Bewegte Zeiten im Bündner Verkehrswesen [Fortsetzung]

Autor(en): **Melchior, Andreas**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens**

Band (Jahr): **53 (2011)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-972264

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

Bewegte Zeiten im Bündner Verkehrswesen (Teil 3/4)

Andreas Melchior

3. Bahn und Postauto 2000

Das Gesamtverkehrskonzept des Bundes und auch die Botschaft des Bundesrates zur koordinierten Verkehrspolitik gingen davon aus, dass der Bahn die Fernverbindung und dem Bus die Nahverbindung bzw. die Flächenerschliessung obliegen. In Anlehnung an diese Vorgaben und unter Berücksichtigung der Verhältnisse in Graubünden stellte der kantonale Richtplan vom 28. Juni 1982 fest, dass die Rhätische Bahn die Kantonsteile und die Zentren miteinander verbindet, während das Postauto die bahnlosen Haupt- und Seitentäler, Terrassendörfer und andere nicht unmittelbar an der Bahn liegende Ortschaften erschliesst.

Konzept Bahn 2000 der SBB

Umweltprobleme, Verkehrsstau und lärmgeplagte Bewohnerinnen und Bewohner hatten immer mehr zur Einsicht geführt, dass dem überbordenden Autoverkehr Grenzen gesetzt werden müssen. Das Bundesparlament verabschiedete denn auch die Vorlage Bahn 2000 am 19. Dezember 1986 in seltener Einstimmigkeit. Mit gezielten Investitionen sollte der öffentlichen Verkeht ausgebaut und zu einer leistungsfähigen Transportkette zusammengeschlossen werden. Mit grosser Mehrheit stimmte das Schweizervolk am 6. Dezember 1987 der Vorlage «Bahn und Bus 2000» zu.

Im Unterschied zur Alpentransversale NEAT, die mit den beiden Basistunnels am Gotthard und Lötschberg primär dem internationalen Nord-Süd-Verkehr dienen sollte, ist die Bahn 2000 für den schweizerischen Binnenverkehr bestimmt. Ihre Schnellzüge verbinden die Städte und Regionalzentren im Halbstundentakt. Dort treffen ungefähr zur gleichen Zeit auch die Nahverkehrszüge und Busse ein. Kurz danach fahren die Schnellzüge zum nächsten Verkehrsknotenpunkt, während die Busse und Nahverkehrszüge in ihre zu bedienenden Einzugsgebiete zurückkehren.

Auf diese Weise entstehen optimale Verbindungen in alle Richtungen und landesweite Transportketten bis zu den einzelnen Verästelungen unseres Landes. Dank den kurzen Umsteigezeiten, der Verdichtung des Fahrplanangebots der im Takt fahrenden Züge und Busse wird der öffentliche Verkehr wesentlich attraktiver. Er wird konkurrenzfähig und zu einer echten Alternative in der Wahl des Verkehrsmittels. Für Graubünden heisst dies beispielsweise, dass die Fahrt von Chur nach Bern noch zwei Stunden und 20 Minuten und nicht mehr wie bisher drei Stunden dauert. Die Fahrt von Sent nach Zürich reduziert sich – auch dank dem 1999 eröffneten Vereinatunnel – von fünf auf drei Stunden.

Bahn und Postauto 2000 in Graubünden

Die Privatbahnen wurden beauftragt, das Konzept Bahn 2000 – zusammen mit den Verantwortlichen der Busbetriebe – in ihren Regionen zu realisieren. Im Januar 1987 orientierte der Direktor der Postdienste der Generaldirektion PTT analog die Direktoren der Postkreise und beauftragte sie, das Konzept «Bahn/Bus 2000» im Rahmen der Möglichkeiten auf das Postautonetz auszudehnen.

Die damalige Direktion der Rhätischen Bahn lehnte das Konzept Bahn 2000 jedoch ab, weil es aus ihrer Sicht keinem Bedürfnis entspreche und in Graubünden gar nicht realisierbar sei. Als Direktor des Postkreises Chur (Graubünden und Sarganserland) und damit auch zuständig für den Postautodienst war ich anderer Meinung. Um das

Vorhaben «Bahn/Bus 2000» in unserem Kanton jedoch umsetzen zu können, war die Zusammenarbeit zwischen den beiden wichtigsten Verkehrsträgern im Kanton, der Rhätischen Bahn und dem Postautodienst, unumgänglich.

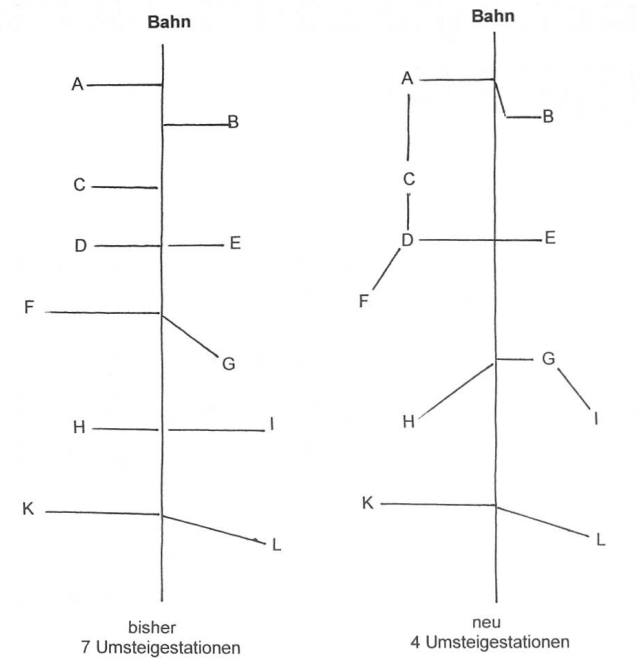
Einige Zeit später erhielt ich von der Generaldirektion der SBB eine Einladung nach Winterthur, wo ich und einige Nachzügler von Privatbahnen das Konzept Bahn 2000 detailiert erklärt bekamen. Gleichzeitig wurde die Erwartung ausgesprochen, dass sich auch in Graubünden etwas bewege und die Realisierung von Bahn und Bus 2000 an die Hand genommen werde. Vorerst interessierten die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der im Takt verkehrenden Schnellzüge der SBB nach und ab Chur, um darauf aufbauend die Anschlüsse für das Sarganserland und für Graubünden gestalten zu können.

Zwischen Zürich und Chur, so wurde informiert, sollen stündlich in beiden Richtungen je zwei Schnellzüge verkehren. Die Fahrzeit des «InterRegio» mit Halt in Thalwil, Wädenswil, Pfäffikon, Ziegelbrücke, Walenstadt, Sargans, Bad Ragaz und Landquart werde mit rund 1½ Stunden angenommen, während die Abfahrt des «InterCity» in Zürich erst eine halbe Stunde später erfolge. Da nur in Sargans und Landquart haltend, könne seine Fahrzeit mit wenig mehr als 1 Std. angesetzt werden. Diese beiden Züge aus Zürich würden zusammen mit dem ebenfalls stündlich verkehrenden «InterRegio» aus St. Gallen kurz hintereinander in Graubünden eintreffen.

Planung des Konzepts Postauto 2000 für Graubünden

Mit den erhaltenen Fahrplan-Grafiken konnte wenigsten mit der Grobplanung von Postauto 2000 in Graubünden und im Sarganserland begonnen werden. Im engen Kontakt mit den regionalen «Aufsichtspoststellen» der Reisepost (so hiessen die Betriebsstellen des Postautodienstes damals) begann die Kreispostdirektion Chur mit der Planung für ihren Verantwortungsbereich.

Unumgänglich dabei war, auch Gedanken über die Verkehrsknotenpunkte anzustellen, also den



Die Planskizze zeigt die grundlegende Idee bei der Umstellung vom bisherigen Verkehrssystem zum Knotensystem von Bahn und Postauto 2000: Die Reisenden aus elf Siedlungen werden nicht mehr an sieben verschiedenen Stationen zum Umsteigen veranlasst, sondern direkt zu vier Umsteigestationen geführt, in der Regel regionale Zentren, dem endgültigen Fahrziel der einen Reisenden, sodass sich für sie ein Umsteigen ganz erübrigt und für andere das direkte Umsteigen auf den Schnellzug der RhB ermöglicht. (Quelle: Planskizze von AM)

Orten, wo die Reisenden zwischen Bahn und Postauto umsteigen sollten. Besonders zu beachten waren erhaltene Richtlinien und eigene Vorgaben, die sich in fünf Punkten zusammenfassen lassen:

Erstens: Der gesamte Verkehr muss sich – gemäss den Vorgaben der koordinierten Verkehrpolitik – als Einheit verstehen und so geordnet werden, dass die einzelnen Verkehrsträger die ihnen zugedachte Rolle möglichst optimal erfüllen können. Die Bestrebungen sollten sich deshalb vom bisher sektoriellen zu einem gesamtheitlichen Denken entwickeln.

Zweitens: Regionale Verkehrsknotenpunkte sind auch in Graubünden dort anzustreben, wo die Schnellzüge halten und möglichst viele Postautolinien hinführen sollen. Damit konnten der Nah- und der Fernverkehr optimal miteinander verknüpft werden. Bisher endeten verschiedene Postautolinien an der nächstgelegenen Bahnstation, al-

Titelblatt zur Studie «Postauto 2000» vom Dezember 1987; Postauto auf der Kantonsstrasse im Albulatal, im Hintergrund links die Ruine Belfort. (Quelle in Pb. AM)

so dort, wo die Postautos aus den Seitentälern oder von den Terrassendörfern ins Tal gelangten.

Drittens: Die Verkehrsknotenpunkte sind möglichst an Orten von regionaler Bedeutung vorzusehen, dort wo zentrale Dienstleistungen angeboten, viele Pendler ihren Arbeitsplatz haben, Schüler die Sekundar-, Berufs- oder Mittelschulen besuchen, der Arzt konsultiert, Kranke im Spital und Betagte im Pflege- oder Altersheim besucht werden.

Viertens: Mit dem direkten Anfahren solcher Orte wird der Bevölkerung ermöglicht, rascher an ihr Reiseziel zu gelangen und in angemessener Zeit auch wieder die Heimfahrt antreten zu können. Das Wohnen in den Bergdörfern bleibt so für Familien mit Kindern und erst recht für ältere Menschen eher möglich. Beides wirkt der Abwanderung entgegen, ein von Bund und Kanton erklärtes Ziel von staatspolitischer Bedeutung.

Fünftens: Das Postauto soll möglichst wie die Bahnen stündlich eine Verbindung anbieten, mit bedürfnisgerechten örtlichen, tageszeitlichen oder saisonalen Verdichtungen oder Einschränkungen. Abseits liegende Bergdörfer werden mit Kleinbussen an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen und werktäglich mit mindestens fünf Kurspaaren bedient, möglichst in Kombination mit dem Transport von Schülern und dem Postgut. Bei zu geringer Nachfrage sind einzelne Kurse als Rufbusse vorzusehen.

Entscheidungsfindung

Nachdem der Linienplan für Postauto 2000 im Entwurf vorlag, wurde die Generaldirektion der PTT informiert und gebeten, grünes Licht zur Realisierung im Postkreis Chur zu geben. Im September 1987 trafen sich die Postdirektoren unter Vorsitz des damaligen Direktors der Postdienste der Generaldirektion PTT, Dr. Heinz Gubler, zu einer Sitzung in Chur. Ich erhielt den Auftrag, das Vorhaben Postauto 2000 des Postkreises Chur zu erläutern. Die Postdirektoren erklärten sich mit dem vorgeschlagene Grundkonzept samt der Anzahl an Postautoverbindungen als Basis für die Planung grundsätzlich einverstanden. Es wurde in der Folge zur gesamtschweizerischen Einführung freigegeben.

Auf Einladung von Dr. Georg Vieli, Präsident des Verwaltungsrats der Rhätischen Bahn, erhielt ich am 16. September 1987 die Gelegenheit, dem Ausschuss des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn das Vorhaben Postauto 2000 für Graubünden vorzustellen. Von besonderem Interesse und hoher Wichtigkeit war naturgemäss die Frage, an welchen Stationen die Verknüpfung der Bahn- und Postautolinien vorgeschlagen wurde.

Nach einigen Anpassungen, die sich aus den Besprechungen ergaben, wurde das Konzept Postauto 2000 der Bündner Regierung und der Rhätischen Bahn übergeben, mit dem Vorschlag, das Konzept in partnerschaftlicher Zusammenarbeit zu realisieren.

Bundesrat Dr. Leon Schlumpf, die Generaldirektion der SBB und, auf deren Wunsch auch Prof. Dr. Heinrich Brändli vom Institut für Transportplanung von der ETH Zürich, wurden ebenfalls mit dem Konzept Postauto 2000 bedient. Damit sollten die wichtigen Entscheidungsträger auf

Kopie

PTT

Schweizerische Post-, Telefon- und Telegrafenbetriebe
Entreprise des postes, téléphones et télégraphes suisses
Azienda svizzera delle poste, dei telefoni e dei telegrafi
Interpresa svizra da posta, telefon e telegraf

Kreispostdirektion Chur
Direczium dal circundari postal Cuira
Direzione di circondario postale Coira

Kreispostdirektion
Gürtelstrasse 11
7000 Chur
☎ (081) 26 31 31
Telex 851 038

Herrn
Dr. Jürg Hatz
Direktor der Rhät. Bahn

7002 Chur

Postcheckkonto
Compte de chèques postaux
Conto corrente postale
Conto da schec postal 70-1457-5

Ihr Zeichen / Votre référence / Vostro riferimento / Vossa referenza	Ihre Nachricht vom / Votre communication du / Vostra comunicazione del / Vossa communicaziun dal	Unser Zeichen / Notre référence / Nostro riferimento / Nossa referenza	Sachbearbeiter/in / Objet traité par / Oggetto trattato da / Object tractà da	Datum / Date / Data / Data
		Mch/Co	Hr. Melchior	4.12.1987

Postauto 2000

Sehr geehrter Herr Direktor

In der Beilage geht Ihnen unsere Studie "Postauto 2000" im Postkreis Chur zu Ihrer Kenntnisnahme zu. Wir sind überzeugt, dass dieses Konzept ein wichtiger Bestandteil eines Gesamtverkehrssystems in unserer Region darstellt und eigentlich erst die angestrebte Transportkette im öffentlichen Verkehr ermöglicht.

Bei der Realisierung von Bahn/Bus 2000 ist eine gute Zusammenarbeit und Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wichtig. In Graubünden sind damit hauptsächlich unsere beiden Betriebe angesprochen.

Mit freundlichen Grüssen
KREISPOSTDIREKTION CHUR
Der Direktor:

gez. Melchior

-1-

A. Melchior

PTT 115.40 8.87 30 000 PB O.80

Schreiben der Kreispostdirektion Chur an Dr. Jürg Hatz, Direktor der RhB, vom 4.12.1987. (Quelle: Brief in Pb. AM)

Rhätische Bahn
Ferrovia retica
Viafier retica

Rhätische Bahn
Bahnhofstrasse 25
CH-7002 Chur
Telefon 081 21 91 21
Telex 693 511

Herrn
Kreispostdirektor
Andreas Melchior
Kreispostdirektion

7000 Chur

Chur, 9. Dezember 1987 vi/is

Sehr geehrter Herr Melchior

Ich verdanke Ihr Schreiben vom 4. ds. samt dem beigelegten Konzept "Postauto 2000", das ich mit grossem Interesse gelesen habe.

Ich möchte dieses Konzept als Ergänzung zu Ihren Ausführungen vom 16.9.1987 den Herren unseres Verwaltungsratsausschusses zukommen lassen. Ich wäre Ihnen daher für die Zusendung von sechs Exemplaren dankbar.

Nach der guten Annahme der Bahn 2000 durch das Schweizervolk bin ich überzeugt, dass wir auch in Graubünden in enger Zusammenarbeit wesentliche Fortschritte bei der Post und bei der Bahn erzielen werden.

Indem ich Ihnen frohe Festtage wünsche, zeichne ich

mit freundlichen Grüssen

Kopie z.K. an:
Herrn Direktor Dr. Hatz

Schreiben von Dr. Georg Vieli, Verwaltungsratspräsident der RhB, vom 9.12.1987. (Quelle: Brief in Pb. AM)

Bundesebene über die geplante Realisierung von «Bahn/Postauto 2000» in einer dem Bergkanton Graubünden angepassten Form informiert werden.

Dr. Georg Vieli antwortete am 9. Dezember 1987: «Ich habe das Konzept Postauto 2000 mit grossem Interesse gelesen und möchte dieses Konzept als Ergänzung zu Ihren Ausführungen vom 16.9.1987 den Herren unseres Verwaltungsratausschusses zukommen lassen. (...) Nach der guten Annahme der Bahn 2000 durch das Schweizervolk bin ich überzeugt, dass wir auch in Graubünden in enger Zusammenarbeit wesentliche Fortschritte bei der Post und bei der Bahn erzielen werden.» (Quelle: Brief in Pb. A. M.)

Bundesrat Dr. Leon Schlumpf antwortete u. a.: «Deine Dokumentation Postauto 2000 ist gediegen und eindrücklich. Sie vermittelt eine sehr gute Orientierung. Ich danke Dir für die Zustellung und für all deinen Einsatz, um Bahn und Bus 2000 zum Erfolg zu verhelfen.» (Quelle: Brief in Pb. A. M.)

Und Generaldirektor Hans Eisenring von der SBB schrieb: «Ihre Studie Postauto 2000 wird nun nach dem erfolgreichen Abstimmungsausgang vom letzten Wochenende für die Weiterbearbeitung des Projektes Bahn 2000 ausgezeichnete Dienste leisten. Das bündnerische Abstimmungsergebnis hat mich sehr befriedigt. (...) Für die Zukunft wünsche ich uns allen den erwünschten Erfolg bei der Realisierung der gemeinsamen Projekte.» (Quelle: Brief in Pb. A. M.)

Bahn und Postauto 2000 bekommen Fahrt

Mit dem Schreiben des Präsidenten des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn, Dr. Georg Vieli, war das Tor für die unentbehrliche Zusammenarbeit von RhB und Postautodienste geöffnet. Sie klappte in der Folge bestens. An den koordinierenden Sitzungen nahm Jakob Walter, Betriebschef der RhB, teil. So konnte über die Verknüpfungen zwischen RhB und Postauto diskutiert werden. Es liess sich im Einzelnen prüfen, ob die Verknüfpungen auch für die Bahn realisierbar und wo

allenfalls Anpassungen nötig waren. Als wichtig erwies sich bei der Zusammenarbeit, dass nicht Sonderinteressen von Bahn oder Postauto im Vordergrund standen, sondern die sachlich begründbare Eignung für ein erfolgreiches Realisieren des Vorhabens des öffentlichen Verkehrs in Graubünden. Zu diesem Zweck galt es, Stärken und Schwächen von Bahn und Bus offen zu legen:

Erstens: Um ein Optimum zu erzielen, muss sich der Einsatz von Bahn und Bus möglichst nach Eignung des Verkehrsträgers richten. Die Bahn ist für den Massenverkehr von Personen besser eingerichtet als das Postauto. Sie verfügt über ein eigenes Trassee, kann durch keine Staus behindert werden und rasch grössere Distanzen zurücklegen. Die Vorzüge und Stärken des Bahnbetriebes liegen besonders im Fernverkehr.

Zweitens: Wegen ihrer Schienengebundenheit und der peripheren Lage vieler RhB-Stationen ist ihre Erreichbarkeit für die Reisenden oft mit Umtrieben verbunden. Bus und Postauto sind deshalb für die Erschliessung der Fläche geeigneter. An keine Schienen gebunden, können sie in unmittelbarer Nähe von Wohn- und Arbeitsorten Ein- und Aussteigemöglichkeiten bieten.

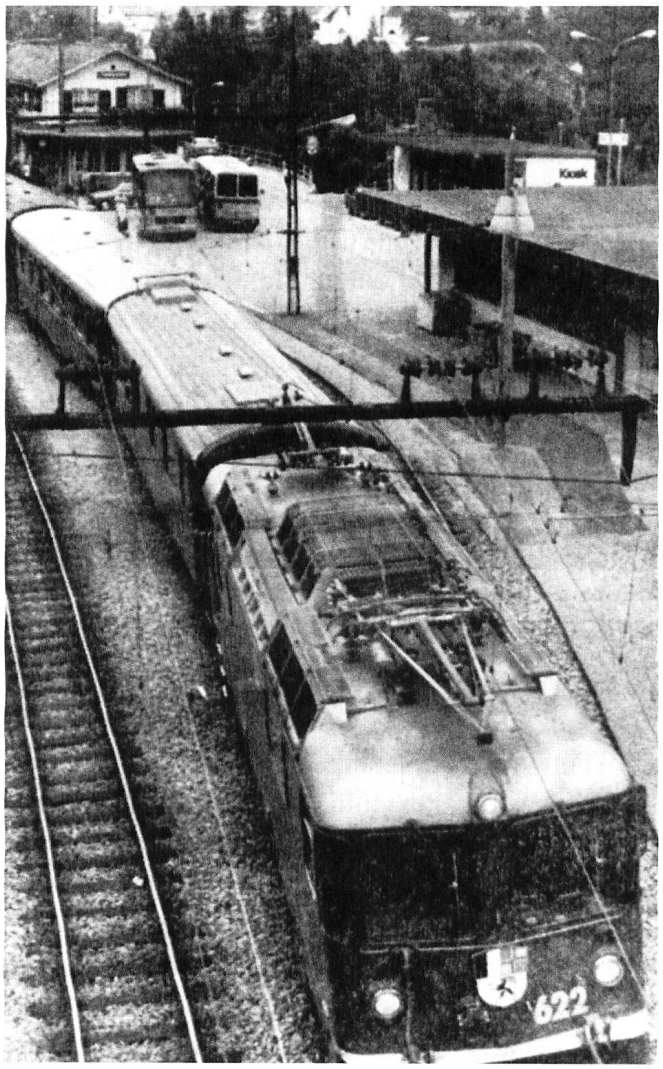
Drittens: In Erwartung des Mehrverkehrs galt es auch, die Umsteigebedingungen für die Reisenden zu überprüfen, denn die SBB rechnete mit mehr als einer Verdoppelung der Zahl an Reisenden, die in Landquart und Chur ankommen und abrreisen werden. Es musste deshalb angenommen werden, dass verschiedene betriebliche und kundendienstliche Einrichtungen den neuen Anforderungen nicht mehr gewachsen sein würden.

Nach der Bereinigung der Verkehrsknotenpunkte (Bahn/Postauto) mit der RhB galt es, mit den bereits begonnenen Anpassungen des Postautonetzes fortzufahren, um sie auf die zentralen Umsteigestationen der Bahn und Regionalzentren auszurichten. Die Neukonzeption der Verkehrsführung und die erforderlichen baulichen Massnahmen an den Knotenpunkten soll an ausgewählten Skizzen und in Fotos nachfolgend dargestellt werden.

Davos und Albulatal

Die Postautolinie «Lenzerheide–Wiesen» wurde bereits am 2. Juni 1985 bis Davos verlängert. Damit fiel endlich das bisher zeitraubende und

Der Start auf der Lenzerheide zur feierlichen Eröffnungsfahrt der Linie Lenzerheide bis Davos. Reto Vonmoos, Postverwalter der Lenzerheide, gibt dazu den Weg frei. (Quelle: Region Albula–Lenzerheide–Churwalden, Jahrbuch 1986, Chur: Gasser 1985, 25)



RhB und Postautos am Verkehrsknoten Tiefencastel. (Quelle: BZ 29.8.1987, S. 22)

unattraktive Umsteigen in Wiesen Station auf die Bahn weg. Vier Jahre später, ab 27. Mai 1989, wurden die Kurse dieser Linie ab und bis Chur als Schnellkurse geführt, was besonders für Pendler interessant war.

Tiefencastel

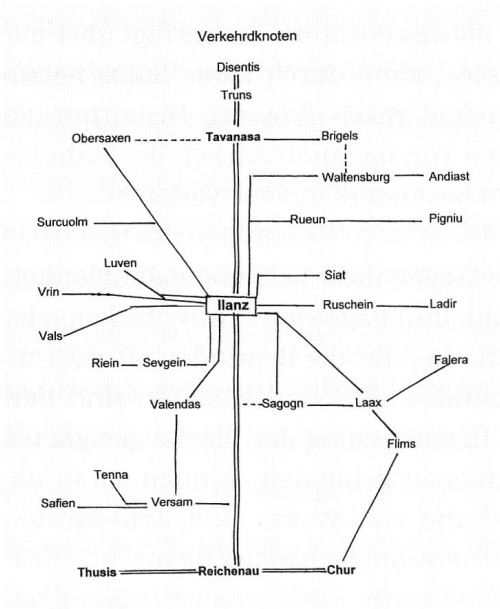
Neue Postautolinien und geänderte Ausrichtung auf Tiefencastel sowie Filisur sorgen für eine bessere Erschliessung der Terrassendörfer. Zusammen mit der gleichzeitigen Verdichtung des Fahrplanangebots wird der Verkehrsknoten Tiefencastel wesentlich aufgewertet. Das ganze Albulatal mit seinen Terrassendörfern und das Oberhalbstein erhalten so gute Anschlüsse an die stündlich verkehrenden Schnellzüge nach Chur bzw. dem Engadin. Hervorzuheben sind die drei Linien Stierva–Mon und weiter neu nach Tiefencastel statt nach Savognin und die beiden neuen Linien Alvaschein–Tiefencastel sowie Filisur–Alvaneu Bad–Surava–Tiefencastel.

Ilanz

Für die Surselva wurde Ilanz zum wichtigen Verkehrsknoten mit einem angepassten Postautoliniennetz. Die RhB führt nach Konzept Schnellzüge von Chur nach Ilanz und weiter Richtung Tavanasa, Trun und Disentis und umgekehrt, während Postautolinien eines erweiterten Einzugsgbietes um Ilanz nach diesem Verkehrsknotenpunkt verlängert werden. (Die kleineren Bahnstationen bedienen hinfort Regionalzüge = streichen.)

Die Skizze mit den zahlreichen Postautolinien verdeutlicht die Bedeutung des Verkehrsknotenpunktes Ilanz, wo jeweils innerhalb einer kurzen Zeitspanne die Postautos und Züge ankommen und dann wieder zurück- oder weiterfahren. So entstanden optimale Anschlüsse in alle Richtungen, so wie es im Konzept «Postauto 2000 Graubünden» stand. Die gute Zusammenarbeit zwischen den beiden Verkehrsträgern und dem Regionalverband der Surselva hat und würde sich weiter lohnen.

Postautos am Bahnhof Ilanz, mit einem noch heute nicht gelösten Platzproblem. (Foto Surselva, 2000; Quelle: PAD GR)



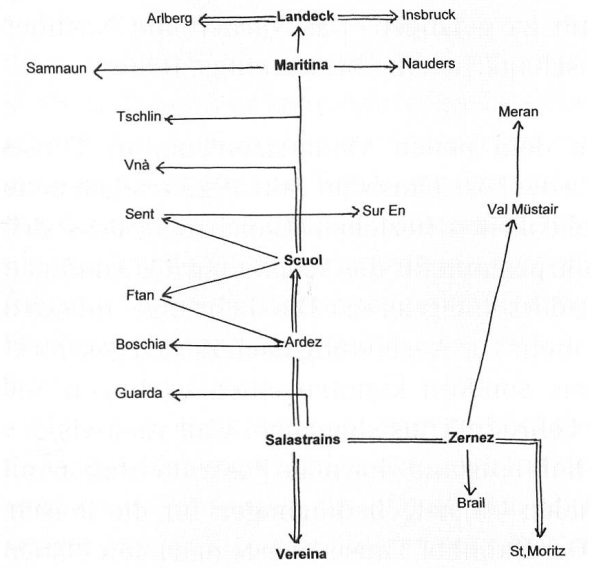
Verkehrsknotenpunkt Ilanz. Die Doppellinie steht für die Eisenbahn, die einfachen durchgezogenen Linien beziehen sich auf die Postautolinien, die gestrichelten Linien beziehen sich auf geplante, jedoch (noch) nicht realisierte Postautokurse. (Quelle: KPD Chur)

Werbung für die Postautolinie Andiast–Waltensburg, neu mit Verlängerung bis Ilanz ab 2. Juni 1985, an Stelle eines Umsteigens in Waltensburg Station. (Quelle in Pb. AM)

Oberengadin

Der überbordende Privatverkehr verursachte ganzjährig immer wieder Staus. Mit mehr Fahrgelegenheiten der Bahn liess sich dies nicht wesentlich ändern, denn die Bahnhöfe und Stationen der RhB lagen in den betreffenden Dörfern zu abseits der Arbeitsplätze und Wohngebiete, weshalb Alternativen gefragt waren.

Neues Vekehrskonzept Oberengadin, 2.4.1991, Titelblatt. (Quelle: in Pb. AM)



Verkehrskonzept für das Unterengadin. Doppellinie für die RhB, lange Linien für die Postautofernlinien und kurze Linien für die Postauto-Regionallinien. (Quelle: KPD Chur)

Im Rahmen der Planung von Postauto 2000 schlug die Kreispostdirektion Chur dem Kreis Oberengadin ein Linienkonzept samt Fahrplanentwurf vor, das besonders die vielen Pendler anzusprechen versprach. In der Folge wurden die vorgeschlagenen neuen Postautolinien in Betrieb genommen: St. Moritz–Celerina–Pontresina (diese bisherige Saisonlinie wurde schon ab 28. Mai 1989 ganzjährig geführt) und Sils–Champfèr–Somplaz–St. Moritz Dorf–Celerina–Samedan–Bever mit Start am 21.12.1991. Die ebenfalls vorgeschlagene Verlängerung der Linie von Pontresina bis Samedan wurde erst mit der Übertragung des gesamten Nahverkehrs des Oberengadins an den Engadinbus bewilligt.

Unterengadin

Der Vereinatunnel hat die Fahrzeit der Bahn zwischen Unterengadin und der übrigen Schweiz ganz wesentlich verkürzt. Die frühere Abgeschiedenheit des Unterengadins war damit vorbei. Die Vereinabahn schaffte neue Voraussetzungen, die zum Überdenken des innerregionalen öffentlichen Verkehrs veranlassten. Damit sollte auch den Befürchtungen entgegengewirkt werden, die «Engadina bassa» werde wegen dem möglichen Autoverlad durch den Vereinatunnel vom Privatverkehr überrollt. Die Eisenbahn wurde ergänzt durch eine verbesserte Postauto-Fernlinie (Scuol–Landeck) und durch neue Regionallinien der Postautobetriebe.

Schiers – Linienkonzept des Prättigaus mit seinen Verkehrsknoten

In Schiers konzentrieren sich zahlreiche Dienstleistungen des Prättigaus, wie das Spital, das Alters- und Pflegeheim, die Evangelische Mittelschule, die Bäuerinnenschule und Einkaufsmöglichkeiten, die für die Bevölkerung im Einzugsgebiet optimal erreicht werden sollten. Mit der Ausrichtung der Linien von Fideris–Fideris Station neu über Jenaz bis Schiers und der Anbindung der Furnalinie ebenfalls an das Regionalzentrum wollte man den gegebenen Bedürfnissen Rechnung tragen. Mit dem gleichzeitigen Halt der Schnellzüge wurde Schiers – wie Küblis

Der Bahnhof Scuol-Tarasp mit den neuen, optimal gelegenen Postauto-Standplätzen für die verschiedenen Destinationen. Fahrgäste besteigen das «Auto da posta» zur Weiterfahrt. (Quelle: PAD Scuol)

Umsteigesituation in Zernez im Jahr 1987. Postautohalter Silvan Frigg empfängt die Bahnreisenden zur Weiterfahrt nach Müstair. (Quelle: PAD Chur)

und Klosters – zum Verkehrsknoten. In Klosters entschloss sich die Gemeinde, ihre Fraktionen mit einem lokalen Postautonetz zu erschliessen. Und die Postautolinie von Seewis Dorf wurde neu über Grüsch direkt mit dem SBB-Netz in Landquart verknüpft.

Bauliche Erneuerung der Postautostationen

Beim Umsteigen von der Bahn auf das Postauto und umgekehrt herrschten vor Einführung von «Bahn/Post 2000 Graubünden» während der Hochsaison teilweise chaotische Verhältnisse. Neu- und Ausbauten standen aber schon in Planung. Die von den SBB prognostizierten Reisendenzahlen (Verdoppelung der Zu- und Abreisen in Graubünden) gaben namentlich an den Bahnhöfen Chur und Thusis die Prioritäten zu überdenken. Churerinnen und Churer erinnern sich lebhaft an die Situation vor dem Bau und der Vollendung des neuen Bahnhofes in Chur. Von der Bahnhofunterführung her kommend galt es, zuerst die von zahlreichen Autos befahrene Strasse zu überqueren, um auf das Perron der Arosabahn zu gelangen. Wer in die Bahnhofstrasse weitergehen wollte, musste zur Querung des Bahnhofes entweder den letzten Wagen der Arosabahn umgehen oder aber – samt persönlichem «Bagaschi» – die Arosabahn auf der einen Seite besteigen und auf der anderen Seite wieder verlassen, um Richtung Altstadt zu gelangen. Das Vorher und Nachher veranschaulichen am besten einige Bilder.

Mit dem neuen Viamalazentrum in Thusis konnte die Post Thusis im Jahr 1985 endlich neue Räumlichkeiten beziehen. Gleichzeitig liess sich ein Lehrpostamt für die Ausbildung des künftigen Postkaders integrieren. Die Lehrlinge mussten nicht mehr zur Ausbildung nach Zürich geschickt werden, sondern konnten einen wichtigen Teil ihrer Lehre in Thusis machen. Und vis-à-vis des Bahnhofs entstand eine neue Postauto-Station mit optimalen Umsteigebedingungen für die Reisenden. Der Bahnhof Thusis wurde nach den Plänen des Architekten Andreas Liesch zwischen 1991 bis 1994 umgebaut und modernisiert. Es entstanden auch in Thusis optimalen Umsteigebedingungen für Bahn- und Postautoreisende.

Der Künstler Robert Indermauer schuf im Zusammenhang mit dem wenig später erfolgten Umbau des Bahnhofs Thusis viel beachtete Figuren, die das Geschehen am Bahnhof auf eindrückliche Weise darstellen.

Kantonales Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

Unter dem Vorsitz von Regierungrat Dr. Donat Cadruvi wurde am 9. März 1987 eine Kommission «Öffentlicher Verkehr» beauftragt, die Grundlagen für die Wegbereitung zu einem Gesetz zur Förderung des öffentlichn Verkehrs zu erarbeiten. Das Konzept Postauto 2000 war dafür eine wichtige Grundlage, die bei der Vernehmlassung in den Regionen eine breite Zustimmung erhielt.

In der Kommission konkretisierte sich die seit langem vermisste Zusammenarbeit mit dem Kanton bezüglich des öffentlichen Verkehrs. Das Schreiben von Regierungsrat Cadruvi freute mich deshalb besonders. Er schrieb am 24. Dezember 1987 u. a.: «Ich habe Dir zu danken (. . .) vor allem für die wirksame und kompetente Beratung in Fragen des öffentlichen Verkehrs – eine Aufgabe, die uns zu nützlicher Arbeit für den Kanton zusammengeführt hat und gute Früchte hervorzubringen scheint.»

Auf Empfehlung der Kommission beschloss die Bündner Regierung am 12. September 1988 die Schaffung eines kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr, die Verfeinerung der vorliegenden Konzepte von Bahn und Postauto 2000 mit dem Ziel, die einzelnen Massnahmen sobald als möglich zum Tragen zu bringen, und die Einführung von Umweltabonnementen und regionalen Tarifverbundsystemen.

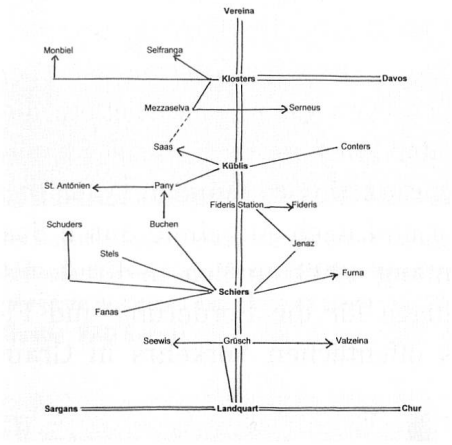
Für den Postautodienst war es höchste Zeit, denn das bisherige Fehlen eines kantonalen Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs wurde dringend. Immer öfter warnte die Generaldirektion PTT, dass eine weitere Unterstützung beim Ausbau von Postautolinien in Frage gestellt sei, falls nicht bald auch in Graubünden ein Gesetz zur Föderung des öffentlichen Verkehrs geschaffen werde. In der Folge machte die Automobilabteilung der Generaldirektion PTT ihre Drohung dann auch wahr, indem sie das Fahrkilometer-Budget für das Jahr 1990 kürzte.

Das kantonale Energiegesetz springt in die Lücke

Mit einem von Grossräten aus allen Parteien gestützten Postulat wurde die Regierung am 2. Juni 1989 ersucht zu prüfen, ob den Bündner Postautobetrieben jährliche Beiträge für dringend notwendige Betriebsmassnahmen ausgerichtet werden könnten, bis das kantonale Verkehrsgesetz in Kraft ist. Regierungsrat Luzi Bärtsch, der unterdessen das Bau-, Verkehrs- und Forstwirtschafts-Departement übernommen hatte, schaffte über das kantonale Energiegesetz eine Übergangslösung. (Vgl. BT 7.6.1989: Artikel «Freie Fahrt für ‹Postauto 2000› mit Energiegesetz?») Unter seiner speditiven Leitung erarbeitete die Kommission in der Folge einen Entwurf für ein neues Verkehrsgesetz für Graubünden. Nach der Vernehmlassung und nach Annahme durch das Volk trat es Anfang 1993 endlich in Kraft. Es legte die Grundlage für die Förderung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in Graubünden.

Vor der Verkehrskommission des Nationalrats

Am 30. August 1990 konnten Regierungsrat Luzi Bärtsch, der Churer Postdirektor und der Betriebschef der Rhätischen Bahn die in Disentis tagende nationalrätliche Verkehrskommission über die Möglichkeiten und Probleme des öffentlichen Verkehrs im Berggebiet informieren. Die Ausführungen zum Postautodienst zeigten auf, dass die rechtliche Basis des Postautodienstes ungenügend war. Erstens fehle ein Leistungsauftrag oder eine andere gesetzliche Grundlage auf eidgenössischer Ebene. Zweitens waren für den Übergang vom Nah- zum Fernverkehr gemäss Vorhaben von «Bahn-Bus 2000» regionale Zentren als Verkehrsknotenpunkte vorzusehen, damit vom flächenerschliessenden Bus direkt auf den Schnellzug umgestiegen werden kann. Dabei können sich kürzere Parallelfahrten zur Bahn ergeben, die vom Bundesamt für Verkehr jeweils mit dem Hin-



Verkehrskonzept Prättigau. Doppelte Linie für die RhB, einfache Linien für die Postautolinien. In der Bildmitte der Verkehrsknotenpunkt Schiers. (Quelle: KPD Chur)

Bahnhofplatz in Chur um 1970, Situation vor seiner Umgestaltung; mit Blick von der Tivolibrücke ostwärts über die Postautostation zur Arosabahn. (Quelle: Sprecher, Georg u. a.: Chur. Genf: Editions Générales 1970, 180)

weis auf eine bestehende Bahnverbindung als entbehrlich abgelehnt werden.

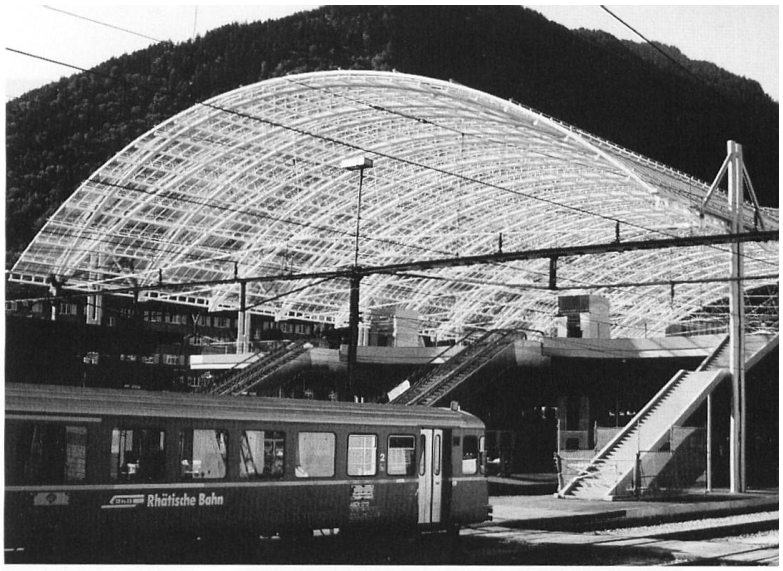
Zur Erschliessung und Bedienung einzelner Bergdörfer wird stets eine Kombination mit anderen Transportaufträgen angestrebt. Ausser den Reisenden werden Schüler, Postsachen und Güter tranportiert. Stossend ist dabei – dies das dritte der angesprochenen Probleme –, dass Bergdörfer, die neu ans öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen werden, während einer dreijährigen Versuchsphase eine Defizitgarantie leisten müssen. Sie müssen sich sozusagen in den öffentlichen Verkehr einkaufen.

Die Aussprache in der Nationalrätlichen Verkehrskommission dürfte – gemessen am bekundeten Interesse und dem Wunsch, die Ausführungen noch schriftlich zu erhalten – eine gewisse Wirkung erzielt haben.

Werbekampagne zum Umstieg auf das öffentliche Verkehrsmittel

Mit einer Medienkonferenz startete die Bündner Regierung am 7. November 1990 eine grosse Werbekampagne, um der Bevölkerung des Kantons den öffentlichen Verkehr näher zu bringen. Insbesondere die Pendler wollte man auf

Die neue Postautostation im Viamalazentrum von Thusis, eingeweiht am 19. November 1985. (Foto Werner Roth, Sils i. D.; Quelle: Pb. Roth)



Postautodeck über den Geleisen der SBB und RhB, ohne Querung anderer Verkehrsträger bequem erreichbar über Lift, Roll- oder begehbare Treppen nach seiner Eröffnung am 7. Dezember 1992 in Chur. (Foto Flury, Frauenfeld; Quelle: PAD GR)

Frühere Postautohaltestelle mit Reisepostschalter in Thusis und im Hintergrund das frühere Post Hotel Viamala. (Foto Erwin Camenisch, Januar 1978; Postkarte Verlag Andreas Wittwer, Chur)

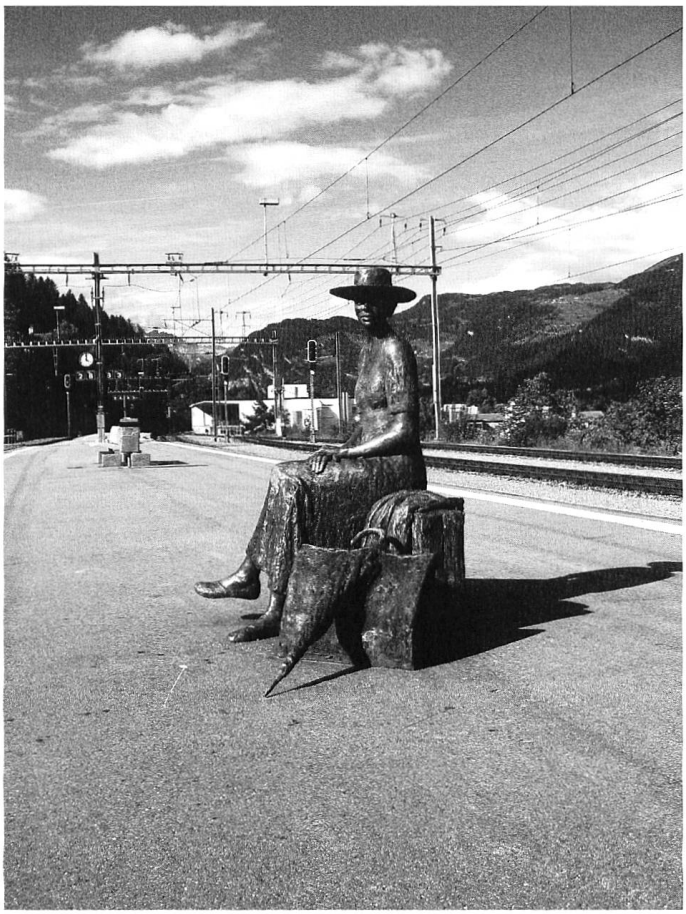
Kleinbus des Posthalters Peter Wilhelm auf der Strecke von Schiers nach Stels mit einzigartiger Sicht auf das vordere Prättigau. (Quelle: Terra Grischuna, Juni-Heft 2006)

die wesentlich besseren Angebote des öffentlichen Verkehrs aufmerksam machen. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand eine Fahrt mit einer IC-Zugsformation der SBB von Chur nach Domat/Ems, wo nebeneinander aufgereiht, die Lokomotiven von SBB und RhB, ein Postauto sowie der Stadtbus Chur die Transportkette symbolisierten.

Mit der Realisierung von Bahn- und Postauto 2000 konnte das öffentliche Verkehrswesen auch in Graubünden markant zulegen. In den Jahren 1986 bis 2000 erhöhte sich das Liniennetz des Postautodienstes von 1835 auf 2000 km, die Anzahl der Reisenden von 7,1 auf 15,0 Millionen und die Fahrleistungen von 6,8 auf 12,0 Millionen Kilometer, gleichzeitig reduzierten sich die Fahrzeiten erheblich.

Rückblick und Ausblick

Zahlreiche Eisenbahnprojekte früherer Jahre hatten zum Ziel, Graubünden nach Süden zu öffnen. Das Splügenbahnprojekt im 1842 und das Lukmanierbahnprojekt im Jahr 1853 stammten beide von Richard La Nicca. In den Jahren 1857/58 entstand das Greinabahnprojekt von Kaspar Welti, im 1860 lancierten August von



Oben: Eine Frau, die samt Gepäck ruhig auf den Zug wartet, im Unterschied zum eiligen Reisenden (unten); Figuren geschaffen vom Künstler Robert Indermauer 1995. (Foto Pb. AM)

Beck und Carl Culman das Cristalinabahnprojekt und 1863/64 folgte der Vorschlag, eine Septimerbahn zu bauen (Vanossi/Finardi). Richard La Nicca versuchte es 1863/1870 erneut mit dem Fusionsprojekt Gotthard/Lukmanier (Linienführung Amsteg–Disentis–Biasca) aber erfolglos, wie auch Simeon Bavier im 1870 mit dem Splügenbahnprojekt.

Die vom Bund versprochene Ostalpenbahn blieb ein uneingelöstes Versprechen, auf das sich Graubünden mehrmals erfolglos berief. Auch die 1970 als Alternative zum Gotthardbasis-Tunnel (NEAT) zur Diskussion gestandene Splügenbahn hatte keine Chance.

Alpenquerende Bahnverbindungen könnten Graubünden aus seiner geografisch-topografischen Enge befreien und im Interesse unserer kostbaren Natur und Umwelt helfen, den Autoverkehr in Grenzen zu halten. Im Konzept Postauto 2000 Graubünden (Quelle KPD Chur 1987) wurde die Frage eines RhB-Tunnels zwischen Thusis und Chiavenna in den Raum gestellt. Folgende Vorstellungen wurden entwickelt: Das Ber-

«Ufstiga bitte!» – Werbung aus dem Jahr 1991. (Quelle in Pb. AM)

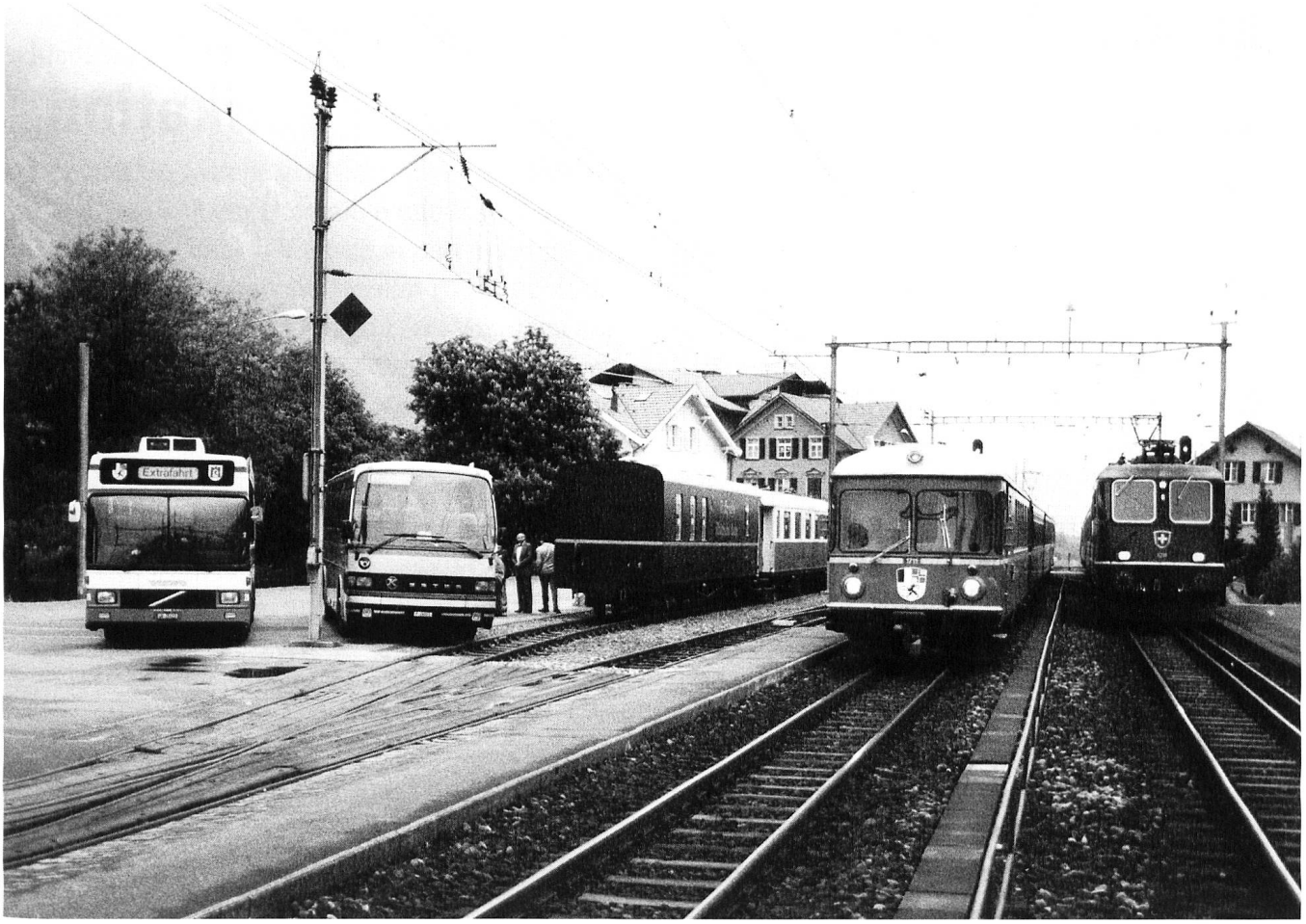
Postauto 2000

in Graubünden
im Sarganserland

- häufiger
- rascher
- direkter
- bequemer

POSTAUTO

Prospekt «Postauto 2000». (Quelle in Pb. AM)



SBB – RhB – Postauto – Bus bilden am 7. November 1990 anlässlich einer Werbekampagne für den öffentlichen Verkehr im Bahnhof Domat/Ems eine symbolische Transportkette. (Foto Oettli, Domat/Ems; Quelle: in Pb. Peter Sprecher)

gell liesse sich optimal vom Norden her erschliessen, mit dem Veltlin könnten nähere wirtschaftliche Beziehungen gepflegt und eine Verbindung für wirtschaftliche und touristische Beziehungen zu der immer bedeutenderen Lombardei aufgebaut werden.

Die Realisierung der Vereinabahn hat das Unterengadin in seiner wirtschaftlichen Entwicklung erheblich gefördert (vgl. 10 Jahre Vereina, Die Südostschweiz vom 13.11.2009). Ihre Verlängerung bis Landeck könnte das Tor nach Osten weiter öffnen. Experten sehen ostwärts ein grosses Potenzial für Wirtschaftsbeziehungen für Graubünden. Dasselbe gilt für die Verbesserung der Verbindung durchs Münstertal nach Meran.

Möglichkeiten und Probleme des öffentlichen Verkehrs im Berggebiet

Kurzreferat von A. Melchior, Direktor des Postkreises Chur, vor der Verkehrskommission des Nationalrates am 30.8.1990 in Disentis/Mustér

(auf Verlangen nachträglich ergänzt durch Erläuterungen und Unterlagen)

Titelblatt zum Bericht über «Möglichkeiten und Probleme des OeV im Berggebiet» zuhanden der nationalrätlichen Verkehrskommission. (Quelle: KPD Chur)