist die Sicherung der Durchlässigkeit des Loipennetzes von grosser Bedeutung. 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 immer kürzer werdenden Zeitraums geöffnet sind. Mit einer landgebundenen Langlaufloipe zwischen Maloja und Sils wird den strategischen Überlegungen des Konzepts «Engadin Arena» und den Zielen des Masterplans Langlauf Rechnung getragen (siehe Ausführungen in Kapitel 2.4 und 2.5).

F. Auswirkungen auf Natur und Landschaft:

Der Richtplaneintrag basiert wie erwähnt auf konzeptionellen Überlegungen und nicht auf einem Projekt. Daher können Vorschläge und Einwendungen betreffend die Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft nicht weiter kommentiert werden. Im Richtplan ist behördenverbindlich festgelegt, dass zu gegebener Zeit ein Gutachten der ENHK einzuholen ist.

G. Aufwertungsmassnahmen Landschaft und Ökologie:

Region und Gemeinden sind der Auffassung, dass die im Richtplan festgelegten ökologischen und landschaftlichen Aufwertungsmassnahmen nicht losgelöst von den regional bedeutenden Infrastrukturvorhaben diskutiert werden können, sondern gesamtheitlich unter Berücksichtigung der Schutz- und Nutzungsinteressen anzuschauen sind.

Fazit

Aufgrund der mit dem Vorhaben verfolgten übergeordneten Zielen, dessen Einbettung in die übergeordneten regionalen Strategien und der gemäss Umfrage vorhandenen Akzeptanz wird am bestehen Richtplaneintrag im Koordinationsstand «Zwischenergebnis» festgehalten. Die Richtplananpassung wird dem Kanton zur Genehmigung eingereicht.

2 Vorschläge und Einwendungen

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
1	USO	<p>Antrag:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Auf die Verlegung der Radroute Nr. 65 «Inn-Radweg» zwischen Maloja und Sils auf die Südseite des Sees ist in vorliegender Form zu verzichten. Die Änderung des Koordinationsstandes auf die Stufe Zwischenergebnis zwischen dem Bootshaus Sils und Isola ist zu streichen. 2. Zur Verbesserung der Situation für die Wanderer und Velofahrer ist die Möglichkeit zu prüfen, den bestehenden Weg zur Alp Petpreir in die Val Fex als Radverbindung zu nutzen. 3. Auf die Schaffung einer durchgängigen terrestrischen Loipe von Maloja nach Sils ist zu verzichten. <p>Begründung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Konflikt zwischen Velofahrern und Radfahrern zwischen Isola und Sils entschärfen</i> Wir anerkennen die Notwendigkeit, die bestehenden Konflikte zwischen Wanderern und Velofahrern auf dem Abschnitt Isola - Sils zu entschärfen. Aufgrund der hohen Frequenzen hat sich die Situation angespannt. Eine vom MIV getrennte familientaugliche Radroute von Maloja nach Sils fehlt. Verbesserungen auf der Malojastrasse werden in absehbarer Zeit nicht erfolgen. Auch wenn wir in diesem Bereich Handlungsbedarf sehen, erachten wir die vorgeschlagene Lösung als nicht bewilligungsfähig. 2. <i>Notwendigkeit einer terrestrischen Langlaufloipe Isola - Sils</i> Die Netzlücke im Fuss- und Veloverkehr wird in der Richtplananpassung überlagert mit dem Bedarf an einer Loipe von Isola nach Sils, welche auch bei einem ungefrorenen See genutzt werden kann. Dies erfordert eine Wegbreite von 3,5 Metern und der Weg muss einer Belastung von 7,5 Tonnen Stand halten für die Präparierung. Die neue Loipe von Isola nach Sils wird damit begründet, dass aufgrund des Klimawandels künftig nach neuen Lösungen der Loipenführung abseits des zugefrorenen Sees gesucht werden müsse. Wir bestreiten den Bedarf dieser zusätzlichen Loipe. Ein Start auf der Marathonloipe in Sils statt Maloja in der Zeit, bevor der See zugefroren ist, ist zumutbar. Das Loipenangebot im Oberengadin ist auch ohne diese zusätzliche Verbindung sehr attraktiv. Zudem handelt es sich nicht um ein unentbehrliches Verbindungsstück, sondern um den Anfang der Marathonloipe. Für Langlaufgäste, die in Maloja übernachten, ist es absolut zumutbar, mit dem Bus nach Sils zu den Loipen zu fahren. Die Anforderungen an den neuen Weg bezüglich Wegbreite und Belastbarkeit steigen massiv durch die Zusatznutzung als Loipe. Der zusätzlichen Loipe kommt keine nationale Bedeutung zu, die notwendig wäre, um den Eingriff in das BLN-Gebiet zu rechtfertigen. Deshalb ist auf dieses Vorhaben zu verzichten. 3. <i>Vorgesehene Variante ist nicht natur- und landschaftsverträglich</i> Die Vorgesehene neue Langsamverkehrsverbindung führt durch felsiges Gebiet. Es handelt sich um das letzte unverbaute Stück Ufer des Silsersees. Wegen dem felsigen Untergrund, der vorgesehenen Breite von 3,5 m und Belastbarkeit von 7,5 t wären für den Weg umfangreiche Verankerungen nötig. Aufgrund der offenen Führung entlang des Seeufers wäre der neue Weg von weit her einsehbar. Dieses Vorhaben ist nicht landschaftsverträglich und stellt eine schwere Beeinträchtigung der BLN Schutzziele dar. Auch die Variante "Oben", die auf einem Ausbau des bestehenden Wanderwegs beruht, ist abzulehnen. Der heutige kleine Wanderweg ist ein „Wurzelweg“ und gilt als Perle unter den Wanderinnen und Wanderern. Ein Ausbau würde diesen wildromantischen Weg entwerten, was inakzeptabel wäre. Darüber hinaus handelt es sich beim Abschnitt Isola - Sils um einen ökologisch sehr sensiblen Raum. Der Schwemmkegel von Isola beherbergt eine Vielzahl von schützenswerten Lebensraumgesellschaften und verzeichnet eine hohe Anzahl an sich zum Teil überlappenden Inventarobjekten: Aue Isola/Plaun Grand von nationaler Bedeutung, Flachmoore „Plan Grand, Stampa“ und „Plan Grand West, Stampa“ von regionaler Bedeutung, Naturobjekte „Isola“ von regionaler Bedeutung. Auf den Kiesflächen des Deltas brütete noch vor wenigen Jahren der Flusssuferläufer. Ab und zu zeigt sich der seltene Mauerläufer in der Schlucht oberhalb von Isola. Die Aua da Fedoz ist Erschafferin des pittoresken Deltas von Isola. Sie gehört zu den WWF-Gewässerperlen und damit zu den letzten intakten Fliessgewässern der Schweiz. Der Druck 	Siehe Ausführungen S. 2–3.

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p>auf die ökologisch sensiblen Gebiete würde durch die neue Langsamverkehrsverbindung entlang des Sees massiv steigen. Auch deshalb lehnen wir die beiden Varianten „Unten“ und „Oben“ ab.</p> <p><i>4. Neue Variante via Alp Petpreir/Val Fex prüfen statt Seeweg als Zwischenergebnis festsetzen</i> Wie vorhergehend beschrieben ist die Variante entlang des Sees nicht natur- und landschaftsverträglich und mit den BLN-Schutzziele nicht vereinbar. Wir erachten es deshalb als unsinnig, diese Variante im Richtplan als Zwischenergebnis festzuschreiben und die weitere Planung voranzutreiben. Stattdessen sollen die Ressourcen dazu verwendet werden, eine natur- und landschaftsverträgliche Radverbindung auszubauen, welche auf dem bestehenden Wegnetz verläuft. Eine Führung der Radroute auf dem bestehenden Weg Richtung Alp Petpreir zur Val Fex wäre eine sinnvolle Alternative. Die Steigung von 200 Metern ist für Velofahrende zumutbar. Zudem sind heute viele Bikerinnen mit E-Bikes unterwegs, was die Überwindung von Höhenmetern erleichtert.</p>	
2	Cumünaunza Pro Lej da Segl	<p>Antrag:</p> <ol style="list-style-type: none"> Die vorgeschlagenen Anpassungen des Regionalen Richtplans Bereich Landschaft und Langsamverkehr (Isola-Sils) sind in dieser Form abzulehnen. Die Variante Oben, jedoch ohne Loipe, könnte aus unserer Sicht im Sinne unserer Ausführungen weiterverfolgt werden. <p>Begründung:</p> <p><i>1. Grundsätze</i> Die in der Region verankerte Vereinigung Pro Lej da Segl vertritt seit Jahrzehnten die landschaftlichen und ökologischen Schutzinteressen in der Oberengadiner Seenplatte. Es geht um den ungeschmäleren Erhalt der einmaligen landschaftlichen und ökologischen Werte. Diese stehen seit vielen Jahren unter dem Druck von Nutzungsansprüchen. Dazu gehört insbesondere der Tourismus, der nur in einer sanften Form dem Prinzip der Nachhaltigkeit entsprechen kann. Die Oberengadiner Seenlandschaft gehört zu den Landschaften von nationaler Bedeutung (Objekt Nr. 1908) und genießt damit höchsten Schutzstatus. Der vorliegende Entwurf für Anpassungen am regionalen Richtplan verfolgt das Ziel, touristische Ansprüche betreffend Freizeitverkehr und Langlauf zu verbessern. Diese Ansprüche stehen teilweise in Konflikt mit den oben erwähnten Grundsätzen des Landschaftsschutzes. Einmalige Landschaften lassen sich mit Ersatzmassnahmen nicht kompensieren. Die Anpassungen im Bereich Landschaft im regionalen Richtplan, wo Ersatzmassnahmen in anderen Gebieten als Kompensation vorgeschlagenen werden, können den ungeschmäleren Erhalt der landschaftlichen Werte im Kerngebiet der Seenlandschaft nicht gewährleisten. Neben landschaftlichen, werden bei Eingriffen stets auch ökologische Werte tangiert. Dazu gehören insbesondere die wertvollen, naturnahen Uferabschnitte des Silsersees als Nahrungsgewässer von Bachforellen, aber auch die Auenhabitats von nationaler Bedeutung bei Isola (Isola/Plan Grand Objekt 393). Die Begründung der vorliegenden Anpassungsvorschläge des Richtplans basieren weitgehend auf einer ökonomischen Optik und vernachlässigen die übergeordneten Interessen des Landschafts- und Naturschutzes. Wie die Geschichte der Entwicklungen in der Oberengadiner Seenlandschaft zeigt, standen sich hier immer wieder Nutzungsansprüche und Landschaftsschutz gegenüber. Die touristischen Anforderungen wachsen und bergen die Gefahr, das Kapital Landschaft und Natur zu beeinträchtigen. Ein ungeschmälerter Erhalt der Landschaft ist mit dem Ausbau touristischer Infrastrukturen schwierig zu vereinbaren. Die Bevölkerung in Sils und in der ganzen Region hat schon wiederholt die landschaftsschonende Sorgfalt und Zurückhaltung in letzter Instanz gestützt und verlangt. Davon gehen wir auch jetzt aus.</p> <p><i>2. Vorgeschlagene Anpassungen im Langsamverkehr zwischen Isola und Sils</i> Die im vorliegenden Richtplan als 'Netzlücke Freizeit' erwähnte Wegverbindung zwischen Isola und Sils ist Gegenstand der Diskussion. Hier wird aufgrund von erhöhtem Aufkommen von Velofahrern und Konflikten mit Wanderern nach Lösungen gesucht. Am 11. März 2020 stellten die Vorstände der Gemeinden Sils und Bregaglia zwei zur Diskussion stehende Wegvarianten vor. Beide Varianten bauen auf dem Anspruch auf, nicht nur bestehende Konflikte mit dem Langsamverkehr zu beheben, sondern auch eine Langlaufloipe zu integrieren, welche</p>	Siehe Ausführungen S. 2–3.

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p>neu bei Bedarf nicht mehr über den See, sondern terrestrisch geführt werden soll. Dieser Anspruch wird im Richtplan als 'Mehrfachnutzung' bezeichnet. Damit erhöht sich die erforderliche Wegbreite von 2-2,5m auf 3,5m. Der Weg müsste zudem einer Belastung von 7.5 Tonnen standhalten, damit ein Loipenfahrzeug durchkommt. Bei den zwei Varianten führt eine obere Verbindung entlang des bestehenden Wanderwegs durch den Wald und eine untere teilweise auf einem Steg entlang des Seeufers.</p> <p>Die Dringlichkeit der Massnahmen zur Lösung der Konflikte im Freizeitverkehr wird mit hohen Zahlen von Radfahrern und Wanderern begründet, von welchen wiederholt Beschwerden und Forderungen nach Massnahmen eingingen. Die Anforderung, dass auch eine neue Loipe durch den Wald oder dem Seeufer entlanggeführt werden soll, basiert hingegen auf der Annahme, dass aufgrund des Klimawandels künftig nach neuen Lösungen der Loipenführung abseits vom zugefrorenen See gesucht werden müsse.</p> <p>Die beiden am 11.03.2020 öffentlich vorgestellten Wegvarianten zur Konfliktlösung werden zwar in der vorliegenden Richtplan-Anpassung nicht explizit aufgeführt, wir werden diese aber bei unserer kritischen Stellungnahme dennoch gerne kurz aufgreifen.</p> <p><i>3. Die Variante Oben</i></p> <p>Wegführung entlang des bestehenden Wegs durch den Wald (jetziger Weg, Abschnitt B: Länge: 760 m, Steigung: 48 m, Breite ca. 1 - 1.5m). Geplant wäre ein Ausbau auf 3,5 m Breite (Anforderungen an Loipenführung). Die landschaftlichen Eingriffe werden von den Projektnehmern selbst als 'massiv' beurteilt. Position der Pro Lej da Segl: Ein Ausbau auf 3.5m Breite wird abgelehnt. Hingegen schlägt die PLS vor, diese Variante ohne Loipenführung zu prüfen. Denkbar wäre eine moderate Verbreiterung des Wegs zur Entschärfung der Konflikte auf maximal 2-2.5 m oder eine neu parallel verlaufende schmale Wanderoute ausschliesslich für Fussgänger (nur Fusspfad). Dafür müssten die Möglichkeiten näher untersucht werden.</p> <p><i>4. Die Variante Unten</i></p> <p>Geplant wäre ein gänzlich neuer Wegabschnitt entlang des Seeufers auf 3,5 m Breite und einer Tragfähigkeit von 7.5 Tonnen (Anforderungen an Loipenführung). Da diese Variante durch felsiges Gebiet führen würde, wären im Felsen verankerte Aufhängungen nötig. Position der Pro Lej da Segl: Diese Variante widerspricht den Grundsätzen der Schutzorganisation diametral:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Sie wäre ein Ersteingriff in einem der letzten unverbauten Seeuferabschnitte des Silsersees – Die Linienführung verliefte offen und wäre von weither sichtbar – Sie tangierte wertvolle Nahrungsgewässer der Bachforelle – Sie würde das Aufkommen frequentierender Besucher erhöhen und damit die angrenzenden Auen von nationaler Bedeutung und deren sensible Lebensräume zusätzlich belasten – Sie würde die Konfliktsituation zwischen Fussgängern und Velofahrern vermutlich nicht entschärfen sondern verschärfen – Sie wäre mit den Schutzziele in einem BLN Gebiet nicht vereinbar (Die Notwendigkeit von Eingriffen müssen belegbar von 'nationalem Interesse' sein). <p>Aus diesen Gründen lehnt die Pro Lej da Segl diesen Variantenvorschlag strikte ab.</p> <p><i>5. Fazit und Begründung des Antrags</i></p> <p>Die Pro Lej da Segl betont die Bedeutung des zur Diskussion stehenden Wegabschnittes in landschaftlicher und ökologischer Hinsicht. Sie weist darauf hin, dass bei einer Interessenabwägung innerhalb einer Landschaft von nationaler Bedeutung, Landschafts- und Naturwerte stets als vorrangige übergeordnete Interessen gewichtet werden müssen.</p> <p>Die Dringlichkeit der zu lösenden Konflikte bezüglich Freizeitaktivität ist dem Schutz der Uferlandschaft unterzuordnen. Insbesondere fehlt ein zwingender Nachweis für die Notwendigkeit einer neuen Loipenführung. Ein Start auf der Marathonloipe in Sils statt in Maloja in der Zeit, bevor der See zugefroren ist, ist zumutbar. Es handelt sich nicht um eine Verbindungsstrecke, und es stehen in der Region auch in dieser Zeit genügend Loipen zur Verfügung. Die im Richtplan aufgeführten Ansprüche des Langsamverkehrs und des Langlaufes mögen wünschbar sein, sie rechtfertigen jedoch unserer Einschätzung nach die massiven Eingriffe im Zentrum der Oberengadiner Seenlandschaft keinesfalls. Ersatzmassnahmen durch Aufwertungsmassnahmen wie sie etwa in der Silser Schwemmebene vorgesehen sind, können für</p>	

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p>ökologische Werte teilweise legitim sein, nicht aber für einmalige und unersetzliche landschaftliche Werte. Zudem sind wir der Ansicht, dass die Revitalisierung des Jungen Inn und der Silser Schwemmebene nicht im Nachhinein als Ersatzmassnahme gelten können, da es sich um langjährige unabhängige Projekte handelt.</p> <p>Aus diesen Gründen lehnt die PLS die Anpassungen des Richtplans bezüglich des Ausbaus der Wegverbindung zwischen Isola und Sils gemäss der in der Vorlage erwähnten Parameter und Vorschlägen zur Anpassung an die Erfordernisse einer 'Mehrfachnutzung' für Radfahrer und Langläufer ab.</p> <p>Die PLS schlägt aber als Kompromiss im Bereich der oberen Wegvariante vor, eine Variante ohne Loipenführung zu prüfen, welche einen moderaten Ausbau des bestehenden Weges beinhalten würde (siehe oben). Dafür bräuchte es aber unseres Erachtens keine Richtplan-Anpassungen.</p>	
3	Societed da pas-cheders Lej da Segl	<p>Antrag:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Antrag auf teilweise Rückweisung der Anpassung des Regionalen Richtplans Maloja: Langsamverkehr - Wegverbindung am Südufer des Lej da Segl. 2. Der Vorstand des Fischereivereins Lej da Segl hat die Anpassung des Regionalen Richtplans geprüft und begehrt, dass die Variante der Verbindung Sils Bootshaus nach Isola dem Seeufer entlang im Richtplan explizit ausgeschlossen wird. <p>Begründung:</p> <p>In unseren Vereinsstatuten steht unter Punkt 2c), dass der Verein bezweckt, die Gewässer zu schützen. Das Ufer in dem betroffenen Abschnitt ist eines der letzten natürlichen Uferbereiche an unserem See. Es wechseln sich steile Felspartien mit von Erlen bewachsenen Abschnitten ab. Die mit Erlen bewachsenen Abschnitte sind ideale Standorte für kleine Bachforellen, die sich während der eisfreien Zeit von den von den Erlen fallenden Insekten ernähren. Die Erlen bieten den Fischen zudem idealen Schutz und sind auch gute Brutgebiete für Wasservögel. Auch würde die Fortführung der Strasse in das Auengebiet des Deltas von Isola zu einer vermehrten Uferbegehung durch Menschen bis zur Einmündung der Ova da Fedoz führen.</p> <p>Die Freizeitnutzung des Lej da Segl durch den Menschen intensiviert sich in den letzten Jahren zusehends. Der besagte Uferabschnitt ist zurzeit vom Ufer aus glücklicherweise nicht begehbar. Wir sind der Meinung, dass dies zum Schutze des Biotops Lej da Segl, zum Schutze der Forellen und zum Schutze der Landschaft auch so bleiben sollte. Wenn Änderungen an der Verbindung im Abschnitt Segl Chesa dals Barchiröls - Isola vorgenommen werden sollen, dann können diese unserer Meinung nach nur auf dem oberen Weg getätigt werden. Eine Untertunnelung der heiklen Passage bei Sass Margun wäre als Option in die Beratungen miteinzubeziehen. → Beilage: Statuten Fischereiverein</p>	Siehe Ausführungen S. 2-3.

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
4	Societed Glista Libra	<p>Antrag:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Auf den Ausbau des Uferweges ist zu verzichten. Die Interessen des Landschaftsschutzes und der Wanderer sind zu priorisieren. 2. Wanderwege sollen grundsätzlich nicht asphaltiert werden, so wie es das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege Art. 3 vorsieht. <p>Begründung:</p> <p><i>1. Grundsätzliches</i> Die Landschaft ist die Grundlage für einen erfolgreichen Tourismus im Oberengadin. Bauliche Veränderungen müssen daher besonders sorgfältig geprüft und vorgenommen werden. Im Zweifelsfall gehen die Interessen des Landschaftsschutzes den Interessen des Tourismus vor.</p> <p><i>2. Abschnitt Maloja – Sils</i></p> <p><u>a) Mountainbiker</u> Für Mountainbiker gibt es schon heute die Verbindung über Ca d'Starnam / Petpreir (Veloroute 1). Diese haben dem See entlang nichts zu suchen, obwohl sie die Mehrheit der Radfahrer ausmachen (siehe Bericht: 3.2 Abschnitt Maloja – Sils).</p> <p><u>b) Rennveloverkehr</u> Diese werden weiterhin die Kantonsstrasse benutzen bzw. sind auf der Südseite unerwünscht, weil sie mit hohem Tempo unterwegs sind.</p> <p><u>c) Citybiker</u> Elektro-Fahrräder können ebenfalls die Verbindung über Ca d'Starnam / Petpreir benützen. Citybiker ohne Elektro-Unterstützung müssen stellenweise ihr Fahrrad stossen, wenn sie den Uferweg benutzen. Für diese hilft nur der geplante Ausbau der Kantonsstrasse.</p> <p><u>d) Wanderer</u> Für Wanderer ist eine Asphaltierung des Weges unerwünscht. Sie bevorzugen eine möglichst unberührte Landschaft. Wird ein Wanderweg asphaltiert, wird er zur Strasse! Eine Verbreiterung des Weges auf 3,5m bzw. 2,5m führt dazu, dass noch mehr Radfahrer den Uferweg benutzen anstatt der Verbindung über Ca d'Starnam / Petpreir. Ausserdem kann dann schneller gefahren werden. Dies ist nicht im Interesse der Wanderer. Wir rechnen damit, dass dann die Konflikte Wanderer / Radfahrer zu- statt abnehmen.</p> <p><u>e) Langlaufloipe</u> Wir verstehen das Interesse von Maloja an einer möglichst langen, durchgehenden Benutzbarkeit der Strecke Maloja – S-chanf. Die Länge der Strecke Maloja – Sils beträgt 5 km. Die Länge der Strecke Sils – S-chanf beträgt 37 km. Solange der Silsersee nicht zugefroren ist, können also immerhin 37 km der Gesamtstrecke benützt werden. Das Training ist also möglich.</p> <p><u>f) Schlussfolgerungen</u> Die Interessen der Radfahrer, der Wanderer und des Langlaufs können nicht unter einen Hut gebracht werden. Der geplante Ausbau des Uferweges auf 3,5 bzw. 2,5m löst die Probleme nicht, denn er schafft neue. Sicher ist, dass die Landschaft stark betroffen sein wird.</p> <p><i>3. Abschnitt Silvaplana – Sils (L124 und L125)</i> Warum sind nicht asphaltierte Feldwege ein Problem? Beide Wege sind Fusswege und Wanderer bevorzugen Naturwege. Um der Asphaltierung der Wanderwege entgegen zu wirken, wurde in der Bundesverfassung Artikel 88 (Schutz der Wanderwege) aufgenommen!</p>	Siehe Ausführungen S. 2–3.
5	IG BSS	<p>Antrag:</p> <p>Die Aufnahme einer neuen Wegverbindung am Südufer des Silsersees zwischen Sils Bootshaus und Isola in den regionalen Richtplan Maloja ist durch die zuständigen kantonalen Behörden abzulehnen.</p>	Siehe Ausführungen S. 2–3.

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p>Ein allfälliger Ausbau des oberen bestehenden Waldweges über den Sass Margun ist nur unter folgenden Vorbehalten zu bewilligen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die neue Wegbreite liegt innerhalb des Bereichs von max. 2.50 Metern. • Die Führung einer Loipe auf diesem Weg wird aus dem Richtplan gestrichen und das Ausbringen von Kunstschnee ausgeschlossen. <p>Begründung:</p> <p>Die IG BSS lehnt die neu zu schaffende Weg- bzw. Strassenverbindung am Südufer des Silsersees und grössere Eingriffe auf dem Trasse des oberen Waldweges über Sass Margun aus folgenden Gründen kategorisch ab:</p> <p><i>1. Touristischer Bedürfnisnachweis.</i></p> <p>Es gibt keine objektiven Gründe, welche den Bau einer neuen Strasse rechtfertigen würden. Sportlichen Mountainbikern steht die Alpstrasse über das vordere Val Fedoz zur Verfügung, der langsamere Fahrradverkehr kann über den heute benutzten Waldweg via Sass Margun abgewickelt werden. Dass bei dieser Strecke das Fahrrad an einigen Stellen allenfalls gestossen werden muss, erscheint zumutbar. Der Neubau einer Verbindung Sils-Isola für den Langlaufsport für die kurze Zeit zwischen Saisonbeginn und dem Gefrieren des Sees ist absolut unverhältnismässig. Gute Trainingsmöglichkeiten ab November haben Silser Langläufer auf der Ebene zwischen den Seen und meistens auch im Fextal. Zudem gibt es viele beschneite Loipen im Raum Celerina-Samedan, Pontresina und Zuoz.</p> <p>Seit Anbeginn des Tourismus im Oberengadin war die landschaftliche Schönheit ein Hauptanziehungspunkt für Erholungsuchende. Der Silsersee und seine Ufer nimmt hierbei eine Sonderstellung ein. Es ist nicht davon auszugehen, dass nachfolgende Generationen diese landschaftlichen Werte nicht mehr schätzen, weshalb wir es als verfehlt erachten, temporäre Strömungen mit Stahl und Beton zu Lasten unserer Landschaft zu fördern.</p> <p><i>2. Fraglicher Sicherheitsgewinn.</i></p> <p>Im regionalen Richtplan wird suggeriert, dass eine Strasse von 3.5 m Breite sicherer wäre als die bestehende Verbindung über Sass Margun. Erfahrungsgemäss nimmt aber die Gefahr und Schwere von Kollisionen mit erhöhtem Tempo zu, und je besser der Weg ist, desto schneller wird gefahren. Mischverkehr von Fussgängern, Elektrobikern, Velofahrern, älteren Personen, Hunden und Kindern auf einer neuen Seeuferstrasse birgt bedeutendes Konfliktpotenzial. Ein Zugewinn an Sicherheit wird nicht ansatzweise nachgewiesen.</p> <p><i>3. Ökologie.</i></p> <p>Das Seeufer zwischen dem Bootshaus und dem Delta von Isola ist einer der letzten unzugänglichen Uferabschnitte an unseren Seen. Erlen, die teilweise ins Wasser hängen, bieten Schutz für Wasservögel. Der betreffende Uferabschnitt ist zudem für Jungforellen ein wichtiges Nahungsgewässer. Das Gebiet entlang des Sees östlich vom Sass Margun dient als Winterestand für Rehwild. Die mit dem Bau einer Uferstrasse einhergehenden erhöhten Besucherfrequenzen würden insbesondere auch die Auenhabitats nationaler Bedeutung auf dem Flussdelta von Isola belasten. Diese sensiblen Lebensräume beherbergen seltene Pflanzengemeinschaften und Brut- und Rastgebiete störungsanfälliger Vogelarten wie die des Flussuferläufers oder des Braunkehlchens. Es ist fraglich, ob Kompensationsmassnahmen, wie sie von der Region vorgeschlagen werden, die einmaligen ökologischen Werte dieses Steiluferes und der angrenzenden Aue zu ersetzen vermöchten.</p> <p><i>4. Landschaftsschutz.</i></p> <p>Das Seeufer und das von einem neuen Weg betroffene Teilstück des Deltas von Isola befinden sich im BLN-Gebiet. Der Bau einer 3.5 m breiten Strasse, die mit Kunstbauten versehen und auf mehreren Abschnitten mittels Stützmauern gesichert werden müsste, widerspricht den BLN-Schutzziele diametral. Da können auch Ersatzmassnahmen, wie sie im «Richtplan Landschaft» versprochen werden, nicht helfen. Landschaft ist einmalig, man kann sie nicht ersetzen. Ein erheblicher Eingriff, wie ihn eine neue Uferstrasse darstellt, müsste von nationalem Interesse sein, es ist aber genau umgekehrt: Das mehrfach dokumentierte nationale Interesse besteht an der Unversehrtheit der Land-</p>	

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p>schaft! Sie steht als Rechtsgut über Loipen und Velowegen. Die Bewilligung eines neuen Weges am Südufer des Silsersees wäre ein planerischer und politischer Rückschritt in die Zeiten vor dem geltenden Raumplanungsrecht und ein gefährliches Präjudiz für weitere Ansprüche, welches sich auf den ungeschmälernten Erhalt der einmaligen Seenlandschaft fatal auswirken könnte.</p> <p><i>5. Lösungsansätze</i></p> <p>Die IG BSS ist der Ansicht, dass der sportliche Bike- und E-Bike-Verkehr über die Alpen Ca d'Starnam und Petpreir fließen sollte. Dieser Weg bzw. diese Alpstrasse ist bereits im Grundnetz Mountainbike ausgewiesen, müsste jedoch noch punktuell saniert und besser beschildert werden.</p> <p>Was die direkte Verbindung Sils-Isola für Fussgänger, Velofahrer und Familien anbelangt, könnte sich die IG BSS einen sanften Ausbau des bestehenden Weges über den Sass Margun vorstellen, insbesondere deswegen, weil das Trasse durch davorstehenden Hochwald optisch über weite Strecken abgedeckt wird.</p>	
6	Gemeinde Sils i.E.	<p>Protokollauszug Gemeindevorstand (Nr. 25, 14.09.2020):</p> <p><i>Stellungnahme öffentliche Mitwirkungsaufgabe Anpassung Regionaler Richtplan Maloja zum Thema Langsamverkehr</i></p> <p>Bis zum 15.9.2020 findet eine öffentliche Mitwirkungsaufgabe für Anpassungen am Regionalen Richtplan zu den Bereichen Landschaft und Verkehr statt. Dabei wird im Unterkapitel "Langsamverkehr" auch eine Festlegung der zwei seit längerem diskutierten Varianten für einen Ausbau der Wegverbindung vom Bootshaus Sils nach Isola als sogenanntes Zwischenergebnis vorgesehen. Der Gemeindevorstand nimmt seinerseits explizit befürwortend Stellung zu der Richtplananpassung der Festlegung der Ausbauvarianten des Weges als Zwischenergebnis. Er hebt dabei hervor, dass er, wie im Richtplantext aufgeführt, gewillt ist, bei einem Wegausbau andernorts Ersatzmassnahmen im Sinne des Landschaftsschutzes vorzunehmen und er solche Massnahmen bereits in der Vergangenheit freiwillig und ohne Druck getroffen hat.</p>	Siehe Ausführungen S. 2-3.
7	Anna Giovannoli Liver und Beat Liver-Giovannoli	<p>Antrag:</p> <p>Die regionale Standortentwicklungsstrategie 2030 soll überarbeitet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ökologie und Nachhaltigkeit und insbesondere der Schutz des BLN-Gebietes 1908 „Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe" als Juwel und Kapital auch für die Zukunft fehlt als Kernpunkt/Ziel. – Die ESTM Tourismus AG ist für die Vermarktung der Tourismusdestination Oberengadin zuständig. Per 1. Januar 2018 hat die ESTM Tourismus AG eine neue Strategie definiert. Die beiden Marken Engadin und St. Moritz werden separat positioniert und vermarktet. In der regionalen Strategieentwicklungsstrategie 2030 sollte diese Zwei-Marken-Strategie mit ihren differenzierten Marktsegmenten abgebildet sein. – Für Sils und die Landschaft rund um den Silsersee soll wie bis anhin ein gehobenes Gästesegment angesprochen werden, welche die Naturverbundenheit, die Landschaft, die Ruhe und Kunst und Kultur schätzt. Auch Sport soll einen wie bis anhin wichtigen Platz einnehmen, aber neue „Produkte" sollen mit Rücksicht auf die einmalige Landschaft und ihrem grossen Ruhe- und Erholungswert ausgedacht werden. <p>Begründung:</p> <p>Siehe z.B. Artikel von 2011: «Thomas Hammer Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie, Universität Bern» Vereinbarkeit von Tourismus und Naturschutz zur Nutzung von Synergien Das facettenreiche Spannungsfeld von Tourismus und Naturschutz.</p>	Kenntnisnahme.
	Anna Giovannoli Liver und Beat Liver-Giovannoli	<p>Antrag:</p> <p>Die neue Wegverbindung zwischen Sils Bootshaus und Isola am Südufer des Silsersees in den regionalen Richtplan Maloja ist abzulehnen. Ein allfälliger Ausbau des oberen bestehenden Wanderweges über den Sass Margun ist nur mit dem Vorbehalt zu bewilligen, dass (a) keine</p>	Siehe Ausführungen S. 2-3.

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
	(2. Schreiben)	<p>Kunstabauten errichtet werden und somit der Weg nicht wesentlich verbreitert wird und (b) der Wegabschnitt weder als offizielle Loipe noch als offizielle Veloroute im Richtplan geführt wird.</p> <p>Begründung:</p> <p><i>1. Landschaft und Natur</i> Die Landschaft zwischen Isola und Sils ist einmalig schön, mit ihren unberührten Ufern des Silsersees, der Agna im Isola Delta und der ganzen Landschaft, welche eine Strahlkraft hat, mit der seit Jahrzehnten die allerschönsten Werbefotografien, -Plakate und -Filme produziert werden. Diese einmalige, intakte, schöne und alpine Landschaft von nationalem Interesse mit grösstem Ruhe- und Erholungswert - in der es naturgemäss hinauf und hinunter geht und nicht nur geradeaus - ist das Kapital für den Tourismus und muss daher in ihrer Unberührtheit erhalten werden. Eine 3.5 m breite Straße mit ihren Kunstbauten würde diese einmalige Landschaft unwiederbringlich zerstören, mehr Langsam- (und anderen) Verkehr und damit mehr Frequenz und Unruhe bringen und sicher auch weitere Begehrlichkeiten wecken, wie z.B. den Weiler Isola ganzjährig zu erschliessen.</p> <p><i>2. Langlauf</i> Natürlich würden wir es auch sehr schätzen, dass noch viele Jahre lang im Winter auch der Engadin Ski Marathon durchgeführt werden kann. Wenn es aber so kommen sollte, dass durch die Klimaerwärmung die Tragbarkeit des Silsersees für diesen Grossanlass nicht mehr regelmässig und durchgehend gewährleistet werden kann, so müssen alternative Start-Standorte - z.B. Sils - oder Routen oder Durchführungstermine oder Rennmodalitäten ausgedacht werden. Zusätzlich zu der neu geplanten Wegverbindung, sind - gemäss dem Engadin Arena Konzept - auch diverse Beschneiungsanlagen notwendig. Es kann nicht sein, dass wir dem Klimawandel durch die Erderwärmung durch die Verbauung und (später wohl auch) künstliche Beschneigung von einmaliger Naturlandschaft die Stirn bieten wollen.</p> <p><i>3. Langsamverkehr</i> Die Veloroute über den Alpweg (Ca d'Starnam und Petpreir) besteht und kann punktuell verbessert werden ohne die Landschaft zu zerstören. Der sogenannte „Innradweg“ muss nicht um jeden Preis überall am Talboden verlaufen. Die internationale Route www.innradweg.com wird schon jetzt ab St. Moritz (Endstation der RhB) angeboten: „St. Moritz - Innsbruck - Passau“. Es ist absehbar, dass mit dem in Planung sich befindenden Ausbau der Kantonstrasse ein alternativer Veloweg am Nordufer des Silsersees realisiert wird (11.TS.02a)/11.StV.12). Das Oberengadin ist andernorts mit Velorouten gut erschlossen und braucht daher keine neue Veloroute im Tal zwischen Isola und Sils am Südufer des Silsersees - hier bezieht sich der regionale Richtplan auf den vor einigen Jahren verabschiedeten Sachplan Velo, der jedoch auch Ausnahmen zulässt. Die Velofahrerinnen und -fahrer haben genügend andere Routen zur Verfügung. Jene Gäste, die den Innradweg unbedingt ab Maloja fahren wollen, starten in der Regel frühmorgens in Maloja oder kommen spätnachmittags in Maloja an und zu dieser Tageszeit (mit noch wenig Wanderern, die unterwegs sind) ist das Stossen des Velos auf ca. 1.2 km Wanderweg zwischen Isola und Sils durchaus zumutbar und machbar. Der Gemeinderat von Sils hat im Ratsbericht 2020/02 beschlossen, aufgrund von sich häufenden Konfliktsituationen zwischen Wanderern und Velofahrern, ein Velofahrverbot für die Wegabschnitte zur Halbinsel Chastè, auf dem Panoramaweg in die Val Fex und in der Drög-Schlucht ins Fex zu erlassen. Gleichzeitig hat der Gemeinderat von Sils beschlossen für den Wanderweg zwischen dem Bootshaus von Sils und Isola Tafeln mit dem Hinweis „Dieser Weg ist für alle da“ aufzustellen. Hier scheint man unserer Ansicht nach den Bedarf für den neuen Veloweg kreieren und kanalisieren zu wollen.</p> <p><i>4. Kompensation</i> Für die im Bereich: Landschaft (Anpassung) L 3.4 Aufwertung und Wiederherstellung sich in Prüfung befindenden Massnahmen fehlen - für die Landschaft um den Silsersee - konkrete Konzepte. Es ist für uns schwer vorstellbar, ob und wie eine äquivalente Aufwertung und Wiederherstellung aussehen könnte.</p>	

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p><i>5. Verfahren</i></p> <p>Den Initianten scheint es bei dem Vorhaben selber nicht ganz wohl zu sein, oder wie kommt es, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Karten in der Richtplananpassung ungenau sind (u.a. bezüglich bestehender Loipenföhrung eingangs Isola) und weder eine präzise Wegföhrung - inkl. der zwei geplanten Varianten - noch das Ausmass der neu geplanten Kunstbauten aufgezeigt werden. Dies ganz im Gegensatz zu einer Dokumentation („Wegverbindung Isola- Bootshaus Sils“) in einer vorangehenden Informationsveranstaltung der Gemeinden Sils und Bregaglia vom 11. März 2020. Diese Dokumentation ist - als weiterföhrende Information bei der Anpassung des regionalen Richtplans - nicht referenziert. – Die Publikation der regionalen Richtplananpassung im Internet ist - auf der Eingangsseite (obersten Ebene) der www.regio-maloia.ch - nicht korrekt bzw. nicht vollständig bezeichnet. Dass die Änderungen des Richtplans auch den Abschnitt zwischen Maloja und Sils betrifft wird nicht ersichtlich. – Die seit Mitte Sommer mit grossflächigen Plakaten aufgeschaltete „Umfrage Langsamverkehrsverbindung zwischen Sils und Isola“ ist einseitig und von geringer Qualität, weil: Die Eingangsinformationen sind rudimentär, die zukünftig geplante Art der Wegnutzung nicht erklärt, die Wege nur in einem Teilausschnitt präsentiert, es wird von einem Eingriff von nur 800 m informiert, die geplante Wegweiterföhrung im geschützten Isola Delta (evtl. mit Bröckenbau?) wird nicht aufgezeigt. Zudem werden folgende wichtige Zusatzinformationen nicht gegeben: a) dass aktuell eine Anpassung des regionalen Richtplanes in den Bereichen Langsamverkehr und Landschaft aufliegt und Einsprachen/Mitwirkungen jetzt gemacht werden können und b) das detailliertere Dokument „Wegverbindung Isola-Bootshaus Sils“ - siehe oben - wird nicht bereitgestellt. 	
8	H. Hosch-Rüegg	<p>Antrag:</p> <p>Es sei auf der Nordseite der beiden Seen nochmals und intensiv nach guten Lösungen für den Langsamverkehr zu suchen. Es sei neben der Abtrennung des Rennveloverkehrs (durchgehende gelbe Linie) die Errichtung eines Kiesweges neben der Strasse zu suchen. Dieser Weg kann schmale Stellen enthalten, kann auf der Seeseite oder stellenweise auf der Hangseite verlaufen und kann eventuell mit schmalen (2 m) bescheidenen Unterföhrungen kombiniert werden. Die Durchgängigkeit ist wichtig und die Benützung durch allerlei Vehikel. Dieser Weg gehört nicht prioritär den Wanderern.</p> <p>Die bisherigen Machbarkeitsüberlegungen überzeugen mich nicht. Eventuell ist die Gefahreneliminierung an einzelnen Stellen, vor der Gesamtlösung bez. Lawinen- und Steinschlagschutz zu priorisieren.</p> <p>Diese Lösung ersetzt die Diskussion über eine Strasse auf der Südseite. Die Durchgängigkeit Maloja-Sils ist auf der Südseite als nicht möglich zu deklarieren. In Isola und Bootshaus Sils seien starke Verbotsschilder für jede Form von Fahrrädern, auch Mountainbikes aufzustellen. Dieses Verbot sei in touristischen Organen nicht nur zu verbreiten, sondern auch überzeugend zu erklären.</p> <p>Begründung:</p> <p>Ich nehme persönlich Stellung zur Frage der durchgehenden Wegverbindung Isola-Sils Ich verweise auch auf die Stellungnahmen von Herrn Marcello Giovanoli sowie auf die der Pro Lej da Segl.</p> <p><i>1. Fragestellung:</i></p> <p>Es geht um die Frage, ob der schmale Wanderweg oberhalb des Felsens verbreitert werden soll und/oder ob ein Ratrak-gängiger Weg über das Feuchtgebiet von Isola, am Felsufer entlang bis zum Bootshaus Sils erstellt werden soll. Wie geschrieben wurde braucht es für die Ratraks unter Vermeidung von Beschädigungen oder Abrutschen eine Breite vier Metern</p> <p><i>2. Derzeitige Lage:</i></p> <p>Der Wanderweg ob dem Felsen ist steil und schmal. Er ist für ältere Velofahrer und Kinderwagen nicht geeignet (gefährlich). Für Wanderer ist das Velo-Kreuzen, bzw. das Erklettern der (Heidelbeer-)Wegränder nicht zumutbar. Das Feuchtgebiet Isola und das naturnahe Felsufer sind im erwähnten Text von M.Giovanoli beschrieben. Die Felspartie ist Niststelle für Vögel und Fische. Sie hat auch einen immateriellen</p>	Siehe Ausführungen S. 2-3.

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p>Landschaftswert, nicht zuletzt durch die geheimnisvolle Unberührtheit. Auf der Strasse Silvaplana Sils und auf der Strasse Sils-Maloja sind mehrere Stellen gefährlich für den Zweiradverkehr. Sie sind dringend sanierungsbedürftig, w.m. bevor in einigen Jahren die Lawinen und Steinschlagsicherung durch grössere Bauten realisierbar werden. Der Ausbau zu einer Strasse auf der Südseite führt mit grösster Wahrscheinlichkeit (bei Lawinengefahr auf der Nordseite) zu einer Reservenutzung für den Autoverkehr. Das beinhaltet die Gefahr einer späteren Asphaltierung.</p> <p><i>3. Grenzen des Machbaren:</i></p> <p>Der frühere und stetig abhanden kommende Zauber im Engadin beruht auf der Einzigartigkeit und Kraft der Landschaft und der Natur. Dazu gehören respekterheischende Orte, Ausblicke, Biotope, Hänge, Talböden, Waldpartien. Gerade ihre Unberührbarkeit bringen die Spannung und die Bewunderung. Diese zu schützen, zu betonen und zu verteidigen bringt einen Zuwachs an inneren und nachhaltigen Werten. Von diesen gibt es viele im Engadin, aber nicht alle sind so eindrücklich wie Isola-Sils. Der Druck zugunsten der touristischen Wertschöpfung führt zu einer Kompromisslosigkeit gegen jegliche Naturhindernisse. Überall, auch im Engadin gibt es viele Orte und Bereiche, wo öffentliche Wünsche einfach nicht erfüllbar sind (Fahrverbote, Parkordnungen, Wild- und Naturschutz, Preise, Reklamen, Verfügbarkeit von Dienstleistungen, Naturgefahren, BLN-Gebiete etc.). Irgendwo gibt es Grenzen gegen die ungehinderte Ausbreitung der Gattung Homo. Die Wertschöpfung hat nicht mehr die Pole-Position. Der Skimarathon beginnt normalerweise in Maloja. Wenn aber die Eisschicht nicht tragfähig ist, beginnt er ab Sils. Das gilt auch für die Pistenpräparation. Die Trainingsmöglichkeiten richten sich ohnehin stets nach den klimatischen Bedingungen. Es gibt wahrhaftig genug Loipen im Engadin.</p>	
9	Marcello Giovanoli	<p>Antrag:</p> <p>Die Aufnahme einer neuen Wegverbindung am Südufer des Silsersees zwischen Sils Bootshaus und Isola in den regionalen Richtplan Maloja ist durch die zuständigen kantonalen Behörden abzulehnen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Zu den als Zwischenergebnis vorgeschlagenen Anpassungen des regionalen Richtplans im Perimeter Maloja-Silvaplana möchte ich als Miteigentümer des Familienunternehmens A.O. Giovanoli und Co in Isola, welche im Besitze des Hotels/Restaurants Lagrev und zweier Wohnungen in Isola ist, wie folgt Stellung nehmen:</p> <p>Im Kanton der 150 Täler ist die Unterscheidung von drei Arten von Velorouten, wie im Sachplan Velo vorgeschlagen, nicht angebracht. Die zwei im regionalen Richtplan bereits vorgesehenen Velorouten (Mountainbikeroute Nr. 1 und Alltagsnetz Rad, L196) genügen vollauf. Dass mit einer Anpassung des V6.4 Wegkonzepts/Langsamverkehr zusätzlich auch eine Verlegung bzw. eine neue Loipenverbindung zwischen Isola und Sils entstehen soll, hat mit den Velorouten nichts zu tun und wird weder im V6.4 Wegkonzept Langsamverkehr als Objekt aufgeführt noch beschrieben, was meiner Meinung nach aber unerlässlich wäre.</p> <p><i>1. Sicherheit</i></p> <p>Im regionalen Richtplan (siehe Bericht, Seite 11) wird angedeutet, dass eine Strassenverbindung von 3.5 m Breite auf der Südseite des Silsersees (obere und untere Strasse, gemäss Projektvarianten welche bei der Gemeinde Sils abrufbar sind) sicherer wäre. Sicherer für den Velofahrer, für den Langläufer, für den Wanderer, für den Maschinisten, welcher die Loipen präpariert?</p> <p>1.1 Da beide projektierten Strassenvarianten auf der Südseite des Silsersees im sehr steilen Gelände (viel steiler als auf der Strecke Isola-Maloja) erstellt werden müssten, muss dort noch öfters als auf der Nordseite des Sees mit Lawinen (und kleineren Steinen) gerechnet werden. Der bestehende Wanderweg muss und wird oft (bei grösserem Schneefall) für längere Zeit aus Sicherheitsgründen offiziell gesperrt, viel länger als was dies bei der Hauptstrasse auf der Nordseite des Sees der Fall ist. In der Val «Zuan» und dann vor allem ab dem «creppun»/Felskopf bis Isola, gehen regelmässig Lawinen bis zum Hangfuss nieder (auch im Lärchenwald und über die flach gedrückten Erlenbüsche hinweg). Es sind nicht grosse Lawinen, aber sie erreichen immer wieder den gefrorenen See oder die Deltaebene. Mein Bruder wurde</p>	Siehe Ausführungen S. 2-3.

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p>vor Jahren von einer solchen Lawine erfasst und hat nur mit Glück überlebt. Damit keine Personen zu Schaden kommen, mussten bei der von den Gemeinden Sils und Bergell favorisierten unteren Wegvariante (Süd) Schutzgalerien erstellt werden und dazu müsste bei der für beide Varianten (Süd) vorgesehenen Wegverbindung am Hangfuss (im Deltabereich -bis zur geplanten Brücke über dem Fedozbach) Lawinerverbauungen erstellt werden, die die Loipe und den Veloweg (es schneit auch hin und wieder im September-Oktober) sichern.</p> <p>1.2 Bei der Realisierung der unteren Wegverbindung (für die Velofahrer) und einem Beibehalt des wunderschönen Wanderwegs über den «creppun» (damit würde/könnte man die Wanderer und Velofahrer trennen), müsste man zudem mit gefährlichen Steinwürfen vom Wanderweg Richtung See rechnen. Sobald eine dünne Eiskruste den See bedeckt, wird die Menge an Steinen, welche heruntergeworfen werden, erst sichtbar.</p> <p>1.3 Aus langjähriger Beobachtung, was die Strassenverbindung/Loipenweg zwischen Isola und dem «bosc»/Wald Richtung Maloja angeht, kann ich sagen, dass eine Strasse von 3.5 m Breite zur Präparierung einer Loipe in diesem Gelände nicht genügt. Auf der Strecke am Seeufer entlang (zwischen Isola und Maloja) wurde die landwirtschaftliche Zufahrtsstrasse sukzessive auf 4.0 m und mehr verbreitert, da die Maschinisten Angst hatten, mit ihren breiten Fahrzeugen in den See zu kippen (der Hang-Schneedruck bei schneereichen Wintern drückt die Loipe nach aussen) oder dann Angst hatten, die Maschinen an den Felsvorsprüngen zu beschädigen. Um dies zu verhindern mussten beide Strassenvarianten (Süd) breiter angelegt als angegeben und mit ca. 1.5- 1.8 m hohen Leitplanken abgesichert werden.</p> <p>1.4 Falls der obere Weg realisiert wird, müssen 50 m Höhendifferenz auf kurzer Strecke bewältigt werden. Vom «creppun» Richtung Isola müssen ca. 35 m davon sehr steil angelegt werden, um der Lawinengefahr (1.1) auszuweichen. Was dies für unsichere, ältere Velofahrer/Elektrobiker und Langläufer bedeutet, vor allem wenn diese auf Wandergruppen oder Familien mit oder ohne Hunde treffen, kann man sich kaum vorstellen, ausser dass man jede Kuppe, jede Mulde (davon hat es ebenfalls einige) so plant, wie dies in den Skigebieten oft geschieht. Dann aber wird der Eingriff sehr breit. Stürze von Velofahrern und Langläufern über eine der zahlreichen 4-8 m hohen Stützmauern müssten durch aufwändige Massnahmen abgesichert werden.</p> <p><i>2. Ökologie</i> Das Seeufer zwischen dem Bootshaus und dem Delta von Isola ist einer der letzten unzugänglichen Uferabschnitte an unseren Seen. Um am See entlang eine mindestens 3.5 m breite Strasse anlegen zu können, müssen ganze Felsköpfe weggesprengt werden (siehe Schnitt im Projektplan), dort wo der Seeweg nicht am Felsen verankert werden kann (und dies ist zu 80% der Fall am Seeteilstück), muss Hangwärts eine Stützmauer von mindestens 3.0 m Höhe erstellt oder der See aufgeschüttet werden. Dies wäre eine Falle und Barriere für viele Kleintiere (Frosche, Mäuse, Jungvogel etc). Der steile Hang/Fels bietet diesen Kleintieren bisher Schutz, dort habe ich mein Leben lang noch keine Person sich aufhalten gesehen. Das mehrfach geschützte Moor auf dem Delta und dessen Übergänge (Quelle/ Bächlein am Hangfuss, Weidenwald/Gebüsche bis zum Fedozbach; Kalkofen oder prähistorischer Unterschlupf und verschiedene Steinhaufen bilden ideale Standorte auch für die Kreuzotter. Dieses Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung (Moor/Aue) würde wegen der Lawinengefahr (1.1) nicht nur am Rande tangiert, wie im Plan suggeriert; dort kann eine Strasse ohne tragfähigen Untergrund und Drainagen nicht erstellt werden. Die mit dem Bau einer Uferstrasse einhergehenden massiv zunehmende Besucherfrequenz würden insbesondere das Flussdelta von Isola sehr stark belasten. Mit dem Velo würde man das Delta von Isola von Sils aus in 10 Minuten erreichen. Diese sensiblen Lebensräume, welche zur Zeit noch selten begangen werden, da kein direkter Zugang vom Wanderweg besteht und der Fedozbach nicht ohne weiteres überquert werden kann, beherbergen seltene Pflanzengemeinschaften und sind Brut- und Rastgebiete vieler Vogelarten (siehe Bestandesaufnahmen durch Dr. R. Maurizio) wie die des Flussuferläufers. Um die bei beiden Wegvarianten (Süd) vorgesehene Brücke über den Fedozbach realisieren zu können, müsste die erst kürzlich natürlich zurückeroberte Freiheit des Baches wieder eingeschränkt werden (siehe Foto).</p> <p><i>3. Ersatzmassnahmen</i> Es ist fraglich, ob Kompensationsmassnahmen, wie sie von der Region vorgeschlagen werden, die einmaligen ökologischen Werte der national geschützten Moore/Aue zu ersetzen vermögen. Dazu ist es mehr als befremdlich, wenn auf einmal unabhängige ökologische Aufwertungen miteinander kombiniert werden. Die Aufwertung des jungen Inns wurde ein erstes Mal vor ca. 20 Jahren ins Feld geführt, als es darum</p>	

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p>ging, beim Malojapalace Bauzonen für Zweitwohnungen einzuzonen. Nun soll die gleiche Aufwertung nochmals herangezogen werden, um den nächsten Eingriff in einer noch intakteren Landschaft zu rechtfertigen. Im März wurde der Bevölkerung von Sils und Umgebung die begrüssenswerten Aufwertungen und Renaturalisierungsprojekte auf dem Silserdelta vorgestellt. Dass diese als Kompensation zum Strassenprojekt zwischen Sils und Isola verknüpft werden, wurde nicht erwähnt.</p> <p><i>4. Touristischer Bedürfnisnachweis</i> Es gibt keinen Grund, welcher den Bau einer neuen Strasse rechtfertigen würde. Probleme zwischen Velofahrern und Wanderern gibt es schon genug. Mountainbikern steht die sehr abwechslungsreiche, aussichtsreiche, einmalige, je nach Velo auch sportliche und liebliche Verbindung über das vordere Val Fedoz/ «Val da Feid» (das Tälchen zwischen dem Fedoz- und dem Fextal) zur Verfügung. Auch diese Verbindung muss mit grösster Sorgfalt gepflegt werden.</p> <p>In 10 bis 20 Jahren wird ein Teil des heute unattraktiven und für Velofahrer gefährlichen Hauptstrassenstücks zwischen Plan da Läg und Sils in einen neuen Tunnel verlegt, ab dann wird der Veloweg auch auf der (zum Teil alten) Hauptstrasse wieder attraktiver und sicherer werden; bis dann sollen die bequemen Mountainbiker (gemäss Bericht) ihr Fahrrad zwischen Isola und Sils schieben, was jedem Velofahrer zugemutet werden kann. Je nach Entwicklung wird der Anteil an Elektrovelos noch zunehmen, so dass noch mehr Velofahrer/Mountainbiker den Weg über Ca d'Starnam/Pedpreir bequem befahren können. Dies unter der Voraussetzung, dass man bis dann die Velorouten sauber publiziert und beschreibt.</p> <p>Jeden halben Meter Wegverbreiterung des bestehenden Wanderweges zwischen Isola und Sils würde den heute bereits existierenden Konflikt zwischen den Velofahrern und den Wanderern noch verschärfen. Auf diesem Weg soll der Wanderer erste Priorität geniessen; der Velofahrer, welcher diese Verbindung trotzdem benutzen will, muss, sobald er einen Wanderer sieht, vom Velo steigen; alles andere kommt auf dieser Strecke nicht in Frage. Sils hat neulich verschiedene Wanderwege für Velofahrer gesperrt; sollte der Konflikt auf dem Wanderweg zwischen Isola und Sils weitere Probleme schaffen, wäre dies die korrekte und konsequente Lösung. Der Neubau einer Landverbindung Sils-Isola für den Langlaufsport für die zurzeit immer noch kurze Zeit zwischen Saisonbeginn und dem Gefrieren des Sees ist absolut unverhältnismässig. Gute Trainingsmöglichkeiten ab November haben Silser und Malojaner Langläufer zur Genüge. Isola soll weiterhin eine Insel (Halbinsel) bleiben.</p>	
10	Henrike Wolf	<p>Antrag: Die Aufnahme einer jeglichen neuen Wegverbindung (neuer unterer Weg oder Ausbau des vorhanden oberen Weges) am Südufer des Silsersees zwischen Sils Bootshaus und Isola in den regionalen Richtplan Maloja ist durch die zuständigen kantonalen Behörden abzulehnen. Ich empfehle weiterhin, dass die Ergebnisse der derzeitig durchgeführten Umfrage zu diesem Projekt nicht zur Meinungsbildung verwendet werden.</p> <p>Begründung: <i>1. Landschafts- und Naturschutz</i> Die Verwirklichung des Projekts würde destruktive und irreversible Eingriffe in die Landschaft an dem wohl einzigen noch unverbauten Abschnitt der Oberengadiner Seen bedingen. Die vorgestellte Skizze deutet die Wegführung nur an. Der untere Weg würde quer durch die geschützte Delta-Landschaft führen, Brückenbauten und vermutlich Flusseingrenzungen bedingen. Der Ausbau des oberen Weges zerstört einen der schönsten Waldpfade der Menschheitsgeschichte (auf dem Nietzsche und Rilke wandelten) und würde weithin sichtbar das Landschaftsbild verschandeln. Eine jegliche Verbreiterung des Weges und dessen Bewerbung als Biker- oder Langlauftrasse würde zwangsläufig zu noch mehr Menschenströmen führen, was eine unzumutbare Belastung des lokalen Ökosystems darstellt.</p> <p><i>2. Sicherheit</i> Sommersituation: Die Steilheit des oberen Weges wird bei flüchtiger Betrachtung schnell unterschätzt. Der Ausbau und Propagierung als Bike-Trail würde noch mehr „sportliche“ und NICHT AN LANGSAMKEIT interessierte Mountain- und E-Biker anlocken, die mit noch mehr</p>	Siehe Ausführungen S. 2–3.

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p>Fusswanderern, Familienausflüglern mit Kinderwagen und Hundespaziergängern kollidieren würden. Ob eine Verbreiterung um 1, 2 oder 3 m gemacht wird, spielt keine Rolle und löst das Problem nicht: Gefährliche Unfälle werden sich häufen!</p> <p>Wintersituation: Für herkömmliche Langläufer ist der obere Weg viel zu steil, technisch in jedem Fall extrem anspruchsvoll (bei vereisten Bedingungen selbst für sportliche Fussgänger). Der Weg ist fast durchweg lawinengefährdet (in den letzten fünf Jahren sind gewöhnlich an mindestens 10 - 15 Stellen Lawinen auf dieser Wegstrecke niedergegangen), insbesondere am Ende der Wintersaison. Gleiches gilt für Steinschlag. Um dem gerecht zu werden, sind wiederum aggressive bauliche Massnahmen nötig, die sich wenig mit dem Landschaftschutz vereinbaren lassen.</p> <p><i>3. Touristische Bedürfnisabwägung</i></p> <p>Der Bedarf zu Wegausbauten wird insbesondere aus der Kollision von Wanderern und Velofahrern hergeleitet. Wie oben bereits dargestellt, wird ein Wegausbau dieses Problem nicht beseitigen. Es handelt sich aus meiner Sicht hierbei um ein selbstgemachtes und daher auch einfach zu lösendes Problem: Die Propagierung des Wegabschnittes als Veloroute durch Tourismusverbände. Hier genügt als Lösung die Einsicht, dass nicht jeder alpine Wanderpfad für alle da sein muss. Mit dem bestehenden Weg über das Val Fedoz ist eine alternative Routenführung für Velos auf der südlichen Seeseite bereits vorhanden.</p> <p>Perspektivisch bietet sich, parallel zur Verkehrslösung für Autos, ein Ausbau sicherer Velorouten auf der nördlichen Seeseite an, und es wäre aus meiner Sicht begrüssenswert, wenn Gelder und Initiativen gebündelt werden, um rasch und umfassend die Verkehrsverbindung auf der Malojapassroute wieder sicher und verlässlich zu machen.</p> <p><i>4. Anmerkung zur Umfrage</i></p> <p>Die Umfrage wurde mir durch Nachbarn in Isola weitergeleitet, die sich aufgrund mir unbekannter Kriterien auf der Empfängerliste fanden. Anhand des Aufbaus der Umfrage gehe ich davon aus, dass es sich eher um eine PR-Aktion handeln muss. Dies insbesondere, weil ich keine andere Wahl hatte als meinen Favoriten von beiden Wegvarianten zu wählen. Beide Projektvarianten sind aus meiner Sicht „Holzwege“. Aus Isola darf kein Mekka werden!</p>	
11	Matthias Brunner	<p>Antrag:</p> <ol style="list-style-type: none"> Es sei davon abzusehen, das aufgelegte Projekt einer durchgehenden Wegverbindung auf der Südseite des Silsersees zu realisieren. Es seien Alternativen zu erarbeiten, für Massnahmen, die den Anforderungen des Langsamverkehrs in schonender und angemessener Weise Rechnung tragen; insbesondere sei mit geeigneten Mitteln die Erstellung eines Fahrradweges / -Streifens entlang des Nordufers des Silsersees zu evaluieren. <p>Begründung:</p> <p>Seit über 20 Jahren bin ich Mieter einer Wohnung in der Casa Motti in Isola. Auch wenn die Region Sils / Maloja zu meinem zweiten Lebensmittelpunkt geworden ist, bin ich nicht Einheimischer, sondern Gast. Ich äussere mich hier, weil ich sowohl mit der Entwicklung dieser Region vertraut bin, als auch die Bedürfnisse vieler Unterländer zu kennen glaube, die diese Gegend lieben, auch wenn sie sich nur für kürzere Zeit hier aufhalten.</p> <p><i>1. Auslegeordnung</i></p> <p>Keine Frage, dass die Region Sils / Maloja eine unvergleichliche Fülle von Schönheiten und Attraktionen zu bieten hat. Eine besondere Faszination liegt darin, dass Sils die Schnittstelle ist zwischen dem eher betriebsamen Aktivitäts-Hotspot St. Moritz / Pontresina / Surlej / Corvatsch und der ruhigen, beschaulichen Natur-Perle Silsersee / Maloja. Eine Faszination, die die Region - unter Hinweis auf viel Prominenz, die hier zu Gast war - zu Recht in Feuilletons und in der Tourismuswerbung hervorhebt. Dieser einmaligen Faszination sollte Sorge getragen werden. Keine Frage auch, dass gerade der beschaulichste und ruhigste Teil des Oberengadins in den vergangenen Jahren mehr Gäste, Ausflügler und Touristen, anzog. Die Elektrifizierung des Fahrrads machte die Gegend auch für weniger sportliche Velofahrer zum attraktiven Ziel. In den Sommerwochen hat sich der Fahrradverkehr auf dem Verbindungsweg zwischen Sils und Maloja um einen gefühlten</p>	Siehe Ausführungen S. 2-3.

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p>Faktor 3 bis 5 vermehrt, der allergrösste Teil der Zunahme entfällt dabei auf E-Bikes, deren Zahl innert weniger Jahre um den Faktor 10 oder 20 zugenommen haben dürfte. Auch für die E-Biker - und auch die anderen Velofahrer - sollte die Region offenstehen. Und schliesslich ist mit Besorgnis zu beobachten, dass der Klimawandel tendenziell die Zeit verkürzt, während welcher der Silsersee für Fussgänger und Langläufer begehbar ist.</p> <p><i>2. Zu den Lösungsansätzen</i></p> <p>Es ist aber auch keine Frage, dass die beiden vorgeschlagenen Wegverbindungen zwischen Sils und Isola die Natur-Perle Silsersee unwiderruflich beschädigen würden. Ich habe viele fachkundige, überzeugende Einwendungen in Stellungnahmen von besorgten Bürgerinnen und Bürgern gelesen. Schwere Eingriffe in die Landschaft durch Sprengungen, Verbauungen, Galerien, Beschneigungsanlagen usw.; schwere Eingriffe in Natur- und Tierschutz zonen im hochsensiblen Bereich des Deltas und des Silserseeufers; massive Belastung des Deltas durch eine Vervielfachung der Nutzung dank komfortabler Zugänglichkeit. Die beschriebene Faszination der Region Silsersee würde preisgegeben - ein Zurück gäbe es nicht mehr, auch für künftige Generationen nicht, die uns kaum dafür dankbar wären. Wie dankbar sind wir unseren Vor-Generationen, dass sie das Stausee-Projekt Silsersee oder die Überbauung der Fläche zwischen Sils Maria und Sils Baselgia verhindert haben. Das Problem des gewachsenen Veloverkehrs ist zu lösen. Die vielen Jahre, in denen sich Wanderer und Velofahrer auf dem damals noch schmalen Fussweg zwischen Sils und Isola einigermaßen tolerant begegneten, sind vorbei. Es scheint mir eine falsche Hoffnung, zu glauben, das Problem liesse sich mit einer Kapazitätserweiterung lösen. Was damit mit Sicherheit bewirkt wird, ist eine Zunahme der Frequenz bzw. des Trichtereffekts, der daraus entsteht, dass diverse Wander- und Velowege, in der Umgebung von Sils in eine einzige Verbindung nach Isola münden. Was aber mit einer Kapazitätserweiterung bestimmt nicht erreicht wird, ist eine Abnahme des Dichtestresses und der Unfallrisiken. Mehr Platz und Komfort wecken bei allen Benützern mehr Begehrlichkeiten: die spazierenden oder wandernden Gruppen wollen natürlich plaudern und die Breite der Strasse ausnützen, erst recht die Familien mit Kinderwagen; ebenso natürlich wollen die sportlichen Biker ihr zügiges Tempo beibehalten oder als E-Biker nicht ständig bremsen.</p> <p>Erfreulicherweise hat sich etabliert und ist von der Bundesverfassung vorgegeben (Art. 88 BV), dass das Strassennetz auch Velofahrern geeignete Fahrspuren zur Verfügung stellen muss: seien es alternative Velowegrouten, separate Velowege neben der Strasse oder wenigstens markierte Velostreifen. Erstaunlicherweise gibt es davon nichts davon in der Region des Silsersees. Hier liegen der Kern und die Lösung des Problems. Den Velofahrern müsste - schon aus verkehrspolitischen und verfassungsrechtlichen Gründen - dem nördlichen Ufer des Silsersees entlang ohnehin eine zumutbare Streckenführung zur Verfügung gestellt werden; im Gegenzug haben die Velofahrer die Fussgänger- / Wandererzonen auf der Südseite zu respektieren. Gerade wegen der ohnehin notwendigen Arbeiten an der Autostrasse zwischen Sils und Maloja wäre die Weigerung, einen - vorzugsweise von der Strasse abgetrennten - Veloweg mit einzuplanen, kurzsichtig und nicht verständlich. Die Modalitäten der Benutzung des Fussweges zwischen Sils und Isola für Velofahrer, die die nördliche Veloverbindung nicht benützen wollen, wären zu diskutieren (z.B. temporäres Veloverbot in den Monaten Juli / August von 11 bis 18 Uhr, bzw. Verpflichtung, das Velo in dieser Zeit bei nahenden Fussgängern zu stossen etc.). Die nicht geringen Anforderungen an den Bau eines Velowegs entlang der Nordseite des Silsersees - baulich / technische Anforderungen bzw. solche des Natur- und Landschaftsschutzes - dürften jedenfalls erheblich geringer sein, als die Probleme eines Strassenneubaus auf der Südseite - von den Kosten ganz zu schweigen. Jedenfalls erschiene es gänzlich unverständlich, wenn auf die Option der Trennung von Fussgänger- / Veloroute verzichtet würde, ohne diese mittels verlässlicher Studien zu evaluieren. Während der Übergangszeit bis zur Fertigstellung der nördlichen Route sind - ebenso wie beim vorgeschlagenen Bau der südlichen Route - regulierende Massnahmen zu treffen. Einerseits die moderate Verbesserung der Route Sils - Petprei - Ca d'Stranam für sportliche Velofahrer und E-Biker; andererseits ein temporäres Fahrverbot auf dem Fussweg Sils - Isola für Velofahrer bzw. die Pflicht, bei nahenden Fussgängern abzusteigen.</p> <p>Ungleich geringer ist der Handlungsbedarf für die Nutzung der Silsersee-Region im Winter. Die Loipen und Spazierwege über den gefrorenen See sind wunderbar und bedürfen keiner Ergänzung durch eine weitere Route durch den Wald oder Kunstbauten dem Seeufer entlang. Der Umstand, dass die Schneelage während einiger Wochen zwar den Langlauf erlaubt, der See aber noch nicht gefroren ist, rechtfertigt die Preisgabe der Natur-Perle und die Attraktivitätsverluste gewiss nicht. Dazu kommt, dass bereits heute sehr viele Langläufer zur Nutzung</p>	

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		besserer Windbedingungen den ÖV benutzen. Auch damit ist der Zugang zur Region Maloja für Tagesausflügler gewährleistet. Und das Risiko, dass wegen des Klimawandels dereinst einmal der eine oder andere Engadiner Skimarathon eventuell nicht von Maloja aus gestartet werden könnte, rechtfertigt den Raubbau an einer einzigartigen Naturschönheit erst recht nicht.	
12	Peter Kluge	<p>Von einigen Bewohnern von Isola wurde ich gebeten, eine Stellungnahme zu dem geplanten Wegprojekt aus der Perspektive eines Gasts abzugeben. Dieser Bitte komme ich hiermit nach:</p> <p>Als Gast, der Isola seit 50 Jahren besucht, bin ich sehr besorgt im Hinblick auf die Pläne den Bau eines neuen Wegs betreffend. Für mich und meine Familie ist Isola und seine Umgebung einer der letzten Orte im Oberengadin, der noch vergleichsweise unverbaut und naturbelassen ist. Es ist gerade dieser Zustand, der das Oberengadin für Menschen attraktiv macht, die keine Freizeitinfrastruktur moderner Art brauchen, sondern die eine authentische Umgebung als Ort für eher stille Freude und Reflexion schätzen. Orte für moderne Freizeitaktivitäten gibt es im Oberengadin ja schon genug; Orte, um die wir einen grossen Bogen machen! Ich erlaube mir höflichst, vor neuen, teilweise irreversiblen Erschliessungsmassnahmen zu warnen. Wie die Erfahrung zeigt, erhöht sich damit nur der «Durchsatz» an Menschen – was ja vielleicht eine der Triebkräfte hinter dem Projekt ist. Die Vertreter der Gattung «sanfter Tourist» – die ja auch zahlende Gäste sind – werden durch Projekte dieser Art, jedoch verprellt.</p>	Siehe Ausführungen S. 2–3.
13	Richard Bühler	<p>Antrag:</p> <p>Ich beantrage Ihnen, es sei auf die Richtplanänderung und die Weiterverfolgung des Projektes Wegverbindung Sils - Isola und zwar sowohl direkt entlang dem Seeufer als auch als Ausbau des bestehenden Fussweges ersatzlos zu verzichten.</p> <p>Begründung:</p> <p>Wer im Glashaus sitzt, soll nicht mit Steinen werfen, sagt eine Redewendung treffend. Seit 78 Jahren verbringe ich den schönsten Teil des Jahres im einzigen Haus am Ufer eines Oberengadiner Sees, nämlich in Bartuns am Silsersee. Wenn ich mir trotzdem eine Einwendung erlaube, so deshalb, weil ich für mich in Anspruch nehmen darf, die örtlichen Verhältnisse wie nur wenige Menschen zu kennen. Und zur Rechtfertigung meines Grossvaters, der das Haus - aus heutiger Sicht an einem unverschämt falschen Ort - erstellte, darf ins Feld geführt werden, dass es das Wort Raumplanung 1916 noch nicht gab. Immerhin setzte er sich in den 40-er Jahren an vorderster Front gegen die Umwandlung des Silsersees in einen Stausee erfolgreich mit der Pro Lej da Segl und dem schweizerischen Naturschutzbund zur Wehr.</p> <p>Im Gegensatz zu den Zeiten, als mein Grossvater das Haus am Ufer erstellte sind heute die Oberengadiner Seenlandschaft und zumal die Seeufer, wie auch das Fedozdelta auf eidgenössischer, kantonaler und kommunaler Ebene einem strengen Schutz unterstellt: auf der Stufe der Verfassung ist die Moorlandschaft auf dem Fedozdelta, welche der Weg durchqueren soll, nach Art. 78 der Bundesverfassung geschützt. Es dürfen in Moorlandschaften weder Anlagen gebaut noch Bodenveränderungen vorgenommen werden. Auf Stufe der eidgenössischen Gesetze ist Art. 1 RPG als wichtigster Grundsatz des heutigen Raumplanungsrechtes zu beachten: zu schützen sind mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft (Art. 1 Abs.2 RPG). Nach Art. 3 Abs. 2 lit. c RPG sind See- und Flussufer freizuhalten. Auf kantonaler Ebene ist die betroffene Landschaft durch das kantonale Raumplanungsrecht geschützt und auf kommunaler Ebene durch die Baugesetze und Zonenpläne der Gemeinden Sils und Bergell. Darüber hinaus dürfte das Delta von Isola im BLN enthalten sein und die Maiensäss Isola im ISOS, beides Bundesinventare für bedeutende Landschafts- und Ortsbilder.</p> <p>Entsprechend der Unschärfe der Richtplanung stehen einstweilen eine «obere» und «untere» Variante zur Diskussion. Beide Varianten verletzen die genannten Rechtsgrundlagen überaus deutlich: Die «untere» Variante, nämlich die Wegführung entlang des Ufers setzt massive Felsabtragungen, Aufschüttungen im Seegebiet und/oder Kunstbauten über der Wasseroberfläche voraus. Jede dieser Massnahmen zerstört die landschaftlich bedeutsame Uferlinie zwischen der Silsebene und dem Fedozdelta. Die «obere» Variante bedingt bei einem Ausbau auf 3 Meter bergseitige Abtragungen und/oder talseitige Stützmauern. Zuzufolge der durchschnittlichen Hangneigung von ca. 40 Grad ist mit bergseitigen Abtragungen beziehungsweise talseitigen Stützmauern von mehreren Metern Höhe zu rechnen. Weniger die horizontale</p>	Siehe Ausführungen S. 2–3.

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p>Breite des Weges von 3 Metern, als vielmehr die durch Wegbreite und Hangneigung vorausgesetzten Abgrabungen und Stützmauern stören das Landschaftsbild sowohl im Nahbereich als auch von Weitem gesehen. Die seit über 100 Jahren bestehende Wegführung ist harmonisch in die teilweise bewaldete steile Hanglage eingefügt. Es kann von einer geradezu romantischen Wegführung gesprochen werden. Die Landschaft im Nahbereich des heutigen Weges zeichnet sich durch dramatische Felswände, idyllische baumbestandene Strecken und einer geradezu einmaligen und grossartigen Aussicht auf den See und die gegenüberliegende Talseite aus. Durch die Verbreiterung des Weges würde das Landschaftsbild sowohl im Nahbereich als auch aus der Fernsicht weitgehend zerstört. Ich benutze den Weg seit über 75 Jahren jährlich gegen 100 Mal. Weitere 50 Mal rudere ich entlang des Ufers. Der Steilhang zwischen Sils und Isola gehört zu meinen Lieblingslandschaften, ja zu meinem Leben. Ich frage mich, wann die Wegpromotoren und die Exponenten der sogenannten Touristikindustrie erkennen, dass nicht jede Wegverbindung im Oberengadin ganzjährig und gleichzeitig durch Fussgänger, Mountainbiker, Elektrovezyklisten, Jogger, Schneeschuh- und Langläufer benutzt werden muss. Der Konflikt zwischen den sportlichen, das heisst rücksichtslosen Radfahren und den Fussgängern bleibt bei beiden Varianten bestehen. Ja, dank der Wegverbreiterung glauben wohl die sportlichen Velofahrer sich noch rücksichtsloser verhalten zu dürfen. Der Weg ist ja dann inskünftig schliesslich eine Veloschnellstrasse, und die Wanderer haben dies gefälligst zur Kenntnis zu nehmen.</p> <p>Gestatten Sie mir einen bescheidenen Vorschlag: Meine Knie rufen nach Ersatz, ich benutze deshalb, Gott seis geklagt, seit einem Jahr auch ein Elektrovelo. Seit ich den Weg mit dem Velo benutze, halte ich bei jedem Fussgänger an, steige vom Velo und entschuldige mich. Die Fussgänger schätzen meine Rücksichtnahme und sind freundlich zu mir. Wieso könnten sich andere Velofahrer nicht auch so verhalten? Dann braucht es keinen Ausbau des Weges.</p> <p>Sollte es sich um eine Umfrage handeln betrachten Sie meine Eingabe als Stellungnahme. Sollte es sich demgegenüber um eine gegenwärtig öffentlich aufgelegte Richtplanänderung handeln betrachten Sie meine Eingabe im juristischen Sinne als Einwendung mit der Bitte um Weiterleitung an die zuständige Amtsstelle.</p>	
14	Rudolf Natsch	<p>Antrag:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das aufgelegte Projekt Sils-Isola sei abzulehnen. 2. Gemeinden, Korporationen und interessierte Kreise seien aufzufordern, Alternativen zu erarbeiten unter Wahrung der planungs-, baurechtlichen und umweltrechtlichen Bestimmungen. 3. Die im Einspracheverfahren geäusserten Erwägungen seien zu berücksichtigen. <p>Begründung:</p> <p>Von Einheimischen wurde ich auf das Projekt einer Verbindungsstrecke zwischen Sils und Isola aufmerksam gemacht. Ich hatte leider bis jetzt keine Gelegenheit, das Vorhaben an Ort und Stelle zu begutachten, kenne aber die Gegend sehr genau, was mir erlaubt, mich zu den geplanten Eingriffen zu äussern. Auf die «Umfrage Langsamverbindung Sils - Isola» - die sich nur auf die Streckenführung am Steilufer bezieht - habe ich geantwortet, benutze nun aber gerne die Gelegenheit, ausführlicher und zum gesamten Projekt Stellung zu nehmen. Es liegt mir fern, mich als Einheimischen zu bezeichnen, aber als Grundeigentümer in Isola seit über 50 Jahren erachte ich mich als legitimiert, mich zum Projekt zu äussern, auch im Rahmen einer Vernehmlassung oder Baueinsprache. Die erwähnte Umfrage ist sehr unglücklich aufgestellt: Weder erfährt man, wer hinter dem Projekt steckt, noch nach welchen Kriterien eine grössere Anzahl Adressaten persönlich zur Stellungnahme eingeladen sind. Auffallend ist, dass kein einziger Bewohner von Isola aufgeführt ist, obwohl sie als Anlieger und Grundeigentümer ganz besonders vom Projekt betroffen sind. Es besteht der Verdacht, dass ganz bewusst und gezielt Befürworter des Projekts in der einen oder andern Form berücksichtigt wurden. Wesentliche Fragen, wie sie eine sachliche Beurteilung voraussetzt - Kosten, Kostenteilung, Benutzungsgebühren (analog Loipen), Nutzungsbeschränkungen, technischer Standard (Beleuchtung, Unterhalt), Sicherheitsmassnahmen (Fangnetze), u.v.a.m. werden nicht gestellt. Einige Fragen sollen wohl die Überzeugung wecken, dass die Sache gelaufen ist und nur noch der Präzisierung in einem Nebenpunkt bedarf. In dieser Lage empfehle ich, die Umfrage nicht als Beitrag zur Meinungsbildung zu werten.</p>	Siehe Ausführungen S. 2-3.

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p>Umso dankbarer bin ich für die im folgenden beantwortete Umfrage, die eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem gesamten Projekt erlaubt. Vom Vorhaben vernahm ich erst vor zwei Tagen. Angesichts der knappen Frist, die mir noch zur Verfügung steht, bin ich nicht in der Lage, alle einschlägigen Unterlagen und Normen zu beschaffen. Ich beschränke mich deshalb auf spontane und nicht-belegte Äusserungen, die ich in einer formellen Baueinsprache noch vertiefen würde. Sollte keine weitere Konsultation erfolgen, wollen Sie bitte die folgenden Zeilen als Baueinsprache entgegennehmen.</p> <p><i>1. Grundsätzliches</i></p> <p>Die Idee einer befahrbaren Verbindung entlang des rechten Ufers des Silsersees wird seit Jahrzehnten aufgelegt und wieder verworfen. Erinnert sei an Studien zur Weiterführung der RhB von St. Moritz nach Chiavenna - heute kein Thema mehr - vor allem aber an einen praktischen Ansatz vor gut hundert Jahren: Eine Sappeureinheit der Schweizer Armee, kurze Zeit in Isola stationiert während der Grenzbesetzung 1914/18, begann - ohne übergeordnete Planung, vielleicht aus Langeweile - mit dem Felsausbruch am Fusse der Steilwand. Die Arbeiten endeten abrupt und ohne Ergebnis, nachdem die Einheit Hals über Kopf an einen anderen Standort verlegt wurde. Sprengspuren sind heute noch auszumachen. In der Folgezeit stand die Nutzung des Silsersees zur Energiegewinnung zur Diskussion, abgeschlossen um 1950 mit der vertraglichen Unterschutz-Stellung und der Gründung der Pro Lej da Segl. Wie sich das Verbindungsprojekt mit der Schutzverordnung verträgt, wäre noch gründlich abzuklären.</p> <p><i>2. Zu den Teilstrecken</i></p> <p>Der Verkehrsdruck auf dem Südufer des Sees nimmt unaufhaltsam zu - in unterschiedlichem Masse wegen der Mechanisierung der Landwirtschaft, der Motorisierung der Einheimischen und Gäste, einer - erfreulichen - Zunahme der Fussgänger, und nun seit einigen Jahren wegen der ständig wachsenden Bikerszene. Gerade diese Gruppe scheint interessiert an jeder Verbesserung der Velogängigkeit, was unweigerlich den Fokus auf den Steilabschnitt zwischen Schifflände Sils und Delta von Isola lenkt. Vorweg aber: Technisch unproblematisch dürfte die Anlage einer Bikepiste sein zwischen Sils (Alpenrose) und dem Seeanfang, grundsätzlich parallel zum heutigen Wanderweg. Damit beginnen aber bereits die Probleme:</p> <p>Ganz abgesehen davon, dass ein paar Meter breites Band mit Hartbelag das Landschaftsbild stört, ist auch der Kulturlandverlust in Rechnung zu stellen. - Auch hier gilt: Neue Strassen - und um Strassen geht es - ziehen den Verkehr an. Während unter den heutigen Verhältnissen ein einigermaßen konfliktfreies Nebeneinander von Wanderern, Joggern, Velos, Rollbrettern, Kinderwagen u.a.m. möglich ist, würde eine neue Strecke mehr und schneller rollenden Verkehr anziehen und die Gefährdung aller Beteiligten erhöhen. Eine strikte Trennung der Benutzer wäre rechtlich wahrscheinlich nicht durchsetzbar und würde einen Kontrollapparat voraussetzen, wie man ihn während Ferien in der freien Natur eigentlich nicht schätzen würde. Als erste kämen die Blaublichtorganisationen, wogegen niemand Einwendungen hätte. Dann folgen Taxis, Mietwagen, Behindertenfahrzeuge, schliesslich alle, die glauben, einen Grund zur Durchfahrt zu haben. Beim IMBARCO wird ein Parkplatz gefordert, und der Druck steigt auf den Bau einer Fortsetzung zum Zwecke eines «giro del lago». Damit zum wohl problematischsten Teil des Projekts, der Strecke über oder entlang des Steilhangs, für die Initianten wohl das Herzstück und Gegenstand des grössten Interesses. Vorweg sei festgehalten: Weder die Variante HOCH noch die Variante TIEF sind genehmigungsfähig und dürften deshalb gar nicht weiterverfolgt werden.</p> <p>HOCH: Für die Anlage einer über 3m breiten Piste quer durch ein Naturschutzgebiet und einen Schutzwald würden gewaltige Tiefbauarbeiten vorausgesetzt: Hangabtragungen, teils mittels Sprengungen, Stützmauern, Sicherungen gegen Lawinen und Steinschlag, Serpentinauf beiden Seiten der einmalig schönen «Aussichtskanzel» zur Überwindung der Höhendifferenz, woraus sich schliesslich beidseits eine Reihe relativ steiler, mit einer Kurve abgeschlossener Teilstücke ergäbe - eine Horrorvorstellung für die grosse Mehrheit der Langläuferinnen und Langläufer, die die Anlage wohl meiden würden. Das Risiko besteht, dass von einem Millionen-Vorhaben am Schluss nichts als eine nicht mehr korrigierbare Landschaftsverunstaltung übrig bliebe, von nah und fern als störend einsehbar, und zu nichts zu gebrauchen.</p> <p>TIEF: Diese gravierenden Risiken und Nachteile scheinen vordergründig vermeidbar durch eine Variante TIEF entlang dem Ufer unter dem Steilabfall. Es ist aber klar, dass auch diese Variante von Voraussetzungen ausgeht, die mit den natürlichen, politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht vereinbar sind:</p>	

Nr.	Amt	Bemerkungen, Begründung und Antrag	Beantwortung
		<p>Die Langlaufspur am Fusse der Wand erfordert Felsdurchbrüche, Tunnelpartien, Galerien, streckenweise eine Art «stiebenden Stegs» an Felsankern über der Wasserfläche, praktisch auf der ganzen Länge ein Schutzdach gegen Lawinen und Steinschlag, was seinerseits einer künstlichen Beschneigung oder der dauernden Zufuhr von genügend Naturschnee rufen würde.</p> <p>Gar nicht durchdacht scheint, dass beim «Engadiner» wenige Minuten nach dem Massenstart einiger tausend Läufer das Feld auf ein Défilé von drei Metern Breite gestaucht würde, eine Situation, die in Verletzungen und Tötlichkeiten ausarten könnte.</p> <p>Ob Variante HOCH oder TIEF - irgendwo wird die Linienführung auf das Delta des Fedozbaches treffen. Eine Weiterführung könnte auf dem Damm entlang des Baches zur Brücke von Isola führen, was sicher eine massive Verstärkung des Damms voraussetzen würde. Mehr Anklang fände wohl eine Linienführung über die Mäander des Fedozbaches, quer über die Allmende von Isola zur Güterstrasse Richtung Schifflande Isola, von dort weiter der schmalen Uferstrasse entlang Richtung Camping und Maloja. In schneearmen Wintern mit früh einsetzendem Tauwetter - der Voraussetzung der Streckenverlegung abseits der Seemitte - wäre die Schneedecke über den mäandrierenden Wasserläufen extrem einsturzgefährdet. Eine Rettungsequipe am Ort könnte vielleicht zehn Läuferinnen und Läufer pro Stunde aus dem Wasser ziehen; für eine unbestimmte Anzahl weiterer käme die Hilfe zu spät. Eine Verlegung der Wasserläufe steht nicht zur Diskussion. So bliebe nur der Bau eines oder mehrerer etwa hüfthoher Dämme mit Wasserdurchlässen, über die die Langlaufspuren geführt würden. Periodische Zerstörungen durch Hochwasser wären vorprogrammiert, der Eingriff ins Landschaftsbild erheblich, alles in allem auch keine taugliche Idee.</p> <p><i>3. Schlussbemerkungen</i></p> <p>Es bleibt dabei: Die Verlegung des Marathons gemäss Projekt aus Gründen der globalen Erwärmung verdient keine Unterstützung. Wenn der Marathon aus Sicherheitsgründen nicht mehr über das Eis geführt werden kann, so ist er - allenfalls definitiv - abzusagen. Der Start in Maloja ist nicht in Stein gemeisselt. Entlang der Strecke bestehen andere Startfelder: Surlej, St. Moriz-Bad, Flugplatz Samedan... Die obligaten 42 km könnten durch Schlaufen oder neue Streckenabschnitte in Seitentälern kompensiert werden. Eines ist zu bedenken: Wenn die Natur zuschlägt, ist der Mensch letzten Endes machtlos. Wenn mittels unverhältnismässiger Aufwendungen der Marathon vielleicht weitere zehn Jahre künstlich beatmet werden kann, bleibt er eine Episode im Verlauf der Geschichte. Der Mensch wird sich anderen Aktivitäten zuwenden, die mit den Gegebenheiten im Einklang stehen. Damit ist nicht gesagt, dass sich Tourismus, Gastgewerbe, Bauwirtschaft und Allgemeinheit nicht intensiv mit Fragen des Klimawandels auseinandersetzen sollen. In einer kleinen Nische wird sich dann auch die Frage stellen, ob die Engadiner Seen für den Freizeitsport offenbleiben dürfen, wenn sie für den Marathon aus Sicherheitsgründen gesperrt werden. Wohl kaum. Nicht sofort, aber mittelfristig braucht es Vorschläge mit Aussicht auf Akzeptanz, an denen sich auch die Verfasser des - fälschlicherweise - Langsamverkehr genannten Projekts wieder beteiligen könnten, unter Berücksichtigung der im Einspracheverfahren genannten Argumente. Bleibt die Frage, ob das Projekt irgendwelchen Mehrwert für den Tourismus, die Umwelt, Einheimische und Gäste generieren würde, wenn es voraussichtlich bedeutend mehr Passanten nach Isola brächte. Die Antwort ist ein klares NEIN. Im Sommer ist das Dorf für Berechtigte von Maloja aus auch per Auto erreichbar. Mehrverkehr ist gar nicht wünschbar. Von Sils aus steht der Fussweg allen Fussgängern integral offen, Radfahrer stossen auf natürliche Hindernisse, deren Überwindung aber erlaubt und möglich ist. Überhaupt sollte sich die Erkenntnis durchsetzen, dass in der alpinen Welt kein Anspruch auf Entfernung jeden Stolpersteins besteht. Der vielleicht etwas ruppige Weg nach Isola ist seit einigen Anpassungen in letzter Zeit mindestens ungefährlich und für viele - Tiefländer und Kinder - der Einstieg ins Wandern im Gebirge. Das Restaurant in Isola würde allenfalls den Umsatz steigern, vielleicht um den Preis kostspieliger Ausbauten. Alte Gäste würden aber dem Etablissement den Rücken kehren, wenn es zu einem Mittelpunkt des Massentourismus würde. Noch ist Isola ein Geheimtipp. Die zunehmende Bekanntheit dürfte hingegen die Nachfrage nach Bauland stimulieren, der aber nach Zweitwohnungsgesetzgebung nicht entsprochen werden dürfte. Man weiss allerdings nie... Die negativen Aspekte sind so überwiegend und überzeugend, dass der Verzicht auf das Projekt eigentlich allen einleuchten sollte, die nicht jedes Bauvorhaben begrüssen, ob nötig, nützlich oder nicht.</p>	