

Bewegte Zeiten im Bündner Verkehrswesen [Fortsetzung]

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **52 (2010)**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-972030>

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.

Bewegte Zeiten im Bündner Verkehrswesen (Teil 2/4)

Andreas Melchior

2. Das Postauto als Teil des öffentlichen Verkehrs

Im ersten Jahr meiner Tätigkeit als Postdirektor in Chur (1977) versuchte ich mir einen Überblick über die Verhältnisse im Postkreis zu verschaffen. So oft ich die nötige Zeit dafür aufbringen konnte, besuchte ich Betriebsämter und Personalkurse, nahm Kontakt auf mit Behörden, mit Partnern des öffentlichen Verkehrs, mit Wirtschaftsverbänden, mit Gewerkschaften usw. Als früherer Chef der Abteilung «Ortspostdienst und Planung» der Kreispostdirektion Zürich und später ihrer «Betriebsabteilung» brachte ich gewisse Erfahrungen mit, die mir erlaubten, auch einige unausgesprochene Dinge hinter den Kulissen zu erkennen. Nur im Postautodienst dauerte das Aufspüren und Hineintasten etwas länger, denn ich betrat für mich berufliches Neuland. In Zürich hatte ich diesbezüglich keine Erfahrungen sammeln können. Umso intensiver fielen deshalb die Kontakte mit den zahlreichen Aufsichtspoststellen der Reisepost aus. Und gerade in diesem Bereich sollte ich die meisten ungelösten Probleme antreffen. So wurde ich, kaum im Amt, mit einem Vorhaben konfrontiert, das mich später noch intensiv beschäftigen sollte: Die Bahnhofüberbauung Chur.

Rechtslage

Beim Übergang des Postwesens an die Eidgenossenschaft musste die Post stellvertretend für den Bund die Verantwortung über die damaligen kantonalen Reisedienste übernehmen. Das heutige Netz der Schweizerischen Bundesbahnen, das in der Folge entstand, erschloss die einzelnen Kantone unterschiedlich. Besonders benachteiligt waren die Rand-

und Berggebiete. Bei der Festsetzung der Defizitbeiträge an die Privatbahnen, die in der Folge das SBB-Netz zu ergänzen begannen, versuchte man diesem Umstand Rechnung zu tragen. So wurde der Bundesbeitrag an das Defizit der Rhätischen Bahn auf 85% festgelegt. Der Anteil des Kantons betrug nur 15%. Die Postautolinien erhielten jedoch erst ab dem Jahr 1972 für neu eröffnete Postautolinien den kantonalen Defizitbeiträge von 15% zugesprochen. Für die grosse Zahl von schon früher geschaffenen Postautolinien musste das Defizit vom Regiebetrieb Post allein getragen werden. Diese Rechtslage zwischen Bund und PTT bezüglich der Eröffnung neuer Postautolinien war unklar, denn ob die Übernahme der kantonalen Reisedienste im Jahr 1849 gleichzeitig auch die Verpflichtung enthielt, diesen Reisedienst im Rahmen der Entwicklungen und kantonalen Regionalplanungen weiter zu entwickeln, wollte niemand so klar Stellung nehmen. Solange die gute Finanzlage der PTT-Betriebe anhielt, gab es deswegen keine unüberwindbare Schwierigkeiten bei der Weiterentwicklung des Postautonetzes und beim Ausbau von Postautostationen in Graubünden.

Betriebsorganisation

Der Grossteil der regionalen Linien und Teile der Saisonlinien werden von privaten Unternehmern (Postautohalter) im Auftrag der Post besorgt. Nach aussen ist der posteigene Regiebetrieb und die Autohalter kaum zu unterscheiden: das Personal trägt die gleichen Uniformen, die Postauto weisen das gleiche Erscheinungsbild auf, es gelten die gleichen Tarife. Das rechtliche Verhältnis ist in einem Postführungsvertrag geregelt.



Billets für einheimische Fahrgäste.
(Quelle: Erwin Camenisch, Chur)



Ausflugsbillet Chur–San Bernardino–Lugano–St. Moritz–Julier–Chur.
(Quelle: Peter Sprecher, Trimmis)

Diese Organisationsform kann als eine Art «Vernunftsehe» bezeichnet werden. Während die Post das Leistungsangebot festlegt und garantiert, ist der Unternehmer Autohalter in seinem eigenen Interesse für den rationellen Unterhalt seiner Fahrzeuge in seiner eigenen Garage interessiert. Im Unterschied zum Postregiebetrieb zahlt der Autohalter Steuern, was für die betreffende Gemeinde von wirtschaftlicher Bedeutung ist.

Probleme

Tarifwesen – stossende Unterschiede

Der vom Bund vorgegebene Einheimisch-Tarif war für die Post ein Problem. Er segelte unter dem Titel «Tarifannäherung». Der zum Normaltarif entstehende Ausfall wurde den Privatbahnen vergütet, nicht aber dem Postautodienst. Einst als Hilfe an das Berggebiet zur Verbilligung der Transporte von Personen und Güter gedacht, verlor er unterdessen aber die Voraussetzungen, mindestens was die Personenbeförderung anbetraf. Denn für regelmässige Fahrten der Reisenden gab es bei Bahn und Postauto günstige Abonnements.

Der erhöhte PTT-Bergtarif, der von allen Nicht-Einheimischen erhoben werden musste, brachte zwar mehr Einnahmen, aber bei seiner Handhabung entstanden unangenehme kundendienstliche Nachteile. Je nach der zu fahrenden Distanz bezahlte der Tourist bis das Doppelte und mehr,

als der Einheimische dafür entrichten musste. Zum Beispiel kostete die Fahrt «Thusis – Andeer, einfach» Fr. 3.20 für Einheimische und Fr. 6.60 für Fremde; retour Fr. 6.40 bzw. Fr. 9.60.

Unangenehme Diskussionen waren die Folge, denn der grosse Taxunterschied war nur schwer zu begründen. Und mit der einheimischen Bevölkerung kam es zu Auseinandersetzungen, wenn sie zum Bezug der verbilligten Fahrkarte oder bei der Billetkontrolle unterwegs sich nicht ausweisen konnten, weil sie den Ausweis nicht bei sich trug.

Kantonales Verkehrsgesetz lässt auf sich warten

Die Tatsache, dass Graubünden im Unterschied zu vielen anderen Kantonen noch kein Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs eingeführt hatte und, dass ausgerechnet in diesem Kanton der Ausbau des Postautonetzes am stärksten vorangetrieben wurde, bekam der Churer Postdirektor immer wieder zu hören. Trotz allen Appellen hatte der Kanton es aber nicht sehr eilig – wohl auch im Blick auf die eigene Finanzlage. (Das kantonale Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs trat erst am 1. Januar 1993 in Kraft.)

Mit ein Grund für die zunehmend zurückhaltende Haltung der Oberbehörde gegenüber den Ausbauplänen lag auch in der Tatsache begrün-



**Ausflug zum Kloster St. Johann
in Müstair, Foto aus den Jahren
1981–1987. (Quelle: PAD Chur)**



**Vollbesetztes Postauto
vor der Abfahrt bei der Post
in Schuls um 1920.
(Quelle: PTT-Museum, Nr. 14 602)**



**In den Strassenkehren
zwischen Maloja und Cassacia,
Foto aus den Jahren 1981–1987.
(Quelle: PAD Chur)**

det, dass der Postautodienst, im Unterschied zu den Bahnen, praktisch keine Defizitbeiträge des Bundes für seine gemeinwirtschaftlichen Leistungen erhielt.

Der Kostendeckungsgrad

Mit dem Ausbau im Linienverkehr war nicht zu vermeiden, dass der Kostendeckungsgrad des Postautodienstes Graubünden logischerweise unter Druck geriet. Mit seinen 60 bis 70% blieb er aber stets über dem gesamtschweizerischen, der in der Regel unter der 60%-Marke lag. Dieser Unterschied war zur Realisierung unserer Vorhaben im Postkreis oft entscheidend. Um diesen Vorsprung zu halten und möglichst auszubauen, waren Massnahmen gefragt.

Bemühungen, Massnahmen

Im Unterschied zum mehr oder weniger ausgeglichenen Verkehr im Mittelland, waren die saisonalen Schwankungen im Postkreis Chur extrem hoch. Der Einsatz von Personal und Fahrzeugen verursachte dadurch Zusatzkosten, die den Kostendeckungsgrad belasteten.

Ausflugsangebote

Ausflugsfahrten gehören zur Tradition im Postautodienst. Dies war bereits der Fall, als der private Autoverkehr in Graubünden noch gar nicht zugelassen war.

Heute ist die Mehrheit der Bevölkerung motorisiert. Aber immer noch sind viele Menschen, besonders ältere, mit Cars unterwegs. Die Leiter der Postauto-Aufsichtsstellen organisierten für ihre Kundschaft passende Ausflugsfahrten. In der Vor- und Nachsaison galt es Einheimische, aber auch Touristen im AHV-Alter, die auf keine Schulferien Rücksicht nehmen mussten, vermehrt zu gewinnen. Dazu gehörten Pässe-Rundfahrten, Fahrten zur Besichtigung von Sehenswürdigkeiten und Ausflugsfahrten ins zollfreie Livigno und ins Samnaun.

In der sogenannt «toten» Zwischensaison war die einheimische Bevölkerung besonders für Ausflüge in den Süden und für mehrtätige Reisen ansprechbar. Die Tagesfahrten zu den italienischen Märkten in Luino und Chiavenna waren stets ein begehrtes Ziel.

Auf grosses Interesse stiessen bei einer Stammkundschaft die 8-tägigen Kulturreisen ins nahe Ausland. Kaum ausgeschrieben und schon waren sie ausgebucht. Reiseleiter Thomas Riedi, ehemaliger Gewerbelehrer, der die Reisen vorbereitete und fachkundig begleitete, stellte jeweils auch Dokumentationen zusammen, die den Teilnehmern bereits vor und erst recht während der Reise wertvolle Informationen vermittelten.

Saison-Wagenführer ade!

Weil immer mehr Gemeinden in Tourismus-Regionen einen Teil der Schulferien in den Monat Mai zu verschieben begannen, konnte ein Teil der Ferien des Postpersonals ebenfalls in dieser Zeit zugeteilt werden. Mit der gleichzeitigen Ausschreibung von Extrafahrten, Ausflügen sowie mit Reisen ausserhalb der Hauptsaison und der Möglichkeit, während der Wintersaison Ski-busse zu benützen, wurde im Jahresablauf eine bessere Auslastung von Betrieb und Personal erreicht.

Anstelle von Saison-Wagenführern konnten mehr ganzjährige Stellen geschaffen werden. Viele dieser ehemaligen, gut ausgebildeten Saison-Wagenführer, die früher während der Zwischenzeit bei der Automobilwerkstätte in Bern tätig



Ausflugsfahrt mit Einbezug des Bads in Andeer. (Quelle: PAD Chur)

waren, konnten in Graubünden ansässig werden. Ihr sympathischer Berner Dialekt war noch viele Jahre in den Postautos zu hören.

Der ständige Wechsel zwischen den Saisons war jeweils auch mit einer Zeit sich gegenseitig Angewöhnens verbunden. Dieser Wegfall brachte mehr Ruhe und weniger Rivalität unter die Postchauffeure. Auch die teuren Versetzungskosten belasteten die Rechnung des Postautodienstes nicht mehr.

Der öffentliche Verkehr in Bedrängnis

Der überbordende Autoverkehr

Der private Autoverkehr nahm Jahr für Jahr zu und damit auch die Mobilität der einheimischen Bevölkerung. Der öffentliche Verkehr konnte mit der Gesamtentwicklung nicht mehr Schritt halten. Während der private Autoverkehr sich vervielfachte, nahmen gesamtschweizerisch die Reisendenzahlen von Bahn und Postauto nur unwesentlich zu. Mit einem Netz von Autobahnen und immer besser ausgebauten Haupt- und Nebenstrassen wurden die Prioritäten einseitig zu Gunsten der Strasse gesetzt, während im öffentlichen Verkehr nichts Vergleichbares geschah. Dieser büsste an Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit ein. Das Privatauto war «in». Es war zum Prestigesymbol und dadurch zu einem unvernünftigen Gebrauch Vieler geworden.

Negative Seiten des Privatverkehrs

Der überbordende Autoverkehr stiess aber auch an Grenzen. Eine steigende Anzahl von Menschen begann sich um die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs Sorgen zu machen. Gesundheit und Natur schienen gefährdet. Immer zahlreicher wurden die Gruppierungen und Umweltschutzorganisationen, die eindringlich und weltweit auf die Auswirkungen der Luftverschmutzung, der Klimaerwärmung usw. aufmerksam machten. Der Umweltschutz wurde zum politischen Thema. In Graubünden stand dabei das Waldsterben im Vordergrund.

Unüberhörbar waren die Rufe nach Einschränkungen des Autoverkehrs und nach Mass-

nahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Staus auf den Zufahrtsstrecken zu den Fremdenverkehrsregionen wurden immer mehr zum Ärgernis und die Tourismusorte befürchteten, ihren Erholungswert und dadurch ihre Existenzgrundlage zu verlieren. Der Ruf nach Verkehrsberuhigung und die Förderung des öffentlichen Verkehrs wurden in Graubünden zum Thema.

Bereits vor mehr als 100 Jahren und erst recht im Jahre 1925, als es um die Zulassung des Autos in Graubünden ging, erhitzen sich die Gemüter. Es tobte ein Abstimmungskampf, nachdem die Bündner Regierung auf Grund eines aufgebrachten Postillons um 1900 ein Autofahrverbot erlassen hatte:

Der Kreispostdirektor von Chur nimmt im Sommer des Jahres 1900 den Bericht eines aufgebrachten Postillons entgegen. Der hatte geschrieben: Seit einigen Tagen kursiert auf unseren Landstrassen ein Ungetüm von einem Automobil. Wir hatten die Gelegenheit zu beobachten, wie die Pferde bei dessen Anblick geradezu rasend wurden. Postwendend bringt der Direktor die Reklamation dem Regierungsrat zur Kenntnis, der dem Spuk zwei Wochen später ein Ende macht. Am 17. August 1900 verkündet er: Das Fahren mit Automobilen auf sämtlichen Strassen des Kantons Graubünden ist verboten. Dabei bleibt es für ein Vierteljahrhundert. (Jost Auf der Maur im NZZ Folio 08/2008).

Koordinierte Verkehrspolitik

Mit koordinierenden Massnahmen wollte der Bundesrat in die Verkehrsplanung eingreifen. Eine Expertenkommission unter der Leitung von Alois Hürlimann (Nationalrat und Regierungsrat des Kantons Zug) hatte ein Gesamtverkehrskonzept ausgearbeitet. Die Ergebnisse wurden im Frühjahr 1978 der Öffentlichkeit vorgestellt. Es überzeugte. Erstmals wurden klare Zielvorstellungen für die Regelung des öffentlichen Verkehrs formuliert, die erlauben würden, auch die Probleme im öffentlichen Verkehr in Graubünden anzugehen.

Unter der Leitung von Bundesrat Dr. Leon Schlumpf wurden diese Grundsätze künftiger schweizerischer Verkehrspolitik in einen Verfassungsartikel gekleidet. Leider fand er vor dem

Volk keine Gnade. Doch die Saat zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs ging trotzdem auf, mindestens in Graubünden, wo der ehemalige Postdirektor die Situation zu überblicken glaubte. Unterdessen hatten diese Ideen nämlich weithin überzeugt und sich in vielen Köpfen und Planungen niedergeschlagen. So kamen die Grundsätze der koordinierten Verkehrspolitik für den Augenblick auch ohne Verfassungsartikel zur Geltung. Nur hätten sich manche Schwierigkeiten und Koordinationsprobleme vermeiden lassen, besonders weil mit der Ablehnung des Verfassungsartikels der Postautodienst weiterhin ohne Leistungsauftrag blieb.

Wichtigste Grundsätze

- Der gesamte Verkehr muss neu als Einheit verstanden und so geordnet werden, dass die verschiedenen Verkehrsträger die ihnen zugedachte Rolle erfüllen können.
- Die schweizerische Verkehrspolitik soll sich vom bisher sektoriellen zu einem gesamtheitlichen Denken entwickeln.
- Im Rahmen der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton sollen die unterschied-

lichen finanziellen Belastungen der Kantone neu geregelt werden.

- So sollen Verkehrslinien von nationaler Bedeutung nach wie vor zum Aufgabenbereich des Bundes gehören. Als solche wurden jene bezeichnet, die Kantonshauptorte miteinander verbinden. Nachdem im Jahr 1967 der Bernardino-Tunnel eröffnet war, zählte auch die Postautolinie Chur–Bellinzona dazu.
- Der Regionalverkehr hingegen fiel neu in die Zuständigkeit der Kantone, wobei der Bund sich weiterhin bei der Erschliessung abgelegener Dörfer (Förderung der dezentralen Besiedlung, Grundangebot) sowie bei der Bewältigung des Spitzenverkehrs im Agglomerationsverkehr finanziell beteiligen wollte. Beides betrachtete er als eine staatspolitische Aufgabe.

Die Umsetzung in Graubünden

Dem Kanton fehlten noch die gesetzlichen Voraussetzungen, um aktiv werden zu können. Auch das rein schienengebundene Denken musste gesamtheitlichen Überlegungen erst noch weichen. Gemeinsames Planen und Handeln der



Zur Eröffnungsfahrt der neuen Postautolinie Chur–Bellinzona am 2. Dezember 1967 treffen sich vor dem Bahnhof Chur Offizielle, Musik und Publikum. (Foto Vonow; Quelle: PTT-Museum Bern)

Verkehrsträger waren aber die Voraussetzungen für die Gestaltung des zukünftigen öffentlichen Verkehrs.

Gerade diese Zusammenarbeit hatte ich bis anhin vermisst. Mit der einseitigen Unterstützung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) wurden Verbesserungen und Anliegen des Postautodienstes zurückgewiesen, sobald auch nur im Ansatz Nachteile für die Bahn hätten entstehen können. Erst auf Druck der Öffentlichkeit konnte das eine und andere dann doch noch realisiert werden, allerdings meist mit Auflagen für den Postautodienst in Form von nicht nachvollziehbaren Ausfallentschädigungen an die RhB.

Der für Belange des öffentlichen Verkehrs Verantwortliche des Justiz- und Polizeidepartements, der sich als einziger mit Belangen des öffentlichen Verkehrs zu beschäftigen schien, stellte fest, ihm stünde nur wenig Zeit für die Belange des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung. Sie würde knapp ausreichen, die Anliegen der RhB nach Bern zu vermitteln. Der Postautodienst sei Bundesangelegenheit.



Dr. Leon Schlumpf nach seiner Wahl in den Bundesrat am 5. Dezember 1979. (Foto in Pb. L.S.)

Diese Erfahrungen waren für den neu amtierenden Postdirektor nicht gerade ermunternd. Er blieb aber überzeugt, dass die allgemeine Entwicklung im öffentlichen Verkehr sich letztlich überall durchsetzen werde. Als die Vereinigte Bundesversammlung am 5. Dezember 1979 den Bündner Dr. Leon Schlumpf zum neuen Bundesrat wählte und feststand, dass er die Verantwortung über das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements übernehmen werde, schöpfte ich viel Zuversicht. Denn mit seiner Wahl waren auch Kenntnisse eines ehemaligen Bündner Regierungsrates über das Bündner Verkehrswesen ins Bundeshaus gelangt.

Für die PTT-Betriebe waren jene Jahre eine gute Zeit, die Zeit der «Golden Girls», wie Bundesrat Leon Schlumpf sie jeweils nannte. Dank den Überschüssen standen Gelder für Investitionen zur Verfügung, was auch die Förderung des Postautodienstes zuliess. Diese günstigen Voraussetzungen galt es zu nutzen. So begann im Postkreis Chur eine Zeit der Analysen, Zielsetzungen und Planung.

Kontakt mit den Bündner Regionen

Um die regionalen Bedürfnisse besser kennen zu lernen, konnte die Post mit Unterstützung des kantonalen Volkswirtschaftsdepartements den Kontakt mit den regionalen Planungsgruppen aufbauen. So erhielt sie auf dem direkten Weg Kenntnisse von deren Anliegen. Gleichzeitig konnten auch unsere Möglichkeiten und Überlegungen eingebracht werden. Die Ergebnisse dieser Gespräche waren äusserst wertvoll.

Sie bildeten die Grundlage für die Planung und die späteren Massnahmen bei der Post und beim Postautodienst in Graubünden. In diesem Zusammenhang entstand die Idee und Absicht, Kleinstpoststellen mit weniger als einem Tagewerk mit posteigenen oder postfremden Leistungen zu kombinieren, d.h. mit ermittelten Bedürfnissen des Dorfes/Region. In der Folge entstanden Dutzende von Kombinationen der verschiedensten Art, mit denen Familienexistenzen geschaffen wurden: Post und Laden, Post und Gemeindekanzlei, Post und Bankablage etc.



Bergdörfer erhalten eine Postautoverbindung

Bei den Kontakten mit den Regionen wurde auch die Erschliessung abseits liegender Bergdörfer mit einer öffentlichen Verkehrsverbindung erörtert. Mit der Zuteilung von Kleinbussen an die betreffenden Posthalter konnte der Wunsch nach und nach für manche dieser Orte realisiert werden – meist in der Kombination mit Schülertransporten, der Postauswechslung und anderen kleineren Transportaufträgen. Sie ermöglichten so betriebswirtschaftlich vertretbare Lösungen.

Mit der Eröffnung der neuen Postautolinie zwischen Lü und Fuldera begann am 27. Mai 1979

– in Anlehnung an die Überlegungen der koordinierten Verkehrspolitik – die Neuerschliessung zahlreicher Bergdörfer mit Postautolinien.

Solche und andere Kombinationen ergaben zusammen meist eine Familienexistenz. Damit verband sich auch die Hoffnung, die Wohnattraktivität des Bergdorfes erhöhen zu können. Auch ältere Menschen konnten länger in ihrem Dorf wohnen bleiben. Mit dem bescheidenen Grundangebot von täglich fünf Kurspaaren waren Konsultationen beim Arzt, Besuche im Spital und Altersheim sowie der Einkauf im Regionalzentrum möglich. Ein weiteres Beispiel:

Vordere Seite: Der Postautohalter Reto Pfeiffer vor dem Posthaus in Lü (Val Müstair), die Visitenkarte der Post beim Eingang und der Postschalter von Erika Pfeiffer, der Frau von Posthalter Pfeiffer, die mit Freude bedient (Aufnahmen von 1998). Die Poststelle bestand von 1875 bis im Dezember 2002. (Fotos in Pb.)



Posthalter Peter Janki mit Bus der Postautolinie Luven–Ilanz am Tag der Eröffnung am 29. September 1986. Die Verbindung erhöht die Mobilität älterer Menschen und die Schüler können mit dem Bus nach Ilanz zur Schule. (Fotos in Pb.)



Liste der Neuerschliessungen

27.05.1979	Lü–Fuldera
01.10.1981	Says–Trimmis Dorf
28.08.1983	Viano–Brusio
01.01.1985	Alvaschein–Tiefencastel
01.01.1985	Zignau–Trun–Campliun
29.09.1986	Luven–Ilanz
29.09.1986	Stels–Fajauna–Schiers
01.06.1987	Cavardiras–Disentis
28.05.1988	Castiel–Calfreisen
01.12.1988	Morissen–Cuschnaus–(Vella)
01.12.1988	Degen–Vattiz–Vella
01.07.1989	Brail–Zernez
03.01.1991	Surin–Lumbrein
19.08.1991	Pitasch–Pitaschersäge (Tal)
06.01.1991	Duvin–Peiden Bad
06.01.1991	Camuns–Peiden Bad
28.05.1995	Mastrils–Landquart



Ausbau des Postautonetzes im Agglomerationsverkehr des Bündner Rheintals

Mit der Stadt Chur kam man überein, dass die Postautos auf den innerstädtischen Streckenabschnitten (Kasernen-, Masanser-, Malixer- und Arosenstrasse) die Haltestellen des Stadtbusses anfahren und sich somit am Ortsverkehr beteiligen.

Aus der Skizze sind die damaligen Vorschläge der Post für das Bündner Rheintal ersichtlich. Sie sind in der Folge ganz oder in leicht abgeänderter Form realisiert und weiterentwickelt worden. An Hand von einigen Beispielen soll aufgezeigt werden, welche Probleme sich jeweils der Realisierung entgegenstellten.

Neue Postautolinie zwischen Chur und Trimmis

Mit der Eröffnung dieser Postautolinie am 28. September 1980 konnte ein Zeichen im Agglomerationsverkehr gesetzt werden. Die bestehende Buslinie zu der abseits liegenden Bahnstation wurde bloss von einigen wenigen Angestellten der dort ansässigen Firmen benutzt. Für die stark wachsende Bevölkerung von Trimmis drängte sich eine direkte Buslinie nach Chur auf. Die Bewilligung dazu wurde erst beim zweiten Anlauf erteilt. Beim ersten Antrag hiess es, die neue Linie würde mit der Parallelfahrt die RhB konkurrenzieren. Die neue Linie war bereits ab Beginn ein voller Erfolg. Der Fahrplan musste laufend verdichtet werden. Auf Kosten der Gemeinde Trimmis konnte das erste Bündner Umweltabonnement geschaffen werden.

Postauto hält neu auch in Domat/Ems

Die erste Postautolinie in Graubünden wurde im Jahr 1919 zwischen Reichenau und Flims eröffnet (siehe Jahrbuch 2009, Seite 98). Viele Jahre später konnte die Linie ab Chur geführt werden, dies wohl unter dem Druck der zunehmenden Anzahl Feriengäste von Flims. In Ems durften jedoch kein Halt zum Ein- oder Aussteigen vorgesehen werden.

Mit der Ausdehnung der Besiedlung häuften sich die Begehren der Emser Bevölkerung und

Vorstösse ihrer Behörden. Doch das Bundesamt für Verkehr duldet keine Parallelfahrten zur Bahn, oder es sei denn, der Postautodienst zahle eine Ausfallentschädigung an die RhB.

Im Rahmen unserer Netzplanung für das Churer Rheintal wurden gestützt auf die Anliegen der koordinierten Verkehrspolitik gleichwohl Halte in Ems und bei den Emserwerken vorgesehen. Die Lokalbehörden und ein Vorstoss im Grossen Rat sorgten später für die Bewilligung zu ihrer Realisierung entlang der Verkehrsachse der bestehenden Postautolinie.

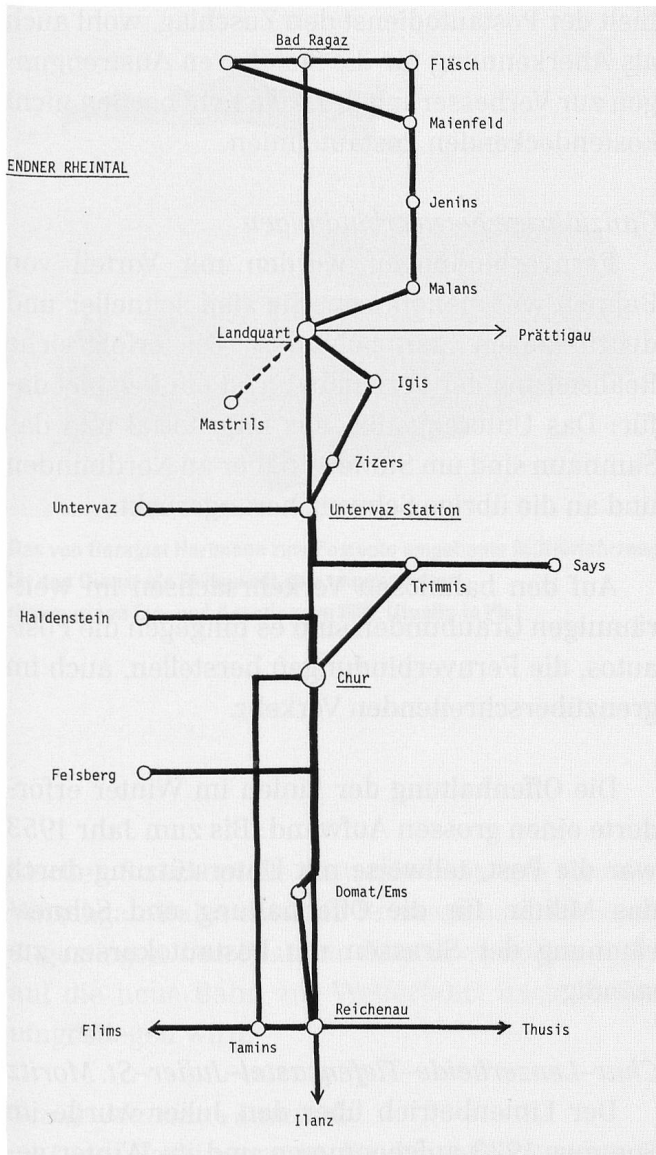
Felsberg und Haldenstein

Der Vorschlag für die Erschliessung der beiden Dörfer mit je einer Busverbindung entstand aus der Überlegung, dass die Bahnstationen zu abseits der Dörfer liegen, um viele Pendler bewegen zu können, die Bahnverbindung nach Chur vermehrt zu benutzen. Die Arbeitsplätze, Kaufhäuser, Spitäler und Altersheime in Chur liegen an oder in der Nähe der Verkehrsachse Kasernenstrasse–Stadtzentrum–Masanserstrasse, weshalb vorgeschlagen wurde: Erstens die Führung einer Buslinie Felsberg–Chur–Haldenstein auf der genannten Verkehrsachse und zweitens die Einrichtung je einer Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe der beiden Bahnstationen, damit dort vor allem jene Fahrgäste auf den Zug umsteigen konnten, die anschliessend in Chur mit der Bahn weiterreisen.

Die Gemeindeversammlung von Felsberg lehnte den Antrag des Gemeindevorstandes jedoch ab und die Gemeinde Haldenstein wollte abwarten, bis der Kanton sich an der Finanzierung beteiligt.

Schnellkurse

Im Bestreben, die Fahrzeiten auf längeren Strecken, besonders für die Pendler zwischen Arbeitsort und Wohnort zu verkürzen, wurden fahrplamässige Schnellkurse geschaffen: Chur–Trin Mulin direkt und dann weiter nach Flims und Laax mit direktem Anschluss nach Falera; Chur–Lenzerheide direkt und dann weiter nach Lantsch–Wiesen–(Davos).



Skizze zum Linienplan im Churer Rheintal von 1980; beigelegt der erste Umweltpass Trimmis–Chur von 1981. (Quelle: Pb. AM)



Mit der Verlängerung der Postautolinie Wiesen bis Davos (statt nach Wiesen Station) konnte gleichzeitig auch für die vielen Pendler nach Davos die Fahrt zum Arbeitsort und zurück wesentlich verkürzt werden. Diese Öffnung bedeutete für die Terrassendörfer im Albulatal auch eine touristische Aufwertung.

Als am 2. Juni 1985 die Postautos von Lenzerheide erstmals bis Davos fuhren, war dies für die Bevölkerung dieser Region nahezu ein historisches Ereignis, wie es im Jahrbuch der Region hiess – denn 20 Jahre habe es gedauert, bis ihr Wunsch endlich in Erfüllung ging. Dem Postauto wurde überall zwischen Lenzerheide und Davos ein grosser Empfang bereitet. In allen Dörfern fanden an diesem denkwürdigen Sonntag eigentliche Dorffeste statt.

Kreis Oberengadin

Der überbordende private Autoverkehr war die Ausgangslage für Besprechungen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Oberengadin. Der Oberengadiner Sportbus hatte sich im Laufe seiner Entwicklung von einem Zubringer für Skifahrer zu den Bergbahnen zu einem allgemeinen Transportmittel entwickelt. Es ging nun darum, ihn zu einem ganzjährigen Verkehrssystem weiter zu entwickeln. Die Post wurde beauftragt, entsprechende Vorschläge auszuarbeiten.

In verschiedenen Sitzungen wurden unsere Vorschläge mit der Verkehrskommission des Oberengadins und dem Vertreter der Rhätischen Bahn erörtert. Das Konzept sah vor:

- Als Verkehrsknotenpunkte St. Moritz, Samedan und Zuoz zu bestimmen, wo die An-

- schlüsse zwischen den RhB-Fernverbindungen und den Postautos sichergestellt werden.
- Im Dreieck St. Moritz–Samedan–Pontresina–St. Moritz ein gut ausgebautes Bussystem einzurichten. Dieses Bussystem soll in Samedan das Kreisspital und die Mittelschule bedienen und bis Bever reichen, aber nicht bis in die Plaiv, wie es oft gefordert wurde.
 - In Zuoz, Hauptort der Plaiv mit Zentrumsfunktionen, halten die Schnellzüge von und nach Vereina/Scuol und nach St. Moritz.
 - Für die Feinerschliessung der Plaiv werden ab Zuoz zwei Postautolinien eingerichtet: Zuoz–S-chanf–Cinuoschel und Zuoz–Madulain – La Punt – Chamuesch. Dazu wird während der Sommersaison (morgens und nachmittags) eine Buslinie zum Parkplatz eingangs zum Val Trubschun geführt.

Orts- und Sportbusse

In den Siebzigerjahren kamen die Skibusse auf. Anfänglich fuhren sie im Auftrag der Bergbahnen. Als touristisches Angebot mussten sie kostendeckend sein, was willkommene Einnahmen für die Post bedeuteten. Mit der Einführung des Sportbusses in der Wintersaison 1975/76 machte das Oberengadin den Anfang. Der erfolgreiche Betrieb war für das Postauto als Skibus beste Werbung und führte zu weiteren Aufträgen in anderen Tourismusorten.

Hin und wieder waren die Ideen von Praktikern gefragt, so zum Beispiel für den Skibus von Küblis nach den Fideriser Heubergen. Ohne Vierradantrieb war die Strecke nicht zu bewältigen. Was nun? Auf das Chassé eines Militärcamions setzte der Postautohalter und Garagist Hartmann in Küblis ein Personenabteil, und siehe, es funktionierte (siehe die Fotos)!

Mit diesen und anderen genannten marktwirtschaftlichen Leistungen konnte ein gewisser finanzieller Ausgleich zu den defizitären gemeinwirtschaftlichen Leistungen in der Erschliessung von Bergdörfern und Tälern geschaffen werden. Um diese rentablen Leistungen bewarben sich allerdings auch private Unternehmer. Oft musste um den Auftrag gekämpft werden. In der Regel er-

hielt der Postautodienst den Zuschlag, wohl auch als Anerkennung für die sichtbaren Anstrengungen zur Verbesserung der Angebote bei den nicht kostendeckenden Postautolinien.

Ganzjährige Fernverbindungen

Fernverbindungen werden mit Vorteil von Bahnen wahrgenommen. Sie sind schneller und durch keinen Stau behindert. Die erfolgreiche Realisierung der Vereinabahn ist ein Beispiel dafür: Das Unterengadin, das Münstertal und das Samnaun sind um Stunden näher an Nordbünden und an die übrige Schweiz herangerückt.

Auf den bahnlosen Verkehrsachsen im weiträumigen Graubünden sind es hingegen die Postautos, die Fernverbindungen herstellen, auch im grenzüberschreitenden Verkehr.

Die Offenhaltung der Linien im Winter erforderte einen grossen Aufwand: Bis zum Jahr 1953 war die Post, teilweise mit Unterstützung durch das Militär, für die Offenhaltung und Schneeräumung der Strassen mit Postautokursen zuständig

Chur–Lenzerheide–Tiefencastel–Julier–St. Moritz

Der Linienbetrieb über den Julier wurde im Sommer 1923 aufgenommen und im Winter geschah dies im Jahr 1935.

St. Moritz–Maloja–Castasegna–Chiavenna

Mit der Verlängerung der Postautolinie bis ins italienische Chiavenna sollte den Bergellern die regen Kontakte mit dieser Stadt erleichtert und zugleich die zahlreichen italienischen Auto-Pendler nach dem Oberengadin, wenigstens teilweise, zum Umstieg auf das öffentlichen Verkehrsmittel bewegt werden. Das historisch interessante Chiavenna und der wöchentliche Markt waren ebenfalls ein interessantes Ausflugsziel für Einheimische und Touristen.

Zernez–Ofenpass–Müstair–Mals–Meran

Diese grenzüberschreitende Verbindung bestand bereits vor dem letzten Weltkrieg. Nach einigem Hin und Her mit den Behörden kam letztlich eine Einigung für die Reaktivierung des italie-



Das von Garagist Hartmann zum Postauto umgebaute Militärfahrzeug für den Dienst als Skibus mit dem ungewohnten rückseitigen Ein- und Ausstieg um 1981. (Quelle in Pb.)



nischen Streckenteils zustande. Seit dem Bau der Vinschgau-Bahn sind die Reisendenzahlen stark angestiegen. Das Postauto fährt noch bis Mals, wo auf die neue Bahn zur Weiterfahrt nach Meran umgestiegen wird.

Scuol–Martina–Landeck

Diese Verbindung ist für die verkehrsmässige Öffnung des Unterengadins ins Tirol besonders wichtig, denn sie sichert in Landeck den Anschluss an die internationalen Zugverbindungen nach Innsbruck und weiter. Wie für manch andere Regionen unseres Kantons standen auch im Unterengadin verschiedene Bahnprojekte zur Diskussion, so auch für die Strecke nach Landeck.

Spätere Generationen sind gut beraten, wenn sie in Aussicht nehmen, die Vereinabahn bis Landeck zu verlängern, damit unser Kanton eine attraktive Verbindung nach Osten bekommt.

Chur–Thusis–Bellinzona

Seit Eröffnung des San Bernardino-Strassentunnels im 1967 ist das Misox näher an den Kanton herangerückt. Durch die Verknüpfung der Schnellverbindung mit den Regionallinien in San

Die Neueröffnungen von Orts-/Regional- und Sportbussen

1975	Sportbus Oberengadin	Winterbetrieb
1978	Scuol–Val Sinestra	Sommerbetrieb
1979	Küblis–Fideriser Heuberge	Sportbus
1980	Savognin	Skibus
1980	Val Müstair–Minschun	Skibus
1980	Waltensburg/Brigels	Skibus
1982	Safiental–bis Turahus	Sommerbetrieb
1982	Flims–Laax–Falera	Ortsbus (ganzjährig)
1983	Sfazù–Valle di Campo	Sommerbetrieb
1984	Zizers–Igis– Landquart–Danusa	Skibus
1984	Samnaun	Ortsbus (ganzjährig)
1985	Klosters mit Fraktionen	Sportbus Oberengadin
1986	Samedan, Integrierung in	Sportbus
1987	Lenzerheide	Sportbus
1987	Flims	Skibus
1987	Disentis	Skibus
1987	Verlängerung bis Monte Spluga	Sommerbetrieb
1988	Obersaxen	Skibus
1989	Brusio–Cavajone	Sommerbetrieb
1990	Savognin–Radons	Sommerbetrieb
1991	Davos Dorf–Glaris	neue Ortsbuslinie



Der vorgespannte Pflug gehörte viele Jahre zur winterlichen Ausrüstung eines jeden Postautos im Berggebiet, und wenn dies nicht genügte, kam die Schneeschleuder der Post zum Einsatz, hier am Ofenpass um 1950. (Quelle: Fotoalbum von K. Gächter, in Pb.)

Auch das «Kettenmontieren» gehörte dazu ... wohl ohne viel Freude zu bereiten. (Foto Y. Debraine; Quelle: PAD Chur)



Die Bündner Regierung nahm am 22. Januar 1935 in corpore einen Augenschein für die Bewilligung zum Winterbetrieb der Julierstrecke. Im Bild die RR Huonder, Fromm, Vieli, Ganzoni und Lardelli beim Zwischenhalt bei der Veduta unterhalb Julier Hospiz (v. l. n. r.). Das Gebäude im Hintergrund (auf 2244 m ü. M. gelegen) ist durch eine Lawine zerstört worden. (Quelle: PAD Chur)



Eilkurs Chur–Julier–St. Moritz mit Wagenführer Karl Gächter am Bahnhof in Chur um 1965. (Foto Vonow; Quelle: PAD Chur)



Neue Tourismus-Attraktion ab Mai 1986: Palm-Express. Kreispostdirektor Andrea Melchior, Corrado Giovanoli, Gemeindepräsident von St. Moritz, Regierungsrat Otto Largiadèr, Arlette Müller und Hanspeter Danuser vom Kur- und Verkehrsverein sowie die beiden Postauto-Chauffeure Robert Beer und Peter Badrutt (von links nach rechts) freuen sich über die erstmalige Abfahrt des Palm-Express in St. Moritz. (Foto F. Spanny; Quelle: in Pb.)



Um die Jahre 1920–1925 vor der Abfahrt auf dem Stilfserjoch (oberes Bild) – 65 Jahre später bläst Leo Koch als Wagenführer-mechaniker zur Weiterfahrt auf der Strecke Davos–Ofenpass–Stelvio um 1990. (Quellen: Amt für Kommunikation Bern; PAD Chur)

Bernardino und Grono konnten auch die Talverbindungen in der Mesolcina und ins Calancatal aufgewertet werden.

Mit den immer zahlreicheren Schnellverbindungen zwischen Chur und Bellinzona entstand eine attraktive Verbindung in den Süden, die von Touristen wie auch von der Bündner Bevölkerung immer mehr benutzt wird.

Saisonale Fernverbindungen: Palmexpress und Davos–Flüela–Zernez–Ofenpass–Stelvio

Der Kurdirektor Hans Peter Danuser von St. Moritz lancierte den Palmexpress – unter dem Slogan «von den Gletschern zu den Palmen» – zusammen mit seinen Berufskollegen aus Ascona und Zermatt. Diese zwei Tage dauernde Fahrt führte von St. Moritz–Chiavenna–Lugano–Ascona (Übernachtung) und weiter mit der Bahn durch das Centovalli nach Domodossola, dann wieder mit dem Postauto über den Simplonpass nach Brig, um wieder mit der Bahn zum Ziel in Zermatt zu gelangen. (Heute figurieren die Teilstrecken zwischen Lugano und Zermatt nicht mehr im Angebot.)

Schon in den Zwanzigerjahren konnte Stelvio mit dem Postauto erreicht werden.

Übersicht des Postautonetzes Stand 1992

Das öffentliche Verkehrsnetz in Graubünden hatte bis Stand 1992 eine Länge von 1900 km erreicht. Davon entfallen auf die Schiene 416 km und der grosse Rest auf das Strassennetz, wovon 1400 km vom Postautodienst betrieben. Das Postautonetzen bestand 1992 aus 98 Linien, welche verschiedenartige Erschliessungs- und Verkehrsaufgaben erfüllten: 4 Fernverbindungen mit Chur–Bellinzona, St. Moritz–Chiavenna, Zernez–Müstair–Mals–Meran und Scuol–Landeck; 3 Eilkurse mit Chur–Lenzerheide–Tiefencastel–Bivio–St. Moritz; Chur–Lenzerheide–Wiesen–Davos und Chur–Flims–Laax–(Falera); 72 regionale Verbindungen, auch bis in abgelegene Bergdörfer, und 23 touristische Verbindungen (Saisonlinien, Sportbusbetriebe).