

NZZ-Artikel: **„Als wäre der Tunnel immer da gewesen“**
Eine Zwischenbilanz am Vereinatunnel

Im Beitrag der Neuen Zürcher Zeitung vom 3.2.2001 zieht Werner Catrina eine erste Zwischenbilanz am Vereinatunnel. Trotz Aufschwung in der Region Unterengadin hat der Strassenverkehr in dieser Region abgenommen und trotz Autozug hat der Anteil der Gäste, die per Bahn anreisen von 6 % vor Eröffnung des Tunnels auf heute 30 % zugenommen.

Quelle: NZZ, Nr. 28 / 3./4. Februar 2001

Als wäre der Tunnel immer da gewesen

Eine Zwischenbilanz am Vereinatunnel

Seit dem 19. November 1999 ist der Vereina-Eisenbahntunnel vom Prättigau ins Unterengadin geöffnet. Weit entfernt scheint die Zeit, wo das Unterengadin aus der Perspektive des Mittellandes am Ende der Welt lag. Eine erste Zwischenbilanz nach Jahresfrist.

«Wir können uns kaum mehr vorstellen, wie es vor der Eröffnung des Tunnels war», erklärt Jon Domenic Parolini, der Gemeindepräsident von Scuol. Auffallendes Zeichen der neuen Ära: Ab 11.15 Uhr wimmelt es auf der Strasse vom Bahnhof Scuol hinunter ins Dorf plötzlich von Menschen. Der Zug aus Landquart ist angekommen, oft voll besetzt mit Menschen, die Zürich um 8.10 Uhr mit den SBB verliessen. «Aqualino» heisst das neue, durch den Vereinatunnel erst ermöglichte, touristische Produkt, dem ein durchschlagender Erfolg beschieden ist. Der «Badezug» bringt Tagestouristen aus dem Unterland ins Hochtal, die meist in einem der zahlreichen Restaurants speisen und anschliessend im Thermalbad Bogn Engiadina Wellness auf hohem Niveau erleben. Auf dem Spaziergang über den Stradun, die Hauptgeschäftsstrasse des Unterengadiner Hauptortes, kaufen die Gäste vielleicht noch eine Engadiner Spezialität, bevor sie um 16.45 Uhr wieder in die RhB steigen. Genau dann, wenn im Winter die Skifahrer von den Hängen des Motta Naluns ins Dorf strömen und das Bad stürmen. Die täglich rund 150 «Aqualino»-Touristen helfen, vorhandene Infrastrukturen besser zu nutzen, und beleben damit die Wirtschaft des Unterengadins.

Verebte Kontroverse

Was früher schlicht unvorstellbar war, macht der am 19. November 1999 von Verkehrsminister Moritz Leuenberger eröffnete Vereinatunnel möglich. Das 1983 der Öffentlichkeit vorgestellte Projekt eines Eisenbahntunnels mit rollender Strasse von Klosters im Prättigau nach Sgaglia ins Unterengadin löste in Graubünden eine breite Debatte aus. Ein wintersicherer Ausbau der Flüelapassstrasse mit einem 9 Kilometer langen Scheiteltunnel für 300 Millionen Franken war die Alternative zum 19043 Meter langen, 800 Millionen Franken teuren Schmalspurtunnel. Nachdem sich der Bündner Grosse Rat mit wuchtigem Mehr hinter das Eisenbahnprojekt gestellt hatte, stimmte das Bündnervolk 1985 dem Tunnelvor-

haben mit 23 441 Ja gegen 17 048 Nein zu. Davos, dem ein wintersicherer Flüela mehr gebracht hätte, und Klosters am Nordausgang des geplanten Tunnels verwarfen hingegen das Vereina-Projekt. Von den 12 Unterengadiner Gemeinden lehnte die Hälfte meist deutlich ab, Scuol stimmte mit grosser Mehrheit zu. Das Val Müstair schmetterte die Vorlage deutlich ab. Die heftigen Diskussionen um den Tunnel sind längst verebte, ja ein Jahr und drei Monate nach der Eröffnung fällt es schwer, eine wirklich negative Stimme zum Vereina aufzuspielen.

Rückenwind für den Tourismus

«Der Vereinatunnel hat uns enorm geholfen», gesteht denn auch Martin Nydegger, Geschäftsführer der Scuol Tourismus AG, die neuerdings in einer Allianz fast alle Gemeinden des Unterengadins versammelt. Man habe jedoch auch die Hausaufgaben gemacht, betont der junge Tourismusfachmann, und auf die Eröffnung des Tunnels hin eine breite Angebotspalette vorbereitet.

So lancierte Scuol Tourismus in Zusammenarbeit mit den SBB und der RhB das Ferienbillet: Gäste, die im Unterengadin übernachten, erhalten mit der Bestätigung des Logis gratis ein Bahnbillet zugestellt, ob sie nun in Genf oder Horgen wohnen und nur eine Nacht oder drei Wochen in der Region bleiben. Die Aktion «Tal» bringt Zehntausende von zusätzlichen Gästen, wird durch die beteiligten Hoteliers – ungefähr die Hälfte aller Beherbergungsbetriebe macht mit – und Anbieter von Ferienwohnungen sowie den Tourismusverband finanziert und dauert vorläufig noch bis zum Oktober 2001. Wie Umfragen ergeben haben, ist die Ferienregion mit ihren Kulturschätzen, den prachtvollen Ski- und Wandergebieten am Saume des Nationalparks selbst im Inland erst wenig bekannt. Die rätoromanisch geprägte Region wolle nicht die Masse, sondern strebe Qualitätstourismus an, betonen sowohl Martin Nydegger wie auch Philipp Gunzinger, Direktor des Scuoler Thermalbades Bogn Engiadina. Dies signalisiert auch die neue Werbe-

kampagne, die Weite und Ruhe ausstrahlt. Über zwei Drittel der Gäste kommen aus der Schweiz, 26 Prozent aus Deutschland, doch vermehrt werden Japaner gesichtet, welche der längste Schmal-spurtunnel der Welt ins Unterengadin lockte.

Viel mehr Logiernächte

In Scuol können die Gäste aus zwanzig Hotels und einigen einfacheren Unterkünften auswählen, in der ganzen Region sind es sechzig Häuser. Kleinere Familienbetriebe dominieren, und die grosse Mehrheit verzeichnet seit der Eröffnung zweistellige Zuwachsraten. Das Viersternhotel Belvedere etwa, das nach einem Konkurs vor zwei Jahren in neue Hände übergang, konnte die Übernachtungszahlen gar vervierfachen und brilliert jetzt mit einer Jahresauslastung von 80 Prozent. «Der Vereina brachte einen Riesenaufschwung», erklärt Direktor und Inhaber Kurt Baumgartner. Auch die Renovation des Hauses und ein neues Betriebskonzept haben zum hervorragenden Resultat beigetragen. Die Gäste blieben eher weniger lang als früher, erklärt Baumgartner, doch es sei heute leichter, entstandene Lücken zu füllen. Hotels, die beim Ferienbillett mitmachen, verzeichnen markant höhere Zuwachsraten als Häuser, die diesen Service nicht bieten. Die Zunahme der Übernachtenden im ersten Jahr nach der Tunnelöffnung beträgt gegen 20 Prozent. Im Hotel Bellaval beim Bahnhof Scuol hat man seit der Eröffnung des Vereina trotz deutlich besserer Auslastung weniger Parkplatzprobleme, weil die Mehrzahl der Gäste heute mit der Bahn anreist. Mit der Eröffnung des Vereinatunnels verwischten sich im Übrigen die Saisongrenzen, manche Hotels stellten gar auf Ganzjahresbetrieb um.

Serviertöchter aus Tirol

Trotz dem frischen Wind ist das Verständnis für den Tourismus im Unterengadin, verglichen mit andern Schweizer Ferienregionen, nicht sehr ausgeprägt. Die meisten Serviceangestellten, Receptionisten und Köche stammen von anderswo, viele kommen aus dem Ausland. Traditionell arbeiten hier manche Serviertöchter aus dem nahen Tirol. Auffallend viele Exponenten im Gastgewerbe und im Tourismusmarketing tragen keine Engadiner Namen. Das ist indes kein Unglück, denn bekanntlich sind auch manche Engadiner in aller Welt tätig. Die viel beschworene Integration, inklusive Erlernen des rätoromanischen Idioms, bleibt unter diesen Umständen freilich oft nicht mehr als ein Lippenbekenntnis. Dem Vereinatunnel aber kann diese Problematik

nicht angelastet werden.

Ein Autozug rollt nach 19-minütiger Fahrt aus dem Nordportal des Tunnels bei Klosters. RhB-Mitarbeiter Heinz Fehr dirigiert die ersten der 60 geladenen Autos in Richtung Strasse. Zügig rollen die Wagen hinaus, und schon entsteht ein Stau auf der Prättigauerstrasse, denn von Davos her bewegt sich eine stockende Kolonne Richtung Klosters. «Wenn Familie Schweizer von Basel nach Klosters fährt, ihr Auto 19 Kilometer weit subventioniert nach Lavin transportieren lässt und ihre Ferien mit dem Auto im Unterengadin verbringt, hat das mit öffentlichem Verkehr wenig zu tun», sagt der prominente Querdenker Rico Falett, Lehrer in Sent und im Sommer Nationalparkwächter. Das Komitee Für einen vernünftigen Vereina forderte seinerzeit eine kleinere Kapazität der rollenden Strasse mit Verlademöglichkeiten bereits in Landquart und Zernez – ohne Erfolg. Bis die Autos beim Tunnel sind, müssen sie zuerst durchs enge Prättigau mit den Flaschenhälsen Saas und Klosters fahren.

Verpasste Chancen?

«Verpasste Chancen» ist ein angriffiges Brevier betitelt, das Rico Falett kurz nach der Eröffnung des Tunnels herausgegeben hat. Der engagierte Umweltschützer war und ist nicht gegen den Vereinadurchstich, aber er ist mehr denn je überzeugt, dass man zu wenig für die Umwelt getan hat. Die Zufahrtsstrassen im Prättigau und im Unterengadin werden jetzt für Hunderte von Millionen Franken ausgebaut und die längst fälligen Umfahrungen von Klosters und Saas realisiert.

Nicht nur Rico Falett stört es, dass Einheimische wie auch Übernachtungsgäste in Hotels und Ferienwohnungen für den Autotransport einen Rabatt von 30 Prozent auf den offiziellen Tarif von 40 Franken pro Passage erhalten. Dieses Privileg für Unterengadiner Automobilisten sei eine Provokation für alle Schweizer, die mit ihren Steuergeldern den Vereinatunnel zu 85 Prozent mitfinanziert hätten, findet Falett. «Wir fördern ganz klar den Bahnverkehr», kontert Patrick Müller, bei Scuol Tourismus zuständig für die Bahnprogramme. «Unser Ziel ist es, möglichst viele Gäste mit dem Zug hierher zu bringen.»

Der Vereinatunnel hat dem Bahnhof Scuol eine enorm erhöhte Frequenz und eine Umsatzsteigerung von 60 Prozent gebracht; denn die Einheimischen haben das Bahnfahren entdeckt. Doch das Dilemma bleibt: Die Rhätische Bahn ist auf möglichst hohe Einnahmen aus der rollenden Strasse angewiesen, auf deren Konto etwa ein Drittel der Investitionen am Vereina gehen.

Silberstreifen nach Stagnation

Das Gewerbe in Scuol und in den meisten andern Unterengadiner Gemeinden verzeichnete in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre eine wirtschaftliche Flaute. Die grossen Projekte, der Vereinatunnel, das Thermalbad Bogn Engiadina und ein Elektrizitätswerk, waren gebaut, wegen der Rezession im Lande stagnierte aber der Tourismus. Die Steuereinnahmen der Gemeinde Scuol, 1995 noch knapp 10 Millionen, sackten 1999 auf 7 Millionen Franken ab. Trotz dem Vereina-Aufschwung budgetiert man das Steueraufkommen für das laufende Jahr vorsichtig, wie Gemeindepräsident Parolini sagt. Die Gemeinde setzt klar auf Konsolidierung der Gemeindefinanzen und Schuldenabbau – und da hilft der Vereinatunnel längerfristig. Schon lange habe man nicht mehr so viele Baucontainer vor den Hotels in Scuol gesehen wie in letzter Zeit, freut sich Parolini. Denn manche Hotelbesitzer nutzen den erhöhten Cash-flow für Renovationen. Der von manchen befürchtete Zweitwohnungsboom sei bis jetzt jedoch nicht eingetroffen, hält der Gemeindepräsident fest. Beim Gang durch Scuol fallen freilich immer wieder Schilder mit «Wohnung zu verkaufen» ins Auge. Die Handänderungen seien im letzten Jahr um 15 Prozent gestiegen, sagt man in der Chasa comünala von Scuol.

360 000 Autos ...

Die Ortsplanung wird gegenwärtig überarbeitet, eines der Ziele ist es, auch den Einheimischen erschwingliches Bauland bereitzustellen. Einzelne Gemeinden haben den Ausländeranteil für den Erwerb von Immobilien jedoch stark heraufgesetzt. Skeptiker wie Rico Falett warnen vor einer schleichenden Erhöhung der Immobilienpreise durch immer mehr Zweitwohnungen. Die Zeche würden die Normalverdiener zahlen. Der Blick ins Oberengadin stimmt da tatsächlich nicht unbedingt optimistisch. – Die Flüelapassstrasse ist geschlossen, am Julier haben Lawinen die Strasse verschüttet, der Vereina erweist sich im Januar 2001 für ein ganzes Tal als Lebenslinie. 180 Autos transportiert die Rhätische Bahn pro Stunde in jeder Richtung, während der Saison schleust man immer wieder Extrazüge durch den Tunnel. In den ersten zwölf Betriebsmonaten verzeichnete die Rhätische Bahn ab Landquart mehr als eine Viertelmillion Fahrgäste in Richtung Scuol. Die Bahn steigerte seit der Eröffnung des Tunnels ihre Frequenzen in Richtung Engadin um 30 Prozent. Bis Mitte Januar 2001 sind in bei-

den Richtungen 360 000 Autos durch den Vereina transportiert worden. Im vergangenen Juli wählten durchschnittlich 725 Autofahrer pro Tag den Tunnel. Bei geschlossenem Flüelapass waren es im Januar durchschnittlich 1060 Fahrzeuge pro Tag, an Spitzentagen lag die Frequenz gar dreimal höher. Gegen 5000 Lastwagen haben den Tunnel bis heute durchquert. Dank einer Vereinbarung zwischen der RhB und dem Transportgewerbe stieg die Zahl der Durchfahrten stark an. Auf die publizierten Tarife von 240 bis 300 Franken pro Passage werden freilich hohe Rabatte gewährt.

Rechtzeitig mit der Eröffnung der Vereinalinie erstellte die RhB in Landquart auch ein Güterumschlagszentrum. Zudem wurden in den letzten Jahren namhafte Investitionen in die Technologie des kombinierten Güterverkehrs Schiene/Strasse getätigt, die namentlich Grossunternehmen wie Coop und die Post nutzen.

... und dennoch weniger Strassenverkehr

Auch die grössten Optimisten hätten nicht zu prognostizieren gewagt, dass der Autoverkehr im Prättigau und im Unterengadin nach der Eröffnung des Tunnels abnehmen würde. Wie Verkehrszählungen jedoch ergaben, nahm der Strassenverkehr vom Dezember bis März 1999/2000, verglichen mit der entsprechenden Zeitspanne des Vorjahres, in Küblis um minime 0,5 Prozent und in Klosters um 2,5 Prozent ab. Im Unterengadin reduzierte sich die Zahl der Autos im Schnitt um 2,5 Prozent. Erstaunlicherweise sanken die Frequenzen sogar auf dem Julier um 5 Prozent.

«Diese Zahlen stehen im Widerspruch zur Behauptung der Kritiker», erklärt Peider Härtli, Pressesprecher der RhB, «die Vereinalinie beschere der Region Unterengadin - Val Müstair in Wahrheit weniger Gäste und mehr Strassenverkehr.» Vor Eröffnung des Vereina kamen ganze 6 Prozent der Gäste mit der Bahn ins Unterengadin, jetzt sind es 30. «Ich bin zum Bahnfahrer geworden», sagt Philipp Gunzinger. «Früher setzte ich mich ins Auto und fuhr über den Flüela, wenn ich nach Chur oder Zürich reisen wollte.» Wie die Zahlen belegen, ist der Direktor des Bades mit diesem Gesinnungswandel nicht allein. Der markant gesteigerte Verkauf von Halbtaxabonnements und Streckenkarten in der Region dokumentiert den Umsteigeeffekt: Der Bahnhof Scuol erzielte im ersten Jahr nach Vereina eine Umsatzsteigerung von über 60 Prozent. Der Tunnel habe zwei Ausgänge, einen nach Süden und einen nach Norden, erklärt aller-

dings die Inhaberin eines Uhrengeschäftes schulterzuckend. Heute würden viel mehr Unterengadiner durch den Vereina nach Chur oder noch weiter zum Einkaufen fahren. Sie jedenfalls spüre in ihrem Geschäft keine Umsatzsteigerung – im

Gegenteil.

Werner Catrina