

Berninabahn Streckenbeschrieb

(Auszug aus: <http://de.wikipedia.org/wiki/Berninabahn>)

Die **Berninabahn**, auch **Berninalinie** genannt, ist eine [eingleisige meterspurige Eisenbahnstrecke](#) der [Rhätischen Bahn](#) (RhB) und war bis zum [Zweiten Weltkrieg](#) eine eigenständige Bahngesellschaft (abgekürzt *BB*). Die [Gebirgsbahn](#) verbindet den Kurort [St. Moritz](#) im Schweizer [Kanton Graubünden](#) über den [Berninapass](#) mit der italienischen Stadt [Tirano](#). Sie gilt als höchste [Adhäsionsbahn](#) der [Alpen](#) und – mit bis zu sieben Prozent Neigung – als eine der steilsten Adhäsionsbahnen der Welt.

Die Berninabahn wurde gemeinsam mit der [Albulabahn](#) am 7. Juli 2008 in die Liste des [UNESCO-Weltkulturerbes](#) aufgenommen. Sie gilt als grenzüberschreitendes, gemeinsames schweizerisch-italienisches Welterbe.

Südwestlich erheben sich der [Piz Bernina](#) und [Piz Palü](#). Es folgt die 175 m lange *Arlas-Galerie*, eine Schutzgalerie gegen Schneeverwehungen. An der Südwestseite erstrecken sich die kleineren Seen *Lej Pitschen* und *Lej Nair*. Direkt dahinter ragt die 15 m hohe und 283 m lange Staumauer des [Lago Bianco](#) empor, die zugleich die [Wasserscheide](#) zwischen [Donau](#) und [Po](#) markiert. Die Wasserscheide ist auch die romanisch-italienische Sprachgrenze, was sich im Wechsel der Seennamen vom rätoromanischen *Lej* zum italienischen *Lago* zeigt. Ab hier sind auch die Bahnhofsnamen italienisch.

Die Bahn führt am östlichen Ufer des Sees entlang und erreicht bei Ospizio Bernina auf 2253 m ü. M. ihren höchsten Punkt. Damit ist die Berninabahn die höchste Alpenquerung auf Schienen. Sie wird ganzjährig betrieben. Die oberirdische Trassierung einer Eisenbahn über einen [Hochgebirgspass](#) stellt dabei eine Besonderheit dar; andernorts wurden dazu in der Regel [Scheiteltunnel](#) errichtet. Eine vergleichbare Situation besteht bis heute bei drei weiteren Kulminationspunkten. Dies sind der [Oberalppass](#) ([Matterhorn-Gotthard-Bahn](#)), der [Brennerpass](#) ([Brennerbahn](#)) und der [Brünigpass](#) ([Brünigbahn](#)). Kurz nach Ospizio Bernina überquert die Bahn die Brücke *Am See*, sie ist die dritte und längste Pendelpfeilerbrücke auf der Strecke.

Da der Abschnitt bis ins [Puschlav](#) besonders stark von Schneeverwehungen betroffen ist, wurden ab der südlichen Staumauer des Lago Bianco zahlreiche Kunstbauten eingerichtet: Die 140 m lange *Scala-Galerie*, der 192 m lange *Scala-Tunnel*, die mit 348 m noch längere *Sassal Mason-Galerie* und der 54 m lange *Drago-Tunnel*.

Nach der *Grüm-Galerie* wird der Bahnhof [Alp Grüm](#) erreicht. Er liegt an der Waldgrenze und ist Ziel vieler Ausflügler, da von hier aus ein Blick ins Puschlav möglich ist. Von hier aus klettert die Linie mit einem Gefälle von bis zu 70 ‰ über mehrere [Kehren](#) ins Puschlav hinunter. Da dies ohne Zuhilfenahme einer [Zahnstange](#) geschieht, gehört die Berninabahn mit zu den steilsten Adhäsionsbahnen^[2].

Gleich hinter der Station wendet sich die Linie im engen 180°-Winkel, der sogenannten *Himmelskurve*, und führt unterhalb von Alp Grüm durch die *Obere Palü-Galerie*. In einer weiteren 180°-Wende führt sie durch den *Palü-Tunnel* und anschliessend durch die *Untere*

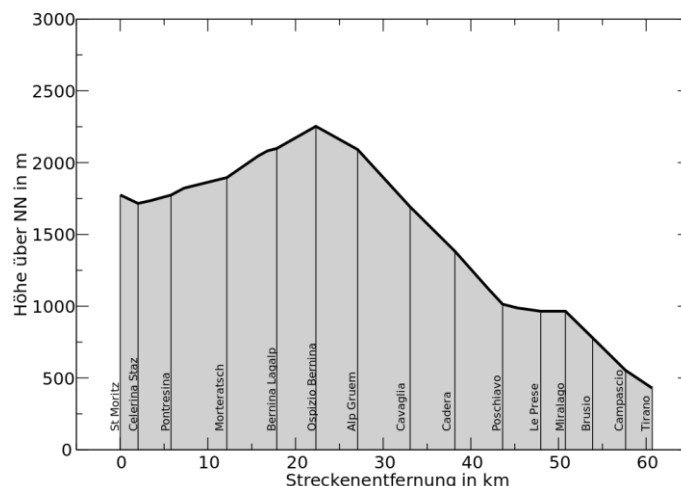
Palü-Galerie. Es folgen weitere vier Kehren, bis die Strecke die Station [Cavaglia](#) erreicht. Zwischen Alp Grüm und Cavaglia befindet sich seit 2001 auch die neue automatische Kreuzungsstelle Stablini. Sie halbiert diesen verspätungsanfälligen Streckenabschnitt. Im Zickzackkurs geht es nun ab Cavaglia weiter talwärts via Cadera bis Privilasco. Ab hier lässt die Strecke die Kehren hinter sich und erreicht, immer noch mit Maximalgefälle, das Puschlav. In [Poschiavo](#) trifft sie schliesslich wieder mit der Passstrasse zusammen.

Der Bahnhof Poschiavo wurde auf Wunsch der Gemeinde etwas ausserhalb des Ortes errichtet. Er besitzt eine [Betriebswerkstätte](#), in der auch einige historische Fahrzeuge der Berninalinie stationiert sind. Die verbleibenden rund 17 Kilometer bis Tirano sind teilweise noch nach Art einer Gebirgsbahn trassiert, in den eng bebauten [Ortsdurchfahrten](#) von Sant'Antonio und Le Prese aber als [Strassenbahn](#) mit [Rillenschienen](#) ausgeführt. Während erstere ampelgeregelt ist, verkehren die Züge Richtung Tirano in Le Prese als Besonderheit entgegen der üblichen Fahrordnung im [Linksverkehr](#). Das heisst sie kommen dort den nördlich fahrenden Motorfahrzeugen frontal entgegen, es gilt deshalb sowohl für den Bahn- als auch für den Strassenverkehr eine [Geschwindigkeitsbegrenzung](#) von 30 km/h. Ursprünglich war die Berninabahn zwischen dem Weiler Sant'Antonio und [Miralago](#) sogar durchgängig auf der Strasse trassiert. Erst im Laufe der Jahre entstand auch in diesem Abschnitt, abgesehen von den beiden Ortspassagen, ein unabhängiges Bahntrasse.

Nach der 1977 eingerichteten Haltestelle Li Curt erreicht die Strecke den Ort Le Prese, dessen Haltestelle sich mitten im Strassenplanum befindet. Zwischen Le Prese und Miralago führt die Strecke dem Ufer des [Puschlaversees](#) entlang, weshalb sich die Höhenlage von 965 m ü. M. nicht verändert.

Unterhalb von [Brusio](#) besitzt die Bahn als letzten Höhepunkt einen [Kreisviadukt](#), der alleine der Höhengewinnung dient. Es folgt der Haltepunkt der Ortschaft Campascio, die noch zu Brusio gehört. Hinter dem [Grenzbahnhof Campocologno](#), wegen der dort vorgenommenen Zollabfertigungen ein ungewöhnlich grosser Bahnhof, erreicht die Strecke schliesslich Italien und nach Überquerung des Hauptplatzes von Tirano ihren Endbahnhof. Hier trifft die Berninabahn auf die [Normalspurstrecke](#) der staatlichen, italienischen Infrastrukturgesellschaft [Rete Ferroviaria Italiana](#) (RFI), die [Ferrovie Alta Valtellina](#).

Steigungsdiagramm der Berninabahn



Copyright: Bernina.png Markus Schweiss, Wikipedia.org

0,000	St. Moritz	1'775 m ü. M.
22,324	<u>Ospizio Bernina</u>	2'253 m ü. M.
	Am See Brücke (46 m)	
	Scala Galerie (140 m)	
	Fehlerprofil –216 m (Streckenverlegung Scala)	
	Sassal Mason Galerie I (16 m)	
	Aqua da Pila Bogenbrücke (13 m)	
	Scala (192 m)	
	Sassal Mason Galerie II (348 m)	
	Drago (54 m)	
	Sassal Mason Galerie III (20 m)	
	Grüm Galerie (264 m)	
27,086	<u>Alp Grüm</u>	2'091 m ü. M.
	Palü Sopra Galerie (239 m)	
	Palü (254 m)	
	Palü Sotto Galerie (347 m)	
	Stablini I Galerie (28 m)	
	Stablini (289 m)	
	Stablini II Galerie 16 m)	
29,505	Stablini	1'934 m ü. M.
	Val da Pila Sopra Galerie (213 m)	
	Val Pila (227 m)	
	Val da Pila Sotto Galerie (125 m)	
	Aqua da Pila Viadukt (32 m)	
	Viadotto Pila Galerie (88 m)	
33,074	<u>Cavaglia</u>	1'692 m ü. M.
	Cavagliasch Bogenbrücke (10 m)	
	Puntalto Galerie (10 m)	
	Puntalto (46 m)	
	Lehnenviadukt (10 m)	
	Val Varuna I (149 m)	
	<i>Oberer Verona</i>	
38,179	Cadera	1'383 m ü. M.
	Lehnenviadukt (22 m)	
	Val Varuna II (147 m)	
	<i>Unterer Verona</i>	
	Lehnenviadukt (28 m)	
	Cavagliasco Sopra (33 m)	
	Balbalera (122 m)	
	Cavagliasco Sotto (36 m)	
	Cavagliasco (20 m)	
	Lehnenviadukt (9 m)	
42,020	Privilasco	1'119 m ü. M.
	Val Varuna Brücke (22 m)	
43,618	<u>Poschiavo</u>	1'014 m ü. M.
	Depot und Werkstätte	
45,300	<u>Li Curt</u>	998 m ü. M.
47,066	Cantoniera	973 m ü. M.



47,957	Le Prese	965 m ü. M.
50,786	Miralago	965 m ü. M.
	Poschiavino Brücke (23 m)	
53,875	Brusio	780 m ü. M.
	Kreisviadukt Brusio (116 m)	
56,162	Campascio	637 m ü. M.
57,336	zum Güterbahnhof	
	Poschiavino Bogenbrücke (14 m)	
57,649	Campocologno	553 m ü. M.
	Druckleitung Kraftwerke Brusio Brücke (18 m)	
58,14	Staatsgrenze Schweiz–Italien	530 m ü. M.
60,688	Tirano	429 m s.l.m.
	Übergang zur Ferrovia Alta Valtellina	



© Bilder, wo nicht anders erwähnt, ©Stephan Künzli