



Eisenbahn-Entwicklung im Erweiterten Rätischen Dreieck „Terra Raetica“

Gegenüberstellung von Vor- und Nachteilen der diskutierten Lückenschlüsse
erwünschte Wirkungen
Bedeutung der Projekte
erste Priorisierung
strategische Ziele und Empfehlungen für weiteres Vorgehen
Partner für eine allfällige Realisierung

Teil 6 Materialien (Anhänge)

20. Dezember 2017

Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner



Ausgangslage, historischer Abriss

Die ausgeführten und geplanten großen
Alpenbahnen.

Von

Dr. Robert R. v. Reckenschuß,

o. ö. Professor der k. k. Technischen Hochschule in Wien.

(Mit Zugrundelegung des am 29. November 1911 gehaltenen
Vortrages.)

2 Tafeln und 14 Abbildungen im Texte.

linie zur Greinabahn Aussicht auf Verwirklichung bekäme. Die Tödiabahn hätte eine Länge von nur 24 km, wovon 14·35 km auf den in der Höhe von 879 m ü. M. kulminierenden großen Töditunnel entfielen.¹⁾

Ein Bahnprojekt, dessen Ausführung nicht nur für Tirol, sondern auch für den internationalen Verkehr von großer Bedeutung wäre, betrifft die Linie Landeck—Mals, eine Überschienung der Alpen zwischen Brenner und Gotthard auf österreichischem Gebiete. Diese seit Jahren geplante Gebirgsbahn, gewöhnlich „Vintschgau-bahn“ genannt, für welche seitens der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung bereits eingehende Studien und Trassierungsarbeiten durchgeführt wurden, soll von Landeck an der Arlbergbahn bis Finstermünz dem Laufe des Inn folgen, dann über Nauders zum Reschenscheid-eck ansteigen, den Kamm der Zentralalpen mit offener Schiene überschreiten und über die Malserheide nach Mals gelangen, wo der Anschluß an die seit dem Jahre 1906 im Betriebe stehende Bahn durch das Untervintschgau nach Meran erfolgt. Die Bahn würde in eine bisher von keiner europäischen Hauptbahn erreichte Meereshöhe (1510 m) führen; eine Herabdrückung der Kulmination durch Anlage eines Scheiteltunnels unter dem Reschen-

¹⁾ Sehr eingehend ist die Frage der geplanten ostschweizerischen Alpendurchstiche behandelt in der interessanten Arbeit: „Die schweizerische Ostalpenbahn in historischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beleuchtung.“ Von Rob. Bernhardt, 2 Teile, Zürich 1903 und 1905.

scheideck kann infolge der eigenartigen Gestaltung des Geländes, welches von der Wasserscheide, dem Ursprunge der Etsch, gegen Süden auf eine Länge von 10 km flach abgedacht ist, kaum in Betracht kommen. Ein in der Seehöhe von 1000 m gelegener Tunnel — etwa von Finstermünz bis Mals — wodurch die schwierigsten Partien der offen projektierten Linie vermieden werden könnten, bekäme die enorme Länge von 27—28 km und würde nicht zu rechtfertigende Kosten verursachen, während gleichzeitig die Erreichung eines Hauptzweckes der Bahn, die Erschließung des Obervintschgaus, vereitelt würde. Ganz bedeutend ist auch die von der geplanten Linie zu überwindende Höhendifferenz: Landeck an der Arlbergbahn liegt 777 m, Mals 1000 m ü. M.; der Scheitelpunkt hat die Kote 1510 m, befindet sich somit mehr als 700 m über der nördlichen, 500 m über der südlichen Endstation. Die Strecke Landeck—Pfund (954 m), 30 km lang, wird wohl in allernächster Zeit zur Ausführung kommen; wiewohl eine Talbahn, fordert sie viele Kunstbauten und ihre Kosten werden sehr bedeutend sein (23 Mill. Kronen). Außerordentlich schwierig ist die nächste Strecke Pfund—Nauders (1342 m), in der auf eine direkte Entfernung von 7 km nahezu 400 m an Höhe gewonnen werden müssen; dieses Projekt zeigt — besonders zwischen Finstermünz und Nauders — eine kunstvolle Entwicklung der Linie, die zur Hälfte in Tunnels geführt werden muß. In der letzten Strecke Nauders (1342 m) — Reschen (1510 m) — Mals (1000 m), die den Scheitelpunkt enthält, mußte bei der Trassierung auf

die in so großer Meereshöhe äußerst ungünstigen klimatischen Verhältnisse und die Gefahr von Schneeverwehungen Rücksicht genommen werden. Von der Wasserscheide bis St. Valentin (1452 m) ist das Gelände mäßig geneigt, dann folgt eine Talstufe, deren Überwindung — der Abstieg über die Malserheide — wieder eine künstliche Verlängerung der Trasse durch Schleifenentwicklung nötig macht. (Fig. 11.)

Die Länge der Linie Landeck—Mals, als Hauptbahn mit einer Maximalsteigung von 25‰ gedacht, beträgt 90 km, ihre Kosten werden auf 90 Millionen Kronen veranschlagt. Könnte man sich entschließen, diese Eisenbahn mit der Spurweite von 1 m herzustellen, wofür ein naheliegender Grund in dem Umstande zu finden wäre, daß die Linien der Rhätischen Bahn im benachbarten schweizerischen Kanton Graubünden ebenfalls diese Spurweite aufweisen, so ließe sich der ganze Schienenweg Landeck—Mals um 30 Millionen Kronen herstellen — etwas mehr als jene Summe, welche für die Teilstrecke Landeck—Pfunts allein nötig ist, falls Normalspur mit großen Krümmungshalbmessern und relativ geringen Steigungen in Anwendung kommt. Allerdings ist anzunehmen, daß für diese strategisch wichtige Bahnverbindung zwischen Nord- und Südtirol die Schmalspur, insbesondere die in Österreich wenig gebräuchliche 1 m-Spur, nicht bewilligt würde.

Die nördliche Teilstrecke der Vintschgaubahn, Landeck—Pfunts, die, wie gesagt, bald gebaut werden dürfte, wird schon in wenigen Jahren auch für den Ver-

kehr von Norddeutschland, Bayern und Nordtirol nach dem Engadin Bedeutung bekommen. Die Rhätische Bahn, welche durch die Erbauung der Albulabahn das Oberengadin der Lokomotive zugänglich machte, arbeitet eben an der Erstellung einer Eisenbahn von Bivers über Zernetz nach Schuls, deren Fortsetzung bis Pfunds (Tirol) als gesichert zu betrachten ist. Sobald die Bahn Landeck—Pfunds und die Bahn durch das Engadin fertiggestellt sind, wird ein großer Teil der Reisenden, welche dem Unterengadin und den Fremdenzentren St. Moritz und Pontresina zustreben, diesen kürzeren Weg der Route über Chur—Thusis vorziehen. Kommt späterhin die als Fortsetzung der Graubündener Schmalspurbahnen geplante Überschienung des Malojapasses (St. Moritz—Chiavenna) zur Ausführung, so bildet die Strecke Landeck—Pfunds einen Teil der durchgehenden Linie Landeck—Engadin—Comosee.

Eine ganz außerordentliche Wichtigkeit als Mittelglied einer internationalen Eisenbahnroute bekäme die Linie Landeck—Mals, wenn das großangelegte Projekt der sogenannten Fern—Ortler-Bahn zustande käme, welche von Südbayern über den Fernpaß nach dem Inn-tale bei Imst, dann von Landeck bis Mals und durch das Ortlermassiv nach dem Veltlin führen soll; von Imst bis Landeck ist die Benützung der Arlbergbahn in Aussicht genommen (Fig. 11). Die Fern—Ortlerbahn, deren Gesamtlänge rund 200 km betrüge, ist naturgemäß als Gegenprojekt zu dem ostschweizerischen Alpendurchstiche, insbesondere zur Splügenbahn zu betrachten. Während

letztere für Westdeutschland große Bedeutung hätte, würde die Fern—Ortlerbahn vornehmlich dem bayrisch-italienischen Verkehr (München—Mailand—Genua) er-

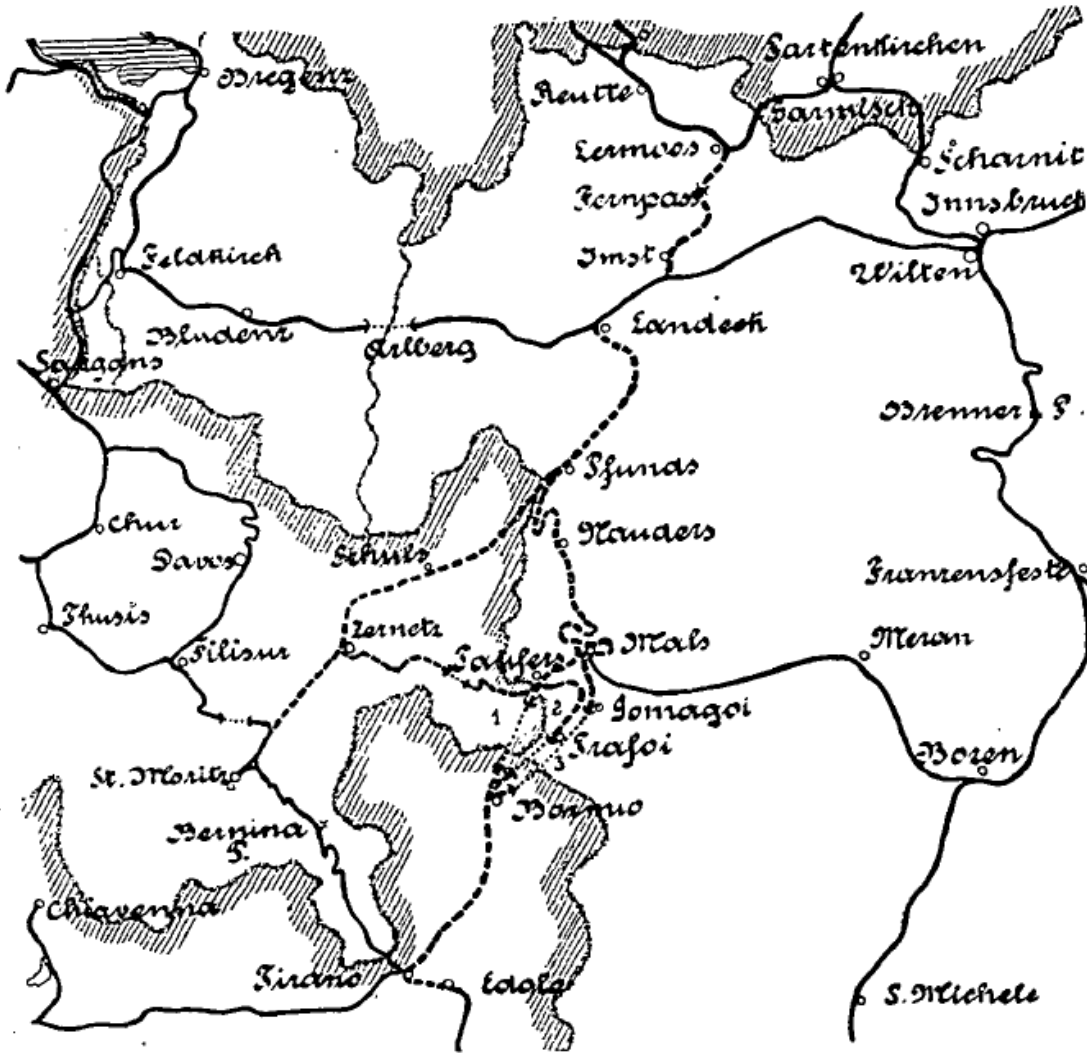


Fig. 11. Fern—Ortler-Bahn.

Ortlerdurchstich: 1. Linie über Santa Maria im Münstertale (Tunnellänge 16 km). 2. Linie über Trafoi (Tunnellänge 12 km). 3. Linie über Gomagoi (Tunnellänge 22 km).

hebliche Wegkürzungen bieten. Tatsächlich interessiert man sich hauptsächlich in Bayern für dieses Projekt, dessen Ausführung jedoch als sehr unwahrscheinlich zu

bezeichnen ist — von manchen Seiten wird es als aufgegeben betrachtet; die Fern—Ortlerbahn hätte nämlich drei Wasserscheiden (Lech, Loisach—Inn, Inn—Etsch, Etsch—Veltlin) zu übersetzen, so daß sich ganz außergewöhnliche Bau- und Betriebsschwierigkeiten ergäben, auch wäre ihr Verkehrsgebiet geringer wie jenes einer ostschweizerischen Alpenbahn. •

Der nördliche Teil, die Fernbahn, wurde schon in den Sechziger Jahren als nordwestliche Zufahrtlinie zum Brenner — damals gegen Innsbruck führend — vorgeschlagen, kam aber wegen des Widerstandes der maßgebenden Kreise Bayerns nicht zur Ausführung. Erst im letzten Jahrzehnte wendet sich das Interesse wieder dieser Bahnlinie zu, für welche mehrere Projekte vorliegen.

Nach einer Studie des Schweizer Oberingenieurs Dr. Moser sollte die Fernbahn bei Vils im Lechtale beginnen, den 1210 m hohen Fernpaß mittels eines 15·7 km langen Tunnels in der Seehöhe von 900 m unterfahren, bei Nassereit zu Tage treten und bei Imst an die Arlbergbahn anschließen, während nach anderen Projekten der große Ferntunnel vermieden werden könnte. Herr Hofrat Konstantin Chabert Ritter von Ostland, als langjähriger Vorstand der Trassierungsabteilung für die Vintschgaubahn einer der genauesten Kenner der Gegend, dem ich für viele wertvolle Mitteilungen über die Tiroler Bahnprojekte zu besonderem Danke verpflichtet bin, schlug eine Unterfahrung des Fernpasses in der Höhe von 1100 m mittels eines nur 1·2 km langen Tunnels vor; die Bahn hätte von Reutte bis Imst eine Länge von

66 km, ihre Ausführung würde etwa 40 Millionen Kronen erfordern.

Nachdem heute eine Bahn von Reutte über Lermoos nach Garmisch—Partenkirchen im Baue ist, würde die Fernbahn nicht mehr in Reutte ihren Anfang zu nehmen haben, sondern in der Station Lermoos, bei deren Anlage auf den Anschluß der projektierten Bahn über den Fernpaß Rücksicht genommen wurde. Wenn auch vielleicht nicht als Teil der großen Fern—Ortlerbahn, sondern als Lokalbahn, dürfte die Bahnverbindung Lermoos—Imst wohl in absehbarer Zeit zustande kommen.

Der südliche Teil der Fern—Ortlerbahn, ein Schienenweg aus dem Etschtale nach dem Addagebiete, soll von Mals nach Bormio führen. Auch für diese Linie, die Ortlerbahn, gibt es verschiedene Projekte. Die beste Trassenführung wäre von Mals (1000 m) in das Tauferertal, nach Überschreitung der Schweizer Grenze bis Santa Maria im Münstertal und von da in einem 16 km langen Tunnel unter dem Monte Branlio nach Bormio (1228 m), von wo aus der Anschluß an das italienische Eisenbahnnetz bei Tirano erreicht wird. Von Tirano besteht bereits eine Eisenbahn über Sondrio nach dem Comosee; es wurde aber auch eine neue Linie von Tirano unter dem Apricapasse nach Edolo—Brescia in das Auge gefaßt, welche für den Verkehr nach Mittelitalien günstig wäre. Voraussichtlich würde jedoch die Schweizer Eidgenossenschaft nie die Erlaubnis zur Erbauung einer derartigen ihre eigenen Linien nachteilig beeinflussenden Bahnstrecke durch das Münstertal geben;

die Ortlerbahn müßte deshalb Schweizergebiet vermeiden. Dies kann geschehen, indem die Bahn von Mals bis Taufers und an der Berglehne — hoch oberhalb Lichtenberg und Gomagoi — bis Trafoi (1540 m) geführt wird; hier beginnt der Ortlertunnel, welcher eine Länge von 12 km erhält, in der Seehöhe von 1500 m liegt und im Val Zebbru, etwa 150 m höher als Bormio mündet, welcher Ort unter Anordnung einer Schleifenentwicklung erreicht wird. Als dritte Lösung schlug Hofrat Ritter v. Chabert folgende Trasse vor: von Mals über Laatsch bis Gomagoi (1273 m) und mittels eines 22 km langen Ortler-tunnels nach Bormio; diese Linie hätte zwar einen Tunnel von ganz gewaltiger Länge, ihre Kosten dürften sich jedoch nicht höher stellen wie jene der früher genannten Linie Taufers—Trafoi, denn sie ist um fast ein Drittel kürzer und vermeidet schwieriges Terrain. Für den Betrieb wäre sie wegen der um 300 m geringeren Scheitelhöhe wesentlich günstiger. Die Gesamtkosten der Fern—Ortlerbahn — einschließlich des Mittelstückes Landeck —Mals — werden auf 180—220 Millionen Kronen geschätzt.

In allerjüngster Zeit wurde in Nordtirol eine Bahn zur Ausführung gebracht, welche nicht zu den großen Alpenbahnen gerechnet werden darf, die aber kurz beschrieben werden soll, da sie für den Touristenverkehr zwischen Südbayern und Innsbruck wichtig ist und ein sehr bekanntes Gebiet der Alpen durchzieht: die Mit-tenwald- oder Karwendelbahn Innsbruck—Gar-misch-Partenkirchen mit einer Fortsetzung nach Reutte.

Der Plan, eine die nördlichen Kalkalpen am Seefeldersattel überschreitende Eisenbahn zu erbauen, ist

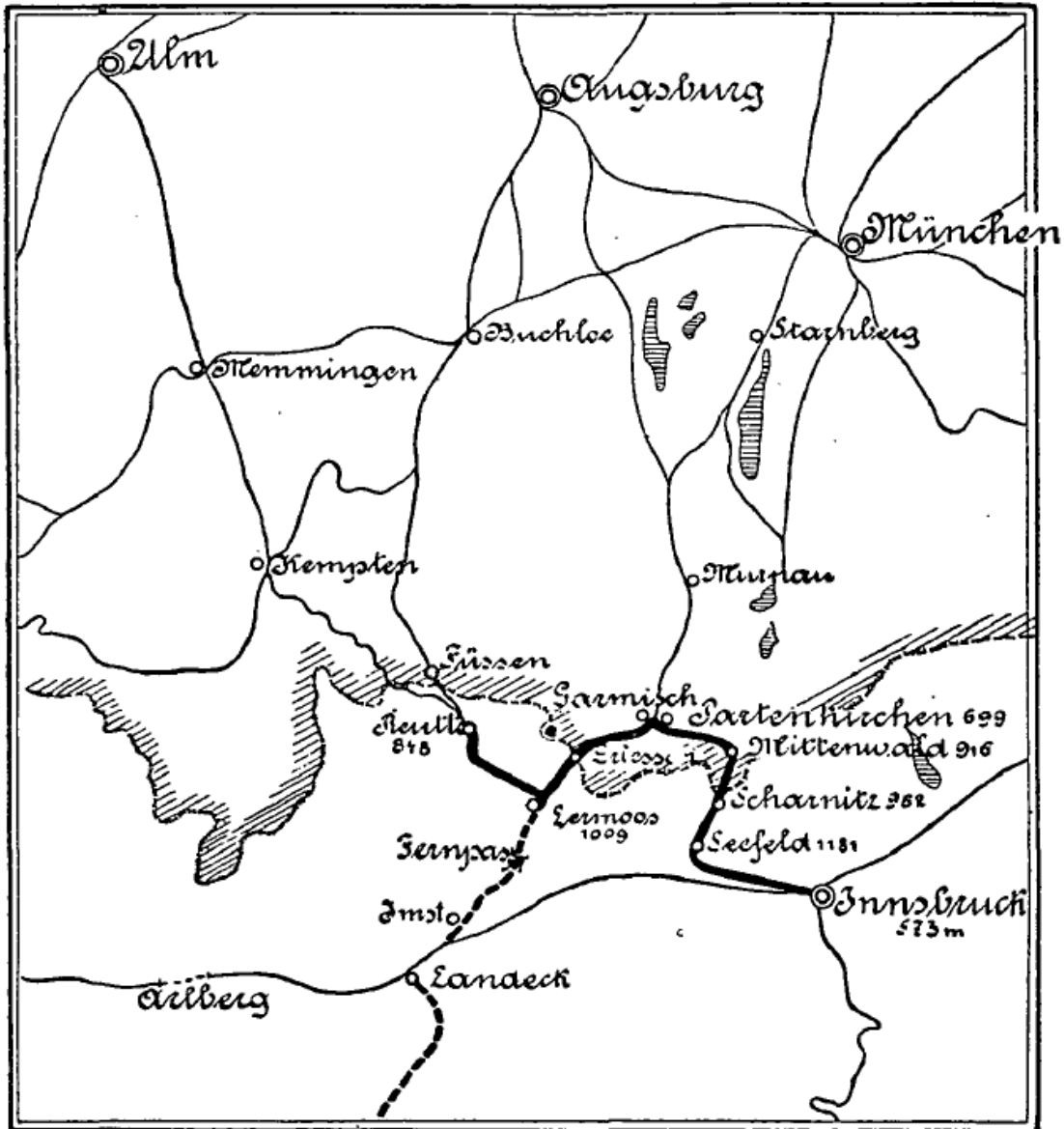


Fig. 12. Mittenwaldbahn (Innsbruck—Garmisch—Partenkirchen) mit Fortsetzung nach Reutte.

wohl ein halbes Jahrhundert alt, doch erst in den letzten 10 Jahren erhielt der Gedanke — hauptsächlich durch die Bemühungen des um das Tiroler Verkehrswesen sehr verdienten Ingenieurs Dr. J. Riehl — greifbare Ge-

stalt; die Bahn ist heute der Vollendung nahe und wird im Herbst 1912 dem öffentlichen Verkehre übergeben werden (Fig. 12).

Die neue Linie, als normalspurige Lokalbahn gebaut, beginnt in Innsbruck-Wilten (583 m), überschreitet den Inn und steigt an dem mächtigen Karwendelgebirge, dessen Abstürze Innsbruck so malerisch machen, gegen Westen an; sie durchfährt — bereits 250 m höher als der Inn — in einem parallel zur Richtung des Tales liegenden, 1800 m langen Tunnel den Felsstock der Martinswand (oberhalb der durch Kaiser Max berühmt gewordenen Höhle) und erreicht die Station Hochzirl (922 m). Nach Passierung des Seefelder Sattels (1185 m), der den Scheitelpunkt der Bahn enthält, und der Station Seefeld (1181 m) wendet sich die Linie der bayrischen Grenze zu, die jenseits Scharnitz (962 m) bei der Porta Claudia überschritten wird. Auf bayrischem Boden gelangt die Bahn nach Mittenwald (916 m), dem durch seine Geigenindustrie berühmt gewordenen Alpendorfe, und nach Garmisch-Partenkirchen (699 m). Die Mittenwaldbahn hat eine Länge von 58 km, wovon 33·4 km auf österreichischem Gebiete liegen; die Bahn ist technisch sehr interessant und für den Verkehr zwischen Südbayern und Nordtirol außerordentlich wertvoll; sie macht einen vom Süden bisher nur auf Umwegen erreichbaren herrlichen Teil des bayrischen Oberlandes von Tirol aus zugänglich und wird auch für den internationalen Verkehr Bedeutung bekommen, da sie — wenngleich nur Lokalbahn — eine neue Zufahrtlinie zum Brenner dar-

stellt. Einerseits wird sie einen Teil des Verkehrs von München nach Innsbruck übernehmen, andererseits schafft sie eine vorteilhafte Verbindung von Ulm über Kempten nach der tirolischen Landeshauptstadt. Gleichzeitig mit der besprochenen Linie Innsbruck—Garmisch-Partenkirchen wird nämlich von bayrischer Seite eine Anschlußlinie Garmisch-Partenkirchen—Grießen (814 m) erbaut, von wo über Ehrwald (971 m), Lermoos (1010 m) und Heiterwang die Station Reutte (849 m) erreicht wird, die mit dem süddeutschen Eisenbahnnetze in Verbindung steht. Sollte einmal die früher besprochene Fernbahn zur Ausführung kommen, so wird diese in der Station Lermoos zu beginnen haben.

Als sehr interessantes Bahnprojekt, das allerdings auch keine Weltbahn betrifft, für den Verkehr aus dem vielbesuchten Engadin nach Südtirol jedoch große Bedeutung hat, möge die geplante Verbindung Zernetz—Ofenberg—Mals erwähnt werden.

Die vor kurzem zur Eröffnung gelangte Berninabahn (St. Moritz—Poschiavo—Tirano) leitet den internationalen Fremdenstrom aus dem Oberengadin direkt nach dem Veltlin und an den Comosee; der Übergang nach Südtirol (Meran, Bozen), welcher mit einer Paßüberschreitung — entweder über den Ofenpaß (2155 m) oder über das Stilfserjoch (2758 m) — verbunden ist, wird seltener gemacht, und die am Fremdenverkehr interessierten Kreise Südtirols bemühen sich nun eifrig, eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Etschtale und dem Engadin zu bekommen (Fig. 13).

Die hiefür in Aussicht genommene Linie, die Ofenbergbahn, soll gleich den bündnerischen Bahnen schmal-spurig (1 m) gebaut werden und folgenden Weg nehmen: Schluderns (eine Station der Vintschgaubahn, unmittelbar unterhalb Mals) — Taufers — Santa Maria im Münstertale — Ofenberg, der mittels eines 2340 m langen Tunnels zu durchbrechen ist — Spölbachtal — Zernetz im Engadin, wo der Anschluß an die Linien der Rhätischen Bahn erfolgt. Die Terrainverhältnisse sind allerdings recht schwierig, die Linie, deren größte Steigung mit 40 ‰ in Aussicht genommen ist, soll bis zur Seehöhe von 1987 m gehen; trotzdem hofft man, den Betrieb während des ganzen Jahres aufrechtzuerhalten zu können. Die Gesamtlänge der Ofenbergbahn mißt 53 km, die Kosten werden etwa 20 Millionen Kronen betragen.¹⁾

Endlich sei noch ein von dem Schweizer Ingenieur R. Gelpke in letzter Zeit veröffentlichtes Alpenbahnprojekt erwähnt,²⁾ das — ähnlich der im Jahre 1898 von A. Guyer-Zeller in großen Zügen entworfenen Engadin—Orientbahn³⁾ — die Schaffung einer Weltbahn, der Schweizerischen Adriabahn, von Basel—Zürich über das Engadin nach Bozen mit einer Fortführung des Verkehrs einerseits durch das Pustertal und über die neuen österreichischen Staatsbahnlinsen nach Triest, andererseits durch das Val Sugana (Trient—Tezze) nach

¹⁾ Schweizerische Bauzeitung, Bd. 57, 1911.

²⁾ „Eine Schweizerische Adriabahn“, Basel 1910.

³⁾ „Engadin—Orientbahn, Projekt einer Normalbahn Chur—Albula—Ofenberg—Münster“, Zürich 1898.

Venedig zum Ziele hat. Der Verfasser des Projektes geht von dem Gedanken aus, daß alle bestehenden und geplanten großen Bahnen über die Westalpen gegen Genua gerichtet sind, so daß dieser Hafen und seine Zufahrtlinien überlastet werden, während eine direkte Linie von

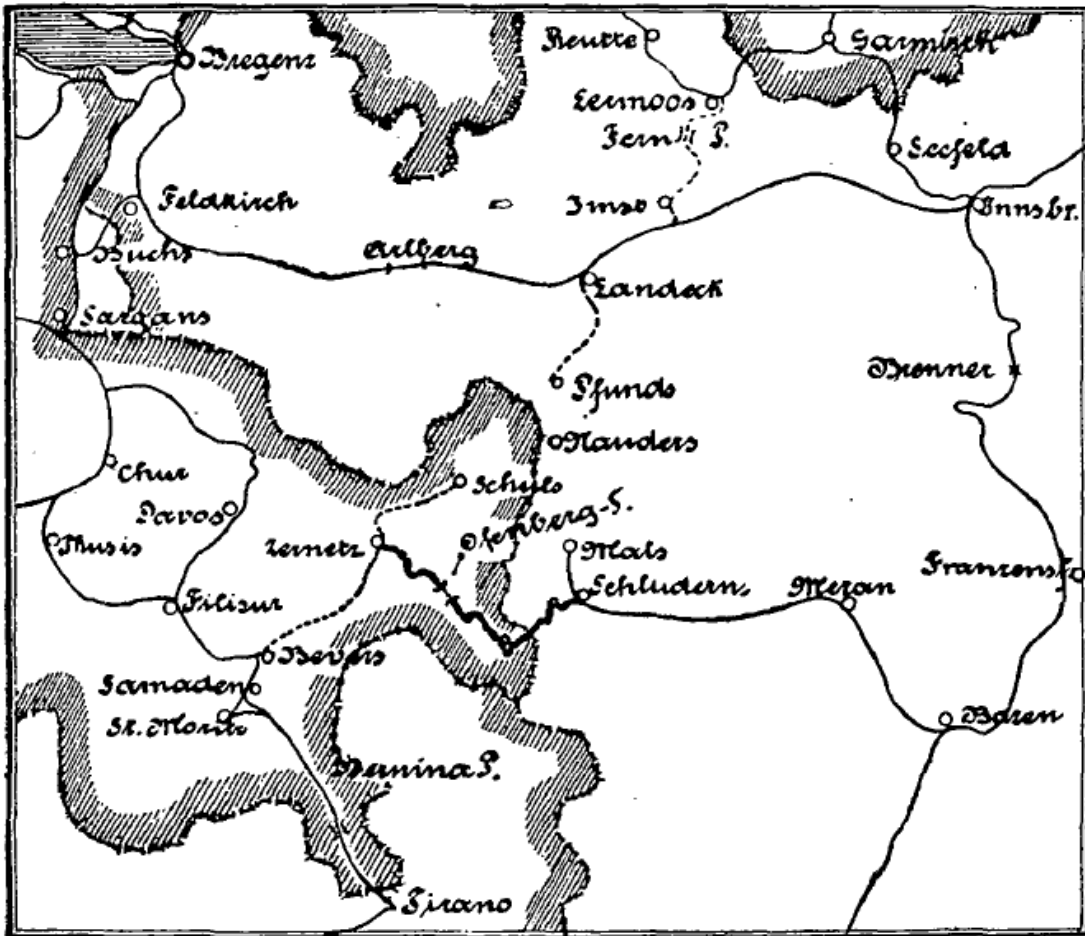


Fig. 13. Ofenbergbahn.

Westeuropa und der Schweiz nach den adriatischen Seeplätzen, die dem Oriente näher liegen als Genua, fehlt (Fig. 14). Die neue Bahn — natürlich als Hauptbahn projiziert — soll in Maienfeld nächst Ragaz im Rheintale, einer Station der Linie Sargans—Chur, beginnen,

ungefähr den Weg der bestehenden Schmalspurbahn Landquart—Davos nehmend, bis Klosters (1215 m ü. M.) ansteigen und das Silvrettamassiv mittels eines 13·8 km langen Tunnels in der Seehöhe von zirka 1400 m unterfahren; sie tritt bei Lavin in das Engadin, um dem Laufe

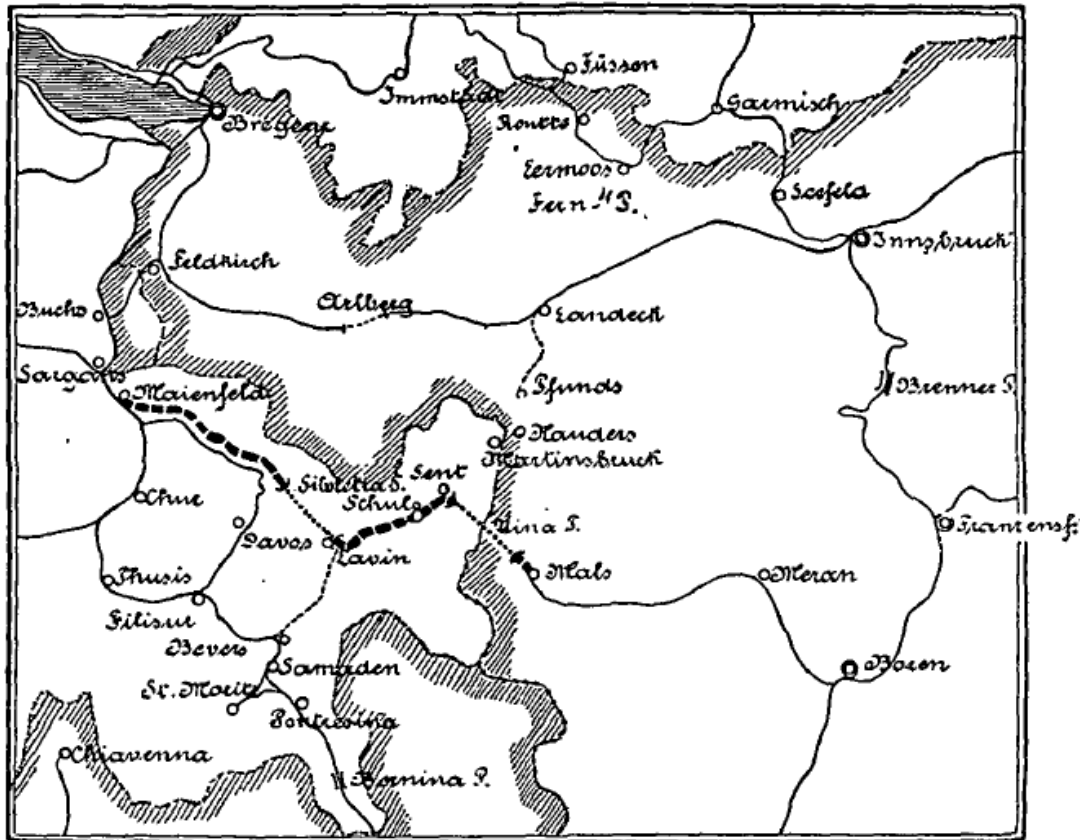


Fig. 14. Schweizerische Adriabahn.

des Inns bis Sënt (1150 m) zu folgen, wo sie sich dem Uinatale zuwendet; ein 17·9 km langer Tunnel, dessen Scheitel die Seehöhe von 1167 m aufweist, ermöglicht den Übergang aus dem Engadin in das Gebiet der Etsch. Etwa 2·5 km entfernt vom Uinatunnel, über welchen die schweizerisch-österreichische Grenze geht, erfolgt der

Anschluß an die bestehende Bahn Mals—Meran. Die Kosten der Strecke Maienfeld—Mals (98 km) werden generell mit 144 Millionen Francs angegeben.

Von den angeführten Alpenbahnprojekten werden wohl mehrere früher oder später der Verwirklichung zugeführt werden; von unüberwindlichen technischen Schwierigkeiten kann selbst bei den kühnsten Projekten heute nicht mehr gesprochen werden, und die Möglichkeit der Ausführung neuer Schienenwege hängt meist nur davon ab, ob es gelingt, die nötigen Kapitalien aufzubringen. Darf auch eine direkte Rentabilität der Bahn häufig nicht erwartet werden, so ist doch jede Vervollkommnung des Eisenbahnnetzes mit großen Vorteilen verbunden; der Wohlstand entlegener Gegenden wird durch Belebung des Handels und Schaffung neuer Industrien gehoben, die Menschen werden einander näher gerückt. Mit Recht bezeichnet man die Eisenbahnen als die wichtigsten Mittel zur Förderung der Zivilisation.

Nach dem Vortrage wurde eine größere Anzahl von Lichtbildern vorgeführt, die geeignet waren, eine Vorstellung zu geben von dem Vorgange bei der Ausführung langer Alpentunnels und von den bei einem solchen Baue auftretenden Zwischenfällen; drei Bohrmaschinenmodelle, von denen eines (Preßluftmaschine System Ferroux) im Betriebe stand, ergänzten die Beschreibung des Tunnelvortriebes unter Anwendung von Gesteinsbohrmaschinen.

Zum Schlusse dankte der Vortragende allen Herren, die ihn bei den Vorbereitungen unterstützten, für ihr freundliches Entgegenkommen, namentlich Herrn Hofrat Prof. Dr. J. M. Eder, Herrn Oberbaurat K. Redlich, den Herren Oberingenieuren F. X. Kleinwächter (Bauunternehmung Brüder Redlich und Berger) und Th. Hauber (Österreichische Siemens-Schuckert-Werke) sowie seinen Assistenten, den Herren Ingenieuren V. Petroni und G. Valentin.

Quelle:

http://www.zobodat.at/pdf/SVVNWK_52_0415-0483.pdf

Reschenscheideckbahn Quelle: Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die **Reschenscheideckbahn** oder **Reschenbahn** war eine geplante normalspurige Eisenbahnstrecke in Tirol, die von Landeck über den Reschenpass (1508 m) nach Mals führen sollte. Sie sollte die Arlbergbahn mit der Vinschgaubahn verbinden und auch einen Anschluss an die Schweiz herstellen. Für die Strecke wurden seit der Mitte des 19. Jahrhunderts zahlreiche Pläne erstellt. Im Zuge des Ersten und Zweiten Weltkriegs wurden kleinere Abschnitte gebaut, aber nie in Betrieb genommen.

Planungen

Schon in der Mitte des 19. Jahrhunderts tauchten die ersten Pläne für eine Eisenbahnverbindung über den Reschen auf, die Tirol und Vorarlberg mit der norditalienischen Tiefebene und in weiterer Folge mit dem Hafen in Genua verbinden sollte. Die Reschenbahn hätte dabei das Bindeglied zwischen einer geplanten Fernbahn von Süddeutschland über Reutte und den Fernpass nach Landeck und der geplanten Ortler-Bahn von Mals über Tirano nach Mailand dargestellt. Bei den Behörden in Wien stießen diese Pläne auf wenig Gegenliebe, da die österreichischen Häfen im Südosten (Venedig, Triest, Fiume) lagen und man außerdem keine Konkurrenz zur 1867 eröffneten und nicht ausgelasteten Brennerbahn wollte.

Mit der Eröffnung der Arlbergbahn 1884 bekam die Idee einer Reschenbahn erneut Auftrieb und es wurden mehrere konkrete Pläne vorgelegt. Ein 1890/91 von Franz Xaver Kreuter aus München vorgelegtes Projekt sah einen Dampfbetrieb mit zahlreichen Kehrtunneln, Kunstbauten und Steigungen bis zu 50 ‰ vor, die mit Zahnstangen überwunden werden sollten. 1905 schlug Karl Albert Gollwitzer aus Augsburg den Ausbau zur Hauptbahn mit maximal 12,5 ‰ Steigung und einer Streckengeschwindigkeit von 100 km/h vor.

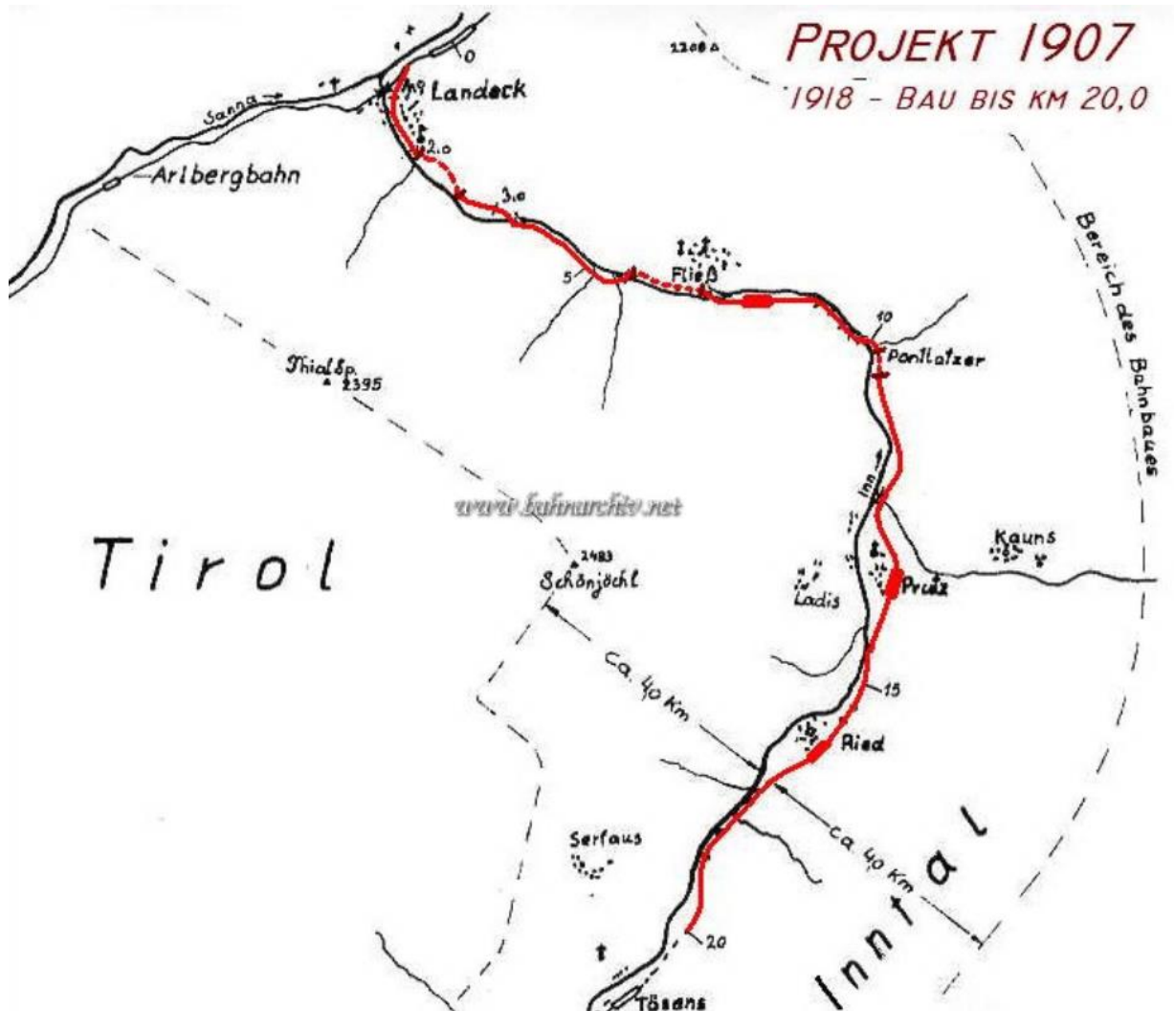
1907 bewilligte die Regierung in Wien schließlich Mittel für eine Studie der Trasse und die Ausarbeitung eines Detailprojektes, das von Constantin Chabert geplant wurde. Ein Jahr später schloss die „Trassierungscommission“ die Detailplanung von Landeck bis Pfunds ab und führte Grundablösungen durch. Der Bau der Mittenwaldbahn von 1910 bis 1912 band allerdings Kräfte und finanzielle Mittel, so dass die Reschenbahn zurückgestellt wurde.

Streckenführung

Die Reschenbahn sollte westlich des Bahnhofs Landeck von der Arlbergbahn abzweigen und zunächst parallel zu dieser verlaufen, dann am rechten Ufer entlang dem Inn aufwärts folgen. Der bis an den Inn heranreichende Burgfelsen, auf dem sich das Schloss Landeck befindet, wurde mit dem Landecker Tunnel unterführt. Die Strecke sollte weiter durch das Obere Gericht verlaufen und ab Pfunds in Schleifen und Kehrtunneln zum rund 500 m höher gelegenen Reschenpass ansteigen. Der Abstieg auf der Südrampe sollte wiederum in mehreren große Kehrschleifen bis Mals erfolgen, wo die 1906 vollendete Vinschgaubahn von Meran endete.

An zwei Stellen sollten Verbindungen in die Schweiz gebaut werden: Von Pfunds aus sollte eine meterspurige Bahn ins Engadin führen, die in Schuls an die Rhätische Bahn anschließen sollte. Eine weitere Strecke sollte in Taufers abzweigen und als Ofenbergbahn über den Ofenpass bis Zernez führen.

Während der grundlegende Streckenverlauf allen Projekten gleich war, variierten die Details, insbesondere was die Steigungen auf den Rampen und damit die Lage und Anzahl der Schleifen und Kehrtunnel betraf.

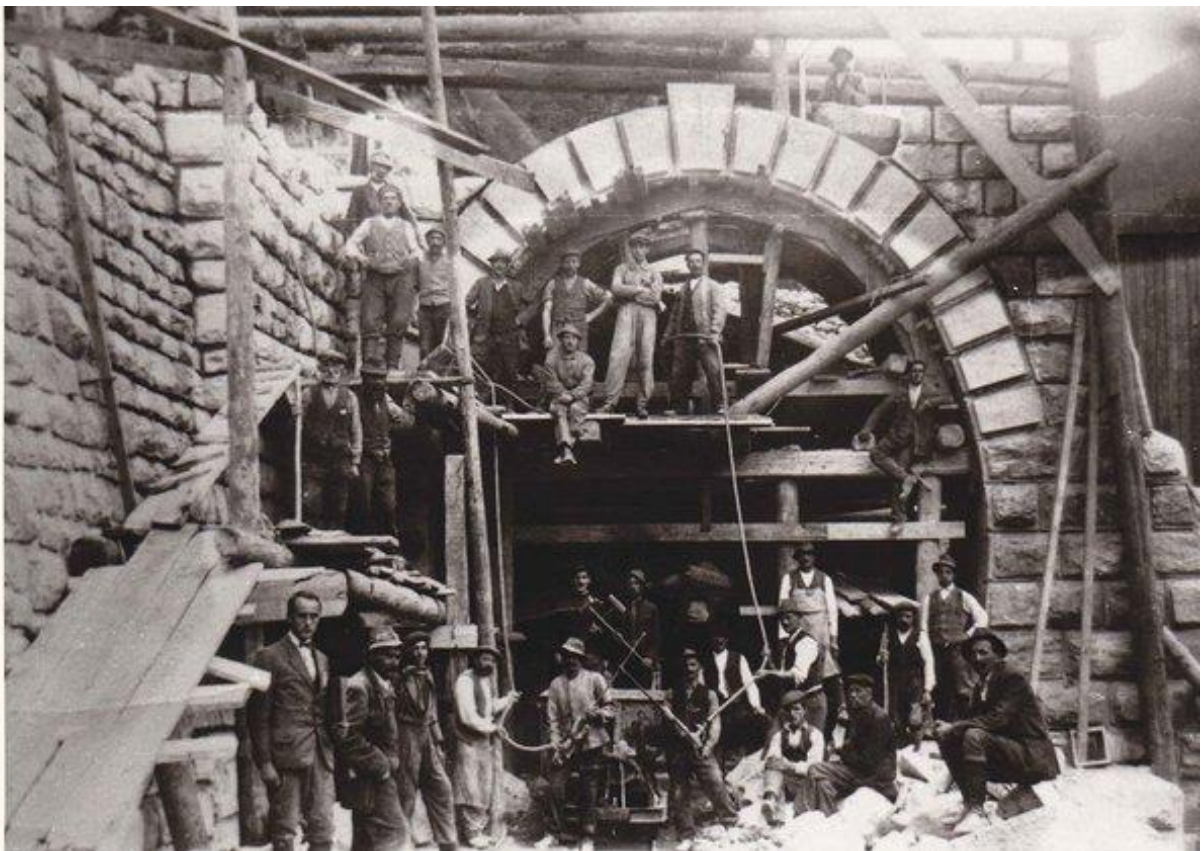


Reschenscheideckbahn, Plan 1907, Slg. W. Schröter (bahnarchiv.net)

Bau

Gegen Ende des Ersten Weltkriegs gewann aufgrund von Nachschubproblemen an der Südfront eine Bahn über den Reschen als „Frontbahn“ strategische Bedeutung. Auf der Grundlage der Pläne Chaberts von 1907 arbeitete die k. u. k. Militärbauleitung unter der Leitung von Julius Khu und Leopold Oerley ein neues Projekt aus. Dessen Bergstrecke begann bereits in Tösens und nicht erst in Pfunds, wodurch die Rampe um 9 km verkürzt wurde und mit weniger Hochbauten auskam. Der Bau begann am 1. April 1918 und schritt rasch voran.

Mit dem Waffenstillstand zwischen Österreich-Ungarn und der Entente am 3. November 1918 wurde der Bau der Reschenscheideckbahn eingestellt. Bis dahin war rund ein Fünftel der Strecke von Landeck nach Tösens fertiggestellt, darunter ein Tunnel und eine Behelfsbrücke über den Inn bei Fließ. Über 4000 Arbeiter, darunter viele russische Kriegsgefangene, waren mit dem Bau beschäftigt. Mit dem Vertrag von Saint Germain fiel Südtirol 1919 an Italien und der Reschen wurde zur Staatsgrenze. Von italienischer Seite bestand kein Interesse an einem Weiterbau der Reschenbahn, und in Österreich waren keine finanziellen Mittel vorhanden. Noch bis 1923 bestand die Bauleitung in Landeck, die aber nur einzelne Sicherungs- und Erhaltungsarbeiten durchführen ließ.



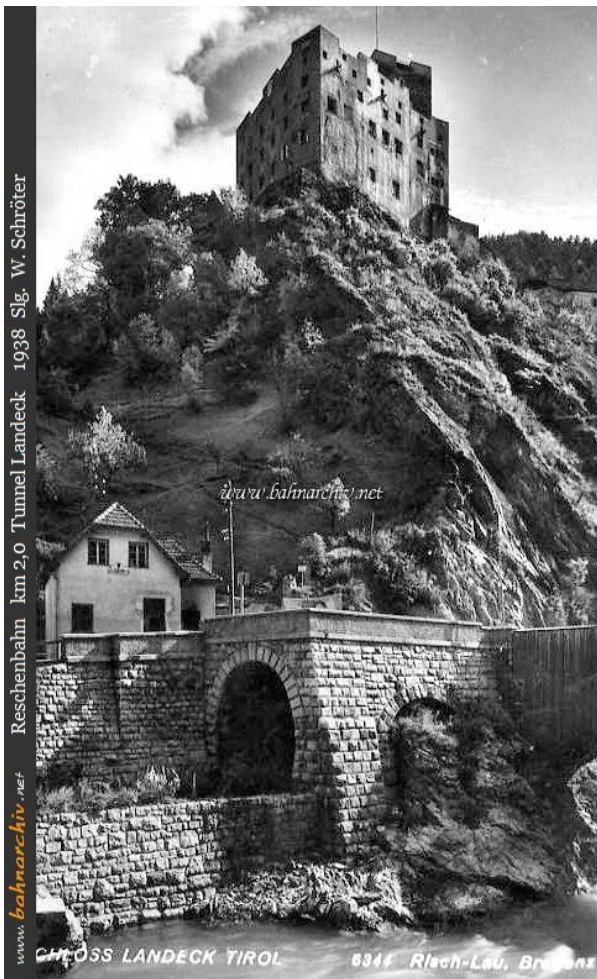
Schlossbergtunnel Landeck, Slg. Josef Saurwein, ÖBB



www.bahnarchiv.net

www.bahnarchiv.net

Reschenbahn km 2,0 Tunnel Landeck 1932 Slg. W. Schröter



www.bahnarchiv.net Reschenbahn km 2,0 Tunnel Landeck 1938 Slg. W. Schröter

www.bahnarchiv.net

CHLOSS LANDECK TIROL

6344 Risch-Lau, Brenz



www.bahnarchiv.net

Reschenbahn km 1,9 Postbrücke, Landeck 1920 Slg. W. Schröter



www.bahnarchiv.net

Reschenbahn km 16,1 Riedertunnel, Ried 05 1918 Slg. W. Schröter



www.bahnarchiv.net

Reschenbahn km 3,2 Fließerau Innbrücke 02 05 1918 Slg. W. Schröter



www.bahnarchiv.net

Reschenbahn km 18,6 Ried 05 1918 Slg. W. Schröter



Nach dem Anschluss Österreichs ans Deutsche Reich 1938 rückte die Reschenbahn als zusätzliche Verbindung zwischen Deutschland und der Achsenmacht Italien wieder ins Blickfeld, es wurden aber keine konkreten Schritte unternommen. Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs stellten sich ähnliche Probleme wie im Ersten: Die Brennerstrecke war massiver Bombardierung ausgesetzt und der Nachschub nach Süden oft unterbrochen. Unter Gauleiter Franz Hofer sollte daher die Reschenscheideckbahn nach den Normalien der Deutschen Reichsbahn gebaut werden. Im Dezember 1944 wurden die Arbeiten wiederaufgenommen und Gleise im Stadtgebiet von Landeck verlegt. Der Anstieg vom Inntal zum Reschen sollte diesmal mit einer Standseilbahn von der Kajetansbrücke nach Nauders überwunden werden, was entsprechende Umladestellen nötig machte. Wiederum mit Kriegsende wurden im Mai 1945 die Arbeiten eingestellt.

Weitere Entwicklung

Mit dem Bau der Kraftwerke am oberen Inn ab 1953 gab es erneut Überlegungen zum Ausbau eines Teilstücks der Strecke, die aber nie realisiert wurden. 1954 wurden die Geleise im Stadtgebiet von Landeck abgebaut, später der Landecker Tunnel auf beiden Seiten vermauert.

Die Pläne wurden zugunsten des Ausbaus der Reschenstraße, die zeitweise als Schnellstraße geplant war, endgültig ad acta gelegt. Die Trasse ist noch heute an manchen Stellen zu sehen, das Portal des Landecker Tunnels wurde 1999 unter Denkmalschutz gestellt.[1]

Auch nach dem endgültigen Aus für die Reschenscheideckbahn tauchten immer wieder neue Pläne auf. So wurde eine Fernpass-Reschen-Bahn als Alternative zum Neubau der Brennerachse ins Spiel gebracht.[2]

Mit der Fertigstellung des Vereinatunnels 1999 und der Wiedereröffnung der 1990 eingestellten Vinschgaubahn 2005 erhielten auch Pläne für eine Verbindung zwischen Graubünden und Südtirol über den Ofenpass sowie die Verbindung entlang des Inns von Scuol nach Landeck neuen Auftrieb.^[3]

Literatur

- Joachim Rotkegel: *Die Reschenscheideckbahn und ihre geplanten Anschlussprojekte nach Norden und Süden*, Rösler + Zimmermann-Verlag, Augsburg, 1976
- Helmut K. Mißbach: *Eisenbahnen in Tirol. Vorgeschichte - Bahnbau - Betrieb*. Motorbuch Verlag, Stuttgart 1979, ISBN 3-87943-640-1, S. 222–229.
- Georg Zobl: *Die Reschenscheideckbahn. Die Bahn, die zweimal begonnen und nie vollendet wurde*. In: *Tiroler Chronist* 2010/2, S. 20–23
- Monika Feierabend: „*Jetzt' ist der Krieg bald aus, weil sie d'Bah' baue*“ - *Eine Bahn für den Krieg*. In: *Der Vinschger*, 5/04 (online)

Einzelnachweise

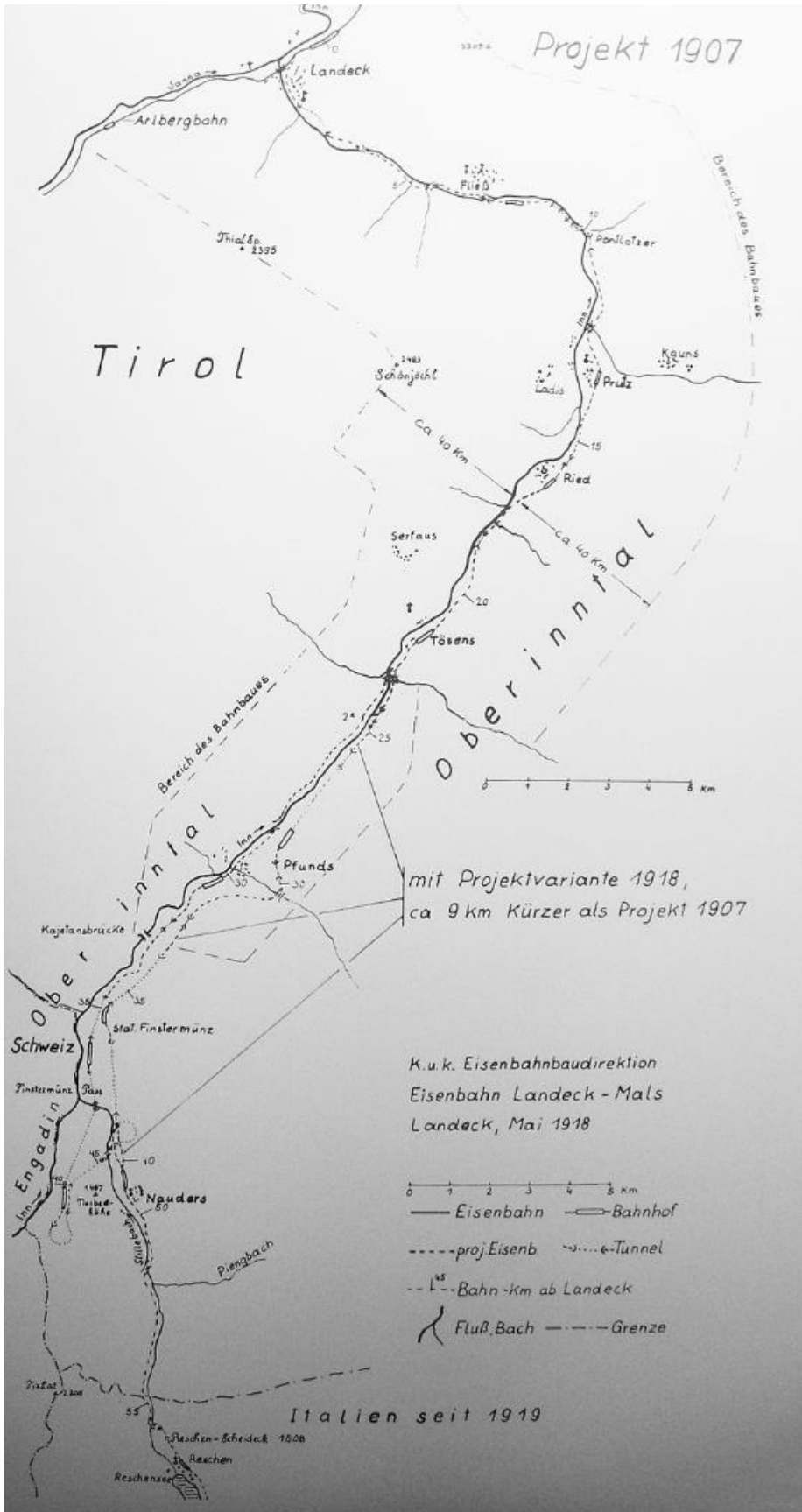
1. Verordnung des Bundesdenkmalamtes betreffend den pol. Bezirk Landeck, Bundesland Tirol (PDF; 119 kB)
2. Fernpaß-Reschen-Bahn als Alternative zum Neubau der Brennerachse, Vieregger-Rössler GmbH
3. Grosse Bündner Bahn-Träume, Neue Zürcher Zeitung vom 8. April 2010

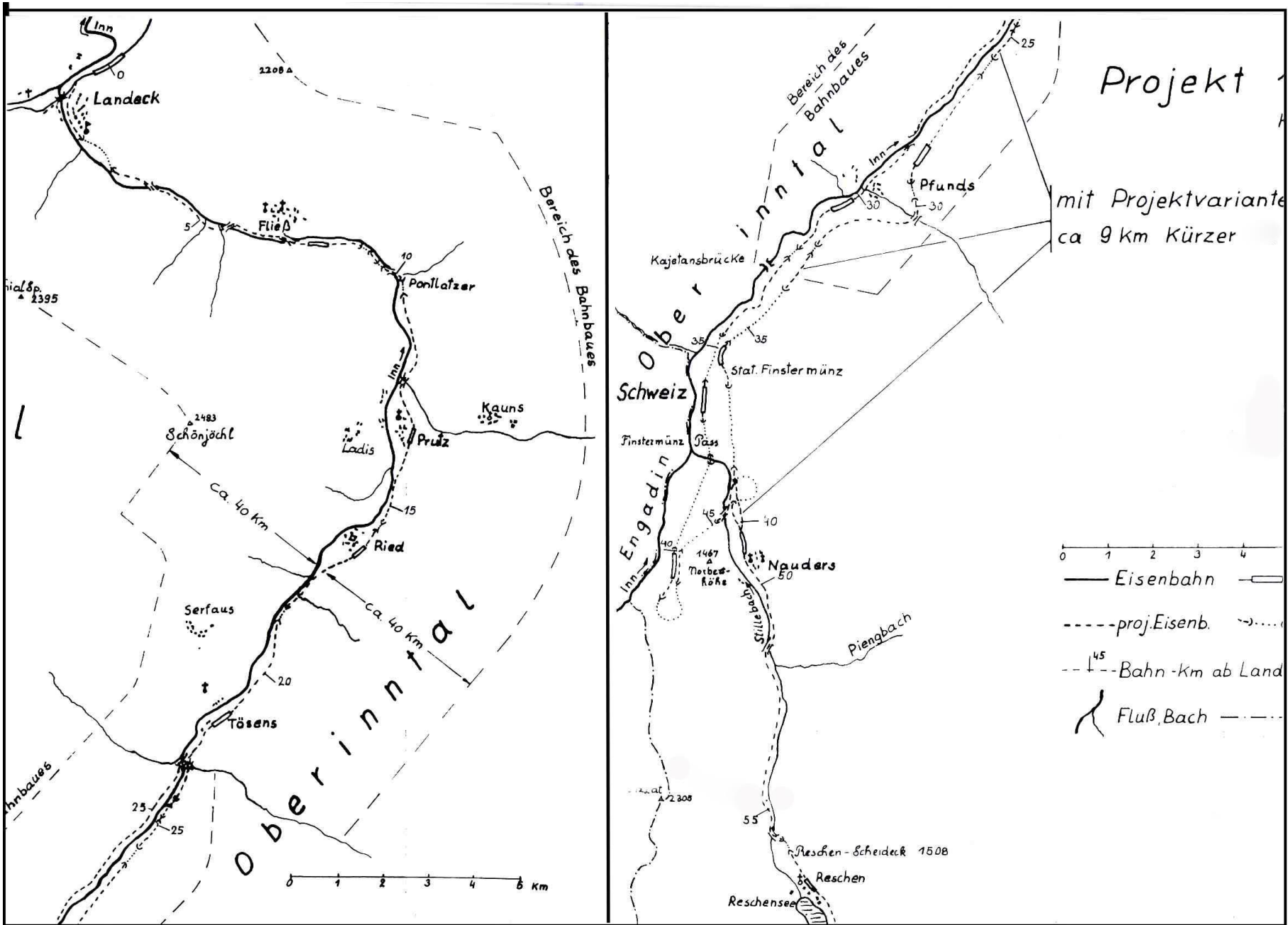
Quelle:

Wikipedia: <https://de.wikipedia.org/wiki/Reschenscheideckbahn>



Rest der Trasse und Nordportal des Landecker Tunnels (2017)



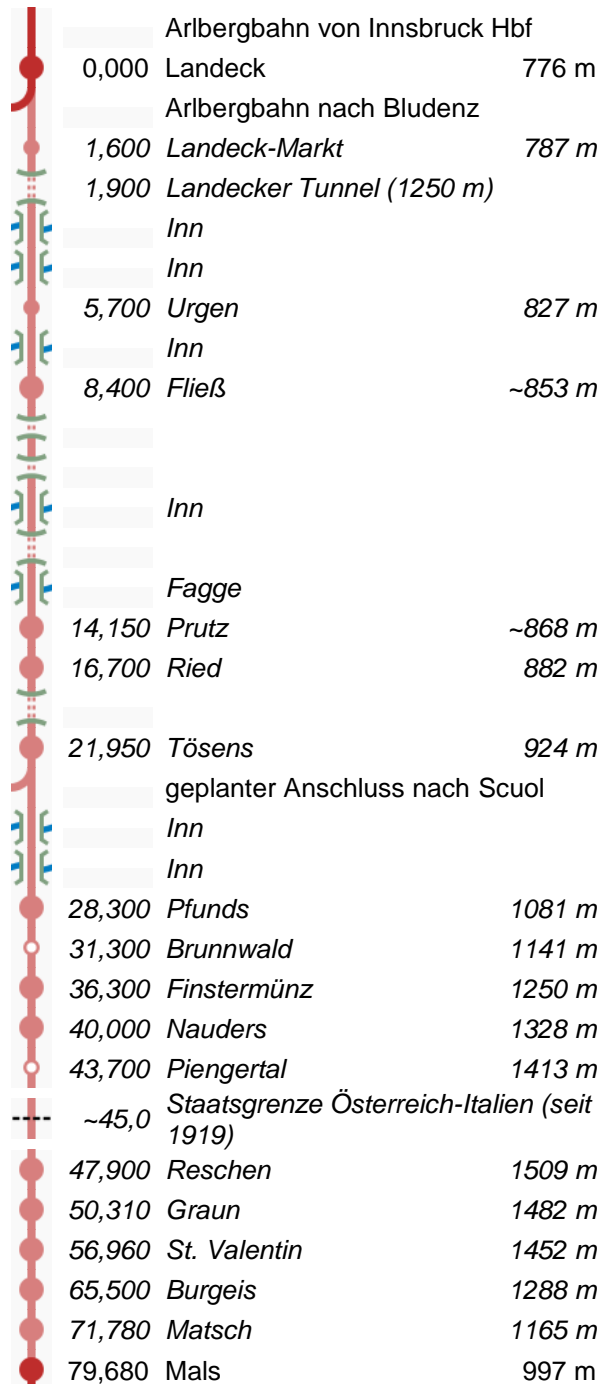


Plan des Projekts von 1907 mit Varianten 1918

Reschenscheideckbahn (Projekt Juni 1918)

Streckenlänge:	79,680 km
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Maximale Neigung:	27,4 ‰
Minimaler Radius:	250 m
Höchstgeschwindigkeit:	60 km/h

Legende



Verfasst am: 13.10.2007 20:42

Titel: Eisenbahnverbindung über den Reschenpass

„Planungen für die Reschenbahn liefen gegen Beginn dieses Jahrhunderts, teilweise sogar als Teilstück einer neuen Alpenmagistrale Augsburg-Mailand (Fernpass, Landeck, Reschen, unter dem Stilfser Joch bis Sondrio), die allerdings gegenüber anderen existierenden oder geplanten Alpenquerungen den Nachteil dreier Auf- und Abstiege (verlorene Steigung) gehabt hätte. Dennoch spukt diese Idee, so erfreulich sie auch vom touristischen Aspekt sein mag, vereinzelt heute herum. Aber selbst (oder gerade?) bei einer moderneren Trassierung mit Basistunneln, was zu einem absurd hohen Tunnelanteil führen würde, erscheint das Projekt immer stärker der Alternative eines potentiellen Splügen-Basistunnels unterlegen, zusätzlich zu den völlig untauglichen und daher neu anzulegenden nördlichen Zulaufstrecken.

Weiters war damals ein Anschluss in Tösens an das rhätische Schmalspurnetz, das sich ja auf seiner Engadinlinie bis Scuol/Tarasp erstreckt (und dort nur wegen des Ersten Weltkriegs stecken blieb), geplant. Ein weiterer Anschluss an das rhätische Schmalspurnetz war auf der anderen, südlichen Reschenseite über den Ofenpass (Ofenbergbahn) angedacht, hierbei wäre Mals mit Zernez verbunden worden.

Jedenfalls war die Planung für das Kernstück über den Reschen (Reschenscheidbahn) recht realistisch (Hauptbahn, eingleisig, min. Radius 250 m, max. Steigung 25 Promille), und die 1906 eröffnete Vinschgaubahn bis Mals hält sich an diese Vorgaben.

Schwierigkeiten machte die Trassierung der beiden Rampen (vom Inntal hinauf nach Nauders sowie die Malser Haide vom Reschensee herunter bis Mals), so dass sich der Weiterbau verzögerte. Im Gegensatz zur Nordrampe hat die Malser Haide keine allzu "raue" Topographie, ist aber der klassische Fall einer "geneigten Ebene", die weiter Serpentin und Kehrschleifen bedurft hätte.

Erst im ersten Weltkrieg machte man sich aus strategischen Gründen (Versorgung der Ortlerfront) verstärkt an den Weiterbau, auch unter Einsatz von Kriegsgefangenen. Es entstanden ein Verbindungsgleis vom Bahnhof Landeck bis ins Stadtzentrum, der Tunneldurchstich durch den Schlossberg, und ein Großteil der Trassierung im weiteren oberen Inntal.

Heute noch sichtbare eisenbahnarchäologische Relikte:

Parkplatz in Landeck direkt am östl. Innufer (gepl. Stadtbahnhof), abgemauerte Trasse direkt am Innufer, Durchlass durch die Inn-Straßenbrücke, und Portal des Schlossbergtunnels. Im weiteren Inntal sind wiederholt hohe Dämme sichtbar sowie Brückenfundamente für mehrere Innquerungen. Der Beginn der Nordrampe wurde bis Tösens zurückgenommen, um die Trassierung zu erleichtern.

Nach der Teilung Tirols bestand freilich kein Interesse mehr an der Fertigstellung, obwohl Österreich laut Friedensvertrag sogar dazu verpflichtet gewesen wäre! (als Reparationsleistung) Erst im zweiten Weltkrieg erfolgte ein zweiter Anlauf unter deutscher Planung, um die bombardierte Brennerbahn zu entlasten. Nun allerdings, wie viele NS-Projekte, unter weitestgehendem Realitätsverlust und ohne jeden zivilen Nutzen:

Normalspurbahn von Landeck nun direkt bis zur Kajetansbrücke (die Trasse wurde fast fertig gestellt und die ersten 5 km Gleis gelegt), dort Umladung auf eine Standseilbahn (sic!) bis Nauders, und von dort eine elektrifizierte (sic!) Schmalspurbahn (sic!) über den Reschen und in Bögen die Malser Haide herab bis Mals, wo zum dritten Mal hätte umgeladen werden müssen. Auch dies wurde nicht fertig gestellt (wäre heute eh unter Garantie nicht mehr in Betrieb), als Fußpunkt der Standseilbahn ist heute noch ein riesiger, sinnloser Betonklotz sichtbar, der wie eine hässliche Kröte in der Uferwiese neben der Kajetansbrücke hockt.

Vermutlich endgültig wurde das Reschenbahn-Projekt begraben, als die ÖBB die fast fertige Inntal-Trasse für den Bau der heutigen Schnellstraße von Landeck Richtung Reschen abtrat. (die alte Straße lief teilw. am westlichen Innufer).

Dennoch ist der Gedanke der Fern-Ortler-Bahn nicht totzukriegen und taucht, wie schon oben geschrieben, regelmäßig wieder auf. Den mit Abstand absurdesten Hinweis zu diesem Thema erhielt ich mit der Mitteilung, im "Buch III" eines extrem umstrittenen Weltverschörungstheoretikers und Ufologen, das sich mit Weltkriegsvisionen befasst, finde sich die Prophezeiung eines Simon Alois Maaß ("der alte Fließler Pfarrer") aus dem 18. Jhd. (?!), dass man drei mal versuchen werde, über den Reschen eine Eisenbahn zu bauen, und jedes Mal würde bei Baubeginn Krieg ausbrechen.

Abgesehen davon, dass ich solch Gespinne nicht weiter kommentieren mag (außer dass darin offenbar verkannt wird, dass in den zwei bisherigen Fällen der Krieg erst die Ursache für den Weiterbau war), so ist es doch ein Anzeichen dafür, dass dieses ewig unvollendete Bahnprojekt allmählich ins Reich des Mystischen abzudriften scheint....“

Ofenbergbahn Quelle: Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Bei der **Ofenbergbahn** handelt es sich um ein nie realisiertes Bahnprojekt, welches das Unterengadin in der Schweiz über den Ofenpass mit dem Oberen Vinschgau in Südtirol hätte verbinden sollen. Die Idee war, die Bahnlinie durch das Engadin mit der Vinschgaubahn im damals noch zu Österreich gehörenden Südtirol zu verbinden.

Erstes Projekt: Engadin-Orientbahn

Als erster brachte 1895 der Zürcher Bahnpionier und Verwaltungsratspräsident der damaligen Nordostbahn (NOB), Adolf Guyer-Zeller, die Idee einer Ofenbergbahn ins Spiel. Diese als Normalspur geplante *Engadin-Orientbahn* sollte Chur via Thusis und das Engadin über den Ofenpass mit Triest verbinden und war vor der schmalspurigen Rhätischen Bahn geplant, welche von Landquart über Chur bis Thusis erst 1896 und von Thusis ins Engadin 1903 erstellt wurde. Adolf Guyer-Zeller, der auch die Jungfraubahn realisierte, starb aber bereits 1899 und konnte seine Vision nicht mehr in die Tat umsetzen.



Ofenbergtunnel, Erstes Projekt 1898

Die geplante Strecke führte vom Oberengadin her kommend an Zernez vorbei Richtung Ofenpass. Nach drei Tunneln wäre das Trassée dann in der Nähe der heutigen Punt La Drossa in den 10,7 km langen Tunnel gemündet, um bei Tschier (damals Cierfs) wieder an die Oberfläche zu stossen. Oberhalb von Münstair (damals Münster) hätten drei Kehrtunnel den wesentlich steileren Südhang überwinden sollen. Nach der Grenze war der Verlauf der Bahn nach Mals und von dort den Vinschgau weiter hinab bis Meran geplant.

Zweites Projekt: Schmalspurbahn

Im Jahr 1906 reichte die *Bozen-Meraner-Bahn*, welche auch Mitinhaberin der Vinschgaubahn war, zusammen mit den Stadtgemeinden Bozen und Meran ein Konzessionsgesuch für die gut 52 km lange Bahnstrecke von Mals nach Zernez ein, wo sie auf die damals noch in der Planung befindliche Engadiner Strecke der Rhätischen Bahn gestossen wäre. Bei der *Ofenbergbahn* handelte es sich um ein Projekt einer Schmalspurbahn, welche mit elektrischer Energie hätte betrieben werden sollen. Die Konzession hierfür wurde im Jahr 1909 erst nach langem Zögern von der Schweizerischen Eidgenossenschaft erteilt. Das damalige *Eisenbahndepartement* räumte zunächst der Linie Inn-abwärts bis nach Pfunds mit Anschluss an die geplante Reschenbahn von Mals nach Landeck eine höhere Priorität ein.

Noch im Jahre 1911 diskutierte man auf Südtiroler Seite engagiert darüber, ob die Bahn in Mals oder Schluderns in die Vinschgaubahn hätte münden und ob man die Ofenbergbahn bis zur Schweizer Grenze als Bahn mit Normalspur hätte führen sollen. Die Aussichten für den wirtschaftlichen Erfolg der Bahn waren nicht schlecht, denn zu dieser Zeit galt im Kanton Graubünden noch ein Fahrverbot für Personenkraftwagen, welches erst 1925 in einer Volksabstimmung aufgehoben wurde. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs und die Annektierung Südtirols durch Italien machten die Pläne für die Ofenbergbahn aber zunichte. Im Gegensatz zu anderen Anschlussprojekten der Engadiner Bahnlinie wie einer Verlängerung von Scuol bis ins tirolerische Landeck oder einer Malojabahn von St. Moritz ins norditalienische Chiavenna erreichte nur das Bahnprojekt der Ofenbergbahn das Stadium der detaillierten Planung.

Neuaufgabe

Der grosse Erfolg der 2005 wieder eröffneten Vinschgaubahn auch beim schweizerischen Publikum und der durch den Vereina-Tunnel erleichterte Zugang ins Unterengadin liessen die Idee der Ofenbergbahn wieder aufleben. Der Kanton Graubünden und die Autonome Provinz Bozen – Südtirol veranlassten die Ausarbeitung eines sogenannten Interreg-III-A-Projektes mit dem Titel «Öffentlicher Verkehr im Dreiländerdeck (Rätisches Dreieck)». In diesem wurden diverse Varianten der Linienführung vom Unterengadin nach Südtirol angedacht und das mögliche Verkehrsaufkommen abgeschätzt. Je nach Projekt war mit Tunnellängen von 23 bis 43 km zu rechnen und von einer Zeitersparnis von bis zu 60 Minuten beim Durchqueren der Alpen.

Im Rahmen des durch die EU finanzierten Interreg-IV-Folgeprojekts «Italien-Schweiz 2007–2013» wurden drei detaillierte Studien in Auftrag gegeben, welche die verschiedenen möglichen Trassenführungen berücksichtigten. Auf einer Tagung 2013 wurden die Ergebnisse der Studien vorgestellt; die notwendigen Investitionssummen wurden abhängig von der gewählten Route auf rund eine Milliarde Euro beziffert.^[1]

Literatur

- Engadin-Orientbahn: Schweizer. Teil. Projekt einer Normalbahn: Chur-Albula-Ofenberg-Muenster. Zuerich. Frey. 1898.
- Friedrich Manatschal - Von der projektierten Ofenbergbahn - 1918 - 47 Seiten
- Protokoll über die am 30. Mai 1911 durchgeführte Trassen-Revision und Stations-Kommission betreffend das Projekt für den auf österreichischem Gebiet gelegenen Teil der schmalspurigen mit elektrischer Kraft zu betreibenden Ofenberg-Bahn, Tessmann-Bibliothek Bozen

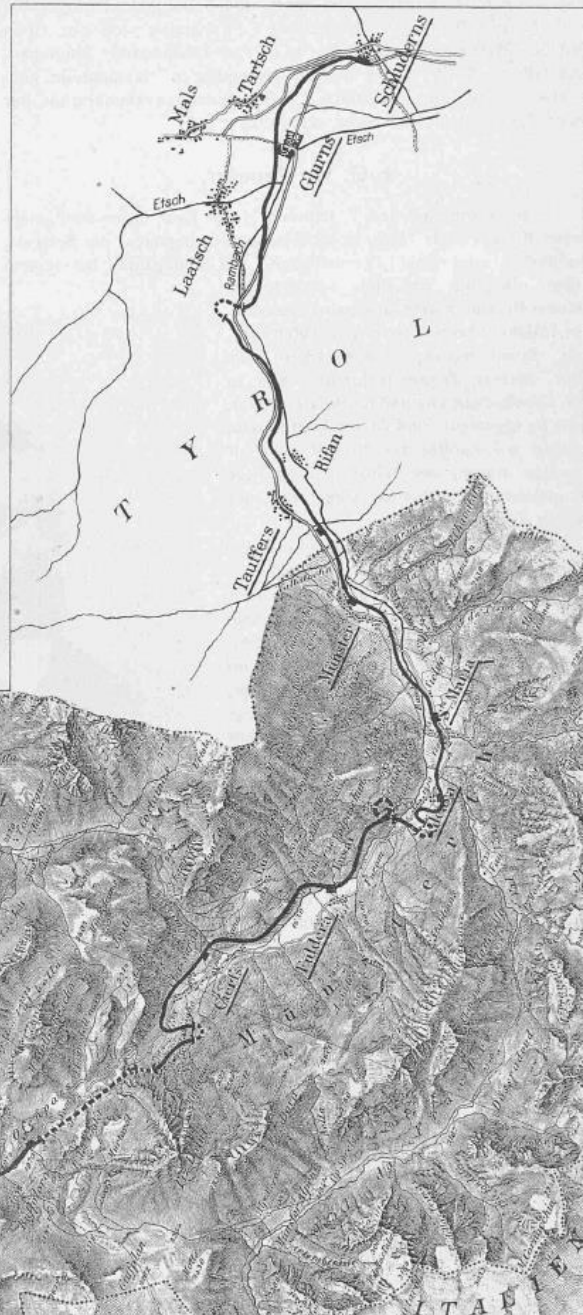
- Grosse Bündner Bahn-Träume: Artikel in der NZZ
- INTERREG-III-A-Projekt Öffentlicher Verkehr im Dreiländereck

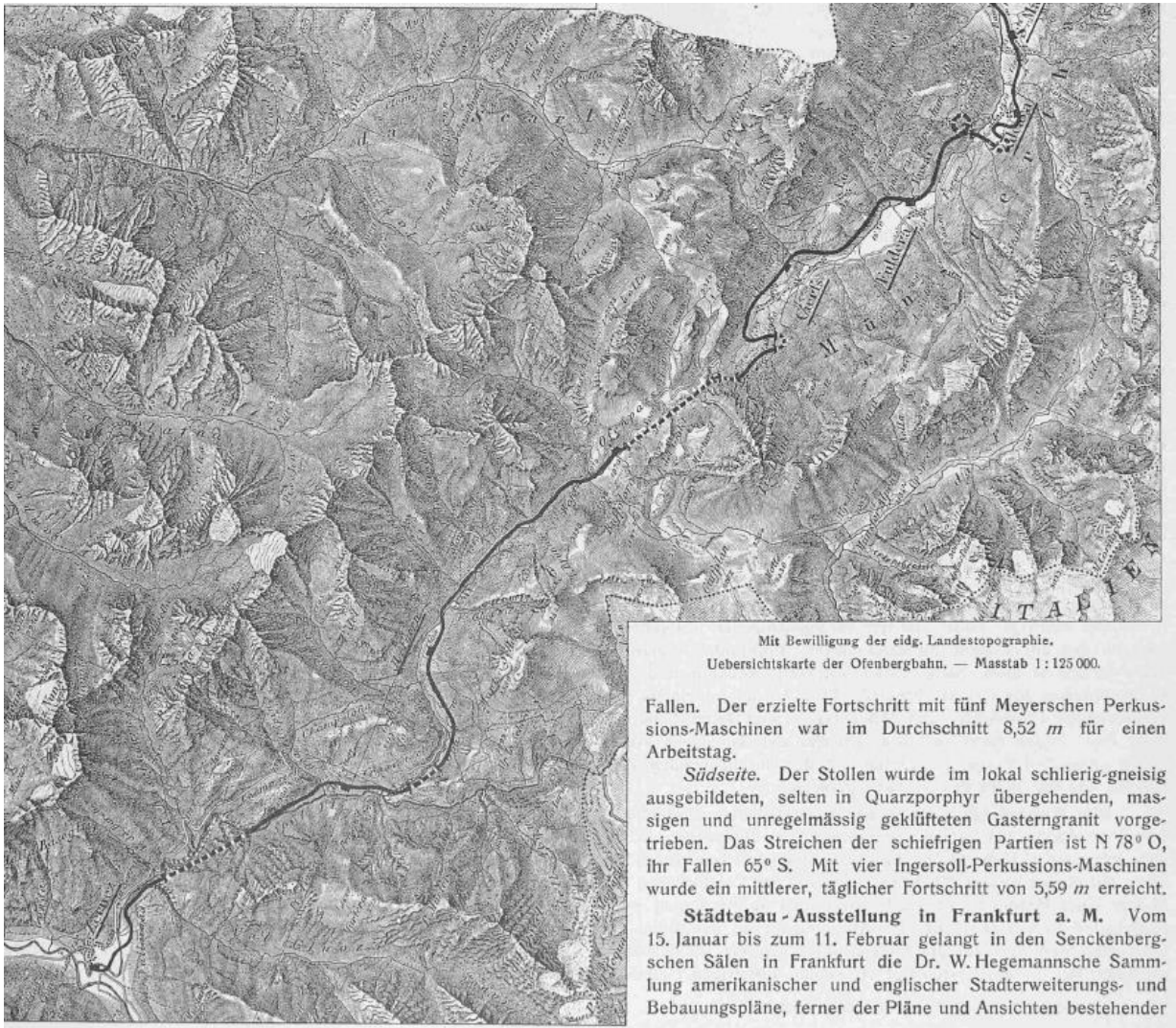
ramlampen nur ungefähr ein Watt pro Normkerze beansprucht, d. h. rund $\frac{2}{3}$ des Effektverbrauchs der Tantallampe. Die Wolframdrampe eignet sich nicht nur für mittlere Helligkeiten, wie die Tantallampe, sondern kann auch für Miniaturlampchen von 1 bis 16 Volt Spannung und namentlich auch für hochkerzige Lampen mit einer Helligkeit von 100 bis 400 Normkerzen hergestellt werden. Da der einstweilen herstellbare Wolframdrampe infolge des Stromdurchgangs allmählich einen Teil seiner anfänglichen Elastizität verliert, so ist dessen mechanische Festigkeit zur Zeit derjenigen der Tantallampe noch nicht gewachsen; es ist jedoch vorzusehen, dass in nicht allzuferner Zukunft auch in diesem Punkte Fortschritte noch erzielt werden dürften.

Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel.
Dezember 1910.

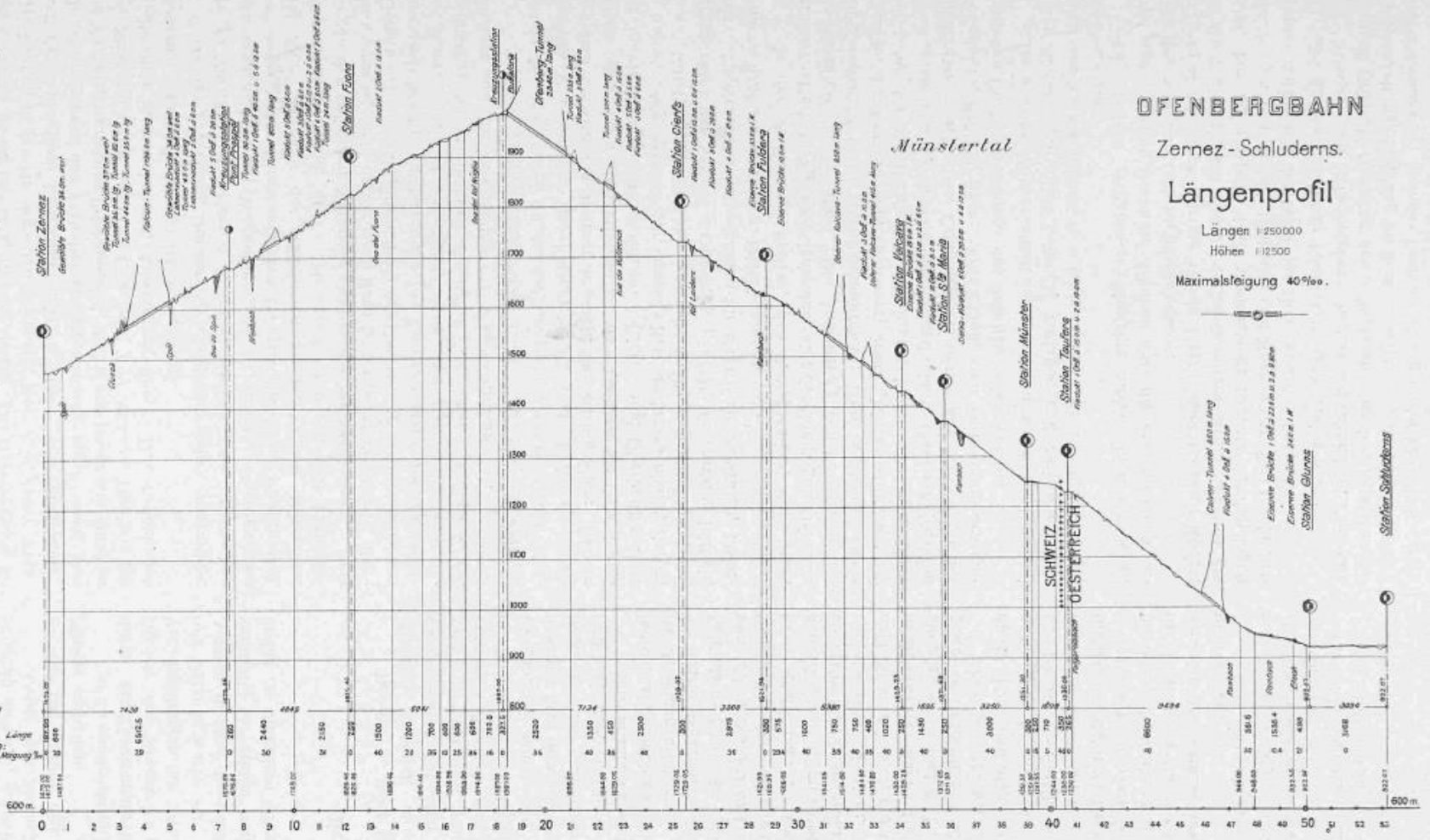
	Nordseite	Südseite	Total
(Tunnellänge = 14536 m)			
Fortschritt des Sohlenstollens im Dez.	m 247	162	409
in % der Tunnellänge			2,81%
Länge des Sohlenstollens am 31. Dez.	m 6668	6644	13312
in % der Tunnellänge			91,58%
Gesteinstemperatur vor Ort	°C 25,8	32,0	
Am Portal ausfliessende Wassermenge	l/Sek. 200	62	
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:			
Ausserhalb des Tunnels	371	344	715
Im Tunnel	969	1417	2386
Im Ganzen	1340	1761	3101

Nordseite. Der Richtstollen wurde im Gastergranit vorge-
trieben, der nur an wenig Stellen mit Quarzporphyr wechselte. Das
Gestein ist massig mit vorherrschend N-S-Streichen und östlichem





arbeiten zur Herstellung der von ihm ausgetragenen Gleise, die im Jahr 1908 zu einem ersten vorläufigen Erfolg führten. Gleichzeitig sind solche Versuche auch anderwärts vorgenommen worden, so seitens der General Electric Co., wie wir unlängst melden konnten. Der Draht dieser neuen Wolfbrandlampe ist nach Art der ebenfalls von der Siemens & Halske A.-G. hergestellten Tantallampe auf



OFENBERGBAHN
 Zerneß - Schluderns.
 Längenprofil
 Längen 1:250000
 Höhen 1:25000
 Maximale Steigung 40‰

Station	Kilometer	Höhe (m)	Streckenart	Stärke
0	0	600	Schienenstrasse	
1	1	600	Schienenstrasse	
2	2	600	Schienenstrasse	
3	3	600	Schienenstrasse	
4	4	600	Schienenstrasse	
5	5	600	Schienenstrasse	
6	6	600	Schienenstrasse	
7	7	600	Schienenstrasse	
8	8	600	Schienenstrasse	
9	9	600	Schienenstrasse	
10	10	600	Schienenstrasse	
11	11	600	Schienenstrasse	
12	12	600	Schienenstrasse	
13	13	600	Schienenstrasse	
14	14	600	Schienenstrasse	
15	15	600	Schienenstrasse	
16	16	600	Schienenstrasse	
17	17	600	Schienenstrasse	
18	18	600	Schienenstrasse	
19	19	600	Schienenstrasse	
20	20	600	Schienenstrasse	
21	21	600	Schienenstrasse	
22	22	600	Schienenstrasse	
23	23	600	Schienenstrasse	
24	24	600	Schienenstrasse	
25	25	600	Schienenstrasse	
26	26	600	Schienenstrasse	
27	27	600	Schienenstrasse	
28	28	600	Schienenstrasse	
29	29	600	Schienenstrasse	
30	30	600	Schienenstrasse	
31	31	600	Schienenstrasse	
32	32	600	Schienenstrasse	
33	33	600	Schienenstrasse	
34	34	600	Schienenstrasse	
35	35	600	Schienenstrasse	
36	36	600	Schienenstrasse	
37	37	600	Schienenstrasse	
38	38	600	Schienenstrasse	
39	39	600	Schienenstrasse	
40	40	600	Schienenstrasse	
41	41	600	Schienenstrasse	
42	42	600	Schienenstrasse	
43	43	600	Schienenstrasse	
44	44	600	Schienenstrasse	
45	45	600	Schienenstrasse	
46	46	600	Schienenstrasse	
47	47	600	Schienenstrasse	
48	48	600	Schienenstrasse	
49	49	600	Schienenstrasse	
50	50	600	Schienenstrasse	
51	51	600	Schienenstrasse	
52	52	600	Schienenstrasse	
53	53	600	Schienenstrasse	

- Schweiz. Bauzeitung, 14. Januar 1911

Die Ofenbergbahn.

Bereits in Band LV auf Seite 41 haben wir, der bundesrätlichen Botschaft an die Bundesversammlung folgend, einige wesentliche Daten über die projektierte Bahn mitgeteilt. Heute sind wir, dank dem freundlichen Entgegenkommen des Ingenieurbureaus *L. Kürsteiner* in St. Gallen, des Mitinhabers der Konzession, in der Lage, unsern Lesern auf den Seiten 26 und 27 das generelle Längenprofil sowie den Lageplan des Bahnprojektes vorzuführen, das nun dem Konzessionsbegehren entsprechend ausgearbeitet vorliegt. Es sind diesen die wichtigsten Daten hinsichtlich Richtungs- und Steigungsverhältnissen usw. direkt zu entnehmen.

Wie unsere Leser bemerken werden, haben die von uns vor Jahresfrist gebrachten Zahlen mehrere, wenn auch nicht wesentliche Aenderungen erfahren.

Die Gesamtlänge des Tracés beträgt jetzt von Zernez bis Schluderns 53,212 km; davon liegen in der Geraden 68%, in Kurven von 120 m bis 300 m Halbmesser 28%, in Kurven von grösserem Radius 4% der gesamten Länge. Im ganzen sind zwölf Stationen bezw. Halt- oder Ausweichstellen vorgesehen, deren Höhenkoten dem Längenprofil zu entnehmen sind. Die 15 Tunnels, deren Längen ebenfalls im Längenprofil verzeichnet stehen, erreichen eine Länge von zusammen 7964 m. An grössern Talübergängen und Brücken sind 20 verzeichnet, die wenn immer möglich als gewölbte Objekte in Aussicht genommen sind; darunter ein Viadukt mit einer Oeffnung zu 40 m und fünf solchen zu 12 m über den Ofenbach, vier gewölbte Brücken von 33 bis 37 m usw.

Für den Oberbau der meterspurigen Bahn sind auf imprägnierte Holzschwellen verlegte Schienen von 27 kg/m gewählt, welches Profil auch die Rhätische Bahn bei ihren Strecken verwendet, die im Gefälle von 30‰ liegen. Im allgemeinen sind dem Unterbau sowie allen Kunstbauten ebenfalls die Normalien der Rhätischen Bahn zu Grunde gelegt.

Als Betriebsart ist Einphasenwechselstrom in Aussicht genommen, gleichfalls sich anlehnend an die für die Engadinerlinie der Rhätischen Bahn vorgesehene Anordnung. Dementsprechend wird die Anschaffung sowohl von Motorwagen wie auch von Lokomotiven geplant.

Auf das gründlich ausgearbeitete Projekt hier näher einzutreten, müssen wir uns nach unserer Gepflogenheit versagen. Wir entnehmen ihm nur noch die Schlusssummen des Kostenvoranschlages wie folgt:

Verwaltungskosten, Bauzinse und	
Grundeinlösung	2 130 000 Fr.
Unterbau	12 918 000 „
Oberbau	1 640 000 „
Hochbau und Stationseinrichtungen	600 000 „
Elektrische Leitungen, Telegraph und Signale	806 000 „
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	18 094 000 Fr.
II. Rollmaterial	1 226 000 „
III. Mobiliar und Gerätschaften	80 000 „
Total	19 400 000 Fr.

Zur Fernpass-Problematik

Fernpass: Land wirbt an Staustrecke mit Anreise per Bahn

Das Land und die Tirol Werbung wollen bis 2020 zehn Prozent der Gäste über die Bahn locken. Am Fernpass wurde eine Plakataktion gestartet.



Alle paar Kilometer wurden an der Fernpass-Route Plakate installiert, die stauenden Urlaubern die Bahn-Anreise ans Herz legen. © Paschinger

Von Alexander Paschinger

Imst, Reutte – Sie sind richtig druckfrisch. Und begegnen einem wirklich plakativ in der Haarnadelkurve am Fernpass. Alle paar Kilometer sind entlang der staugeplagten Fernpass-Strecke in den vergangenen Tagen Plakatwände aus dem Boden gewachsen: „In einem Zug nach Tirol“ steht da, oder „Bahn frei“.

Das Thema einer autofreien Anreise nach Tirol beschäftigt Politik, Wirtschaft, Tirol Werbung und Bahngesellschaften schon länger. Nun wurde das Projekt „Tirol auf Schiene“ auch in die Maßnahmen am Fernpass eingewoben. „Diese Werbemaßnahmen“, heißt es dazu aus dem Büro von LHStv. Ingrid Felipe, „sind tatsächlich Teil der Fernpass-Strategie.“

Die Anreise mit der Bahn von Deutschland nach Österreich sei in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen, heißt es seitens der Deutschen Bahn. Mittlerweile würden sechs Prozent der Gäste über die Schiene nach Tirol reisen, wurde in der Fernpass-Strategie festgehalten. Das erklärte Ziel von Politik und Wirtschaft sei die Steigerung dieses Anteils auf zehn Prozent bis 2020.

Unterdessen rühren die beiden Außerferner Bundespolitikerinnen NR Liesi Pfurtscheller und BR Sonja Ledl-Rossmann eifrig die Werbetrommel für ihre Petition „Ausbau der Fernpass-Route – Bau des Tschirganttunnels“. Sie verweisen auf Unterschriften von 90 Prozent der Bürgermeister im Oberland und Außerfern. Zuletzt präsentierten sie auf ihrer Facebook-Seite „Ausbau der Fernpass-Route“ die Unterstützung durch Tarrenzer

Lokalpolitiker rund um BM Rudolf Köll. Bis gestern Mittag zählte die Online-Petition der beiden Außerfernerinnen, die seit dem 12.

Oktober auf der Parlaments-Homepage unterzeichnet werden kann, 99 Unterschriften.



Quelle:

<http://www.tt.com/panorama/verkehr/12180714-91/fernpass-land-wirbt-an-staustrecke-mit-anreise-per-bahn.csp>

VERKEHR

Idee für Bahntrasse über Fernpass

Imst – „Ein Fernpass-Scheiteltunnel ohne Tschirgantunnel kommt für die SPÖ Imst nicht in Frage. Damit würde das bestehende Verkehrsproblem lediglich verlagert, das Gurgltal und die Gemeinden entlang des Holzleitensattels kämen zum Handkuss“, hält SP-Klubobmann Gerhard Reheis in der anhaltenden Debatte um eine Lösung der Verkehrsproblematik am Fernpass fest. Als Vision kann sich die SPÖ die Einrichtung einer *neuen Bahnstrecke zwischen dem Außerfern und Innsbruck* vorstellen, wie SP-

Bezirksvorsitzende Karoline Graswander-Hainz betont. Diese könne etwa zwischen Ötztal-Bahnhof und dem Ehrwalder Becken entstehen. „Wenn die Strecke Reutte – Innsbruck damit gleich schnell wie im Pkw zurückgelegt werden kann, würde das zu einer deutlichen Entlastung auf der Straße führen“, ist sich Graswander-Hainz sicher. *„Die Verbesserung der Verbindung nach München ist ein Gewinn für das gesamte Oberland.“* (TT, mr)

Quelle:

<http://www.tt.com/panorama/verkehr/12467796-91/idee-f%C3%BCr-bahntrasse-%C3%BCber-fernpass.csp>

**Kurzprotokoll
der 32. Sitzung der XVI. Gesetzgebungsperiode
des Tiroler Landtages am 6. Juli 2017**

Vorsitzender: Präsident DDr. Herwig van Staa

Beginn: 09.00 Uhr

Anwesend: Sämtliche Abgeordnete - mit Ausnahme des Abg. Ing. Georg Dornauer, für den als Ersatz die Abge. Elisabeth Jenewein anwesend ist.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden.

32.

Bericht und Antrag des Ausschusses für Wirtschaft, Tourismus und Technologie zum Antrag der Abg. Ing. Margreiter, VP Weratschnig MBA MSc, Ing. Dornauer u.a. betreffend Fernpass-Strategie - Durchführung einer Machbarkeitsstudie betreffend die Umsetzung einer Bahntrasse zwischen dem Ehrwalder Becken und dem Inntal. (172/17).

Es wird beantragt, der Landtag wolle beschließen:

„Der Tiroler Landtag spricht sich dafür aus, dass die Landesregierung an die Bundesregierung und die Verantwortlichen der Österreichischen Bundesbahnen herantreten möge, um die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine Bahntrasse zwischen dem Ehrwalder Becken und dem Inntal zu erreichen.“

Nach Verlesung des Beschlusstextes durch den Abg. Mag. Pupp und Wortmeldungen der Abg. DIⁱⁿ Blanik, Weirather, Dipl.-Päd.ⁱⁿ Zwölfer, Gasteiger, Rieger und Gasteiger wird der Antrag einstimmig (Abge. Krumschnabel nicht anwesend) angenommen.

Quelle:

<https://portal.tirol.gv.at/LteWeb/public/ggs/ggsDetails.xhtml?id=14550&cid=116997>

172/17

ENTSCHLIESSUNG

Der Tiroler Landtag spricht sich dafür aus, dass die Landesregierung an die Bundesregierung und die Verantwortlichen der Österreichischen Bundesbahnen herantreten möge, um die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine Bahntrasse zwischen dem Ehrwalder Becken und dem Inntal zu erreichen.

Es wird beurkundet, dass der Tiroler Landtag diese EntschlieÙung in seiner Sitzung vom 6. Juli 2017 mit der verfassungsmäßigen Mehrheit beschlossen hat.

Der Landtagspräsident:


(DDr. Herwig van der Sijpe)



Quelle:

<https://portal.tirol.gv.at/LteWeb/public/ggs/ggsDetails.xhtml?id=14550&cid=116997>

Printausgabe der Tiroler Tageszeitung vom Freitag, 07.07.2017

VERKEHR

Bahntunnel vom Außerfern ins Inntal wird geprüft

Innsbruck, Reutte – „Der Tiroler Landtag spricht sich dafür aus, dass die Landesregierung an die Bundesregierung und die Verantwortlichen der Österreichischen Bundesbahnen herantreten möge, um die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine Bahntrasse zwischen dem Ehrwalder Becken und dem Inntal zu erreichen.“ Das wurde gestern einstimmig von allen Abgeordneten des Tiroler Landtages beschlossen. „Hochofreut“ darüber zeigen sich LA Georg Dornauer, Initiator des gemeinsamen Antrages von SPÖ, ÖVP und Grünen, und Stefan Zaggl, Bezirksvorsitzender der SPÖ Reutte. „Wir sind einer Lösung des Verkehrsproblems im Außerfern heute einen Schritt nähergekommen“, meint Dornauer: „Die SPÖ und insbe-

sondere die sozialdemokratischen Gewerkschafter und Gewerkschafterinnen fordern seit mehr als 30 Jahren eine wirtschaftliche Verkehrsverbindung zwischen Reutte und dem Zentralraum.“

„Eine zukunftsorientierte Verkehrsverbindung hilft mit, unsere Arbeitsplätze zu sichern und die Abwanderung in die Ballungszentren hintanzuhalten. Die Möglichkeit, mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Strecke Reutte/Innsbruck in vernünftiger Zeit zu absolvieren, würde für die Menschen im Bezirk den Innsbrucker Arbeitsmarkt öffnen, gleichzeitig könnten Menschen aus den Ballungszentren vom Lebensraum Reutte angezogen werden.“ Beide hoffen nun auf ein positives Prüfungsergebnis. (TT)

Quelle:

<http://www.tt.com/panorama/verkehr/13183459-91/bahntunnel-ins-inntal-wird-gepr%C3%BCft.csp>

München – Meran

Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln

München – Meran/Merano via Garmisch-Partenkirchen – Fernpass – Landeck – Reschenpass – Mals/Malles – Meran/Merano

Bahnhof			Zugs-/Bus-Kategorie-/Nummer
München	ab	09.13	Regio-Express 59479
Garmisch-Partenkirchen	an	10.23	
Garmisch-Partenkirchen	ab	10.28	Regio-Express 5538, Richtg. Lermoos
Ehrwald Zugspitzbahn	an	10.56	
Ehrwals Zugspitzbahn	ab	11.03	Bus 4250, Richtg. Nassenreith-Postplatz
Nassenreith Postplatz	an	11.36	
Nassenreith Postplatz	ab	11.45	Bus 4206, Richtg. Imst Terminal Post
Imst-Terminal-Post	an	12.05	
Imst-Terminal-Post	ab	12.20	Bus 4206 Richtg. Landeck-Zentrum
Landeck Zdentrum	an	12.50	
Landeck Zentrum	ab	13.00	Bus 4220 Richtg. Martina cunfin
Martina cunfin	an	13.56	
Martin cunfin	ab	14.05	Bus 273 27320 Richtg. Mals
Mals Bahnhof/Malles Stazione	an	14.53	Bahnhof/Malles Stazione
Mals Bahnhof/Malles Stazione	ab	15.03	Regio-Express 218 Richtg. Meran/Merano
Meran/Merano	an	16.13	
Reisezeit München Meran/Merano	7 Stunden Sechs mal umsteigen		

Zur Vinschgerbahn



Allgemeine Vorbemerkungen – Die Vinschgerbahn

23.Oktober 2006

Während vieler Jahrhunderte war Tirol ein prosperierendes Durchgangsland für die Verbindungen aus dem Norden in den Süden Europas. Als die ersten Eisenbahnstrecken gebaut wurden, rückten die wichtigsten Verkehrsachsen von den kürzesten Linien ab. Tirol, insbesondere Südtirol, geriet verkehrstechnisch ins Hintertreffen. Erst mit der Eröffnung der Brennerbahn 1867 änderte sich die Situation grundlegend. Die Lombardei ging 1857 der k.k. Monarchie verloren und mit dem Verlust Venetiens 1866 wurde eine Ost-West-Verbindung dringend erforderlich. Diese wurde 1871 mit der Pustertalbahn realisiert und Südtirol über Franzensfeste mit Wien über Lienz verbunden.

Dies war innerhalb des sich entwickelnden europäischen Ferneisenbahnnetzes jedoch nur eine Teillösung. Für den schwer zugänglichen Alpenraum mit seiner schwachen Agrarstruktur und seiner - wegen der schwierigen Transportwege - ungünstigen Möglichkeit der Industrialisierung war der Fremdenverkehr die einzige Entwicklungschance. Sie erforderte jedoch ebenfalls gute Verkehrsverbindungen, weniger auf lokaler Ebene als mit Fernverbindungen, die kompatibel mit den Schienennetzen der anderen europäischen Länder sein mussten.

Die Schweiz hatte es nicht zuletzt mit der Eröffnung der Gotthardbahn 1882 vorgebracht, wie durch geeignete Verkehrsverbindungen der Fremdenverkehr gefördert wurde und damit auch Handel, Gewerbe und Landwirtschaft einen ungeahnten Aufschwung nehmen konnten. In Südtirol, wo inzwischen die Eisenbahnverbindung Bozen-Meran als Normalspurstrecke gebaut worden war, erkannte man sehr wohl, dass zwischen Italien und Tirol ein volkswirtschaftlicher Wettkampf zu den Verbindungen in die Schweiz und nach Deutschland entbrannt war und Österreich sicherte sich mit der 1884 eröffneten Arlbergbahn seinen Anschluss nach Westen.

Wieder war Südtirol – insbesondere der arme und agrarisch bestimmte Vinschgau – von der allgemeinen großräumlichen Entwicklung abgehängt. Erschwerend kam hinzu, dass die Brennerstrecke im Bereich des unteren Eisacktales häufig wegen Muren und Überflutungen gesperrt werden musste und der Export von Waren aus Südtirol sowie der Fremdenverkehr ständig Unterbrechungen erfuhr. Hilflosigkeit machte sich breit und der Begleitbericht zu einem Projekt für die Eisenbahn durch den Vinschgau gibt dies wieder: „Jede Unternehmung ist ausgeschlossen

und es wird bei den gegenwärtigen Verhältnissen und bei der herrschenden Entmutigung der Bevölkerung sogar eine Entwertung des Grundbesitzes eintreten...“ (Begleitbericht zum Vinschgaubahnprojekt 1891).

Nach dem Verlust der Lombardei und Venetiens musste die k.k. privilegierte Südbahngesellschaft als Rechtsnachfolgerin der hochverschuldeten Staats-Lombardisch-Venetianisch- und Zentral-Italienischen Eisenbahngesellschaft zusehen, dass sie die übernommenen Verpflichtungen zum Bau der Brenner- und Pustertalbahn auch einzulösen vermochte. 1894 setzten sich die Spitzenvertreter von Deutsch- und Welsch-Südtirol zusammen und forderten die Regierung in Wien auf, sich an der Finanzierung einer Bahnlinie durch den Vinschgau über das schweizerische Chur oder den Reschenpass zu den nordwestlichen Handelsplätzen zu beteiligen. Als Perspektive wurde sogar eine Trans-Europa-Strecke von Paris nach Istanbul (Orientexpress) genannt.

Man wusste in Bozen und Trient, dass man sich nicht verzetteln durfte und lehnte deshalb strikt den Bau einer Lokalbahn mit geringerer Spurweite ab um die internationalen Verbindungen nicht gleich von vorneherein unmöglich zu machen. Seit dem Krieg mit Italien war die österreichische Staatsbahn nur noch an den militärischen Aspekten einer Linienführung interessiert. Sie verhielt sich dennoch dem Vinschgerbahnprojekt gegenüber ausweichend.

Um 1895 begann sich jedoch der Schweizerische Eisenbahnpionier und Präsident der Schweizerischen Nordostbahn, Adolf Guyer Zeller, der berühmte Erbauer der Jungfrau-Bahn, für den Gedanken einer „Engadin-Orientbahn“ über den Ofenpass und durch den Vinschgau zu interessieren weil sie ihm

als die kürzeste Verbindung zwischen der Schweiz und Triest günstig erschien. Wieder tauchte der Begriff der „Orientbahn“ auf, deren einer Teil die Trasse Chur – Meran sein sollte. Guyer Zeller lud die potentiellen Finanziers und Interessenten im September 1895 zu einer mehrtägigen Promotions- und Studienfahrt auf diese Strecke ein. An ihr nahm auch der später durch seine Bahnbauten berühmt gewordene Techniker Ing. Josef Riehl teil. In Kreisen der Schweizer Bahnpolitik war man sich klar darüber, daß diese Strecke den Schweizer Handelsinteressen in Süd-Ost-Europa sehr zugute kommen würde.

Dagegen erkannte Wien die damit verbundenen eigenen Interessen nicht, ging vielmehr in die Defensive gegen die Schweizer Überlegungen und ließ das international gedachte Großprojekt Guyer Zellers einfach versanden – auch wenn Wiens Eisenbahnminister von Guttenberg im April 1886 bei der Eröffnung der Valsuganabahn das Zustandekommen der Vinschgerbahn ankündigte sobald das erforderliche Einvernehmen zwischen Staat, Land und Stadt (Meran) erzielt werde. Aber eine Engadin-Orient-Bahn passte Wien einfach nicht in das bereits hochverschuldete Eisenbahnnetz, denn für den Bau einer internationalen Normalspurbahnstrecke hätte vom Staat selbst finanziert werden müssen.

Hätte man Guyer Zellers Pläne zusammen mit dem von ihm ebenfalls angestrebten Anschluß an das bayerische Eisenbahnnetz über die vom Münchner Ingenieur Karl Gollwitzer vorgeschlagene Fernpass-Ortler-Bahn verwirklicht, so wäre Südtirol seine Verkehrsorgen los gewesen. Man muß der Regierung in Wien hier ein historisches Versäumnis vorwerfen, daß seine Auswirkungen bis heute hat.

Nach 1900 verschärfte sich die wirtschaftliche Situation für den Vinschgau: Nach der Fertigstellung Tauernbahn und der Albulabahn und den Versuchen Italiens den Anschluß über den Malojapass zu finden geriet die Exportwirtschaft von Wein- und Obst aus Südtirol in die Schweiz als einem der damaligen Hauptabnehmer immer mehr ins Abseits und der Fremdenverkehr konnte sich nur schleppend entwickeln. Deshalb ergriffen die Städte Bozen und Meran zur Selbsthilfe und versuchten neben kommunalen Mitteln auch Kleinkapital über Aktien, die aus dem Kommunalhaushalt vorfinanziert und in Raten abgezahlt werden konnten, erfolgreich zu gewinnen. Auch der Tiroler Landtag stellte Mittel zur Verfügung.

Nun konnte auch Wien nicht hintanstellen und beteiligte sich an einem Projekt für den Teilstreckenausbau zwischen Meran und Schluderns, der schließlich auf Mals ausgedehnt wurde. Die entgeltliche Trassierung dieser Vinschgaubahn unterstand schließlich auch dem Staat durch das Wiener Lokalbahnamt. Eine staatliche Reinertragsgarantie machte den Aktionären schließlich das als Teilausbau kaum rentable Unternehmen schmackhaft, forderte aber gleichzeitig eine weitaus höhere finanzielle Beteiligung des Landes und der Kommunen. Diese versuchten vergeblich mit Argumenten der militärischen Bedeutung der Bahn, den Staat zu bewegen, die Vinschgaubahn als Staatsbahn zu übernehmen. Schließlich akzeptierte der Landtag doch die Zusammenarbeit zwischen Land, Eisenbahnministerium und den staatlichen Trassierungsabteilungen, die mit dem Bahnprojekt und der Etschregulierung betraut wurden.

Ende des 90er Jahre des 19. Jahrhunderts wurde das Tiroler Anliegen der Vinschgaubahn zudem ein Opfer der nationalistischen

Spannungen im Habsburgerreich. Man versuchte diese Spannungen – die ja in Tirol mit seiner strammen deutschnationalen Haltung nicht so existierten – in anderen Teilen des Reiches durch wirtschaftliche Investitionen auch im Bahnbereich zu mildern. So gereichte den Tirolern ihre treue Haltung zur Monarchie eher zum Nachteil indem die knapper werdenden Gelder anderswo eingesetzt wurden.

Wien betrieb vielmehr die finanzielle Einbeziehung der trotz – oder gerade wegen - ihres schlechten Services im Betrieb äußerst rentablen Bozen-Meraner Bahn, deren Aktionäre mit Renditesätzen bis zu zehn Prozent Verzinsung rechnen durften. Nach langen Verhandlungen konnte das Finanzierungsabkommen am 16. Juli 1901 unterzeichnet und die Konzession für die Vinschgaubahn am 7. Juli erteilt werden.

Die 59,825 km lange Vollspurstrecke von Meran nach Mals wurde schließlich nach zweijähriger Bauzeit am 1. Juli 1906 feierlich eröffnet. Der Eisenbahnminister Derschatta sprach dabei von einer „ersten Teilstrecke“ im Hinblick auf eine – möglicherweise aus militärischen Gründen – noch zu bauende Verbindung zur Schweiz oder über den Reschenpaß.

Trotz aller Planungen für die Splügen-Bahn, das Fernpass-Ortlerprojekt und die Mittenwaldbahn und deren möglicher oder wünschenswerter Anschlüsse an die Vinschgaubahn blieb diese durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges ein Fragment. Auch das Kriegsprojekt einer Reschenscheideck-Bahn für das Militär blieb Planung – zu ihm wurde noch das Bauunternehmen des am 17. Februar 1917 verstorbenen Ingenieurs Josef Riehl herangezogen, dessen Trassierungsüberlegungen durch den oberen Vinschgau noch

überliefert sind. Zu spät. Die Anfang 1918 angelaufenen Bauarbeiten wurden vom Kriegsende im Herbst des gleichen Jahres überholt – ebenso wie übrigens die im Zweiten Weltkrieg noch Anfang 1945 in Angriff genommenen Arbeiten für die gleiche Strecke. Die Vinschgaubahn blieb bis heute unvollendet.

Dennoch leistete die Strecke vor allem für die Landwirtschaft und den Transport des Laaser Marmor wertvolle Dienste – zunächst mit Dampf- später mit Dieselloks, die auf der Spurweite von 1435 mm insgesamt einen Höhenunterschied zwischen Meran und Mals von 689,30 m zu überwinden hatten. Drei Tunnelbauwerke (Marlinger Tunnel 598 m; Josefsbergtunnel 581,5 m; Tölltunnel 684 m) eine Steinschlaggalerie von 80 m Länge, sechs Brücken (Forster Etschbrücke, 62 m; Plimabrücke bei Latsch, 25 m; Etschbrücke bei Göflan, 127 m; Brücke über die Gadrirschlucht, 25 m; Brücke über das Gadrigrinne, 25 m) und drei Viadukte (am Josefsberg, 46 m; bei Schlanders, 48 m; Kortscher Viadukt, 46 m) waren für die eingleisige Streckenführung erforderlich.

Im Zuge der Reduzierung unwirtschaftlicher Teilstrecken stellten die Italienischen Staatsbahnen FS die Vinschgauerbahn am 2. Juni 1961 ein, der letzte planmäßige Personenzug fuhr ein Jahr vorher, am 9. Juni 1990.

Nach Übernahme der Bahnanlagen durch das Land Südtirol wird nach umfangreichen Renovierungsarbeiten der Strecke die Vinschgauerbahn im Mai 2005 wieder in Betrieb genommen. Die Bahnhöfe wurden vom Land Südtirol den einzelnen Gemeinden zur Nutzung überlassen – sie müssen fast alle grundlegend für eine neue Nutzung saniert werden. Für den Bahnbetrieb sind dabei in den Gebäuden nur geringfügige Nutzflächen (Schalt-

räume, Fahrkartenautomaten, Warteplätze usw.) vorgesehen, diese Räume werden vom Land saniert.

Es wird gemeinsamer Anstrengungen der Kommunen bedürfen um ein übergreifendes Nutzungskonzept so zu entwickeln, daß der Bestand der teilweise sehr schönen Bahnhofsbauten gesichert werden kann. Denkbar wäre der Ausbau der Bahnhöfe zu „Schaufenstern“ der jeweiligen Kommune zur Präsentation örtlicher Produkte zusammen mit Einrichtungen der Tourismus- und Informationsbüros. Verkehrlich könnten die Bahnhofsbauten als Haltestellen für den kommunalen Busverkehr dienen und Anlaufstellen für den touristischen Fahrradverkehr im dafür besonders gut erschlossenen Vinschgau werden nach dem Prinzip „Mit dem Zug bergauf, mit dem Rad zurück“. Ziel muß sein, auch die Touristen auf die Bahn zu locken: Ausflüge in den Vinschgau – beispielsweise von „Schaufenster zu Schaufenster“ mit Degustationen, bei denen auch Alkoholgenuß möglich ist, könnten eine wirkliche Alternative zur stets überfüllten Landstraße sein und alkoholisiertem Autofahren entgegenwirken.

Unter der Leitung Konstantin Ritter von Chabert, Baurat des dem k.k. Eisenbahnministerium in Wien unterstellten Lokalbahnamtes, wurde eine einheitlich wirkende Architektur der Bahnhöfe entwickelt, deren gestalterische Haltung an fröhlich anmutende Landhäuser des Fin de Siècle erinnert. Die damaligen Touristen wurden so bereits bei der Ankunft durch den Eindruck großbürgerlicher Ferienhäuser in Urlaubsstimmung versetzt. Auch heute noch stellen diese kleinen – eigentlich technischen – Bauwerke durch ihren nostalgischen Charme einen hohen architektonischen Anspruch mit ortstypischem Gemütswert dar. Sie sind unbedingt schützenswert und müssen mit sensibler Sorgfalt

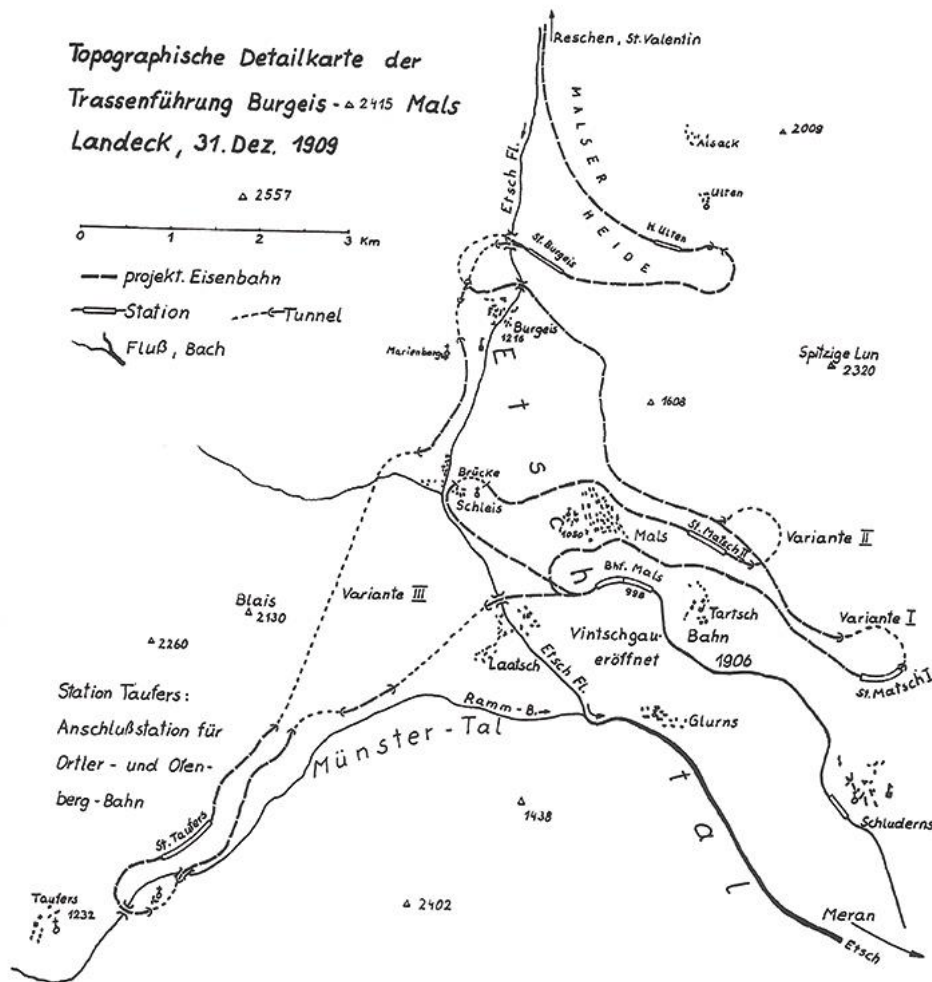
erhalten bzw. renoviert werden, auch wenn ihnen eine neue Nutzung zgedacht werden sollte. Zur Mitwirkung ist auch die Denkmalpflege gefordert, denn die einzelnen Bauten

stehen bislang nicht unter Denkmalschutz sie müssen deshalb bei Umbaumaßnahmen aufmerksam begleitet werden.



Veröffentlicht am 24. Januar 2017

Bahnträume seit 150 Jahren



Die Eisenbahn war im 19. Jahrhundert der Motor für die Industrialisierung Europas. Das Reisen wurde erstmals auch für einfache Leute möglich und erschwinglich. Der Beginn des Fremdenverkehrs ist ohne Eisenbahn nicht denkbar. Daher sind und waren Eisenbahnträume auch Lebensträume, Träume von Fortschritt in wirtschaftlicher, kultureller und sozialer Hinsicht.

Seit über 150 Jahren gibt es Eisenbahnpläne durch unser Tal mit Anschlussprojekten nach Österreich, in die Schweiz und in die Lombardei. Vor allem in den letzten Jahren wurden wieder alte Pläne für neue Bahnanschlüsse vorgebracht. Am 18. September 2015 befürwortete der Südtiroler Landtag einstimmig die Fertigstellung der Reschenbahn von Mals nach Landeck. Der Landeshauptmann unterzeichnete am 27. Juli 2015 mit dem Präsidenten der Lombardei am Stilfserjoch ein Einvernehmungsprotokoll, welches auch eine Machbarkeitsstudie für eine Eisenbahnverbindung ins Veltlintal vorsieht. Insgesamt 115 Seiten umfasst der Bericht einer INTERREG-Studie aus dem Jahre 2006 zum Thema: „Bahnverbindung Unterengadin – Obervinschgau“. Untersucht werden Bahnverbindungen zwischen dem Obervinschgau und dem Unterengadin mit Anschluss der Vinschger Bahn an die Rhätische Bahn. Es gibt nach den Straßen- und Autobahnbauplänen der letzten Jahrzehnte wieder verstärkt Bemühungen, Bahnlinien zu bauen und auf die Bahn als Verkehrsmittel umzusteigen. In Südtirol hat diese Verkehrswende am 05.05.2005 mit der Eröffnung der neuen Vinschgerbahn begonnen.

Die englische Ostindienpost und die „Engadin – Orientbahn“ durch unser Tal

Die ersten Eisenbahnpläne durch unser Tal entstanden nicht im Vinschgau, sondern in Venedig, Paris und in der Schweiz. Der Vinschgau war nicht das Ziel, sondern nur als kürzeste Verbindungsstrecke interessant. Es war der venezianische Bankier Giorgio Giacomo Levi, welcher 1845 dem österreichischen Kaiser den Bau einer Eisenbahn von Verona nach Bregenz durch englische Kapitalisten in Aussicht stellte. Die indische Briefpost sollte auf diesem Weg zwischen Venedig und London auf 66 Stunden verkürzt werden. Wegen technischer Probleme und dem drohenden Einfluss ausländischer Unternehmungen wurde das Projekt von Wien abgelehnt. Im Jahre 1867 beschäftigte sich der geografische Kongress in Paris mit der Frage einer Bahnverbindung durch den

Vinschgau. Eine Bahnlinie von Paris nach Konstantinopel (heute Istanbul), der spätere Orient-Express, der seit 1883 über Wien und Budapest führte, sollte ursprünglich durch unser Tal führen. Im Jahre 1869 befasste sich der Graubündner Nationalrat von Planta mit der Idee einer Bahnverbindung zwischen den beiden Fremdenverkehrsorten Meran und Chur. Den Bau einer „Engadin-Orientbahn“ schlug der Schweizer Adolf Guyer-Zeller vor. Diese Bahn sollte von der Zentralschweiz über Chur und Zernez ins Münstertal und weiter über Meran nach Bozen führen. Das Ziel dieser Weltbahn war Triest, Konstantinopel und Bombay in Indien.

Reschenscheideckbahn – Ortlerbahn und geplante Anschlüsse in die Schweiz

Nach rund zweijähriger Bauzeit konnte am 1. Juli 1906 die Bahnlinie Meran – Mals eröffnet werden. Im Jahr darauf begann man mit der Ausarbeitung der Detailprojekte der Bahnlinie Mals – Landeck nach den Entwürfen von Constantin Chabert, welcher bereits die Bahnlinie Meran – Mals geplant hatte. Die Herausforderungen waren sehr groß, galt es doch die Steigung bis zum Reschenpass auf 1504 m und die enge Talschlucht bis Pfunds zu überwinden. Mehrere Schleifen, Tunnels und Kunstbauten waren geplant. So wäre Matsch, Taufers, Burgeis und Ulten mit einem Bahnhof bedient worden. Auch zwei Anschlussbahnen zur Rhätischen Bahn waren geplant. 1917 fiel die Entscheidung für den Bau der Reschenscheideckbahn, wie sie nun genannt wurde. Am 1. April 1918 begannen die Bauarbeiten mit 5.000 Arbeitskräften, davon 250 Kriegsgefangenen, aber am 3. November 1918 wurden die Arbeiten bereits eingestellt. Damit war nach dem Kriegsende die Realisierung einer Bahnverbindung nach Landeck zu Ende. In dieser Zeit und auch später gab es aber immer wieder neue Bahnprojekte mit neuen Varianten. Es gab mehrere Bahnprojekte mit großen Tunnelvarianten, um den süddeutschen Raum mit dem Mailänder Raum zu verbinden. Karl Gollwitzer aus Augsburg veröffentlichte 1905 das Projekt einer „Fern – Ortlerbahn“. Von Augsburg

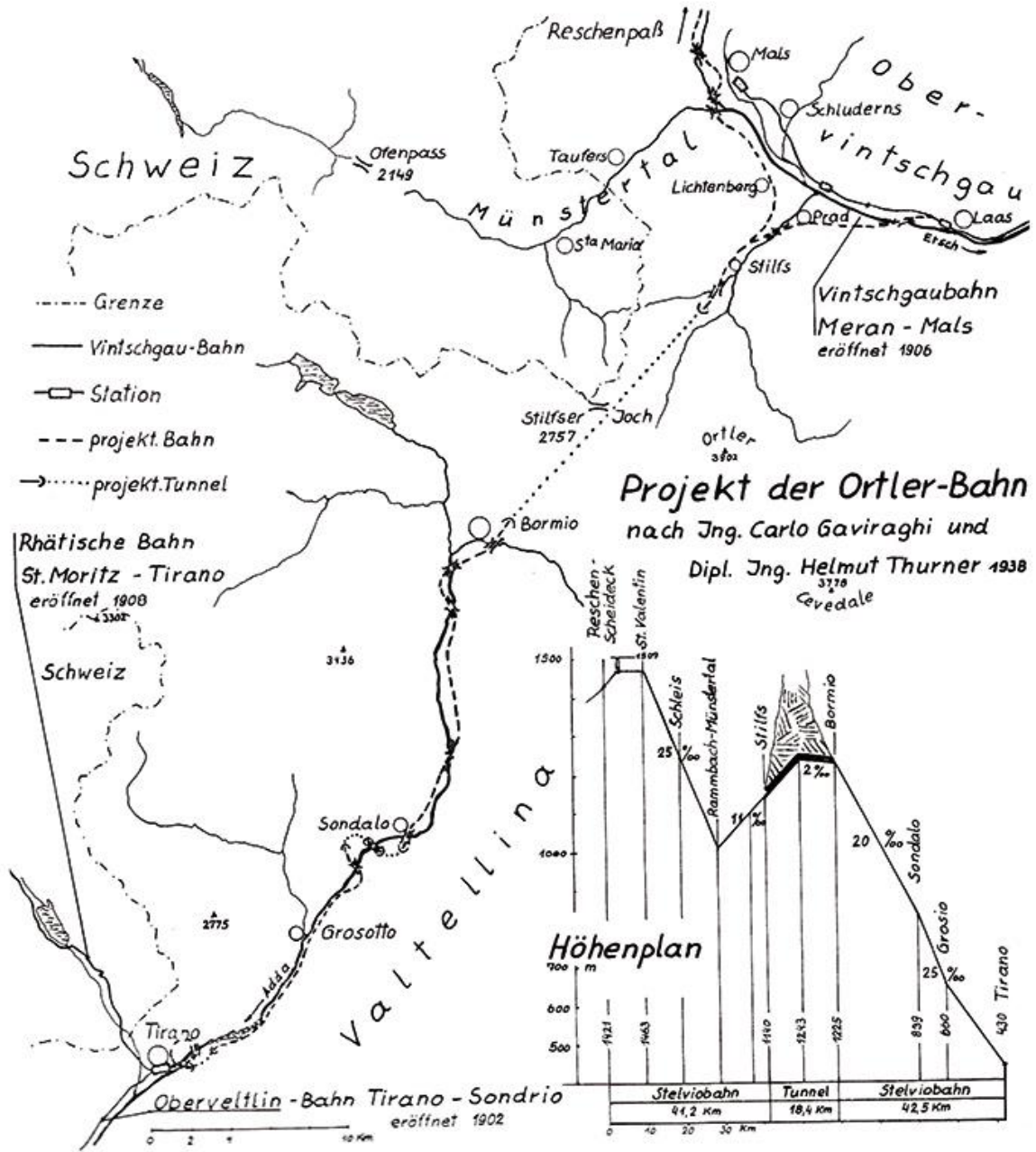
über den Fernpass und Reschenpass sollte ein 15 km langer Tunnel unter dem Ortler nach Bormio führen. Als Variante zu diesem Projekt plante er bereits eine Zugverbindung von Mals nach St. Maria im Münstertal und von dort einen 15 km langen Tunnel nach Bormio. Dr. Moser veröffentlichte 1909 ein weiteres Fern-Ortler-Projekt mit einem 10 km langen Ortler-Tunnel. Ing. Helmuth Thurner und Ing. C. Cavaranghi legten 1938 ein neues Projekt für eine Fern-Ortlerbahn vor. Auf der Trasse zwischen Füssen und Tirano waren viele Tunnel geplant, unter anderem ein 18,35 km langer Tunnel unter dem Stilfserjoch. 1955 legte Prof. Aimone Jelmoni aus Mailand im Auftrag der Handels- und Gewerbekammer von Genua und Bergamo ein Bahnprojekt von Bergamo nach München vor. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Bahn vernachlässigt, es begann der Bau von Straßen und Autobahnen. Eines der letzten Bahnprojekte war die Zugverbindung Reutte-Bergamo des Innsbrucker Ing. Peter Stumreich aus dem Jahre 1986. Bisher wurde keiner dieser Pläne realisiert.

Bahnträume oder realisierbare Projekte?

Wie wird die Landesregierung den Landtagsbeschluss vom 18. September umsetzen? Und wie realistisch ist eine Bahnverbindung ins Veltlinal? Seit Jahren möchten einflussreiche Personen aus der Lombardei eine Straßenverbindung unter dem Ortler. Für eine Bahn gibt es in Bormio keinen Anschluss. Mit den Geldern der Grenzgemeinden soll eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Studien für die Schublade? Ein Weiterbau der Vinschgerbahn über den Reschenpass nach Landeck kostet sehr, sehr viel Geld, genauso wie eine Bahnverbindung ins Veltlinal. Kostengünstiger und realistischer ist eine Verbindung in die Schweiz. Die Variante A3 von Mals nach Scoul (und realistisch ist nur diese Variante) mit Anschluss an die Rhätische Bahn, würde nach den vorliegenden Plänen von 2006 rund 930 Million Schweizer Franken kosten. Geplante Bauzeit: 8,5 Jahre. In 20 Minuten Fahrzeit würde man die 27 km mit zwei Tunneln von 3,5 und 19,5 km Länge

durchfahren. Mit dem 1999 eröffneten Vereinatunnel (19 km Länge) wäre die Verbindung in die Zentralschweiz und nach Zürich nicht mehr weit. Im direkten Einzugsgebiet dieser Bahnverbindung leben heute ca. 310.000 Einwohner, im großen Einzugsbereich spricht die Studie von 3 Millionen Einwohnern (Großraum Zürich: 2 Millionen und Großraum Bozen, Trient, Gardasee: 1 Million). In der Studie ist die Rede von einem „Engadin-Venedig Express“. In den letzten Jahren hat sich nichts getan. Die Schweiz hat das Projekt nicht als vordringlich eingestuft. Landeshauptmann Kompatscher zeigt großes Interesse an dieser und an anderen Bahnverbindungen. Im Rätischen Dreieck tut sich nicht viel. Eine neue Bahnlinie kann der Motor für eine neue wirtschaftlich-touristische Entwicklung werden. Oder es bleiben Bahnträume.

Heinrich Zoderer



Quelle:

Zur Verbindung Schweiz - Südtirol

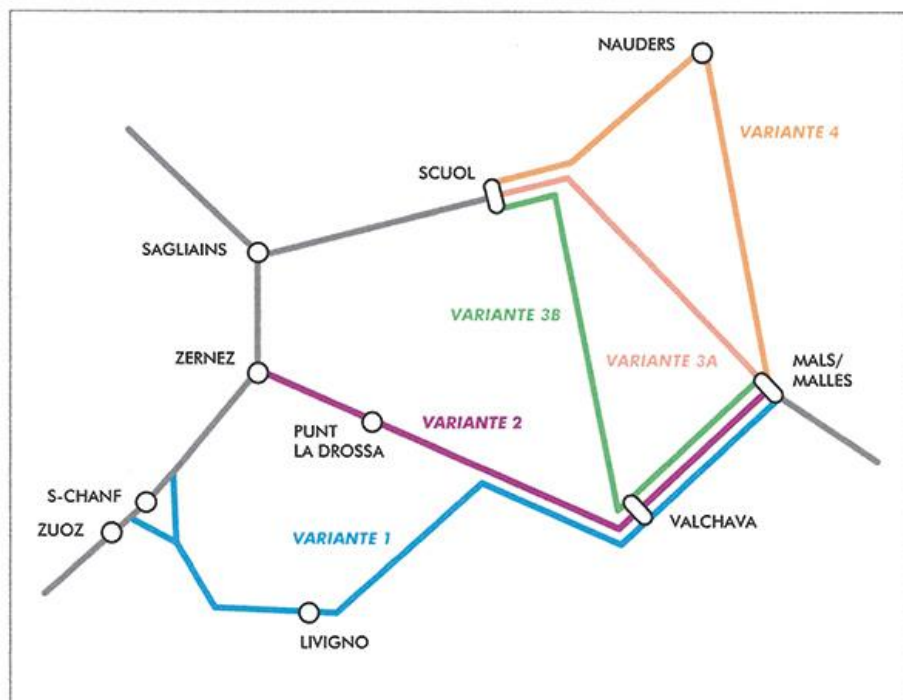
INTERREG-III-A-Projekt „Öffentlicher Verkehr im Dreiländereck (Rätisches Dreieck)“

Modul D:

Bahnverbindung Unterengadin – Obervinschgau

(Arbeitsgruppe „Strecken- und Netzergänzungen“)

Hauptbericht



Zürich, den 01. Dezember 2006

Quelle:

INTERREG-III-A-Projekt „Öffentlicher Verkehr im Dreiländereck (Rätisches Dreieck)“ Modul D: **Bahnverbindung Unterengadin – Obervinschgau**, (Arbeitsgruppe „Strecken- und Netzergänzungen“), Hauptbericht, 01. Dezember 2006

Gemeinschaftsstudie von Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement Graubünden, Fachstelle öffentlicher Verkehr, Departement des Innern und der Volkswirtschaft, Amt für Wirtschaft und Tourismus, Autonome Provinz Bozen/Südtirol, Assessorat für Personal, Tourismus und Mobilität, unter Mitarbeit der Rätischen Bahn AG (RhB), Chur

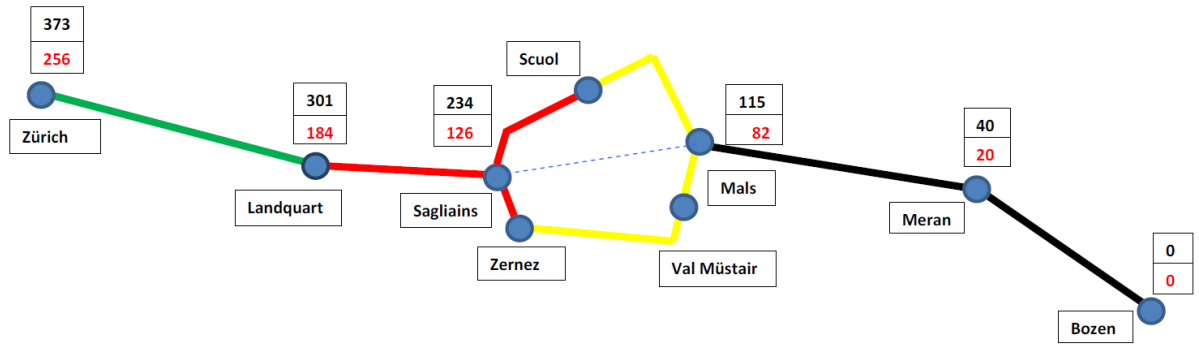
Projektleiter: Willi Hüsler, Projektkoordination, Ingrid Schmid, Luca Urbani, Daniel Stäubli, IBV, W. Hüsler AG, Olgastrasse 4, CH 8001 Zürich

Engadin – Vinschgau – Bahn (EVB)

Reisezeiten **ab Bozen** (in Minuten)

Oberes Kästchen: Heute

Unteres Kästchen: mit Engadin – Vinschgau-Bahn

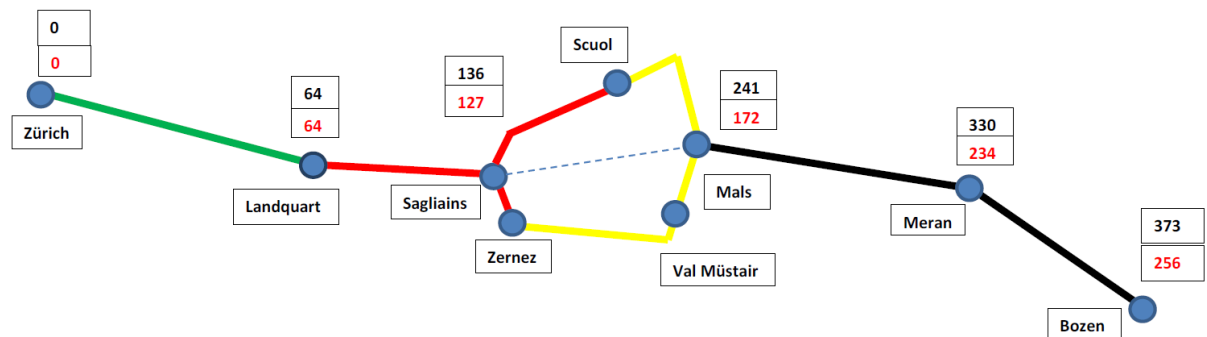


Engadin – Vinschgau – Bahn (EVB)

Reisezeiten **ab Zürich** (in Minuten)

Oberes Kästchen: Heute

Unteres Kästchen: mit Engadin – Vinschgau-Bahn



Südtiroler Bahnen; Fahrplan- und Reisezeit-Vergleiche Zürich – Sargans und Bozen – Mals

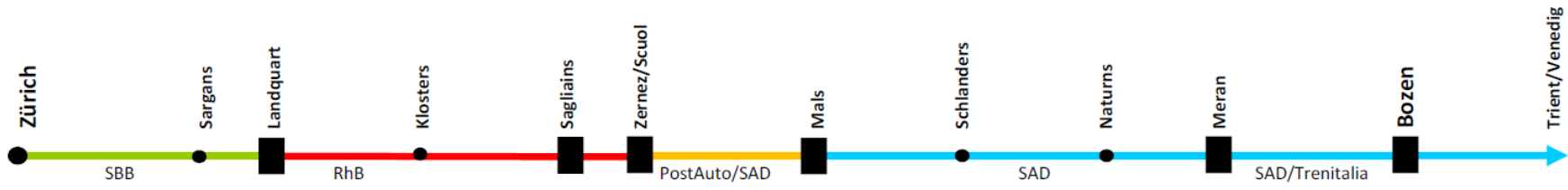


Fahrplan- und Reisezeit-Vergleiche Zürich – Sargans und Bozen – Mals

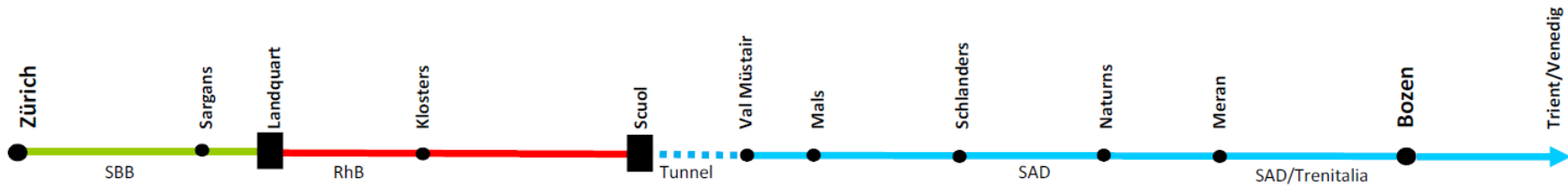
Zugs-Kategorie		Regio (S8,S4)	RE	IC			R/RE	RE/R	
Takt		½-h	1-h	1-h			1-h / 2-h	1-h	
	Entfernung in Bahn-km					Entfernung in Bahn-km			
Zürich	ab	10.38	10.12	10.37		Bozen	ab	11.01	12.35
	12.09								
Thalwil	an	10.54	10.21	I		Terlan	ab	11.22	12.52
	11.91								
Wädenswil	an	11.06	10.32	I		Meran	an	11.44	13.15
	9.46						ab	11.46	13.16
Pfäffikon/SZ	an	11.18	10.39	I				17.28	
	23.72	12.09	10.41			Naturns		12.06	13.39
Ziegelbrücke	an	12.26	10.56	I				12.18	
	ab	12.29	10.59			Latsch		12.22	14.00
	20.08							8.53	
Walenstadt	ab	12.47	11.13	I		Schlanders	ab	12.32	14.10
	13.26							22.06	
Sargans	an	12.58	11.21	11.32		Mals	an	12.55	14.38
Teilreisezeit		0 h 40	0 h 49						
Reisezeit netto		1 h 29 Min	1 h 09 Min	0 h 55 Min				1 h 54 Min	2 h 02 Min
Entfernung total	90.51 km							92.83 km	

Bahnverbindung Zürich - Bozen via Graubünden

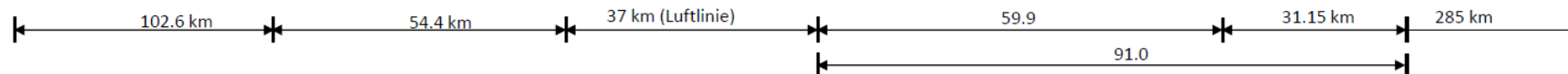
Heute



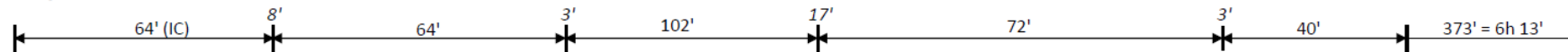
Neu



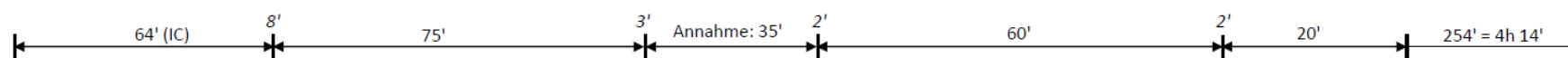
Distanzen in km



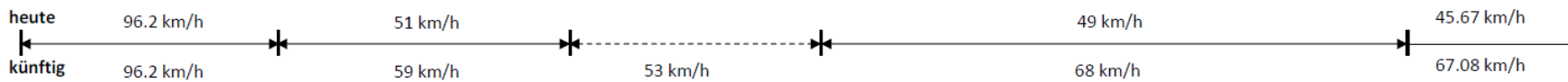
Heutige Reisezeit in min



Ziel-Reisezeit in min



Durchschnittsgeschwindigkeit (km/h)



8': Umsteige- /Haltezeit

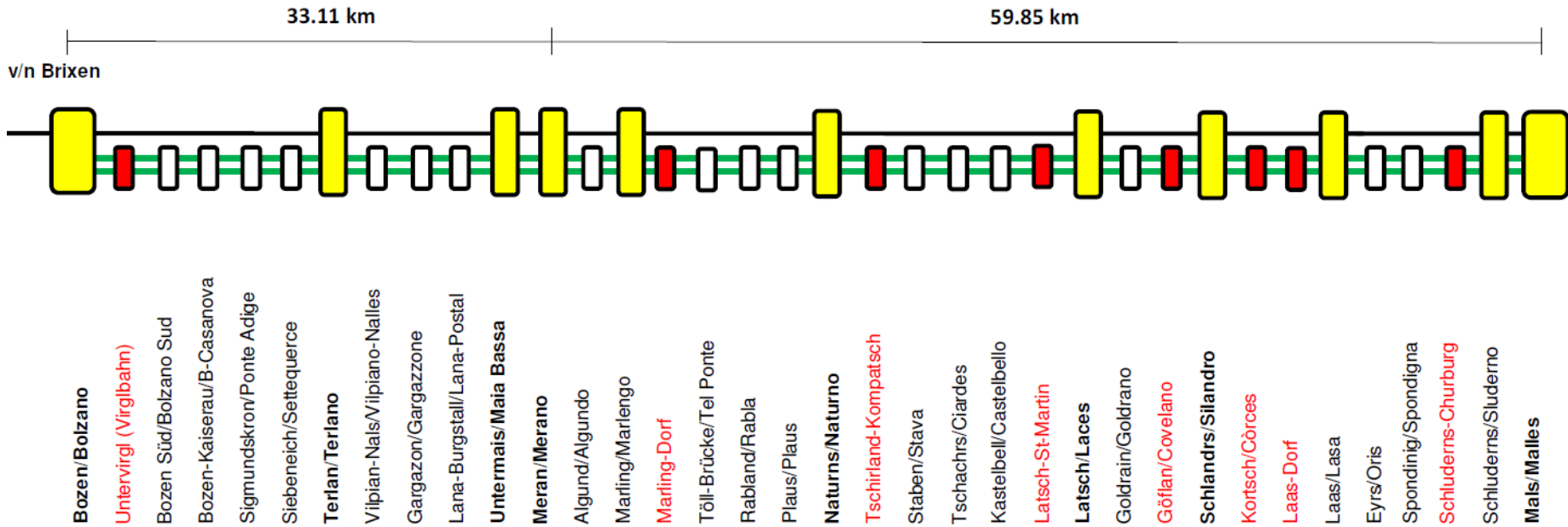
● Bahnhof

■ umsteigen

Abschnitt Bozen – Meran – Mals

Ziel-Angebot

Regio-Express RE 1-h-Takt Bozen – Meran – Mals (1 Zug/h)
 Regio-Zug R (S-Bahn) ½-h-Takt Bozen – Meran – Mals (2 Züge/h)



RE- und R-Halt

R-Halt (heute)

R-Halt (neu)

Eisenbahn-Alpentransversale "Reutte-Bergamo"

(eine Flachbahn auf halber Höhe)

Projekt: P. & J. Stumreich

Erstveröffentlichung: Tiroler Tageszeitung Nr. 274 /1986, letztes Update 25.05.2003



Brücke über die "Belviso-Schlucht" bei Aprica

Vorwort

Es dürfte unumstritten sein, daß die Industrie- und Ballungszentren **Deutschlands** und **Italiens** eine den Erfordernissen der Zeit nach der Jahrtausendwende gerecht werdende, leistungsfähige Eisenbahnverbindung durch die **Alpen** benötigen.

Unter "**Alpentransversale**" ist eine **vollständige modernst konzipierte Alpenquerung zu verstehen**, die höchsten heutigen Anforderungen an Geschwindigkeit, Wirtschaftlichkeit, Serviceleistung, Zuverlässigkeit und nicht zuletzt Umweltverträglichkeit, gerecht wird.

Dies ist nur möglich, wenn man das gesamte Verkehrsproblem "Alpenbarriere" in Hinblick auf die von den nördlich und südlich davon liegenden Industrie- und Ballungszentren ausgehenden Verkehrsströme, losgelöst von überholten Vorstellungen, unter strenger Beachtung oben angeführter Kriterien, neu überdenkt.

Von Wichtigkeit ist dabei, daß eine neue Alpentransversale (wie etwa die vorliegende Trasse "Reutte-Bergamo") als **durchgehende Flachbahn konzipiert** wird, d.h., daß die Neigungen ca. 11 Promille nicht übersteigen dürfen. Angemerkt sei, daß bei der Brenner-Achse auch nach dem Bau eines Brenner Basistunnels diese Neigungsminima weit überschritten würden! (Franzensfeste-Brixen z.B. weist nach dem Längenschnitt der Brennerbahn eine Neigung von 22,5 Promille auf)

Auf Grund dieses Flachbahnkonzeptes wird es erst möglich, Zugsgarnituren von 100 Wagons und mehr zusammenzustellen (wie dies etwa in USA schon lange gut funktioniert), um Container und Sattelaufleger preiswert transportieren zu können.

Einleitung

Bei der vorliegenden Arbeit handelt es sich um die Projektierung einer durchgehend neuen **2-spurigen Eisenbahnverbindung** zwischen **Reutte** am nördlichen- und **Bergamo** am südlichen Rand der Alpen, eine Direktverbindung (Direttissima) der Industrie- und Ballungsgebiete **Deutschlands** und **Italiens**.

Unsere diversen Plan-Versuche die Tiroler Alpen an anderer Stelle zu durchqueren, scheiterten entweder an zu langen Tunnels oder an zu großen Brücken.

Erst im Raum **Reutte-Bergamo** zeigte sich die Möglichkeit mit akzeptablen Tunnellängen und überraschend wenig Brückenbauwerken, die Alpen in einer direkten Linie, mit geringsten Neigungen (Flachbahn), dies bedeutet enorme Energieeinsparung, überwinden zu können.

Natürlich mußten bei allen Überlegungen die Zulaufstrecken im Norden und Süden einbezogen werden. Aber auch dieses Problem ist in dieser Zone überraschend gut zu lösen.

Schließlich tritt noch der vorteilhafte Umstand hinzu, daß die Geologie im betroffenen Abschnitt der Alpen wegen der vielen Kraftwerksbauten ziemlich bekannt- und als günstig zu bezeichnen ist!

I) Geografie

1) Allgemein

Nachdem in der **Schweiz** der Entscheid zugunsten des Ausbaues der **Gotthard**-bzw. der **Simplon**-Trasse und gegen die **Splügen**-Trasse ausgefallen ist, klafft zwischen dem "Gotthard" und dem "Brenner" ein verkehrstechnisches Vakuum von mehr als 220 km (Luftlinie).

Zum Vergleich sei angeführt, daß die Entfernung zwischen Simplon- und Gotthard-Trasse lediglich 50 km (Luftlinie) beträgt! Die nächstgelegene außerschweizerische Nord-Süd-Verbindung ist also 4x weiter entfernt, als die innerschweizerischen Nord-Süd-Verbindungen voneinander entfernt liegen!

Dieses verkehrstechnische Vakuum würde durch die Eisenbahntrasse "Reutte-Bergamo" beseitigt. In der direkten Verlängerung dieser Trasse liegen die Industrie- und Ballungszentren!

Mit dem Bau der Alpentransversale "Reutte-Bergamo" würden endlich auch die Gebiete **Reutte, Oberstes Inntal, Oberstes Vinschgau, Veltlin und Valle Seriana**, welche insgesamt als wirtschaftliche Problem-Regionen anzusehen sind, gut zu erreichen sein.

2) Beschreibung der Streckenführung

a) Kernstrecke

Der nördliche Ausgangspunkt der Trasse liegt etwas östlich von **Reutte** und führt gleich anschließend, etwa in der Gegend von **Kreckelmoos**, in den ca. 24 km langen **Fernpaß-Tunnel**.

Etwas östlich von **Tarrenz** gelangt die Trasse ans Tageslicht um das **Gurgltal** zu queren und verschwindet dann gleich wieder in den ca. 5 km langen **Tschirgant-Tunnel**. Dieser endet westlich unterhalb von **Karres** in einem kleinen Tal. Dann wird die **Arlberg-Bundesstraße**, der Inn und die **Arlbergbahn** überquert.

Südlich des Inns führt die Trasse dann östlich an **Arzl** in einem Tunnel vorbei, und weiter an der westlichen Hangseite (unterhalb der Landesstraße) nach **Wenns**, wo sie nahe am Talboden in den ca. 11 km langen **Piller-Tunnel** verschwindet.

Sie gelangt östlich von **Prutz** wieder an die Oberfläche, quert am Eingang des Kaurertales im Schluchtbereich den Faggenbach, führt dann östlich der Landesstraße, teils in kleinen Tunnels, bis **Pfunds**.

Dort beginnt der 32 km lange **Reschen-Tunnel**. Im **Vinschgau** angelangt, bieten sich im Raume **Mals-Agums** mehrere Möglichkeiten zur Durchquerung der Talsohle an.

Die landschaftlich schönere Trasse besitzt das südliche Reschentunnel-Portal unterhalb von **Mals**, führt südwestlich an **Glurns** vorbei und von dort teilweise in kleinen Tunnels, etwas nördlich an **Lichtenberg** vorbei und erreicht, nachdem sie den südwestlich von Agums gelegenen Tunnel und anschließend den **Suldenbach** passiert hat, etwa beim **Mooshof**, das Nordportal des ca. 32 km langen **Ortler-Tunnels**.

Eine zweite Möglichkeit das Malser-Glurnser Becken zu durchqueren setzt voraus, daß das Tunnelportal des Reschen-Tunnels etwas östlich von Tratsch geplant wird. Dann wäre der Talboden bei den Krauterwiesen zu queren, um nördlich von Agums wieder in die vorangeführte Trasse zu münden. Der Vorteil dieser Variante wäre, daß das Ausbruchmaterial zur dann notwendigen Anhebung des Trassenniveaus mitverwendet werden könnte.

Der Ortler-Tunnel würde unmittelbar nördlich von **Le Prese** enden, gleich danach würde die **Adda** überquert um bei **Mondadizza** wieder auf die Ostseite des **Valtellina** (Veltlin-Tal) zu gelangen. Bei und ab **Sondalo** verläuft die Trasse dann ca. 30 km an den sanften Osthängen des Veltlin-Tales, welches keine Seitentäler aufweist und daher keine nennenswerten Brückenbauwerke erforderlich macht!

Bei **Tirano** liegt die Trasse auf einer Seehöhe von ca. 810 m und es wird dieser Ort durch die vorhandene Straße zum Luftkurort nach **Aprica** bzw. nach Edolo mit der Bahntrasse verbunden.

Nahe Aprica ist die **Belviso-Schlucht** (Doppelbrücke) zu queren, nachdem die nördlich davon gelegenen Abhänge des Monte Belvedere mittels eines ca. 4 km langen Tunnels durchfahren wurden.

Unmittelbar nach der Belviso-Schlucht beginnt der ca. 22 km lange **Bergamaska-Tunnel**, der im **Valle-Seriana**, unmittelbar südlich von Gandellino, sein Südportal hat.

Sodann führt die Transversale an der Ostseite des Valle Seriana bis nach **Ponte Nuovo**. Südlich von Ponte Nuovo führt die Trasse dann bis knapp nördlich von **Ponte Selva** an der westlichen Talseite und überquert den Fluß Serio dort mit einer ca. 40 m hohen Brücke.

In der Folge verläuft die Strecke östlich des Flusses. Die gedrängt bebaute und enge Talformation bei Ponte Nossa wird mittels eines ca. 3 km langen Tunnels umfahren.

Bei **Colzate** verläuft die Strecke im unmittelbar östlich gelegenen Bergrücken, oberhalb dieses Bergrückens liegt der Ort **Casnigo**.

Die weiter südlich liegenden Orte der dicht bebauten Talmündung (**Gazzaniga, Cene, Albino, Nembro u.s.w.**) werden mittels kleinerer Tunnels östlich umfahren.

Dort wo die Vorstädte von Bergamo in das Tal einufern, verläßt die Trasse das Tal und führt unter Durchquerung einiger Hügel direkt in die Po-Ebene, wo Ausbruchmaterial zur Dammschüttung verwendet werden soll. Östlich von **Pedrengo** endet die Kernstrecke der Alpen-transversale "Reutte-Bergamo" mit der Einmündung in die bestehende Bahnlinie Bergamo-Brescia bzw. Mailand.

b) Zulaufstrecken im Norden

Drei von einander unabhängige Eisenbahnlinien sollen den nördlichen Zulauf nach Reutte bilden.

Zur Einbindung in die bestehende Strecke **Füssen-Augsburg** ist die Herstellung eines 13 km langen, neuen Gleiskörpers notwendig. Dieser führt nordöstlich von Reutte über den Archbach und gelangt in den westlichen Bereich von Füssen, wo er in die bestehende Eisenbahn einmündet. Ein weiteres Anschlußstück von ca. 1 km stellt den Anschluß an die bestehende Eisenbahnstrecke **Reutte-Vils-Ulm-Stuttgart** her.

Zu erwähnen ist, daß die meisten dort bestehenden Zulaufstrecken verbesserungsbedürftig sind!

Weiters wird der Neubau eines Teiles der Strecke in Richtung **München** notwendig. Sie soll von Reutte abzweigend umweltfreundlich in einem ca. 17 km langen Tunnel (siehe Plan) bis südlich von Trauchgau und von dort weiter in Richtung Weilheim führen. Südlich des Ortes Peißenberg soll sie in die bestehende Eisenbahnlinie Schongau-Weilheim-München münden.

Als weiterer wichtiger Zubringer ist die Autobahn Ulm-Füssen (A7) anzusehen.

c) Zulaufstrecken im Süden

Im Süden mündet die Trasse direkt in die Eisenbahnlinie **Bergamo-Brescia** bzw. Bergamo-Mailand. Etwa 2 km südlich von Pedrengo verläuft die Autobahn **Mailand-Brescia**.

II) Verkehrsstrukturelle Aspekte

1) Die Achse Reutte-Bergamo ermöglicht eine schnelle Durchquerung der Alpen (Direttissima)

(weitere Information siehe Karte, Menü "Skizzen+Karten")

Die Trasse liegt weiter westlich als die Brenner-Achse in der direkten Verbindungslinie der Industrie- und Ballungszentren Deutschlands und Italiens und verbindet diese auf kürzestem Wege. Der überfüllte Raum München wird westlich umfahren. Da bei der Trasse Reutte-Bergamo keine inneralpinen Eisenbahnknoten bzw. Ballungszentren vorhanden sind, werden

kaum Stehzeiten auftreten (Voraussetzung für schnellen Transport). Auch die Arlbergbahn wird mit großem Niveauunterschied gekreuzt und es gibt daher auch hier keine längeren Stehzeiten.

2) Lage an der A 7

Die unmittelbare Lage am Endpunkt der Autobahn Füssen-Flensburg verleiht dieser Alpen-transversale bei Errichtung eines Autobahnterminals eine beträchtliche Attraktivität.

3) Verkürzung der Strecken Innsbruck-Mailand u. Innsbruck-Frankfurt

Die Trasse "Reutte-Bergamo" würde eine Umsteigestelle in Arzl bei Imst erhalten, wodurch die Fahrzeiten von Innsbruck nach Frankfurt oder Mailand wesentlich verkürzt würden.

Fahrzeit **Innsbruck-Mailand**: ca. 2 h 10 min (Annahme: 180 km/h, incl. 25 min Stehzeiten)

Fahrzeit **Innsbruck-Frankfurt**: ca. 2 h 55 min (Annahme: 180 km/h, incl. 35 min Stehzeiten)

4) Allgäu-Schwaben

Dem gesamten Allgäuer Gebiet, von Kempten über Füssen bis Augsburg, Ulm und Stuttgart mangelt es derzeit an einer guten Verbindung durch die Alpen. Mit dem Bau dieser Bahn würde der derzeitige Umweg-Verkehr über München-Brenner oder Zürich-Gotthard wegfallen (Umwelentlastung!).

5) Nordtirol

Das Außerfern mit Reutte erhielte durch diese Bahn eine gute Verbindung nach Innsbruck und in den Süden.

Fahrzeit **Reutte-Innsbruck**: ca. 32 min (Annahme: 180 km/h, incl. 15 min Umsteigezeit)

Fahrzeit **Reutte-Mailand**: ca. 1 h 55 min (Annahme: 180 km/h, incl. 15 min Stehzeiten)

Auch das Schweizer Engadin würde besser erreichbar sein, wobei sich die Anbindung der Rhätischen Bahn anbietet. Die Sommerskigebiete des Kauner- und Pitztales wären schneller erreichbar.

6) Südtirol

Die umweltfreundliche Tangierung des oberen Vinschgaues durch die Trasse "Reutte-Bergamo" würde auch dieses Gebiet den erholungssuchenden Großstädtern näherbringen.

Die von der endgültigen Auflassung bedrohte **Vinschgau-Bahn** erhielte durch die direkte Einbindungsmöglichkeit in die Transversale "Reutte-Bergamo" neue Wichtigkeit.

Der Kurort **Meran** würde weit schneller erreichbar sein. Das Schnalstaler Sommer-Skigebiet würde profitieren.

7) Veltlin

Die Orte des Veltlin-Tales sind heute schlecht erreichbar.

Im Bereich von **Bormio** wäre es leicht möglich eine Bahnstation innerhalb des Ortler-Tunnels zu errichten. Damit bekäme der bekannte Fremdenverkehrsort Bormio, sowie das ganze **Val Furva** endlich eine gute Anbindung an das europäische Verkehrsnetz.

Der Höhenluftkurort **Sondalo** und das etwas weiter südlich davon gelegene Aprica wäre sowohl von Mailand als auch von den Großstädten Deutschlands gut erreichbar.

8) Bergamo und Valle Seriana

Das Valle Seriana ist vom Süden her auch heute schon gut erreichbar. Die Verkehrsverbindungen nach Norden werden durch die Bergamasker-Alpen versperrt. Durch den Bau des Bergamaska-Tunnels würde sich das Tal nach Norden öffnen.

Der gesamte Raum der Lombardei hat bis heute keine gute Verbindung in den württembergisch-bayerischen Raum. Er ist nur über Umwege, nämlich Verona-Brenner, bzw. Zürich, erreichbar.

Folgende neue Fahrzeiten ergäben sich:

Fahrzeit **Mailand-München**: ca. 2 h 20 min (Annahme: 180 km/h, incl. 15 min Stehzeiten).
Die Verkürzung in km im Vergleich zur Brenner-Achse beträgt 165 km oder 31 %!

Fahrzeit **Mailand-Augsburg**: ca. 2 h 20 min (Annahme: 180 km/h, incl. 15 min Stehzeiten).
Die Verkürzung in km im Vergleich zur Brenner-Achse beträgt 220 km oder 37 %!

Fahrzeit **Mailand-Stuttgart**: ca. 2 h 55 min (Annahme: 180 km/h, incl. 20 min Stehzeiten)

Fahrzeit **Mailand-Frankfurt**: ca. 4 h 05 min (Annahme: 180 km/h, incl. 30 min Stehzeit

III) Wirtschaftliche Aspekte

1) Wirtschaftliche Belebung ist im Raum Reutte-Oberinntal noch erwünscht

Die wirtschaftlichen Probleme sind in dieser Region auch heute noch nicht ganz gelöst!

Die Beschränkung aller Aktivitäten zur Lösung der Transitfrage auf die Inntal-Brenner-Furche ist aus dieser Sicht völlig unverständlich! Man denke nur an die bestehende, leidige Eisenbahnverbindung Innsbruck-Reutte.

Durch die vorgeschlagene Trasse würde dieses Problem optimal gelöst (siehe auch II) 5).

Der Wirtschaftsraum "Unterinntal" weist heute schon alle notwendigen Verkehrsinfrastrukturen wie Eisenbahn, Autobahn, Bundes- und Landesstraßen auf. Ein "Mehr" würde der Raum nicht verkraften (siehe Bürgerinitiativen). Demgegenüber hat der Raum Reutte-Oberinntal noch Nachholbedarf. Er würde noch sehr gut jene wirtschaftlichen Impulse ertragen, die mit dem Bau einer neuen umweltfreundlichen Verkehrsader einhergehen (siehe auch Schlußbemerkung!).

2) Wirtschaftliche Belebung ist im Vinschgau, Veltlin und Valle Seriana ebenso erwünscht, wie im Raum Reutte-Oberinntal. Die Probleme sind derzeit ähnlich, teilweise größer (siehe II) 6) 7) 8))

IV) Umweltschutz

1) Umweltfreundliche "Drei"-Gliederung der nördlichen Zulaufstrecken

Die Zulaufstrecken sollen nördlich von Reutte in drei voneinander unabhängigen Eisenbahnlinien aufgegliedert werden. Durch diese Dreiteilung werden die einzelnen Äste um ein Drittel weniger belastet sein wie die Kernstrecke. Es wird daher hier von Haus aus nicht zu erheblichen Lärmbelastigungen kommen.

2) Flüstereisenbahn

Dadurch, daß die Trasse völlig neu errichtet wird, kann sie nach dem neuesten Stand der Technik, auf lärmgedämmten Schienen, hinter Lärmschutzdämmen oder -wänden, unter Verwendung von leisem rollenden Material u.s.w. gebaut werden, sodaß sicher von einer "Flüstereisenbahn" gesprochen werden kann.

3) An besiedelten Gebieten in Tunnels vorbei

Die Trasse verläuft zu ca. 72 % in Tunnels. An allen sensiblen Siedlungsabschnitten sind Tunnels (teilweise auch Kurztunnel bzw. Tagbau-Tunnels) vorgesehen, sodaß auch kleinere Häusergruppen und Einzelhäuser in der Regel von Lärm unbelästigt bleiben.

4) Keine Autobahn-Neuplanung mehr durch dieses Gebiet

Infolge der attraktiven Bauweise (Direttissima), wird die Trasse von Reisenden und Frächtern sicher angenommen und es wäre das Gespenst der Errichtung einer neuen Autobahn durch dieses Gebiet sicher ein für allemal gebannt.

5) Die Verlagerung des Transitverkehrs von der Brenner-Achse in den Raum Reutte-Bergamo folgt nicht dem "Floriani-Prinzip"

Man kann die Frage stellen, ob dieser Verlagerung des Transitverkehrs nicht einfach das "Floriani-Prinzip" zugrunde liegt. Dies ist jedoch deshalb nicht der Fall, weil den Anforderungen des Umweltschutzes im Bereich **Reutte-Bergamo** aus folgenden Gründen weit besser entsprochen werden kann, als im Raum **Inntal-Brenner-Bozen**:

- a) Die Trasse macht **keine Umwege** und hat hohen Tunnelanteil. Alle Restbelastungen sind also auf die offen führende Kurzstrecke (ca. 63 km) beschränkt (siehe auch IV) 3)).
- b) Die Trasse ist ein **durchgehender Neubau** und kann daher von Beginn an überall lärmarm, umweltfreundlich und ökologisch richtig gebaut werden.
- c) Die Trasse weist, wie bereits vorher erwähnt, eine **Dreiteilung der Zulaufstrecken** in den sensiblen Allgäuer Zonen auf. Die einzelnen Äste sind daher nicht überfrequentiert, und es kann nicht zu unzumutbaren Belästigungen kommen (siehe auch IV 3)).
- d) Da es sich um einen durchgehenden Neubau handelt, kann das Ausbruchmaterial aus den Tunnels überall zur Errichtung von **Lärmschutzdämmen** (auch von geringer Höhe, etwas über Fahrgestellhöhe der Züge reichend) verwendet werden. Dies soll auch außerhalb bewohnter Bereiche geschehen.

V) Technische Daten

1) Längenangaben

a)	
Gesamtlänge der Trasse "Reutte-Bergamo"	ca. 224 km
davon in Tunnels geführt	ca. 161 km (72 %)
davon offen geführt	ca. 63 km (28 %)
b)	
Länge der Trasse auf Österr. Gebiet	ca. 76 km (34 %)
davon in Tunnels geführt	ca. 61 km (80 %)
davon offen geführt	ca. 15 km (20 %)
c)	

Länge der Trasse auf italienischem Gebiet	ca. 148 km (66 %)
davon in Tunnels geführt	ca. 101 km (68 %)
davon offen geführt	ca. 47 km (32 %)
d)	
Größte Einzeltunnellänge	ca. 32 km
(weitere Tunnellängen siehe Plan)	

2) Höhenangaben

zu überwindende Höhenunterschiede von Nord nach Süd	ca. 146 m
zu überwindende Höhenunterschiede von Süd nach Nord	ca. 730 m

3) Neigungsangaben

max. Neigung südlich des Alpenhauptkammes	ca. 10,86 Promille
durchschnittliche Neigung südl. des Alpenhauptkammes	ca. 4,6 Promille
max. Neigung nördl. des Alpenhauptkammes	ca. 6,0 Promille
durchschnittliche Neigung nördl. des Alpenhauptkammes	ca. 2,5 Promille
(weitere Neigungsverhältnisse siehe Plan)	

4) Höhen der Hauptbrücken

Inntalbrücke	ca. 100 m
Doppelbrücke bei Aprica	ca. 80 m
Brücke bei Ponte Selva	ca. 40 m

5) Geschwindigkeit

Die Trasse "Reutte-Bergamo" ist so geplant, daß Hochgeschwindigkeiten erreicht werden können. Lediglich bei Le Prese findet sich eine Strecke von ca. 1 km Länge, die keine höhere Geschwindigkeit wie etwa 180 km/h erlaubt.

6) Tunnelausbruchskubatur

Die Tunnelausbruchskubatur der gesamten Trasse "Reutte-Bergamo" beträgt ca. 17,775 Mill. m³.

Diese Angabe basiert auf der Annahme, daß bei den Tunnelbauten mit einem Profil von ca. 84 m² (wie bei den neuen deutschen Hochgeschwindigkeitsstrecken), das Auslangen gefunden wird und bei Tunnels über 20 km Länge parallel dazu ein Sicherheitstunnel von 39 m² Ausbruchfläche angelegt wird.

(nähere Angaben siehe Kostenberechnung)

7) Bauzeit

a) ohne Zwischenangriff

Die Gesamtbauzeit der Trasse "Reutte-Bergamo" hängt von der Bauzeit des längsten Tunnels ab und dürfte nach jüngsten Erfahrungswerten und unter Verwendung der in der Fachzeitschrift "Schweizer Ingenieur und Architekt" Nr. 38/aus 1987 veröffentlichten Unterlagen, ca. **10,5 - 12,0** Jahre betragen. In dieser Zeitangabe, sind die mit großer Wahrscheinlichkeit aus geologischen Unwägbarkeiten auftretenden Tunnel-Vortriebsunterbrechungen berücksichtigt.

b) mit Zwischenangriff

Beim Reschen- und Ortler-Tunnel lassen sich die Bauzeiten durch jeweils einen Zwischenangriff auf ca. **7,5 - 8,5** Jahre verkürzen. Dies bedeutet, daß die Gesamtbauzeit der Trasse auf die Bauzeit des Fernpaßtunnels (24 km) abzustimmen wäre. Diese ist mit ca. **8,5 - 10,0** Jahren Gesamtbauzeit zu beziffern, da ein Zwischenangriff beim Fernpaß-Tunnel aus mehreren Gründen sicher nicht in Frage kommt.

Möglicherweise beträgt der Gesamtbauzeitunterschied der Trasse also, mit oder ohne Zwischenangriffen, nicht mehr wie ein halbes Jahr. Mit Zwischenangriffen allerdings bei wesentlich höheren Baukosten! Neueste Tunnelbaumethoden könnten weitere Zeitverkürzungen bringen.

VI) Geologie

1) Allgemeines

Im Bereich Reutte-Bergamo sind gerade auf jener Meereshöhe, auf der die Trasse verläuft, sehr viele Kraftwerksstollen gebaut worden, was den Vorteil hat, daß die geologischen Verhältnisse ziemlich bekannt sind und wie sich zeigte, ist dieser Sektor der Alpen weit tunnelbaufreundlicher, wie etwa der Brenner-Bereich.

2) Geologischer Aufbau

Die Trasse "Reutte-Bergamo" durchquert nördlich des Inns die **Lechtaler Kalkalpen**. Südlich des Inns gelangt sie in **kristallines Gestein** (Gneis und kristalline Schiefer) und verläßt diese Zone erst wieder etwas südlich von Aprica, von wo dann wieder bis Bergamo **Kalksedimente** angetroffen werden.

Kleine **Sedimenteinlagerungen** aus Trias und Jura finden sich weiters im Bereich des obersten Inntales (Bündnerschiefer) und im Bereich des Ortlermassivs.

Die Hauptstörungslinie der Zentralalpen, die Periadriatische Naht, quert die Trasse erst im Bereich Le Prese-Aprica, dort wo die Trasse hauptsächlich im Tagbau verläuft.

Das Engadiner Fenster wird durch die Trasse erst im südlichsten Bereich des Piller-Tunnels berührt.

3) Tunneltemperaturen

Über Temperaturen beim Tunnelbau können kaum genaue Aussagen getroffen werden.

Bei den bisherigen Tunnelbauten größeren Ausmaßes in ähnlicher Lage konnten folgende Temperaturen festgestellt werden:

Bestehender Simplon-Tunnel (ca. 20 km lang, ca. 700 m hoch gelegen): **56 Grad C**

Bestehender Gotthard-Tunnel (ca. 15 km lang, ca. 1100 m hoch gelegen): **30 Grad C**

Diese Erfahrungen besagen, daß die Tunneltemperatur nicht proportional mit der Überlagerung steigt, sondern weit höhere Werte erreichen kann. Die für den Simplon-Tunnel von den Geologen berechnete Temperatur von 40 - 42 Grad C, wurde also erheblich überschritten.

Auf die größten Tunnels der Trasse "Reutte-Bergamo" übertragen, die auf einer Meereshöhe von ca. 950 m verlaufen, bedeutet dies, daß mit Temperaturen bis ca. 40 - 45 Grad C gerechnet werden müßte.

VII) Finanzierung

Ein Projekt dieser Größe müßte sicher außerhalb der nationalen Eisenbahngesellschaften finanziert werden. Eine **internationale Aktiengesellschaft** schiene die zweckmäßigste Unternehmensform zu sein.

Angemerkt sei, daß eine private Finanzierung nur dann realisierbar erscheint, wenn durch die Attraktivität des Bauvorhabens eine mindestens durchschnittliche Rendite zu erwarten ist. Ist dies nicht der Fall, so könnte ein derartiges Projekt nur öffentlich finanziert werden.

Ein anderer wichtiger Grundsatz zur privaten Finanzierung von Bauprojekten besagt, daß den Geldgebern (Aktionären) möglichst bald eine Rendite in Aussicht gestellt werden kann.

Es ist anzunehmen, daß Aktionäre die notwendige Bauzeit der Trasse "Reutte-Bergamo" von 8,5 bis max. 10 Jahren (Berechnungen aus 1987) noch akzeptieren. Würde die Bauzeit wesentlich länger sein, so dürften sich für eine private Finanzierung ernste Schwierigkeiten ergeben. Bei Tunnelbauten neueren Datums (1994-Tunnel-Innsbruck-Südumfahrung) hat sich gezeigt, daß durch den Einsatz neuester Tunnelbau-Methoden die oben angeführten Bauzeiten wahrscheinlich noch unterschritten werden können!

Wie aus der nachfolgenden Kostenberechnung hervorgeht, betragen die Baukosten (Preisbasis 1987) für die gesamte Trasse "Reutte-Bergamo" ca.:

10,109 Mrd. SF (detaillierte Angaben siehe Kostenberechnung)

Dieser Betrag ist relativ nieder, wenn man allein die Baukosten des Brenner-Basistunnels damit vergleicht. Die weitaus niedrigeren Kosten im Bereich "Reutte-Bergamo" sind neben der allgemein günstigen Geographie auf die äußerst günstigen geologischen Verhältnisse und auf die günstige Höhenlage der Haupttunnels (ca. 950 m) zurückzuführen!

Bei einer Bauzeit von ca.10 Jahren bedeutet dies eine jährliche Verbauung von ca. 1,0109 Mrd SF. Hierzu kommen noch Beträge, die außerhalb der reinen Baukosten liegen und meist örtlich eingesetzt werden.

Der damit verbundene wirtschaftlichen Aufschwung in dieser bis heute schwer erreichbaren Region der Alpen, wäre endlich sichergestellt!

Angaben zur Kostenberechnung:

Der Kostenberechnung liegt die Annahme zugrunde, daß das Tunnelprofil ca. 84 m² beträgt, wie es etwa in der BRD beim Bau von Hochgeschwindigkeitsbahnen zur Ausführung gelangt. Weiters ist in der Kostenberechnung bei Tunnelängen über 20 km ein Sicherheits-bzw. Parallel-Tunnel mit einer Ausbruchsfläche von ca. 39 m² inbegriffen. In den Ausbruchskosten ist auch der Ausbau incl. Geleise, Gleiskörper und Oberleitung enthalten.

Nachfolgende Bau- und Baunebenkosten sind nicht enthalten:

- a) Alle Planungs- Bauleitungs- und Abrechnungskosten (auftraggeberseits)
- b) Kosten für Gutachten und Berichte von Spezialisten (Geologen, Geotechniker, Hydrologen u.s.w.)
- c) Rechts- und Vertragskosten
- d) Kosten für Ausbruchdeponien
- e) Kosten für temporäre infrastrukturelle Einrichtungen
- f) Grundeinlöse-, Grundbenutzungs- und Grundbelastungskosten u.s.w.

- g) Öffentliche Abgaben und Gebühren (Verhandlungs- und Kommissionsgebühren u.s.w.)
 h) Alle signaltechnischen und sicherheitstechnischen Einrichtungen
 i) Alle für den Betrieb nötigen Hochbauten, wie Bahnhöfe , Betriebsgebäude u.s.w.
 j) Geleise und Gleiskörper incl. elektrotechnischer Einrichtung u.s.w. außerhalb der direkten Strecke

Kostenberechnung

(Preisbasis 1987)

1. Tunnelstrecke

Tunnelname	Länge in km	Ausbruch in Mill. m ³	Ausbruchkosten in SF / m ³	Tunnelkosten in Mrd. SF
Fernpaßtunnel	24	2,952	540	1,594
Tschirganttunnel	05	0,420	400	0,168
Pillertunnel	11	0,924	465	0,430
Reschentunnel	32	3,936	570	2,244
Ortlertunnel	32	3,936	570	2,244
Tiranotunnel	04	0,336	380	0,128
Bergamaskatunnel	21	2,583	530	1,369
Summe der Großtunnel	129	15,087	541,99	8,177
Kurztunnel Gesamtlänge	32	2,688	250	0,672
Tunnel insgesamt	161	17,775	497,83	8,849

2. Offene Streckenführung

Streckenname	Länge in km	Baukosten in SF / lfm	Kosten in Mrd. SF
Offene Strecke	63	20,000	1,260

3. Zusammenfassung der Summen 1. und 2.

Baukosten der Tunnelstrecken	8,849 Mrd. SF
Baukosten der offenen Streckenführung	1,260 Mrd. SF
Summe	10,109 Mrd. SF

Literaturhinweise:

Als Grundlage für die umseitige Kostenberechnung dienten in erster Linie die Veröffentlichungen in der Schweizer Fachzeitschrift "Schweizer Ingenieur und Architekt", Heft 38/87, von Dr. M. Herzog.

Hinsichtlich der Angaben über die Bauzeit wurden ebenfalls die Veröffentlichungen in der o.a. Schweizer Fachzeitschrift als Grundlage herangezogen. Die von den dort angegebenen Diagrammen abweichenden Ergebnisse resultieren daraus, daß auch Bauzeit-Kennwerte von Tunnelbauten neueren Datums (1994) in die Berechnung Eingang fanden.

Schlußbemerkung

Die günstige Verkehrslage Tirols zwischen zwei großen Industrienationen und das daraus resultierende Transitpotential ist ein Positivum, das, richtig genutzt, **zusätzliche Arbeitsplätze**, ohne Umweltmehrbelastung, bringen würde.

Der Verkehrsstrom soll nicht allein durch das übererschlossene Inntal bzw. Brennergebiet geleitet werden!

Durch die Errichtung einer neuen Eisenbahn-Trasse im Westen Tirols sollte ein **wirtschaftliches Gleichgewicht zwischen dem strukturschwachen obersten Inntal bzw. dem Außerfern und dem wirtsch. prosperierenden Unterinntal** hergestellt werden. Gleiches gilt für die **strukturschwachen Gebiete im Vinschgau, Veltlin und Val Seriana**.

Damit einhergehend würden auch die störenden Umweltbelastungen im Unterinntal und Brenner-Gebiet stark gemildert werden.

Insbesondere durch die "Direttissima-Eigenschaft" dieser umweltfreundlichen Flachbahn (daher großen Ladekapazitäten) ohne "Monster-Tunnel" müßte die **Finanzierung auch am freien Kapitalmarkt** möglich sein!

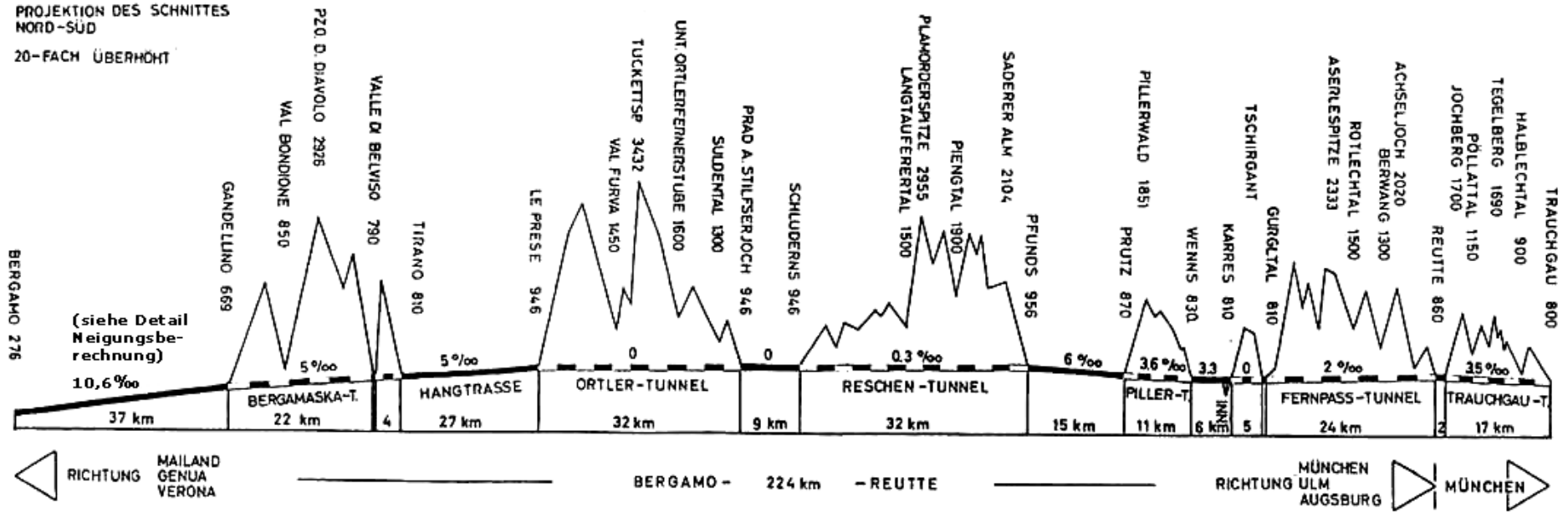
Auf Anforderung senden wir ihnen einen Videofilm über den genauen Trassenverlauf zu. 120 Minuten, Selbstkostenpreis Euro 20.- zzgl. Versandkosten

Projektplanung: Dipl.-Ing. Peter Stumreich, Mag. Julian Stumreich, Burgweg 1, A-6020 Innsbruck, Tel.: 0512-584661, E-Mail peter.stumreich@gmx.net

all rights reserved Copyright by Peter Stumreich 1999

PROJEKTION DES SCHNITTES
NORD-SÜD

20-FACH ÜBERHÖHT



Zur Bahnverbindung Vinschgau – Veltlin (Mals – Bormio)



Südtiroler
Landesverwaltung

» News

News > Alle News > Aufwertung Stilfser Joch: Einvernehmensprotokoll unterzeichnet

Politik | 27.07.2015 | 14:42

Aufwertung Stilfser Joch: Einvernehmensprotokoll unterzeichnet

Landeshauptmann Arno Kompatscher hat heute (27. Juli) im Rahmen einer Tagung der Region Lombardei gemeinsam mit deren Präsidenten, Roberto Maroni, das Einvernehmensprotokoll zur Aufwertung des Gebiets am Stilfser Joch unterzeichnet. Die Machbarkeit einer Tunnelverbindung unter dem Joch soll geprüft werden. "Für uns ist aus heutiger Sicht nur ein Eisenbahntunnel denkbar", so Kompatscher.



LH Kompatscher mit dem Präsidenten der Region Lombardei, Maroni, bei der Unterzeichnung des Einvernehmensprotokolls heute am Stilfser Joch - Foto: LPA/mb

Die Aufwertung durch eine nachhaltige Entwicklung, Qualitätstourismus und eine wirtschaftliche Aufwertung unter Wahrung des Umweltschutzes: Das sind die Ziele, die im Einvernehmensprotokoll festgehalten sind. Es wurde im Rahmen einer Tagung heute am Stilfser Joch unterzeichnet. Landeshauptmann Arno Kompatscher unterstrich die Bedeutung des Stilfser Jochs. "Eine Zusammenarbeit bei der Führung des Parks wird jetzt noch besser funktionieren als vorher, weil sie nicht vom Staat auferlegt ist, sondern von den betreffenden Gebieten gewollt", sagte er bei der Tagung mit Roberto Maroni, dem Landeshauptmann des Trentino,

Ugo Rossi, Ugo Parolo Untersekretär der Lombardei, und dem Präsidenten des Grenzgemeindenfonds, Roger De Menech.

Gemeinsame Strategien, auch für die Nutzung des Grenzgemeindenfonds, seien wichtig für die Weiterentwicklung des Gebiets, von denen nicht nur einzelne Gemeinden profitieren könnten, sondern die gesamte Region. Dies sei durch die neue Verwaltung des Grenzgemeindenfonds einfacher geworden. 80 Millionen Euro jährlich stehen zur Verfügung, die zum Teil für die Vorhaben einzelner Gemeinden genutzt werden; aber über 55,5 Millionen jährlich stünden für übergemeindliche und überregionale Projekte zur Verfügung, rechnete Roger de Menech vor: "Das ist eine große Chance, verantwortungsvoll und autonom für die Entwicklung eines Gebiets zu sorgen."

Ein weiteres Anliegen ist es, die Stifiser-Joch-Straße als technisches UNESCO-Weltkulturerbe anerkennen zu lassen, kündigten Kompatscher und Maroni an. Das heutige Treffen sei von großer Bedeutung, weil es auch im Hinblick auf den Start der Makroregion EUSALP im kommenden Jahr wegweisend für die Zukunft sei, meinte Maroni. Ab 1. Jänner 2016 werden acht italienische und insgesamt 48 Regionen innerhalb des Alpenbogens in einer Makroregion für gemeinsame Ziele und die gemeinsame Nutzung von EU-Geldern zusammenarbeiten

Teil des Einvernehmensprotokolls ist eine Machbarkeitsstudie für eine dauerhafte und ganzjährig nutzbare Verbindung, um das Stifiser Joch aufzuwerten. "Entscheidungen werden nur mit Einbeziehung der Gemeinden und Zuständigen vor Ort passieren", erklärte Roberto Maroni. Deshalb werde eine Zugverbindung angestrebt, kein Straßentunnel. "Wir haben bereits eine Weiterverbindung nach Bormio angedacht", so Maroni. "Wir denken auf jeden Fall an eine Zugverbindung und ziehen diese Möglichkeit vor", unterstrich auch Landeshauptmann Kompatscher. Es gehe in der Studie vor allem um die technische Machbarkeit und um die möglichen Auswirkungen auf die Umwelt auszuloten, erklärte der Landeshauptmann.

Video-Dateien zum Herunterladen

Video Ankunft Stifiser Joch, <http://we.tl/TatwJJDroD>

Video Tagung <http://we.tl/pEhNCJU9F8>

Video Unterzeichnung Einvernehmensprotokoll <http://we.tl/meVohljqAL>

Interview LH Grenzgemeindenfonds <http://we.tl/MzFYIdjnyh>

Interview LH Kompatscher Tunnel <http://we.tl/D902jFx0T9>

Interview Maroni it. <http://we.tl/htW6RisHok>

Interview Rossi it. <http://we.tl/VNEzKZBdiM>

Interview Theiner, <http://we.tl/RYNXHazpEI>

Audiodateien MP3, Kompatscher, Maroni, Rossi, Theiner, <http://we.tl/yesH7KBluH>



Passo dello Stelvio, protocollo d'intesa per lo sviluppo dell'area

"La montagna unisce e non divide". Questo il motto con cui i due presidenti di Lombardia e Provincia di Bolzano, Roberto Maroni e Arno Kompatscher, hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per la valorizzazione dell'area dello Stelvio, con particolare attenzione sia al Passo che al Parco. **Previsto uno studio di fattibilità per la realizzazione di un traforo percorribile tutto l'anno.**



I presidenti Maroni e Kompatscher siglano il protocollo di intesa a Passo Stelvio (Foto USP/mb)

La firma al protocollo d'intesa è stata apposta ai 2.845 metri di altitudine del Rifugio Garibaldi, luogo simbolo per eccellenza della collaborazione fra diversi territori visto che si trova esattamente sul confine tra l'Alto Adige, la Lombardia e la svizzera Val di Mustair. Nel convegno che ha preceduto la cerimonia ufficiale, al quale hanno preso parte il presidente della Provincia di Trento, Ugo Rossi, il presidente del Comitato Fondo comuni confinanti, Roger De Menech e il sottosegretario della Regione Lombardia Ugo Parolo, sia Kompatscher che Maroni hanno posto l'accento sulla funzione di ponte rappresentato dallo Stelvio.

"La montagna deve unire e non dividere – ha esordito Arno Kompatscher - e questo accordo rappresenta un nuovo passo in avanti verso un percorso di crescita comune che trova applicazione concreta anche nel futuro del Parco nazionale dello Stelvio. Si tratta di una grande opportunità per

tutelare e far conoscere le caratteristiche dei singoli territori con una gestione autonoma ma che in realtà sarà molto più unitaria e collaborativa rispetto al passato". Il protocollo sottoscritto da Regione Lombardia e Provincia di Bolzano prevede lo sviluppo di azioni comuni finalizzate a sviluppare prodotti turistici condivisi e a valorizzare congiuntamente Passo e Parco dello Stelvio, nonché la realizzazione di uno studio di fattibilità (finanziato dal Fondo comuni confinanti) per un collegamento tra Val Venosta e Valtellina aperto tutto l'anno tramite traforo.

"Per l'Alto Adige la priorità è rappresentata da un collegamento di tipo ferroviario - ha aggiunto Kompatscher - ma in ogni caso tutte le valutazioni che scaturiranno da questo studio verranno effettuate mettendo al primo posto l'impatto ambientale". Il presidente Roberto Maroni, a tal proposito, ha anche annunciato che sul versante valtellinese è in fase di ideazione un progetto per prolungare la linea ferroviaria da Tirano a Bormio, ma l'intervento del governatore lombardo si è concentrato principalmente sulla macroregione alpina, "una nuova realtà europea che consentirà alle regioni di essere protagoniste e di dialogare direttamente con Bruxelles per le risorse. Il protocollo sottoscritto oggi - ha aggiunto Maroni - anticipa di fatto ciò che in futuro dovrà diventare una consuetudine".



Intesa fra Kompatscher e Maroni per valorizzare lo Stelvio. Presente (a sin.) anche l'assessore Theiner (Foto USP/mb)

Durante il convegno, inoltre, è stata ribadita l'importanza del nuovo corso intrapreso dal Fondo comuni confinanti (ex Fondo Odi) che punta alla nascita di strategie e visioni comuni per i territori di montagna, e sono anche emerse le prime proposte concrete per la valorizzazione dell'area dello Stelvio. La prima prevede la creazione di un sentiero attorno al gruppo dell'Ortles, mentre la seconda è stata ipotizzata dal presidente Kompatscher, il quale ha spiegato che "il Passo dello Stelvio potrebbe candidarsi ad entrare a far parte del patrimonio tecnico-culturale dell'UNESCO puntando su infrastrutture legate alla sostenibilità sia nel settore della mobilità, sia nel settore del

turismo". A questo [link](#) è disponibile la galleria fotografica completa presente sulla nostra pagina Facebook.



Sul futuro dello Stelvio incontro al Passo con i presidenti Kompatscher, Maroni e Rossi (Foto USP/mb)



TRENTOTODAY, „27 luglio 2015 18:39“



Maroni e Kompatscher firmano per il traforo dello Stelvio: "Sarà ferroviario, aperto tutto l'anno"

Maroni e Kompatscher firmano per il traforo dello Stelvio: "Sarà ferroviario, aperto tutto l'anno"

Vertice a tre oggi allo Stelvio, i due presidenti di Lombardia e Alto Adige hanno firmato un accordo che prevede lo studio di fattibilità per un collegamento aperto tutto l'anno al passo dello Stelvio. "Accordo importante per lo sviluppo dei nostri territori" ha commentato Rossi

Kompatscher, Rossi e Maroni oggi allo Stelvio per discutere del progetto di un collegamento tra le due regioni: la priorità sembra essere il treno. Almeno secondo quanto ha dichiarato il governatore atesino, ma anche Maroni ha annunciato che è in fase di ideazione un progetto sul versante lombardo per prolungare la linea ferroviaria da Tirano a Bormio. I tre presidenti si sono trovati a 2.845 metri di quota, al rifugio Garibaldi. Sono Maroni e Kompatscher hanno sottoscritto il protocollo che prevede azioni comuni sul territorio tra le due regioni, tra cui appunto il collegamento attraverso il traforo.

In qualità di osservatore esterno, ma direttamente interessato, il presidente della provincia di Trento Ugo Rossi ha commentato: "Si tratta di un protocollo importante, che suggella una collaborazione che parte da lontano. Oggi abbiamo parlato tanto di autonomia e di montagna. Dove c'è autonomia e autogoverno la montagna non si spopola, c'è qualità della vita e prospettive per il futuro, come dimostrano i fatti. Noi siamo contenti della nostra autonomia, ma non ne siamo certo gelosi e anzi siamo disposti a metterla a disposizione di altri territori, pensando valga la pena stringere alleanze con i territori di montagna che hanno diritto di avere una propria prospettiva di autogoverno, perché pensiamo che, in fin dei conti, ciò sarà utile anche allo stesso sviluppo dell'Italia".



„03 febbraio 2016 10:48“

Cronaca / Vermiglio / stelvio

Studio di fattibilità per il traforo dello Stelvio. Maroni: "I soldi ci sono"

Prosegue il progetto di un traforo sotto le montagne del passo dello Stelvio per collegare Sondrio e Bolzano. Dopo la firma di quest'estate ora Maroni annuncia lo studio di fattibilità.

Lombardia e Alto Adige uniti attraverso il traforo dello Stelvio: prosegue il progetto del collegamento ferroviario lanciato l'estate scorsa dal governatore dell'Alto Adige Arno Kompatscher e dal presidente della regione Lombardia Roberto Maroni. Quest'ultimo ha reso noto nei giorni scorsi che la Giunta regionale lombarda ha affidato l'incarico per uno studio di fattibilità dell'opera.

Com'è noto il passo dello Stelvio è da sempre vincolato alla chiusura invernale, mentre un traforo potrebbe consentire di mantenere il collegamento tutto l'anno. Per ora lo studio costerà alla Regione Lombardia 1,9 milioni di euro, e sarà pronto entro 8 mesi. Per quanto riguarda invece le risorse da reperire per realizzare l'opera Maroni ha fatto riferimento all'Edusalp, la "macroregione" alpina. Anche l'Alto Adige, con la firma del protocollo d'intesa, si è impegnato ad essere partner finanziario del progetto.

882. Fasc. 06 - Ferrovia dello Stelvio**1926-1945****- All. 1: traforo dello Stelvio.****Fascicolo**

Note: Con opuscoli a stampa: della Società anonima promotrice per le ferrovie delle Alpi Retiche relativo alla rete ferroviaria del Resia (Milano, 1945); dell'ing. Vincenzo Gandolfi "Progetto del traforo dello Stelvio - la direttissima Genova-Milano-Monaco lungo la Valle Seriana" (Bergamo, 1926). Con carta schematica [planimetria] delle ferrovie Genova-Milano-Stelvio-Resia-Fern-Monaco e Venezia-Valsugana-Stelvio-Resia-Fern-Kempten-Francoforte. I documenti più antichi riportano la classificazione X.I.20.112 della Sezione I.

Classificazione: 106**Segnatura: b. 1768**

IN STUDIO TRAFORO DELLO STELVIO E PROLUNGAMENTO FERROVIA DA TIRANO A BORMIO



Il presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni e quello della Provincia di Bolzano Arno Kompatscher

"Il protocollo che abbiamo firmato oggi studia e definisce azioni mirate a valorizzare lo Stelvio e, con questo protocollo, anticipiamo i contenuti della strategia della Macroregione alpina, che partirà il prossimo primo gennaio". Lo ha spiegato il presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni, questa mattina, dopo aver sottoscritto il protocollo per la valorizzazione dell'area del Passo dello Stelvio e per avviare uno studio di fattibilità per la realizzazione di un collegamento permanente fra l'Alta Valtellina e la Val Venosta. Presente, il sottosegretario di Regione ai Rapporti con il Consiglio regionale, Politiche per la Montagna, Macroregione alpina (Eusalp), Quattro motori per l'Europa e Programmazione negoziata Ugo Parolo. **"Tra i punti del protocollo - ha fatto sapere Maroni - c'è anche lo studio di**

fattibilità per il traforo, con cui vogliamo valutare quale tipo di traforo sia adatto, se quello ferroviario o stradale o entrambi, ma, in ogni caso, prima di decidere, voglio fare un referendum tra le popolazioni che vivono qui, in modo che siano loro a decidere del loro futuro". "Per quanto riguarda il traforo ferroviario - ha concluso il presidente - aggiungo che **nel nostro piano regionale già approvato e' previsto il prolungamento ferroviario da Tirano a Bormio**, per cui il percorso ferroviario potrà proseguire se e quando ci sarà il tunnel dello Stelvio". "Oggi siamo qui - ha detto Ugo Parolo il sottosegretario alla Presidenza della Regione Lombardia, con delega ai Rapporti con il Consiglio regionale, Politiche per la Montagna, Macroregione alpina (Eusalp) - perché abbiamo un progetto complessivo per quest'area, per lo Stelvio. Siamo qui, in quello che è il punto più alto della Lombardia, per guardare al futuro e dall'alto le cose si vedono meglio. Per la prima volta le due amministrazioni confinanti sono coinvolte per una strategia complessiva, per il presente ed il futuro dello Stelvio. Ma siamo qui anche per ricordare le cose importanti fatte negli ultimi due anni e di cui a volte si parla poco, come la nuova gestione dei fondi per i comuni di questa montagna, e parliamo di circa 80 milioni l'anno tra l'altro esclusi dai vincoli del patto di Stabilità, una nuova gestione che prevede che due terzi di questi fondi vadano a progetti sovracomunali. Se oggi possiamo parlare di progetti per il Parco dello Stelvio o dello studio di fattibilità del traforo dello Stelvio è proprio per questa nuova gestione dei fondi."

Quelle:

<https://www.intornotirano.it/articoli/territorio/in-studio-traforo-dello-stelvio-e-prolungamento-ferrovia-da-bormio-a-tirano>

BAZ NR. 19 VOM 07/10/2015

by bezirksmedien-gmbh, on Jul 23, 2016

BAZ 2015/194 Die Reschenbahn. Bekanntlich gibt es seit Sommer eine Absichtserklärung von Südtirol und der Lombardei, die Machbarkeit einer Eisenbahnverbindung ins Veltlental unter dem Ortler näher zu prüfen. „Die Pläne für eine solche Eisenbahnverbindung sind nicht neu, sondern Teil des alten Bahnkonzeptes ‚Ortlerbahn‘, gedacht als Schnellverbindung zwischen Süddeutschland und Genua“, sagen die Landtagsabgeordneten der Süd-Tiroler Freiheit Sven Knoll, Myriam Atz-Tammerle (beide aus Schenna) und Bernhard Zimmerhofer. Sie haben Pläne und Gutachten unter die Lupe genommen und warten mit einem besseren Vorschlag auf. Der Landtag zu Bozen hat sich auf Antrag der drei Abgeordneten verpflichtet, diesen Vorschlag ebenfalls zu prüfen. In der Tat wäre die Verwirklichung der Reschenbahn, wie von Sven Knoll und Kollegen vorgeschlagen, eine großartige Aufwertung für die „Westachse“ unseres Landes, das Burggrafenamt und Meran eingeschlossen. „BAZ“: Was überzeugt Sie nicht am neuen Vorhaben, die Lombardei mit Südtirol über eine Eisenbahn unterm Stilsfer Joch zu verbinden? Landtagsabgeordneter Sven Knoll (STF): Der bekannte Ingenieur Rudolf Gomperz hat in seiner Eisenbahnstudie ausführlich die Problematik der Streckenführung der Ortlerbahn und die fragwürdige Rentabilität derselben aufgezeigt. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Dies umso mehr, als dass neben den immensen Kosten für den Tunnel unter dem Ortler, auf der ca. 40 km langen Strecke zwischen Bormio und Tirano, überhaupt erst noch eine Bahnlinie gebaut werden müsste. Halten die Berechnungen des berühmten Ingenieurs AUFMACHER In Südtirol gibt es ein neues Bahnfieber, angesteckt vom Erfolg der Vinschger und der Pusterer Bahn. Die Überetscher wollten ihr Bahn zurück, die Grödner haben angefangen, davon zu träumen, und die Ahrntaler beginnen jetzt auch zu rechnen. Abgesehen von der Betrachtung, dass wir vor hundert Jahren unter Österreich schon dort gewesen sind, wo die Tourismusverantwortlichen jetzt erst hinwollen, sei unter den vielen bahnbrechenden Plänen ein Vorschlag hervorgehoben, der alle anderen um Längen aussticht: in der Größe und Länge, aber auch in der strategischen Bedeutung für die wirtschaftliche und kulturelle Weiterentwicklung unseres Landes. Der Verdienst, diesen Vorschlag „ausgegraben“ zu haben, gebührt der Süd-Tiroler Freiheit im Südtiroler Landtag.

BAZ 2015/19 5 nieurs von damals den heutigen Tatsachen noch stand und was würde das alles kosten? Tatsache ist, es braucht einen Tunnel mit 15 - 20 km Länge und ab da nochmals eine Bahnstrecke von ca. 40 km, um an die bestehende Bahnlinie anzuschließen. Über die Baukosten sind verbindliche Angaben ohne besondere Kenntnisse der geologischen Struktur und der Anzahl der notwendigen Kunstbauten nur schwer aufzustellen. Bedient man sich jedoch der Kostenberechnung von Gomperz in heutigem Wert und setzt diese mit den Baukosten vergleichbarer Strecken in Relation, dürften die Gesamtkosten, bescheiden gerechnet, jenseits der 1,3 Milliarden Euro sein. Das ist viel, aber wenn das Geld gut investiert ist? Spätestens mit der Fertigstellung des Gotthardbasis- und des Brennerbasistunnels verlore eine solche Ortlerbahn jede ökonomische Rentabilität als internationale Waren- und Personentransitroute. Als öffentliches Nahverkehrsmittel käme dieser Bahn, wenigstens zum heutigen Zeitpunkt, ebenfalls keine besondere Bedeutung zu, da die Arbeitsströme im Vinschgau hauptsächlich in die Schweiz, nach Nauders und in das Obere Gericht ziehen. Die Bedeutung und Wertschöpfung dieser

Bahnverbindung lä- ge, wenn schon, in der Förderung des lokalen Tourismus. Gibt es Alternativen, die eine höhere Wert schöp- fung erzielen? Die Ofenbergbahn wäre eine der Alternativen. Sie würde Mals an die rhätischen Bahnen über Zernez anbinden – eine oft diskutierte Variante, die das Oberengadin mit dem Vinschgau ver- binden würde und somit die bedeutenden Tourismusorte Meran und St. Moritz einander näher brächte. Die dafür zu bauende Strecke von 51 km würde durch das Münstertal führen, wobei der Ofenpass mit einem etwa 9 km langen Tunnel unterfahren würde. Neben der touristischen Wertschöpfung würde diese Verbindung vor al- lem den Arbeitspendlern im Vinschgau entgegen- kommen. Ihre Bedeutung ist somit nicht von der Hand zu weisen, hätte aber den entscheidenden Nachteil, dass aufgrund der unterschiedlichen Spurweite — Vinschgaubahn Normalspur, rhä- tische Bahnen 1 m-Schmalspur — die Bahnlinie nie durchgängig an andere Verbindungen ge- knüpft werden könnte und somit, je nach Bauart, entweder in Mals oder in Zernez ein Umstieg not- wendig wäre. Also noch nicht ganz die richtige Schiene? Ja, die Schweiz bevorzugt nämlich eine An- bin dung der rhätischen Bahnen ohne Spur- wech sel und Umstieg nach Landeck und da- mit direkt an internationale Anschlüsse. Das Schweizer Bau-Verkehrs- und Forstdepartement hat in einer detaillierten Zweckmäßigkeit- und Linienführungsstudie für die Strecke von Schuls bis Pfunds etwa 570 Millionen Euro veranschlagt. Für die rhätischen Bahnen würden sich damit in Pfunds oder Tösens Anschlussmöglichkeiten an die Reschenbahn und somit an die Vinsch- gaubahn ergeben. Sie meinen, eine „neue“ Reschenbahn? Die Reschenbahn wäre die normalspurige Fertigstellung der Bahnlinie von Mals nach Landeck, als deren Teilstück ja die Vinsch- gaubahn konzipiert und gebaut wurde. Diese inntalische Verbindung würde das Inntal und den Vinschgau durch eine durchgehen- de Bahnlinie von Landeck über Mals bis nach Meran verbinden und brächte – gemessen an den Einwoh- nerzahlen und der Bedeutung für die Tourismuszentren entlang der Strecke, aber auch im Hinblick auf die internationalen Anschlussmöglichkeiten – den größten Nutzen. Wie steht es da mit den Kosten und den Schwie- rig keiten? Die Pläne für die Reschenbahn sind schon fix und fertig ausgearbeitet und müssten lediglich angepasst werden. Zwischen Landeck und Tösens wurden Teile der Bahnlinie sogar schon gebaut. Kostspielige Grund- ablösen würden in diesem Bereich auf weiten Strecken entfallen, da die Bahngründe bereits bei Baubeginn abgelöst wur- den und nach Einstellung der Bahnbauarbeiten für die in den 70er Jahren begonnene Schnell- straße Ulm–Mailand verwendet wurden. Nachdem deren Bau ebenfalls abgebrochen wur- de, wurden die ausgebauten Straßenabschnitte wieder zurückgebaut und werden heute für eine verbesserte Trassierung der Bun- desstraße ver- wendet. Das bedeutet, dass die Bahn über vie- le Kilometer neben der Bundesstraße auf der Spur der zurückgebauten Schnellstraße verlau- fen könnte, wo Fun- damente für Brücken und Durchlässe bereits vorhanden sind. So weit so gut. Wie aber wollen Sie die Finster- münz knacken? Tatsächlich liegt die größte Herausforderung dieser Linie in den Steilstrecken vom Inntal nach Nauders und von der Haide nach Mals. Für die Steilstrecke nach Nauders gibt es 2 Variantenprojekte. Ein Vorschlag führt die Trasse dem Inn folgend von Tösens weiter nach Pfunds; dort steigt sie in meist künstlicher Entwicklung Leserfragen an den Rechtsanwalt Frage: Meine Tochter hat sich voriges Jahr während der Schulpause ziemlich schwer ver- letzt. Haben wir Recht auf Schadenersatz? Antwort: Im- mer wieder kommt es vor, dass sich Kinder im Kindergarten oder in der Schule verletzen. In einem Fall rannte ein Kind im Kindergarten den Gang entlang, rutschte aus, stürzte und prallte gegen einen Schrank. Dabei brach sich das Kind den linken Fuß. Ein zweiter Fall

ereignete sich in einer Grundschule. Als ein Schüler an die Tafel gerufen wurde, stellte ihm ein Mitschüler ein Bein. Das Kind stolperte und stürzte dabei so unglücklich, dass es zwei Schneidezähne verlor und sich eine Schnittwunde im Gesicht zuzog. Im ersten Fall hat das zuständige Gericht dem Kind einen Schadenersatz von 31.432,23 € zugesprochen und im zweiten Fall einen Betrag in Höhe von 12.500,00 €. Die Höchstrichter verwiesen aber darauf, dass der Schadenersatz nicht vom Kindergarten oder der Schule zu bezahlen sei, sondern die Ansprüche sich an das italienische Bildungsministerium richten müssten. Auch dürften die Ansprüche nicht direkt gegen die Kindergärtner oder Lehrer erhoben werden. Zudem ist festzuhalten, dass eine Verwaltungsbehörde nicht nur dann für Unfälle haftet, wenn sich diese während des Unterrichts innerhalb des Schulgebäudes ereignen, sondern auch beim Spielen auf dem Schulhof, in der Turnhalle oder bei Schulausflügen. RA Dr. Markus Wenter Rechtsanwaltskanzlei Dr. Markus Wenter Abrechnung auf Erfolgshonorarbasis möglich Dantestr. 20/B 39100 Bozen Tel. 0471 980199 Fax 0471 979554 info@wenter.it www.wenter.it

- BAZ 2015/196 AUFMACHER mit zahlreichen geraden und gekrümmten Tunnels über Finstermünz auf und führt in zwei Kehrtunnels bei Martinsbruck und Labaun über die Norbertshöhe bis nach Nauders. Die andere Variante verlegt den Beginn der Steilstrecke nach Tösens zurück, von wo die Trasse über St. Ulrich und Finstermünz direkt nach Nauders führt. Diese Variante ist 9 km kürzer, verringert die Tunnelstrecken um 3000 Meter und spart zwei Innbrücken. Für diese Trasse liegt auch bereits ein geologisches Gutachten von Ing. Max Singer vor. Klingt nach kühner Ingenieursleistung. Und wie geht's den Reschen abwärts? Der Streckenabschnitt vom Reschenscheideck bis St. Valentin auf der Haide müsste neu konzipiert werden, da durch den Bau des Stausees die projektierte Bahntrasse nicht mehr verwendet werden kann. Dies bietet jedoch die Möglichkeit, den Beginn der südlichen Steilstrecke über die Malser Haide weiter zurückzuverlegen und somit ohne Kehrschleifen über die Haide in den Bahnhof Mals einzumünden. Bleibt im Verhältnis zur ‚Ofenbergbahn‘ da nicht das Münstertal außen vor? Für diese Steilstrecke liegt auch ein Varianteprojekt vor, welches die Bahntrasse ab Burgeis dem Münstertal zuführt und in einer Schleife bei Taufers talauswärts in den Bahnhof Mals einmündet. Diese Variante würde die Ortschaft Taufers an die Bahnlinie anbinden und dort auch Anknüpfungsmöglichkeiten für den etwaigen Bau einer Ortler- oder Ofenbergbahn bieten. Klingt alles sehr toll, aber auch sehr teuer... Die Investitionssummen für den Bau der Reschenbahn wären freilich ebenfalls nicht unerheblich, müssen jedoch in einem größeren Zusammenhang und im Hinblick auf die langfristige Entwicklung des Verkehrs und des Tourismus im Gebiet Vinschgau, Oberes Gericht und Engadin betrachtet werden. Die EU fördert den Bau derartig grenzüberschreitender Bahnprojekte zudem mit bis zu 20%. Bedenkt man, wie viel der Bau von Umfahrungsstraßen kostet oder wie viel Skigebiete in den Bau neuer Liftanlagen investieren, so offenbart sich, dass Myriam Atz-Tammerle Sven Knoll sich Investitionen in eine Bahnlinie langfristig allemal bezahlt machen. „Sich bezahlt machen“ – braucht es dafür nicht handfeste wirtschaftliche Argumente? Die Fertigstellung der Bahnlinie über den Reschen brächte dem gesamten Vinschgau und dem Oberen Gericht einen enormen touristischen und ökonomischen Nutzen. Nach dem Vorbild des erfolgreichen Mobilitätskonzeptes der Pustertalbahn könnten entlang der Reschenbahn die Skigebiete Haideralm, Schöneben, Nauders, Serfaus-Fiss-Ladis und Fendels direkt an die Bahn angeschlossen werden. Zusammen mit dem stark wachsenden Rad- und Wandertourismus im Sommer würde dadurch auch eine perfekt vernetzte, europaweit einzigartige,

weil autofrei erreichbare und mit der Schweiz und dem wirtschaftlich starken Westen Europas verbundene Sport- und Urlaubsregion im Westen Tirols entstehen. Sonnenklar. Dieser Vorschlag verdient Unterstützung. Das Gespräch führte Georg Dekas Wollen Anschluss an Westen Europas nicht verpassen Bild:

Quelle:

<https://dokumen.tips/documents/baz-nr-19-vom-07102015.html>



, Passo dello Stelvio, 28 luglio 2015

Lombardia

Un treno da Tirano verso Bormio e... oltre!

Nel pacchetto del protocollo di intesa sottoscritto tra Regione Lombardia e Alto Adige c'è anche lo studio per la realizzazione di un traforo ferroviario che colleghi la Valtellina alla Val Venosta



Ai 2.845 metri del rifugio Garibaldi a passo Stelvio, uno dei luoghi simbolo della collaborazione fra diversi territori visto che si trova sul confine tra l'Alto Adige, la Lombardia e la svizzera Val di Mustair, e' stato sottoscritto oggi un protocollo d'intesa per la valorizzazione dell'intera area dello Stelvio.

Nel pacchetto e' previsto anche lo studio per la realizzazione di un traforo ferroviario, senza esclusione del tratto stradale, che possa essere percorribile tutto l'anno. A sottoscrivere il protocollo, fedeli al motto «la montagna unisce e non divide», i presidenti di Lombardia e Alto Adige, Roberto Maroni e Arno Kompatscher. Tra i presenti anche il governatore del Trentino, Ugo Rossi, ed il presidente del Comitato Fondo comuni confinanti, Roger De Menech.

Il protocollo prevede lo sviluppo di azioni comuni finalizzate a sviluppare prodotti turistici condivisi a valorizzare congiuntamente sia il passo che il parco dello Stelvio, e lo studio per un collegamento tra Val Venosta e Valtellina. «Per l'Alto Adige la priorita' e' rappresentata da un collegamento di tipo ferroviario - ha detto Kompatscher - ma in ogni caso tutte le valutazioni che scaturiranno da questo studio verranno effettuate mettendo al primo posto l'impatto ambientale». Maroni ha anche annunciato che sul versante valtellinese e' in fase di ideazione un progetto per prolungare la linea ferroviaria da Tirano a Bormio.

Quelle:

<http://www.valtellinaneews.it/articoli/Un-treno-da-Tirano-verso-Bormio-e-oltre-20150727/>

Tunnel ferroviario sotto lo Stelvio, oggi si firma l'intesa

Vertice tra i governatori di Alto Adige, Trentino e Lombardia. Al centro dell'incontro anche il futuro del parco. *di Giuseppe Rossi*



Avanza l'ipotesi di un tunnel sotto la montagna

Vertice tra i governatori di Alto Adige, Trentino e Lombardia. Al centro dell'incontro anche il futuro del parco.

di Giuseppe Rossi

STELVIO. Inizia a prendere ufficialmente corpo, dopo anni di proposte, idee e tante discussioni promosse in molti casi dal Rotary di Bormio, il progetto di collegare l'alta Valtellina con la val Venosta attraverso un tunnel sotto il passo Stelvio. Oggi lunedì 27 luglio alle ore 10, proprio in cima al passo Stelvio i presidenti di Lombardia, Trentino e Alto Adige si sono dati appuntamento per sottoscrivere un protocollo d'intesa per la valorizzazione dell'area dello Stelvio, nel quale è inserito anche lo studio di fattibilità per un tunnel sotto lo Stelvio. Tutti si affrettano a premettere che nessuno pensa a un tunnel stradale, ma ferroviario. La stessa delibera approvata dalla giunta provinciale martedì mattina escluse espressamente un tunnel stradale ma "un collegamento permanente e percorribile - si legge nelle premesse della delibera - in ogni periodo dell'anno, specificando che si dovrebbe trattare di un collegamento ferroviario e non stradale". Un trenino insomma, stile quello del Vereina, che in 18 minuti collega l'Enga-

dina alla Prettigovia, con l'aggiunta di un treno anche passeggeri, capace di inserirsi nella ferrovia della val Venosta, che a questo punto smetterebbe di terminare a Malles.

I progetti che in questi anni hanno riguardato uno sbocco a nord per la Valtellina, utilizzando la cosiddetta via Imperiale, sono stati molteplici. Partenza sempre da Bormio, direzione Santa Maria in val Monastero da una parte, tunnel sotto lo Stelvio e collegamento con la val Venosta dall'altra. Quest'ultima ipotesi è quella che Roberto Maroni, Arno Kompatscher e Ugo Rossi, governatori della regione e delle due province autonome sulle quali si estende il parco nazionale dello Stelvio, si apprestano a sottoscrivere con la firma del protocollo d'intesa. Attualmente un progetto concreto non esiste, ma in questi anni il Rotary club di Bormio ha lavorato con dibattiti, proposte e ipotesi. Quella più concreta prevede un tunnel lungo 10 chilometri alla base del passo Stelvio con sbocco nella zona di Prato Stelvio.

Due le possibilità d'uso: vagoni passeggeri da una parte, vagoni sui quali caricare le autovetture con i passeggeri a bordo per tutta la lunghezza del tragitto da Bormio a Spondigna. In queste ultime settimane l'accelerazione imposta al protocollo d'intesa dalla Regione Lombardia ha messo sul chi va là gli ambientalisti altoatesini, preoccupati del destino del parco dello Stelvio e sempre attenti a difendere il parco e le sue prerogative naturaliste. Un tunnel ferroviario anziché stradale, potrebbe essere una soluzione in grado di accontentare tutti. Ma già con le prime indicazioni che il protocollo d'intesa una volta firmato renderà pubbliche, si capirà molto di più. E il progetto di elettrificazione della Merano-Malles ormai avviato dalla Provincia di Bolzano potrebbe diventare funzionale proprio a questo intervento sotto lo Stelvio.

Quelle:

http://altoadige.gelocal.it/bolzano/cronaca/2015/07/27/news/tunnel-ferroviario-sotto-lo-stelvio-oggi-si-firma-l-intesa-1.11842760?refresh_ce

Passo dello Stelvio

Il treno nel tunnel dello Stelvio: "Le risorse non sono un'utopia"

*Passo dello Stelvio*

Un interessante incontro promosso da Rotary Contea

di EMMANUELA TUBELLI

Sondrio, 12 aprile 2017 - Il tema di uno sviluppo socio-economico sostenibile, condiviso e transfrontaliero, è stato al centro dell'incontro pubblico "Un trenino per lo Stelvio-Io Stelvio sopra-sotto-futuro" promosso dal Rotary Club Bormio Contea nell'ambito del progetto "3 sprachen" per un confronto tra amministratori e operatori dei tre versanti su argomenti di comune interesse. Sembra ormai matura l'idea di trasformare la vasta area in un vero e proprio brand che faccia da volano per l'intero territorio, come ha sottolineato uno dei relatori, il sottosegretario Ugo Parolo, dal quale sono arrivate parole chiare e sicure anche circa la reale esistenza delle risorse economiche necessarie per sostenere la gamma di interventi di riqualificazione della strada dello Stelvio e del passo individuati per la governance dell'area lombarda all'interno del piano triennale (un importo complessivo di 11 milioni).

Ad illustrare le opere strategiche in programma il direttore del Parco Nazionale dello Stelvio, Alessandro Meinardi: si parte dunque, grazie anche alla stretta sinergica con Anas, dalla messa in sicurezza e dal riadattamento logistico dell'intero tratto. Che prevede, tra le altre cose, la realizzazione di una porta del Parco in prossimità della cantoniera in via Milano, la riqualifi-

cazione della galleria d'ingresso a Bormio, il restauro e l'illuminazione dei tornanti di Spondalunga, una più efficace cartellonistica, punti panoramici adeguatamente segnalati, percorsi tematici, aree per ricaricare i mezzi elettrici, per finire col progetto di creazione di un collegamento aperto tutto l'anno e la progettazione di un traforo, sul quale è in corso uno studio di fattibilità, il cui esito sarà comunicato nelle prossime settimane. Interventi dunque mirati che possano dare ulteriore impulso all'impresa turistica, da sostenere con un'azione strategica di marketing, ma soprattutto indispensabili per rendere concreto il sogno della candidatura Unesco. La lungimiranza delle opere in questione apre prospettive interessanti per le nuove generazioni: proprio i giovani studenti, come illustrato dalla docente Cecilia Giacomelli in rappresentanza degli istituti locali, saranno protagonisti di una serie di progetti formativi e di alternanza scuola-lavoro finalizzati a scambi culturali e all'acquisizione di competenze linguistiche che possano consentire, in ottica futura, una concreta vicinanza dei tre versanti dello Stelvio.

Quelle:

<http://www.ilgiorno.it/sondrio/cronaca/treno-tunnel-stelvio-1.3035106>

AA ALTOADIGE
INNOVAZIONE

Publicato il 16 marzo 2016 in Infrastrutture, Territorio

Traforo dello Stelvio, Maroni vuole farci passare le auto



Traforo dello Stelvio, la delibera lombarda

Un traforo sotto lo Stelvio che unisca Lombardia e Alto Adige. L'accordo per uno studio di fattibilità è cosa nota. **Quel che non è noto è che la Lombardia e Roberto Maroni lo vogliono stradale.** A met-

terlo nero su bianco una delibera di giunta di Regione Lombardia resa pubblica in Alto Adige da un'interrogazione del gruppo consiliare dei Verdi in Provincia.

E cosa dice la delibera licenziata all'unanimità lo scorso 28 gennaio dalla giunta regionale? “Di conferire a Infrastrutture Lombarde S.p.A. l'incarico per la redazione di uno Studio di fattibilità del traforo dello Stelvio, in attuazione di quanto convenuto nel Protocollo d'intesa per la valorizzazione dell'area dello Stelvio sottoscritto 27 luglio 2015 da Regione Lombardia e Provincia Autonoma di Bolzano”. Nello studio di prefattibilità, si legge poi nel documento “le macroalternative dovranno essere individuate considerando soluzioni afferenti **sia la modalità ferroviaria sia quella viabilistica**”.

E qui sta il punto. Si era sempre pensato, sul fronte altoatesino, a un tunnel ferroviario. Questo rientra pienamente nelle linee di sviluppo ferroviario (tra cui il treno delle Dolomiti – vedi tracciato) sempre promosse dal presidente Kompatscher. “La Lombardia invece non considera solo la ferrovia, ma anche la strada e anzi, da nostre informazioni, **risulta che il tunnel stradale sia l'opzione su cui spingono gli operatori turistici di Livigno**, molto ascoltati dalla Giunta Maroni”, scrivono in una interrogazione al presidente della giunta Arno Kompatscher Riccardo Dello Sbarba e Brigitte Foppa, rappresentanti dei Verdi in Consiglio Provinciale.

Trafofo dello Stelvio, un mare di auto in Venosta?

L'entusiasmo tra Bormio e Livigno è confermato da un'incontro tenutosi al Rotay Club di Bormio proprio con il governatore Maroni, di cui riporta notizia il **Giorno di Sondrio**. Un tunnel stradale romperebbe, secondo gli operatori turistici, l'isolamento invernale dovuta alla chiusura del secondo passo stradale più alto d'Europa (2.770 metri), collegando la zona con la Venosta e quindi l'Austria. Per realizzarlo Maroni ha evocato l'utilizzo di fondi provenienti dal progetto europeo **Eusalp**. Ma vi immaginate Trafoi, Prato allo Stelvio e la Venosta caricati del traffico di una nuova arteria di collegamento? Molto diverso lo scenario se si trattasse di collegare la ferrovia dalla Venosta a Tirano, replicando a ovest quello che avverrebbe ad est con la Ferrovia delle Dolomiti. Una prospettiva turistica affascinante e sostenibile.

Trafofo dello Stelvio: lo studio di fattibilità lo paga l'Alto Adige

“Anche nel piano per le infrastrutture di mobilità attualmente in discussione nella Regione Lombardia **il collegamento verso la Venosta e sotto lo Stelvio è indicato come stradale** – continuano Dello Sbarba e Foppa -. Considerato dunque che la Regione Lombardia ha affidato a Infrastrutture Lombarde Spa un incarico (pagato tra l'altro col denaro della Provincia di Bolzano) che prevede anche la valutazione di un'ipotesi progettuale di tunnel stradale sotto lo Stelvio”. Lo studio verrà pagato con quasi 2 milioni di euro derivanti dal fondo Comuni confinanti finanziato dall'Alto Adige. Di qui la richiesta dei Verdi a Kompatscher: **l'Alto Adige è favorevole o contrario a una ipotesi di traforo stradale?**

Quelle:

<http://www.altoadigeinnovazione.it/stelvio-la-lombardia-spinge-per-il-traforo-stradale/>

Trafofo dello Stelvio, siglato l'accordo

Al Passo. Ufficializzato l'avvio dello studio di fattibilità del collegamento permanente tra Valtellina e Val Venosta
Maroni: «Un ostacolo naturale che vogliamo superare» - Parolo: «Un progetto finalmente condiviso con Bolzano»

MONICA BORTOLOTTI

All'aperto, ai 2800 metri del rifugio Garibaldi, allo Stelvio, sotto un cielo che più azzurro è difficile, ieri mattina il presidente della Regione Lombardia **Roberto Maroni** e il presidente della Provincia autonoma di Bolzano **Arno Kompatscher** hanno sottoscritto il protocollo d'intesa per la valorizzazione dell'area, quello che dà l'avvio allo studio di fattibilità per la realizzazione del collegamento permanente tra l'Alta Valtellina e la Val Venosta.

L'iter, già avviato da entrambi gli enti attraverso gli atti assunti dalle rispettive giunte nelle scorse settimane, ha dunque ricevuto il sigillo dell'ufficialità delle firme.

La valutazione

«Questo accordo - le parole del presidente Maroni - è fondamentale, perché questa montagna e questo Parco devono unire e non dividere. Questo è un ostacolo naturale che vogliamo superare

/// Faremo una valutazione complessiva che non riguarda solo la viabilità

/// Per l'Alto Adige la priorità è rappresentata da un collegamento di tipo ferroviario

perché le genti che vivono di qua e di là condividono lo stesso destino e il nostro compito è fare in modo che siano ancora più unite di prima anche attraverso questa intesa, con la gestione diretta del Parco e tutte le iniziative che sarà necessario intraprendere, anche a livello infrastrutturale, compreso il traforo».

Per quanto riguarda le prospettive del tunnel, sul quale le associazioni ambientaliste hanno sollevato più di un dubbio, Maroni ha specificato come l'accordo preveda di fare una valutazione complessiva, che non riguarda solo la viabilità, ma l'impatto sull'ambiente, il costo economico e altre varianti. «E se questa sarà la decisione - ha specificato - bene, siamo pronti a partire».

Il presidente della Regione ha anche sottolineato il punto forte del protocollo e cioè la condivisione del territorio nell'iter. «Lo studio di fattibilità parte dal basso - ha affermato - Ci confrontiamo con gli amministratori su questo tema e prima di decidere quale tipo di infrastruttura realizzare sulla base delle analisi - se cioè un traforo viabilistico o ferroviario o entrambi - sentiremo

qui, in modo che siano loro a decidere del loro futuro». Per quanto riguarda l'opzione ferroviaria, ha aggiunto: «Ricordo che nel nostro piano regionale è previsto il prolungamento ferroviario da Tirano a Bormio, per cui il percorso potrà proseguire se e quando ci sarà il tunnel dello Stelvio».

«Per l'Alto Adige la priorità è rappresentata da un collegamento di tipo ferroviario - ha detto Kompatscher -, ma in ogni caso tutte le valutazioni che scaturiranno da questo studio verranno effettuate mettendo al primo posto l'impatto ambientale».

«Siamo qui perché abbiamo un progetto complessivo per quest'area, per lo Stelvio - ha detto il sottosegretario alla Montagna **Ugo Parolo** -. Siamo qui, in quello che è il punto più alto della Lombardia, per guardare al futuro e dall'alto le cose si vedono meglio. Per la prima volta le due amministrazioni confinanti sono coinvolte per una strategia complessiva, per il presente ed il futuro dello Stelvio. Ma siamo qui anche per ricordare le cose importanti fatte negli ultimi due anni e di cui a volte si parla poco, come la nuova gestione dei fondi per i Comuni di questa montagna, e parliamo di circa 80 milioni l'anno tra l'altro esclusi dai vincoli del patto di Stabilità, una nuova gestione che prevede che due terzi di questi fondi vadano a progetti sovraumurali. Se oggi possiamo parlare di progetti per il Parco dello Stelvio o dello studio di fattibilità del traforo dello Stelvio è proprio per questa nuova gestione dei fondi».

I passi

L'iter ufficialmente avviato prevede dunque lo studio di fattibilità per la realizzazione del collega-

due milioni di euro a valere sul Fondo Comuni confinanti. Che si tratti di un trenino, come molti sognano, tra cui gli altoatesini, o di altro saranno proprio le analisi tecniche dei flussi di traffico, piuttosto che della sostenibilità economica ed ambientale del possibile tracciato a dirlo.

Le conclusioni si conosceranno tra dodici mesi, dopodiché se la sostenibilità sarà certificata ci saranno altri tre anni di tempo per il progetto di cui si faranno carico al 50% Lombardia e Bolzano, a dimostrazione della comunione d'intenti.



Roberto Maroni e Arno Kompatscher

«Dove c'è autonomia non ce spopolamento»

«Crede nei territori fa bene a tutto il Paese». Lo ha detto ieri mattina il governatore del Trentino, **Ugo Rossi**, a margine dell'incontro che ha riunito al Passo dello Stelvio i presidenti di Trentino, Lombardia e Alto Adige, per parlare di montagna nell'ambito del convegno "Lo Stelvio al centro delle Alpi".

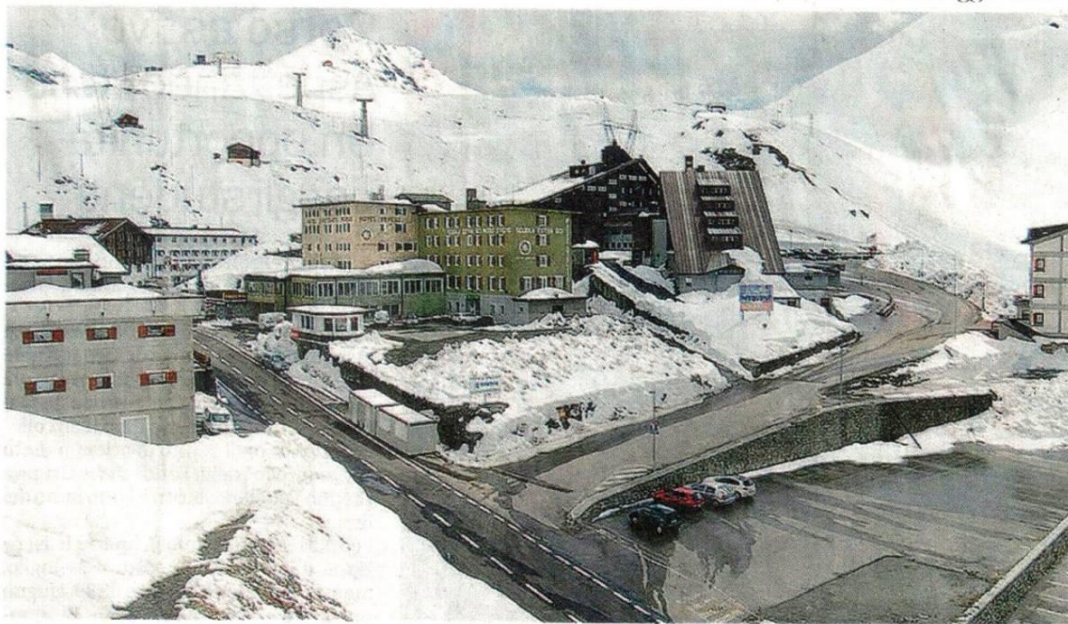
Un'occasione anche per la firma del protocollo d'intesa per la valorizzazione dell'area. «Si tratta di un protocollo impor-

terante per i territori della Provincia di Bolzano e della Provincia di Sondrio - ha detto Rossi - che suggeriamo una collaborazione che parte da lontano. Abbiamo parlato tanto di autonomia e di montagna. Dove c'è autonomia e autogoverno la montagna non si spopola, c'è qualità della vita e prospettive per il futuro, come dimostrano i fatti. Noi siamo contenti della nostra autonomia, ma non ne siamo certo gelosi e anzi siamo disposti a met-

terla a disposizione di altri territori, pensando valga la pena

di montagna che hanno diritto di avere una propria prospettiva di autogoverno. Trento e Bolzano saranno impegnate anche in questo perché pensiamo che, in fin dei conti, ciò sarà utile anche allo stesso sviluppo dell'Italia».

«Io sono a favore dell'autonomia e della specialità, quando viene coniugata con la responsabilità nella gestione delle risorse - ha detto il presidente Maroni -, ma questo avviene solo con il Trentino e l'Alto Adige, e non, per esempio, con la Sicilia, e questo è un danno per il principio dell'autonomia e non solo».



Passo dello Stelvio: da barriera a ponte d'unione tra i versanti alpini

Collegamento sotto lo Stelvio Entro un anno la decisione

Ufficializzato il protocollo d'intesa tra Lombardia e Bolzano
Parolo: primo atto concreto dopo tante aspettative e promesse

■ Un anno per lo studio di fattibilità e tre per il progetto nel caso in cui i risultati del primo garantissero la sostenibilità del traforo. Intanto la certezza che Lombardia e provincia autonoma di Bolzano viaggiano sulla stessa lunghezza d'onda per garantire un collegamento aperto tutto l'anno sotto il Passo dello Stelvio. Martedì Bolzano, giovedì è toccato alla giunta regionale lombarda mettere il sigillo dell'ufficialità sotto il protocollo d'intesa che, come già anticipato un mese fa, concretizza una volontà espressa a più riprese. L'iter per il protocollo d'intesa prevede uno studio di fattibilità per la realizzazione del collegamento che sarà finanziato con due milioni di euro a valere sul Fondo Comuni confinanti. Che si tratti di un trenino, come molti sognano o di altro saranno proprio le analisi tecniche dei flussi di traffico, piuttosto che della sostenibilità economica ed ambientale del possibile tracciato a dirlo.

Le conclusioni si conosceranno tra dodici mesi, dopodiché se la sostenibilità sarà certificata ci saranno altri tre anni di tempo per il progetto di cui si faranno carico al 50% Lombardia e Bolzano, a dimostrazione della comunione d'intenti.

«Ritengo importante la collaborazione con la provincia autonoma di Bolzano, perché i nostri territori montani hanno

le stesse esigenze e solo lavorando insieme possiamo dare risposte concrete per la soluzione dei problemi» ha detto il presidente Roberto Maroni. «Lo Stelvio - ha proseguito - è una delle montagne più famose della Lombardia e il Passo, confine tra Lombardia e Bolzano, dall'alto dei suoi 2757 metri, rappresenta un confine fisico oltre che amministrativo. Abbiamo suggellato la volontà comune di lavorare concretamente per abbattere questa barriera».

E lo Stelvio sarà protagonista anche da un punto di vista "scenografico": per la firma del protocollo, infatti, Maroni e il presidente bolzanino Arno Kompatscher

si sono dati appuntamento a luglio sul passo dello Stelvio.

Il percorso ufficializzato dalle giunte interessate è nato dalla tenacia del sottosegretario Ugo Parolo.

«Questo - dice soddisfatto - è il primo atto formale e concreto dopo tanti anni di aspettative, discussioni e promesse: il protocollo ha un valore anche simbolico, perché afferma chiaramente la volontà condivisa di iniziare a lavorare insieme nell'interesse dei nostri territori. È un ulteriore passo nella direzione di costruire, il futuro delle zone di confine».

Monica Bortolotti

L'ORDINANZA

Transito riaperto sui tre versanti

■ Ha riaperto ufficialmente ieri alle 10 la strada che conduce al passo dello Stelvio in contemporanea su tutti e tre i versanti, valtellinese, altoatesino e svizzero. Con una settimana di anticipo rispetto alle previsioni iniziali, l'Anas ha emesso l'ordinanza che sancisce la riapertura al transito della strada statale 38 dello Stelvio dalla località Bagni di Bormio - tra il km. 106+500 ed il km. 124+306 -, tratto chiuso al transito dal 30 ottobre scorso quando ha preso il via la stagione invernale. Nonostante il meteo ancora un po' bizzarro, che ha riportato la neve in quota, il passo dello Stelvio apre i battenti regalando una stagione di sci che inizia sotto i migliori auspici, con tanta neve fresca.

Maroni rispolvera il traforo dello Stelvio tra la Valtellina e l'Alto Adige

Studio per scegliere tra ferrovia e strada
Lungo 12 chilometri, costerà 500 milioni
Il primo progetto fu proposto nel 1922

LUIGI BOLOGNINI

GLI 84 tornanti del Passo dello Stelvio rendono il passaggio dalla Valtellina all'Alto Adige piacevolissimo come gita (si arriva a quota 2.758), ma decisamente tremendo come viaggio, oltre al fatto che la strada è chiusa con la brutta stagione. Ma di un traforo si è parlato, per la prima volta, nel 1922. E forse per il centenario di quel progetto il traforo ci sarà davvero: ieri i presidenti di Regione Lombardia e Provincia di Bolzano hanno firmato,

no Arno Kompatscher. E poi ci sono motivi pratici e ambientali: «Oltre a passare in mezzo al Parco dello Stelvio – spiega Pino Brianzoni, del locale circolo di Legambiente – c'è il fatto che i Tir sono quasi banditi sia in Svizzera che in Alto Adige. La mobilità nelle Alpi sempre più passerà dal treno, che è l'unica soluzione anche per questo traforo».

C'è un'altra novità, e ci sarà comunque finisca la questione. La ferrovia in Valtellina al momento si ferma a Tirano. Anche qui nei decenni si sono sprecati i progetti di prolungamento: sarebbero quasi 44 chilometri di rotaie, che ogni anno toglierebbero dalla strada 1.300 mila tonnellate di merci, soprattutto i tir dell'acqua Levissima, imbottigliata a Valdisotto, e trasporterebbero centinaia di migliaia di turisti e residenti. «Ma nel nostro piano regionale dei trasporti è previsto che la linea sarà comunque prolungata fino all'Alta Valtellina – precisa Maroni – se si farà un traforo ferroviario i binari proseguiranno poi da Bormio a Malles Venosta».

Se, e sottolineiamo se: non è ancor certo che il traforo si farà. Tanto che lo studio di fattibilità serve proprio per arrivare a una decisione finale, chiarendo l'impatto su viabilità e ambiente. Mentre, paradossalmente, la questione economica stavolta è la meno importante. La dozzina di chilometri di scavi costerebbe intorno ai 500 milioni di euro (poco più della metà se fosse una strada). Ma sarebbero tutti o giù di lì a carico del Fondo comuni confinanti, un organismo con cui il Trentino Alto Adige finanzia le zone limitrofe, quasi per indennizzarle dei privilegi che ricava dall'autonomia. E per una volta al buco della montagna non ne seguirà uno finanziario.

L'ipotesi di tracciato



proprio in cima al Passo, un protocollo per la valorizzazione dell'area e per avviare uno studio di fattibilità di un collegamento permanente. «Vogliamo valutare quale tipo di traforo sia adatto, se quello ferroviario o stradale o entrambi – dice il presidente lombardo Roberto Maroni – ma, in ogni caso, prima di decidere, voglio fare un referendum tra le popolazioni che vivono qui, in modo che decidano del loro futuro». Ma l'ipotesi ferroviaria è decisamente la più probabile. Anzitutto perché è la preferita dal presidente bolzani-

Tunnel dello Stelvio, al via lo studio di fattibilità

È stato siglato lunedì mattina ai 2.800 metri del rifugio Garibaldi l'accordo tra Lombardia e Bolzano
«Superare questo ostacolo naturale perché le genti che vivono di qua e di là condividono lo stesso destino»

■ Un protocollo d'intesa per la valorizzazione dell'area che dà l'avvio allo studio di fattibilità per la realizzazione del collegamento permanente tra l'Alta Valtellina e la Val Venosta. È stato siglato lunedì mattina all'aperto, ai 2800 metri del rifugio Garibaldi, dal presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni e dal presidente della Provincia autonoma di Bolzano Arno Kompatscher. «Questo accordo - le parole di Maroni - è fondamentale, perché questa montagna e questo Parco devono unire e non dividere. È un ostacolo naturale che vogliamo superare perché le genti che vivono di qua e di là condividono lo stesso destino e il nostro compito è fare in modo che siano unite». Per quanto riguarda le prospettive del tunnel, sul quale le associazioni ambientaliste hanno sollevato più di un dubbio, Maroni ha specificato come l'accordo preveda di fare una valutazione complessiva, che non riguarda solo la viabilità, ma l'impatto sull'ambiente, il costo economico e altre variabili. Ha anche sottolineato il punto forte del protocollo e cioè la condivisione del territorio nell'iter. «Lo studio di fattibilità parte dal basso - ha affermato - Ci confronteremo con gli amministratori su questo tema e prima di decidere quale tipo di infrastruttura realizzare sulla base delle analisi - se cioè un traforo viabilistico o ferroviario o entrambi - sentiremo anche le popolazioni che vivono qui, in modo che siano loro a decidere del loro futuro». Per quanto riguarda l'opzione ferroviaria, ha aggiunto: «Ricordo che nel nostro piano regionale è previsto il prolungamento ferroviario da Tirano a Bormio, per cui il percorso potrà proseguire se e quando ci sarà il tunnel dello Stelvio». «Per l'Alto Adige la priorità è rappresentata da un colle-

patscher - ma in ogni caso tutte le valutazioni che scaturiranno da questo studio verranno effettuate mettendo al primo posto l'impatto ambientale». «Siamo qui perché abbiamo un progetto complessivo per quest'area, per lo Stelvio - ha detto il sottosegretario alla Montagna Ugo Parolo - Siamo qui, nel punto più alto della Lombardia, per guardare al futuro e dall'alto le cose si vedono meglio. Per la prima volta le due amministrazioni confinanti sono coinvolte per una strategia complessiva, per il presente ed il futuro dello Stelvio». L'iter prevede dunque lo studio di fattibilità per la realizzazione del collegamento che sarà finanziato con due milioni di euro a valere sul Fondo Comuni confinanti. Che si tratti di un treno, come molti sognano, tra cui gli altoatesini, o di altro saranno proprio le analisi tecniche dei flussi di traffico, piuttosto che della sostenibilità economica ed ambientale del possibile tracciato a dirlo. Le conclusioni si conosceranno tra dodici mesi, dopodiché se la sostenibilità sarà certificata ci saranno altri tre anni per il progetto.

Monica Bortolotti



Roberto Maroni e Arno Kompatscher

MOUNTAIN WILDERNESS

«Un altro ponte sullo stretto»

■ Non solo soddisfazione per la firma al Passo dello Stelvio, c'è anche chi manifesta grande preoccupazione.

È il caso del movimento ambientalista internazionale Mountain Wilderness presieduto per la parte italiana da Carlo Alberto Pinelli che nei giorni scorsi ha concluso a Bormio il trekking organizzato, tra le altre cose, per sensibilizzare l'opinione pubblica contro lo smantellamento di un parco nazionale storico (la fondazione risale al 1935) e rilanciare la proposta Peace, Parco europeo delle Alpi centrali.

«Siamo molto preoccupati da quanto raccolto nella stampa lombarda - le parole di Luigi Casanova, vice presidente di Cipra Italia -, sia riguardo lo smembramento, ormai dato di fatto, e l'accordo di fra Bolzano e Lombardia sul traforo dello Stelvio, un nuovo ponte di Messina che viene imposto al territorio italiano. Una follia economica, una follia ambientale, una stupidità culturale che avanza, mentre i comuni della Valtellina propongono che la Statale dello Stelvio venga inserita nella lista del Patrimonio mondiale dell'Unesco come Bene misto».

Intanto il trekking dello Stelvio organizzato da Mountain Wilderness si è concluso a Bormio. Sabato sera al palazzo del congresso delle Terme i 25 trekkingisti sono stati accolti dagli organizzatori del festival della montagna in uno specifico convegno a loro dedicato. «Ora - la conclusione degli organizzatori - è compito delle associazioni attivare i percorsi istituzionali che portino il parco ad uscire da una crisi che è divenuta cancrena, che riporti orgoglio nelle popolazioni locali e che impedisca follie che stanno maturando come il paventato collegamento stradale fra l'area della valle Venosta (Trafoi) e la Valtellina».

Fondi Comuni confinanti, in arrivo 2 milioni

Sbloccate le annualità 2013 e 2014, beneficiari saranno Bormio e Valfurva

■ La firma sotto il protocollo d'intesa per l'area dello Stelvio, ma anche lo sblocco delle risorse finanziarie del fondo dei Comuni confinanti, ex Odi, che significa due milioni di euro per quattro progetti, due ciascuno per Valfurva e Bormio, le uniche realtà municipali della provincia di Sondrio interessate. È stata una giornata importante quella di lunedì per il futuro dell'Alta Valle e non solo, viste le ricadute che il comparto turistico ha su tutto il territorio provinciale. A dare notizia del via libero alle risorse per le annualità 2013 e 2014 è stato il sottosegretario alla Montagna Ugo Parolo. Risorse che vengono erogate secondo le nuove modalità stabilite nell'intesa siglata alla fine dello scorso anno, dopo un lungo e tortuoso iter, tra il ministero dell'Economia, le regioni Lombardia e Veneto e le province autonome di Trento e Bolzano. «Soldi - specifica Parolo - che non scontano il patto di stabilità e che quindi consentono ai Comuni di recuperare risorse importanti per gli interventi ritenuti prioritari». Ad ogni realtà vanno 500mila euro per ciascuna annualità, da qui i due milioni di euro complessivi per Valfurva e per Bormio che li impegneranno su quattro progetti. «I 48 milioni di euro complessivamente però - specifica ancora Parolo - generano investimenti per 54 milioni».

Per quanto riguarda il Comune di Valfurva i soldi serviranno per la realizzazione della piazzola dell'elicottero a Santa Caterina e la sistemazione dell'autorimessa all'arrivo degli impianti di sci. In entrambi i casi i fondi copriranno l'intero ammontare previsto per gli interventi. Sport e istruzione i capitoli scelti dall'amministrazione bormina, invece. In particolare i primi 500mila euro serviranno a coprire parte dell'investimento di 800mila euro necessario alla riqualificazione energetica delle scuole elementari, mentre l'altro mezzo milione di euro rappresenta il grosso - il progetto è di 650mila euro - della riqualificazione del campo sportivo del paese. I soldi in arrivo rappresentano soltanto una prima parte delle risorse a disposizione del fondo ex Odi. La seconda, per un ammontare complessivo di circa 55 milioni annui, sarà ripartita su interventi a valenza sovregionale di natura strategica, che comunque devono essere localizzati nei Comuni confinanti della Lombardia e del Veneto. «Per questa tranche - spiega Ugo Parolo - abbiamo individuato le linee guida e le modalità di gestione dei bandi a regia regionale a valere sui fondi 2014 e 2015, composto da ministero dell'Economia, Trento, Bolzano, Lombardia e Veneto, ma anche dalle province riconosciute dal Governo come interamente montane».



Le fasce tricolore dei sindaci in piazza
Piazza gremita ieri a Chiavenna per la consegna ufficiale del documento sull'autonomia elaborato dal territorio al presidente Maroni. Una cinquantina i sindaci presenti, tutti rigorosamente con la fascia tricolore.



L'importanza dei territori di confini
«È fondamentale mettere al centro il riconoscimento alla montagna e ai territori di frontiera di statuti specifici e capacità di autogoverno e su questo c'è un grande impegno del presidente Maroni». Lo ha detto Ugo Parolo.



Trafo dello Stelvio

«Facciamo pressing per ridurre i tempi»

Il progetto. Il Rotary di Bormio se ne occupa da anni Brianzoni: «L'esempio da seguire è il tunnel Vereina. Non c'è alcun altro modo possibile per intervenire»

MONICA BORTOLOTTI

«Non è questione di dire che il traforo dello Stelvio è meglio del tunnel del Mortirolo, sarebbe meglio averli entrambi e pure la Mesolcina, a ben vedere, si tratta semplicemente di sfruttare le opportunità quando si presentano. E di farlo al meglio», che significa anche fare pressioni per ottenere una riduzione del tem-

auto sul modello della Vereina svizzera - sostiene Brianzoni -. Una linea di superficie sarebbe infattibile perché osteggiata dagli ambientalisti della provincia di Bolzano e dagli stessi svizzeri visto che dovrebbe sbucare a Santa Maria». D'altro canto, ricorda sempre l'esponente rotariano, se gli altoatesini si sono con-

per farlo, a partire dal fatto che esistono aziende, come la A2a, che conoscono perfettamente quella montagna e che quindi possono fornire un valido contributo in termini di dati. In questo momento, nonostante l'ufficializzazione del protocollo d'intesa, non siamo da nessuna parte. Si tratta di un percorso tutto da costruire



Le reazioni

«Un'azione simbolica dai Comuni dell'Alta Valle»

Dopo l'ufficializzazione del protocollo d'intesa, l'assessore ai lavori pubblici della Comunità montana Alta Valtellina, Remo Galli chiede un'azione simbolica alle amministrazioni comunali: «Adesso che siamo sicuri che verremo coinvolti come territorio per definire il tracciato chiederemo ad ogni Comune dell'Alta Valle di approvare con una delibera di indirizzo in consiglio comunale la bozza di accordo per dare ancora più forza a quest'opera che vogliamo per la nostra gente». Remo Galli era stato tra i primi a perorare la causa dello Stelvio quando si è accesa la discussione se fosse più urgente la realizzazione del traforo dello Stelvio piuttosto che quello del

Mortirolo ed ovviamente dopo aver visto che l'idea è stata presa in considerazione da Regione Lombardia e dalla provincia di Bolzano è entusiasta. «In questi sei mesi da quando la Comunità montana ha rimesso in gioco questo progetto, di passi importanti ne abbiamo fatti come mai in passato. Il progetto era nel cassetto e non se ne parlava più. Ringrazio tutti per esserci stati vicini in questa battaglia». Sull'urgenza del traforo l'assessore Galli fa un esempio concreto: «Attualmente un turista belga che vuole trascorrere le vacanze in Alta Valle è costretto a pagare 200 euro di pedaggi autostradali, non possiamo più permettercelo». ■ P.G.

funzionerà, perché sarà un'area omogenea, un'area vasta e omogenea».

Montagna protagonista

Parolo si è soffermato sulla valenza della giornata di ieri. «La Provincia di Sondrio ha duecento anni, questo vuol dire che la sua fondazione risale a quasi mezzo secolo prima dell'Unità d'Italia. Il lavoro svolto a Chiavenna è stato molto interessante e ha avuto il merito di mettere al centro la questione di riconoscere alla montagna e ai territori di frontiera di avere statuti specifici e capacità di autogoverno e su questo c'è un grande impegno del presidente Maroni».



Pino Brianzoni

A parlare, all'indomani dell'ufficializzazione del protocollo d'intesa tra Regione Lombardia e provincia autonoma di Bolzano per l'avvio dell'iter di studio prima e di progettualità (eventualmente) dopo, è Pino Brianzoni, già presidente del Rotary Club di Bormio, che da anni si occupa del collegamento tra i tre versanti della montagna e che ha ideato anche la comunità Facebook "Un trenino per lo Stelvio".

Treno navetta

Un nome quello della pagina creata sul più noto social network che tradisce le intenzioni.

«Non si può pensare ad altro che ad un treno navetta per

concretizzata poi lo scorso anno - è perché essendoci il Parco nazionale dello Stelvio hanno valutato meno impattante passare sotto che dover salire in quota.

Il percorso

Sarà lo studio di fattibilità, i cui risultati dovranno arrivare entro un anno, a stabilire oltre alla sostenibilità economica dell'opera, le specifiche tecniche che poi, se sarà valutato di dover procedere, saranno approfondite nella progettazione.

«Ma da oggi all'avvio degli eventuali lavori - sottolinea ancora Brianzoni - si parla di cinque anni: decisamente troppo. Credo che sia importante trattare per accorciare i tempi. Ci sono le condizioni

«L'autonomia deve partire dalle risorse economiche»

In principio c'era l'acqua. E anche in questo momento al centro dell'attenzione ci sono soprattutto le risorse idriche.

Il documento consegnato da Luca Della Bitta, presidente della Provincia di Sondrio, al governatore lombardo Roberto Maroni contiene un'impostazione ben precisa sulla gestione del demanio idrico e rappresenta la sintesi del pensiero dei sindaci che, all'unanimità, hanno approvato questo percorso. «Chiediamo competenze, funzioni e indichiamo le materie di cui ci vogliamo occupare - ha

spiegato Della Bitta -. Un principio di fondo è chiaro: le risorse raccolte con le diverse forme di tassazione regionale possano rimanere sul territorio per realizzare una forma di autogoverno responsabile, che porti avanti le politiche richieste dal territorio. Il pilastro è un'autonomia che parte dalle risorse economiche. Il grande tema è sempre lo stesso: la Provincia deve essere il soggetto che gestisce e governa le risorse idriche». È previsto un comitato paritetico - con rappresentanze di Regione e Provincia - da consultare in caso di decisioni le-

gate alla Valtellina, ma anche la partecipazione alle giunte regionali di un delegato in caso di discussioni legate a Sondrio e Provincia. «Siamo in piazza perché siamo convinti di portare a Maroni quello che chiedono i cittadini. Inoltre vogliamo rappresentare la concretezza degli amministratori che scendono nelle strade fra la gente, per incontrare la cittadinanza e affrontare insieme i problemi concreti. Ci siamo presi l'impegno di lavorare in modo unitario, con istituzioni e altre realtà territoriali. Presentiamo il progetto finale di questa



Alcuni dei sindaci presenti ieri mattina a Chiavenna

nostra rivendicazione territoriale, insieme ai desideri delle nostre comunità. Siamo pronti a prenderci le nostre responsabilità per un percorso di riorganizzazione e sviluppo».

Per quanto riguarda le altre tematiche, il documento comprende richieste relative al trasporto pubblico locale da gestire con un'agenzia provinciale, alla difesa della Camera di commercio e ad altri ambiti: politiche transfrontaliere, paesaggio, miniere, acque minerali, viabilità e trasporti, foreste, caccia e pesca, attività economiche, agricoltura, parchi, beni culturali, istruzione, formazione professionale e turismo.

S.Bar.

Protocollo di intesa fra Regione Lombardia e Provincia autonoma di Bolzano

Stelvio patrimonio da valorizzare: «Anticipiamo la Macroregione»

BORMIO (sco) La Regione Lombardia e la Provincia autonoma di Bolzano hanno firmato un protocollo di intesa per la valorizzazione dell'area dello Stelvio, riferendosi in particolare al Parco e al passo. Lo storico accordo è stato ratificato lunedì 27 luglio dai presidenti **Roberto Maroni** e **Arno Kompatscher** in una sede straordinaria: i 2.845 metri del rifugio Garibaldi. Non poteva esserci luogo migliore del Dreisprachenspitze (come viene altrimenti chiamato il Garibaldi, ovvero in tedesco «punta tre lingue») per siglare il protocollo che prevede collaborazione fatta tra Lombardia, Provincia di Bolzano e, in prospettiva, con il Canton Grigioni per quanto concerne la Val Mustair. In rappresentanza della Val Monastero ha preso la parola **Fadri Cazin**, ringraziando per l'invito, mentre **Pino Brianzoni** del Rotary Bormio Con-

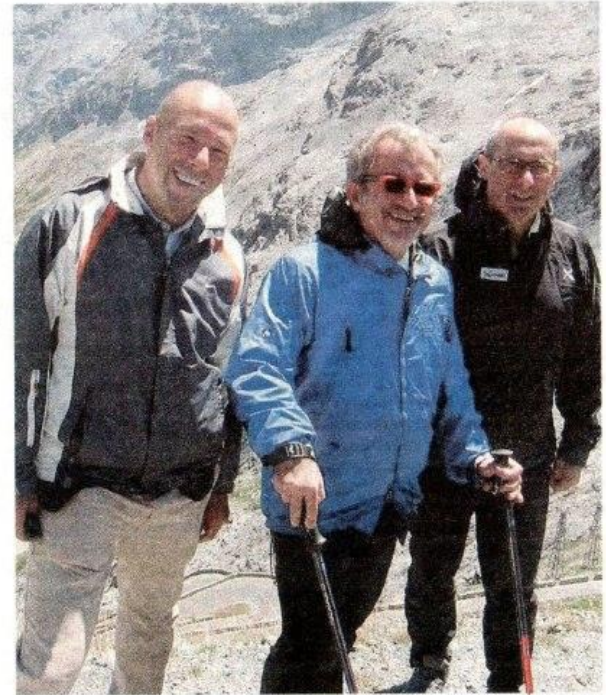


Parolo e Maroni fra i volontari allo Stelvio

tea ha omaggiato le autorità del biglietto per il viaggio in treno da Santa Maria Monastero a Bormio, appena sarà realizzato il collegamento. «Da quattordici anni discutiamo dell'importanza dell'area dello Stelvio e la firma di oggi va proprio in

questa direzione - ha detto Pino Brianzoni - se anche ci interessa il tunnel in questo momento, per non alimentare polemiche, è meglio parlare di sviluppo socio-economico condiviso, sostenibile e transfrontaliero». Gli stessi concetti sono stati espressi dal

presidente Roberto Maroni che, nella conferenza della mattinata, ha parlato dopo gli interventi del sottosegretario **Ugo Parolo**, del presidente del Comitato fondo comuni confinanti **Roger De Menech** e del presidente della Provincia di Trento **Ugo Rossi**. «Tre sono i pilastri su cui si basa questo accordo - ha sottolineato il governatore della Lombardia - ovvero la creazione di prodotti turistici condivisi, la valorizzazione del parco e del passo (con valutazione di inserire la strada nei patrimoni Unesco) e l'eventualità della realizzazione di un traforo. Il primo gennaio 2016 ci sarà la nascita della Macroregione alpina in cui i territori saranno protagonisti e potranno dialogare con l'Unione europea sui temi della crescita economica sostenibile, dei collegamenti (sia trasporti viari che virtuali grazie alla banda larga) e del



Il governatore Maroni all'arrivo sul passo

patrimonio alpino con le sue risorse umane e culturali». Poi i protagonisti dell'accordo e gli invitati hanno potuto assaggiare prodotti tipici valtellinesi e tirolesi sia al rifugio Garibaldi, gestito da **Michele Magatelli** e dalla moglie **Maria Sassella**, che all'hotel Pi-

rovano del direttore **Stefano Dalla Valle**. Nel pomeriggio si è svolta la riunione tecnico-politica, per decidere la destinazione dei fondi, ha cui non hanno però partecipato i sindaci dei territori interessati.

Trafoforo e Unesco allo Stelvio L'ente montano ci mette la firma

La delibera. La giunta vota a sostegno della valorizzazione dell'area
Da un progetto regionale le risorse per sostenere tunnel e candidatura

BORMIO
DANIELA GURINI

La Comunità Montana Alta Valtellina si è schierata a sostegno delle iniziative di valorizzazione del patrimonio artistico e culturale dello Stelvio, su tutte la realizzazione del traforo oltre alla candidatura Unesco della strada e del suo contesto naturale, storico e culturale.

Mercoledì, con un'apposita delibera, il presidente **Raffaele Cola** e gli assessori **Remo Galli** e **Filippo Compagnoni** si sono formalmente impegnati a portare avanti queste iniziative di alto livello e di rilievo fondamentale per tutto il comparto turistico ed economico non solo dell'Alta Valle ma dell'intera Valtellina. Obiettivo primario individuare una modalità percorribile per un collegamento agevole e diretto fra la val Venosta e l'Alta Valtellina.

La Regione

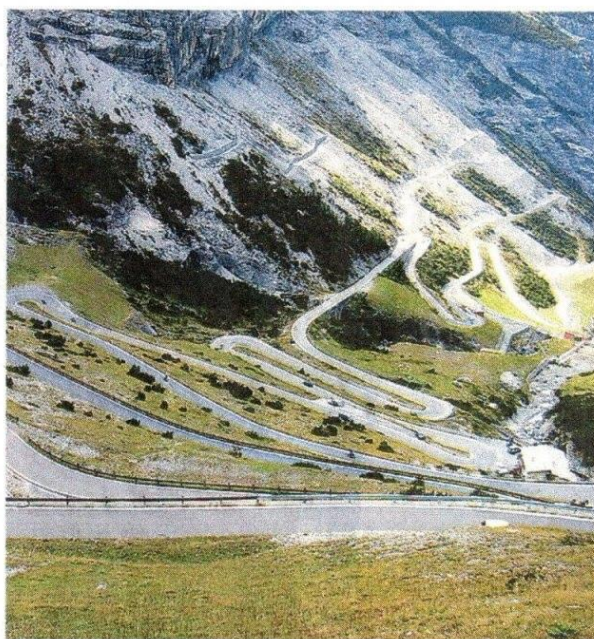
L'ente comprensoriale ha definito la recente delibera della regione Lombardia del 21 maggio scorso - con la quale è stato approvato un protocollo d'intesa da stipulare con la provincia di Bolzano per valorizzare l'area dello Stelvio - «un'azione innovativa e concreta, in piena sintonia con i programmi di questa amministrazione e con le priorità di intervento che hanno caratterizza-

to i successivi piani di sviluppo della Comunità Montana Alta Valtellina. Il progetto di realizzazione di un'infrastruttura di collegamento verso nord - si legge nel testo della delibera approvata - «riscontra adeguatamente le aspettative della popolazione locale e dell'intero comparto produttivo, impegnati a contrastare la difficile congiuntura economica ed a individuare soluzioni per salvaguardare le imprese e l'occupazione».

La candidatura

Per quanto riguarda la candidatura al patrimonio Unesco dell'area dello Stelvio, quale «esempio eminente di un tipo di costruzione o di complesso architettonico o di paesaggio che illustri un periodo significativo della storia umana», un riconoscimento del genere «assumerebbe anche un forte elemento di rilancio in chiave turistica di tutta l'Alta Valtellina. L'iniziativa - hanno commentato dal direttivo - è indirizzata anche alla salvaguardia del Parco Nazionale dello Stelvio, volano di promozione e sviluppo compatibile con le importanti peculiarità ambientali e paesaggistiche dell'Alta Valtellina».

Ma quali le risorse per portare avanti quest'ambizioso progetto? «La Comunità Montana ed i comuni del comprensorio - ha fatto sapere il presidente Cola - negli



Lo Stelvio ha una indubbia valenza turistica per entrambi i versanti

ultimi due anni hanno avviato, nell'ambito dell'iniziativa «aree interne», un confronto che ha coinvolto anche la provincia di Sondrio e la regione Lombardia e che ha condotto ad individuare un primo elenco di progetti aventi carattere prioritario e strategico tra i quali assume particolare rilevanza quello per la valorizzazione dell'area dello Stelvio».

E la strada sembra proprio tracciata; già giovedì pomeriggio in Cnav si è svolto un incontro tra il presidente, i sindaci di Sondalo, Bormio, Valdisotto, Valfurva e Valdidentro nonché il funzionario della regione Lombardia per la definizione dei progetti «aree interne» al fine di ottenere importanti risorse per il comprensorio.

Bolzano e Milano insieme per lo Stelvio Entro un anno la decisione sul traforo

Riapre oggi
la strada
che porta
al passo

Protocollo d'intesa. La giunta regionale lombarda ha sancito ieri l'avvio del procedimento Stanzianti due milioni per lo studio di fattibilità - Parolo: «Un atto concreto dopo tanti anni»

MONICA BORTOLOTTI

Un anno per lo studio di fattibilità e tre per il progetto nel caso in cui i risultati del primo garantissero la sostenibilità del traforo. Intanto la certezza che Lombardia e provincia autonoma di Bolzano viaggiano sulla stessa lunghezza d'onda per garantire un collegamento aperto tutto l'anno sotto il Passo dello Stelvio.

Martedì Bolzano, ieri è toccato alla giunta regionale presieduta da **Roberto Maroni** mettere il sigillo dell'ufficialità sotto il protocollo d'intesa che, come già anticipato un mese fa, concretizza una volontà espressa a più riprese, «grazie anche all'attenzione tenuta sempre alta dal territorio sul tema», ricorda il sottosegretario alla montagna **Ugo Parolo**.

Le delibere

L'iter per il protocollo d'intesa, ufficialmente avviato da entrambi gli enti attraverso atti assenti dalle rispettive giunte, prevede uno studio di fattibilità per la realizzazione del collegamento che sarà fi-

no tra dodici mesi, dopodiché se la sostenibilità sarà certificata ci saranno altri tre anni di tempo per il progetto di cui si faranno carico al 50% Lombardia e Bolzano, a dimostrazione di una comunione d'intenti finora mai concretizzata.

«Ritengo importante la collaborazione con la provincia autonoma di Bolzano, perché i nostri territori montani hanno le stesse esigenze e solo lavorando insieme possiamo dare risposte concrete per la soluzione dei problemi» ha detto Maroni. «Lo Stelvio - ha proseguito - è una delle montagne più famose della Lombardia e il Passo, confine tra Lombardia e Bolzano, dall'alto dei suoi 2757 metri, rappresenta un confine fisico oltre che amministrativo. Abbiamo suggellato la volontà comune di lavorare concretamente per abbattere questa barriera, con l'obiettivo di rafforzare il già forte rapporto di collaborazione fra le popolazioni della Valtellina e della Val Venosta e, più in generale, di tutte le vallate alpine».

E lo Stelvio sarà protagonista

anche da un punto di vista "scenografico": per la firma del protocollo, infatti, Maroni e il presidente bolzanino **Arno Kompatscher** si sono dati appuntamento a luglio sul passo dello Stelvio. «Un modo - sottolinea Maroni - per suggellare simbolicamente la nostra fattiva collaborazione, affinché il Parco nazionale dello Stelvio, nella nuova gestione affidata ai territori, possa diventare effettivamente volano di promozione e sviluppo compatibile con le importantissime peculiarità ambientali e paesaggistiche».

Concretezza

Il percorso ufficializzato dalle giunte interessate è nato dalla tenacia di Parolo e ha preso le mosse dal convegno organizzato pochi mesi fa dal Rotary club di Bormio su "Un trenino per lo Stelvio" al quale ha partecipato anche il vicepresidente della Provincia di Bolzano che per primo ha dimostrato un'importante apertura nei confronti del progetto.

«Ora si avvia con solidità l'opera



La cartina dell'area interessata



Ugo Parolo e Roberto Maroni

ranno proprio le analisi tecniche dei flussi di traffico, piuttosto che della sostenibilità economica ed ambientale del possibile tracciato a dirlo.

Le conclusioni si conosceran-

**rafforzare
la collaborazione
fra Valtellina
e Val Venosta**

che affermerà chiaramente la volontà condivisa di iniziare a lavorare insieme nell'interesse dei nostri territori. È un ulteriore passo nella direzione di costruire, il futuro delle zone di confine».

Oggi alle 10 apertura ufficiale della strada che conduce al passo dello Stelvio in contemporanea su tutti e tre i versanti, valtellinese, altoatesino e svizzero. Con una settimana di anticipo rispetto alle previsioni iniziali, ieri l'Anas ha emesso l'ordinanza che sancisce la riapertura al transito della strada statale 38 dello Stelvio dalla località Bagni di Bormio - tra il km. 106+500 ed il km. 124+306 -, tratto chiuso al transito dal 30 ottobre scorso quando ha preso il via la stagione invernale. Nonostante il meteo ancora un po' bizzarro, che ieri e mercoledì ha portato neve in quota, il passo dello Stelvio apre i battenti regalando una stagione di sci che inizia sotto i migliori auspici, con tanta neve fresca. Si potrà sciare fino al 1° novembre con il costo dello skipass giornaliero assestato sui 40 euro per gli adulti che scendono a 36 euro per i ragazzi (nati dopo l'01.2003) e senior (nati prima dell'01.1955). Allo Stelvio è possibile anche sciare sugli sci stretti grazie all'anello di fondo che tutte le estati viene magistralmente predisposto in quota. È pari a 30 euro il prezzo per il giornaliero lungo la pista di fondo "Tirano".

La bicicletta sarà protagonista anche la bicicletta sarà protagonista con una nutrita serie di eventi a partire dalla Granfondo Stelvio Santini in calendario il 7 giugno.

D. Gur.

Nel magnifico contesto dello Stelvio è un vero peccato che ai primi di novembre la strada statale **SS38** del passo dello Stelvio www.ss38.it venga chiusa! I tre versanti vengono ridotti a mondi separati fino a maggio e gli abitanti, così vicini in linea d'aria, vengono allontanati irrimediabilmente per lunghi mesi. Oltre ai problemi causati allo sviluppo socio-economico, d'inverno si rovina anche l'umore dei turisti quando, seguendo il Gps, arrivano ai piedi dello Stelvio, trovano la strada sbarrata, e devono fare ore di viaggio in più per raggiungere la meta. Questo, dal punto di vista del turismo, che è l'attività principale, è sbagliato. Da alcuni anni si parla di **TRAFORO** dello Stelvio. Per lo sviluppo socio-economico locale, lo Stelvio deve restare valicabile tutto l'anno, come quando fu costruito centocinquant'anni or sono, in soli cinque anni, dall'ingegner Carlo Donegani. La chiusura del valico pone una vasta zona in condizione di isolamento, e quindi di svantaggio. Livigno, per buona sorte, dispone di una piccola apertura verso nord, un tunnel di cantiere lungo 3,5 km a senso unico alternato sul quale ha costruito buona parte della propria fortuna perchè, pur striminzita, è una apertura verso nord, verso un mercato di centinaia di milioni di clienti. Lo Stelvio può essere valicato fondamentalmente in due modi: in fondovalle o in quota.



In ambedue i casi sono necessari dei tunnel. Poco più di dieci chilometri quello di fondovalle, un pò meno in quota. La soluzione di fondovalle è la migliore perchè in una logica di rete ferroviaria. L'ultimo progetto, visto circolare a Bormio, parlava di una piccola galleria sotto al monte Braulio fino a Sta.Maria. Tunnel simile a quello di Livigno, ma lungo il triplo. Qualcuno propone anche la "metropolitana dello Stelvio". Tutti reclamano un collegamento verso nord ma prescrizioni di sicurezza e "politica" parrebbero avere idee diverse!

Ma se e le casse sono vuote chi paga? La risposta è elementare: bisogna bussare da chi ha interrotto l'antico collegamento verso nord (n.d.r. la Via Imperiale che transita a quota 1900 in Val Fraele) e che da cinquant'anni ne ricava ingenti vantaggi.

Aderisci su Facebook al gruppo "Vogliamo il traforo dello Stelvio"

oppure scrivi una e-mail a rotary@bormio.it che se ne occupa da dieci anni.

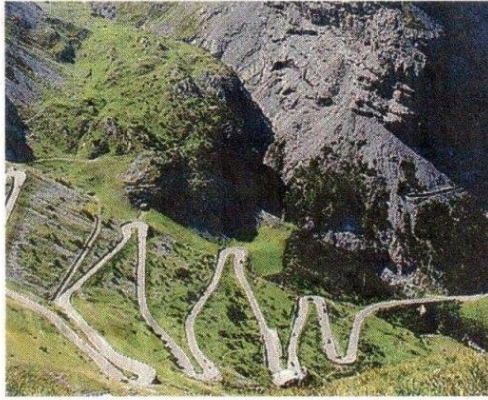


2 possibili tracciati visti da nord

Trafo e Unesco, l'Alta Valle ci crede

La Comunità Montana Alta Valtellina si schiera a sostegno delle iniziative di valorizzazione del patrimonio artistico e culturale dello Stelvio, su tutte la realizzazione del traforo oltre alla candidatura Unesco della strada e del suo contesto naturale, storico e culturale.

Mercoledì, con un'apposita delibera, la giunta dell'ente comprensoriale si è impegnata a sostenere i due progetti, fondamentali per tutto il comparto turistico ed economico non solo dell'Alta Valle ma dell'intera



Sostegno dell'ente montano alla candidatura Unesco

Valtellina. Ma quali le risorse per portare avanti quest'ambizioso progetto?

Giovedì pomeriggio in Cmap si è svolto un incontro tra il presidente, i sindaci di Sondalo, Bormio, Valdisotto, Valfurva e Valdidentro nonché il funzionario della regione Lombardia per la definizione dei progetti "aree interne" al fine di ottenere importanti risorse per il comprensorio. Per ora si tratta di un primo passo, dalla forte valenza politico-istituzionale.

GURINI A PAGINA 19

La Provincia di Sondrio, Venerdì 11 marzo 2016



Luglio 2015: siglata allo Stelvio l'intesa tra Maroni e Kompatscher

I dubbi sul traforo dello Stelvio; L'altolà di Bolzano: «Solo per la ferrovia»

Il Verdi altoatesino presenta un'interrogazione: «Non vogliamo tunnel stradali, ora si faccia chiarezza»

«Traforo stradale per lo Stelvio? Da noi si è parlato solo di ferrovia, non di traffico pesante su gomma». In Provincia di Bolzano l'ipotesi di un tunnel per auto e camion non piace.

La questione arriva in Consiglio provinciale grazie a un'interrogazione dei Verdi. Il punto di partenza è chiaro. «Mentre la Provincia di Bolzano parla di “realizzazione di un collegamento ferroviario”, Regione Lombardia e Infrastrutture Lombarde lasciano aperte entrambe le alternative: strada e ferrovia». I consiglieri verdi altoatesini non vedono di buon occhio l'ipotesi stradale.

«Ora è scritto nero su bianco: la Lombardia non considera solo la ferrovia, ma anche la strada e, da nostre informazioni, risulta che il tunnel stradale sia l'opzione sui cui spingono anche gli operatori turistici di Livigno, molto ascoltati dalla giunta Maroni».

Il sindaco di Bormio Giuseppe Occhi è sulla stessa lunghezza d'onda: «Basta auto e traffico in Alta Valle».

Quelle:

http://www.laprovinciadisondrio.it/stories/Cronaca/i-dubbi-sul-traforo-dello-stelvio-laltola-di-bolzano-solo-per-la-ferrovia_1171540_11/



"Treno fino a Bormio? Prima c'è la Tirano-Milano"



«Smettiamola di fare “sparate” e guardiamo alla realtà: se continuano ad aumentare i biglietti per un servizio indignitoso, non soltanto non arriveremo mai in treno a Bormio, ma smetteremo di farlo anche fino a Tirano». Dal «libro dei sogni» del Piano regionale territoriale d'Area per la Media e Alta Valtellina, che ipotizza la prosecuzione fino a Bormio della ferrovia Tirano-Milano, alla «realtà» del trasporto ferroviario in provincia di Sondrio. L'invito a stare con i piedi per terra - anzi, sui binari - arriva dal segretario provinciale della Filt-Cgil, Giorgio Nana, dopo avere letto con attenzione la parte del documento programmatico regionale relativo ai trasporti. «Chi segue da vicino il settore, purtroppo sa benissimo come stanno davvero le cose - dichiara il sindacalista della Valmalenco -. Basta guardare al degrado delle stazioni, per non parlare dei treni. I pulitori (sette in tutta la provincia, per 30 convogli giornalieri all'andata e 30 al ritorno) hanno l'ordine di servizio di fare gli “interventi minimi”, cioè svuotare i cestini e passare la scopa per terra. Non hanno nemmeno l'acqua calda. Che senso ha parlare di polun-gare la linea, quando manca l'essenziale?». Per Nana discutere di portare il treno a Bormio non è soltanto un esercizio inutile, ma addirittura controproducente. «Prima di fare altre “sparate”, pensiamo a sistemare quello che abbiamo - va giù piatto il segretario della Filt-Cgil -, altrimenti non solo non ci daranno il treno fino a Bormio, ma ci toglieranno anche quello per Tirano. Due mesi fa - insiste il sindacalista - hanno chiuso le stazioni di Colico e Chiavenna. Se andiamo avanti di questo passo, le prossime sono Tirano e Sondrio».



L'incontro ad Aprica sul traforo del Mortirolo e il tavolo dei relatori

Tutti per il tunnel, ma in auto o in treno?

Il futuro del Mortirolo: Pareri a confronto al convegno promosso da Confartigianato Sondrio e Brescia. Pini (Provincia): «Tempi maturi per una proposta» - Gritti: «Non siamo ai confini, ma al centro dell'Europa».

Il logo "Unire la montagna, unire l'economia, unire l'Europa", che è rimasto proiettato per tutta la mattina al centro direzionale di Aprica, ha reso lo spirito con cui Confartigianato Imprese Sondrio e Confartigianato Imprese Brescia e Lombardia orientale hanno organizzato un incontro ad Aprica sul traforo del Mortirolo. Opera ritenuta, da tutti gli intervenuti, fondamentale per il futuro delle due Valli.

Quando, però, si tocca il tasto se il tunnel dovrà essere ferroviario o stradale, ci si scotta. E se l'assemblea di ieri, nella terra spartiacque fra le due province, non aveva la finalità di decidere se il traforo dovrà essere fer-

roviario o stradale, di certo se n'è usciti con la chiara convinzione che bisognerà fare ancora tanta strada per trovare una posizione unanime.

«Siamo qui perché due associazioni di categoria stanno credendo a un progetto di cui vogliono cominciare a mettere i mattoni - ha esordito il presidente del Confartigianato Sondrio, Gionni Gritti -. L'anno scorso ci siamo ripromessi di cominciare a parlarne e vedere la provincia di Brescia accelerare la discussione sul traforo del Mortirolo è importante. Noi ci sentiamo penalizzati a causa delle infrastrutture viarie della provincia, per la fragilità delle nostre strade, in primis della statale 36 e lo vediamo quando avvengono interruzioni. Per l'economia valtellinese il traforo non rappresenta solo la necessità di avere un collegamento veloce verso l'Europa. Il traforo deve essere valutato attentamente e trovare forme finanziarie, perché non siamo i

“confini dell'impero”, ma il centro dell' Europa. E i nostri cugini della Valle Camonica pure sanno cosa vuol dire vivere in un territorio montano».

Eugenio Massetti, presidente di Confartigianato Brescia ed anche di Confartigianato Lombardia, è stato chiaro: «Da 110 anni si parla di Mortirolo - ha affermato -. La piccola media impresa non si lamenta, ma chiede di poter lavorare e che ci siano i presupposti per farlo. A noi interessa sapere che futuro abbiano le imprese sul territorio. Gli autotrasportatori di Sondrio e di tutta la Lombardia lamentano la mancanza di infrastrutture che agevolino l'economia del territorio. La mia speranza è che, da questo tavolo, esca una proposta che venga raccolta dal mondo politico».

Licia Redolfi, funzionaria di Confartigianato Lombardia, ha spiegato i vantaggi che Valtellina e Valle Camonica avrebbero dal traforo del Mortirolo: il coinvolgimento delle imprese artigiane nel settore delle costruzioni, l'aumento del turismo straniero svizzero e tedesco, il passaggio più agevole e veloce dei frontalieri, degli italiani verso il Canton Grigione, l'aumento dell'esportazione del made in Sondrio e del made in Brescia in Svizzera che, peraltro, dal 2010 ad oggi è aumentata rispettivamente del 35 per cento e del 25 per cento, l'apertura di un passaggio commerciale con Germania, Francia, Austria. E che il mondo delle imprese sia sensibile, ieri, lo si è capito dalle oltre 300 persone presenti in sala.

«I tempi sono maturi affinché dai programmi si passi a qualcosa di più concreto», ha auspicato Evaristo Pini, in rappresentanza della Provincia di Sondrio che ha riassunto le tappe
Quelle :

di quanto accaduto, dal punto di vista programmatico, in questi anni: il progetto degli anni Novanta di un traforo stradale Edolo-Tovo di 8 chilometri che non ha più avuto seguito; dunque, fra 2008 e 2010 nell'ambito del Piano territoriale di coordinamento provinciale il prolungamento della ferrovia da Tirano a Bormio e l'allacciamento ferroviario con il Mortirolo.

«Da un anno a questa parte siamo tornati a parlarne con la Provincia di Brescia – ha aggiunto -, ma ci sono questioni pratiche e tecniche da considerare: la linea ferroviaria da Brescia ad Edolo presenta alcune carenze, la linea del Bernina ha uno scartamento diverso e viaggia a voltaggi diversi, la stazione di Tirano andrebbe abbassata oppure si potrebbe fare un prolungamento Tirano-Bormio, innestando lì la linea per Edolo. In ogni caso parliamo di un traforo ferroviario con binario unico del costo di 500 milioni di euro». Franco Bettoni, presidente dell'autostrada BreBeMi è stato caustico: «Il nostro Paese ha bisogno di crescere e non si può dire “no” alle grandi infrastrutture. Credo che le persone presenti abbiano dato una risposta chiara di quello che vogliono, le imprese vogliono lavorare e non ne possono più della crisi. Bisogna parlare di competitività e modernizzazione. Non dobbiamo avere paura dei soldi, non credo che il Mortirolo sia un'opera impossibile».

La “padrona di casa”, il sindaco Carla Cioccarelli, ha detto che il traforo (ferroviario per Aprica) è «un sogno, una scommessa già vinta a priori e, dal punto di vista turistico, significa aprire il mercato al turismo europeo. È il momento giusto per investire».



Stilfser-Joch-Tunnel: Priorität auf Anbindung der Vinschgaubahn nach Landeck.



Der Landtagsabgeordnete der Süd-Tiroler Freiheit, Sven Knoll, unterstreicht angesichts der Pläne eines Eisenbahntunnels unter dem Stilfser Joch, dass die Priorität nicht auf eine kostspielige und touristisch fragwürdige Verbindung nach Bormio gelegt werden sollte, sondern vielmehr auf eine inntirolische Anbindung der Vinschgaubahn über den Reschen nach Landeck und damit auch weiter in die Schweiz. Die Pläne für diese Bahnstrecke sind bereits ausgearbeitet, die Realisierung wäre einfacher und der Nutzen für das gesamte Gebiet ungleich größer.

Die Pläne zur Untertunnelung des Stilfser Joches sind nicht neu, sondern Teil des Bahnkonzeptes „Ortlerbahn“, welches eine Schnellverbindung zwischen Süddeutschland und Genua vorsieht. Spätestens mit dem Bau

des Gotthardbasis- und des Brennerbasis-Tunnels hat diese Eisenbahnverbindung jedoch jede ökonomische Rentabilität verloren. Der bekannte Ingenieur Rudolf Gomperz hat in seiner Eisenbahnstudie ausführlich die Problematik der Streckenführung der Ortlerbahn und die fehlende Rentabilität aufgezeigt, daran hat sich bis heute nichts geändert. Dies umso mehr, als dass neben den immensen Kosten für den Basistunnel unter dem Ortlermassiv, auf der ca. 40 km langen Strecke zwischen Bormio und Tirano überhaupt erst noch eine Bahnlinie gebaut werden müsste.

Wesentlich vorteilhafter wäre hingegen die Fertigstellung der Teilstrecke Mals-Landeck über den Reschenpass. Die Pläne hierfür sind schon fix und fertig ausgearbeitet und müssten lediglich angepasst werden, Teile der

Bahnlinie zwischen Landeck und Tösens wurden sogar schon gebaut.

Nach dem Vorbild des Mobilitätskonzeptes der Pustertalbahn, könnten die Skigebiete Haideralm, Schöneben, Nauders, Serfaus-Fiss-Ladis und Fendels direkt an die Bahn angeschlossen werden. Durch den Anschluss an die Arlbergbahn in Landeck und die Möglichkeit einer Verbindung mit der rhätischen Bahn in Schuls von Pfunds oder Tösens aus, würde die Vinschgaubahn damit auch direkt an die Schweiz
Quelle:

<http://www.suedtiroler-freiheit.com/stilfser-joch-tunnel-prioritaet-auf-anbindung-der-vinschgaubahn-nach-landeck/>

angeknüpft.

Die Fertigstellung der Bahnlinie über den Reschen brächte dem gesamten Vinschgau und dem Oberen Gericht somit einen enormen touristischen Nutzen und ist dem Bau einer Ortlerbahn nach Bormio daher jedenfalls vorzuziehen.

L.-Abg. Sven Knoll

SÜD-TIROLER FREIHEIT

KOMMENTAR

Getrennte Nachbarn



SEPP LANER

Es sind nur wenige Kilometer Luftlinie, die uns von den Veltlinern trennen. Wir sind zwar Nachbarn, aber doch getrennt. Vor allem im Winter ist das Stilfserjoch wie ein unpassierbarer Schlagbaum. Gelänge es, diese Barriere mit einer unterirdischen Zugverbindung zu überwinden, würde sich die Tür zu den Nachbarn öffnen, zumindest einen gehörigen Spalt breit. Hin zum Veltlin, über diesen in die reiche Lombardei und auch verstärkt hin zur Val Müstair, denn laut der in Prad vorgestellten Vision (siehe Seiten 4 und 5) sollte die Eisenbahn von Mals nach Santa Maria und von dort unterirdisch nach Bormio weitergeführt werden. Die Idee ist einfach: Mit einem Loch durch das Joch könnten 3 Täler, 3 Sprachen und 3 Kulturen einander näher gebracht werden. Trotz aller Unterschiede und Besonderheiten gibt es gemeinsame Berührungspunkte. Schon allein deshalb, weil die 3 Täler im Gebirge und somit fernab großer Ballungszentren liegen. Natürlich ist das alles vorerst nicht mehr als ein Traum, eine Idee, ein Wunsch. Eine Gewähr dafür, dass dieser Traum irgendwann wahr werden könnte, dürfte darin liegen, dass es sich um einen Vorschlag handelt, der auf Nachhaltigkeit setzt. Und nicht auf eine weitere Steigerung des Individualverkehrs. Das ist wohl auch der Grundstein für die erste und wichtigste Voraussetzung überhaupt: der gemeinsame Wille möglichst vieler Bewohner aller drei Täler. Wie heißt doch der Spruch: Wo ein Wille, da ein Weg.

redaktion@dervirschger.it

Malles-Bormio, decolla l'ipotesi ferrovia in tunnel sotto lo Stelvio



Tunnel sotto lo Stelvio? Forse: ma solo per i treni, non per le auto. «Se un collegamento tra Malles e Bormio sarà realizzato, si tratterà di un collegamento ferroviario». Lo ha affermato l'assessore provinciale all'ambiente **Richard Theiner** davanti al pubblico intervento il 4 dicembre alla Casa della cultura di **Malles** alla presentazione di uno studio di **fattibilità per l'allacciamento permanente fra l'alta Valtellina e la val Venosta transabile tutto l'anno sotto passo Stelvio**. Il collegamento permanente è uno dei punti contenuti nel protocollo d'intesa per la valorizzazione di **passo Stelvio**, siglato nel luglio 2015 fra **Regione Lombardia** e **Provincia di Bolzano**. Erano presenti tutti i sindaci dell'Alta val Venosta, **Ugo Parolo**, sottosegretario alla presidenza di Regione Lombardia con delega alle politiche per la montagna, il direttore di dipartimento **Florian Zerzer**, il direttore di Strutture trasporto Alto Adige (STA), **Joachim Dejaco**, e il vicedirettore d'esercizio della ferrovia della Venosta, **Michael Prader**. La necessità di puntare sulla **mobilità sostenibile** a fronte dei cambiamenti climatici è stata sostenuta dall'assessore Theiner citando quale esempio la **ferrovia della Venosta**, per la cui rimessa in servizio si è schierato fin dall'inizio con convinzione. ¶

Ferrovia della Venosta: un modello

«La **ferrovia della Venosta** è diventata un modello di successo, in grado di catalizzare ogni anno circa un milione e mezzo di passeggeri — ha sottolineato Theiner — una struttura che dovrà essere sviluppata ulteriormente, sia per mezzo della sua elettrificazione, che con l'introduzione del **cadenzamento ogni mezz'ora** e con un'ulteriore

collegamento». Lo studio presentato è stato predisposto da Infrastrutture Lombarde, società partecipata dalla **Regione Lombardia**, che coordina la realizzazione di nuovi progetti infrastrutturali. Per l'assessore Theiner la presentazione pubblica dei vari scenari «è importante al fine di garantire la maggior trasparenza possibile informando la popolazione residente su quello che potrebbe essere un progetto di portata rilevante dal punto di vista ecologico, sociale, economico e finanziario, sui quali è importante sia informata direttamente in loco, invece che venisse a conoscenza da Bolzano o da Milano». La discussione può inoltre essere da stimolo per ulteriori riflessioni in merito ai collegamenti futuri.



Tunnel sotto lo Stelvio: le alternative per strada e rotaia

I funzionari di Infrastrutture Lombarde e il direttore di STA, **Joachim Dejaco**, hanno illustrato lo studio spiegando che nell'ambito di questa analisi di pre-fattibilità sono stati inquadrati gli obiettivi e gli scenari ed è stato stilato uno studio sintetico del traffico attuale andando a prospettare gli sviluppi della mobilità futura. Sono stati analizzati il quadro geologico, geomorfologico, idrologico e sismico nonché il quadro ambientale con i vincoli ambientali. Per la soluzione stradale sono state individuate 7 alternative di tracciato con tempi realizzativi che variano dai 6 ai 10 anni, mentre per quella **ferroviaria** le alternative prospettate sono 6, con tempi di realizzazione stimati dai 7 ai 10 anni. Le **alternative stradali** prevedono la realizzazione di tracciati di lunghezza compresa fra i 14 km. (collegamento fra **Bormio** e Santa Maria in **Svizzera**) e i 29 km. (da Bormio sud verso **Stelvio**), e si renderebbe necessaria la costruzione di una **galleria di compresa fra i 9 e i 17 km**. I costi di investimento si aggirerebbero fra 0,85 e 1,3 miliardi di euro, con costi di gestione e manutenzione annuali di circa 4,24 milioni di euro.

Tunnel sotto lo Stelvio: i tracciati

Le **alternative ferroviarie** variano fra i 31 e i 35 km. con soluzioni in **galleria** che variano tra i 18 e i 33 km. I costi di costruzione si aggirerebbero tra 1,1 e 1,3 miliardi di euro, per

gestione e manutenzione la spesa annuale sarebbe di circa 5,78 milioni di euro. I tempi di percorrenza potrebbero variare dai 25 ai 30 minuti, e le soluzioni minimali prevedrebbero due sole stazioni, una a Bormio e una a Malles, mentre le altre anche a Müstair e Tubre in Val Monastero. "Il collegamento ferroviario Scuol-Malles attraverso la Svizzera resta comunque d'interesse", ha affermato l'assessore Theiner. Come ha fatto presente De-jaco, il coinvolgimento degli svizzeri sarebbe importante per il quadro complessivo degli scenari futuri di collegamento.

Tunnel sotto lo Stelvio: auto a bordo del treno

Servono ora approfondimenti e ulteriori chiarimenti con i vari interlocutori politici e tecnici. Tra i passi futuri, si dovrà valutare se realizzare una stazione intermodale per il caricamento delle auto con passeggeri a bordo sui treni ed eventualmente individuare l'areale per le necessarie infrastrutture. Inoltre, si dovrà pensare se sarà riservato al trasporto di persone o esteso alle merci. Su questi aspetti sono emerse molte perplessità fra i presenti; il timore espresso è che possa incrementare il traffico su strada. E proprio l'aspetto dei futuri scenari di traffico dovrà essere ulteriormente approfondito se si deciderà di costruire il collegamento ferroviario fra Bormio e Malles.

Quelle:

<http://www.altoadigeinnovazione.it/malles-bormio-tunnel-stelvio/>

Zufahrt nach Livigno via Ofenpass (Munt La Schera-Tunnel)

TagesAnzeiger, 12. Oktober 2011

Bündnerland droht Italien mit Tunnelsperrung

Im Engadin staut sich der Durchreiseverkehr regelmässig kilometerlang. Nun droht der Kanton Graubünden einem benachbarten italienischen Ferienort mit einer radikalen Massnahme.



Nur einspurig befahrbar: Munt-La-Schera-Tunnel im Unterengadin. (Archivbild)

Der Anreiseverkehr in den italienischen Ferienort Livigno führt im Winter zu immer grösseren Behinderungen im Engadin. Die Bündner Regierung verlangt nun von den Italienern Massnahmen gegen die Staus. Ansonsten werde die Zufahrt aus der Schweiz gesperrt.

Bei der einzigen Winterzufahrt ins bekannte Zollfreigebiet handelt es sich um den einspurigen Munt-La-Schera-Tunnel, der vom Ofenpass zum Hochtal von Livigno führt. An Spitzentagen stauen sich die Autos im Enga-

din vom Tunnelportal bis ins zehn Kilometer entfernte Zernez.

Verkehr hat in den letzten Jahren zugenommen

Die Zufahrt zum Münstertal über den Ofenpass ist dadurch blockiert. Das Problem besteht seit Jahren und hat sich zusehends verschärft.

Nun hat die Bündner Regierung genug. Wenn sich nächsten Winter wieder eine ähnliche Situation einstelle, werde der Tunnel ge-

sperrt, sagte Polizeidirektorin Barbara Janom Steiner am Dienstag in Chur vor den Medien zu einem Bericht der Tageszeitung «Die Südostschweiz».

Geduld ausgegangen

Die Regierungsrätin hatte bereits im Frühling gegenüber Livigno klargemacht, dass dem Kanton die Geduld ausgegangen ist. Trotz jahrelanger Gespräche sei nichts geschehen.

Die Italiener sollen die Bündner bis kommende Woche darüber orientieren, was sie zu

tun gedenken. Eine Möglichkeit sei, die Ferienarrangements nicht ausschliesslich an Samstagen zu starten, sondern auch unter der Woche, sagte Janom Steiner.

Betroffen von einer Tunnelsperrung wären vor allem Touristen aus Polen und Tschechien, eine Zielgruppe, die Livigno in den letzten Jahren erfolgreich umworben hat. Für sie ist das drei Kilometer lange Nadelöhr die mit Abstand bequemste Zufahrt zum 1800 Meter über Meer liegenden Hochtal.

Neue Zürcher Zeitung, 20. Oktober 2011

Die Blechlawine durchs Unterengadin ener- viert die Bündner

Im Winter stauen sich im Engadin die Autoschlängen am Samstag regelmässig vor dem Tunnel am Ofenpass Richtung Livigno. Jetzt drohen die Bündner, die Zufahrt zu schliessen.

Jürg Wirth

5000 bis 6000 Autos passieren die Engadinerstrasse zwischen Martina und Zernez an Spitzentagen. Solche Spitzentage sind die Samstage im Winter beziehungsweise in der Vorsaison ab Ende November. Der Grund für dieses hohe Verkehrsaufkommen sind die Ferien-Packages des Zollfreiortes Livigno: Günstige Hotelübernachtungen und Gratis-Skitickets lautet die Losung. Dies freut vor allem die Wintersportler aus dem Osten. Tschechen, Polen, Litauer oder gar Weissrussen machen sich dann in wahren Karawanen auf in Richtung Livigno.

Den Tourismus freut's

Freuen tut sich auch der Tourismusdirektor von Livigno, Giorgio Zini: «Innerhalb von drei Jahren haben wir den Markt im Osten verdoppelt.» Allein die polnischen Wintersportler sorgen bereits für 189 000 Übernach-

tungen, was ungefähr 23 Prozent des gesamten Marktes entspricht. Tschechische und deutsche Gäste steuern nochmals je etwa 90 000 Übernachtungen bei. – Keine Freude an diesem Wirtschaftswachstum haben hingegen die Bündner Regierung und die Gemeindeverantwortlichen. Denn die Autos stauen sich regelmässig vor dem Tunnel Munt la Schera am Ofenpass, der wintersicheren Verbindung nach Livigno. Um die Staugefahr zu entschärfen, haben die Engadiner Kraftwerke (EKW) als Betreiber des Tunnels ein Dosiersystem eingeführt. Von 5 bis 11 Uhr haben Autos nach Livigno Durchfahrt, am Nachmittag darf in die Gegenrichtung gefahren werden. Geholfen hat es wenig, wie Roland Andri, Vizedirektor bei den EKW und zuständig für den Tunnelbetrieb, bestätigt.

Nachdem die Bündner Verantwortlichen die Kollegen in Livigno schon mehrmals auf diesen Notstand aufmerksam gemacht haben, die Livignaschi bisher aber nichts dagegen unternommen hätten, ist den Bündnern nun der Kragen geplatzt, wie Barbara Janom Steiner, Vorsteherin des Justiz- und Sicherheitsdepartementes, sagt: «Verbessert sich die Situation in diesem Winter nicht, dann sperren wir die Zufahrt nach Livigno übers Engadin und über den Ofenpass.»

Langer Umweg über Bormio

Die Autofahrer müssten dann von Martina über Bormio nach Livigno fahren. Mit rund 200 Kilometern käme diese Strecke einer kleinen Weltreise gleich. Die Normalroute von Martina bis Livigno misst dagegen rund 70 Kilometer. Gegenwärtig arbeite die Kantonspolizei ein Konzept für diese Sperrung aus, sagt die Regierungsrätin. Dass die Schweizer dies einfach so dürfen, bezweifelt Tourismusdirektor Zini allerdings.

Gefordert ist nun Livigno. Tatsächlich habe sich der Bürgermeister von Livigno anlässlich der letzten Sitzung kompromissbereit gezeigt und Hilfe versprochen, sagt Janom Steiner. Eine Möglichkeit wäre beispielsweise, die Ferien-Packages nicht nur von Samstag zu Samstag zu verkaufen, sondern auch von Freitag bis Freitag oder Sonntag bis Sonntag. So würde sich der An- und Abreiseverkehr, der am selben Tag anfällt, besser verteilen.

Roland Andri von den EKW weist darauf hin, dass ein solches Abkommen schriftlich und seit längerem mit Livigno existiere, jedoch bis heute ohne Wirkung geblieben sei. Deshalb plant die EKW im Moment auch keine weiteren Massnahmen, wie beispielsweise Preiserhöhungen oder gar einen Tunnelausbau auf zwei Spuren, sagt Andri.

Günstigere Tarife gefordert

Auf das Problem angesprochen, zeigt sich Giorgio Zini durchaus hilfsbereit. «Wir versuchen, die Hoteliers zu motivieren, ihre Angebote auf andere Wochentage zu verlegen. Vorschreiben können wir aber nichts, schliesslich spielt der freie Markt.» Gleichzeitig fordert er von den EKW für diesen Fall günstigere Tarife für Freitag und Sonntag. Heute kostet das Ticket im Winter 35 Euro (retour), im Sommer sind es 12 Euro pro Fahrt. Alleine im Winter generieren die EKW einen Umsatz von rund 2,5 Mio. Fr., wie Andri sagt. Deshalb ist er einer Steuerung über den Preis nicht abgeneigt, vorausgesetzt, Livigno zeige sich kooperativ. Kooperation ist gut, die Gäste aus dem Osten vergraulen will aber niemand, zu wichtig ist dieser Markt. Immerhin, sagt Zini, sei die Kapazitätsgrenze bei den Hotels nun erreicht, was zumindest bedeute, dass diesen Winter nicht noch mehr Autos den Weg durch den Tunnel suchen würden

Zur Sperrung der Brennerlinie Weihnachten/Neujahr 2017/18

Sonntag, 24 Dezember 2017 07:00

Österreich: Zugentgleisung am Brenner



Am Freitagabend 22. Dezember gegen 21 Uhr entgleisten beim Stafflacher Tunnel nördlich der Haltestelle Gries die letzten vier Wagen des KLV-Güterzugs 43144 Verona-Rostock. Oberbau und Fahrleitungsanlage wurden massiv beschädigt, die Strecke zwischen Steinach/Tirol und Brenner bleibt bis voraussichtlich 29. Dezember gesperrt.



Als Ursache wird derzeit von Bremsversagen ausgegangen, der Zug soll mit bis zu 120 km/h – bei Strecken-v/max 70 km/h – in Richtung Steinach gerollt sein.

Für Regionalzüge wurde zwischen Steinach und Brenner ein Schienenersatzverkehr eingerichtet, die Eurocity-Züge werden zwischen Innsbruck und Brenner mit Ersatzbussen geführt.

Zu Beginn lief der Ersatzverkehr noch unregelmäßig. Am Samstag 23. Dezember erreichte ein einziger Ersatzbus den Bahnhof Brenner rechtzeitig vor Eintreffen des EC 84 Bologna - München (15.50 h). Der binnen weniger Minuten randvolle Ersatzbus verließ den Bf Brenner um 16.02 h zur Planabfahrtszeit des EC 84 und musste ca. 100 Fahrgäste dort zurücklassen. Von diesen zurückgelassenen Fahrgästen erreichte kein einziger die in Innsbruck Hbf. wartende Garnitur des EC 84.

Selbst von den Glückspilzen im ersten, pünktlichen Bus erreichten mehrere ihren Eurocity 84 nicht mehr, weil dieser pünktlich um 16.41 h Innsbruck Hbf. verließ, ohne auf die Busse des SEV zu warten. Unter den Kunden auch solche, die von München aus weitere Anschlusszüge gebucht/bezahlt hatten. Auch sie erhielten die Auskunft: "Der nächste Eurocity nach München fährt in zwei Stunden; alternativ fährt der Regionalzug um 17.30 h nach Kufstein, von dort Regionalzug Meridian nach München, aber ob der die DB-Fernverkehrsfahrkarten akzeptiert, wissen wir nicht".

Mittwoch, 27 Dezember 2017 07:59

Österreich: Weiter Schienenersatzverkehr am Brenner



Auch am vierten Tag läuft der Schienenersatzverkehr auf der Brenner Nordrampe bei Regional- wie Fernverkehr "etwas unrund". Fahrgäste der stündlich bis halbstündlich vom Süden am Brenner ankommenden Regionalzüge warten in der Hoffnung auf rasche Weiterfahrt vor den Ersatzbussen der im Zweistundentakt verkehrenden Eurocity in der Kälte auf 1.300 Metern Seehöhe. Manchmal können diese Busse auch geentert werden, groß ist dann die Überraschung, dass die stündlich nach Steinach/T. abfahrenden Regionalzug-Fahrgäste deutlich rascher weiterkommen.



In zahlreichen Sprachen von Urlaubern bedrängte Busfahrer verweisen auf einen verantwortlichen Koordinator, der die Abfahrten der Busse einteilen würde, so wie es anlässlich der neunwöchigen Brennersperre 2012 der Fall war. Leider zeigt sich kein solcher Verantwortlicher vor Ort; andere Busfahrer verweisen darauf, dass diese Sperre vor vier Tagen völlig überraschend eingetreten sei und deshalb kein derart ausgeklügelter Organisationsgrad wie damals erwartet werden dürfe.

Bemerkenswert das Engagement der Trenitalia-Mitarbeiter: z.B. wird ein gerade am Brenner befindlicher Busfahrer von Mitarbeitern angehalten, telefonisch dem Verbleib des verspätet ankommenden Ersatzbusses nachzuforschen, damit über eine spätere Abfahrt des Anschlusszuges nach Bozen entschieden werden kann.

Im Normalfall stehen den stündlich zwischen ÖBB und Trenitalia pendelnden etwa hundert Fahrgästen zehn Minuten zum Umsteigen zur Verfügung. Mit ihrem Gepäck gehen die Fahrgäste über die enge Treppe von Bahnsteig 7 zu den Ersatzbussen. Bei Familien mit Kindern und großem Gepäck müssen dann nette Polizisten oder Bahnangestellte helfen. Durch die bei Trenitalia wesentlich größere personelle Kontinuität scheint sich von der Brennersperre 2012 deren organisatorisches Know-how erhalten zu haben.

Unterdessen sind am Brenner Züge zum Transport neuer Schienen für die Entgleisungsstelle zu beobachten. Die große Bahnhofsuhr am Brenner zeigt seit Jahren immer zwölf Uhr.

Donnerstag, 28. Dezember 2017, 08.54 Uhr

Österreich: Brenner-Nordrampe bleibt deutlich länger gesperrt, geplante Öffnung 5. Jänner 2018

Nach der Entgleisung am Brenner ist der Schienenersatzverkehr zwischen Steinach am Brenner und Brennero/Brenner bis zum 05.01.2018, Betriebsbeginn verlängert worden. Für die Fernverkehrszüge haben die ÖBB einen Schienenersatzverkehr zwischen Innsbruck Hbf/Autoverladestelle und Brennero/Brenner eingerichtet. Für die Nahverkehrszüge gibt es einen Schienenersatzverkehr zwischen Matriei am Brenner und Brennero/Brenner. Im Fernverkehr derzeit 40 Minuten mehr Reisezeit eingeplant werden.

Die Aufräumarbeiten gestalten sich schwierig. Die Unfallstelle zwischen Grieser Tunnel und Stafflacher Tunnel sei nur auf Schienenweg oder zu Fuß erreichbar, sagte ein ÖBB-Sprecher zur Tiroler Tageszeitung.

Wenn die Ersatzbusse Brenner - Innsbruck vom EC in Innsbruck Hbf. allerdings nicht abgewartet werden, dann müssen die Reisenden nach München zwei Stunden zusätzlich einplanen. Auch wenn der Railjet in Innsbruck nicht erreicht werden, verlängert sich die Reise um mindestens eine ganze Stunde.

Praktisch ergibt sich derzeit folgendes Bild für den Bahnhof Brenner:

- a) Eurocity: planmäßig alle zwei Stunden zur runden Stunde treffen sich die Eurocity am Brenner.
- SEV zwischen Innsbruck und Brenner.
 - Richtung Süden - Ankunft Minute 00, Weiterfahrt Minute 14.
 - Richtung Norden - Ankunft Minute 45, Weiterfahrt Minute 00.
 - Die Ersatzbusse Brenner - Innsbruck warten bislang vor dem Bahnhofsgebäude, werden deshalb auch von den sehr zahlreichen Regionalzugfahrgästen belagert.

b) Regionalzüge: SEV zwischen Matriei und Brenner.

Der Umstieg zwischen Bahn und Ersatzbussen wurde von Steinach/T. in den Bahnhof Matriei/Br. verlegt, um in Steinach Raum für Arbeitszüge zu gewinnen.

Sonntag, 31 Dezember 2017 09:24

Ersatzverkehre nach der Entgleisung am Brenner

Im Ergebnis erreichen die Ersatzbusse den Bhf. Brenner erfahrungsgemäß frühestens zur Minute 41, während der Anschlusszug nach Bozen und Meran zur Minute 38 abgefahren ist.

Beheizte Wartemöglichkeiten ohne Konsumationszwang für 30 bis 80 auch zwischen Feiertagen stündlich umsteigende Regionalzugreisende gibt es dort oben auf 1.300 Meter keine, nur eine vier mal vier Meter große Kammer mit Fahrkartenautomaten sowie den Windfang des Eingangsbereichs.

In die Gegenrichtung erreichen die Ersatzbusse vom Brenner den Umsteigebahnhof Matriei erfahrungsgemäß zur Minute 04. Der Regionalzug, den der Bus ersetzen hätte sollen, fährt von Matriei ohne abzuwarten in Minute 54 nach Innsbruck bzw. Kufstein ab. Die Wartezeit auf den nächsten Zug beträgt

werktags nur 20 Minuten, sonn- und feiertags 50 Minuten. Das heißt, Anschlusszüge sind in aller Regel bereits abgefahren.



Während Arbeiter in Eiseskälte die Schäden an der Strecke beheben, gibt es weiterhin Unzulänglichkeiten für die Reisenden. Herausgekommen sind Schienenersatzbusse, die am Ausgangsbahnhof Matriei stündlich in die verkehrte Richtung starten, nach einigen Metern in einer Tankstelleneinfahrt reversieren und dabei kurz die Bundesstraße blockieren.



Weiter geht es in Richtung Süden mit der Haltestelle St. Jodok, die nicht wie im Jahr 2012 mittels Shuttle von/nach Abzw. Stafflach bedient wird, sondern vom Ersatzbus, der hierzu das Stück ins Valsertal hineinfahren, dort an der Ersatzhaltestelle Kirche neuerlich reversieren, und dann wieder aus dem Tal hinaus fahren muss.

Ein kofferbewehrter Fahrgast aus Italien, der am 30.12. beim Infoschalter Innsbruck Hbf. auflief, stellvertretend für viele:

"Ich habe wegen dem Regionalzug-Ersatzbus den EC 163 Transalpin um 12:21 h nach Graz verpasst, wie komme ich jetzt weiter?"

"Das geht heute nur noch über Salzburg, mit dem RJ 867 ab Innsbruck um 13.14 h."

"Was tue ich da mit meiner Fahrkarte via Bischofshofen?"

"Das müssen Sie gegenüber beim Reisecenter fragen."

Immerhin, der Mitarbeiter am Schalter konnte ein kostenloses Umwegticket ausdrucken.

Quelle: Lok-Report (www.lok-report.de)

Tunnel Val Müstair – Bormio und Hochspannungsleitung Reschenpass – Lombardei

DER VINSCHGER 06/17 9

Stromleitung vom Reschenpass übers Joch in die Lombardei

OBERVINSCHGAU - Nach mehrjährigen Verhandlungen haben das Land, der Stromnetzbetreiber Terna und die Gemeinden Mals und Graun kürzlich eine Vereinbarung für den Bau einer Hochspannungslinie unterzeichnet. Die Leitung soll zur Gänze unterirdisch verlegt werden und an Graun, Mals und Glurns vorbei über das Stilfserjoch bis in die Lombardei führen. „Es war für uns eine Voraussetzung, dass die betroffenen Gemeinden in den Werdegang der Verhandlungen eingebunden sind“, sagte LR Richard Theiner. Es sei stets darauf gedrängt worden, „dass die Leitung so verlegt wird, dass die Beeinträchtigungen für Land und Leute so klein wie möglich bleiben, und dies ist auch gelungen, weil die Leitung zur Gänze unterirdisch verlegt wird.“ Theiner dankte dem Ressortdirektor Florian Zerzer für die Führung der Verhandlungen. Bei der neuen Leitung handelt es sich um eine „Interconnector-Linie“. Für solche Linien sieht ein eigenes Staatsgesetz vor, dass große Ener-

gieverbraucher den Bau grenzüberschreitender Leitungen finanzieren und im Gegenzug für bestimmte Zeiträume günstigeren Strom aus dem Ausland beziehen können. Das Abkommen mit Terna sieht vor, dass durch den Bau der Leitung über den Reschenpass auch ein Mehrwert für Südtirol und die betroffenen Gemeinden entsteht. Das bedeutet u.a., dass das Umspannwerk in Glurns modernisiert und zwei Hochspannungsleitungen künftig miteinander kommunizieren können. „Dies wird eine deutliche Verbesserung der Versorgungssicherheit im Vinschgau mit sich bringen“, so Theiner. Außerdem sollen in Graun die innerörtliche Freileitung im Ausmaß von 0,5 Kilometern unterirdisch verlegt und das Umspannwerk außerhalb des Dorfes angesiedelt werden. Die Kosten der neuen Leitung im Ausmaß von 70 Millionen Euro tragen die privaten Unternehmen. Zerzer geht davon aus, dass noch mehrere Jahre vergehen werden, bevor der Strom durch die neue Leitung fließt. **LPA/SEPP**

Literaturverzeichnis (unvollständig)

- **«Engadin – Vinschgau – Bahn (EVB), Linienführung Sagliains – Mals / Schluderns»**, (INTERREG –IV-Projekt), Auftraggeber: Pro Engiadina Bassa (PEB), Wirtschaftsforum, Chasa du Parc, CH – 7550 Scuol, Auftragnehmer: IG Sesvenna (Basler & Hofmann AG, CH-8133 Esslingen, CSD INGENIEURE AG, CH-7430 Thusis, Externe: IBV W. Hüsler AG, CH-8001 Zürich, grischconsulta AG, CH-7000 Chur, Schlussbericht Januar 2012
<https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/bvfd/ds/projekte/nvv/Seiten/Engadin-Vinschgau-Bahn.aspx>
- **«Engadin-Vinschgau-Bahn Volkswirtschaftliche Untersuchung»**, Im Auftrag von Pro Engiadina Bassa (PEB) und Autonome Provinz Bozen–Südtirol, Abteilung Mobilität, Auftragnehmer: grischconsulta, CH-7000 Chur, Schlussbericht Februar 2012
-
- **«Bahnverbindung, Scuol-Landeck, Denkbare Linienführung und Investitionenschätzung»**, Basler&Hofmann AG, Ingenieure, Planer und Berater, Forchstrasse 395, CH-8032, iA. Kanton Graubünden, Bau- Verkehrs- u. Forstdepartement, 7000 Chur, 10. November 2011
<https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/bvfd/ds/projekte/nvv/Bahnverbindung%20Scuol%20-%20Landeck/Seiten/default.aspx>
-
- **Räumliche Auswirkungen des Vereinatunnels – eine ex-post, Analyse»**, Auftraggeber Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundesamt für Raumentwicklung, ARE, 3003 Bern; Auftragnehmer: Stauffer&Studach AG, CH-7000 Chur, Hartmann&Sauter, CH-7000 Chur, Hanser und Partner AG BHP, CH-8000 Zürich, Gesamtbericht Januar 2006 (Zusammenfassung unter: www.aren.ch, Fax 031 322 78 69

<https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/bvfd/ds/projekte/nvv/NVV-Projekte/Seiten/default.aspx>

20. Dezember 2017