

Medientext zur Geschichte und Entwicklung der Vereinalinie

Seit 1999 wintersicher vom Prättigau ins Engadin

20 Jahre Vereinalinie – eine Erfolgsgeschichte

Mit der Eröffnung des Vereinatunnels der Rhätischen Bahn (RhB) am 19. November 1999 erhielt Graubünden vor 20 Jahren eine kurze und wintersichere Verbindung vom Prättigau ins Unterengadin. Seither hat sich die Vereinalinie zu einer Erfolgsgeschichte entwickelt. Stetig steigende Frequenzen beim Autoverlad sowie die guten Auslastungen in den Reisezügen unterstreichen die grosse Beliebtheit dieser Verbindung bei Feriengästen und Einheimischen.

Bei der Planung des Vereinatunnels ging man von einem jährlichen Transportvolumen von rund 400'000 Fahrzeugen aus. Bereits 2006 wurde diese Grenze überschritten. Seither werden pro Jahr durchschnittlich 475'000 Fahrzeuge transportiert. Für 2019 zeichnet sich gar das Erreichen von 500'000 transportierten Fahrzeugen ab. Auch die Entwicklung bei den Reisezügen verlief sehr positiv. Beim Bau der Vereinalinie sah man den Hauptnutzen in der raschen und komfortablen Erschliessung des Unterengadins, Samnauns und Müsneterts. Heute ist, nebst diesen Effekten, die Vereinalinie die nicht mehr wegzudenkende zweite Verbindung ins Oberengadin. Die Anzahl Fahrgäste, welche heute über die Albula- und Vereinalinie ins Oberengadin gelangen, wäre nur über die Albulalinie kaum zu bewältigen. Und dank des Vereinatunnels kann in naher Zukunft der Halbstundentakt ins Oberengadin geschaffen werden.

Vereinatunnel läutete Modernisierung des Güterverkehrs ein

Für die Bündner Güterbahn bot die Eröffnung der Vereinalinie die Möglichkeit, das Unter- und Oberengadin durchgehend mit den gleichen Frühzügen zu bedienen. Gleichzeitig erfolgte der Wechsel zum kombinierten Verkehr. Mit dem wintersicheren und umweltschonenden Transport mittels Container und Wechselbehälter konnte der Marktanteil des Güterverkehrs an der Versorgung der Südtäler mit Lebensmitteln und der Post stetig erhöht werden.

Der lange Weg zum Projekt

Der Wunsch nach einer ganzjährigen Verkehrsverbindung zwischen Nordbünden und dem Unterengadin stand schon länger ganz oben auf der Wunschliste Graubündens. Der Flüelapass zwischen Davos und Susch als kürzeste Verbindung war bis 1971 im Winter jeweils gesperrt. Der Versuch, die Passstrasse im Winter offen zu halten, bedingte grossen Aufwand und sorgte für viel Gesprächsstoff. Als Alternative zur Offenhaltung des Passes kam der Ausbau des RhB-Netzes zur Sprache. Studien wurden in Auftrag gegeben, und 1981 unterbreitete die Kantonsregierung dem Bundesrat zwei Varianten. 1985 stimmte die Bündner Bevölkerung dem Projekt zu und 1986 wurde die Vereinalinie auf eidgenössischer Ebene abgesegnet. 1991 erfolgte der Spatenstich zur neuen Bahnlinie.

Die speditive Umsetzung des Projekts

Die erste Netzerweiterung der RhB seit 85 Jahren – 1914 wurde die Chur-Arosa-Linie als bislang jüngste Bahnlinie in Graubünden eröffnet – konnte nach 8 ½ Jahren Bauzeit am 19. November 1999 mit einem grossen Fest eröffnet und am 22. November in Betrieb genommen werden. Ein gutes Jahr früher als geplant. Sowohl die RhB als auch die Region Unterengadin/Val Müstair und Samnaun durften damit ein grosses Geschenk entgegennehmen. Ein Geschenk, welches von Bund sowie Kanton finanziert wurde. Die Bahnlinie mit Autoverlad rückte die abgelegene Region dem «Unterland» schlagartig näher: Ein Tagesausflug zum Besuch des Nationalparks oder zum Badeplausch nach Scuol wurde Realität.