

Medienmitteilung**Chur, 18. November 2024**

25 Jahre Vereina: Der Tunnel ist nicht mehr wegzudenken

Seit Eröffnung des Vereinatunnels der Rhätischen Bahn (RhB) am 19. November 1999 hat sich die Vereinalinie zu einer Erfolgsgeschichte entwickelt. Stetig steigende Frequenzen beim Autoverlad sowie die gute Auslastung der Reisezüge unterstreichen die Beliebtheit der wintersicheren Verbindung vom Prättigau ins Unterengadin, von welcher auch der Güterverkehr profitiert. In den 25 Jahren seines Bestehens wurden beim Vereinatunnel zahlreiche Investitionen in die Sicherheit, die Infrastruktur und das Rollmaterial getätigt. Und auch in Zukunft stehen weitere Verbesserungen an.

Bei der Projektierung des Vereinatunnels gingen die Planer von einem jährlichen Transportvolumen von rund 400'000 Fahrzeugen aus. Bereits 2006 wurde diese Grenze überschritten. Im Rekordjahr 2023 waren es 535'000 Fahrzeuge. Neben Motorrädern und Personenwagen werden auch immer mehr Anhänger, Kleinbusse, Wohnwagen, Autobusse und Lastwagen transportiert. An Spitzentagen werden bis zu 5'000 Fahrzeuge verladen. Die Entwicklung bei den Reisezügen verlief ebenfalls sehr positiv. Die Vereinalinie hat sich vom ursprünglichen Hauptnutzen – die rasche und komfortable Erschliessung von Unterengadin, Samnaun und Münstertal – auch zur unverzichtbaren zweiten Verbindung ins Oberengadin gemausert. Die Anzahl Fahrgäste, welche heute über die Albula- und Vereinalinie ins Oberengadin gelangen, wäre nur über die Albulalinie kaum mehr zu bewältigen. Und dank der Vereinalinie konnte der Halbstundentakt ins Oberengadin realisiert werden.

Auch der Bündner Schienengüterverkehr profitiert

Der Vereinatunnel ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen für den Güterverkehr in Graubünden und hat die Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene bedeutend vorangetrieben. Mit der Eröffnung des Tunnels konnte die Bündner Güterbahn Frühzüge im gesamten Engadin anbieten und dadurch eine wintersichere Verbindung ins Unter- und ins Oberengadin sicherstellen. Ausserdem hat sich der Vereinatunnel als essenzieller Pfeiler im Störungsmanagement, wie beispielsweise im Falle eines Unterbruchs auf der Albulalinie, erwiesen. Dank des anhaltenden Trends zum kombinierten Verkehr hat die Bündner Güterbahn ihren Marktanteil bei der Versorgung der Südtäler mit Lebensmitteln, Stückgut und Post weiter gesteigert. Diese positive Entwicklung hält an. Der Vereinatunnel leistet einen wichtigen Beitrag an eine starke und dynamische Zukunft des Schienengüterverkehrs in Graubünden.

Kundennutzen und Sicherheit im Fokus

Seit Inbetriebnahme werden am Vereina kontinuierlich Verbesserungen umgesetzt und Investitionen getätigt. In Klosters Selfranga und in Sagliains sorgen Optimierungen der Stauräume für eine bessere Bewältigung von Rückstausituationen auf die Kantonsstrasse an Spitzentagen. 2017 investierte die RhB in ein neues Kundeninformationssystem, das den Kunden in Echtzeit im Wartebereich und auf der Webseite (www.rhb.ch/vereina) Auskunft über die aktuellen Verlade- und Wartezeiten gibt. Eine wichtige Verbesserung konnte beim Mobilfunkempfang erreicht werden: Neue Anlagen ermöglichen einen hochwertigen 4G- und DAB+-Empfang im Tunnel. Zur Erhöhung der Sicherheit wurden 2017 an beiden Verladeorten Thermoportale installiert. Sämtliche zu verladende Fahrzeuge werden mit einer Wärme- kamera gescannt. Damit soll verhindert werden, dass Fahrzeuge mit grosser Wärmestrahlung oder Überhitzung in den Tunnel gelangen. Um im Störungs- oder gar Krisenfall besser reagieren zu können, wurden neue Rettungs- und Löschzüge beschafft, welche von den örtlichen Feuerwehren betrieben werden.

Massnahmen für mehr Stabilität beim Verladebetrieb

Mit der Verschiebung des Umsteigebahnhofs Sagliains in Richtung Lavin wurde der Personenverkehr und der Autoverlad besser getrennt, was zur Stabilität des Verladebetriebs beigetragen hat. Zur Optimierung des Verladebetriebs wurde zudem die Verladerampe in Sagliains verlängert. Dies ermöglicht mit dem zukünftigen Rollmaterial den gleichzeitigen Verlad und Entlad von Lastwagen und Personenwagen. Damit wird zukünftig ein Verschieben des Zuges für die Abfertigung der Lastwagen unnötig, womit wertvolle Zeit und Stabilität gewonnen wird.

Bessere Beschleunigung und neues Rollmaterial

Seit der Eröffnung des Vereinatunnels sind die Autozüge auf einer Seite mit einer Lokomotive und auf der anderen Seite mit einem Steuerwagen ausgerüstet. Dabei kommen ausschliesslich Lokomotiven des Typs Ge 4/4 III (BoBo III) zum Einsatz. In den nächsten Jahren modernisiert die RhB alle 13 Ge 4/4 III, damit in Zukunft auf beiden Seiten des Autozuges eine Lokomotive eingereiht werden kann (Push-Pull). Damit kann die Beschleunigung des gesamten Zuges erhöht werden, vor allem bei schlechten Schienenverhältnissen. Auch werden aktuell neue Auffahrwagen für Lastwagen beschafft, welche den gleichzeitigen Verlad und Entlad von Lastwagen und Personenwagen ermöglichen und damit die Fahrplanstabilität erhöhen.

Tunnelsicherheit – Deckenstromschiene statt Fahrleitung

Derzeit wird an der Tunneldecke eine Deckenstromschiene befestigt. Das System bietet erhöhte Sicherheit, insbesondere aufgrund der massiven Bauweise. Um den Zugverkehr nicht zu stören, werden diese Arbeiten in den Nachtzugspausen ausgeführt. Diese Arbeiten werden bis im November 2025 abgeschlossen sein.

Tunnelsicherheit – Neue Brandlüftung

Als wichtigstes Element zur Erhöhung der Sicherheit im Vereinatunnel ist langfristig geplant, eine Längslüftung mit einem verschliessbaren Tor in der Tunnelmitte zu installieren. Im Brandfall soll das Tor geschlossen werden, damit sich der Rauch im Tunnel nicht unkontrolliert ausbreitet. In einem zweiten Schritt soll die Lüftung aktiviert werden, damit der Rauch gezielt aus dem Tunnel geblasen werden kann. Mit diesem neuen Lüftungssystem kann die Luftqualität im Tunnel verbessert werden. Für die Stromversorgung und die Steuerungseinrichtung des Lüftungssystems sowie weitere bahntechnische Anlagen muss eine 40 Meter lange Kaverne erstellt werden.

Gleisanlage am Nordportal in Selfranga

Die Massnahmen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit erfordern in Selfranga umfangreiche Bauarbeiten, da hier die Baustelleninstallationen und Materiallogistik errichtet werden. Zu den bestehenden Gleisanlagen werden zwei Abstellgleise errichtet, welche von einer neuen Bau-logistikhalle überspannt werden. Zusätzlich wird in Selfranga ein Evakuationsgleis für Autozüge errichtet.

Geschichtliches

Mit seinen 19'042 Metern von Klosters Selfranga bis Sagliains ist der Vereinatunnel nicht nur der längste Tunnel der RhB, sondern auch der längste Meterspur-Eisenbahntunnel der Welt. Das Projekt «Vereinatunnel» wurde erstmals im Jahr 1975 dem RhB-Verwaltungsrat und der Bündner Regierung vorgelegt. Bis zum Spatenstich war es dann allerdings noch ein weiter Weg: Nach vielen Beschlüssen und Genehmigungen erfolgten 1990 der Baubeginn für die Bauzufahrten und 1991 der Spatenstich. 1997 war der Durchstich, und nach 8 ½ Jahren Bauzeit wurde am 19. November 1999 die Tunneleröffnung gefeiert. Die Kosten betrugen knapp 900 Mio. Franken (inkl. Rollmaterial).