Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 4 (1947)

Heft: 6

Artikel: Notwendigkeit einer Regionalplanung im Oberengadin

Autor: Könz, I.U.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783832

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Abb. 10. Gruppe traditioneller Engadinerhäuser in Samedan.

(Photo Albert Steiner, St. Moritz.)

I. U. Könz

Notwendigkeit einer Regionalplanung im Oberengadin

Das Engadin kennzeichnet sich als einzigartige Alpenlandschaft, worin von alters her eine ganz spezielle Kultur besteht.

Seine typische Bauweise, seine eigene Sprache, Land- und Alpwirtschaft, der Passverkehr, das weltbekannte Gastgewerbe und die Elektrizitätswirtschaft, stellen so verschiedenartige und verantwortungsreiche Probleme, dass ihnen ohne eine bewusst geleitete Planung kaum beizukommen ist.

Das Tal ist einerseits durch den Flusslauf mit Tirol verbunden, anderseits in Maloja gegen Italien offen und überdies durch den bequemen und im Winter ungefährlichen Julierpass von Norden her zugänglich. Infolge dieser für eine Alpengegend besonders günstigen Verhältnisse, sind von jeher vom Engadin aus, mit allen umgebenden Ländern kommerzielle und auch kulturelle Verbindungen gepflegt worden.

Die günstige Möglichkeit des Alpenüberganges haben sich bereits die Römer zunutze gemacht durch den Bau der Julierstrasse als Parallelstrasse zum Septimer, und wichtige Verbindung mit den Ländern nördlich der Alpen. Aus jener Zeit datiert warscheinlich auch die Romanisierung des Engadins. Besiedelt war es bereits früher, was Bronzefunde in den Mineralquellen von St. Moritz beweisen.

In der fränkischen Gaueinteilung (805) bildete das Oberengadin das Ministerium Endena. Später ging die Territorialherrschaft auf den Bischof von Chur über, der diese zirka 1300 an die Familie Planta abtrat. Schon gegen Ende des 14. Jahrhunderts zeichnet sich die rasch wachsende Bedeutung der Oberengadiner *Gesamtgemeinde*, die 1367 Siegel hatte. 1526 war dieselbe auch formell autonom.

Leider konnte im Laufe der geschichtlichen Entwicklung diese Gesamtgemeinde, die in mancher Beziehung, und nicht zuletzt für die Planung, von grosser Wichtigkeit gewesen wäre, nicht erhalten bleiben. Bereits 1462 zeigte sich eine Spaltung in: Sur Fontana Merla mit Samedan als Zentrum, und Suot Fontana Merla mit Zuoz als Kapitale.

Die Emanzipation der Nachbarschaften (Dörfer) datiert seit der Mitte des 15. Jahrhunderts, und die Aufteilung des Territoriums unter den Nachbarschaften geschah 1543. Die Kantonsverfassung von 1854 sieht den Kreis Oberengadin und elf autonome Einzelgemeinden vor, mit fest abgesteckten Grenzen, die den heutigen Bedürfnissen durchaus nicht immer angepasst sind; dazu kommen Maloja und der obere Teil des Silsersees, die territorial zur bergeller Gemeinde Stampa gehören.

Welche Schwierigkeiten für die Planung aus dieser Grenzziehung hervorgehen, sei nur aus einigen Beispielen erläutert: Die Gemeindegrenze zwischen Schlarigna und Pontresina schneidet mitten durch den Bahnhof von Pontresina. Die Grenze zwischen den Gemeinden St. Moritz und Silvaplana geht mitten durch das Dörflein Campfér usw.

Wer das Engadin über Maloja zum erstenmal betritt, empfindet in erster Linie einen überwältigenden Eindruck dieser grossen Landschaft. Der zweite Eindruck ist jedoch bereits weniger angenehm: Verglichen mit den noch durchaus im alten Geist erhaltenen, geschlossen und einheitlich wirkenden prächtigen Dörfer des Bergells, zeigen die Engadiner Dörfer eine starke Vermischung des einheimischen Elements mit dem falschen, prunkhaften Stil, der seit dem Aufkommen der Hotellerie importiert wurde. Dazu gehört alles, vom Hotelkasten der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts bis zum pseudo-Engadinerhaus unserer Tage. Bereits Maloja stellt sich als eine durchaus zufällige und ungeordnete Siedlung dar, wo sich das provisorische mit historischen Nachahmungen und unerträglich prahlerischen Formen vermischt.

Bezeichnend ist, dass das einzige Dorf, welches in seiner Bauordnung eine Anforderung an die

Qualität der Bauten stellt, nämlich Zuoz, sich von dieser Seuche retten konnte. Einzig die Unruhe der verschiedenartigen Dacheindeckungen und einige Detailausführungen von Hausrenovationen stören dort das einheitliche und starke Gesamtbild.

Es besteht jedoch auch in allen übrigen Gemeinden ein guter, alter Dorfkern, allerdings mehr oder weniger durch neuere Zutaten versteckt, mehr oder weniger vermischt mit neueren und schlechteren Elementen. Hier gilt es, in den einzelnen Dörfern einen Anfang zu machen. Auf positive Art, mit dem Schutz des guten Bestehenden beginnend, kann nach und nach das ganze Dorf geordnet und erneuert werden.

In heutiger Zeit ist neben der Landwirtschaft, die Hotellerie die hauptsächlichste Einnahmequelle des Oberengadins. Als Folge der Hotellerie kam auch grösseren Verkehr ins Land, und zwar jetzt in der Hauptsache von Norden her: Die Albulabahn von Chur nach St. Moritz, Pontresina und Scuol-Tarasp; die als Autostrasse ausgebaute Julierroute, und neuerdings auch der Flugplatz Samedan. Der zentrale Verkehrspunkt ist Samedan, von hier aus verteilt sich der Verkehr im ganzen Ober- und Unterengadin.

Eine glückliche Fügung will es, dass im Oberengadin eigentliche Verkehrsprobleme nur unterhalb des bei St. Moritz liegenden Felsriegels «Charnadüras» bestehen. Oberhalb Charnadüras ist nur die gut ausgebaute Julier-Malojastrasse vorhanden, die in dieser Parklandschaft sowohl für den Fern- als für den Lokalverkehr genügt.

Unterhalb Charnadüras bestehen mehrere noch ungelöste Verkehrsprobleme, die hauptsächlich mit der Stellung der drei Dörfer St. Moritz, Schlarigna und Pontresina und die Einmündung des Berninapasses zusammenhängen. Das Bahndreieck Samedan—St. Moritz—Pontresina, die Zufahrten zum Flugplatz, und vor allem die Erstellung von Umgehungsstrassen der bestehenden Dörfer sind heute wichtige Verkehrsprobleme.

Es hat sich herausgestellt, dass die Festlegung der Umgehungsstrassen für die Dörfer zwischen Bever und St. Moritz, bei richtiger Ueberlegung, bereits eine Frage ist, welche über die Gemeindegrenzen führt, und zu dessen Lösung bereits die Zusammenarbeit von wenigstens je zwei Nachbargemeinden nötig wird.

*

Das Oberengadin wird von jedem Aussenstehenden als ein Gesamtkurort betrachtet. Auch im Engadin gewinnt diese Auffassung immer mehr an Boden, obwohl hier die Kräfte der exklusiven Gemeindeautonomie noch stark sind. Effektiv kann man sich kaum eine Region denken, die als Kur- und Ferienort besser geeignet und vielgestaltiger sein könnte. Durch eine bessere Organisation und Differenzierung auch in der Hotellerie, könnte allen, sowohl Einheimischen wie Kurgästen, nur Vorteile erwachsen.

St. Moritz als Bad und als weltbekannter gesellschaftlicher Treffpunkt und Erholungsstätte, ist sicher das gesellschaftliche Zentrum der Region. Hier sind die hauptsächlichsten Attraktionen auch für die übrigen Kurorte vorhanden: Internationale Wettspiele, Pferderennen, grosse Konzerte, moderne Läden, Kino usw., dazu können eventuell in späterer Zeit noch Theater und Casino kommen, die ebenfalls für das ganze Oberengadin dienen würden.

Pontresina besitzt bereits eine ganz andere Art von Klientel, die mehr Ruhe sucht und lieber etwas abseits und doch in der Nähe des internationalen Rummels lebt. Sils und Silvaplana sind für diejenigen, die die grossartige Silserseelandschaft auf sich wirken lassen wollen, und es ist nicht Zufall, dass gerade da eine künstlerische Hochleistung wie die «Engadiner Konzertwochen» aufkommen konnte. Samedan hat einen bekannten Golfplatz und neuerdings den Segelflugsport usw.

Eine wunderbare und fast unberührte Parklandschaft erstreckt sich von Pontresina über den Statzersee und rechts des St. Moritzersees bis Suvretta und von hier aus auf beiden Seiten des Tales bis Maloja. Darin sind grosse Waldungen, die Oberengadiner Seen und die Bergmassive inklusive ihren Seitentälern enthalten. Es ist klar, dass die erste Aufgabe einer Regionalplanung die Erhaltung der Unberührtheit dieser ganzen Gegend sein soll. In diesem Sinne ist auch bereits ein erster Schritt unternommen worden durch die Schaffung des Silserseereservates, der jedoch vorläufig nur den Silsersee und seine Ufer einbezieht.

*

Weitere Planungen wurden im Rahmen der Hotel- und Kurortsanierungsaktion Meili studiert. Für diese Planung wurden die zwei Hauptkurorte St. Moritz und Pontresina gewählt. Es handelte sich um Idealplanungen auf ziemlich engem Gebiet, und es wurde im Laufe der Arbeit immer klarer, dass eine ganze Anzahl Probleme nicht in diesem Rahmen gelöst werden konnten. Es sind dies, wie bereits zum Teil erwähnt: Die Verkehrsprobleme, die Probleme der Koordination in der Hotellerie, die elektrische Kraftübertragung und sogar die Fragen des Landschafts- und Heimatschutzes, die sich auf die ganze Talschaft beziehen. Die Fragen der Landwirtschaft können eher gemeindeweise gelöst werden, und es werden auch gegenwärtig mehrere Güterzusammenlegungen und Meliorationen gemacht. Aber schon die Frage der Umgehungsstrassen, wenn man die Schonung der Landschaft und des Dorfbildes berücksichtigen will, müssen regional gelöst werden. Infolgedessen kann auch der Bebauungsplan mehrerer Gemeinden (z. B. Schlarigna und Pontresina, zum Teil auch Samedan) erst nach der Festsetzung der allgemeinen Richtlinien im Regionalplan definitiv festgesetzt werden.

*

Weitere Planungen, als die bereits erwähnten, bestehen im Engadin nicht. Es besteht seitens der Behörden und des Publikums auch wenig Interesse für Planungen, von denen man immer einen gewissen Zwang befürchtet, der dem Bündner unsympathisch ist. Es wird auch behauptet, dass bei der geringen gegenwärtigen Bautätigkeit im Engadin keine Planung notwendig sei. Die Sache ist aber nicht so

harmlos. Welche katastrophale Bedeutung für das Dorfbild das Fehlen eines Bebauungsplanes haben kann, ist bereits diesen Sommer in Samedan und in Maloja in erschreckender Weise zum Vorschein gekommen. In Samedan wurden drei grosse Mietshäuser auf einer zufällig aus einem Landwirtschaftsbetrieb gekaufte Parzelle, ohne jede Beziehung zur Nachbarschaft gestellt, und in Maloja wurde der einzige noch bestehende Ausblick von der Hauptstrasse auf eine alte, fein gegliederte Siedlung, die «Cadmaté» durch ein maßstäblich zu grosses und starres Haus verdeckt.

Ohne Regional- und Ortsplanung wiederholen sich auch in heutiger Zeit Jahr für Jahr die gleichen Fehler, die wir an früherer Zeit rügen. Immer wieder wird ein kleineres oder grösseres Stück Heimat verschwinden und die Landschaft wird ständig und fortwährend beeinträchtigt.

Es wird behauptet, dass die Landschaft des Oberengadins so überwältigend ist, dass nicht einmal ein St. Moritz in seinem heutigen Zustand dieselbe beeinträchtigen kann. Das stimmt: sobald man sich in einem gewissen Abstand der Siedlungen befindet, üben dieselben keinerlei Einfluss auf die Landschaft mehr aus, und man wird erst bei der Rückkehr an sie erinnert. Wie wird es jedoch sein, wenn man einmal Schritt auf Schritt einer anspruchsvollen Architektur begegnet, wenn an jeder besonders schönen Stelle ein falsches Bauernhaus steht?

Und wie wäre es, wenn die alten Siedlungen des Engadins noch so dastünden wie ursprünglich, in alter Geist- und Materialechtheit? Und wenn die neuen Bauten in Bescheidenheit sich dieser Landschaft, die keine Vergewaltigung und keinen Prunk erträgt, unterordnen würden? Dass es möglich ist, auch grosse und ganz grosse Bauten in die Gebirgslandschaft zu stellen, beweisen die bestehenden Klosterbauten in Graubünden und im nahen Tirol, z. B. Disentis, Münster im Münstertal und ganz besonders Marienberg im Vinschgau.

Wenigstens für diejenigen Siedlungen des Oberengadins, die noch ein gutes und geschlossenes Dorfbild aufweisen, ist es höchste Zeit, Schutzmassnahmen zu ergreifen, sonst werden sie nach und nach durch ungeordnetes Hinzufügen von Bauten, durch unüberlegte Strassenbauten usw. bald ganz verdorben werden. Wie wir schon deutlich gesehen haben, ist der einzige Weg dafür die Regionalplanung. Glücklicherweise haben wir im Oberengadin eine Anzahl Dörfer, die noch völlig erhalten sind; besonders im unteren Teil von Bever bis Cinuoschel. Aber auch alle übrigen, St. Moritz inbegriffen (trotz seines völlig verschiedenartigen Charakters), sind noch nicht unrettbar verloren.

*

Viele Engadiner, und besonders Hotelierkreise, die ja das grösste Interesse an der Erhaltung der gesunden Landschaft haben, bezeichnen solche Planungen als Utopien, die doch nie ausgeführt werden. Hier ist es Sache des Planers, keine Entwürfe zu machen die wirkliche Utopien sind. Wir planen jedoch für die Zukunft, und unsere Planungen sind *Richtlinien.* Sie müssen also auf alle Fälle etwas weiter gehen als nur bis zu den minimalen gegenwärtigen Forderungen.

Für die Anwendung handelt es sich dann darum, ob die Gegend in bisheriger Art und Weise mit fast jedem Bauvorhaben verschlechtert werden soll, oder ob sie bei jeder Arbeit Schritt für Schritt der Richtlinie der Planung folgend, sich ständig verbessern will.

Es möchte scheinen, dass dies, besonders im Engadin, notwendige und selbstverständliche Pflicht wäre. Wir dürfen nicht warten, bis der Zeitpunkt da ist, wo die Architektur beginnt, die Landschaft wirklich zu beeinträchtigen, sondern müssen umkehren, und die Sauberkeit der Landschaft nicht nur erhalten, sondern fordern.

Der erste Schritt dazu ist die Regionalplanung.

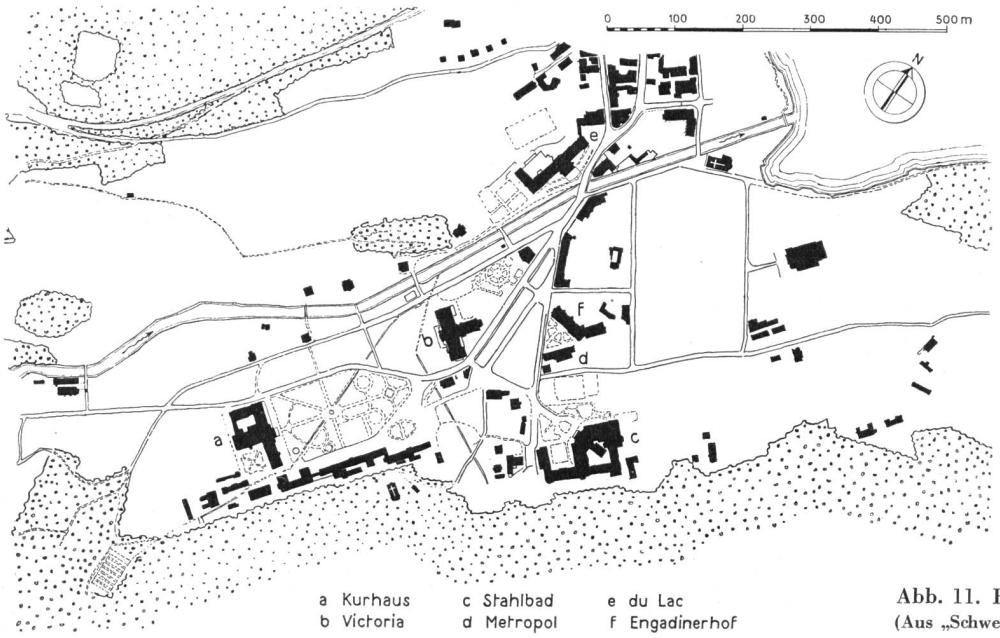

Abb. 11. Bad St. Moritz, heutiger Zustand.
(Aus „Schweiz. Bauzeitung", Bd. 65, No. 48.)

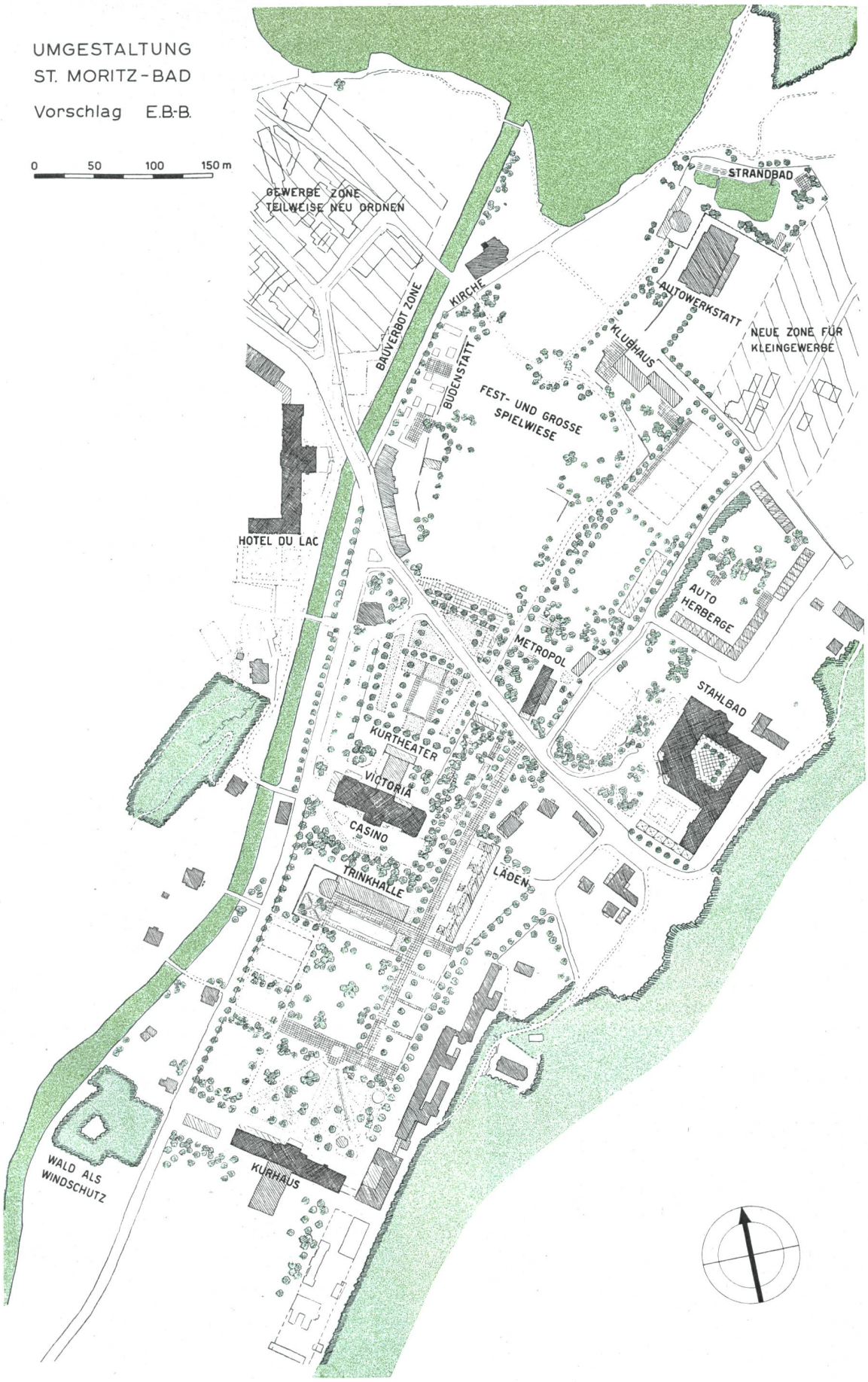

Abb. 12. Regionalplankurs Ober-Engadin. Vorschlag für die Sanierung und Umgestaltung des Kurortes St. Moritz-Bad (Arch. Elsa Burckhardt-Blum). Die Parkanlagen und Baumpflanzungen versuchen sich der Atmosphäre der bestehenden Hotelbauten aus den neunziger Jahren anzupassen und einen allmählichen Uebergang zu finden von der gebundenen zur freien Landschaft. Die Vorschläge: Autoherberge beim Hotel Stahlbad, Strandbad zur Abdeckung des unerfreulichen Autowerkstattgebäudes und Freihaltung der Innufer bis zum See sind besonders zu beachten.

Abb. 13. Segelregatta auf dem St. Moritzersee.

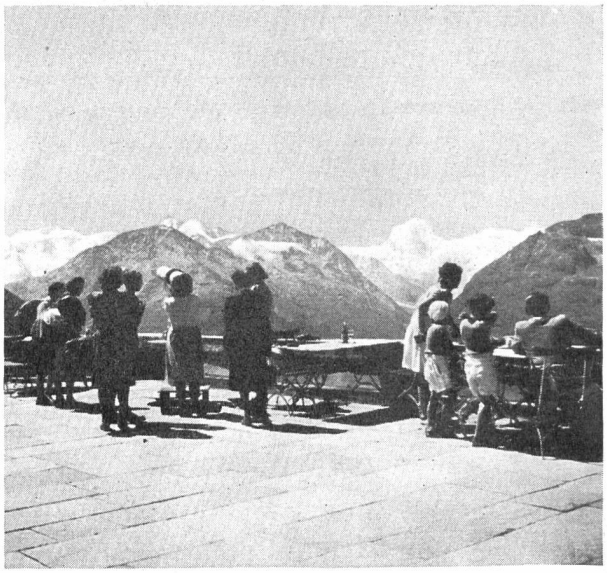

Abb. 16. Aussichtsterrasse Muottas-Muraigl-Bahn.

Abb. 14. Reitkurs in den Wäldern des Oberengadins.

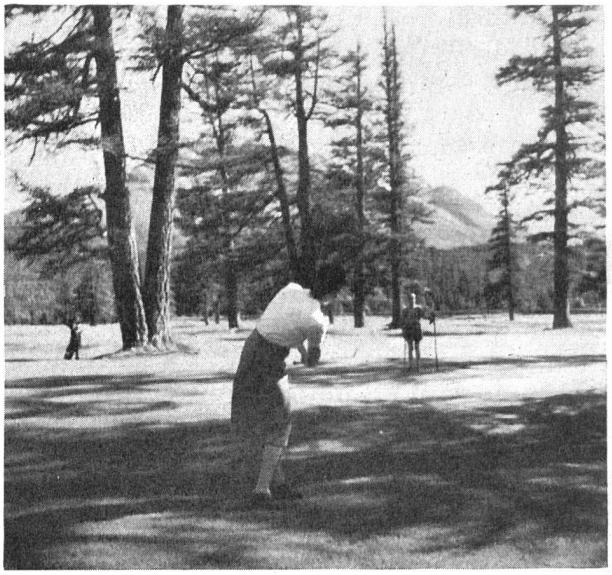

Abb. 17. Golfspieler bei Samedan.

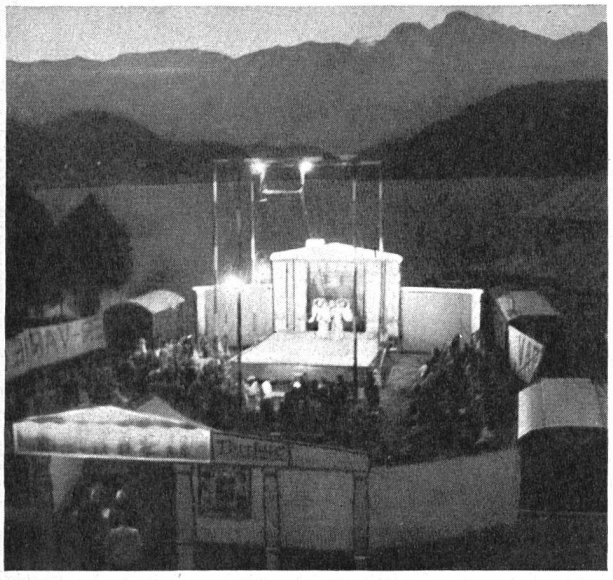

Abb. 15. Freiluft-Variété am St. Moritzersee.

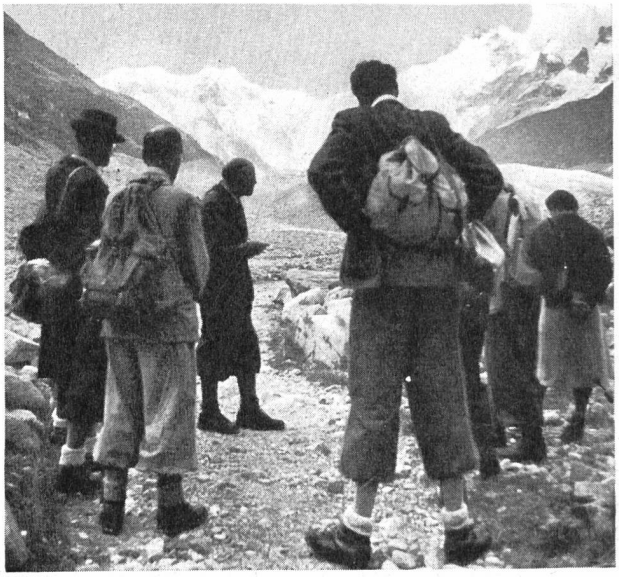

Abb. 18. Botanische Exkursion im Berninagebiet.

(Abb. 1—9 und 13—18 Photos Peter Burckhardt, Zürich.)

Abb. 19. Regionalplankurs Ober-Engadin. Blick auf das Verkehrsdreieck Samaden—St. Moritz—Pontresina von oberhalb Celerina aus gesehen. Auf dieses Gebiet konzentrierte sich die hauptsächlichste Planungsarbeit des Engadiner Kurortes, wie die nachstehenden Abbildungen 20—25 zeigen. (Photo Albert Steiner, St. Moritz)

Bericht über den Regionalplanungskurs der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung im Oberengadin

(Herbst 1947)

Die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung veranstaltete ihren Planungskurs im Bezirkshauptort Samaden.

Als Thema wurde die regionale Planung im Oberengadin, d. h. im Gebiet von Bever bis Maloja gestellt. Es sollte versucht werden, nach zwei orientierenden Rundfahrten die Probleme dieser Region zu erfassen und in anschliessenden Arbeitstagen eine generelle Lösung zu finden, die als Anregung an die Regionalplanungsgruppe Graubünden weitergeleitet werden könnte. Dabei sollten die Probleme des Verkehrs, des Landschaftsschutzes und der Fremdenindustrie als Hauptfaktoren in Rechnung gebracht werden.

Die Teilnehmer setzten sich zusammen aus Fachleuten aus dem «Unterland» und aus interessierten Laien und Fachleuten aus der zu bearbeitenden Gegend selbst. Als Hörer und Mitarbeiter schloss sich noch eine kleine Gruppe Ausländer dem Kurse an. Nicht alle Teilnehmer hatten die nötige Vorbildung für Planungsarbeiten, so dass auch in diesem Kurs auf die Grundlagen der Planung neuerdings hingewiesen werden musste. Es hat sich gezeigt, wie notwendig es wäre, irgend einem Lehrinstitut unseres Landes eine ständige Planungsschule anzuschliessen, damit für eine Anzahl von Fachleuten eine gewisse Grundschulung vorausgesetzt werden könnte. Nur eine solche Anfangserziehung vorausgesetzt, wäre es möglich, eigentliche Weiterbildungskurse durchzuführen.

Zwei volle Tage, und diese von wunderbarem Wetter begünstigt, waren notwendig, um das Gebiet, wenn auch nur oberflächlich, kennenzulernen und als eine in sich geschlossene Gesamtheit zu erfassen. Architekt I. U. Könz aus Guarda übernahm hier die ortskundige Führung.

Auch bei solchen Rundfahrten braucht es eine Vorbildung, damit diese als konzentrierte Arbeitstage und nicht als Vereinsausflüge aufgefasst werden. Bei der Durchfahrt einer Gegend sofort eine Diagnose stellen zu können, ist nur dem in der Planung erfahrenen Fachmann gegeben. Die Leistungen in den nachfolgenden Uebungen unterschieden sich erstaunlich untereinander, einerseits von solchen, die das Auge des Planers hatten und sofort an die Arbeit gehen konnten, und anderseits von denjenigen, die sich nur noch an einen schönen Ausflug erinnern mochten. Die Verführung, sich ausschliesslich von der Mächtigkeit der Landschaft beeindrucken zu lassen, ist natürlich im Engadin besonders gross. Gerade darum wird ein jeder alle Störungen erst einmal gerne übersehen und es braucht eine besonders kritische Konzentration, um hier Gefahren zu erkennen und Richtlinien aufzustellen, wie zukünftig weitere Landschaftsveränderungen angepackt werden sollten.

In den nachfolgenden Arbeitstagen wurde zuerst die Region Oberengadin als Ganzes behandelt. Ueber Landschafts- und Uferschutz und über die Beschränkung der Baugebiete waren sich alle Teilnehmer einig. Näheres Studium verursachte aber das Verkehrsproblem im Dreieck Samaden—St. Moritz—Pontresina (Abb. 20). Sowohl der Bahnverkehr wie auch die Strassenführung entspricht den heutigen Anforderungen nicht mehr. Die Verzweigung der Rhätischen Bahnen von Samaden einesteils nach St. Moritz und anderteils nach Pontresina führen in Samaden zu zeitraubenden Manöverier- und Umladearbeiten. Die Verbindungslinie St. Mo-

ritz—Pontresina als Anfang der Bernina-Bahn, die mit einer andern Stromspannung betrieben wird, verursacht weitere Betriebskomplikationen. — Im Strassenverkehr wird es zur Notwendigkeit, dass Samaden, Celerina und Pontresina im Ortskern vom Durchgangsverkehr entlastet werden. St. Moritz hat sich zur eigentlichen Stadt entwickelt, mit Strassen, die ebenfalls den Durchgangsverkehr kaum mehr aufnehmen können.

In vier Gruppen eingeteilt, versuchten nun die Teilnehmer diesen Problemen Herr zu werden. Die Lösungen der vier Gruppen sind in Abb. 21—24 dargestellt. Da keine der Lösungen ganz befriedigte, versuchte man durch Diskussion und weitern Besichtigungen die Sache nochmals abzuklären und kam dann zu einer endgültigen Lösung, wie sie Abb. 25 darstellt. Die bei dieser Zusammenarbeit zustande gekommene Einmütigkeit war ein positives Resultat des Kurses und zeigte, dass die vorliegende Lösung auf der Hand zu liegen scheint und daher eines näheren Studiums von andern Instanzen aus würdig wäre.

Als letzte Uebung wurde der Ausbau des Kurortes St. Moritz-Bad zur Aufgabe gestellt. Das Problem erwies sich aber für die kurze Zeitspanne als etwas kompliziert, da es vor allem den jüngern Kursteilnehmern schwer fiel, sich der Atmosphäre der dort in den neunziger Jahren entstandenen Hotelarchitektur anzupassen. Da es aber die Aufgabe war, möglichst viele der bestehenden Bauten zu erhalten und vor allem die Umgebung, hauptsächlich für den Sommer, attraktiver zu gestalten, war ein Einfühlen in die etwas steife Architektur jener Zeitepoche notwendig.

Zwei Beispiele aus dieser Uebung publizierte Dr. E. Winkler in der «Schweizerischen Bauzeitung», bei welcher Gelegenheit wir auf seinen Beitrag: «Zur Kurort- und Kurlandschaftsplanung im Engadin» aufmerksam machen (Bd. 65, Nr. 48). Wir bilden hier als Ergänzung die Arbeit von Frau Elsa Burckhardt-Blum, Arch. SIA. ab, die die Leitung dieser Uebung übernommen hatte und nachträglich ihre Ueberlegungen in dem vorliegenden Entwurf festhielt (Abb. 18).

Der ganze Kurs, der nur fünf Tage dauerte, stellte an die Aufmerksamkeit und die Arbeitsfreude der Teilnehmer ziemliche Anforderungen, besonders da auch die Abende mit orientierenden Referaten ausgefüllt waren. Dr. Peter Meyer, Zürich, sprach über die Entwicklung der Hotel-Architektur in den letzten Jahrzehnten. Finanzinspektor Bony, Zürich, gab Auskunft über die Finanzierung öffentlicher Bauvorhaben im Gemeindehaushalt, und Dr. Streiff, Basel, orientierte über die Finanzlage der Hotelindustrie.

Sehr wertvoll war auch die Diskussion mit Herrn Ing. Conrad, Oberingenieur der Rhätischen Bahnen, Chur, der uns zwar vor allzu kostspieligen Projekten warnte. Doch war es nicht der Zweck des Kurses, praktische Hausmittelchen zu erfinden, sondern der ganzen Planung im Oberengadin eine gewisse grosszügige Richtlinie zu geben, als Anregung für zukünftige Entscheidungen.

Der Kursleiter: *Ernst F. Burckhardt.*

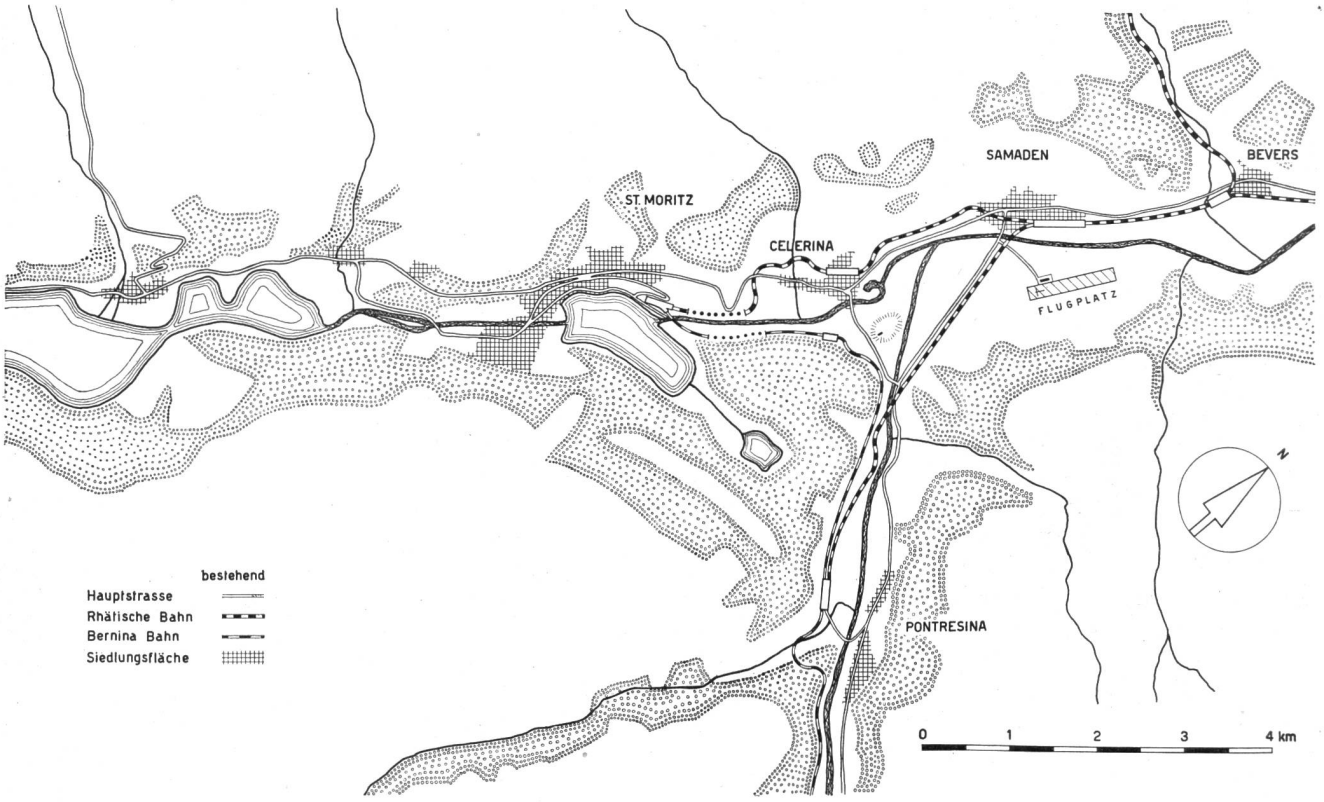

Abb. 20. Regionalplankurs Ober-Engadin. Heutiger Zustand der Verkehrsführung im Dreieck Samaden—St. Moritz—Pontresina. Man beachte die Verzweigung der Rhätischen Bahn bei Samaden nach St. Moritz und nach Pontresina.

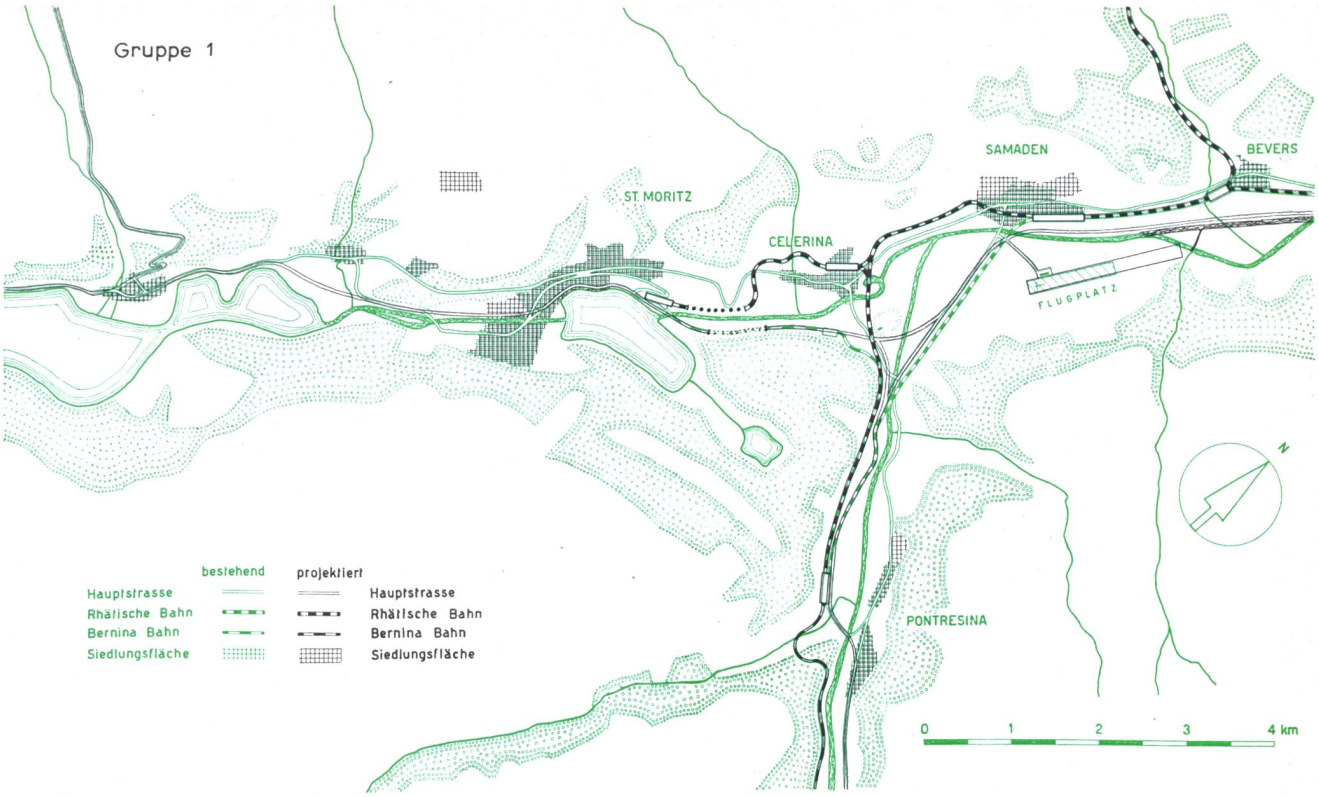

Abb. 21. Regionalplankurs Ober-Engadin. Lösung der Gruppe 1. Die Abweichungen der Linien nach St. Moritz und nach Pontresina werden nach Celerina verlegt. Die Bernina-Bahn beginnt erst in Celerina. Die Führung der Durchgangsstrasse entlastet sowohl Samaden wie Celerina. Die Fortsetzung der Uferstrasse am St. Moritzersee durch die Innschlucht umfährt den Kern yon St. Moritz, und die Berninastrasse folgt dem alten Trasse der Rhätischen Bahnen und erreicht die Paßstrasse erst am Ende der Ortschaft Pontresina. — *Nachteile:* Die Bahnlösung bringt keine richtige Betriebsentlastung. Die Strassenlösung verhindert die erwünschte Flugplatzerweiterung talaufwärts.

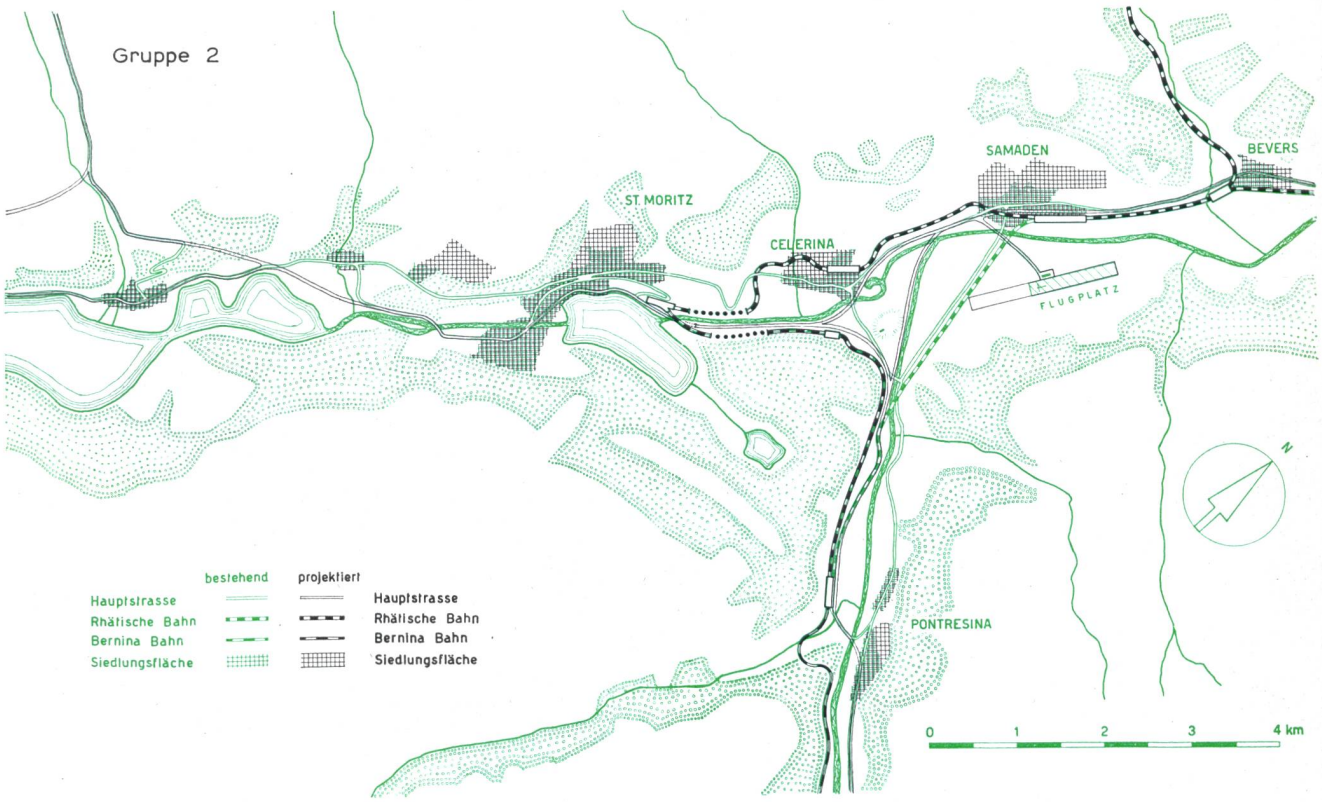

Abb. 22. Regionalplankurs Ober-Engadin. Vorschlag der Gruppe 2. Die Verbindung der Rhätischen Bahnen von Samaden nach Pontresina wird aufgehoben. Die Strecke St. Moritz—Pontresina wird auf die Spannung der Rhätischen Bahnen umgestellt. Die Bernina-Bahn beginnt erst in Pontresina. Die Strassenlösung ist ähnlich wie in der Lösung der Gruppe 1, mit etwas weiterem Strassendreieck und einer Verlegung der Strasse Samaden—Pontresina auf die andere Flußseite. — Nachteile: Der Spitzkehrenbetrieb in St. Moritz für die Rhätischen Bahnen bildet ein starkes Betriebshindernis und bedeutet eine Erweiterung dieser Bahnhofanlage. Das allzuweite Strassendreieck ist kostspielig und für den Verkehr unübersichtlich.

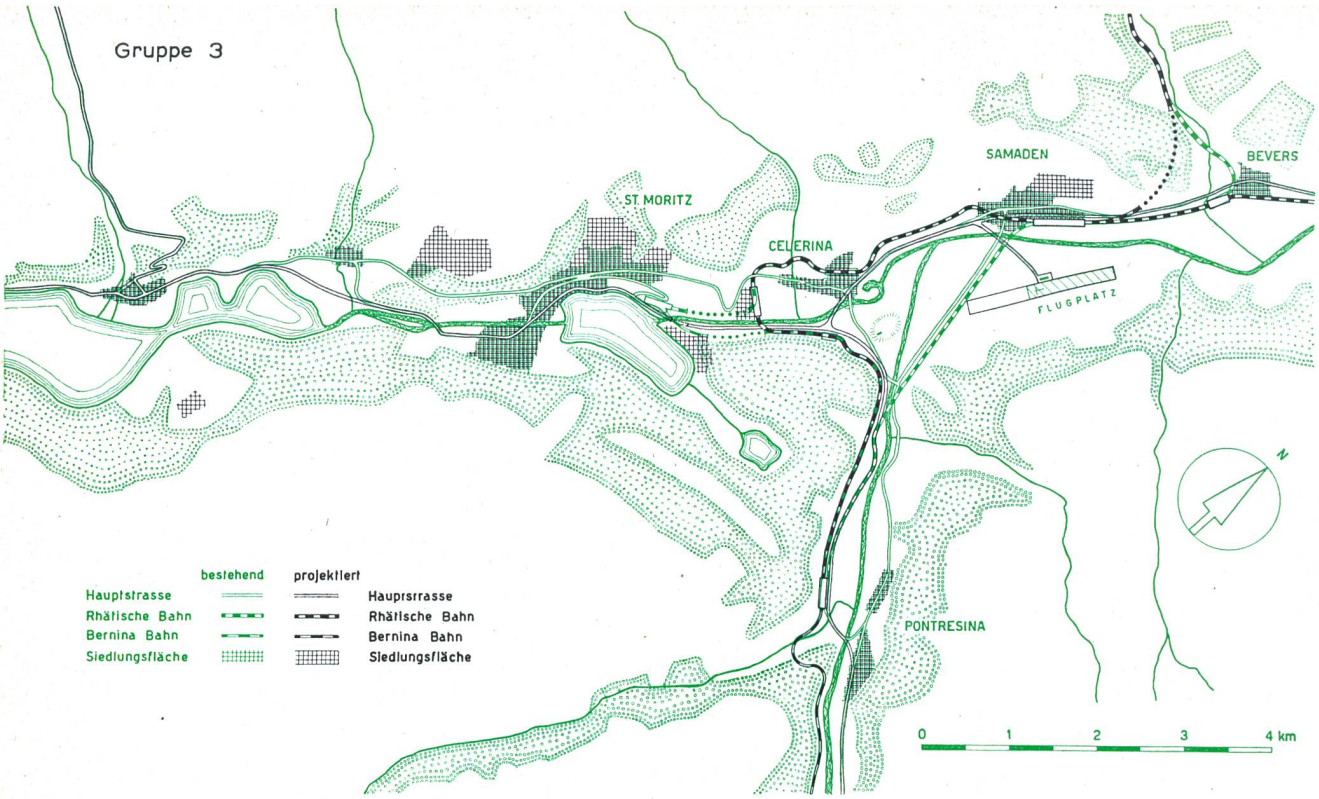

Abb. 23. Regionalplankurs Ober-Engadin. Vorschlag der Gruppe 3. Die Verbindung Albula—Samaden geht direkt durch einen Tunnel nach Samaden. Oberhalb Celerina wird ein neuer, gemeinsamer Bahnhof St. Moritz-Celerina erstellt, worauf die Bahn zu ihrer Endstation Pontresina geleitet wird, wo dann die Bernina-Bahn beginnt. Diese Lösung bringt die gewünschte Betriebsvereinfachung. Der Vorschlag für die Strassenlösung ist prinzipiell ähnlich wie der der Gruppe 2, nur ist die Zusammenführung der drei Hauptrichtungen auf einen Punkt unterhalb der Ortschaft Celerina vereinigt, was die Ausbildung eines Strassendreiecks vermeidet und dem Flugplatz jede Erweiterungsmöglichkeit talaufwärts offen hält. Die Verlegung des Bahnhofes St. Moritz in die Gegend von Celerina ist praktisch kaum durchführbar.

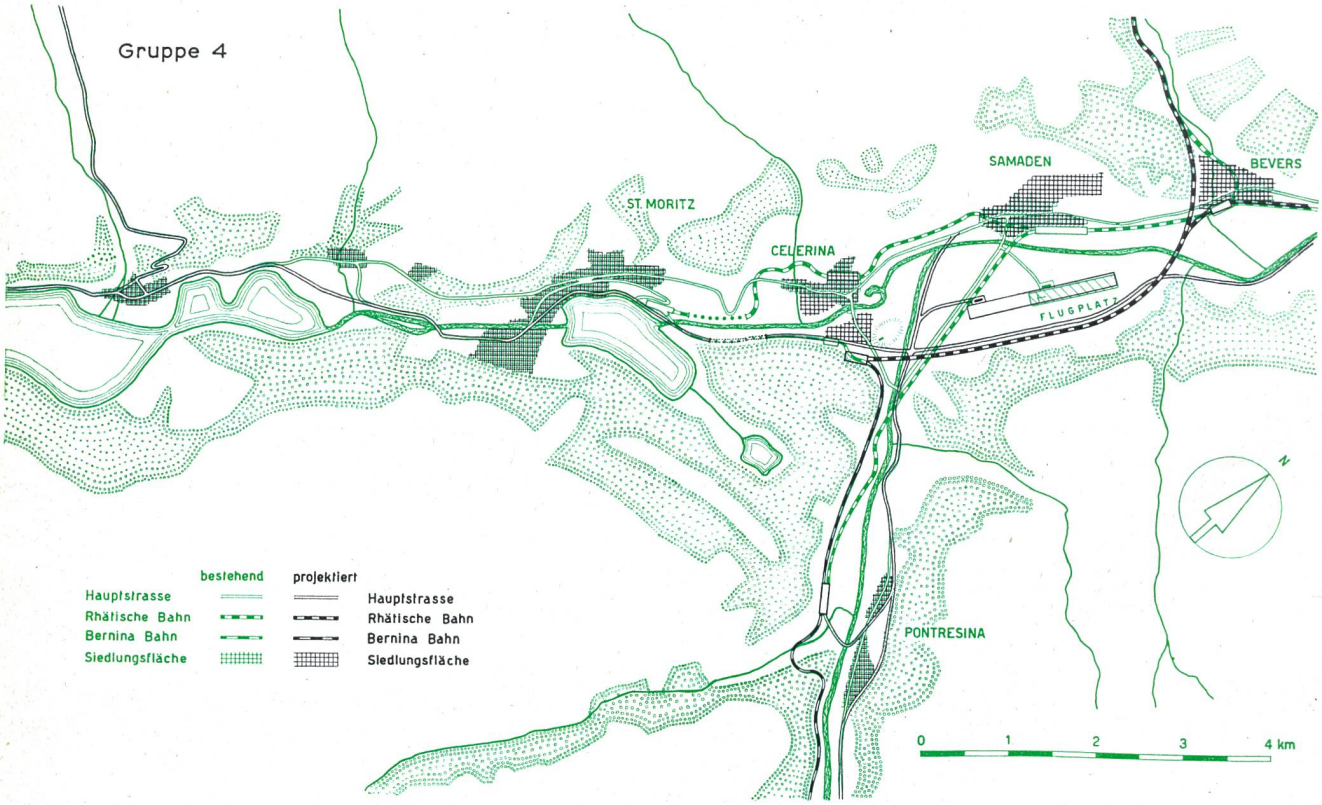

Abb. 24. Regionalplankurs Ober-Engadin. Vorschlag der Gruppe 4. Die Endstation der Rhätischen Bahnen mit neuer Linienführung auf der Südseite des Tales wird an den Ausgang des Berninatales östlich von Celerina verlegt. Von hier aus soll aller weiterer Verkehr mit Omnibussen bewältigt werden. Hier liegt auch die Anfangsstation der Bernina-Bahn. Die Durchgangsstrasse löst sich ebenfalls vollständig von den Ortschaften Celerina und Samaden und liegt am südlichen Waldrand der Talsohle. — *Nachteile:* Die vollständige Aufgabe der Bahnhöfe St. Moritz und Samaden ist praktisch kaum durchführbar und wirkt daher utopisch. Für die Verlegung der Durchgangsstrasse an den südlichen Talrand sind ebenfalls keine genügende praktische Argumente vorhanden.

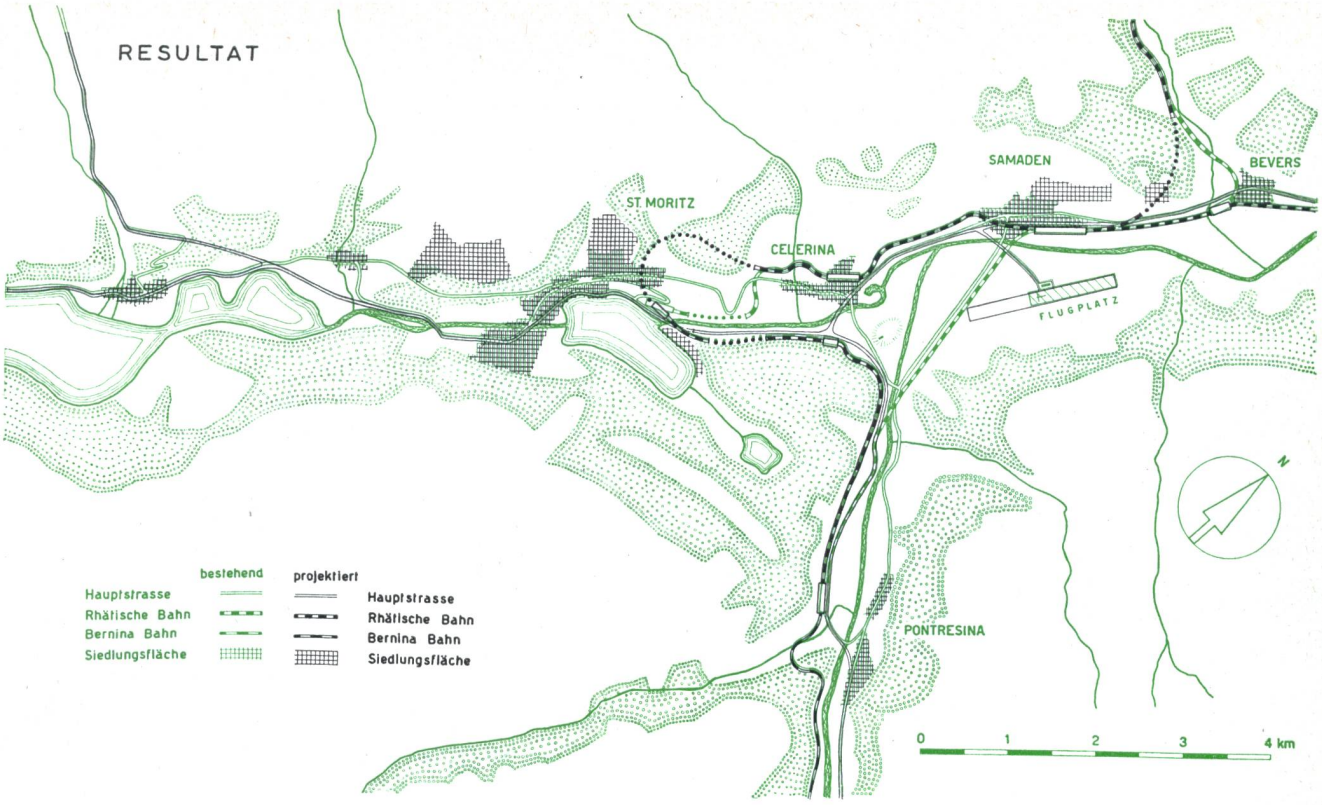

Abb. 25. Regionalplankurs Ober-Engadin. Koordiniertes Projekt. Resultat der Diskussion anhand der vier Gruppenprojekte. Die Bahnlösung ist eine Ergänzung des Vorschlages der Gruppe 3. Sie ist natürlich bedeutend kostspieliger, ermöglicht aber die Beibehaltung des heutigen Bahnhofes St. Moritz und seine Umgestaltung in einen Durchgangsbahnhof. Die hohen Kosten eines Kehrtunnels unter der Ortschaft St. Moritz werden sich aber ausgleichen mit dem Ausfall der grossen Betriebsausgaben, die heute in den Bahnhöfen St. Moritz und besonders in Samaden durch Rangieren und Umladen entstehen. Auch hier, wie in den meisten Gruppenvorschlägen beginnt die Bernina-Bahn erst in Pontresina. Bei der Strassenlösung ist der Vorschlag der Gruppe 3 unverändert übernommen worden.

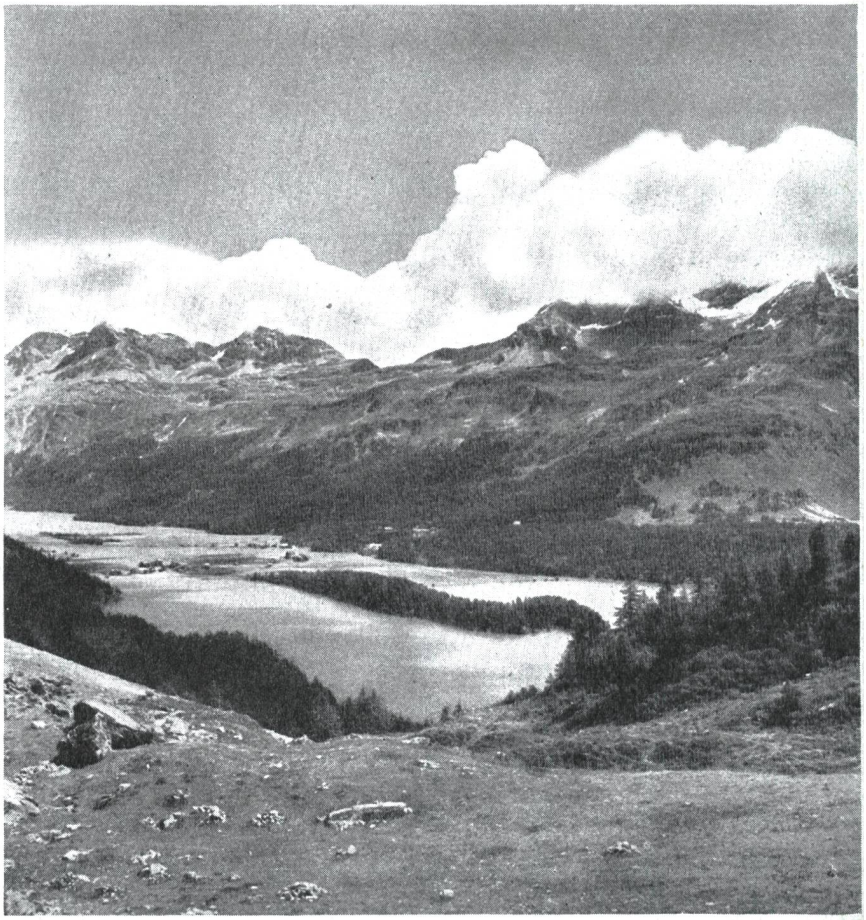

Abb. 26. Blick auf den Silsersee (Ober-Engadin) von Westen aus.

(Photo Elisabeth Schulz, Zürich/Basel)