

## Bergün / Bravuogn - Latsch



1 Bergün Kirche (1367 m)  
5 Piz Prosonch (2684 m)

2 Bahnhof RhB  
6 Val da Stugl

3 Latsch (1588 m)  
7 Cuolm da Latsch

4 (Fluss) Ava da Tuors  
8 Fluss Albula

## Dorfzentrum Bergün / Bravuogn



### Aus der Geschichte von Bergün

13. Jh. erste schriftliche Überlieferungen über die Gemeinde Bergün

1537 Loskauf vom Bistum Chur

1696 Bau der Strasse durch den Bergünerstein

1868 Beginn des offiziellen Postkutschenkurses über den Albulapass

1903 Eröffnung der Albulalinie der Rhätischen Bahn Thusis - Celerina

1907 Eröffnung des Kurhauses von Bergün

2008 Die Albulal- und Berninalinie gehören zum Unesco Welterbe. Bergün und Filisur liegen am Herzstück der Albulalinie, welche hier in vielen Kehrschleifen von Bergün bis Preda rund 400 Höhenmeter überwindet.

### Kennzahlen der Gemeinde

Einwohner ca. 520 (2010)

Gesamtfläche des Gemeindegebietes 14'576 ha

davon Waldanteil 2971 ha

Land- und forstwirtschaftliche Betriebe 14

Industrie und Produktive Gewerbebetriebe 12

Dienstleistungsbetriebe 39

Das Dorf besteht aus vier Fraktionen: Stuls, Latsch, Bergün und Preda. Westlich Bergün liegt der Piz Ela, der dem in Gründung stehenden neuen Naturpark „parc ela“ den Namen gab.

Der Albulapass bildet einen pitoresken Übergang ins Engadin. Im Winter liegt hier die weltbekannte Schlittelbahn Preda-Bergün.

### Bergün / Bravuogn - Latsch

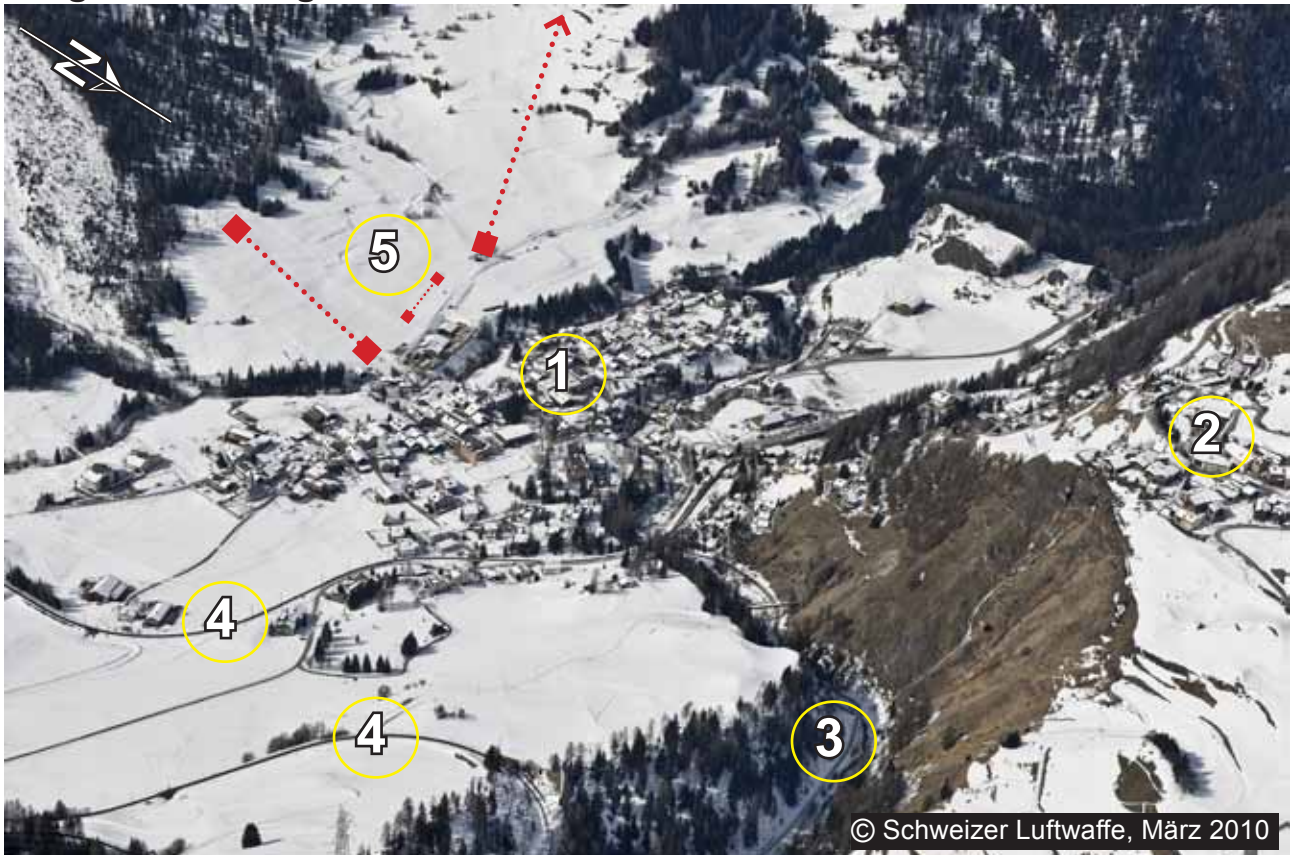


- |                               |   |                |
|-------------------------------|---|----------------|
| 1 Bergün / Bravuogn           | 2 Latsch  | 3 Ava da Tuors |
| 4 Albula                      | 5 Bahnhof RhB   | 6 Val Tuors    |
| 7 Kinder - und Übungsskilifte | 8 Skitransportanlagen Bergün - Darlux (1974 m / 2283 m) |                |

### Bergün / Bravuogn - Darlux



## Bergün / Bravuogn



1 Bergün / Bravuogn

2 Latsch

3 Val Tuors

4 RhB - Linie (UNESCO-Welterbe)

5 Skilifte (Übungslifte / Kinder)

6 Eisfeld

7 Bahnhof mit RhB-Bahnmuseum

8 Ref. Kirche

9 Strasse nach Filisur

Die reformierte Kirche mit romanischem Kirchturm wurde 1188 errichtet. Im Innern befindet sich eine durchgehende Holzdecke mit reichverzierter Schnitzkunst. Die italienische Wandmalerei aus der Zeit der Frührenaissance stellt in einem spätgotischen Freskenzyklus unter anderen Passionsmotive dar.



## Preda: Nordportal des Albula-Tunnels



- 1 Tunnelportal des Albulatunnels: Preda (1789 m) - Spinas (1816 m); Länge 5.88 km
- 2 Preda
- 3 Wildbach Ovel da Zavretta
- 4 Station Preda
- 5 Albula Passstrasse nach Bever (Engadin)

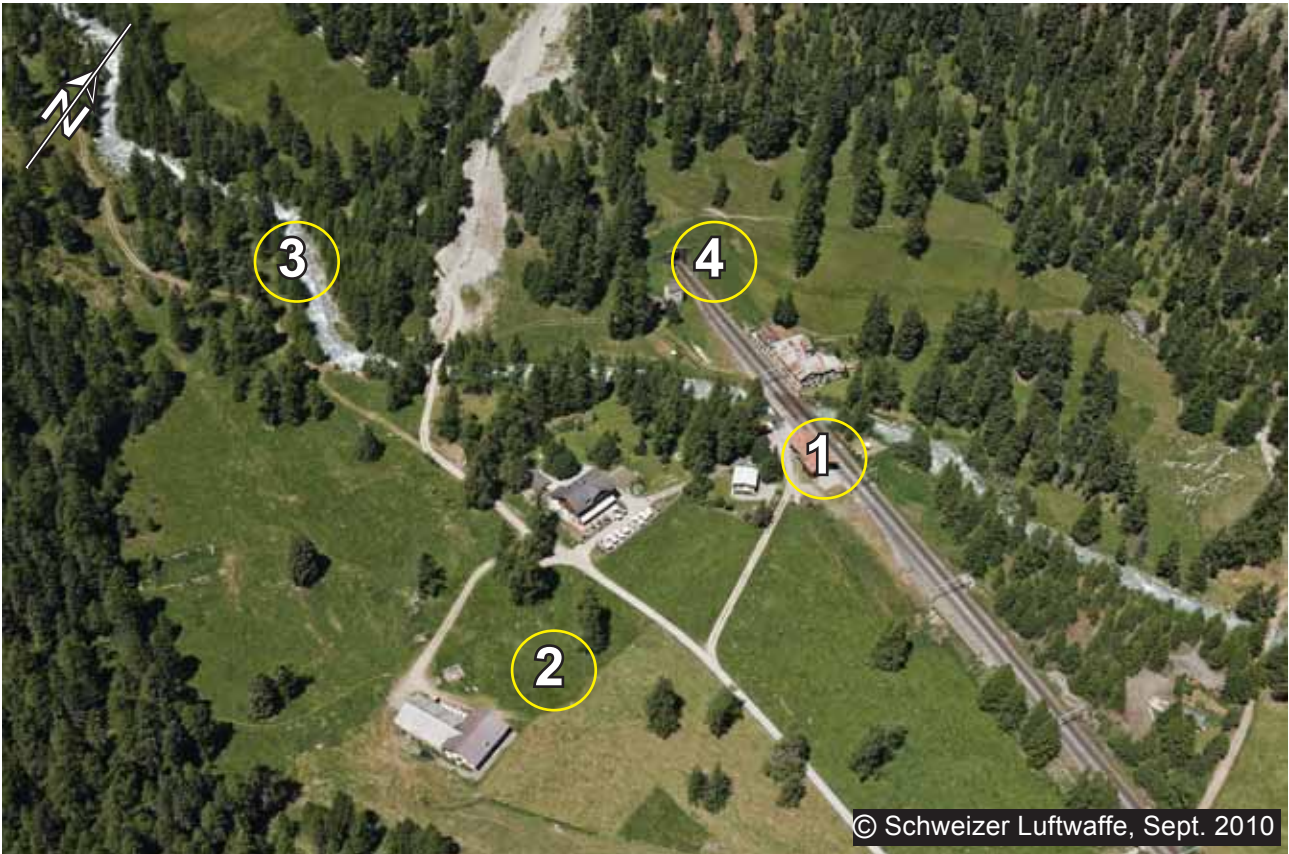


## Preda: Nordportal des Albula-Tunnels



© Schweizer Luftwaffe, Juni 2011

## Spinas: Südportal des Albula-Tunnels



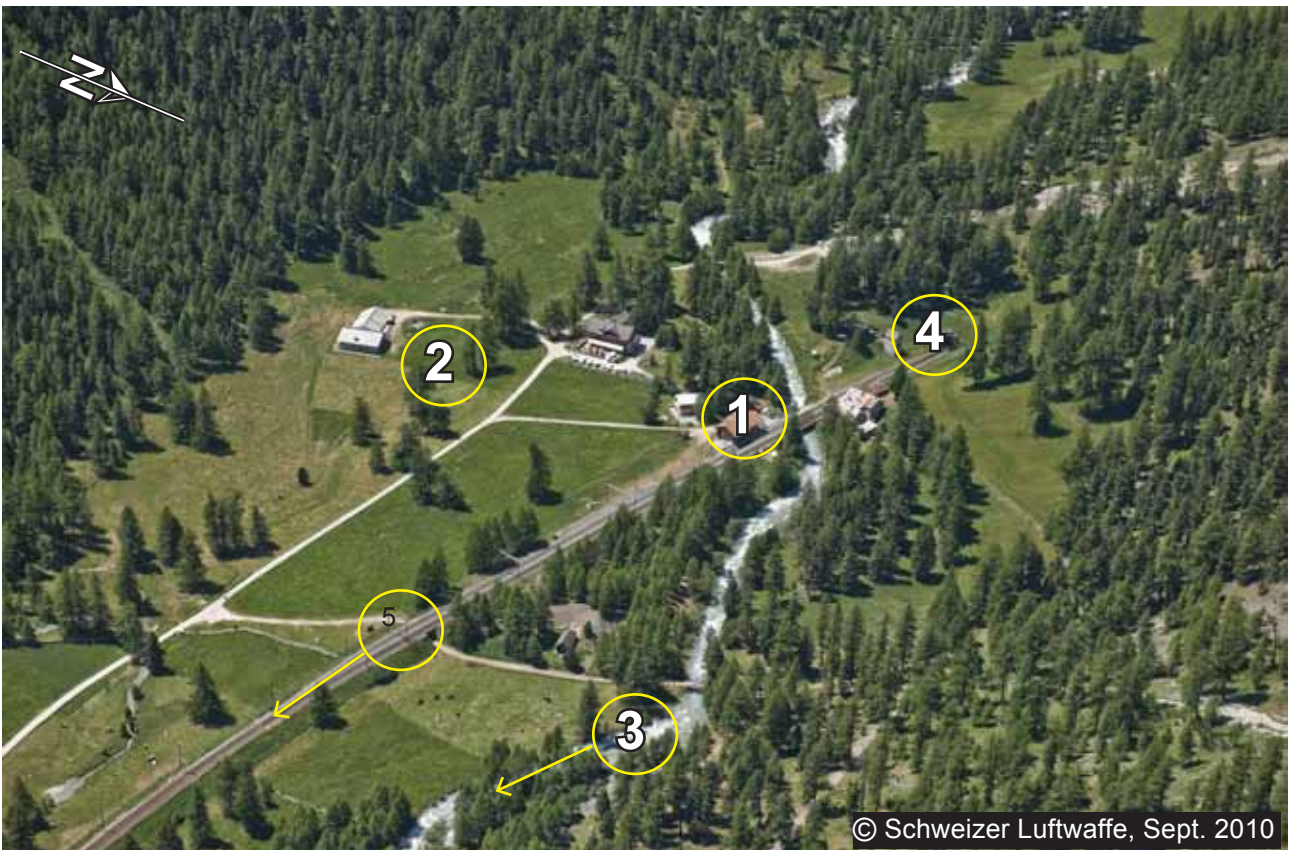
1 Station da Spinas

2 Alp Spinas

3 Beverin

4 Südportal des Albulatunnels von Spinas (1816 m) nach Preda (1789 m)

5 Richtung Bever



## Spinas: Südportal des Albula-Tunnels



1 Südportal Albulatunnel

2 Station Spinas

3 Alp Spinas

4 Bever (1708 m); Engadin



## Albulatal mit Bergün in einem Blockbild aus Atlas der Schweiz (AdS3)



## Der Albulatunnel

Am 1. Juli 1903 durfte am Albulatunnel nach 5-jähriger Bauzeit die Aufnahme des Bahnbetriebes gefeiert werden. Auf über 1'820 m ü. M. verbindet der 5'865 m lange Scheiteltunnel Preda mit Spinas und bildet damit das «Dach» der Albulabahn. Bis zur Elektrifizierung 1919 wurde die Albulastrecke als Dampfbahn betrieben. Heute passieren täglich rund 60 Perso-



*Baupersonal in Preda um 1902 (Foto: RhB)*

nen- und Güterzüge die sichere Verbindung ins Engadin, welche 2008 als UNESCO Welterbe «Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina» ausgezeichnet wurde.

## Integrale Erneuerung

Nach 100 Betriebsjahren weisen 50% der Bausubstanz z.T. schwere Schäden auf. Gleichzeitig weist die Anlage Defizite bezüglich der Anforderungen an einen modernen Bahnbetrieb wie beispielsweise Lichtraum oder Sicherheit auf. In einer Konzeptstudie wurden ab



*Albulatunnel im Mai 2010 (Foto: RhB)*

2008 verschiedene Lösungsmodelle erarbeitet, woraus die Varianten «Neubau» und «Instandsetzung» vertieft geprüft wurden. Bezüglich Betriebssicherheit, Betriebseinschränkungen, Realisierungszeit, Sicherheitsstandard sowie Nachhaltigkeit überwiegen die Vorteile der rund 8% teureren Neubaulösung deutlich, weshalb sie von der RhB favorisiert und weiter entwickelt wird. Zur weiteren Abklärung wurden 2009 die geologischen und hydrologischen Verhältnisse erkundet.

## «Neubau» und Sicherheitstunnel

Der neue Einspurtunnel wird nordöstlich des bestehenden Tunnels angeordnet. Im Ereignisfall ermöglichen Querstollen die Flucht in den alten Tunnel, welcher zum Sicherheitstunnel umgerüstet wird. Komplettiert mit der Sicherheitsausrüstung (Notbeleuchtung, Fluchtwege, Kommunikationsmittel, Lüftung) repräsentiert diese Konzeption den heutigen Stand der Technik. Die Stationen Preda und Spinas erhalten durch die Neugestaltung der Gleisanlagen und Tunnelportale ein sanftes «Lifting», wobei auf die Erhaltung von Funktion und Gesamterscheinung geachtet wird. Die Bauausführung erfolgt

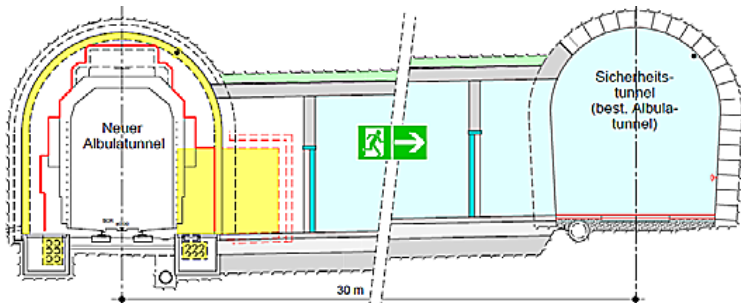


*Tunnelportal im Mai 2010 (Foto: RhB)*



**Palpuognasee: Erkundung Hydrologie mit Färbversuch (Foto: RhB)**

hauptsächlich ab Installationsgelände Preda, welches über einen Baubahnhof verfügt und mit dem RhB-Stammnetz verbunden wird. Hier erfolgt auch der Umschlag für Materialien und die Bewirtschaftung der rund 200'000 m<sup>3</sup> Abraummateriale.



**Querschnitt «Neubau» mit Querstellen und Sicherheitstunnel (Planskizze: RhB)**

### **Kosten und Termine**

Die Kosten für das Projekt betragen CHF 260 Mio. Die Finanzierung ist nicht gesichert und muss mit Bund und Kanton geklärt werden. Bei optimalem Projektverlauf und einer Bauzeit von 6½ Jahren darf frühestens 2020 mit der Inbetriebnahme gerechnet werden.

Informationen zum Albulatunnel-Projekt:

- ▶ [http://www.rhb.ch/fileadmin/user\\_upload/News/Laufende\\_Infrastrukturprojekte/Albulatunnel\\_Mai\\_2010.pdf](http://www.rhb.ch/fileadmin/user_upload/News/Laufende_Infrastrukturprojekte/Albulatunnel_Mai_2010.pdf)