

Kritik am geplanten Bahnhofumbau in St. Moritz

Die Rhätische Bahn (RhB) und die Gemeinde St. Moritz möchten den dortigen Bahnhof umbauen. Die Gleisanlagen haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Unbestritten ist zudem, dass der Bahnhof in seiner heutigen Form nicht den Erwartungen entspricht, die man an den Verkehrsknoten eines weltbekannten Ferienorts stellt.

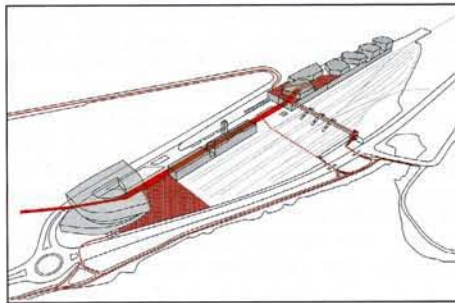
Der auf 1775 Meter über Meer liegende Bahnhof St. Moritz wurde 1904 eröffnet. Weitsichtig hatte man ihn als Durchgangsbahnhof konzipiert, um eine spätere Verlängerung Richtung Maloja und in das italienische Chiavenna zu ermöglichen. Dazu kam es indes nie. Grössere Anpassungen gab es 1909 mit der Einführung der Berninabahn, 1913 mit der Elektrifizierung der Engadiner Linien und 1927 mit dem Neubau des bestehenden Aufnahmegebäudes. Seit 2008 gehört das gesamte Bahnareal zur Kernzone des Unesco-Welterbes der Bahnstrecken an Albula und Bernina.

Ebenfalls seit 2008 plant die RhB einen neuen Bahnhof. Dazu liess sie bis November 2009 durch die Edy Toscano AG und die EWP AG Pläne für einen Kopfbahnhof erarbeiten. Vorgabe war, den südwestlichen Bahnhofsteil für eine Drittnutzung freizuhalten. Danach schrieb die RhB mit der vorgegebenen Gleisanlage einen Architekturwettbewerb aus. Es siegte das Architekturbüro Hosoya Schaefer mit dem Ingenieurbüro IBV Hüsler, beide aus Zürich. Das renommierte Ingenieurbüro konnte indes nur noch die Umsteigebeziehungen zu den Buslinien bearbeiten. Das Ergebnis befriedigt nicht alle Beteiligten. Die Gegenargumente werden im folgenden dargestellt.

Erst im Juni 2010 informierte die RhB den Kanton Graubünden, dass sie bereits Planungsaufträge für einen Kopfbahnhof vergeben hat. Dabei hatte der Kanton bereits ein Jahr zuvor zu den Ideen der RhB Bedenken geäussert und darauf hingewiesen, dass die beabsichtigte Planung gegen den Richtplan verstossen und den Betrieb erschweren würde. Der im September 2003 vom Bundesrat genehmigte Richtplan des Kantons enthält nämlich eine Fortführung der RhB nach Silvaplana – Maloja. Folglich darf nichts gebaut werden, was dieses Ziel verunmöglicht oder massiv erschwert.

Die RhB plant eine erhebliche Reduktion der Gleisanlagen. Die im Vergleich zu heute kürzeren Perrongleise werden auf der Höhe des westlichen Endes des Aufnahmegebäudes an Prellböcken enden. Auf der freiwerdenden Fläche sollte ein grosses Kongresshotel entstehen, auf dem Areal des Güterschuppens eine Wohnüberbauung. Das 1903 seeseitig erstellte Hotel Bellaval soll abgebrochen werden. Zum See hin ist eine grosszügige Plattform vorgesehen, die einen Ausblick über die mit bis zu 20 000 Fahrzeugen pro Tag belastete Hauptstrasse auf die Oberengadiner Bergwelt gewähren würde.

Zunächst waren im Kopfbahnhof sehr kurze Gleise vorgesehen. Diese hätten lediglich die nachstehend genannten maximalen Zuglängen ermöglicht (ohne Berücksichtigung der Standorte der Ausfahrtsignale): Richtung Samedan: Gleis 1: 290 m, Gleis 4: 215 m, Gleis 2: 290 m, Gleis 5: 205 m, Gleis 3: 270 m. Richtung Bernina: Gleis 5: 150 m,



Die Darstellung des ursprünglichen Projekts zeigt die ebenerdige Erschliessung des Kopfbahnhofs für die Reisenden.

Gleis 7: 190 m, Gleis 6: 150 m. Nur das Gleis 5 war laut Planung von beiden Strecken aus erreichbar.

Angemerkt sei, dass Richtung Samedan in Ausnahmefällen¹ schon bis zu 330 m lange Reisezüge gefahren sind. Richtung Pontresina verkehren derzeit im Regelbetrieb bis zu 182 Meter lange Züge mit einem Allegra-Triebzug und acht Wagen. Noch längere Züge wären möglich.

Im Projekt nicht berücksichtigt war der Einsatz der bestellten lokomotivbespannten Albula-Gliederzüge. Im neuen Kopfbahnhof ist ein Umsetzen der Lokomotiven in der bisherigen Form über beide Weichenköpfe nicht mehr möglich. Der Zug müsste dann auf das Streckengleis ausgezogen werden. Der Zeitbedarf dafür würde eine Kurzwende in St. Moritz verunmöglichen. Die RhB müsste eine zusätzliche Zugskomposition einsetzen.

Das verbesserte Projekt

Der Konflikt mit dem Betriebskonzept und die ungenügenden Perronlängen blieben nicht unbemerkt. Nach dem Wechsel in der RhB-Führung überarbeiteten die gleichen Planungsbüros im Spätsommer 2012 den Gleisplan zur Projekteingabe beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Die nutzbaren Gleislängen sind nun unter Berücksichtigung der Ausfahrtsignale wie folgt bestimmt: Richtung Samedan: Gleis 1: 290 m, Gleis 2: 290 m, Gleis 3: 260 m, Gleis 6: 160 m. Richtung Bernina: Gleis 6: 230 m, Gleis 7: 225 m.

Der überarbeitete Gleisplan erlaubt vor allem Richtung Pontresina längere Züge, dafür weist der Bahnhof nur noch fünf statt der zuerst geplanten sieben Perronkanten auf. Die perronlosen Gleise 4, 5 und 8 dienen nur dem Abstellen von Rollmaterial. Weiterhin sind nur ab einem Gleis (jetzt Gleis 6) sowohl die Albula- als auch die Berninastrecke zu erreichen, die erstgenannte jedoch nur mit höchstens 169 Meter langen Zügen. Der durchgehende Verkehr Albula – Bernina führt allerdings mit direkten Zügen Samedan – Pontresina weitgehend an St. Moritz vorbei.

Problematische Betriebsabwicklung

Gemäss neuem Betriebskonzept sollen auf der Linie Chur – St. Moritz künftig Pendelzüge verkehren. Damit kann das Umfahren und Formieren der Züge in St. Moritz reduziert werden. Die Bernina-Züge fahren aber

auch künftig nicht als Pendelzüge, ebenso die Zusatzzüge Landquart – St. Moritz via Vereina bis zur Beschaffung neuer Triebzüge im Rahmen des Projekts Retica 30. Der neue Kopfbahnhof bedingt damit regelmässige Rangiermanöver.

Die Züge Chur – St. Moritz wenden in der Regel innerhalb von zehn bis zwölf Minuten auf Gleis 1. Die Vereina-Züge benützen das Gleis 3. Die Berninazüge fahren in der Regel ab Gleis 7. Gleis 2 wird für Glacier-Express-Züge benötigt, die einer längeren Stillstandszeit bedürfen. Gleis 6 dient den Zügen, die vom Stammnetz auf die Berninalinie (oder umgekehrt) übergehen. Damit es mit Triebfahrzeugen beider Strecken befahren werden kann, ist eine umschaltbare Stromversorgung vorgesehen.

Die lokomotiv- oder triebzugbespannten Züge der Bernina- und der Albulalinie werden nach ihrer Einfahrt im Ankunftsgleis zurückgeschoben und die Triebfahrzeuge über die vorhandenen Weichenverbindungen (Gleise 1 – 2 und 7 – 8) ausgefädelt. Vom anderen Ende der Komposition werden die Rangierbewegungen zur Stärkung/Schwächung der Komposition durchgeführt.

Derzeit fahren auf der Albulastrecke alle Züge mit führendem Triebfahrzeug und angehängten Wagen. Die Beschaffung von sechs siebenteiligen Gliederzügen² wurde nachträglich geändert. Der Bau von sechsteiligen Garnituren mit zusätzlichem Steuerwagen ist im Zusammenhang mit dem Bau des Kopfbahnhofs St. Moritz zu sehen. Die extremen Nachfrageschwankungen – im Februar sind auf der Albulastrecke zehn Mal mehr Fahrgäste unterwegs als im November – werden weiterhin ein häufiges Stärken und Schwächen der Züge erfordern.

Zum Rangieren steht ein Tm 2/2 II zur Verfügung. Darüber hinaus werden die Streckentriebfahrzeuge ebenfalls für Rangieraufgaben eingesetzt. Rangieren im Kopfbahnhof wird allerdings mühsam und zeitaufwendig sein. Reicht die Länge des Ausziehgleises nicht, muss auf die Strecke ausgewichen werden, in Richtung Pontresina mit 28 % und in Richtung Samedan mit 25 bis 20 %. Ausserdem sind während des Manövers im gesamten Stammnetzteil des Bahnhofs keine Zugfahrten möglich, was den Betrieb behindern wird.

Die Glacier-Express-Züge treffen abends um 16.58 und 18.10 auf Gleis 2 ein und bleiben über Nacht in St. Moritz. Die Kompositionen sind 111 Meter lang, wobei die Züge je nach Nachfrage aus zwei Kompositionen bestehen. Eine Doppelkomposition kann ungeteilt nur auf Gleis 4 abgestellt werden.

Die vorläufig weiterhin lokomotivbespannten Züge Landquart – Vereina – St. Moritz sollen ab Gleis 3 verkehren. Nur wenn sie kürzer als 100 m sind, könnten sie über das neue Ausziehgleis zurückgezogen werden; andernfalls muss das Richtung Samedan führende Streckengleis beansprucht werden.

Der Bernina-Express Davos – St. Moritz – Tirano muss über Gleis 6 fahren. Wird er von Tirano her mit einem Allegra-Triebzug geführt, können maximal sechs Wagen mitgeführt werden, da andernfalls ein umständliches Manöver erforderlich ist.

In mehreren der fünf geplanten Bauphasen sind für Stammnetz- und Berninazüge jeweils nur zwei Perrongleise verfügbar. Wie damit der Betrieb abgewickelt werden soll, ist nicht ersichtlich. Der Bahnhofumbau soll bis zur Ski-Weltmeisterschaft im Jahr 2017 abgeschlossen sein.

Die heutigen Zuglängen können knapp gehalten, aber nicht mehr weiter gesteigert werden. Auch dass im umgebauten Bahnhof St. Moritz nur ein einziges Gleis Zufahrten auf beide Strecken zulässt und dies erst noch nur mit kurzen Zügen, scheint im Hinblick auf die langfristig (nach Ausmusterung der Triebwagen ABe 4/4 51 – 56 von 1988/1990) vorgesehene Umstellung der Berninastrecke auf Wechselstrom ungünstig.

Wegen der beschränkten Abstellmöglichkeiten im verkleinerten Bahnhof St. Moritz soll im fünf Kilometer entfernten Samedan eine Abstellgruppe entstehen. Deren Nutzung würde allerdings mehr Ressourcen (Personal und Triebfahrzeuge) erfordern und die Streckenkapazität beeinträchtigen.

In St. Moritz gibt es künftig keinen Güterverkehr mehr. Die Umschlaganlagen werden abgebaut. Die freiwerdenden Flächen dienen dem Bau von Abstellgleisen.

Denkmalschutz und Unesco-Welterbe

Ein Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege vom November 2010 hatte zur Folge, dass die anstelle des Güterschuppens geplanten Wohnbauten entfallen und der Kongress- und Hotelkomplex verkleinert werden müssen. Der geforderte Verzicht auf das Glasdach verunmöglicht die angestrebte Verbesserung der Umsteigebeziehungen zu den Buslinien.

Richtplan und Verlängerung nach Maloja

In ihrer Eingabe an das BAV vermerkt auch die RhB, dass im Kantonalen Richtplan eine Verlängerung der Bahnlinie von St. Moritz nach Silvaplana/Maloja als Objekt enthalten ist. Dabei handele es sich um eine Vororientierung, also um ein Vorhaben, das sich noch nicht in dem für die räumliche Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lasse, aber erhebliche Auswirkung auf die Nutzung und den Raum haben könne.

Das Ingenieurbüro Ernst Basler & Partner hat im Juni 2011 im Auftrag der RhB in einer Studie die technische Machbarkeit einer Streckenverlängerung in Richtung Silvaplana auch bei einer Realisierung des Projektes „Arealentwicklung Bahnhof St. Moritz“ nachgewiesen. Dabei wurden mehrere Varianten untersucht:

- Variante 0: Die Gleise 1 und 2 werden ebenerdig in Richtung Silvaplana verlängert. Die Strecke führt durchgehend zweigleisig vor dem Parkhaus Serletta durch in einen anschliessenden Tunnel. Durchgehende Züge von Silvaplana Richtung Bernina wären damit nicht möglich. Das Projekt mit geschätzten Kosten von 233 Millionen Franken wurde im November 2010 vom Ingenieurbüro Caprez erarbeitet.
- Variante I: Ein durchgehend zweigleisiger Tunnel mit einem unterirdischen Bahnhof unter dem Bahnhofplatz, mit Anschluss bereits im ArgenteriTunnel bei der Einfahrt nach St. Moritz. Die Kosten werden auf 424 Millionen Franken geschätzt.
- Variante Ia: Eine U-Bahn ohne Verbindung zur RhB mit einem durchgehend zweigleisigen Tunnel und einer Station unter dem

Bahnhofvorplatz. Die Kosten sind auf 312 Millionen Franken veranschlagt.

- Variante II: Die Strecke nach Silvaplana wird aus dem Kopfbahnhof über einen nördlichen eingleisigen Kehrtunnel, der im ArgenteriTunnel abzweigt, angebunden. Die geschätzten Kosten betragen 407 Millionen Franken.

Variante 0 würde wegen des Platzbedarfs die geplante Bebauung verhindern; die übrigen Varianten sind so teuer, dass sie als chancenlos zu werten sind. Die Studie wird von den Gegnern als Alibiübung empfunden, die nur die technische Machbarkeit beweist.

Fazit

Die RhB betont, die geplanten Anlagen würden an den meisten Tagen vollauf genügen. Diese Formulierung impliziert, dass dies an den Hauptverkehrstagen nicht ohne weiteres der Fall ist. Die Baukosten für die Anlagen sollen 52 Millionen Franken betragen. Das Kongresshotel müsste mittels einer Public Private Partnership finanziert werden, für die noch kein Partner vorhanden ist.

Treibende Kraft sind die in Aussicht stehenden Baurechtzinsen aus den bahnfremden Neubauten, die pro Jahr gegen eine Million Franken einbringen sollen. Dafür akzeptiert die RhB betriebliche Nachteile, die mindestens in den ersten Jahren zu Mehrkosten führen können. Der Kanton Graubünden weigert sich aber, diese über die Betriebsabgeltungen zu tragen.

Da der geplante Bahnhof nicht dem kantonalen Richtplan entspricht, muss dieser geändert werden. In der Gemeinde ist überdies der Zonenplan anzupassen. Die Umsteigebeziehungen zu den Bussen werden kaum besser. Für den Taktknoten sind mindestens neun Haltekanten erforderlich, die jedoch neben den Hotelbus- und Taxistandplätzen kaum Platz finden.

Stellungnahme des Kantons

Nach einer weiteren Gesprächsrunde mit der RhB teilt Thierry Müller, Projektleiter öffentlicher Verkehr im Amt für Energie und Verkehr des Kantons Graubünden mit:

„Die RhB hat uns eine Betriebskostenanalyse unterbreitet, welche aus unserer Sicht plausibel ist. Dank einem leicht angepassten Betriebskonzept kann uns die RhB den Betrieb des neuen Bahnhofes in St. Moritz ohne Zusatzkosten garantieren.“

Mit dem leicht veränderten Betriebskonzept kann garantiert werden, dass im Normalbetrieb in jedem Fall die Türen der Niederflurfahrzeuge im P37-Perronbereich geöffnet werden können. So ist das Projekt konform mit dem BehiG. Auch wenn der Kopfbahnhof gewisse Nachteile bringt, ist das Gesamtprojekt aus Sicht BehiG sicher sehr positiv zu beurteilen.

Der Kanton Graubünden ist grundsätzlich nicht gegen das Projekt des neuen Bahnhofes in St. Moritz. Wir sind allerdings nicht bereit, betriebliche Mehrkosten, welche durch das Projekt entstehen könnten, in den Abgeltungen der folgenden Jahre mitzufinanzieren. Zudem bemerken wir, dass eine spätere Verlängerung der RhB nach St. Moritz Bad (Signalbahn und zukünftige Hahnenseebahn) dadurch praktisch verunmöglicht wird.“

Die RhB sieht das eingereichte Projekt dagegen als grosse Verbesserung des

Verlängerung nach St. Moritz Bad?

Die vielen, meist talaufwärts führenden Buslinien ab dem Bahnhofplatz verdeutlichen, dass der derzeitige Endbahnhof St. Moritz eigentlich am falschen Ort liegt. Bereits im Mai 2004 wurde im Auftrag der RhB, der kantonalen Fachstelle öffentlicher Verkehr und des Amtes für Raumplanung eine Vorstudie „Strecken- und Netzergänzungen RhB“ erstellt. Damals wurde eine 7,6 km lange Neubaustrecke vom Bahnhof St. Moritz bis in den Raum Silvaplana empfohlen, mit zwei Tunneln von 1,9 und 1,0 km Länge und einer maximalen Neigung von 20 ‰. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h würde die Fahrzeit gut elf Minuten betragen. Die Baukosten wurden auf 272 Millionen Franken geschätzt, die jährlichen Betriebskosten auf knapp 2,5 Millionen Franken.

2009/2010 erstellte der Kanton einen Situationsplan für einen möglichen neuen Bahnhof St. Moritz. Ohne Abbruch des Hotels Bellaval könnte ein Durchgangsbahnhof mit fünf Perrongleisen und besserer Gleisanlage gebaut werden. Die Nutzlänge Richtung Samedan würde bis zu 335 Meter betragen, Richtung Pontresina bis zu 235 Meter. Die bestehenden, direkt ins Dorfzentrum führenden Rolltreppen und Lifte des Parkhauses Serletta liessen sich mit diesem Projekt besser mit dem Bahnhof verknüpfen.

Vorgeschlagen wird, die RhB-Strecke in einem ersten Schritt um lediglich zwei Kilometer nach St. Moritz Bad und zur Talstation der Signalbahn zu verlängern. Dort ist genügend Platz vorhanden für einen grosszügigen Durchgangsbahnhof samt Abstellgleisen. Es entstünden optimale Umsteigebeziehungen zur Signalbahn, zur geplanten Hahnenseebahn (Luftseilbahn auf die südliche Talseite) und zu den Bussen Richtung Silvaplana – Maloja, die damit nicht mehr im Stau steckenbleiben würden. Das Zentrum von St. Moritz würde massiv vom öffentlichen und Individualverkehr entlastet, da Fahrgäste mit Zielen talaufwärts die Bahn benützen könnten.

Das zwischen 2002 und 2005 errichtete Parkhaus Serletta verbaut das seinerzeit vorgesehene Trasse für die Bahn. Eine Trassierung auf der Seeseite entlang des Parkhauses zu einem Tunnelportal wäre aber, wie in Variante 0 dargestellt, möglich. Der Bahnhof St. Moritz Bad / Signalbahn könnte ohne Beeinträchtigung des Bahnverkehrs erstellt werden. Nach der Inbetriebnahme der Verlängerung mit dem neuen Endbahnhof könnte der Bahnhof St. Moritz mit wesentlich weniger Behinderungen für die Fahrgäste sowie betrieblich einfacher und kostengünstiger umgebaut werden.

St. Moritz erhielte so eine leistungsfähige Schienenverkehrsachse, die als Grundlage für die regionale Erschliessung mit einer „S-Bahn Oberengadin“ dienen könnte, nicht zuletzt im Hinblick auf die angestrebten Olympischen Winterspiele 2022. (lüt/mr/an)

ursprünglichen Vorschlags und stellt es auf den folgenden Seiten vor. (lüt)

1 Extrazug mit 68 Achsen ins Unterengadin. SER 10/1990, S. 277

2 RhB will weitere Triebzüge und Steuerwagen beschaffen. SER 1/2013, S. 46