

23 Bahnhofanlagen und Zufahrten

231 Bahnhof Klosters

Der Personen- und Güterverkehr wickelt sich weiterhin über den bestehenden Bahnhof Klosters ab. Wegen der Uebernahme der zusätzlichen Funktion als Anschlussbahnhof für die Vereinalinie ist ein Ausbau der Anlagen erforderlich. Die Arbeiten umfassen insbesondere die Anordnung eines Mittelperrons mit Unterführung, die Vergrösserung der Nutzlänge der Gleise und den Neubau der Brücke über die Landquart zur Aufnahme des Gleises der Vereinalinie.

232 Autoverladebahnhof Klosters Selfranga

Gehört  
in Kap.  
Umwelt

(Der Autoverladebahnhof liegt in einer Talmulde oberhalb Selfranga. Er ist von den bewohnten Gebieten nicht einsehbar, und das Ortsbild von Klosters wird nicht tangiert.)

Die Gleisanlagen bestehen aus zwei Verladegleisen mit seitlich angeordneten Rampen. Ein drittes Gleis dient zum Abstellen von nicht in Betrieb stehenden Zugkompositionen. Die Verladegleise sind grösstenteils unterirdisch im Vereinatunnel angeordnet. Die zwei Verladerampen und das Abstellgleis liegen im Freien.

Die Warteräume für die Autos werden so dimensioniert, dass ein reibungsloser Verlad möglich ist und kein Rückstau auf die Kantonsstrasse auch bei grossem Verkehrsandrang zu erwarten ist.

Die Zufahrt zum Autoverladebahnhof Klosters Selfranga wird oberhalb Klosters Platz direkt an die Prättigauerstrasse angeschlossen.

233 Bahnhof Lavin

Der heutige Bahnhof Lavin wird für den Reise- und Güterverkehr beibehalten. Zur Uebernahme der zusätzlichen Funktion als Anschlussbahnhof für die Vereinalinie wird er in bescheidenem Masse ausgebaut.

234 Autoverladebahnhof Susch-Lavin

Gehört  
in Kap.  
Umwelt

(Der Verladebahnhof wird zwischen den Dörfern Lavin und Susch angeordnet. Die Entfernung zu bewohnten Gebieten beträgt 1 - 1.5 km, weshalb für diese nicht mit Immissionen zu rechnen ist.)

Die Gleis- und Autoverladeanlagen entsprechen grundsätzlich denjenigen des Autoverladebahnhofs Klosters Selfranga.

Der Unterbau wird durch die Schüttung von Ausbruchmaterial aus dem Vereinatunnel gebildet. Diese Schüttung lehnt sich an die linke Talflanke an und reicht bis zum Ufer des Inn.

Die Zufahrtsstrasse wird im Bereich des Bahnhofs direkt an die Kantonsstrasse angeschlossen. Die Kantonsstrasse wird in einem Tunnel durch die Schüttung hindurch geführt werden.

24 Bahntechnische Einrichtungen

Die bahntechnischen Einrichtungen, also Gleisoberbau, Energieversorgung, Sicherungs-, Niederspannungs- und Fernmeldeanlagen werden den bei der RhB angewendeten technischen Grundsätzen entsprechen. Um die Freizügigkeit bei der Verwendung des vorhandenen Fahrzeugparks, beim Personaleinsatz und im Unterhaltsdienst zu gewährleisten, will man möglichst keine Unterschiede bei den bahntechnischen Einrichtungen der neuen Linie und des bestehenden Netzes schaffen.

Alle bahntechnischen Einrichtungen werden so erstellt, dass sie den hohen Anforderungen bezüglich Fahrgeschwindigkeiten, Zuverlässigkeit,

Leistungsfähigkeit und Unterhaltsfreundlichkeit der neuen Linie entsprechen.

25 Bauprogramm, Personalbedarf, Baukosten

251 Bauprogramm

Die Bauzeit der Vereinalinie wird massgeblich durch die Bauarbeiten für den Vereinatunnel bestimmt. Sie ist mit 8 1/2 Jahren veranschlagt.

252 Personalbedarf

Die Verwirklichung des Vereinaprojektes erfordert eine maximale Belegschaft von ca. 450 Mann; davon für den Tunnelbau 300 ganzjährig.

253 Baukosten

Der Kostenvoranschlag wurde detailliert aufgebaut und berücksichtigt die Erfahrungswerte von vergleichbaren in neuerer Zeit ausgeführten Bauwerken.

Die Baukosten für die Vereinalinie auf der Preisbasis Februar 1981 betragen:

Tunnelanlagen	341.0 Mio Fr.
Bahnhofanlagen Klosters	24.2 Mio Fr.
Bahnhofanlagen Susch-Lavin	32.6 Mio Fr.
Bahntechnische Anlagen	36.7 Mio Fr.
Rollmaterial für die "Rollende Strasse"	<u>20.6 Mio Fr.</u>
Baukosten	455.1 Mio Fr.
	=====

Da sich die Preise für Bauleistungen nicht entsprechend dem Anstieg des Lebenskostenindex verändern, wurde die Kostenerhöhung 1981 - 1985 aufgrund der derzeitigen Marktsituation im Bauwesen und in der Industrie geschätzt und nicht aufgrund des Zürcher Wohnbaukostenindex gerechnet. Die aufgelaufene Teuerung dürfte bis heute 40 Mio Fr. betragen.