

Die Rhätische Bahn - Eine Gebirgsbahn mit vielen Facetten

Von Peider Härtli, Mediensprecher

Eine schöne Geschichte

Der Entscheid der nationalen und internationalen Verkehrspolitik 1869/71 zu Gunsten der Gotthardbahn war ein herber Schlag für das klassische Passland im Südosten der Schweiz. Mit der Eröffnung dieser internationalen Eisenbahnlinie im Jahr 1882 verfiel der Gebirgskanton Graubünden in eine tiefe Depression: praktisch über Nacht versickerte eine bedeutende Wirtschaftsquelle. Der einst so blühende Warenaustausch über die Alpenpässe Julier, Septimer, Splügen und Bernhardin bedeutete seit dem Mittelalter Wohlstand und Verdienst für einen Grossteil der Bevölkerung. So mag es doch einigermassen erstaunen, dass ausgerechnet ein Holländer die trauernden Bündner aufrüttelte. Willem Jan Holsboer's (1834-93) Idee einer innerbündnerischen Bahn überzeugte. 1887 gelang ihm die Gründung, die Finanzierung und der Baubeginn der ersten Eisenbahnlinie in Graubünden, der «Schmalspurbahn Landquart – Davos», welche bereits 1889 (bis Klosters, ein Jahr später bis Davos) eröffnet wurde. Leider konnten nicht alle seine weiteren Bahn-Projektideen in Graubünden realisiert werden; er verstarb im Alter von nur 59 Jahren in Davos. Seinem Pioniergeist verdankt Graubünden jedoch die Verwirklichung einer leistungsfähigen Gebirgsbahn. Mit der Eröffnung der Arosabahn 1914 war dann für lange Zeit fertig lustig mit Bahnbauten in Graubünden. Genau genommen bis zum 19. November 1999, bis die 21 km lange Vereinalinie zwischen Klosters und dem Unterengadin den Betrieb aufnahm. Diese wintersichere Verbindung steht auch als Symbol für die heutige moderne und leistungsfähige Rhätische Bahn (RhB) in Graubünden.

Die touristische Erlebnisbahn

«Die Bündner ernähren sich von Touristen...». Dieses berühmte Zitat aus einem Aufsatz eines einheimischen Schülers entspricht – richtig verstanden – durchaus der Realität und kann 1:1 auch auf die Rhätische Bahn übertragen werden. Kein Wunder, stammen doch über 80 Prozent der Erträge aus diesem Segment. Eine grossartige Landschaft, die einzigartige Streckenführung und kreative Angebote auf den Schienen machen die Bündner Bahn zur speziellen Bahn, welche nicht nur bei Eisenbahnliebhabern sehr beliebt ist. Authentische Zugskompositionen aus dem Dampfzeitalter wie auch

Fahrzeuge aus den dreissiger Jahren fehlen ebenso wenig im Angebot wie modernste Panoramawagen in den weltberühmten Zügen «Bernina Express» und «Glacier Express». Zehn Millionen Fahrgäste geniessen jährlich die besondere Ambiance einer Bahnfahrt in und durch Graubünden.

Auf der UNESCO-Schiene – mit dem UNESCO Welterbe Pass

Am 7. Juli 2008 hat das Welterbekomitee der UNESCO in Quebec (Kanada) entschieden, die Albula- und die Berninastrecken der Rhätischen Bahn auf die Welterbeliste zu nehmen. «Die Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» ist damit nebst der Semmeringbahn in Österreich und die Darjeelingbahn in Indien weltweit erst die dritte Bahn, welche das begehrte Label tragen darf.

Die Bahnstrecken zwischen Thusis und St. Moritz (Albula) und St. Moritz und Tirano (IBernina) sind hervorragende und technisch innovative Beispiele für die Erschliessung der hochalpinen Landschaft und gehören zu den spektakulärsten Schmalspurbahnen der Welt. Zur aussergewöhnlichen Bedeutung der Albula und Berninastrecke gehört auch die sie umgebende Landschaft. Einerseits ist der direkte Bezug zum Bahnbau von einzigartiger Qualität, andererseits führt die Strecke durch eine überaus reiche Kulturlandschaft. Die Kunstbauten der Bahn bilden mit der besonderen Topographie eine Einheit.

Und die Rhätische Bahn ist bereit: Just nach dem positiven Entscheid sind bereits erste attraktive Angebote buchbar. Der RhB UNESCO Welterbe Pass garantiert innerhalb von vier Tagen zwei Tage freie Fahrt auf der Welterbe-Strecke Albula/Bernina und beinhaltet zusätzlich einen Reiseführer mit allen Informationen rund um das Welterbe. Mehr Auskünfte zu diesem und weiteren Angeboten gibt's auf www.rhb-unesco.ch, an jedem Bahnhof in der Schweiz oder beim RailService der Rhätischen Bahn (E-Mail: railservice@rhb.ch; Telefon 081 288 43 40).“

Bärenstarke Güterschlepperin

Als bärenstark erweist sich die Rhätische Bahn auch im Güterverkehr. Rund 700'000 Tonnen werden jährlich auf dem Bündner Bahnnetz verschoben. Damit erbringt sie indirekt auch eine grosse ökologische Leistung: Immerhin erspart sie den Bündnerinnen und Bündnern und ihren Gästen jährlich Immissionen von weit über 100'000 Lastwagenfahrten. Über Berg und Tal erreichen die Frachten ihr Ziel – pünktlich und sicher, Tag für Tag. Kombiniertes Güterverkehr heisst die Lösung für die Bündner Meterspurbahn. In modernen logistischen Zentren übernimmt die Rhätische Bahn die Container direkt von der SBB und übergibt sie in den Regionen dem Lastwagen für die

Feinverteilung. Die RhB konnte mit ihrem ausgeklügelten Transportkonzept bereits Grosskunden überzeugen: Die POST und COOP führen seit der Eröffnung der Vereinalinie in frühen Morgenextrazügen ihre Frachten von Chur und Landquart durch den Vereinatunnel direkt ins Engadin. Somit erreicht das frische Gemüse das Ladenregal noch vor Geschäftsöffnung und die Zeitung ist ebenfalls rechtzeitig im Engadin..

Vereina – eine Erfolgsgeschichte

Während frühere Tunnelprojekte wie der Furkabasistunnel oder der Centovallitunnel bei Locarno oder aktuell die Neat für negative Schlagzeilen sorgten und sorgen, kann die Vereinalinie als wahres Musterbauwerk bezüglich Planung, Bauausführung, Betriebskonzept, Bauzeit und –kosten bezeichnet werden. Nach 8½ Jahren Bauzeit konnte diese erste (!) Netzerweiterung der Rhätischen Bahn seit 85 Jahren (1914 wurde die Chur-Aroslinie als jüngste Bahnlinie in Graubünden eröffnet) am 19. November 1999 mit einem grossen Fest eröffnet werden - ein gutes halbes Jahr früher als geplant. Auch der Betrieb der Vereinalinie stösst bei der einheimischen Bevölkerung sowie bei den Feriengästen auf grosse Akzeptanz. Weit über 400'000 Autofahrer benützen jährlich diese schnelle und (winter-) sichere Verbindung zwischen Klosters und dem Engadin. Auch die Reisezüge durch den Vereina erfahren sehr starke Frequenzen dank der markant kürzeren Reisezeit; die Fahrzeit zwischen Zürich und dem Engadin (und umgekehrt) beispielsweise hat sich mit der Eröffnung der Vereinalinie praktisch halbiert.