

Rhätische Bahn
 Bahnhofstrasse 25
 CH-7002 Chur
 Telefon 081 21 91 21
 Telex 693 511
 Postcheck 70-39



Ihre Zeichen
 Ihre Nachricht vom
 Unsere Zeichen Bau/PP/Wi/ts
 Sachbearbeiter J. Wichser
 Reg.-Nr.
 Datum 09.08.1985

An das
 Bundesamt für Verkehr
 z. Hd. Herrn Dr. Vogel
 3003 B e r n

VEREINA-Linie, Begründung des
 Verbindungstunnels in Richtung Susch

Sehr geehrter Herr Dr. Vogel

An der Sitzung vom 25. Juli 1985 haben Sie uns gebeten, den Verbindungstunnel in Richtung Oberengadin betrieblich und wirtschaftlich zu begründen.

1. Zweck dieser Verbindung

Aus heutiger Sicht ist vorgesehen, dass die Reisezüge, die den VEREINA-Tunnel befahren, weiter in Richtung Scuol verkehren werden. Zur Entlastung der Albula-Linie ist jedoch damit zu rechnen, dass vorallem an Tagen mit starkem Verkehr mehrere Extrazüge (Leermaterial, einzelne Güterzüge, Züge mit Gesellschaften) via VEREINA-Linie in Richtung Oberengadin verkehren. Zur Bedienung des Güterknotens Zernez (Baumaterialzentrum) ist davon auszugehen, dass täglich mindestens ein Güterzugspaar direkt von Landquart nach Zernez verkehrt. Zudem ist nicht ausgeschlossen, dass einzelne Reisezüge (Expresszüge, Züge in Randstunden) in Richtung Oberengadin verkehren werden.

Für Wirtschaftlichkeitsüberlegungen kann daher davon ausgegangen werden, dass pro Jahr 2000 - 4000 Züge diese Verbindungslinie benützen werden.

2. Kosten dieser Verbindungslinie

Im Bericht 83 sind die reinen Tunnelbaukosten für diese Verbindungslinie mit 4,1 Mio. angegeben. Zusammen mit der bahntechnischen Ausrüstung ist davon auszugehen, dass die Kosten etwa Fr. 5 Mio. (Preisbasis 1981) betragen werden.

BAV
12. Aug. 1985
U 154.1
S 201.01
Verteiler
B
M
J
I
pv
A pl
wf
ra
re
kt
ta
sk
it
ba
zf
as
sb
be
Fk

3. Kosten, die entstehen würden, wenn auf diese Verbindungslinie verzichtet wird

Als Folge des Baus dieser Verbindungslinie kann gemäss Projekt 83 davon ausgegangen werden, dass die bestehende Station Lavin den zusätzlichen Verkehr mit bescheidenen Ausbauten (Fr. 1 Mio.) bewältigen kann. Insbesondere bleibt die Station Lavin wie heute eine zweigleisige Stationsanlage. Müssten jedoch in Lavin alle Züge in Richtung Oberengadin wenden (umstellen der Lokomotiven), würde die heutige Anlage nicht genügen. So müsste mit grossem Aufwand (Kunstabauten, Landerwerb, Gebäudeabbrüche) eine mindest dreigleisige Anlage erstellt werden. Wegen den beschränkten Platzverhältnissen müsste wahrscheinlich sogar ausserhalb des Dorfes ein neuer Personenbahnhof gebaut werden. Dieser wäre dann auch bezüglich der Lage zum Dorf ungünstiger und würde wieder vermehrt landwirtschaftliches Land beanspruchen.

Gegenüber dem Projekt 83 würden sich in Lavin Mehrkosten von mindestens Fr. 2 Mio. ergeben.

Die direkten Mehrkosten für den Betrieb für längere Fahrstrecke und längere Fahrzeit belaufen sich auf etwa Fr. 30.-- pro Zug (Preisbasis 81). Wenn pro Jahr 5000 Züge diese Verbindungslinie benützen, ergeben sich jährliche Betriebskosten von Fr. 150'000.--. Diese mit 5 % kapitalisiert, ergeben bereits die Netto-Mehrkosten für die neue Verbindungslinie.

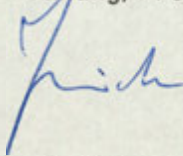
4. Abschliessende Beurteilung

Wie im Kapitel 3 dargestellt, sind die effektiven Mehrkosten dieser Verbindungslinie mit Fr. 3 Mio. im Verhältnis zu den Gesamtkosten bescheiden und können bereits mit wenigen auf dieser Linie verkehrenden Zügen durch Betriebskosteneinsparungen teilweise oder ganz begründet werden. Da die langfristige Entwicklung der Verkehrsnachfrage heute nicht abschätzbar ist und ein nachträglicher Bau einer solchen Schlaufe mit wesentlich höheren Kosten verbunden wäre, ist es heute sicher nicht sinnvoll aus kurzfristigen Kostenüberlegungen auf diese Verbindungsschlaufe zu verzichten.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben zu dienen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Rhätische Bahn
Planung/Projektierung



J. Wichser