Touristische Attraktivität beidseits des Bernhardin - falsch und richtig verstanden

Autor(en): **Wermelinger**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **92 (1974)**

Heft 17: **SIA-Heft, Nr. 4/1974: Mensch und Technik**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-72353

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Touristische Attraktivität beidseits des Bernhardin – falsch und richtig verstanden

Im Schweizerischen Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik wurde im März 1973 eine Studie von H. Schmid, «Der San-Bernardino-Strassentunnel und seine Auswirkungen auf die Volkswirtschaft Graubündens», als Zusammenfassung einer Diplomarbeit an der Universität Bern veröffentlicht. Dabei fiel eine Darstellung auf, die zeigt, dass von den fünfzehn für einen Vergleich massgeblichen Gemeinden und Ortschaften zwischen Roveredo und Chur das Dorf *San Bernardino* den weitaus grössten, ja einen geradezu spektakulären Anteil an realisierten und geplanten «bernhardinbedingten» Investitionen aufweist. Die andern Orte nehmen sich daneben recht bescheiden aus, unter ihnen auch *Splügen,* das durch seine geographische Lage eine Art von Gegenstück zu San Bernardino auf der andern Seite des Passes bildet.

*

Mesocco – territorial die fünftgrösste Gemeinde Graubündens –, zu der *San Bernardino* als oberste, ganzjährig bewohnte Fraktion an der Passroute gehört, identifiziert sich heute weitgehend mit der «San Bernardino Impianti Turistici S.A.». Diese Gesellschaft liess eine umfangreiche Touristikplanung ausarbeiten, nach welcher sich die Erschliessung und Überbauung des Gebietes im Einzugsbereich von San Bernardino vollziehen soll. Die Gemeinde Mesocco, die gehalten ist, einen Ortsplan und eine neue Bauordnung zu erstellen, sieht die Ortsplanung für diesen Einzugsbereich wiederum ausschliesslich in Funktion der Touristikplanung. Nur so ist es zu erklären, dass im Zusammenhang mit dem Ortsplan, der gegenwärtig bei der kantonalen Planungsstelle zur Vorprüfung liegt, ein Rodungsgesuch für insgesamt 37,47 ha Schutzwald nach Bern ging.

San Bernardino ist ein typisches Passdorf aus der Säumer- und Fuhrdienstzeit. Architektonisch interessant ist besonders der Dorfkern mit seinen alten, steinbedachten Gebäuden. Sie hätten als Ensemble allen Schutz verdient. Statt dessen werden sie nun optisch erdrückt von einem im Entstehen begriffenen Gebäudekomplex mit Eigentumswohnungen, der mitten ins Zentrum kommt und, rein vom Bauvolumen her, in dieser Lage das Dorfbild völlig dominiert.

Die eigentliche Attraktivität von San Bernardino liegt in seiner Landschaft mit der harmonischen und abwechslungsreichen Gliederung der Hügel und Mulden, den Bächen und Bergseen und im breiten, alles beherrschenden Band des Hoch- und Weidwaldes. Diesem Waldareal wird immer wieder zugesetzt, weil der Anteil an überbaubaren Freiflächen in unmittelbarer Nähe des Dorfes sehr gering ist. Auf Grund einer Genehmigung des Eidg. Departementes des Innern aus dem Jahre 1966 für Bauzonen in ehemals niedrig bestocktem Weidwald entstanden bis jetzt etwa hundert Ferienhäuser, und man gedenkt auf Grund des neuen Ortsplanes so weiterzumachen, nur in etwas grösserem Stil, vor allem in Richtung San Carlo Fornas. Auch Gareida di Sotto, im Norden des Dorfes, ist ein Geschenk der Genehmigungspraxis von 1966. Hier wurde zwei neueren Rodungsgesuchen teilweise entsprochen, über die der Kanton zu entscheiden hatte, so dass eine Gesamtüberbauung entstehen kann, deren Dominante laut Plan ein zwölfstöckiger Hotelbau sein soll. Trotz der N 13, welche die Entfernungen im Nahverkehr auf ein paar Fahrminuten zusammenschrumpfen lässt, schlägt die Überlegung nicht an, dass heute, im Gegensatz zu früher, durchaus eine Standortalternative für die Wohnbauten besteht, nämlich die untere Talstufe bei Pian San Giacomo, wo eine Besiedelung wesentlich problemloser wäre und die San Bernardino zumindest einen Teil der Überbauung abnehmen könnte.

Das Ende für den *Lago Dosso?* San Bernardino liegt inmitten zweier KLN-Objekte, also zwischen zwei Gebieten, die im Verzeichnis der *Landschaften von nationaler Bedeutung* stehen. Es sind dies im Norden das Quellgebiet des Hinterrheins und die Bernardinopasshöhe (Objekt 3.66), im Süden die «paludi del San Bernardino» (Objekt 3.82) mit dem Hochmoor von Suossa, das für die Alpensüdseite als einzigartig gilt. Mehr oder weniger decken sich diese beiden KLN-Gebiete mit den provisorischen Schutzgebieten, die auf Grund des dringlichen Bundesbeschlusses ausgeschieden wurden. Die geplanten Lift- und Pistenanlagen, für die allein 20 ha Wald gerodet werden müssten, stellen Erweiterungsprojekte des bestehenden Skigeländes dar. Beide der erwähnten Projekte kollidieren mit den KLN-Objekten. Im einen Falle treffen sie sogar den Kern dieser bis jetzt schon über jedes Mass strapazierten Schutzlandschaft: den kleinen Dossosee und dessen ganzen landschaftlichen Hintergrund. Es wäre dies der grösste und rücksichtsloseste Eingriff des Touristikplanes. Begründet wird er damit, dass San Bernardino vor allem bei schlechtem Wetter für die Skifahrer Ergänzungsanlagen in Südlage braucht. Bereits wurde direkt am See das Hotel Lido erstellt, ohne die geringste Anpassung an die Umgebung, und wenn es nach der Eingabe für den Erweiterungsbau geht, so wird sich die Baumasse verdreifachen.

Es scheint, dass in San Bernardino, im Namen des Fortschritts und der wirtschaftlichen Entwicklung eines Berggebietes, eine alpine Gegend systematisch um das Beste gebracht werden soll, was sie auch für die neue Zweckbestimmung, die man ihr geben will, aufzuweisen hat: ihren vielgestaltigen Erholungsraum. Dieser Raum wird zur Kulisse degradiert, zum Stückwerk und zum Weekend-Spielzeug, anstatt dass er zum Massstab genommen wird für das, was in ihm anzusiedeln ist. San Bernardino bedeutet jedoch nicht nur einen Einzelfall. Er zeigt in beispielhafter Weise eine sehr gefährliche Tendenz, die sich auch an andern Orten immer wieder bemerkbar macht.

Dass Wald für Bauzwecke, die nicht an einen bestimmten Standort gebunden sind und die nicht im öffentlichen Interesse liegen, *nicht gerodet* werden darf, hat sich in der eidgenössischen Forstgesetzgebung längst durchgesetzt. Da und dort ist nun aber die Tendenz vorhanden, Wald als billiges Bauland zu beanspruchen. Um die forstgesetzlichen Hindernisse zu umgehen, will man an verschiedenen Orten der Schweiz vorher das betreffende Areal zur rechtsgültigen Bauzone erklären, nur um damit ein öffentliches Interesse an der Überbauung vorzutäuschen. Sollten solche Fälle Schule machen und von unseren Gerichten in Beschwerdefällen sogar noch geschützt werden, muss in bezug auf die Walderhaltung in der ganzen Schweiz das Schlimmste befürchtet werden. Es bliebe nicht bei den standortgebundenen Ausnahmen, sondern die sukzessive Durchlöcherung des Walderhaltungsgebotes wäre die Folge, und der Waldbestand geriete mehr und mehr in den verhängnisvollen Sog der Baulandspekulation, die hier ein neues Doardo fände.

*

Splügen schützt sein Ortsbild. Splügen hat es besser, nicht nur weil in diesem Dorf alles viel bescheidener im Ausmass gehalten wird, sondern auch weil hier von Anfang an ein *Leitgedanke* beachtet wurde: es sei auf jeden Fall die Sicht auf den Ortskern freizuhalten. Eine bedachte, durch keinen Boom gehetzte Ortsplanung schuf die Voraussetzung für eine

geregelte Entwicklung. Im Mai 1970 wurden Baugesetz, Zonenplan, Verkehrsplan, generelles Kanalisationsprojekt und das Vorprojekt für die Abwasserreinigungsanlage von den Stimmbürgern angenommen. Die Sorge um den Wald wurde den Splügnern von ihren Vorfahren allerdings abgenommen, indem sie vor Jahrhunderten die Abhänge rodeten, an denen sich heute die für Splügen charakteristischen Weiden und Wiesen befinden. Dafür hat man in Splügen heute andere Sorgen. Wer soll diese Wiesen, die grösstenteils im übrigen Gemeindegebiet liegen, in dem jede Bautätigkeit untersagt ist, künftig instand halten, wenn die bäuerliche Bevölkerung weiterhin abnimmt? Die neuen Wohnzonen wurden so festgelegt, dass sie den klassischen Dorfkern nicht tangieren. Die Ausnützungsziffern gehen von 0,2 bis 0,6. Es darf im ganzen Dorf je nach Zone höchstens dreigeschossig gebaut werden, und die Ausnahmeklauseln sind so streng gehalten, dass etwas anderes praktisch gar nicht in Frage kommt.

Auch Splügen hat seine Fehler und Unterlassungen begangen. Aber man erkannte zum Beispiel sehr bald, dass Ferienhäuser und Zweitwohnungen, besonders dort, wo sie quartiermässig auftreten, nichts anderes als eine urbanisierte Verödung darstellen, da sie ja während der meisten Zeit nicht bewohnt sind. So wurde in der Bürgergemeinde die Auflage durchgebracht, dass in einem bestimmten, ihr gehörenden Areal keine Landparzellen mehr für Zweitwohnungen abgegeben werden dürfen. Man möchte vielmehr, dass im Ortskern durch einen guten Innenausbau der nicht mehr voll beanspruchten Gebäude vermehrt Wohnraum geschaffen wird, den die Besitzer dann an Gäste vermieten können.

Splügen weiss seine Tradition mit einer durchaus modernen Denkweise zu vereinbaren. Die Ortschaft hat sich in mancher Hinsicht reorganisiert und steht mit ihrem infrastrukturellen Plan recht weit vorn. Sie will ausdrücklich ihren ländlichen Charakter wahren und ist sich bewusst, dass sie nur mit einem qualitativ einwandfreien Touristikangebot, auch wenn es eben begrenzt ist, konkurrenzfähig bleiben kann. Selbstverständlich gibt es in Splügen auch Leute, die den Stil von San Bernardino bevorzugen würden, um das Geld zum Rollen zu bringen.

Wäre es nach den Kraftwerkprojekten gegangen, deren Initianten in den vierziger Jahren bis vors Bundesgericht gingen, um ihr Vorhaben durchzusetzen, so wäre das Rheinwald heute Stauseegebiet: ganz Splügen und ein Teil des Dorfes Medels wären überflutet worden. Heute wird für die Erhaltung des Dorfbildes von Splügen geworben. Dies in richtiger Anerkennung der Leistung, die das Dorf über die Wahrung seines Siedlungscharakters im Rahmen einer verantwortungsbewussten Raum- und Wirtschaftspolitik erbracht hat. San Bernardino hingegen ist drauf und dran, von einer Bauentwicklung überflutet zu werden, deren Folgen auf ihre Weise nicht weniger vernichtend sein können als der Plan, der seinerzeit die Talschaft am Hinterrhein auslöschen wollte.

SLL (gekürzt nach Dr. *Wermelinger* in der NZZ, Nr. 322/1973).

Neue Wasserstrasse durch den Balkan

Mit dem Bau des letzten Teilstückes des Europakanals[1]) wird voraussichtlich Anfang des nächsten Jahrzehnts die Grossschiffahrtsverbindung vom Rhein über den Main zur Donau verwirklicht und damit der Wasserweg zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer durchgehend befahrbar sein. Diese integrale, 13 Staaten verbindende Wasserstrasse quer durch Europa ermöglicht im weiteren, über das Schwarze Meer und durch den Bosporus, das Marmarameer und die Dardanellen mit Schiffen auch ins Ägäische Meer zu gelangen und damit die Häfen des östlichen Mittelmeers zu erreichen. Allerdings ist dabei, von der Donaumündung an gerechnet, noch eine Strecke von rd. 700 km Länge mit der Überquerung des offenen Meeres zu überwinden. Um diesen weiten Weg zu verkürzen, steht gegenwärtig, veranlasst von der jugoslawischen Regierung, bei der UNO die Idee zur Diskussion, eine direkte Verbindung von der Donau zur Ägäis zu schaffen, deren Zweckmässigkeit schon beim ersten Blick auf die Europakarte erkenntlich ist. Sie würde, etwa 60 km unterhalb Belgrad beginnend, von der Mündung der Morawa (70 m ü. M.) südwärts diesem Fluss folgend, auf eine Wasserscheide auf 450 m ü. M. ansteigen und dann durch das Pcinja-Tal den Wardar-Fluss erreichen, der sich unter dem griechischen Namen Axios bei Saloniki ins Mittelmeer ergiesst. 580 km der gesamthaft 650 km langen Kanalstrecke passieren jugoslawisches Territorium, und der Rest (70 km) durchquert den griechischen Küstenstreifen von Makedonien. Die Planer berechnen so eine Verkürzung des Wasserweges bis auf Meeresniveau von 550 km und bis in die griechischen Meere von 1250 km, die erst noch den Vorteil erbringen würde, ganz innerhalb der westeuropäischen Sphäre zu verlaufen. Das besondere Interesse Jugoslawiens an diesem Wasserweg ist offensichtlich, weil dadurch im östlichen Landesteil ausgedehnte Wirtschaftsgebiete an das internationale Grossschiffahrtsnetz und damit an die Meere angeschlossen und weite Industrie- und Landwirtschaftszonen begünstigt würden. Diese Verbindung brächte zudem auch wesentliche Erleichterungen im Handelsverkehr mit den östlichen Staaten am Mittelmeer. Man schätzt, dass so eine Verkürzung der Fahrzeit ab Belgrad von 3½ Tagen möglich wäre.

Zur Überwindung der naturgegebenen Höhendifferenzen benötigt die in Aussicht genommene Nordstrecke von der Donau bis zum Kulminationspunkt etwa 25, die südliche bis zur Küste rund 40 Staustufen. Ausser den Hafenanlagen von Belgrad und Saloniki dürften solche in der Nähe der Städte Nisch und Skopje sowie etwa 5 andere anzulegen sein. Der technische Ausbau der Wasserrinne soll den Normen des Europakanals entsprechen, somit die Befahrung mit 1500-t-Kähnen ermöglichen.

Beim weiteren Vorgehen werden unter der Leitung von *Zdenek Lastovka,* dem Chef der Transportabteilung der UN (United Nations Transport Section of the Resources and Transport Division), in Zusammenarbeit mit verschiedenen jugoslawischen Institutionen, zunächst die Voraussetzungen für eine Projektstudie geschaffen. Eine Arbeitsgemeinschaft aus Fachleuten verschiedenster Richtungen soll dann innerhalb von drei Jahren einen Bericht über die technische Ausgestaltung und die wirtschaftliche Tragkraft des Unternehmens aufstellen, auf Grund dessen die beiden tangierten Staaten einen Entscheid über die Verwirklichung dieser bedeutungsvollen Schiffahrtsverbindung fassen können.

Wir haben auch hier wieder ein Beispiel des ständig zunehmenden Ausbaus des europäischen Binnenschiffahrtsnetzes vor Augen, dass vermutlich die Erkenntnis bestätigen wird, dass der Warentransport auf dem Wasser, auf die Dauer gesehen, wichtige Vorteile bringt und dass er stets billiger ist als der auf Schiene und Strasse.

[1]) SBZ 1973, Heft 1, Seite 10

Adresse des Verfassers: *Ernst Stambach,* dipl. Bau-Ing., Österliwaldweg 10, 5400 Baden.