



## Informationen zum Weg

Die historischen Bauwerke auf dem Bahnabschnitts der Albulastrecke zwischen Preda und Bergün sind spektakulär. Sie können auf einem beeindruckenden Wanderweg durch den Parc Ela, dem grössten Naturpark der Schweiz, erwandert werden. Zehn ausführliche und bebilderte Tafeln informieren über bauliche und geschichtliche Aspekte dieses Musterbeispiels für die Erschliessung einer hochalpinen Landschaft.

Man erreicht den Beginn des Bahn-erlebniswegs ab der Station Preda. Zweieinhalb Stunden dauert die Wanderung und führt auf teilweise schmalen Bergpfaden gemächlich bergab bis zur Station Bergün, wo sich auch das Bahnmuseum befindet.

Ein zweitägiger Ausflug mit Übernachtung im Hotel Kurhaus Bergün bietet sich an. Es wurde 1909 gebaut und ist weitgehend im Original belassen. Zwar hatte Bergün mit der Eröffnung der Bahn seine Funktion als Zwischenstation aus dem Zeitalter der Postkutschen verloren. Doch kulinarische und architektonische Eindrücke rechtfertigen heute allemal eine Rastzeit.



# Albulastrecke

Bahnerlebnisweg  
von Preda nach Bergün (GR)



## Albulastrecke – Brücken und Tunnels

**Die Albulastrecke der Rhätischen Bahn ist atemberaubend. Sie ist seit 110 Jahren im Dienst und seit 2008 Unesco-Welterbe. Insbesondere der Abschnitt zwischen Preda und Bergün fasziniert mit seiner Linienführung inklusive Tunnels und Brücken.**

Die Albulalinie bildet zusammen mit der Berninalinie die Kernzone des Welterbes. 1903 eröffnet, wurde sie als klassische Gebirgsbahn für Dampfbetrieb konstruiert. Zwischen Bergün und Preda – mit 1789 m ü.M. die höchste Haltestelle der Albulabahn – steht der bahntechnisch anspruchsvollste Abschnitt. Die beiden Orte trennen zwar nur 6,5 km Luftlinie, doch die Höhendifferenz ist mit 417 m beträchtlich. Damit die Dampfloks trotzdem möglichst hohe Geschwindigkeiten erreichen konnten, durfte die Steigung nicht zu hoch und der Kurvenradius nicht zu klein sein. Der Oberingenieur Robert Moser bediente sich einer Erfindung des Schweizer Ingenieurs Achilles Thommen, die bis dahin nur bei der Brenner-Bahnlinie und der Gotthardbahn umgesetzt wurde: Mit drei Spiraltunneln, zwei Kehrtunneln und neun grösseren Viadukten verdoppelte er die Linienführung auf 12 km und begrenzte so die maximale Steigung von 35 ‰. Auf einer ver-schnörkelten Spirallinie winden sich die Züge nun bergab- und bergaufwärts.

Bei der Planung achtete Moser nicht nur auf eine begrenzte Steigung, sondern er legte die Linie auch so, dass sie möglichst wenigen Gefahren ausgesetzt war. Insbesondere im oberen Albulatal zwischen Bergün und Naz musste er die Strecke vor Lawinen und Stein-schlag sichern. Dazu wurden mehrere Galerien und Lawinerverbauungen errichtet. Alleine am Piz Muot wurden 11 km Trockenmauern erstellt. Hinzu kamen Metall-/Holzverbauungen, eine Galerie, ein Tunnel und eine grossflächige Auf-forstung. Dieser Lawinenschutz war bei seiner Errichtung die grösste Lawinerverbauung der Schweiz, und er erfüllt nach mehr als hundert Jahren Betrieb auch heute noch seinen Zweck.

Gleich nach der Station Preda liegt das Nord-portal des Albulatunnels. Der Tunnel ist 5864.5m lang, schnurgerade angelegt und unterquert die Wasserscheide zwischen Rhein und Donau einige Kilometer westlich des Albulapasses. Mit einem Kulminationspunkt von 1820 m ü.M ist er – nach dem Frukascheiteltunnel – der zweithöchste Alpendurchstich der Schweiz. Das Lichtraumprofil des Tunnels mit halbkreisförmigem Gewölbe ist 5 m hoch und 4.5 m breit.

Die Erstellung des Tunnels bereitete ausserge-wöhnlich grosse Probleme. Lärm, einbrechen-des 6 °C kaltes Wasser, Dunkelheit, damals noch nicht existierende Schutzausrüstung und

Staub sorgten tief im Tunnel für heute unvor-stellbare Arbeitsbedingungen. Ausserdem hatte Oberbauleiter Friedrich Hennings mit bautech-nischen, terminlichen und unternehmerischen Schwierigkeiten zu kämpfen: Wassereintrüche, ein Gewölbeeinsturz, ein Einbruchrichter bis 25 m hoch an die Erdoberfläche, eine un-berechenbare Geologie, 16 Todesfälle, der Ausfall des Bauunternehmens, die abgelegenen Baustellen, der horrende Zeitdruck, die Termin-verzögerungen und ein unverrückbarer Öff-nerungstermin. Trotz dieser widrigen Umstände erfolgte der Durchschlag der beiden Richt-stollen mitten im Berg rechtzeitig und die Sohle des ausgebrochenen Südstollens fiel mit der Decke des Nordstollens zusammen.

In den letzten Jahren setzte die Rhätische Bahn viele Brücken instand. So wurden unter anderem 1997 das Soliser Viadukt, 2009 das Landwasserviadukt und das Albula-III-Viadukt instandgesetzt. Die Ingenieure planten die Massnahmen so, dass für den Betrachter, ab-gesehen von einer Aufhellung, am Bauwerk keine Anpassung zu erkennen ist. Weil die Al-bulastrecke Teil des Unesco-Weltkulturerbes ist, waren keine Veränderungen am Land-schaftsbild zugelassen.

Seit geraumer Zeit entspricht nun auch der Albulatunnel nicht mehr den gegenwärtig gültigen Anforderungen. Aus betrieblichen

Gründen entschied man sich deshalb für einen Neubau parallel zum vorhandenen Tunnel. Der Neubau sei zwar 20 Mio. Fr. teurer als die Instandsetzung des alten Tunnels, doch er sei sicherer und bezüglich Betrieb, Terminplanung und Bautechnik vorteilhaft. Vor allem liesse sich der Zugbetrieb während der Bauarbeiten durchgehend aufrechterhalten und man könne den alten Tunnel als Rettungsstollen verwenden. Diesen Punkten gegenüber steht allerdings der gewichtige Nachteil der erheblich höheren Umweltbelastung, die infolge des Ausbruch-materials entsteht.

Es wird mit einer Bauzeit von sechseinhalb Jahren gerechnet, und die Inbetriebnahme soll 2020 erfolgen. Es wird eine hoffentlich weniger aufregende und abenteuerliche Bauzeit sein als jene aus den Jahren 1899 bis 1903.

Der Neubau ist mit dem Welterbe-Status der Albulalinie vereinbar, da der alte Tunnel erhalten bleibt und der Neubau bis auf die Tunnelportale im Berg nicht sichtbar ist. Ausserdem soll der alte Tunnel nach Abschluss seiner Instandsetzung als Sicherheitsstollen dienen. Immerhin bleibt er so – zwar nicht in seiner ursprünglich zugewiesenen Funktion, aber dennoch mit reduzierter Aufgabe – als Zeitzeuge eines historischen Alpendurchstichs erhalten.

