

Albulatunnel – RhB befürwortet Neubau

(RhB – 6. April 2010) Der 107 Jahre alte Albulatunnel muss integral erneuert werden. Die Zustandserfassung im Jahr 2006 hat ergeben, dass sich mehr als die Hälfte der 5865 Meter langen Tunnelröhre in schlechtem Zustand befindet und saniert werden muss. Im Rahmen des Schlüsselprojekts Albulatunnel wurden die Varianten «Neubau» sowie «Instandsetzung» detailliert untersucht. Unter Berücksichtigung aller massgebenden Kriterien der beiden Vorprojekte, befürworten die Geschäftsleitung und der Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn (RhB) einen Neubau des Albulatunnels. In der nächsten Phase werden Bund und Kanton den Variantenentscheid prüfen. Auch die zentrale Frage der Zusatzfinanzierung ist zu klären. Die Kosten für einen Neubau des Albulatunnels werden auf rund 260 Millionen Franken (inkl. Teuerung) geschätzt.

Neubau oder Instandsetzung?

Mit dieser Frage hat sich die Geschäftsleitung der Rhätischen Bahn intensiv auseinander gesetzt. Die 2007 in Auftrag gegebene Konzeptstudie hat aufgezeigt, welche Varianten für eine integrale Erneuerung des Albulatunnels möglich sind. Auf Grund dieser Resultate hat der Verwaltungsrat der RhB entschieden, dass eine Neubau- und eine Instandsetzungsvariante detailliert in zwei Vorprojekten zu untersuchen sind. Im Speziellen wurden dabei anschliessend folgende Kriterien beurteilt: Kosten, Sicherheit, Bautechnik, Termine, Betrieb und Umwelt. Die Instandsetzungsvariante schnitt in Bezug auf «Kosten» knapp und in Bezug auf «Umwelt» klar besser als die Neubauvariante ab. Die Neubauvariante hingegen ist in den übrigen vier Kategorien deutlich besser beurteilt worden. Dies führte dazu, dass die Neubauvariante insgesamt entschieden besser bewertet wurde. Die Berücksichtigung aller Kriterien führte

zum Schluss, dass aus Sicht RhB eindeutig die Neubauvariante weiter verfolgt werden sollte. Insbesondere folgende Argumente haben den Variantenentscheid beeinflusst:

- Der Kostenunterschied zur Instandstellungsvariante ist wesentlich tiefer als noch in der Konzeptstudie vermutet. Neubau: 260 Millionen Franken, Instandsetzung: 240 Millionen Franken (inkl. Teuerung).
- Unter langfristiger Betrachtung (100 Jahre) liegen die Kosten sogar tiefer als bei der Instandsetzung.
- Die Sicherheit ist während der Bauphase und insbesondere in der Betriebsphase mit einem separaten Sicherheitstunnel deutlich höher. Der Trend nach genereller Sicherheit ist künftig zunehmend.
- Bei der Neubauvariante gibt es kaum betriebliche Einschränkungen und vor allem gibt es auch keine Einschränkungen für die Bautätigkeit.
- Auf einen kurzfristigen Bahnersatz infolge baulicher Probleme oder Störungen während des Baus kann vollständig verzichtet werden.
- Die Akzeptanz und das Verständnis für eine über 10-jährige Behinderung des Bahnbetriebs ist in der Bevölkerung und bei den Feriengästen sehr gering und würde sich negativ auf das Image der RhB und allenfalls auch auf die Erträge aus dem Reiseverkehr auswirken

Denkmalpflege und Umweltverträglichkeit

Die Verträglichkeit einer integralen Erneuerung des Albulatunnels mit dem UNESCO Welterbestatus wurde auch innerhalb des Fachausschusses Bahn des Vereins «UNESCO Welterbe Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» anfangs März 2010 eingehend analysiert. Eine Instandsetzung wird aus denkmalpflegerischer Sicht bevorzugt und benötigt keine weiteren Abklärungen. Allerdings ist auch die Variante Neubau aus Sicht des Fachausschusses möglich, benötigt jedoch zusätzlich ein Gutachten der eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD). Somit sind auch aus denkmalpflegerischer Sicht beide Varianten umsetzbar.

Finanzierung ist nicht gesichert

Die Notwendigkeit der integralen Erneuerung des 107 Jahre alten Albulatunnels ist unbestritten und dringlich. Auch die Option einer späteren Realisierung der Erneuerungsarbeiten wurde geprüft. Dies würde aber zu unverhältnismässig hohen Zusatzkosten führen, welche betriebswirtschaftlich kaum verantwortbar wären. Ebenso unbestritten ist, dass die Höhe der Investitionen den Rahmen der jährlichen Zahlungstranchen für den «ordentlichen Substanzerhalt» bei weitem sprengt. Mit den heute zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ist die RhB gerade mal in der Lage, den heutigen Bedarf an Substanzerhalt sicherzustellen. An einen nachhaltigen Abbau des ebenfalls dringend erforderlichen Nachholbedarfes im Bereich Substanzerhalt ist aber damit noch nicht zu denken. Damit dieser Nachholbedarf nicht noch weiter anwächst und für die nächste Generation zu einem unlösbaren Problem wird, muss die Finanzierung des neuen Tunnels über zusätzliche Mittel für die Substanzerhaltung sicher gestellt werden.

Ob Neubau oder Instandsetzung: Für eine längerfristige sichere Verbindung durch den Albulatunnel muss somit mit dem Bund und dem Kanton nach zusätzlichen Mitteln gesucht werden. Die notwendigen zusätzlichen Jahrestanchen während 7 Jahren betragen je nach Variante 35 bis 40 Millionen Franken, d.h. rund 25% mehr als derzeit «ordentlich» pro Jahr von Bund und Kanton zugesichert sind. Entsprechende Gespräche sind derzeit im Gange. Sie gestalten sich jedoch auf Grund der Sparmassnahmen vom Bund sowie der unklaren Finanzaussichten der öffentlichen Hand sehr anspruchsvoll.

Baubeginn 2014

Bei optimalem Verlauf der nächsten Schritte und bei Annahme einer Frist des Plangenehmigungsverfahrens von zwei Jahren, kann mit einem Baubeginn frühestens ab 2014 gerechnet werden. Es wird mit einer Bauzeit von 6 ½ Jahren (Neubau) gerechnet.

Der Albulatunnel - die Fakten

Der Albulatunnel befindet sich auf der Linie Chur – Thusis – St. Moritz und verbindet die Stationen Preda und Spinas. Der 1903 in Betrieb genommene Meterspurtunnel liegt durchschnittlich auf 1'800 m. ü. M. und hat eine Länge von 5'865 m. Im Jahre 2008 wurde der Tunnel als wesentliches Element der Albulabahn unter dem Titel „Rhätische Bahn in der Landschaft Albula / Bernina“ zum UNESCO-Welterbe erklärt.

Die Linie Chur – Thusis – St. Moritz ist die ertragsreichste Strecke im Personen- und Güterverkehr der Rhätischen Bahn. Mit den zahlreichen spektakulären Kunstbauten ist diese Linie auch für den Glacier- und für den Bernina Express sehr wichtig. Zusammen mit dem Vereinatunnel bildet der Albulatunnel eine ganzjährige, sichere Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden. Dies zeigt sich noch ausgeprägter, wenn Pässe wie der Albula, der Flüela oder Julier witterungsbedingt geschlossen sind.

Bauliche Einschränkungen oder Unterbrüche, und vor allem wenn sie über einen längeren Zeitraum andauern, wirken sich damit sehr direkt auf die Erträge im Personen- und Güterverkehr aus. Die Umfahrungsmöglichkeiten via Vereina sind nur sehr beschränkt möglich, da dieses Trasse heute ebenfalls bereits sehr stark belegt ist.

Aus Marktsicht wird die Neubauvariante favorisiert. Die Auswirkungen einer Instandsetzung hätten nachhaltig markante Auswirkungen auf die Ertragssicherung und sicher auch auf das Image der RhB.

Auskunftspersonen:

Für ergänzende Auskünfte stehen Erwin Rutishauser, Vorsitzender der Geschäftsleitung, und Christian Florin, Leiter Infrastruktur, zur Verfügung. Sie können über die Unternehmenskommunikation der RhB (Tel. 081 288 63 66 oder Tel. 079 405 98 07) kontaktiert werden.