



stiform
uelle Kommunikation

TDI

Sagliains

3,30m

BAHN FREI FÜR EINE WINTER-SICHERE VERBINDUNG

Der Vereinatunnel – eine Erfolgsgeschichte

Seit 1999 ist das Engadin für Autos auch im Winter problemlos erreichbar. Damit die Reise gut geht, sind engagierte Menschen besorgt.

Text und Bilder Maya Höneisen

← Bildegende.

Am 19. November 1999 war es soweit: Nach acht-einhalbjähriger Bauzeit wurde der 19 Kilometer lange Vereinatunnel zwischen Klosters und Susch eröffnet. Graubünden erhielt damit eine kurze und wintersichere Verbindung vom Prättigau ins Unterengadin. Die Vorgeschichte hatte etwas länger gedauert.

→ Bildegende.

Seit einigen Jahren schon hatte die Schaffung einer Verbindung von Nordbünden ins Engadin zur Debatte gestanden. Zu unsicher war im Winter die Strasse über den Flüelapass. Einem Ausbau der Strasse stand die Lösung mit dem Eisenbahntunnel und dem Autoverlad gegenüber. Am 2. September 1985 fiel in einer kantonalen Volksabstimmung der Entscheid für den Tunnel. 538 Millionen Franken waren damals für den Bau bewilligt worden. 1986 segnete auch der Bund das Projekt ab. 1991 begann die Tunnelbohrmaschine mit dem Ausbruch.

Acht Jahre später feierte man in Anwesenheit des damaligen Bundesrats und Verkehrsministers Moritz Leuenberger die Eröffnung. Drei Tage nach dem feierlichen Eröffnungsakt sausten bereits die ersten fahrplanmässigen Züge durch den Tunnel. Bereits im ersten Jahr verlud die Rhätische Bahn rund 280 000 Autos für die 18-minütige Fahrt. Im Laufe der nachfolgenden Jahre entwickelte sich die Vereinalinie zu einer eigentlichen Erfolgsgeschichte. Das zeigten die stetig wachsenden Frequenzen beim Autoverlad. Im Jahr 2019 wurde die Rekordmarke von 500 000 geknackt. Aber auch die Reisezüge erfreuten sich bei Einheimischen und Gästen wachsender Beliebtheit.



Menschen dahinter

Hinter dem täglichen Betrieb der Vereinalinie stehen Menschen der RhB, die alles dafür tun, damit Reisende bequem und sicher von Norden nach Süden und umgekehrt gelangen. Drei von ihnen erzählen.

Luis Marques, Bahnmeister

Der gebürtige Portugiese Luis Marques lebt seit 35 Jahren in Davos. Seit 30 Jahren arbeitet er für die RhB. Er ist mit einer Portugiesin verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder. Zwei bis drei Mal pro Jahr fährt er mit seiner Familie ferienhalber nach Portugal: «Ich bin für den Streckenabschnitt

Küblis bis Filisur und den Vereinatunnel zuständig. Das heisst für alle Unterhaltsarbeiten, Neubauten und den Gleisbau. Ebenfalls zu meinen Aufgaben gehören die Pflege und der Unterhalt der Weichen, Gehwege und Böschungen. Auch Forstarbeiten entlang der Strecke erledigt mein 20-köpfiges Team. Zur Kontrolle der Gleise setzen wir zwei Mal pro Jahr einen Messwagen ein, der den Gleiszustand ausmisst. Alle zwei Wochen läuft einer von uns einen Streckenabschnitt ab. Im Tunnel machen wir die Streckenkontrolle zu zweit und jeweils nachts. Kleinere Schäden meldet der Streckenwärter. Dringende Reparaturarbeiten führen wir sofort aus. Andere haben etwas mehr Zeit und werden zusammen mit den normalen Unterhaltsarbeiten ausgeführt.

Im Winter gehört auch die Schneeräumung zu unseren Aufgaben. Die Räumungsfahrzeuge räumen die Strecken. Die Weichen schaufeln wir aus. Die beweglichen Teile der Weichen sind beheizt. Entweder sind diese manuell zu bedienen oder die Heizung schaltet sich automatisch ein. Die Heizung verhindert, dass die Weichen gefrieren. Im Gesamten sind wir übers Jahr verteilt etwa drei Monate im Tunnel, vorwiegend nachts und für Unterhaltsarbeiten. Wir ersetzen Gleis- und Weichenteile. Im Winter schmieren wir zwei Mal pro Woche die Weichen. Das ist nötig, weil die Autos viel Salz und Matsch in den Tunnel bringen, was an den Gleisen Korrosionsschäden verursacht.

Wir erleben an der Strecke immer wieder die verschiedensten Dinge. Ich erinnere mich, dass einmal ein Kunde sein Natel verloren hatte. Er muss es im Tunnel aus dem offenen Autofenster fallen gelassen haben. Wir sind die ganze Strecke abgelaufen und haben das Handy tatsächlich gefunden. Das war für alle eine Riesenfreude.»

Claudia Winzer, Kassierin

Claudia Winzer wohnt mit ihrem Mann in Küblis, wo sie auch aufgewachsen ist. Ihre zwei erwachsenen Kinder leben im Unterland. Ist einmal nicht viel los an der Kasse, liest sie ein Buch oder hat eine Strickarbeit dabei: «Seit elf Jahren arbeite ich in Selfranga als Kassierin. Wir, das sind meine sieben Kolleginnen und ich, sind zu jeweils 50 Prozent angestellt und wechseln uns in der Früh-, Mittel-, und Spätschicht ab. Dies an jeweils sieben Tagen nacheinander. Im Anschluss sind sieben Tage frei. Die Frühschicht fängt um 4.50 Uhr an. In der Spätschicht ist der Feierabend etwa um ein Uhr nachts. Wobei wir im Winterbetrieb früher beginnen und später aufhören. Zuständig bin ich für den Verkauf von Tickets und Wertkarten. Wenn ein Kunde Fragen hat, beantworte ich sie natürlich. Meistens wollen sie wissen, wie lange der Tunnel ist. Daneben muss ich abschätzen können, ob das Verladen eines Lastwagens vom Gewicht und von der Grösse her möglich ist. Bin ich nicht sicher, funke ich den Verlader an und frage nach.

Am liebsten an meinem Job ist mir der Kontakt zu den Kunden. Die meisten sind sehr nett und



geduldig. Auch wenn sie einmal zwei bis drei Stunden warten müssen, werden sie selten ausfallend. Man kann auch mal ein paar Worte wechseln. Vor allem mit den Stammkunden, die regelmässig den Verlad nutzen. Mir gefällt es auch, in Schicht, allein und selbständig arbeiten zu können. Läuft mal etwas nicht wie es soll, ist stets ein gut eingespieltes Team im Hintergrund, das immer hilft. Was ich mir von den Kunden wünsche würde? Dass sie möglichst dicht an die Kasse herankommen, sonst müssen wir uns extrem strecken. Und ist viel los, sind wir froh, wenn sie das Geld für das Ticket bereits bereithalten.»

↑ Bildgende.

Daniel Hobi

Daniel Hobi wohnt in Landquart. Er war zweimal verheiratet und geniesst jetzt, wie er sagt, sein Leben als glücklicher Single. Er ist einer von insgesamt zehn Verladern an den Tunnelportalen: «Ich bin ursprünglich Schreiner. Bis 1995 arbeitete ich in diesem Beruf. Dann wechselte ich zur Rhätischen Bahn als Rangierer und war in Landquart stationiert, wo ich immer noch wohne. Seit ein paar Jahren stehe ich als Verlader in Selfranga und gelegentlich auch in Sgallains im Einsatz. Ich weise die Autos ein und achte darauf, dass die Lastwagen am



↑ Bildegende.

richtigen Ort stehen. 40-Töner zum Beispiel müssen das richtige Gewicht und die richtige Breite haben, damit sie verladen werden können. Zudem müssen sie hinten im Zug platziert werden. Ob das Gewicht und die Breite stimmen, kontrollieren wir stichprobenartig. Einen, der Holz führt, stellen wir schon mal auf die Waage, um sicher zu sein. Vor allem bei ausländischen Chauffeuren, die weder Englisch noch Deutsch sprechen. Ohne Lastwagen haben 58 Autos auf einem Zug Platz. Normalerweise verkehren zwei Züge mit gedeckten Wagen, ein dritter steht als Ersatz und zusätzlich für Wochenenden und Feiertage bereit. Wagen mit Dach sind im Vereinatunnel Vorschrift wegen der Fahrleitung. Sie sind allerdings nicht so schwer belastbar wie offene. Umso wichtiger ist die Kontrolle des Gewichtes.

Ich bin einer, der auf die Leute zugeht. Halbwegs spreche ich Spanisch. Englisch habe ich bei einem längeren Aufenthalt in Asien gelernt. Mit den Sprachen funktionierte es immer, notfalls erkläre ich mit Händen und Füßen, wenn einer der ausländischen Chauffeure mich nicht versteht. Natürlich gibt es Automobilisten, die mal unzufrieden sind. Ich frage dann nach, weshalb, bleibe aber dabei immer ruhig. Für mich ist der Kunde König. Ich

TECHNISCHE DATEN DER VEREINALINIE

Baustart	1991
Durchschläge	
Sasslatsch II	7.8.1992 (Abzweiger nach St. Moritz)
Zugwaldtunnel	22.11.1994 (Klosters–Selfranga)
Vereinatunnel	26.3.1997 (Selfranga–Sagliains)
Eröffnung	19. 11. 1999
Spurweite	1000 mm
Länge	22100 m (Vereinatunnel: 19 042 m)
Maximale Neigung	4 % (Vereinatunnel 1,5 %)
Minimaler Radius	125 m
Stromsystem	Wechselstrom 11 kV 16 2/3 Hz
Brücken	3
Tunnels	3
Kosten	812 Mio.
Fahrzeitdauer	22 Minuten (Vereinatunnel 18 min.)
Autoverlad	ca. 500 000 Fahrzeuge/Jahr

nehme ihn so, wie er ist. Letztendlich zahlt ja er uns den Lohn. Wir arbeiten in drei Schichten. Im Früh- und Spätdienst erledigen wir auch Reinigungsarbeiten in den Gebäuden. Ist einmal sehr viel los bei uns, helfen uns Kollegen aus Davos und Klosters aus. Wir sind ein super Team, das sich immer gegenseitig unterstützt.»

Grosse Investitionen

Der Erfolg der Vereinalinie hatte auch Schattenseiten. Infrastruktur und Rollmaterial litten durch die hohe Beanspruchung. Zum einen waren es die schweren Lastwagen, die dem Rollmaterial zusetzten, zum anderen gelangten auch Schnee und Salz in den Tunnel, was die Infrastrukturen zusätzlich strapazierte. Rollmaterial und Gleisanlagen mussten und müssen deshalb sukzessive erneuert oder ersetzt werden. Ein wichtiges Thema war stets die Sicherheit im Tunnel. Um im Störungs- oder gar Krisenfall besser reagieren zu können, beschaffte die RhB neue Rettungs- und Löschfahrzeuge. Ab Mitte 2022 stehen sie in einem eigens in Selfranga für sie errichteten Gebäude für den Notfall bereit. Ab Dezember 2022 werden zweimal stündlich pro Richtung die neuen Capricorn-Treibzüge durch den Tunnel sausen. Damit die Zugkraft der Züge im Tunnel und damit die Fahrplanstabilität weiter verbessern werden kann, werden die Autozüge künftig von jeweils zwei Loks gefahren. Dies sind im Gesamtkonzept nur einige der Investitionen, welche die RhB sicherstellt, damit der Vereinatunnel auch künftig seine Aufgabe erfüllen und eine sichere und komfortable Durchfahrt gewährleisten kann. Eine Verbindung, die heute für Gäste und Einheimische nicht mehr wegzudenken ist.

Autor Maya Höneisen ist regelmässige Mitarbeiterin der «Terra Grischuna».

m.hoeneisen@wortmarkt.ch

Online www.rhb.ch