

Ringen um die Bahn

Das Dreiländereck zwischen Südtirol, Tirol und Graubünden soll an den internationalen Bahnverkehr angeschlossen werden. Ein Milliarden-Projekt, das für Spannungen sorgt.

Als Landeshauptmann Arno Kompatscher im August 2019 der *Neuen Zürcher Zeitung* ein Interview gab, löste ein Satz im Kanton Graubünden großes Interesse aus. Kompatscher kündigte zum wiederholten Male an, aus Südtirol eine Modellregion machen zu wollen, etwa im Bereich Schienenverkehr. Als Beispiel nannte er die Elektrifizierung der Vinschger Bahn und die Absicht der Landesregierung, diese über Mals hinaus ins Schweizerische Scuol verlängern zu wollen. Dafür sei er, Kompatscher, bereit, den Eidgenossen bei der Finanzierung entgegenzukommen.

In Graubünden hatte man den Satz noch nicht ganz zu Ende gelesen, schon lagen die alten Pläne zum Ausbau der Rhätischen Bahn auf dem Tisch. In der Terra Raetica, wie das Dreiländereck zwischen Italien, Österreich und der Schweiz heißt, gibt es seit vielen Jahren den Wunsch, den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Graubünden, Südtirol, Tirol und der Lombardei zu verbessern.

Im Vinschgau träumt man von einer internationalen Zuganbindung, aber auch das benachbarte Unterengadin setzt auf bessere Erreichbarkeit. Für Bergregionen ist die Bahn eine lebenswichtige Voraussetzung. „Verkehrsverbindungen ermöglichen wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen“, sagt Valérie Favre Accola und spricht von einer gigantischen Chance für die Region. Favre Accola sitzt für die Schweizer SVP im Großrat von Graubünden, ein mit dem Landtag vergleichbares Gremium, und sie ist Präsidentin der privaten Arbeitsgruppe „Pro Bahnverbindung Scuol-Val Müstair-Mals“.

Das Schweizerische Scuol, das auf Deutsch Schuls heißt, ist wie die Vinschger Gemeinde Mals ein Endbahnhof. In Scuol endet die Rhätische Bahn, in Mals die Vinschger Bahn, beide Gemeinden liegen etwa eine Autostunde voneinander entfernt. „Mals ist eine Sackgasse“, sagt Dieter Pinggera, Bürgermeister von Schlanders und Präsident der Bezirksgemeinschaft Vinschgau. Das soll sich ändern. Künftig soll Mals eine Station auf der



Strecke Zürich–Venedig sein, vor allem in Graubünden drängt man seit Kompatschers Ankündigung auf den Schienenausbau.

Dabei geht es vor allem ums Geld. Südtirols Landeshauptmann habe eine Finanzierung von 75 Prozent in Aussicht gestellt, liest und hört man auf Schweizer Seite immer wieder. Viel Geld bei einem Bahnprojekt, dessen Kosten laut ersten Schätzungen bei circa einer Milliarde Euro liegen könnten. Eine offizielle Zusage für die Finanzierung gibt es aber nicht, und auch der Ursprung der verschiedenen kolportierten Verteilungsschlüssel (zum Beispiel 50 Prozent EU, 25 Prozent Südtirol) bleibt unklar. Im Büro des Südtiroler Landeshauptmanns

„Graubünden braucht jetzt konkrete Ansagen aus Südtirol.“

Valérie Favre Accola,
Pro Bahnverbindung
Scuol-Val Müstair-Mals



Foto: Privat



Foto: Alexander Alber

kann man sich zwar vage an die Zahl erinnern, weiter möchte man sich aber dazu nicht äußern. Siegfried Gohm ist überzeugt, dass es sich um unrealistische Berechnungen handelt. Gohm gehört der Tiroler Initiativgruppe Reschenbahn 2.0 an. Wie die Graubündner wollen auch die Tiroler eine Anbindung an den Vinschgau, sie setzen aber auf die Strecke Landeck-Mals. Kostenpunkt etwa zwei Milliarden Euro.

Beide Gruppen, Schweizer wie Österreicher, beteuern in Gesprächen mit *ff*, nicht in Konkurrenz zueinander stehen zu wollen, man denke grenzüberschreitend, nicht nationalistisch.

Dennoch werben beide Seiten mit lauter werdenden Tönen für das jeweils favorisierte Projekt.

Wen wundert's? Die Anbindung an die Bahn, der Streckenverlauf, das berührt nationale wie regionale Interessen: Es geht um die Verzahnung des europäischen Bahnverkehrs zwischen Metropolen wie München, Mailand und Zürich, um die Verbindung von großen Wirtschaftsräumen. Beide Seiten haben es eilig – der Kanton Graubünden muss bis Ende 2022 das Projektkonzept auf Ebene des Bundes einreichen, damit der Bahnausbau ins strategische Entwicklungsprogramm der Schweiz (STEP) für die Jahre 2040/2045 aufgenommen wird. Und auch in Tirol gilt 2022 als

Heute Endstation, morgen ein Zwischenstopp auf der Strecke Zürich–Venedig. Der Bahnhof von Mals soll Teil eines internationalen Bahndreiecks werden.

Variante Mals–Scuol

Im Richtplan des Kantons Graubünden werden drei Bahnprojekte geführt: die Linie Scuol–(Val Müstair)–Mals, Scuol–Landeck und Mals–(Val Müstair)–Bormio. Die Verbindung Scuol–Mals gilt in der Planung als am weitesten fortgeschritten und soll die Lücke im grenzüberschreitenden Zugverkehr schließen, parallel wäre eine Verbindung Scuol–Landeck denkbar. Die geschätzten Kosten (Scuol–Mals) liegen bei einer Milliarde Euro, Hauptstück der Trasse wäre ein etwa 22 Kilometer langer Tunnel (gestrichelte Linien).

Variante Mals–Landeck

Die Reschenbahn soll das Tiroler Oberland mit dem oberen Vinschgau verbinden. Mit einem Kehrtunnel im Sellesbergücken soll die erhebliche Höhendifferenz zwischen der Kajetansbrücke und Nauders überwunden werden, im Sellesberg wird eine Verbindung mit der Rhätischen Bahn ins Unterengadin angedacht. Die Trasse über die Malser Haide, so der Plan, könnte überschüttet werden, der gesamte Streckenverlauf etwa 75 Kilometer betragen, die Dauer der Strecke 90 Minuten. Die Kosten für die Verbindung werden von der Initiativgruppe mit zwei Milliarden Euro beziffert.

(Anschluss Richtung Mailand)

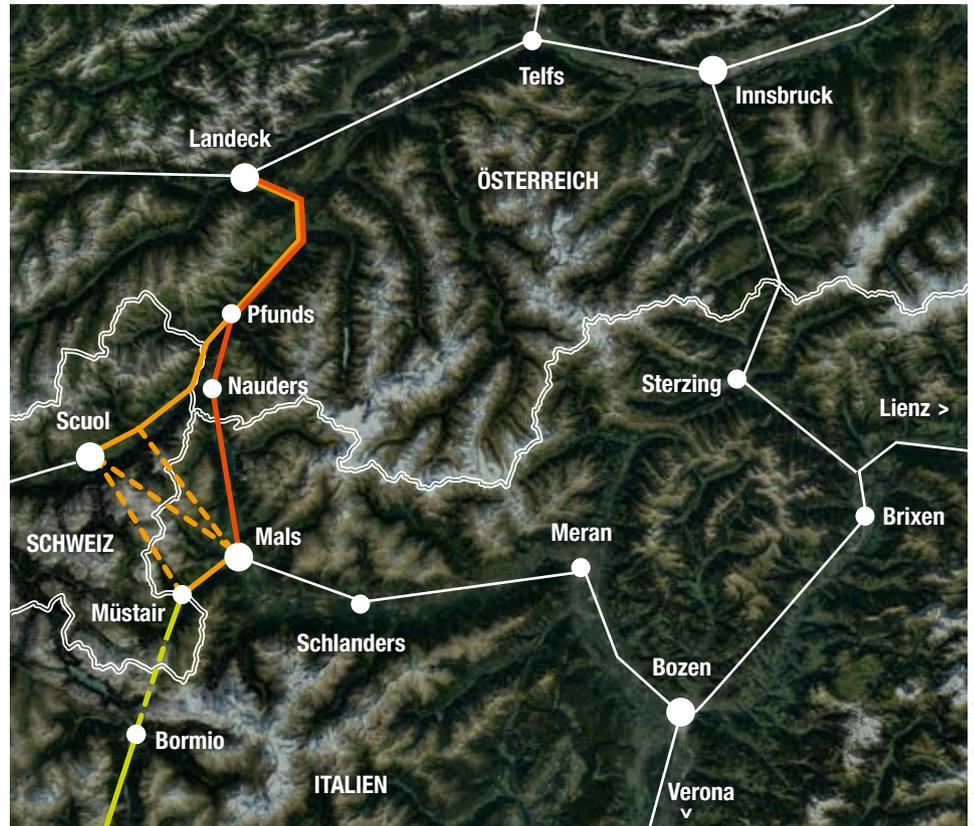


Foto: Google Earth, ff-Greiflik

entscheidendes Jahr, um in den österreichischen Rahmenplänen für Infrastrukturinvestitionen (Zielnetz 2040) gelistet zu werden.

Welche Trasse aus technischer, verkehrsplanerischer und wirtschaftlicher Hinsicht die bessere ist, soll eine technische Arbeitsgruppe klären. Sie ist das bis heute einzige konkrete Ergebnis eines Treffens der Regierungschefs und Verkehrslandesräte aus Südtirol, Tirol, Graubünden und der Lombardei, die am 11. September vergangenen Jahres in Graun eine Absichtserklärung unterschrieben haben. Die Erklärung ist der Grundstein für ein Schienen-Alpenkreuz. So weit die politische Vision.

Der Auftrag an die Arbeitsgruppe, deren Vorsitz derzeit das Südtiroler Amt für Eisenbahnen und Flugverkehr führt, ist in jeglicher Hinsicht komplex. Höhenunterschiede, Tunnelarbeiten, Umweltaspekte, Verkehrsströme, die Fragen, die sich bei Projekten dieser Größenordnung stellen sind zahlreich. Die meisten dürften noch offen sein, die Arbeitsgruppe hat bisher einmal getagt, ein zweites Treffen ist für Mai angesetzt. Bis die Ergebnisse vorliegen, will die Südtiroler Landesregierung keine Stellungnahme abgeben. „Sobald die technische Analyse vorliegt und untereinander auch abgestimmt ist, können die weiteren Klärungen auf politischer Ebene starten“, antwortet der

Landesrat für Mobilität, Daniel Alfreider, auf die Frage, ob Südtirol die Graubündner oder die Tiroler Variante befürwortet. Die politische Losung lautet: abwarten. Die Nachbarn machen indes Stimmung.

Die Arbeitsgruppe „Pro Bahnverbindung Scuol-Val Müstair-Mals“ drängt mit Nachdruck auf die Realisierung der Verbindung zwischen Unterengadin und Obervinschgau. Dafür gibt es bereits eine Projektstudie. Kernstück der Trasse, deren genauer Verlauf noch nicht definiert ist, wäre ein etwa 22 Kilometer langer Tunnel. Neben der geographischen Anbindung zwischen den benachbarten Regionen und der Realisierung einer Ost-West-Verbindung von Wirtschaftsräumen, führt die Schweizer Großrätin Favre Accola auch touristische Überlegungen an.

Der Glacier-Express, ein Schweizer Panorama-Schnellzug, dessen Strecke heute zwischen Zermatt und St. Moritz verläuft, könnte durch den Streckenausbau bis nach Venedig geführt werden. Für Schweizer Touristenorte wie St. Moritz würde das ein Plus bei den Nächtigungszahlen bedeuten. In einer parlamentarischen Anfrage forderten im Dezember 68 Großräte aller Parteien die Regierung von Graubünden auf, mit Nachdruck auf die Realisierung hinzuwirken. „Graubünden macht ein Angebot und braucht jetzt konkrete

Ansagen aus Südtirol“, erklärt Favre Accola und meint damit die offene Frage der Finanzierung. Sie schiebt noch schnell einen kurzen Satz nach: „Es ist nicht unser Stil, andere Verbindungen zu bekämpfen.“ Damit meint sie die Tiroler Variante.

Der Landtagsabgeordnete der Südtiroler Freiheit, Sven Knoll, warb bereits vor Jahren im Vinschgau für eine Revitalisierung der Idee zum Bau einer Reschenbahn. 2015 wurde ein entsprechender Beschlussantrag vom Südtiroler Landtag einstimmig genehmigt. Es ist vor allem auch die direkte Anbindung an die Skigebiete am Reschen und in der Region Serfaus-Fiss-Ladis, die in den Augen von Knoll eine Bahnverbindung zwischen Mals und Landeck so interessant macht. Touristische Vorteile waren auch bei der Gründung der Initiativgruppe Reschenbahn 2.0 maßgeblich.

Wie die Graubündner wollen nun auch die Tiroler die Regierung zum Handeln bewegen. Allerdings für eine andere Trasse. Auch der Sprecher von Reschenbahn 2.0, Siegfried Gohm, gibt sich diplomatisch, um dann doch auf die Vorzüge der Verbindung Landeck–Mals und die Schwachpunkte des Graubündner Projekts aufmerksam zu machen. Die Rhätische Schmalspurbahn sei mit ihrer Spurweite von einem Meter, engen Kurvenradien und geringer Geschwindigkeit eine Touristenbahn. Die Reschenbahn wäre hingegen eine moderne Vollbahn, Auf- und Abstiege über den Reschenpass würden über Kehrtunnels überwunden werden. Die geschätzten Kosten in Höhe von zwei Milliarden Euro würden sich die EU, Österreich und Italien aufteilen können.

Während Graubündner und Tiroler also um das eigene Projekt und den Vinschgau werben, gibt man sich hierzulande zurückhaltend, der *Vinschgerwind* schreibt vom „schlafenden Vinschgau“. In einer offiziellen Stellungnahme der 13 Vinschger Bürgermeister Anfang April heißt es: „Die Bürgermeister freuen sich, dass solche Initiativen nun vermehrt auch im Ausland Unterstützung finden“, man warte aber die Ergebnisse der technischen Arbeitsgruppe ab. Es ist aber ein offenes Geheimnis, dass ein Großteil der Vinschger Bürgermeister die Schweizer Variante befürwortet, aus touristischen Gründen wie auch wegen der Berufspendler. Einzig für die Gemeinde Graun wäre die Anbindung an Landeck vorteilhaft. Im Dreiländereck ist die Anspannung in dieser Frage hoch.

Als der Vinschger Kammerabgeordnete Albrecht Plangger der Facebook-Gruppe der Verbindung Scuol–Mals beigetreten ist, blieb das nicht unbeobachtet. Plangger will seinen Klick aber nicht als Votum verstanden wissen, „ich möchte nicht sagen, was besser ist.“ Es braucht

aber nicht lange, bis Planggers Präferenz für die Schweiz durchscheint, „da gibt es schon Planungsdokumente, und die Schweizer würden Geld lockermachen.“

Während sich Südtirol und die Politik nach außen bedeckt hält, haben sich die beiden Arbeitsgruppen vergangenen Freitag in Landeck getroffen. Ohne im Vorfeld darauf zu verzichten, mögliche Nachteile der anderen aufzuzeigen – die Diplomatie hat Risse bekommen, der grenzüberschreitende Verkehr ist auch eine Frage divergierender regionaler Interessen. Auch das Treffen hat beide Gruppen nicht nähergebracht. „Wir sind unterschiedlicher Auffassung“, sagt Siegfried Gohm von der Gruppe Reschenbahn 2.0. Und Carl Not von der Gruppe Scuol–Val Müstair–Mals schreibt *ff* nach dem Treffen: „Für uns war es ein Frust, dass die Reschenbahngruppe nicht einmal bereit war, eine variantenneutrale Schlussklärung zu genehmigen. Diese war vorbereitet worden, um den Regierungen der drei Länder Beine zu machen.“

In Südtirol ist nun aber Bewegung in die Sache gekommen. Man will nun selbst eine Initiativgruppe gründen.

Andrej Werth



Foto: Privat

„Wir sind unterschiedlicher Auffassung.“

Siegfried Gohm,
Reschenbahn 2.0.

Unendlich viel zu entdecken!

20 Jahre Anni Years

trauttmansdorff.it

