

Siedlungsentwicklungen

Seit urgeschichtlicher Zeit war die Standortwahl der Siedlungen in Graubünden von der Verfügbarkeit an landwirtschaftlich nutzbarem Boden und dem Schutz vor Naturgefahren (Überschwemmungen, Rufen, Lawinen, Bergstürze) bestimmt. Viele der heutigen Siedlungen wurden an Orten gebaut, an denen bereits in vorrömischer und römischer Zeit Dörfer standen. In den schriftlichen Quellen des Frühmittelalters sind erstmals für einzelne Täler Graubündens heute noch bestehende Ortschaften, Weiler und Höfe namentlich überliefert.¹ Nach dem Zuzug der Walser im 13./14. Jahrhundert² war die Landnahme in Graubünden bezüglich der Verteilung und der Dichte der Besiedlung bis ins 19. Jahrhundert weitgehend abgeschlossen. In gesamthafter Zusammenstellung erschienen die heute noch bestehenden Ortschaften erstmals in den Landesbeschreibungen des späten 16. und frühen 17. Jahrhunderts.³ Für einzelne Täler wurden die Siedlungen in Reiseberichten seit dem ausgehenden 15. und bis ins 19. Jahrhundert in unterschiedlicher Ausführlichkeit beschrieben.⁴ Die erste Karte Graubündens, auf der alle Dörfer – mit Punktsymbol – verzeichnet sind, wurde 1618 gedruckt.⁵ Mehr als 200 Jahre später lag mit der Dufourkarte, geschaffen zwischen 1845 und 1865, ein Kartenwerk vor, in dem Verteilung und Anordnung der Bauten in allen Talschaften und Orten ersichtlich sind. Anhand der bis ins 21. Jahrhundert periodisch ergänzten und immer genaueren Grundlagen der Schweizerischen Landestopografie kann die Dynamik der Siedlungsentwicklung für alle Ortschaften Graubündens nachgezeichnet werden. An weiteren Basisdaten liegen die Erhebungen des Amtes für Immobilienbewertung des Kantons Graubünden für alle Gemeinden ab dem Jahr 1900 vor.⁶



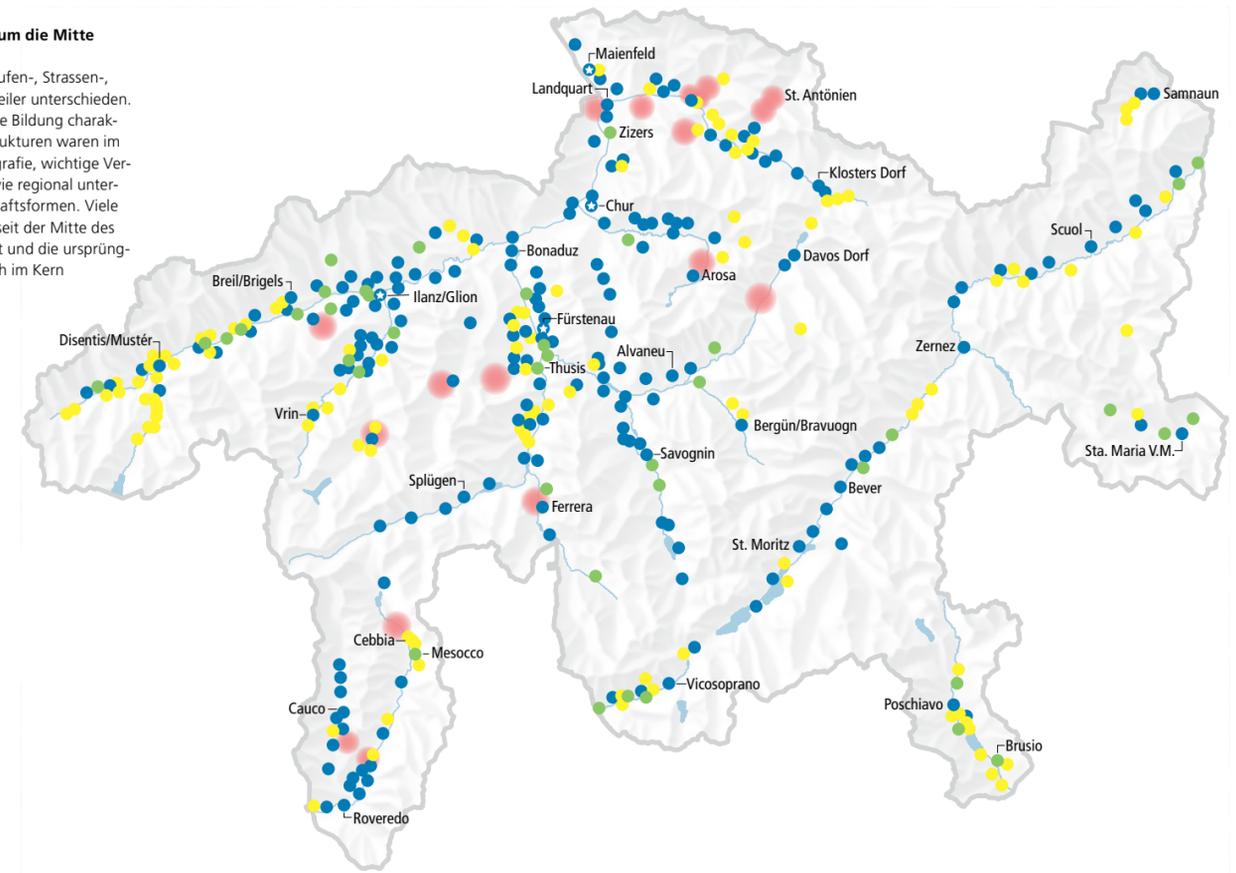
07.04
Chur, 1964
Die Anlage des Bahnhofs 1858 setzte einen ersten Impuls zur Ausdehnung der Siedlung ausserhalb des Altstadtbereichs. 1993 waren weite Teile der Rheinebene durch genossenschaftliche Siedlungen, Hochhäuser und Gewerbebauten überbaut.

An Siedlungsformen sind in Graubünden Haufen-, Strassen- und Streusiedlungen sowie Weiler zu unterscheiden. 07.01 Erstere, zu denen auch die vier Städte Chur, Maienfeld, Ilanz und Fürstenau gerechnet werden, sind mit den Weilern am zahlreichsten, sie verteilen sich nahezu regelmässig über den Kanton. Strassendörfer sind häufiger an den Haupt- und Nebenrouten zu den Pässen und an den Landesgrenzen zu finden, vereinzelt ist diese Siedlungsform auch durch die Topografie vorgegeben. Streusiedlungen sind vor allem für die von den Walsern belegten Talschaften typisch. Die Existenzgrundlage der Bevölkerung blieb zur Hauptsache die Agrar-, die Viehwirtschaft sowie das Transportwesen. Bedingt durch die räumlich eng limitierten Anbauflächen blieben die Bevölkerungszunahme und damit auch der Siedlungsausbau bis in die ausgehende Neuzeit bescheiden. Für das 14. Jahrhundert ist für Graubünden von etwa 60 000 Einwohnerinnen und Einwohnern auszugehen. Der Höchststand war um 1600 nach einem klimatisch und wirtschaftlich günstigen Jahrhundert mit der Zahl von etwa 100 000 erreicht, die infolge von Kriegen und Seuchen bis 1750 wieder auf rund 71 000 sank.⁷ Bis ins 19. Jahrhundert nahm die Bevölkerung dann langsam, aber stetig zu; 1850 zählte Graubünden bereits 89 895 Einwohner. ► 03 Bevölkerung

Die in weiten Teilen Europas in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einsetzende Industrialisierung fand im Gebirgskanton Graubünden aufgrund der schlechten Verkehrserschliessung der Täler und der ungenügend vorhandenen Rohstoffe keinen entsprechenden Nährboden. Bergbauunternehmen etwa gingen wegen der zu geringen Rentabilität schon bald nach der Eröffnung Konkurs. ► 20 Bergbau Aufgrund der prekären Wirtschaftslage kam es sogar zu einer Schrumpfung der Bevölkerung infolge mehrerer Auswanderungswellen nach Nord- und Südamerika. Hervorzuheben ist der Anschluss Graubündens ans Eisenbahnnetz, der 1858 mit dem Bau der Verbindung Rorschach–Chur erfolgte. Das ab 1889 erstellte Netz der Rhätischen Bahn erreichte bis 1913 auch das Unterengadin; der weitere geplante Ausbau wurde jedoch durch den Ausbruch des Ersten Weltkriegs verhindert. ► 06 Verkehrsverbindungen Der erste, wenngleich auf einzelne Orte beschränkte Bauboom ausserhalb der traditionellen Siedlungszone erfolgte nach 1850 mit dem Bau von Luxushotels, der durch den Ersten Weltkrieg einen jähen Unterbruch erfuhr, und von den ersten kantonalen und halbprivaten Bauten, etwa der Arbeitsanstalt Realta oder der psychiatrischen Klinik Waldhaus. ► 44 Anstalten und Heime Einen erneuten kurzzeitigen Aufschwung bescherte die Zwischenkriegszeit den bereits vor 1914 bekannten Tourismusdestinationen wie etwa St. Moritz, Davos und Arosa, wo das Angebot an Hotels und Bergbahnen weiter ausgebaut wurde. ► 24 Tourismus In den 1940er-Jahren kam es an grösseren Orten (Chur, Siedlung Waldhaus) und an Industriestandorten (Domat/Ems, Emser Werke) mit der Realisierung von Einfamilienhaussiedlungen erstmals zu einer beträchtlichen Ausweitung der Wohnbauareale. 07.04 Fachkräfte der

07.01
Siedlungsstrukturen um die Mitte des 19. Jh.
Typologisch werden Haufen-, Strassen-, Streusiedlungen und Weiler unterschieden. Ausschlaggebend für die Bildung charakteristischer Siedlungsstrukturen waren im Wesentlichen die Topografie, wichtige Verkehrsverbindungen sowie regional unterschiedliche Landwirtschaftsformen. Viele Siedlungen haben sich seit der Mitte des 19. Jh. stark ausgedehnt und die ursprüngliche Anlage ist nur noch im Kern erkennbar.

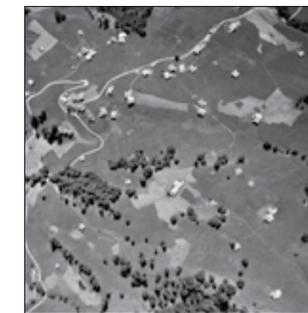
- Strassensiedlung
- Haufensiedlung
- Streusiedlung
- Weiler



■ Strassensiedlung: Waltensburg/Vuorz, 1957



■ Haufensiedlung: Tamins, 1923



■ Streusiedlung: Furna, 1962



■ Weiler: Andergia (Mesocco), 1978

07.02
Entwicklung Baubestand, 1940–2020
Vergleichende Darstellung des Baubestands in den Jahren 1940, 1980 und 2020, exemplarisch für die Gemeinden St. Moritz, Landquart und Ilanz/Glion auf der Grundlage der Erhebungen des Amtes für Immobilienbewertung des Kantons Graubünden für die Jahre 1900–2020.

- Kultur/Sport/Freizeit
- Infrastruktur (Amtshäuser, Schulen, Spitäler, Werkhöfe)
- Landwirtschaft
- Industrie/Gewerbe
- Verkehr (Garagen, Parkplätze, Tankstellen)
- Wohnen

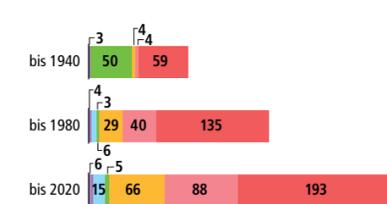
St. Moritz



Landquart



Ilanz/Glion



07 Industrie, des Gewerbes und des Dienstleistungssektors waren mehr und mehr gefragt, entsprechend stieg der Bedarf an Wohnraum.

Die Hochkonjunktur nach dem Zweiten Weltkrieg brachte auch in Graubünden einen wirtschaftlichen Aufschwung; die Bevölkerung⁸ nahm rasch zu, mit der Folge einer seit den 1960er-Jahren explosionsartigen, bis heute anhaltenden Ausdehnung der Wohn-, Industrie-, Gewerbe-, Infrastruktur- und Verkehrsbauflächen. Erste Bemühungen zur Verdichtung sind in Chur mit dem Bau von Hochhäusern erkennbar. Um die ungebremste Zersiedelung in den Griff zu bekommen, wurde 1979 das Bundesgesetz über die Raumplanung geschaffen mit dem Ziel der haushälterischen Nutzung des verfügbaren Bodens.⁹ Exemplarisch lässt sich die rasante Entwicklung von der Agrar- zur Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungswirtschaft an den Beispielen von St. Moritz, Ilanz und Landquart anhand des Bestandes an Neubauten in den Jahren 1940, 1980 und 2020 aufzeigen 07.02 sowie anhand der Siedlungspläne für die Jahre 1859, 1911/1912 und 2018 07.03. Allen drei Gemeinden gemein ist die deutliche Zunahme des Wohnbauanteils. Gleichzeitig ist infolge der gestiegenen Mobilität eine intensive Verkehrserschliessung und ein Mehrbedarf an Garagen und Parkplätzen zu verzeichnen.¹⁰ Die Zahl landwirtschaftlicher Bauten ist in Ilanz/Glion, dem Zentrumsort der Region Surselva, seit 1940 massiv zurückgegangen. Dafür haben Bauten der Industrie und des Gewerbes 1980 und 2020 einen deutlichen Zuwachs erfahren. 07.06 St. Moritz als Tourismusdestination verzeichnet den stärksten Anstieg an Bauten der Infrastruktur und für Kultur, Sport und Freizeit. 07.05 Landquart, 1858 mit dem Bau der Eisenbahn¹¹ gegründet, weist als gut erschlossener Verkehrsknotenpunkt und regionaler Hauptort seit 1940 die höchste Zahl an Neubauten der Industrie und des Gewerbes auf. Die Zunahme an Landwirtschaftsbauten hängt hier primär mit der landwirtschaftlichen Ausbildungsstätte Plantahof zusammen. 07.07 Nicht oder nur wenig betroffen von der rasanten Ausweitung der Siedlungsfläche sind die abgeschlossenen Täler abseits der Hauptachsen wie das Calancatal oder das Avers geblieben, wo sich weder Industrie- noch Dienstleistungsunternehmen angesiedelt haben.

1 BUB I, Urkunde Nr. 17. – BUB I, 375–396 (Reichsgutsurbar).
 2 BUB III, Urkunden Nr. 1221 und 1542.
 3 Campell 2021 (1573); Sprecher von Bernegg 1999 (1617).
 4 Margadant 1978; Collenberg/Kistler 2020; Röder/Tscharnner 1838.
 5 Sprecher, 1618.
 6 <https://www.swisstopo.admin.ch/de/wissen-fakten/geschichte-sammlungen/historische-kartenwerke/dufourkarte.html>, abgerufen am 07.05.2023.
 7 HLS: Graubünden, 2.2. Gesellschaft, Wirtschaft und Kultur.
 8 Nach dem 2. Weltkrieg stieg die Bevölkerungszahl bis 2020 von 137'100 auf 187'058 Personen an. HLS: Graubünden: 3.4. Bevölkerung und Siedlung.
 9 Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979.
 10 Egli 2011, 126.
 11 Der Bau wurde geplant und ausgeführt durch die 1857 gegründete Eisenbahngesellschaft «Vereinigte Schweizerbahnen».



07.05
St. Moritz, 1914
 Der mondäne Tourismusort mit den Hotels, Kurhäusern und Pensionen ist als ehemaliges Engadiner Bauerndorf nicht mehr wiederzuerkennen.



07.06
Ilanz/Glion, 1923
 Die Siedlungsfläche mit Wohn- und Geschäftshäusern beginnt sich seit der zweiten Hälfte des 19. Jh. vor den Toren des mittelalterlichen Stadtbezirks auszudehnen. Entscheidend für die Entwicklung zum regionalen Zentrum war auch die Anbindung an das Eisenbahnnetz im Jahr 1903.



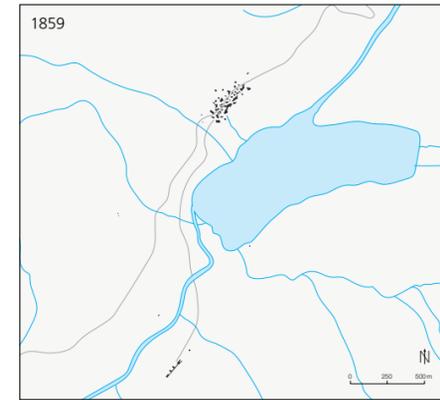
07.07
Landquart, 1907
 Der erst 1858 entstandene Ort ist geprägt vom Gebäudekomplex der RhB-Hauptwerkstätte und den Wohnbauten der Angestellten.

07.03

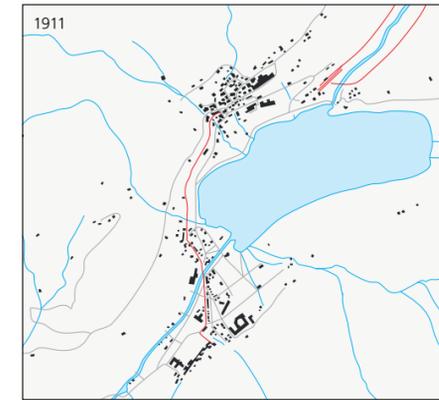
Siedlungsentwicklungen, 1850–2020

Beispielhaft werden hier die Entwicklungen dreier Bündner Siedlungen dargestellt, die durch unterschiedliche Faktoren vorangetrieben wurden. Die Zeitschnitte zeigen jeweils den Zustand um die Mitte des 19. Jh. (Dufourkarte 1859), vor dem Ersten Weltkrieg (1911/12) und die heutige Situation (2018/19).

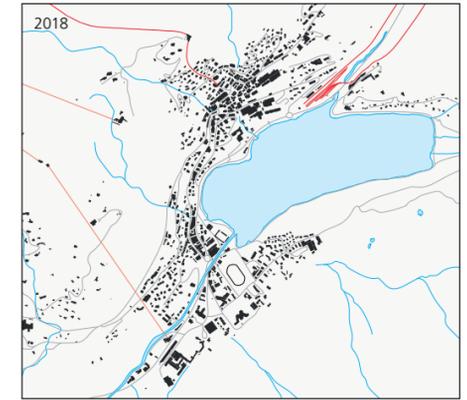
St. Moritz: Entwicklungsfaktor Tourismus



Das 1832 an der Sauerquelle erstellte Kurhaus südwestlich des Sees wurde 1856 um einen Hoteltrakt erweitert. Zuvor hatten die Kurgäste rund zwei Kilometer entfernt im Dorf am Südhang über dem St. Moritzersee logiert, das noch landwirtschaftlich geprägt war.

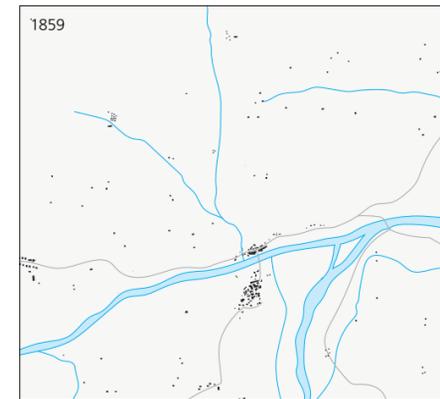


Mit der Zunahme der Gästezahl setzte in der Talebene aber auch im Dorf mit der Errichtung weiterer grosser Hotelbauten die Siedlungsentwicklung ein. 1904 wurde der Bahnhof im Dorf eröffnet, von 1896–1932 verkehrte eine Strassenbahn zwischen den Ortsteilen.

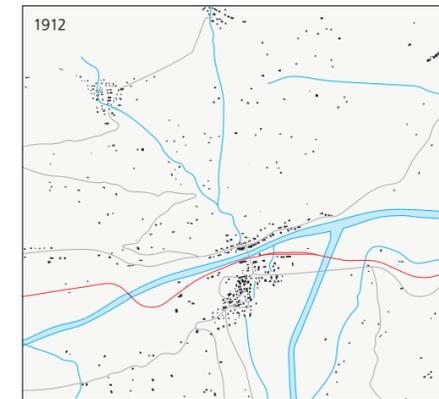


Seit den 1950er-Jahren erfolgte die weitere Bebauung des Siedlungsgebiets, aber auch des südseitig gelegenen Hangbereichs durch Ferienhaussiedlungen sowie durch Sportanlagen.

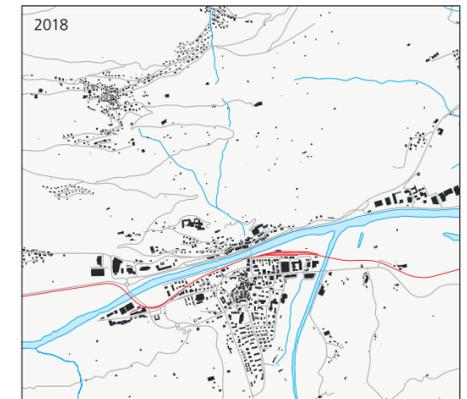
Ilanz/Glion: Entwicklungsfaktor Zentrumsfunktion



Ilanz/Glion, im Talbecken zwischen Vorderrhein und Glenner gelegen, entwickelte sich im Mittelalter zur Stadt mit Stadtmauer und Marktrecht. 1859 bestand Ilanz/Glion im Wesentlichen aus der Altstadt und dem Ortsteil Sogn Clau am nördlichen Ufer der Rheins.

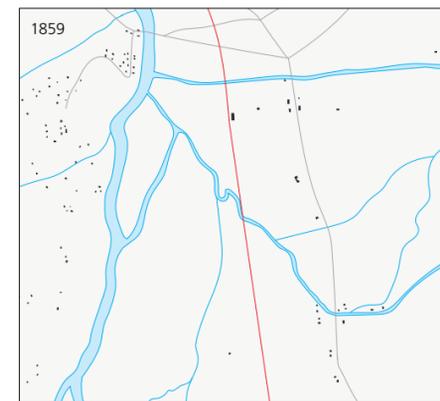


Die Eröffnung der Bahnstrecken Reichenau–Ilanz 1903 und Ilanz–Disentis 1912 stärkte die Funktion von Ilanz/Glion als Verkehrsknoten. Die Errichtung von Regionalspital und Schule in Sogn Clau 1865 begründete die Zentrumsfunktion von Ilanz im Bildungs- und Gesundheitsbereich.

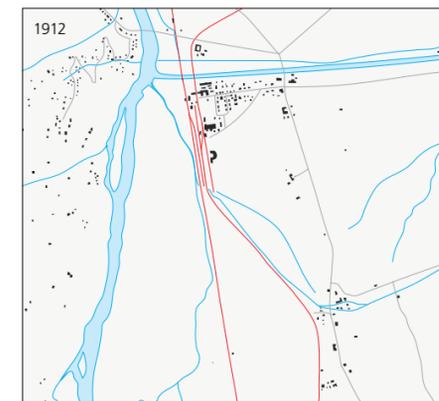


Infolge der Zuwanderung, meistens aus dem Umland, dehnte sich die Siedlungsfläche beidseits des Rheins aus. Bis heute ist Ilanz/Glion das wirtschaftliche, schulische, medizinische und verkehrstechnische Zentrum der Region.

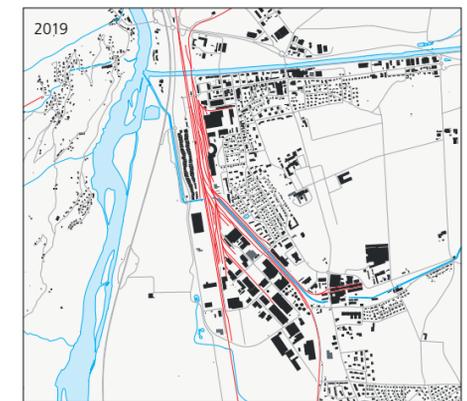
Landquart: Entwicklungsfaktor Verkehr und Gewerbe



Wegen der Überschwemmungsgefahr blieb die Ebene am Zusammenfluss von Rhein und Landquart bis in die Neuzeit unbesiedelt. Ab 1858 entstand durch den Bau der Eisenbahnstrecke Chur–Rhoneck auf dem Gebiet der Gemeinde Igis die Siedlung Landquart.



Seit der Eröffnung der RhB-Strecke Landquart–Davos ist der Ort ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. 1895 verlegte die Rhätische Bahn ihre Hauptwerkstätte nach Landquart und baute Wohnhäuser für ihre Angestellten. Im Zuge der Industrialisierung entstanden zudem die ersten Fabriken am Mühlbach.



Die Rheinebene bot genügend Bauland, so siedelten sich immer mehr Gewerbebetriebe an. Die Zunahme der Bevölkerung veranlasste die Gemeinde Igis, öffentliche Bauten im Ortsteil Landquart zu erstellen. 2012 wurde Landquart gar namensgebend für die fusionierten Gemeinden Igis und Mastrils.