

2.b.10 Die Bahn als wichtiger Einflussfaktor für die touristische Entwicklung

Schon vor ihrer Erschliessung mit der Albula- und der Berninabahn (1903/04 bzw. 1908/10) gab es in den durchfahrenen Talschaften touristische Aktivitäten, am intensivsten im Oberengadin. Die neuen Bahnverbindungen verbesserten die Erreichbarkeit dieser Gebiete massiv, was sich in einer deutlichen Steigerung der Gästezahlen niederschlug. Wie andernorts unterlag auch in Graubünden die Tourismusnachfrage in den vergangenen 100 Jahren starken Schwankungen. Den grössten volkswirtschaftlichen Nutzen brachte und bringt die Bahn dem Oberengadin. Verschiedene, insbesondere sportliche Grossveranstaltungen (z.B. Olympische Winterspiele, Engadin Skimarathon, Welt- und Europameisterschaften in diversen Disziplinen) wären ohne die Rhätische Bahn als Transportmittel nicht denkbar.

Bahnerschliessung als Motor für touristischen Aufschwung in Graubünden

Bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts war der Tourismus in Graubünden – den man damals überwiegend als «Fremdenverkehr» bezeichnete – volkswirtschaftlich von eher geringer Bedeutung. Er fokussierte sich einerseits auf den Transitverkehr über die Bündner Pässe, andererseits auf Bäderkuren, für die verschiedene Heilbäder die notwendige Infrastruktur bereitstellten. Im Einzugsgebiet Albula/Bernina gab es weitherum bekannte Bäder in Alvaneu, St. Moritz und Le Prese. Zur rasanten Entwicklung des Tourismus nach der Jahrhundertmitte trug zum einen die neue medizinische Erkenntnis über die Heilwirkung des Gebirgsklimas bei, zum andern der Aufschwung des Wintersports. Zuvor relativ bescheidene Bauerndörfer wie Davos, Arosa, St. Moritz und Pontresina entwickelten sich zu mondänen Destinationen, in denen sich die *Hautevolée* Europas ein Stelldichein gab. Die bahntechnische Erschliessung Graubündens geschah wesentlich vor diesem Hintergrund; die Ferienorte wie auch Natur und Landschaft sollten dem Touristen bequem zugänglich gemacht werden. Ohne Impulse (und Aussicht auf Gewinn!) durch den Tourismus wäre das

bündnerische Schmalspurnetz – wenn überhaupt – niemals in so kurzer Zeit entstanden, und sicher nicht in diesem Umfang. Die Beziehung Bahn – Tourismus ist allerdings eine wechselseitige. So ist unbestritten, dass sich der Tourismus in Graubünden nur deshalb so gut hatte entwickeln können, weil eben eine Bahnverbindung für eine rasche, sichere und günstige Erreichbarkeit der touristischen Destinationen sorgte. Mit der Bahnerschliessung rückten die grossen Bevölkerungszentren des In- und Auslandes und damit die Herkunftsorte der angestammten und potentiellen Gäste wesentlich «näher» an Graubünden heran. Bereits seit 1858 bestand die Möglichkeit, per Bahn nach Chur zu reisen. Mit dem bereits 1895 (also acht Jahre vor Inbetriebnahme der Albula-bahn!) kreierte Salonzug «Engadin Express» war die Kantonshauptstadt von London her innerst knapp 24 Stunden, von der französischen Hafenstadt Calais aus sogar in weniger als 20 Stunden erreichbar. Die Weiterfahrt von Chur nach St. Moritz allerdings war mit der Postkutsche unter 13 ½ Stunden nicht zu schaffen. Mit der Bahn verkürzte sich die Fahrzeit von Chur ins Engadin drastisch, auf unter vier Stunden. Touristisch interessante Zahlen sind für die Zeit

um die Jahrhundertwende für das hier betrachtete Einzugsgebiet Albula/Bernina leider nur in geringem Masse vorhanden; sie beruhen zudem auf uneinheitlichen Quellen. Von St. Moritz immerhin weiss man, dass die Hotels dort schon im Jahre 1900 4'000 Gastbetten aufwiesen; bei Vollbelegung überstieg die Besucherzahl jene der Einwohner, die damals 1'600 Personen umfasste, also bereits um das Zweieinhalbfache! Die Bahnverbindung brachte dann erneut einen

kräftigen Schub. Zehn Jahre nach Inbetriebnahme der Albulabahn waren in St. Moritz bereits 6'000 Gastbetten zu verzeichnen.

Tourismusindiziertes Bevölkerungswachstum

Ein Blick auf die Bevölkerungsentwicklung in dem durch die Albulabahn (1903/04) und die Berninabahn (1908/10) erschlossenen Gebiet zeigt folgendes Bild:

Gebiet	1888	1910	Index (1888 = 100)
Bahngemeinden Albulatal (Thusis, Sils i.D., Tiefencastel, Surava, Alvaneu, Filisur, Bergün/Bravuogn)	3'065	3'705	121
Bahngemeinden Engadin (Bever, Samedan, Celerina, St. Moritz, Pontresina)	2'510	6'390	255
Bahngemeinden Val Poschiavo (Poschiavo, Brusio)	4'107	4'996	122
Übriger Kanton Graubünden	85'128	101'978	120

Verglichen mit der Entwicklung in den übrigen Teilen des Kantons verzeichneten die Gebiete Albula und Val Poschiavo im betrachteten Zeitraum nur einen leicht überdurchschnittlichen Bevölkerungszuwachs; die Bevölkerung in den bahntechnisch nunmehr von Norden und Süden erschlossenen Engadiner Gemeinden hingegen stieg in jenen Jahren rund ums Doppelte an. Natürlich fragt es sich, ob die Bevölkerungsentwicklung in den verschiedenen Gebieten direkt und exklusiv mit der Eisenbahnerschliessung in Zusammenhang gebracht werden darf; hätten die an die Bahn angeschlossenen Engadiner Gemeinden nicht auch aus anderen Gründen derart überproportional wachsen können? Auch wenn

dies nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden kann, so sprechen doch gewisse Indizien dafür, dass eben doch die Tatsache, ob eine Gemeinde Anschluss an die Eisenbahn hatte oder nicht, hinsichtlich deren Prosperität eine wesentliche Rolle spielte: So verzeichneten etwa die zwei unmittelbar an St. Moritz angrenzenden, aber bahntechnisch nicht erschlossenen Gemeinden Sils i.E. und Silvaplana zwischen 1888 und 1910 zwar ebenfalls einen Bevölkerungszuwachs, doch war dieser mit einem Index von 122 nur halb so hoch wie jener in den Obengadiner Bahngemeinden.

Steigende Bahnfrequenzen bei wachsendem Tourismus

Für die Zeit unmittelbar nach Eröffnung der Albulabahn (1903/04) ist in den Verkehrsleistungen der Rhätischen Bahn ein kräftiger Schub zu verzeichnen:

Kennzahl	1902	1907	Index (1902=100)
Beförderte Personen	576'000	1'149'000	199
Personenkilometer	10'460'000	27'302'000	261
Beförderte Güter (t)	126'600	220'000	174
Güterkilometer	3'931'000	9'084'000	231

Angesichts der relativ tiefen Bevölkerungszahl in den von der Rhätischen Bahn zu jener Zeit bedienten Talschaften (1910: ca. 62'000 Personen) ist der touristische Effekt, den die Eröffnung der Albulastrecke bewirkte, sowohl für die neu erschlossenen Regionen als namentlich auch für die Rhätische Bahn offensichtlich.

Bei der Berninabahn sind die Leistungskennzahlen in den Geschäftsberichten leider weniger differenziert ausgeführt. Erkennbar ist immerhin, dass im ersten vollen Betriebsjahr nach der 1910 erfolgten Eröffnung der durchgehenden Strecke St. Moritz – Tirano 333'000 Personen und 18'600 t Güter befördert wurden. Angesichts der geringen Bevölkerungszahl im Val Poschiavo (rund 5'000 Einwohner im Jahre 1910) vermögen diese Zahlen sehr zu beeindrucken; sie zeigen deutlich die wechselseitige Beziehung von Bahn und Tourismus auf. Die gegenseitige Abhängigkeit lässt sich auch mit Blick auf wirtschaftlich schwierigere Zeiten, sozusagen «negativ» nachweisen: In den Vorkriegsjahren 1912 und 1913 bewegten sich die Transportmengen der Berninabahn in den Grössenordnungen von 1911, 1915 hingegen sackte die Zahl der beförderten Personen auf gerade noch knapp 75'000 und jene der transportierten Güter auf 12'800 t zusammen.

Die enorme Abhängigkeit des Tourismus von wirtschaftlichen und politischen Gegebenheiten zeigt sich auch bei der Entwicklung der Logiernächte in St. Moritz:

1900:	125'000
1910:	372'000
1915:	119'000
1920:	211'000

Tourismusedwicklung in den Regionen Albulatal, Oberengadin und Puschlav

Weder die Albulata- noch die Berninabahn führen bei ihrer Eröffnung in touristisches Niemandsland. Für 1905 ist in den vom Bahnbau betroffenen Tälern folgendes Angebot an Hotels, Kurbetrieben und Pensionen verzeichnet worden:

	Anzahl Betriebe	Anzahl Gastbetten
Albulatal (Thusis, Sils i.D., Tiefencastel, Alvaneu, Filisur, Bergün/Bravuogn)	22	880
Engadin (Bever, Samedan, Celerina, St. Moritz, Pontresina)	76	6799
Puschlav (Poschiavo, Brusio)	14	318



Die Bahn ist der «touristische Lebensnerv» des Albulatals. Zukünftig sollen noch mehr Nostalgiefahrten mit dampfbetriebenen Zügen durchgeführt werden.
P. Donatsch



Der im Winter gesperrte Strassenabschnitt zwischen Preda und Bergün/Bravuogn wird als Schlittelbahn genutzt. Die Züge der Rhätischen Bahn sorgen für den Transport an den Ausgangspunkt.
A. Badrutt

Im *Albulatal* ist der frühe Tourismus vor allem mit dem Bad Alvaneu verbunden, das nach der Mitte des 19. Jahrhunderts seine Blütezeit erlebte. Der Badebetrieb musste 1962 wegen Unrentabilität eingestellt werden, wurde aber in jüngster Zeit mit dem Bau eines neuen Thermal-/Hallenbades (mit angrenzendem Golfplatz) wieder belebt. Betten in Hotelbetrieben werden in der ganzen Gemeinde Alvaneu aber bislang nur in Alvaneu Dorf angeboten.

Für Gewerbe und Tourismus der Gemeinde Bergün/Bravuogn war der Bau der Albulalinie Bedrohung und Chance zugleich. Der florierende Verkehr mit der Pferdepost – im Jahr 1900 beförderte diese immerhin über 22'000 Reisende – fiel weg, ebenso die Übernachtungen jener Gäste, die zwecks «Akklimatisation» im Hinblick auf das noch einmal 400 m höher gelegene Engadin oder einfach zur Erholung von den Reisestrazen einen Zwischenhalt in Bergün/Bravuogn einschalteten. Viele angestammte Arbeitsplätze gingen dadurch verloren. Die von der Bahn gewährleistete bessere Erreichbarkeit führte in Bergün/Bravuogn letztlich aber eben doch wieder zu einer Ankurbelung des Tourismus – wenn diese auch nur allmählich vonstatten ging und auch vor harten Rückschlägen nicht gefeit war, wie die temporäre Schliessung von gleich drei bedeutenden Hotels in jüngster Zeit zu verdeutlichen vermag. Der Tourismus Bergüns/Bravuogns ist heute vornehmlich auf das Segment Familienferien ausgerichtet, der Anteil von Logiernächten in der Parahotellerie gemessen am kantonalen Durchschnitt von 51 % mit über 80 % denn auch entsprechend hoch.

Im Winter bleibt die Strasse über den Albulapass ab Preda wegen der hohen Räumungskosten und der latenten Lawinengefahr für den Strassenverkehr geschlossen. Mit der Inbetriebnahme der Albulabahn eröffneten sich hier neue

Nutzungsmöglichkeiten. Ab 1904 wurde der Strassenabschnitt Bergün/Bravuogn – Preda im Winterhalbjahr zur Ausübung des Bobsports benutzt; nach dem zweiten Weltkrieg wurde daraus eine auch breiten Bevölkerungskreisen zugängliche Schlittelbahn. Daneben ermöglichen seit 1973 die Anlagen der Sportbahnen Bergün sowie eine Reihe anderer Angebote den Wintersportgästen ein breites Betätigungsfeld.

Zur Alimentierung der 6 km langen Schlittelbahn Preda – Bergün/Bravuogn waren und sind die Bergtransporte der Rhätischen Bahn unentbehrlich. Überhaupt wurde die Bahn in jüngster Zeit als eigentlicher «touristischer Lebensnerv» nicht nur Bergüns/Bravuogns, sondern der ganzen Region erkannt. So stehen seit 1999 besondere bahnahe Aktivitäten und Angebote im Mittelpunkt des Marketingkonzeptes für das gesamte Albulatal (vgl. Kap. 5.h); zu nennen sind etwa der Bahnlehrpfad Preda – Bergün/Bravuogn – Filisur, das projektierte Bahnmuseum in Bergün/Bravuogn, die eindrückliche Modelleisenbahnanlage im Bergüner Ortsmuseum oder die geplanten Nostalgiefahrten mit dampfbetriebenen Zügen Richtung Davos.

Das *Engadin* zählt vor allem wegen St. Moritz und Pontresina zu den weltweit bekanntesten Feriendestinationen. Viele Pioniertaten des Tourismus gingen denn auch von dieser Gegend aus. So wurde in St. Moritz schon sehr früh, im Jahre 1864, ein «Fremdenverkehrs- und Sommer-Verschönerungsverein» ins Leben gerufen. Auf Initiative des berühmten Hoteliers Johannes Badrutt erstrahlte 1879 landesweit erstmals elektrisches Licht in (s)einem Hotel. Und auch die erste elektrische Strassenbahn der Schweiz verkehrte nicht in einer städtischen Agglomeration, sondern verband seit 1892 die beiden Ortsteile St. Moritz Bad und St. Moritz Dorf.

Das bereits im 19. Jahrhundert durch seine Viel-



St. Moritz > Sportliche Grossanlässe wie etwa die Weltmeisterschaften im alpinen Skisport 2003 prägten und prägen den Tourismuskalender des Engadins.
P. Blarer



Silvaplana > Über 70 % der rund 12'000 – 13'000 Teilnehmenden des alljährlich stattfindenden *Engadin Skimarathon* nutzen den öffentlichen Verkehr.
A. Mettler



Bergün/Bravuogn > Der Glacier Express verbindet St. Moritz mit dem im Kanton Wallis gelegenen Ferienort Zermatt und wird jährlich von 250'000 Reisenden frequentiert.
A. Badrutt

fältigkeit bestechende Freizeitangebot im Engadin (vgl. Kap. 2.b.9) wurde laufend erneuert, erweitert und den wechselnden Bedürfnissen einer internationalen Gästeschar angepasst. Besonders erkannte man hier schon früh das Potential des in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufkommenden Wintersports, was sich etwa im Bau diverser Bergbahnen ausdrückte. Schon 1907 wurde die Bahn auf Muottas Muragl errichtet, 1913 jene von St. Moritz nach Chantarella (bis Corviglia weitergeführt 1927), später kamen hinzu: Pontresina – Alp Languard (1945), Corviglia – Piz Nair (1955), Bernina – Diavolezza (1956) und Celerina – Saluver (1958). Im Umkreis der jeweiligen Bergbahnstationen entstanden viele Skilifte; diese wurden in jüngster Zeit vielfach durch bodenunabhängige, bequeme und witterungsgeschützte Sesselbahnen ersetzt und ergänzt.

Diverse sportliche Grossanlässe prägten und prägen den Tourismuskalender des Engadins; zu nennen wären etwa die Olympischen Winterspiele von 1928 und 1948, der seit 1969 stattfindende Engadin Skimarathon, periodisch wiederkehrende Europa- und Weltmeisterschaften im Bobsport, mehrfache Weltmeisterschaften im alpinen und nordischen Skisport, Weltcuprennen usw. Daneben haben sich aber vermehrt auch kulturelle Grossereignisse etablieren können. In aller Regel verursachen diese Veranstaltungen Teilnehmer- und Zuschauertransporte in einem Umfang, der ohne das Verkehrsmittel Bahn kaum zu bewältigen wäre. Das bestehende Strassennetz ist in seinen Kapazitäten beschränkt und seinem Ausbau stehen neben finanziellen Problemen zunehmend auch ökologische und letztlich touristische Interessen entgegen. Beim Engadin Skimarathon – so haben jüngste Studien ergeben – nutzen über 70% der rund 12'000 – 13'000 Teilnehmenden den öffentlichen Verkehr.

Die Bahn ist aber weit mehr als nur ein zum Grosstransport geeignetes Verkehrsmittel. Sie bietet den Tages- und Feriengästen die Möglichkeit, ihre Hin- und Rückreise attraktiver zu gestalten. Der Anteil der Bahn am gesamten Verkehr ins Oberengadin ist mit gegen 30% vergleichsweise sehr hoch. Darüber hinaus lassen sich vom Engadin her andere (Tourismus-) Orte und Regionen per Bahn erkunden. Besondere Bedeutung kommt dabei dem «Glacier Express» der Rhätischen Bahn zu. Dieser seit 1930 regelmässig zwischen St. Moritz und Zermatt (Kanton Wallis) verkehrende Zug wird jährlich von über 250'000 Reisenden frequentiert.

Wie im Albulatal und im Engadin gehen auch im *Val Poschiavo* die Anfänge des Tourismus auf die Mitte des 19. Jahrhunderts und auf das Badewesen zurück: 1857 wurde in Le Prese ein Hotel mit Schwefelbad in Betrieb genommen (heute Hotel Le Prese). Die im Jahre 1866 erfolgte Eröffnung des Hotels Ospizio Bernina auf der Passhöhe des Berninapasses allerdings stand unter anderen Vorzeichen; das Val Poschiavo – früher oft das «verlorene Tal» genannt – wurde mehr und mehr von im Engadin weilenden Gästen «entdeckt». Bereits 1903 entstand die «Pro Poschiavo» (1958 dann auch die «Pro Brusio») mit dem Ziel, das Gastgewerbe und die Vermarktung der Naturschönheiten im Tal zu fördern; die Organisation besteht heute unter dem Namen «Ente turistico Valposchiavo» fort.

Gerade die Inbetriebnahme der Berninabahn, die in einzelnen Schritten zwischen 1908 und 1910 erfolgte, vermochte die touristische Attraktivität des Puschlavs markant zu erhöhen. Die Linienführung der Bahn war ja auch unter Berücksichtigung touristischer Aspekte, d. h. im Hinblick auf die spektakuläre Inszenierung der Naturschauspiele konzipiert worden (vgl. Kap. 2.a.3). Im Einklang mit den diversen Hochs und Tiefs



Der Tourismus im Val Poschiavo wird massgeblich durch den «Bernina Express» der Rhätischen Bahn alimentiert.
P. Donatsch / Rhätische Bahn



Tirano > Der italienische Grenzort Tirano markiert den Endpunkt des «Bernina Express».
P. Donatsch / Rhätische Bahn

der nationalen und internationalen Wirtschaftsentwicklung entstand im Val Poschiavo nach und nach ein ansehnlicher, allerdings vornehmlich auf den Sommer ausgerichteter Tourismus. Die Zahl der Hotellogiernächte ist seit 1947 um mehr als das Fünffache gestiegen und beläuft sich gegenwärtig auf rund 57'000. Den Gast erwartet ein südliches Ambiente in einer der abwechslungsreichsten Landschaften der Schweiz sowie eine Vielzahl bedeutender kulturhistorischer Zeugnisse.

Massgeblich alimentiert wird der Puschlaver Tourismus durch den «Bernina Express» der Rhätischen Bahn. Diese seit 1973 bestehende Direktverbindung zwischen der Bündner Kantonshauptstadt Chur und dem italienischen Grenzort Tirano verzeichnet heute jährliche Frequenzen von über 200'000 Personen.

Touristische Auswirkungen der bahntechnischen Erschliessung Tiranos

Die Eisenbahn von Sondrio nach Tirano wurde 1902 eröffnet. Sechs Jahre später fuhr erstmals ein Zug der Berninabahn, aus dem schweizerischen Graubünden in Tirano ein. Der Bau der Bahnlinien beflügelten die Wirtschaft, aber auch die junge Tourismusindustrie.

Tirano entwickelte sich zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt für den Tourismus in Richtung der Gebirgspässe Stelvio und Bernina. In der Stadt wurden eine Gesellschaft für Schwertransport und zwei grosse Busunternehmen zur Beförderung von Touristen gegründet. Bereits 1905 gab es auf der Strasse zwischen Tirano und Bormio einen Busbetrieb.

Die Eisenbahn begünstigte den Bau von zwei bedeutenden Hotels in Tirano: das Hotel Merizzi und das Grandhotel Tirano (das erst zu Beginn der 1980er seinen Betrieb einstellte), beide lie-

gen in Bahnhofsnähe. Das Grandhotel war ganzjährig geöffnet, hier war auch der Bahnhof der Postbusse nach Bormio, S. Caterina, Livigno, Stelvio, Trafoi Merano und Aprica-Ponte di Legno-Tonale. Beide Hotels hatten das Ambiente und die Eleganz des frühen Elite-Tourismus, ein Typus, wie er um die Jahrhundertwende in den lombardischen Alpen weit verbreitet war. Durch Bahn und Strasse waren diese noblen Hotels mit den Kurorten und Kliniken in der Schweiz und in Italien verbunden. Zu diesem Beziehungsgeflecht gehörten die Hotels von Bellagio, Cadenabbia und Tramezzo am Comersee sowie die Luftkurorte Bormio und S. Caterina und die Anschlussmöglichkeiten nach St. Moritz aber auch zu den weiter entfernten Orten wie Meran und Nizza. Tatsächlich bot Tirano den Touristen bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Möglichkeit, auf demselben Bahnsteig direkt vom Zug aus Nizza in jenen nach St. Moritz umzusteigen.