

Vereinabahn (StN)

Beigesteuert von joschma
Samstag, 28. Juli 2007

Am 19. November 1999 konnte das Netz der Rhätischen Bahn erstmals seit 1914 um ca. 22 Kilometer verlängert werden. An diesem Tag nahm der 19,1 km lange Vereinatunnel seinen offiziellen Betrieb auf und verbindet seitdem wintersicher das Prättigau mit dem Unterengadin. Die RhB bezeichnet die gesamte Strecke Landquart-Klosters-Vereina Sagliains-Scuol als Vereinalinie. Im folgenden wird lediglich der Abschnitt Klosters-Saglians beschrieben, die anderen Teilstrecken sind bei der Landquart-Davos-Bahn erwähnt.

Erste konkrete Pläne für den Bau der Verbindung existieren bereits seit den 70er Jahren. 1984 wurde beschlossen, den Ausbau der Strasse über den Flüela zugunsten eines Bahntunnels mit Autoverlad nicht weiter zu verfolgen. Dieser Entscheid des Grossen Rates des Kantons Graubünden wurde 1985 durch eine Volksabstimmung mit deutlicher Mehrheit der Bevölkerung befürwortet. Nach der Genehmigung der Planvorlagen durch das Bundesamt für Verkehr im Jahre 1988 dauerte es aufgrund juristischer Auseinandersetzungen über Planvorlage und Rodungsbewilligungen noch drei Jahre, bis am 18. April 1991 der erste Spatenstich erfolgte.

Das Projekt besteht aus mehreren Teilen:

Umbauten am bereits bestehenden Teilstück der Landquart-Davos-Bahn

Kreuzungsstation Fuchsenwinkel

Mit dieser Doppelspurstrecke wird es möglich, dass auf der einspurigen Strecke im Prättigau gleichzeitig die Züge der Davoser Linie und der Vereina-Linie verkehren können.

Bahnhof Klosters

Zugleitstelle für die Vereina-Linie Klosters-Sagliains sowie für die Linie Malans-Davos Wolfgang. Der Bahnhof Klosters wird zum wichtigen Eisenbahnknotenpunkt und musste entsprechend ausgebaut werden.

Landquartbrücke

Die neue doppelspurige Brücke über den Fluss Landquart ist bereits seit 1993 in Betrieb. Die 6.200 t schwere Stahlbetonbrücke wurde 10 Meter flussaufwärts während des normalen Bahnbetriebs erstellt, und in einer spektakulären Aktion an ihren jetzigen Standort verschoben.

Neubauten zwischen Klosters und Unterengadin

Zugwaldtunnel

Kurz nach der Brücke über die Landquart zweigt die Vereina-Linie in den 2.172 m langen Zugwaldtunnel ab, der mit 40 ‰ Steigung zum Autoverladebahnhof Selfranga führt. Der Zugwaldtunnel ist seit 1995 für die Vereina-Baustelle in Betrieb.

Autoverladebahnhof Selfranga

Kein Personenbahnhof. Direkte Zufahrt von der Kantonsstrasse Klosters-Davos. Ab 2005 erfolgt der Strassenanschluss direkt vom 4,5 km langen Gotschna-Strassentunnel der Umfahrung Klosters

Vereinatunnel

Kernstück der Vereinalinie ist der 19.042 m lange Vereinatunnel. Er gilt als weltweit längster Eisenbahntunnel einer Meterspurbahn.

Der Tunnel steigt von Selfranga mit 14,8 ‰; bis zu Kulminationspunkt auf 1.463 m ü.M. an und fällt dann mit 4,8 ‰; gegen Sglaains. Grundsätzlich ist der Tunnel einspurig konzipiert. In den Portalbereichen ist er jedoch mit jeweils 2 km langen Doppelspurstrecken sowie in Tunnelmitte mit einer 2 km langen Kreuzungsstation ausgerüstet. Vor dem Südportal zweigt der 277 m lange Verbindungstunnel Sasslatsch II zur Engadinerlinie in Richtung St. Moritz ab.

Bahnhofanlage Sglaains

Autoverladebahnhof mit direkter Zufahrt von der Kantonsstrasse. Umsteigebahnhof für Fahrgäste der Personenzüge Richtung Zernez-(Val Müstair)-Pontresina (Oberengadin). Aufgeschüttet aus dem Ausbruchmaterial des Vereinatunnels.

Baumassnahmen

Als erste Massnahme wurde die Landquart-Brücke in Klosters durch einen zweigleisigen Neubau ersetzt. Dieser ermöglichte es, den Zugwaldtunnel ohne Störung des Regelverkehrs Klosters-Davos zu bauen. Die zweite Baumassnahme war der Zugwaldtunnel. Dieser verbindet mit 2,1 km Länge den Bahnhof Klosters mit dem Autoverladebahnhof Selfranga. Da die Portalbereiche aus Lockergestein bestehen, wurden diese mit dem sogenannten Jetting-Verfahren vorangetrieben. Nach 300 m wurde eine Kaverne ausgebrochen, in der die Tunnelbohrmaschine für den weiteren Vortrieb zusammengebaut wurde. Der Durchschlag des Zugwaldtunnels fand im November 1994 statt. Nach seinem Ausbau konnte auch die Baustelle Vereina Nord auf der Schiene erreicht werden.

Der Bau des Vereinatunnels wurde von zwei Baustellen vorangetrieben: Im Norden von Selfranga, im Süden von Sglaains, gelegen zwischen den Gemeinden Susch und Lavin. Auf beiden Seiten wurden die 2 km doppel- bzw. dreispurigen Portalbereiche bergmännisch vorangetrieben. Auf der Nordbaustelle kam ab Tunnelmeter 2.123 die Bohrmaschine zum Einsatz, die bereits im Zugwaldtunnel verwendet wurde. Von Süden wurde die ganze Strecke weiterhin mit den klassischen Methoden erstellt. Am 26. März 1997 konnte der Durchschlag bei Tunnelmeter 7.376 gefeiert werden, rund sechs Monate vor dem geplanten Zeitpunkt.

Nach dem Durchschlag wurde in Tunnelmitte eine 2 km lange Mittelstation ausgebrochen, die für Zugkreuzungen im ansonsten einspurigen Tunnel benutzt wird. Der technische Ausbau erfolgt in rascher Zeit, am 10. Dezember 1998 wurden die Gleise aus beiden Richtungen miteinander verbunden.

Nachdem Ausbau wurden umfangreiche Versuche mit den neuen Autozügen vorgenommen. Diese dauerten bis zum 15. November 1999. Am 19. November fand dann abschliessend der offizielle Eröffnungsakt durch Vertreter von Bahn und Politik statt. In Anwesenheit von Bundesrat Moritz Leuenberger verschweisste der Oberingenieur und Projektleiter der Rhätischen Bahn, Willy Altermatt, symbolisch den letzten Schienenstoss. Anschliessend wurde die Fahrt durch den Tunnel freigegeben.

Nach der offiziellen Eröffnung gab es für die Bevölkerung am 20. und 21. November die Gelegenheit, den Tunnel

kennezulernen und ihn zu durchqueren. Dazu wurden die Autozüge mit Sitzbänken ausgestattet. In der Tunnelmitte konnten die Besucher eine eindrucksvolle Video- und Lasershow verfolgen. Am Montag, dem 22.11.1999 wurde um 5:45 Uhr der fahrplanmässige Verkehr aufgenommen.