

Zeitschrift: Cratschla : Informationen aus dem Schweizerischen Nationalpark
Herausgeber: Eidgenössische Nationalparkkommission
Band: - (2009)
Heft: 2

Artikel: Vernetzt! Lebensräume und Wissen vernetzen : der Nationalpark und die Val Müstair im öV-Netz
Autor: Besier, Stephan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-418802>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Nationalpark und die Val Müstair im öV-Netz

Heute weisen der Schweizerische Nationalpark (SNP) und die Val Müstair eine hervorragende Einbindung in ein internationales Netz des öffentlichen Verkehrs (öV) auf. Wie selbstverständlich reist man mit der Rhätischen Bahn (RhB) durch den Vereinatunnel ins Unterengadin, steigt in Zernez in das Postauto und fährt über den Ofenpass und durch die Val Müstair nach Mals, wo man mit der Vinschgerbahn weiter ins Südtirol fahren kann. Alles im konsequenten Taktverkehr und mit schlanken Anschlüssen. Doch das war nicht immer so!

Stephan Besier

Lange Zeit waren Unterengadin und mehr noch die Val Müstair abgelegene und fast vergessene Randgebiete. Bern war eine echte Tagesreise entfernt. Es könnte aber gerade diese Randlage gewesen sein, die diese Bergregion bisher vor unangenehmen Eingriffen verschont und diese einmalige Natur- und Kulturlandschaft erhalten hat. Um die Entwicklung des öV-Systems besser nachvollziehen zu können, bietet es sich an, einmal den aktuellen Fahrplan mit einigen älteren Ausgaben zu vergleichen.

Von der Randregion zum Naherholungsraum?

Heute benötigt man von Zürich nur noch 3 Stunden bis in die Nationalparkregion: Fährt man mit dem IC um 7.37 Uhr ab, so ist man gegen 10.36 in Il Fuorn im Herz des SNP. Noch 1992 musste man allein für die Strecke bis Zernez fast 4,5 Stunden einplanen. Der Vereinatunnel existierte noch nicht: Die Fahrt führte über die Albulabahn und in Samedan war Umsteigen erforderlich. Vor 25 Jahren gab es zwar eine Abfahrt in Zürich um 7.07, allerdings war man damals erst um 12.55 in Il Fuorn. Grund: Die Anschlüsse in Zernez waren ungünstig, denn im Jahr 1984 verkehrten nur 4–5 Kurspaare – auch im Sommer. Einen Taktverkehr gab es (noch) nicht. So kann man sich heute über den Stundentakt im Sommer/Herbst und den konsequenten Zweistundentakt im Winter mit guten Anschlüssen umso mehr freuen. Es wird deutlich, wie sich die Erreichbarkeit der Region aus Norden – insbesondere durch den Vereinatunnel – verbessert hat. Heute ist ein Tagesausflug von Zürich in den Nationalpark sehr gut machbar. Ein Zeichen dafür, wie sich die Schweiz, aber auch die Region Unterengadin mit dem neuen Verkehrssystem verändert, denn die Nationalparkregion wird damit schon fast zu einem Naherholungsraum von Zürich.

Der Ofenpass als Brücke in die Südalpen

Aber auch in der «anderen» Richtung, nach dem Südtirol, sind die Verbesserungen im öV deutlich spürbar. In Müstair konnte man vor 20 Jahren lediglich 1–2-mal am Tag in einen Bus der SAD umsteigen, um über



Eine besondere Reise: Blick aus dem fahrenden Postauto bei Il Fuorn

Foto: S. Besier

Foto: S. Besier



Mustergültige Umsteigelösung von Bus und Bahn am selben Perron in Mals

die Grenze zu fahren. Verfügte man über viel Sitzfleisch, konnte man dann anschliessend in fast zweistündiger Busfahrt weiter nach Meran schauen. Die Bahnlinie im Vinschgau, mit ihren zuletzt drei Zugsparen, wurde zu der Zeit als nicht lebensfähiger «dürerer Ast» von den italienischen Staatsbahnen stillgelegt. Einen regelrechten Quantensprung gab es jedoch ab Mai 2005 mit der Wiederinbetriebnahme der Vinschgerbahn. Als Ergebnis eines Interreg-III-Projekts der EU zur Koordination von Bus und Bahn im Rätischen Dreieck fuhr das Postauto aus dem Münstertal weiter als internationale Linie ins Südtirol. In Mals ist direktes Umsteigen in den Regional-Express möglich, der mit neuen Triebwagen aus dem Thurgau flott in 70 Minuten nach Meran fährt. Seither steigen die Fahrgastzahlen sowohl beim Postauto als auch bei der Vinschgerbahn quasi jeden Sommer. Heute ist man von Zürich aus schneller via Vereina-Ofenpass in Meran, als mit der Bahnverbindung über Arlberg und Brenner. Beide Urlaubsregionen, Vinschgau und Val Müstair, können dabei von den guten Verbindungen profitieren, denn die beiden Täler ergänzen sich in vieler Hinsicht hervorragend. Spannend ist etwa eine Radtour vom Ofenpass nach Meran und nicht zuletzt ist nun auch ein Ausflug aus dem Vinschgau in den Schweizerischen Nationalpark problemlos möglich.

Neue Taktik mit Schweizer Takt auch im Südtirol

Es ist sehr interessant zu sehen, wie sich die schweizerische Planungsphilosophie im öV, der Integrale Taktfahrplan mit Stundentakt und koordinierten Anschlüssen, vom Knoten Zürich ausgehend über Zernez und den Ofenpass langsam aber sicher das ganze Südtirol erobert hat. Nach dem enormen Erfolg der neuen Vinschgerbahn hat die Autonome Provinz Südtirol als Verantwortliche für den öV im Südtirol das Projekt «SüdtirolTakt» ins Leben gerufen. Dieser «kleine Bruder» der Bahn 2000 sieht die Umsetzung eines Integralen Taktfahrplans im ganzen Südtirol vor. Regionsweise werden nun Bus und Bahn vertaktet und die Umsteigebeziehungen aufeinander abgestimmt.

Die Postautolinie am Ofenpass als sanfter Alpentransit

Durch all diese Massnahmen wurde aus der lokalen Buslinie in ein abgelegenes Bergtal mit der Zeit eine überregionale Verbindungslinie mit internationalem Charakter zwischen «Bahn2000» und «SüdtirolTakt», die sich auch nach 4 Jahren Betrieb steigender Beliebtheit erfreut. Raumplanerisch wurde aus der Randlage der Nationalparkregion, die im öV besonders spürbar war, eine «sanfte» Durchgangslinie, die gut zu den Schutzgütern passt. Und schlussendlich können auch Regionen und Menschen im Herzen Europas zusammenwachsen. Nicht zuletzt: Die Busfahrt durch den Nationalpark und die Val Müstair ist sicher eine der interessantesten Möglichkeiten die Alpen zu durchqueren. ☾



Bei jeder Reise wieder faszinierendes Abenteuer: Das enge Stadttor zur malerischen Altstadt von Glurns ist für jeden Chauffeur eine Herausforderung. Hier bei einer der ersten Fahrten nach der Linienverlängerung ins Südtirol.

Stephan Besier, Dipl. Ing.
StadtBahnGestaltung
Gemeindestrasse 17, 8032 Zürich