

Pläne für Neu- und Ausbau von Eisenbahnlinien in Südtirol

2005 wurde die Eisenbahnlinie Mals – Meran durch den Vinschgau nach mehrjährigem Dornröschenschlaf wieder in Betrieb genommen; der Erfolg liess nicht lange auf sich warten. Derzeit laufen die Arbeiten für die Elektrifizierung, die bis 2020 abgeschlossen werden soll. Pro Zugfahrt werden dann 276 statt bis zu 208 Sitzplätze zur Verfügung stehen, und für Reisende nach Bozen entfällt das bislang nötige Umsteigen in Meran.

Weitere Ausbauten auf anderen Linien folgten dank der politischen Unterstützung durch die Regierung der autonomen Provinz Südtirol – mit ebenso erfreulichen Entwicklungen. In der Region gibt es zudem viele mehr oder weniger realistische Projekte für den Neu- und Ausbau von Eisenbahnlinien. Südtirol war in der Vergangenheit bereits mit zahlreichen Normal- und Schmalspurlinien erschlossen; letztere wurden mit 760 oder 1000 mm Spurweite vor allem als Versorgungsbahnen während des Ersten Weltkriegs erstellt. Die meisten dieser Strecken sind längst stillgelegt und abgebaut.

Um den Autoverkehr in den touristisch bedeutenden Dolomiten, die sich über Teile von Südtirol und der Nachbarprovinz Venetien erstrecken, in den Griff zu bekommen, wurden einige Projekte für neue Eisenbahnlinien lanciert. Die SAD Trasporto Locale SpA betreibt in der Region ein grosses Busnetz und ausserdem den schienengebundenen Regionalverkehr auf den Strecken Bozen/Bolzano – Meran/Merano – Mals/Malles und Bozen – Franzensfeste/Forzezza – Innichen / San Candido, teilweise in Zusammenarbeit mit Trenitalia. Zudem verkehren SAD-Züge bis Innsbruck und Lienz in Kooperation mit den ÖBB. Zum Einsatz kommen sechsteilige elektrische Triebzüge ETR 170 „Flirt“; die Strecke Meran – Mals wird noch bis zum Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten im Jahr 2020 mit Diesel-GTW betrieben. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Südtiroler Transportstrukturen AG (STA) verwaltet die Infrastruktur der 60 km langen Vinschgerbahn; die übrigen Strecken gehören dem nationalen Infrastrukturbetreiber RFI. Weiter gehört der STA ein grosser Teil des eingesetzten Rollmaterials; es wird an die EVU SAD und Trenitalia vermietet.

Vom Vinschgau in die Lombardei

Die Autonome Provinz Bozen – Südtirol und die Region Lombardei planen gemeinsam eine Bahnlinie von Mals nach Bormio. Bereits im Juli 2015 haben die beiden Körperschaften dazu ein Memorandum of Understanding

unterzeichnet. Nun liegt die Vorstudie zu einer wintersicheren Verbindung zwischen den Gebieten beidseits des Stifser Jochs vor. Die neue Eisenbahnstrecke soll insbesondere der Entwicklung der beiden Tourismusregionen Vinschgau und Veltlin dienen.

In der Vorstudie wurden sieben Strassenvarianten näher untersucht, jedoch verworfen. Ausserdem evaluierte die Infrastruktur Lombarde S.p.A. drei mögliche Eisenbahnstrecken mit hohem Tunnelanteil, allesamt eingleisig und mit parallelem Sicherheitsstollen, jeweils mit zwei Untervarianten. Der Neubaubauabschnitt soll die Normalien der Vinschgerbahn mit 25 kV / 50 Hz Fahrleitungsspannung und Steigungen von maximal 29 % einhalten. Die Vorstudie geht von Investitionen zwischen 1,14 und 1,37 Milliarden Euro aus; die jährlich wiederkehrenden Kosten werden inklusive Betriebskosten auf 5,77 Millionen Euro veranschlagt. Bei zwei Varianten käme ein Bahnhof in der Schweizer Gemeinde Müstair zu liegen; vier der sechs Varianten führen durch Schweizer Gebiet. Sollte die Verbindung grenzüberschreitend errichtet werden, stehen die Chancen gut, dass die EU sich in erheblichem Mass an den Baukosten beteiligt.

Favorisiert wird die Variante 2a mit Stationen in Taufers und Müstair, einer Gesamtlänge von 32,2 km sowie Tunnellängen von 7,9 und 19,6 km. Die Baukosten werden auf 1,24 Milliarden Euro geschätzt, die Bauzeit auf acht-einhalb Jahre. Das Betriebskonzept sieht eine Fahrzeit Mals – Bormio von 25 Minuten vor, wobei die Züge von Bozen durchgebunden werden sollen. Geprüft wird noch eine Nutzung für den Güterverkehr; zudem ist eine Autoverladung Mals – Bormio vorgesehen. Die Strecke würde so erstellt, dass eine weitere Verlängerung Richtung Südwesten bis nach Tirano möglich wäre. Mit dem Tunnel aus dem Vinschgau respektive dem Münstertal in die Lombardei wäre der Ferienort Bormio wesentlich besser mit Venetien verbunden.

Seit Jahren zeigt Südtirol zudem reges Interesse für eine Bahnverbindung ins Engadin. An der Präsentation der Vorstudie im Dezember 2017 äusserte sich dazu der Südtiroler Landesrat Richard Theiner wie folgt: „Mobilität kennt keine Grenzen, daher haben wir uns auch mit der Verbindung zwischen Mals und Scuol im Unterengadin beschäftigt, die aber derzeit von der Schweiz als nicht prioritär eingestuft wird.“ Insbesondere in Graubünden befürchtet man einen Abfluss von Feriengästen in Richtung Südtirol. Gut unterrichtete Stellen gehen davon aus, dass von den

Kosten für eine Bahnstrecke ins Engadin die EU bis zu 50 % aus diversen Fonds übernehmen könnte. Das Land Südtirol wäre bereit, 25 % zu finanzieren.

Angestrebt wird von Südtiroler Seite ausserdem auch eine Bahnverbindung ab Mals nach Landeck an der Arlbergbahn.

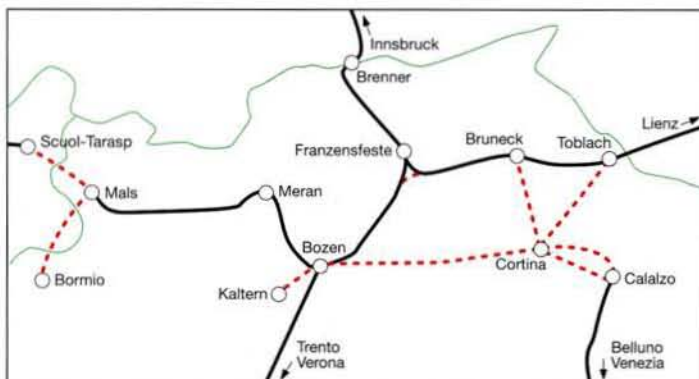
Neue Dolomitenbahn

Die Region Venetien plant eine Eisenbahnverbindung vom derzeitigen Endpunkt in Calalzo über Cortina d'Ampezzo ins Pustertal. Ziel ist es unter anderem, die Reisezeit zwischen Venedig und dem Wintersportort Cortina mit einer Streckenlänge von rund 170 Kilometern auf zwei Stunden zu drücken, was sehr ambitioniert erscheint. Ausserdem würde so die Pustertalbahn wieder auf dem Schienenweg mit den südlicher gelegenen Regionen verbunden, wie das bis 1962 während mehrerer Jahrzehnte bereits der Fall gewesen war. Die Trasse der ehemaligen Schmalspurbahn ist bis heute weitgehend erhalten geblieben und dient als Radweg.

Die 132,5 Kilometer lange Bestandsstrecke Venezia – Conegliano – Ponte nelle Alpi – Polpet – Calalzo-Pieve di Cadore-Cortina (so der offizielle Name des derzeitigen Endbahnhofs) ist nur auf den ersten rund 56 Kilometern zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Die Reisezeit beträgt im besten Fall zweieinhalb Stunden, was bereits wenig konkurrenzfähig ist; meist ist man noch deutlich länger unterwegs und muss bis zu zweimal umsteigen. Um die angestrebte Reisezeitverkürzung zu erreichen, ist eine Elektrifizierung auch des nördlichen Abschnitts bis Calalzo unabdingbar. Zudem ist eine Verbindungskurve in Ponte nelle Alpi-Polpet geplant, damit der Fahrtrichtungswechsel entfallen kann.

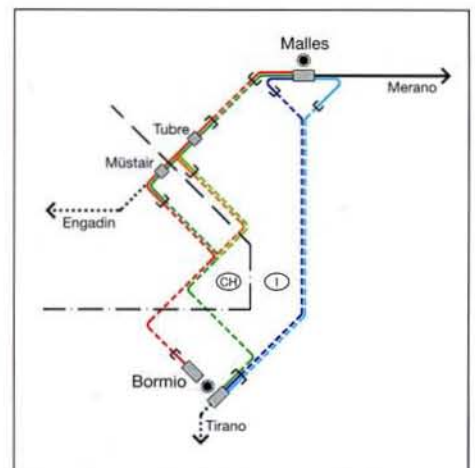
Am 17. Juli 2017 hat Luca Zaia, Präsident der Region Venetien, die Pläne für die neue Dolomitenbahn in Belluno vorgestellt. Sie sehen eine eingleisige, elektrifizierte Strecke vor, die für 80 bis 100 km/h ausgelegt ist; mit der Eröffnung ist frühestens gegen Ende der 2020er Jahre zu rechnen. Die Unternehmen Serfer und Sistemi Territoriali sind mit der Vorplanung beauftragt worden.

Für den südlichen Teil der Neubaustrecke Calalzo – Cortina stehen zwei Varianten zur Diskussion: Die Variante „Val d'Ansiei“ sieht eine Fortsetzung der Bestandsstrecke zuerst



Links: Übersicht der geplanten Streckenausbauten in Südtirol. Von Cortina ins Pustertal sowie nach Calalzo gibt es jeweils zwei Varianten. Grün eingezeichnet sind die Staatsgrenzen (Zeichnung: Minirex).

Unten: Trassierungsvarianten der Bahnverbindung Mals – Bormio; favorisiert wird eine Linienführung über Müstair (Zeichnung: pd).



Ein Diesel-GTW der Vinschgerbahn erreicht Mals; die ab 2020 elektrisch betriebenen Züge könnten in ferner Zukunft nach Bormio weiterfahren (Foto: F. Scheeder, 10. April 2016).

in nordöstlicher Richtung bis Auronzo vor, wo die Linienführung Richtung Westen schwenkt und Kurs auf Cortina d'Ampezzo nimmt. Knapp die Hälfte des 48 Kilometer langen Abschnitts soll unterirdisch verlaufen. Die Variante ist zwar länger als jene durch das Valle del Boite; sie bindet allerdings einige touristisch interessante Gebiete an, die strassenseitig eher schlecht erschlossen sind. Endpunkt dieser Variante mit sieben Stationen ist der unterirdische Bahnhof Cortina Centro. Die Kosten werden auf 745 Millionen Euro geschätzt, die Reisezeit von Calalzo nach Cortina soll 58 Minuten betragen.

Die Alternative „Valle del Boite“ würde weitgehend der Linienführung der ehemaligen Schmalspurbahn folgen und sechs Stationen aufweisen. Sie wäre mit 33 Kilometer Länge deutlich kürzer; weist allerdings mit gut 20 Kilometern fast gleich viele Tunnelabschnitte auf. Die Kosten würden ähnlich hoch ausfallen wie bei der längeren Variante: 710 Millionen Euro. Die Reisezeit wird auf 40 Minuten geschätzt.

Beide Varianten sollen mit Mindestradien zwischen 300 und 400 Metern sowie Steigungen von bis zu 35% auskommen. Die Station Calalzo würde in jedem Fall zum Durchgangsbahnhof. Im nördlichen Abschnitt, von Cortina in Richtung Pustertal, sind ebenfalls zwei Varianten in der engeren Auswahl. Einer der beiden möglichen Endpunkte ist Bruneck/Brunico; vier neue Stationen sollen an der 45 Kilometer langen Strecke gebaut werden, die bei Percha-Kronplatz/Percha-Plan de Corones in die Pustertalbahn münden soll. Die geschätzten Baukosten betragen rund 700 Millionen Euro. Alternativ soll in Toblach/Dobbiaco Endstation sein, dem Endpunkt der ehemaligen Schmalspurbahn; inklusive zweier Zwischenstationen sind rund 500 Millionen Euro für die insgesamt 28 Kilometer veranschlagt.

Neubaustrecke Bolzano – Cortina

Das technisch anspruchvollste und auch teuerste Vorhaben ist das SAD-Projekt einer Neubaustrecke von Bozen nach Cortina d'Ampezzo. Sie soll in Blumau / Prato Tires von der Brennerstrecke abzweigen und über Kastelruth/Castelrotto, Gardena und den Falzarego-Pass ins Valle del Boite führen. Der zu bauende Abschnitt weist auf einer Länge von rund 76 Kilometern mehrere Zahnstangenabschnitte mit bis zu 120 Promille Steigung auf, die gut die Hälfte der Strecke umfassen, und überwindet von Bozen bis zum Grödner Joch rund 1850 Höhenmeter. Dieser Pass soll wie der weiter östlich gelegene Falzarego-Pass auf rund 2100 Metern ohne eigentlichen Scheiteltunnel in offener Linienführung überquert werden. Die Reisezeit Bozen – Cortina wird auf 2:17 Stunden veranschlagt, ähnlich lange wie man mit dem Auto benötigt. Bisher dauert die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr via Pustertal gegen drei Stunden oder länger.

An der Neubaustrecke sollen 18 Stationen errichtet werden; die Höchstgeschwindigkeit auf den Adhäsionsabschnitten beträgt 100 km/h, auf den Zahnstangenabschnitten 30 beziehungsweise 40 km/h (talwärts/bergwärts). Die Strecke kommt trotz der Zahnstangenabschnitte nicht ohne grössere Kunstbau-



ten aus: Es müssten mehrere Viadukte und rund 20 Tunnel, davon ein Kehrtunnel, erstellt werden. Die Kosten betragen etwa 1,6 Milliarden Euro; gemäss der von IBV Hüsler und NET Engineering erstellten, im Sommer 2016 erstmals vorgestellten Machbarkeitsstudie ist dank des grossen touristischen Potentials von sechs bis sieben Millionen Fahrgästen pro Jahr auszugehen.

Tram für Bozen

Die Normalspurbahn Bozen – Kaltern/Caldaro, auch bekannt als Überetscher Bahn, war von 1898 bis 1971 in Betrieb; die Linie war 1911 mit 650 V Gleichspannung elektrifiziert worden und teilte sich auf den ersten Kilometern das Gleis mit der Strecke Richtung Meran. Inzwischen sind die Schienen abgebaut, und der Bahnkörper dient als Radweg.

Die Stadt Bozen leidet unter einem Verkehrsproblem, weshalb 2010 eine 15 Kilometer lange Tramlinie nach Kaltern für rund 250 Millionen Euro auf die Tagesordnung kam. Zur gleichen Zeit schlug der Seilbahn-Hersteller Leitner für die Strecke eine „Mini-Metro“ mit zwei Sektionen vor. Im Sommer 2016 zeichnete sich erneut ein Tramprojekt ab, diesmal mit Ausgangspunkt an der Talstation der Rittner Seilbahn und dem Ziel bei der Talstation der Mendel-Standseilbahn in Kaltern. Die Strecke soll auf 17 Kilometern Länge 13 Haltestellen aufweisen. Die Südtiroler Regierung hat diesem Vorschlag im Dezember 2017 zugestimmt; die Kosten werden auf rund 200 Millionen Euro geschätzt.

Weitere Projekte

Zur Neuanbindung der Pustertalbahn ist eine 3,8 Kilometer lange Verbindungskurve zwi-

schen Brixen und Schabs geplant (siehe Heft 2/2017). Damit würden direkte Züge ab Bozen in Richtung Innichen – Lienz ohne Richtungswechsel im Bahnhof Franzensfeste möglich. Joachim Dejaco, Generaldirektor der STA, kündigte Anfang Dezember 2017 stündliche Direktzüge Bozen – Pustertal an; in der anderen halben Stunde soll es Umsteigeverbindungen mit schlanken Anschlüssen in Brixen geben. In einem zweiten Schritt sei zumindest auf der Brennerachse sogar der Viertelstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten denkbar. Inzwischen geht man von Baukosten von rund 150 Millionen Euro für die Riggertalschleife aus, etwas mehr als noch vor anderthalb Jahren kommuniziert.

Auch der Regionalverkehr im Etschtal soll weiter ausgebaut werden. Zwischen Bozen und der Abzweigung der Strecke nach Meran erhält die Brennerlinie ein drittes Gleis zur Entlastung des Nadelöhrs in der Bozener Südzufahrt. Dazu ist ein neuer Tunnel geplant, der bis 2024 fertig sein soll. Ausserdem ist für die Strecke Sigmundskron / Ponte d'Adige – Terlan-Andrian/Terlano-Andriano ein 6,8 Kilometer langer Doppelspurabschnitt als erster Teil des durchgehenden zweigleisigen Ausbaus vorgesehen; die Kosten betragen 39 Millionen Euro. Nach Abschluss der Ausbauten sollen im Halbstundentakt Schnellzüge verkehren, die Bozen in 26 statt bisher 40 Minuten mit Meran verbinden. Damit wären die Züge mit dem Strassenverkehr konkurrenzfähig. Dazu kommen ebenfalls halbstündliche Regionalzüge.

Auch für den Bahnhof Bozen selbst gibt es grosse Pläne: Er soll südlich des bestehenden Personenbahnhofs, im Gebiet der ausgedehnten Abstellanlagen, neu errichtet werden. (lüt/bac)



Verlauf der vorgeschlagenen Gebirgsbahn von Bozen nach Cortina (Zeichnung: IBV Hüsler).