Wer löst den gordischen Knoten im Wegstreit zu Sils?

Die Frage, ob, und wenn ja, welche der beiden im regionalen Richtplan «Langsamverkehr» aufgeführten Wegvarianten zwischen Sils und Isola dereinst realisiert wird, ist strittig. Aktuell liegt das Geschäft bei den kantonalen Ämtern. Gut möglich, dass ein Entscheid erst nach den Sommerferien erfolgt.

JON DUSCHLETTA

Am 17. Dezember letzten Jahres hat die Präsidentenkonferenz der Region Maloja der jahrelangen Frage nach der idealen und für alle Interessengruppen praktikablen Wegführung des Langsamverkehrs zwischen Sils und Isola einen vorläufigen Stempel aufgedrückt. Einstimmig genehmigten die Oberengadiner Gemeindepräsidenten nämlich die Schliessung ebendieser Netzlücke im Langsamverkehr und implementierten das Geschäft im regionalen Richtplan «Landschaft und Langsamverkehr» im sogenannten richtplanerischen Koordinationsstand «Zwischenergebnis». Nicht zur Freude aller.

So schickten drei Interessensvertreter, namentlich die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, die Pro Lej da Segl sowie eine Silser Interessengemeinschaft aus besorgten Stimmbürgerinnen und Stimmbürger mit Datum vom 4. Januar einen gemeinsam verfassten «dringenden Antrag auf Nichtgenehmigung der regionalen Richtplananpassung Region Maloja in den Bereichen Landschaft, Strassenverkehr und Langsamverkehr» an den Bündner Verkehrsminister Mario Cavigelli als Vorsteher des Departements Infrastruktur, Energie und Mobilität (DIEM). Im dreiseitigen Schreiben weisen sie darauf hin, dass die geplante, neue untere Verbindung ein Kerngebiet des BLN-Objekts von nationaler Bedeutung, der «Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe» tangiere.

Mitwirkung zu wenig berücksichtigt

Zudem wird der Genehmigungsentscheid der Präsidentenkonferenz dahingehend kritisiert, dass «in der öffentlichen Mitwirkung 13 von 14 Eingaben beide Wegvarianten klar abgelehnt und teilweise auch alternative Wegführungen abseits des Seeufers, beispielsweise über die Alp Petpreir vorgeschlagen hatten.» Die Interessensvertreter schreiben, dass Vorgehen der Präsidentenkonferenz schlage Ergebnisse aus der Mitwirkung in den Wind und verletze damit das richtplanerische Genehmigungsverfahren in seinem Kern. Sie verlangen deshalb vom Kanton, die Richtplananpassung so nicht zu genehmigen. Allenfalls sei das Vorhaben statt als «Zwischenergebnis» höchstens als unverbindlichere «Vororientierung» zu genehmigen. Sie befürchten, «dass ansonsten Fakten geschaffen würden, die einer späteren genaueren Abklärung entgegenstünden.»

Laufendes Verfahren

Laut Auskunft von Kantonsplaner und Leiter des Amts für Raumentwicklung (ARE), Richard Atzmüller, gelangte der erwähnte Antrag via Regierungsrat Mario Cavigelli und seinem Amtskollegen, Volkswirtschaftsminister Marcus Caduff, zum ARE. Zur Forderung der Interessensvertreter schreibt Atzmüller auf Anfrage: Die Regierung werde im Rahmen der Genehmigung des regionalen Richtplans eine Gesamtabwägung der Interessen vornehmen, selbstverständlich alle Bedenken der Mitwirkung darin einfliessen lassen und schliesslich als Gesamtgremium entscheiden. Vorgängig erfolge aber noch ein internes Mitberichtsverfahren in der kantonalen Verwaltung bei den betroffenen Dienststellen wie dem Amt für Natur und Umwelt oder der Fachstelle Langsamverkehr des Tiefbauamts.

Planerische Koordinationsstände seien «kein Ausdruck politischer Willensäusserung», sondern gängige Planungstechnik, basierend auf der Eidgenössischen Raumplanungsverordnung, so Richard Atzmüller. Im vorliegenden Fall, «wo die konfliktbelasteten, strittigen Themen bekannt sind, ist die Zuweisung des Koordinationsstan-des ‹Zwischenergebnis› prima vista nicht falsch.» Wichtig sei, so Atzmüller, der Umstand, dass ein Projekt erst dann realisiert werden könne, wenn es den Koordinationsstand «Festsetzung» erreicht hat.

Wie weiter?

Es sei zudem nicht Aufgabe der Regierung, hier Alternativen aufzuzeigen. Dies sei einzig der Planungsbehörde zugestanden, im Fall der Wegverbindung Sils-Isola ist dies die Region Maloja. Sie muss gemäss Art. 2 der Eidgenössischen Raumplanungsverordnung auch aufzeigen, welche Varianten geprüft wurden.

Laut Richard Atzmüller ist die Vorlage zwischenzeitlich beim Kanton eingetroffen, und das ARE hat das erwähnte Mitberichtsverfahren bei den betroffenen Dienststellen eingeleitet. «Sobald die Stellungnahmen eingetroffen sind, wird der Regierungsbeschluss vorbereitet.» Aus Erfahrung weiss der Amtsleiter, dass Entscheidvorbereitung und -findung jeweils länger dauern, wenn der verwaltungsinternen Mitwirkung Widersprüche erwachsen: «Aufgrund der Vorgeschichte und der bestehenden Arbeitslast gehen wir deshalb davon aus, dass mit einem Entscheid eher nach den Sommerferien zu rechnen sein.» Fortsetzung folgt.

Am 12. Januar hat die Region Maloja den vollständigen, 21 Seiten umfassenden Mitwirkungsbericht «Richtplananpassung in den Bereichen Landschaft und Langsamverkehr» allen Mitwirkenden nachgereicht. Dieser ist auf regio-maloja.ch aufgeschaltet.

Ein alltäglich gewordenes Bild: Nutzungskonflikte auf Wanderwegen. Symbolbild: Jon Duschletta

Visualisierung der beiden Wegvarianten «oben» und «unten» zwischen Sils und Isola. Fotos: Gemeinden Sils/Bregaglia

Wegverbindung Sils-Isola: Die schwierige Suche nach der idealen Lösung

Die Diskussionen über eine möglichst optimale und für alle Seiten akzeptable Verbindung für den Langsamverkehr zwischen dem Silser Bootshaus und Isola entlang des südlichen Ufers des Silsersees dauern bereits mehr als zehn Jahre (die EP/PL hat wiederholt darüber berichtet). Eine knifflige Angelegenheit, gilt es doch gleich mehrere Belange zu berücksichtigen und die Begehrlichkeiten diverser Protagonisten unter einen Hut zu bringen: Der bestehende schmale und überaus beliebte Wanderweg, der sowohl teilweise entlang des Uferbereichs wie auch durch den Wald führt, wird von Wanderern wie auch von Velofahrern und zunehmend auch von E-Bikern benutzt, was immer wieder zu Nutzungskonflikten führt. Und winters sinkt klimabedingt die Anzahl der Tage tendenziell, an denen Spaziergänger und Langläufer die präparierten Winterwanderwege und Loipen auf dem gefrorenen See nutzen können. Der Druck, für alle Nutzungs- und Interessengruppen inklusive der Fischerei und den Anliegen der Organisationen des Natur- und Landschaftsschutzes eine möglichst ideale Lösung präsentieren zu können, wuchs deshalb bei den beiden involvierten Gemeinden Sils und Bregaglia über die Jahre stark.

Entstanden ist ein möglicher Lösungsansatz mit zwei, jeweils rund dreieinhalb Meter breiten Wegführungen: einerseits der Ausbau des bestehenden Wanderwegs und andererseits eine neue Wegvariante entlang auch bisher unverbauter Uferbereiche. Um im Winter neben dem Wanderweg auch eine Langlaufloipe über diesen unteren Weg führen zu können, muss der angedachte Weg von einem kleinen Pistenbully befahren werden können. Zudem ist im Bereich eines bis zum Wasser reichender Felsens der Bau eines rund 50 bis 70 Meter langen, im Fels verankerten Steges nötig. Beide Wegvarianten wurden mittlerweile in den regionalen Richtplan «Langsamverkehr» der Region Maloja im sogenannten Koordinationsstand «Zwischenergebnis» aufgenommen (siehe Hauptartikel).

Im Dezember veröffentlichte eine von den Gemeinden Sils und Bregaglia implementierte Arbeitsgruppe die Resultate einer nicht wissenschaftlich durchgeführten Umfrage unter Einheimischen und Gästen. Demnach bevorzugt eine Mehrheit der Teilnehmenden inklusive die direkt Betroffenen aus Sils und Maloja die untere Ufervariante. Gegen ebendiese Variante sprechen sich aber unter anderem die Vorstände der Pro Lej da Segl und des Fischereivereins Silsersee aus. Sie führen Gründe des Landschaftsschutzes respektive die Beeinträchtigung von Laichgebieten der Seeforelle ins Feld. (jd)