

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 31 (2018)
Heft: [7]: Eisenbahn renovieren

Artikel: Die grösste Baustelle
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-816361>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die grösste Baustelle

Monströse Förderbänder, grosse Installationsplätze stehen ins Auge, doch die weitaus grösste Baustelle der RhB ist nur zu kleinem Teil sichtbar: der neue Albulatunnel, den die Mineure zurzeit fast sechs Kilometer lang parallel zum alten Tunnel in den Berg bohren und sprengen. 345 Millionen Franken werden verbaut. Gearbeitet wird vom frühen Frühling bis in den späten Herbst. Zurzeit läuft die fünfte Saison. Die Mineure bohren und sprengen im Schichtbetrieb rund um die Uhr in vier Equipen zu fünf, eine ist jeweils im Urlaub. Voraussichtlich im September 2018 werden sich die Equipen der Süd- und der Nordseite ihre Schutzpatronin, die heilige Barbara, durch den Durchstich reichen. Dann beginnen die Verkleidung und der Innenausbau. 2021 werden die Züge vom und ins Engadin durch den neuen Tunnel fahren, der alte bleibt als Sicherheitsstollen offen.

Der neue Tunnel verändert die Stationen Preda im Norden und Spinas im Süden. Im Spagat zwischen den völlig neuen bahntechnischen Anlagen und der Tradition will die RhB auch jene baukulturelle Zeugen erhalten, die der Betrieb nicht mehr braucht. In Spinas, der Station im Engadin, werden ein Maschinengebäude, das Arbeiterwohnhaus und das Stationsgebäude saniert. Beim Portal wird ein Neubau mit einer Fassade aus Naturstein für die Bahntechnik errichtet. Achtsam geht die RhB auch mit dem alten WC-Häuschen im Laubsägestil um. Es ist das einzige noch übrig gebliebene aus der Pionierzeit der Eisenbahn. Noch eingepackt, wird es bis zur Eröffnung des Tunnels als filigrane Kleinarchitektur restauriert werden.

Auch in Preda, der Station im Albulatal, soll etliches des Ensembles überleben, das zu Zeiten aufgebaut wurde, als die Albulabahn entstanden ist. So werden das Schalthaus, ein Türmchen im Heimatstil, und das Ventilatorenhaus, ein Industriegebäude, das aussieht wie ein Ferienhäuschen, erhalten, auch wenn sie keine Aufgabe für die Eisenbahn mehr haben. Das Wärterhaus – eines der wenigen Gebäude der RhB, die nicht als Normhaus gebaut worden sind, und das weitgehend intakt über hundert Jahre erhalten blieb – wird renoviert. Auch der Holzschopf und der Bahnhofbrunnen dürfen restauriert in die neue Zeit mitkommen. Das Ensemble der alten Station allerdings wird anders aussehen. Etliche Bauten werden verschoben, ein neues Perron mit Dach, Rampen und Treppenanlagen wird nötig, vorab für die Schlittlerinnen und Schlittler, die von Preda nach Bergün brausen und dann mit dem Zug wieder nach Preda hochfahren. ●



Ein Industriewerkplatz im Gebirge: die Baustelleninstallation bei Preda für den Albulatunnel. Foto: Patrick Cavelli

Albulatunnel, 2015 – 2021

Bauherrschaft: RhB, Christian Florin und Paul Loser (Gesamtleitung und Projektleitung); Amberg Engineering, Chur (Gesamtprojektleitung)
Ingenieure: IG bestehend aus Rothpletz & Cie., Zürich; Gähler und Partner, Ennetbaden; Straub, Chur
Kosten: Fr. 359 Mio.



Die Station und das Ingenieurshaus (rechts) von Spinas werden renoviert. Foto: Max Galli



Auch das WC-Häuschen von Spinis wird restauriert und als Kleinod der Holzbaukunst der RhB-Pioniere erhalten. Foto: Max Galli



Das nicht mehr gebrauchte Lüftungshaus bei Preda wird als Zeuge der Albulabahn wiederhergestellt und erhalten. Foto: Max Galli



Noch ist der neue Albulatunnel nicht durchgängig. Im Sommer 2018 beginnt der Innenausbau. Foto: Andrea Badrutt