

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **139 (2013)**

Heft 18: **Albulatunnel**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Nutzungsbedingungen

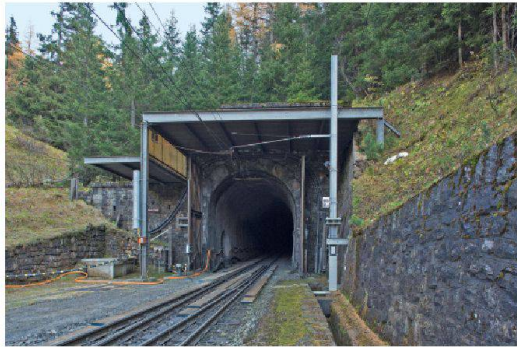
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Portal in Preda mit Schneefang und Schneetoren, die verhindern, dass sich am Gewölbe Eiszapfen bilden und ins Lichttraumprofil ragen. Sie wurden kurz nach der Inbetriebnahme des Tunnels angebracht. (Foto: RhB)

ALBULATUNNEL

Glücklich, wer auf den 62 km von Thusis nach St. Moritz einen Fensterplatz ergattert hat und auf der imposanten Albulastrecke Berge, Kunstbauten und Dörfer geniessen kann. Das Herzstück ist der 5865 m lange Scheiteltunnel zwischen Preda im Albulat und Spinas im Val Bever auf 1820 m ü.M. Eine Fahrt durch diesen Tunnel ist etwas Besonderes: der Lärm, die Luft, die Enge. Doch nach 110 Jahren haben der schlechte Bauzustand und neue bahn- und sicherheitstechnische Anforderungen die Rhätische Bahn veranlasst, sich über notwendige Anpassungen Gedanken zu machen.

Die Verantwortlichen erörterten Bautechnik, Sicherheit und Nachhaltigkeit verschiedener Varianten. Bei der Diskussion der Frage, ob der Albulatunnel instand gesetzt oder durch einen Neubau abgelöst werden sollte, kreuzten namhafte Experten aus verschiedenen Disziplinen die Klänge. Der Nachhall dieser Gefechte ist in diesem Heft nachzulesen: Das dem Menschen eigene Bewahrenwollen einer vertrauten Umgebung prallt auf den Wunsch, möglichst jede Gefahr zu minimieren. Der Denkmalschutz spielt bei diesen Überlegungen eine zentrale Rolle, gehört doch die Albulalinie seit 2008 zum Unesco-Welterbe. Wie viel Nostalgie vertragen der Albulatunnel, seine Portalzonen und die Vorbereiche in Spinas und Preda?

Schliesslich entschied man sich für einen Neubau, der 2014 beginnen soll. Der alte Tunnel wird voraussichtlich ab 2021 zum Sicherheitsstollen umgebaut. Dass ein bestehender Tunnel nicht sämtlichen Anforderungen an einen Neubau entsprechen muss, war allen Beteiligten bewusst. Dennoch wurde die Neubauvariante besser beurteilt und weiterverfolgt. Ausschlaggebend waren die Kosten und der Umstand, dass die Arbeiten im Fall einer Instandsetzung bei laufendem Betrieb während Jahren praktisch nur nachts hätten durchgeführt werden können. Ein Betriebsunterbruch kam nicht infrage. Entscheidend war zudem die Frage der Sicherheit im künftigen Betrieb und während der Bauzeit – ein umstrittenes Kriterium, denn subjektiv gefühlte Sicherheit ist nur schwierig rational zu begründen und richtig zu gewichten.

TEC21 wünscht dem neuen Tunnel am Albula, dass es ihm gelingt, eine reizvolle Symbiose mit den bestehenden Portalen und Vorbereichen einzugehen. Über das Neubauprojekt mit dem grosszügigsten Sondierstollen der Schweiz werden wir zu gegebener Zeit informieren.

Daniela Dietsche, dietsche@tec21.ch, **Clementine van Rooden**, vanrooden@tec21.ch,

Aldo Rota, rota@tec21.ch

5 WETTBEWERBE

Architektur im Fokus

11 MAGAZIN

Tunnel-Bücher

14 «DER ALTE ALBULATUNNEL BLEIBT TEIL DES SYSTEMS»

Daniela Dietsche, Clementine van Rooden, Aldo Rota Im Gespräch erläutern Projektverantwortliche die Hintergründe, die zur Entscheidung für einen neuen Tunnel führten.

19 SORGFÄLTIGES ABWÄGEN

Bernhard Furrer Der Neubau ist aus denkmalpflegerischer Sicht der falsche Weg.

22 ZU VIEL SICHERHEIT?

Eugen Brühwiler Bei neuen und bestehenden Bauwerken kommen nicht die gleichen Normen zum Einsatz – auch nicht hinsichtlich des Gefahrenpotenzials.

24 WIDERSPENSTIGER ALBULA

Aldo Rota Eine Zeitreise zu den Arbeiten am Albulatunnel um 1900.

29 SIA

SIA-Form Fort- und Weiterbildung | «Man ist nie am Ziel» | Passerelle zum Energieingenieur

37 IMPRESSUM

38 VERANSTALTUNGEN