

MOBILITA RAETICA



TERRA
RAETICA



**Eisenbahn-Entwicklung im
Erweiterten Rätischen Dreieck
„Terra Raetica“**

Alpenkreuz Terra Raetica

Sta. Maria/Val Müstair, Donnerstag, 5. März 2020

Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner, CH-8610 Uster

Ausgangslage

Fernpass



Ofenpass

Neue Zürcher Zeitung 20.10.2011

Die Blechlawine durchs Unterengadin energier die Bündner

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

Engadiner Post Samstag, 28. Dezember 2019

Die Blechlawinen rollen wieder



Solche Situationen sind im Winter auf der Ofenpassstrasse Wochenende für Wochenende zu sehen.

Foto: Mayk Wendt

Bestrebungen, den Bahnverkehr zu stärken

Die im Raum stehenden und diskutierten Bahn-Lückenschlüsse

- **(München –) Garmisch-Partenkirchen – Fernpass – Inntal Landeck**
- **Augsburg/Ulm – Füssen – Reutte – Fernpass – Landeck**
- **Landeck – Reschenpass – Mals bzw. Landeck – Scuol – Val Müstair – Mals, inklusive Anbindung der Schweiz**
- **Mals – Val Müstair – Bormio (Stilfserjoch)**
- **Bormio – Tirano**
- **Tirano - Edolo**

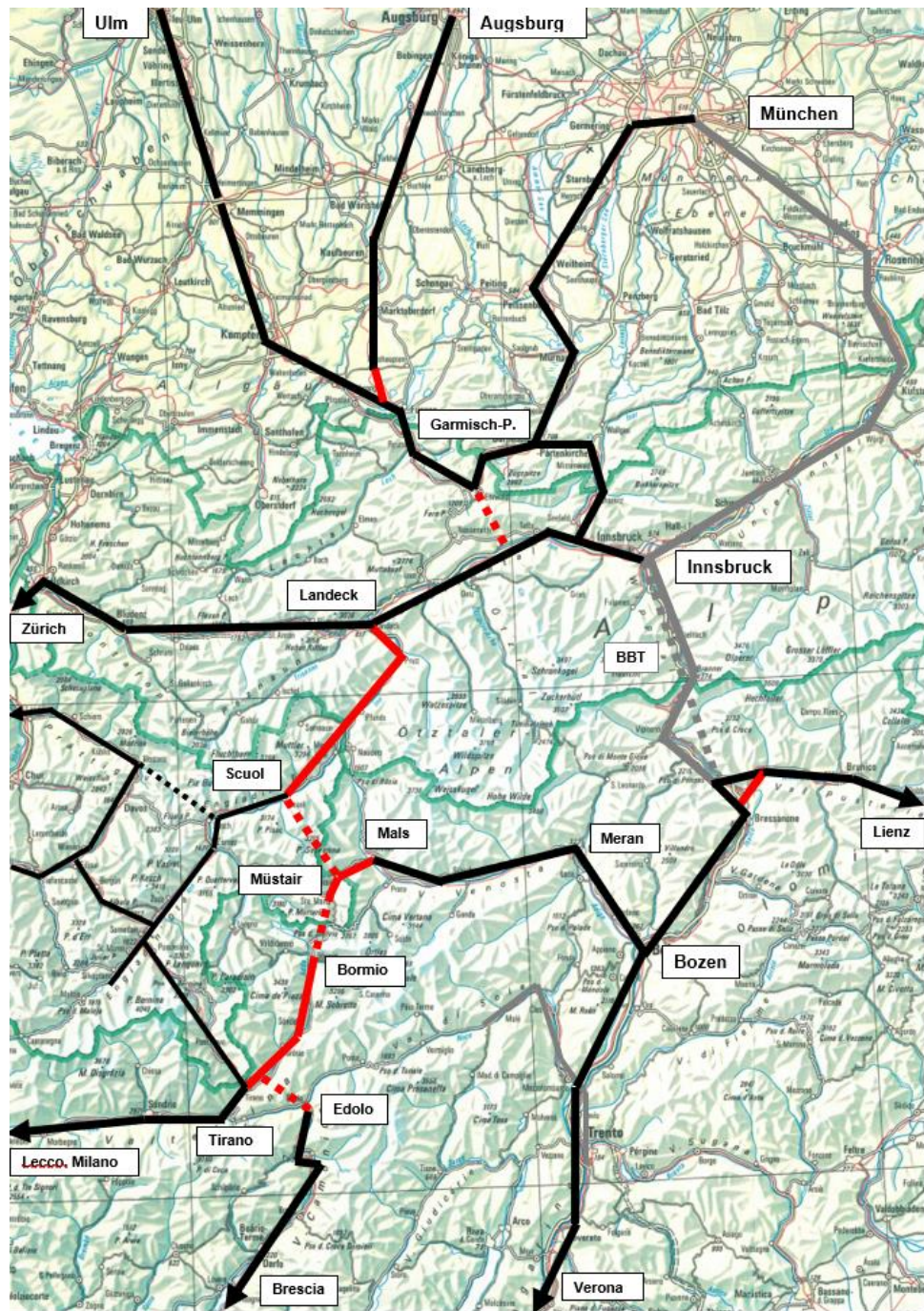
führen zu einem neuen transalpinen

Alpenkreuz

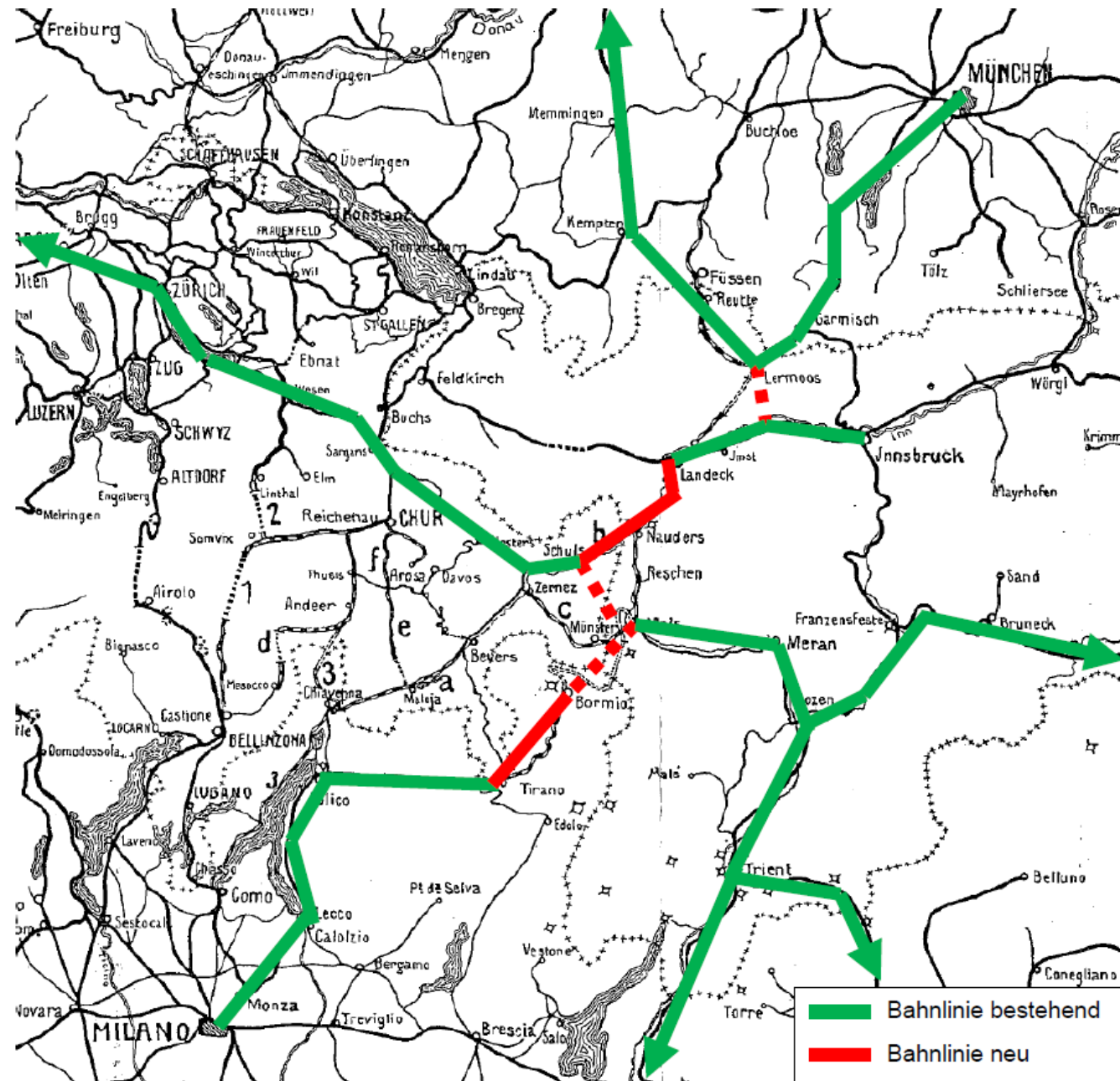
Das Alpenkreuz Terra Raetica

Legende

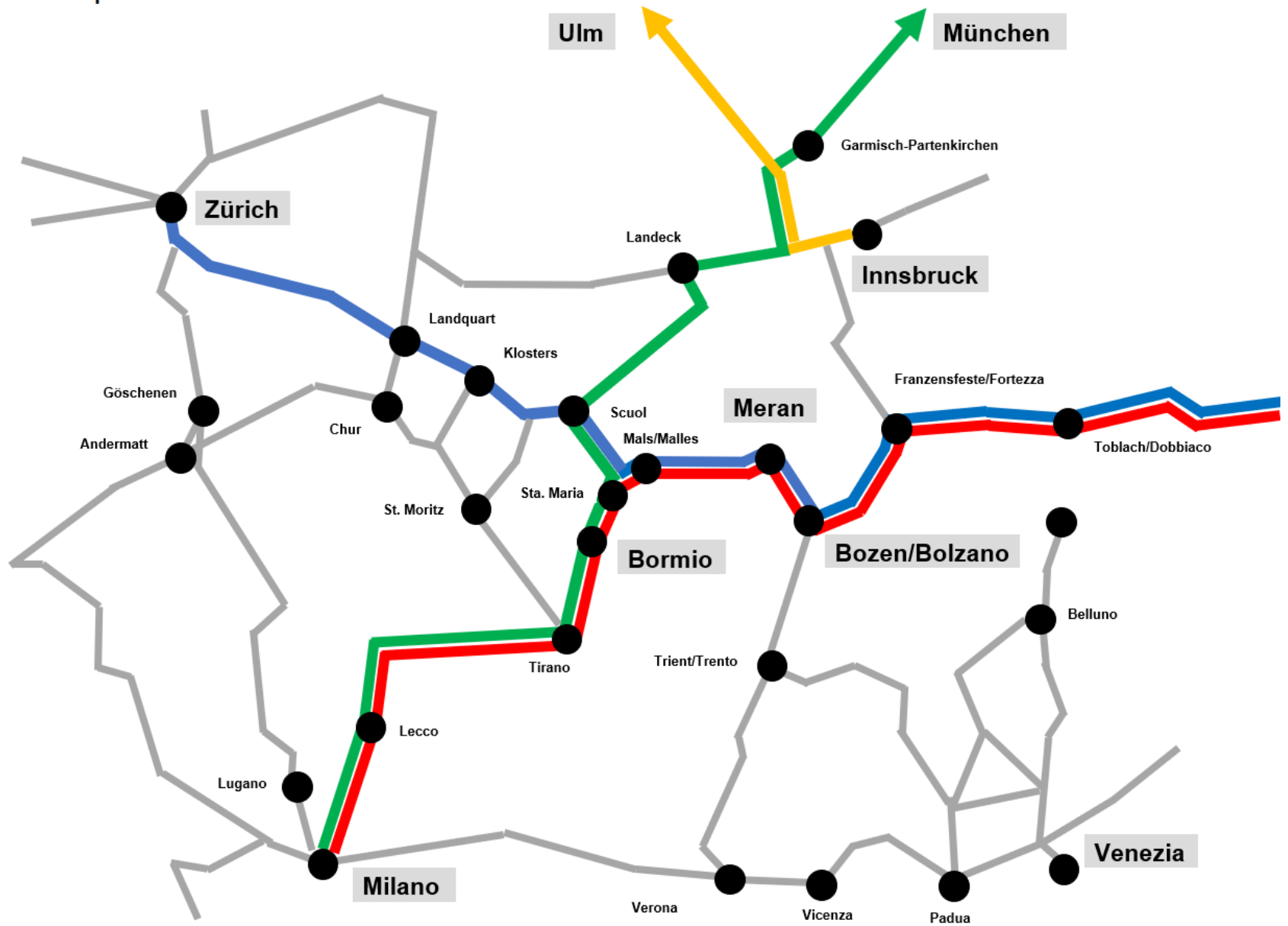
-  Bahnlinie Normalspur, bestehend
-  Bahnlinie Meterspur, bestehend
-  ~~Neubau~~
-  Tunnel



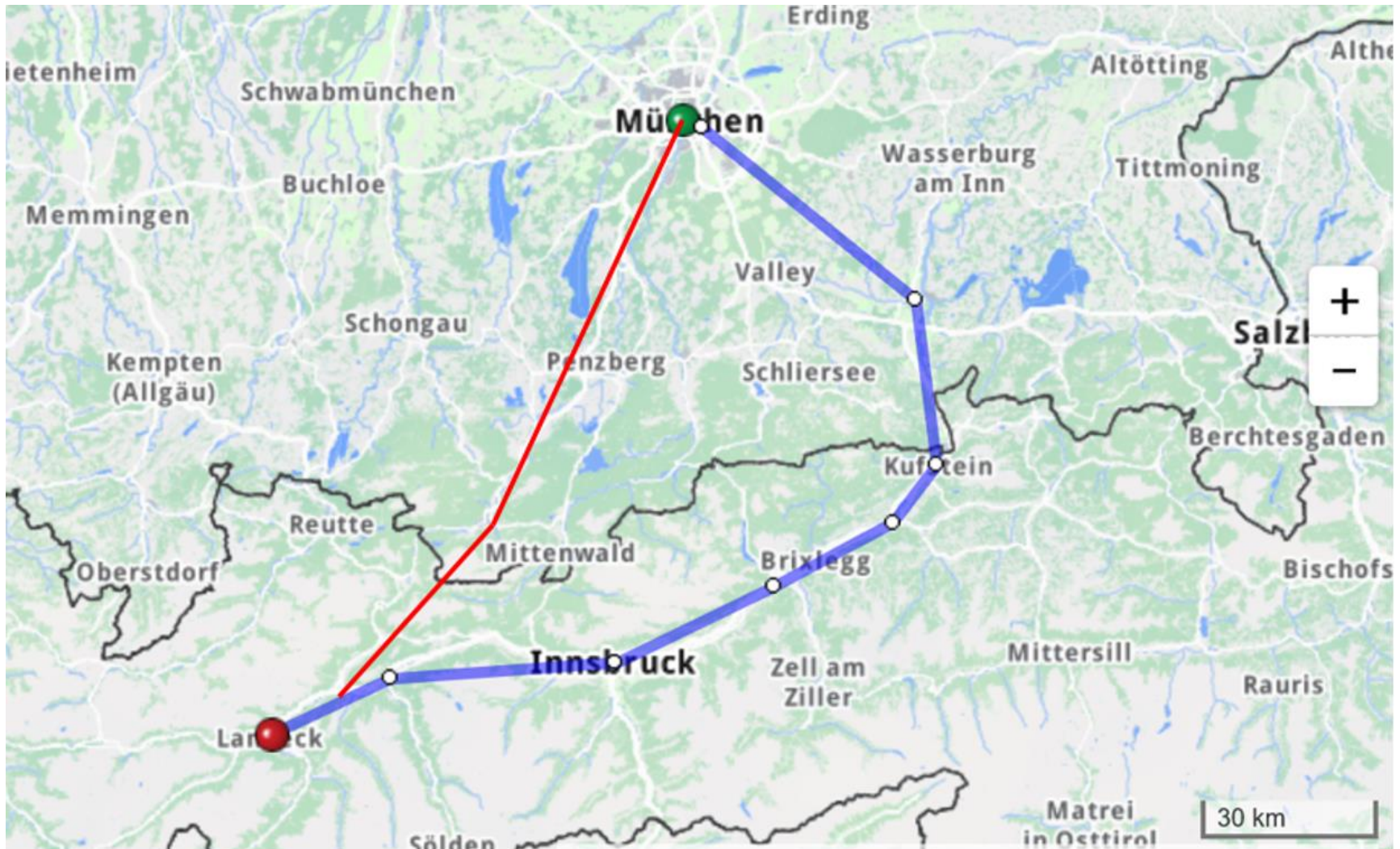
Historische Betrachtung



Das Alpenkreuz Terra Raetica



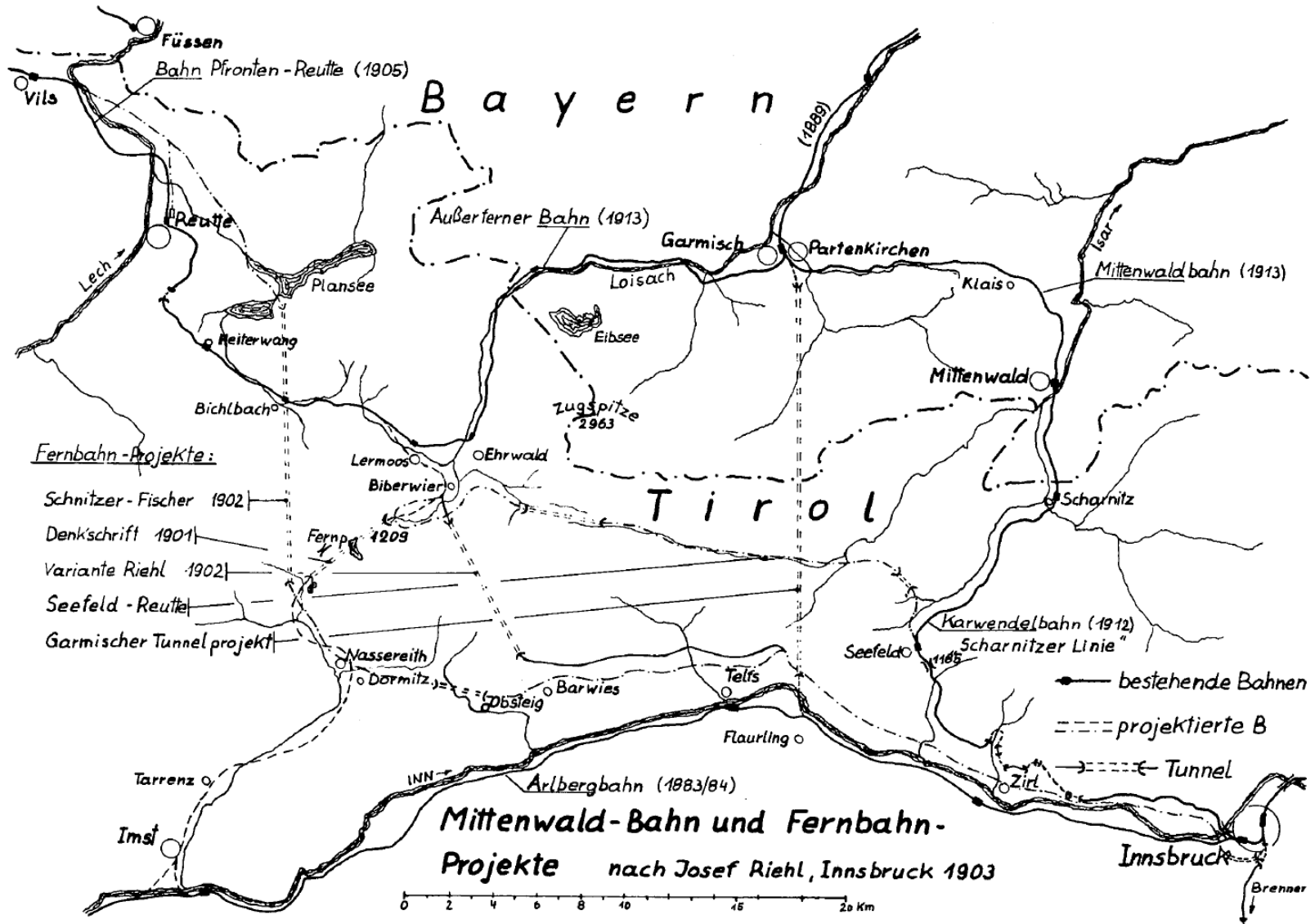
(München –) Garmisch-Partenkirchen – Fernpass – Inn- tal – Landeck



Heutige Route

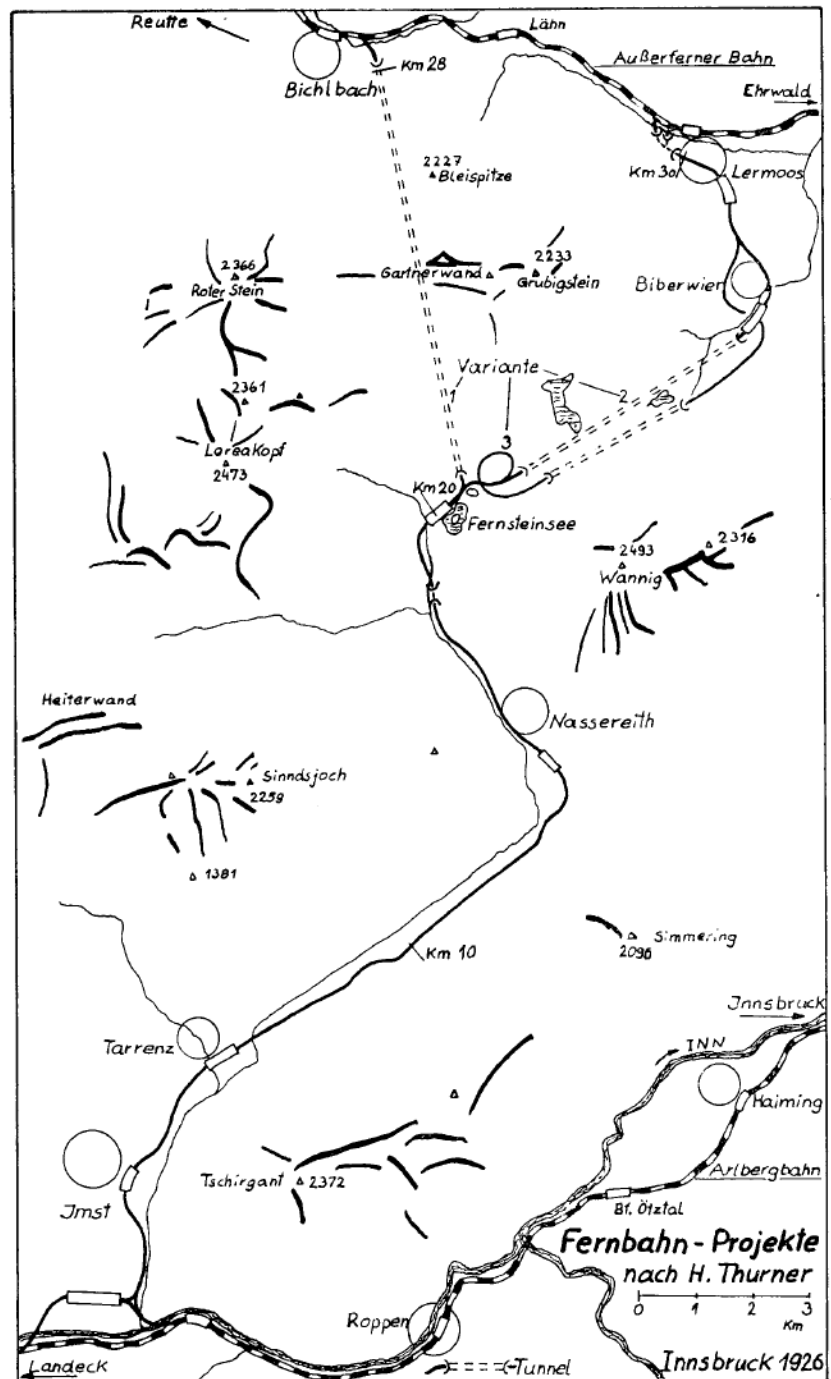
Neue Route

Nichts Neues unter der Sonne



Höhenverhältnisse:

Ehrwald	994 MÜM
Lermoos	1'004 MÜM
Nassereith	838 MÜM
Landeck	817 MÜM



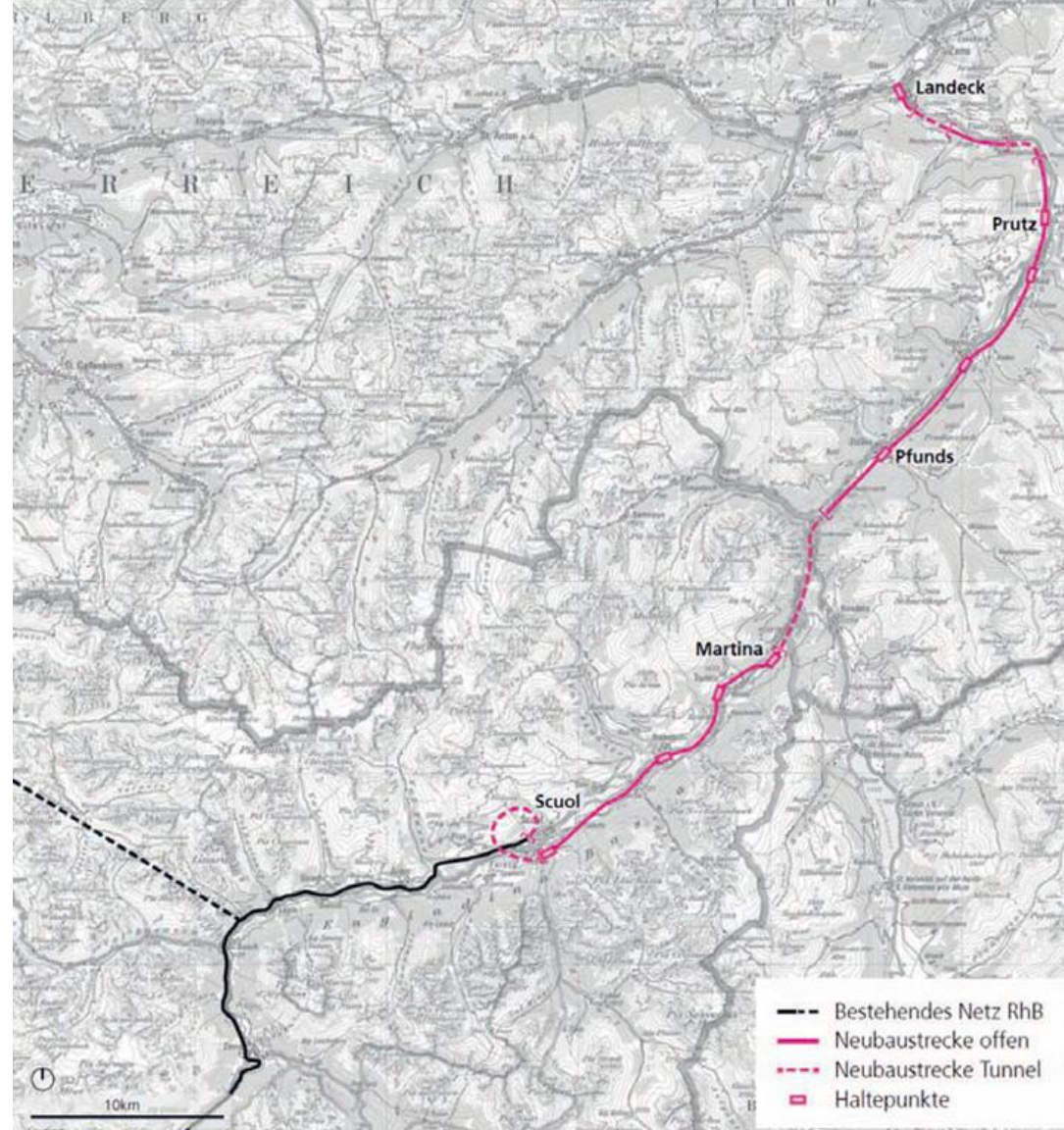
Landeck – Pfunds – Scuol

Landeck-Zams – Tösens – Pfunds

Studie des Ingenieur- und Planungsbüros Basler & Hofmann AG, Zürich, 10. November 2011

«**Bahnverbindung Scuol-Landeck,**
Denkbare Linienführung und
Investitionenschätzung»

erstellt im Auftrag des Bau-, Verkehrs-
und Forstdepartementes des Kantons
Graubünden





Amt für Energie und Verkehr Graubünden
 Uffizi d'energia e da traffic dal Grischun
 Ufficio dell'energia e dei trasporti dei Grigioni
 Abteilung öffentlicher Verkehr

Zu(g)kunft Graubünden



Juli 2001

Paul Stopper, dipl. Bauing. ETHZ / Verkehrsplaner
 Falmenstrasse 25
 8610 Uster

Tel. 01 940 74 74
 Fax 01 940 91 00
 E-Mail paul@stopper.ch

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
Mitarbeit von Rhätische Bahn AG (RhB), Chur

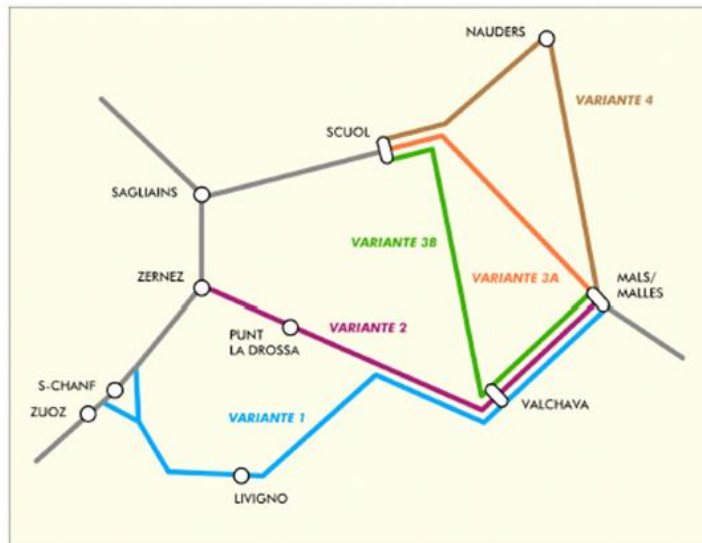
INTERREG-III-A-Projekt „Öffentlicher Verkehr im Dreiländereck
(Rätisches Dreieck)“

Modul D:

Bahnverbindung Unterengadin – Obervinschgau

(Arbeitsgruppe „Strecken- und Netzergänzungen“)

Hauptbericht



Engadin – Vinschgau – Bahn (EVb)

Linienführung Sagliains – Mals / Schluderns
(INTERREG –IV-Projekt)

Pro Engiadina Bassa (PEB)
Wirtschaftsförderung
Chiesa du Parc
CH – 7550 Scuol
—
26. Januar 2012
SCHLUSSENTWURF



Engadin – Vinschgau – Bahn (EVb) | IG Sesvenna



Bahnverbindung Scuol-Landeck

Denkbare Linienführung und Investitionenschätzung

Kanton Graubünden
Bau- Verkehrs- u. Forstdepartement
Stadtparkeinweg 11
7000 Chur

10. November 2011



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 1 Hauptbericht

20. Dezember 2017
ergänzt am 31. August 2018 (u.a. Kapitel 7.1)

Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner



Zugtunnel in die Schweiz

Pläne dazu wurden bereits vor hundert Jahren geschmiedet
Nun werden die Pläne wieder wach geküsst

KUNTLER
FACHFÜR
HEIZUNG - SOLAR
LÜFTUNG - SOLAR

PRAD am St. Jakob
Dietrichstrasse 88
Tel. 0473 61 60 30
Fax 0473 61 60 70
E-Mail: info@kuntler.ch

Ihr Fachbetrieb für:

- Sonnenenergie
- Heizkessel- und Pelletsanlagen
- ausstrahlende Wohnungslüftung
- Wand- und Bodenheizung

• Perfekt eingesetztes Team mit 60 Mitarbeitern
• Gesamte Hausautomation aus einer kompetenten Hand
• Qualitäts- und Termingerechte Arbeiten mit nur einem Ansprechpartner
• Seit fast 40 Jahren in Glarus und ab sofort auch in Lenax

Heizung/Solar
Erdgas
Automation
Rohrleitung

PRAD am St. Jakob
Tel. 0473 61 60 30
Fax 0473 61 60 70
E-Mail: info@kuntler.ch

PRAD am St. Jakob
Tel. 0473 61 60 30
Fax 0473 61 60 70
E-Mail: info@kuntler.ch

MORIGGL
Wir haben die Lösung

tappeiner
anhänger

Schlandes • Gollan • Tel. 0473 73 02 76

Schweizer wollen durchstechen

Seit der Wiederinbetriebnahme der Vinschgerbahn werden Anbindungspläne lebendig, die es bereits nach Baubeginn der Vinschger Bahn Ende des 19. Jahrhunderts gegeben hat. Vor allem von Schweizer Seite kommt der Druck. Das INTERREG-III-A-Projekt „Öffentlicher Verkehr im Rätischen Dreieck“ beschäftigt sich in Machbarkeitsstudien mit Anbindungsvarianten zwischen Scuol und Mals.

von Magdalena Dietl Sapezla

Bereits vor hundert Jahren wurde auf Schweizer Seite intensiv am Projekt „Engadin-Orientbahn – Chur-Albula-Ofenberg-Münster“ gearbeitet. Es gab Konzepte für die Trassenführung über Land- und Tunnelstrecken von Zernez durch das Müünstertal bis Mals, mit geologischen Studien und konkreten Kostenrechnungen. Der Name „Engadin-Orientbahn“ sagte einiges über die Trasse aus. Durch die Erschließung der Bahnstrecke zwischen Zernez und Mals auf einer Länge von rund 35 Kilometern wäre das letzte Teilstück für die große überregionale Zugstrecke Calais – Paris – Zürich – Bozen – Verona – Venedig – Triest – Istanbul erschlossen worden.

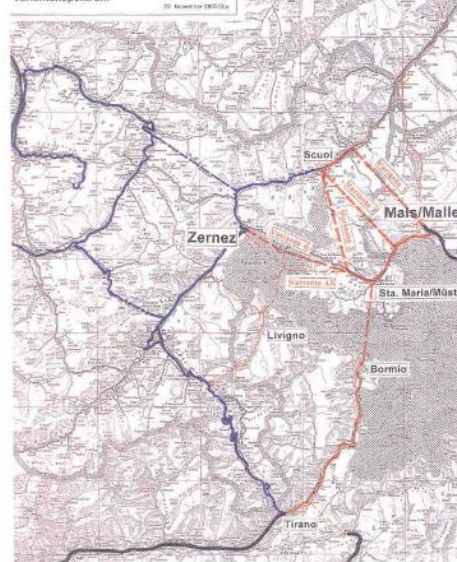
Weitere Anbindungsprojekte gab es im selben Zeitraum auch für eine Verbindung Mals – Landeck, die in lang gezogenen Kurven über die Malser Haide führen sollte. Dieser Plan war noch nicht so ausgereift wie jener der Schweizer. Der Ausbruch des I. Weltkrieges legte alle Initiativen auf Eis, und die ehrgeizigen Bahnprojekte verschwanden in den Schubladen, wo sie verstaubten.

Bahnprojekte auf Eis

Übrig blieb die Vinschger Bahn von Meran bis Mals als Sackgasse, die dann 1990 eingestellt wurde. Seit der Vinschgerzug wieder fährt, wird die einstige Idee in neuer Form aufgegriffen, getragen auch von der großen Bahn-Euphorie im Tal.

(742.600 Fahrgäste, einschließlich der 100.000 Schüler, nutzten den Zug im Zeitraum von Mai bis Dezember 2005).

WIRTSCHAFTS- und Forstdepartement Graubünden, Fachstelle Öffentlicher Verkehr
www.vinschgerzug.ch
„Öffentlicher Verkehr im Rätischen Dreieck“, Modell D: Bahnverbindung Unterengadin – Obere Vinschger
Variantenspektrum
20. November 2005



Studien

Ein INTERREG Projekt zwischen der Schweiz und Italien arbeitet in diese Richtung. Während sich das Projekt auf Südtiroler Seite mit der Harmonisierung der Fahrpläne beschäftigt, die teilweise bereits konkrete Anwendung findet, geht es auf Schweizer Seite um konkrete Machbarkeitsstudien mit geologischen Untersuchungen im Hinblick auf mögliche Verbindung zwischen der Rätischen Bahn und der Vinschgerbahn (Tunnels und Frei-

strecken). Im Raum stehen vier Varianten: Zernez – Sta. Maria, Scuol – Sta. Maria, Scuol – Taufers i. M., Scuol – Schleis (siehe Grafik). Anstoß für die Inangriffnahme der Studien hatte nicht zuletzt der „Vereina-Tunnel“ gegeben. Die Verantwortlichen der Schweizer Bundesbahnen (SBB) und der Rätischen Bahn versprechen sich einiges von einem Durchstich in den Vinschgau.

Ost-West-Verbindung

„Welche Route in diesem Zusammenhang idealer wäre, kommt auf die Betrachtungsweise an“, sagt der Projektleiter Paul Stopper vom schweizerischen Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement, von der Fachstelle öffentlichen Verkehr. Im Müünstertal werden die ersten zwei Varianten favorisiert, was den Bau einer Gleisstrecke durch den Calvenwald nach sich ziehen würde. Voraussetzungen für eine mögliche Verwirklichung der Bahnprojekte sind Entscheidungen auf politischer Ebene mit entsprechender Weichenstellung und vor allem die Finanzierung. Bis zu 900 Millionen Euro könnte diese Anbindung kosten, schätzt Stopper, und das Ganze würde voraussichtlich acht bis zehn Jahre Bauzeit beanspruchen. Das Projekt müsste als Gemeinschaftswerk zwischen Schweiz und Italien, Graubünden und Autonome Provinz Bozen, eingegangen werden und liege derzeit noch in weiter Ferne.

Bus-Korridor

Ein erster Korridor ist auf Schweizer Seite allerdings bereits eingerichtet worden. Seit Mai 2005 stellt ein Shuttle-Bus im Zweistundetakt die Verbindung von Zernez nach Mals her, zu den ebenfalls im Zweistundetakt fahrenden Schnellzügen (mit reduzierten Haltestellen) nach Meran. Nutznießer dieser Anbindung sind die Ortschaften im Müünstertal, die nun über eine gute öffentliche Verkehrsverbindung verfügen. Die Verbindung über den Ofenpass ist mittlerweile in allen Schweizer Bahnkarten eingezeichnet und wird auch entsprechend beworben. Insgesamt sind von Mai bis Dezember 13.621

Für Zugverbindung in die Schweiz

HGV: Jahresversammlung des Bezirkes Meran/Vinschgau im Meraner Kurhaus – Hansi Pichler: Zuganbindung große Chance für Tourismus

MERAN. Bei der diesjährigen Jahresversammlung des Bezirkes Meran/Vinschgau des Hoteliers- und Gastwirteverbandes (HGV) im Kurhaus von Meran stand die Erreichbarkeit Südtirols und die Mobilität im Meraner Land und im Vinschgau im Vordergrund.

HGV-Bezirksobmann Hansi Pichler ging gleich zu Beginn auf die Mobilität im Bezirk Meran/Vinschgau ein und erwähnte die Zuganbindung an die Schweiz, die für den Tourismus in der westlichen Landeshälfte eine große Chance darstelle. Er berichtete, dass auch der Landeshauptmann Arno Kompatscher die Idee einer Zuganbindung an die Schweiz vorantreiben möchte.

In Bezug auf den Schienenverkehr sprach er auch den BBT an. „Der Brennerbasistunnel macht uns zum Vorzimmer des süddeutschen Raumes. Da neben dem Güterverkehr auch der Personenverkehr vorgesehen ist, ist der BBT für die Erreichbarkeit Südtirols als Tourismusdestina-

tion von großer Wichtigkeit“, betonte Pichler.

HGV-Präsident Manfred Pinzger sprach in seinen Ausführungen über aktuelle Themen auf Landesebene und ging dabei unter anderem auf die Reform der Tourismusorganisationen ein. „Ich bin überzeugt, dass wir diese Reform so gestalten müssen, dass unsere Tourismusorganisationen auch in Zukunft schlagkräftig agieren können. Hierfür müssen die Aufgaben und Tätigkeiten der Tourismusorganisationen besser abgestimmt werden“, erklärte Pinzger und hob hervor, dass diese Reform aus der Sicht der Gäste geschehen müsse.

„Die Gäste kennen keine territorialen Grenzen mehr, sie entscheiden sich für das Urlaubsgebiet nach ihren individuellen Bedürfnissen. Darauf müssen wir uns im touristischen Marketing ausrichten, um erfolgreich zu bleiben“, erklärte Pinzger.

Darüber hinaus erwähnte er die Anhebung der Bargeldgrenze auf 3000 Euro. Er betonte, dass es gelungen sei, dieses Vorhaben voranzutreiben und dass die Anhebung der Bargeldgren-



HGV-Bezirksobmann Hansi Pichler
HGV

ze in diesen Tagen im Abgeordnetenhaus in Rom genehmigt und voraussichtlich im kommenden Jahr in Kraft treten werde.

Weiters sei es im Zuge des Stabilitätsgesetzes gelungen, dass Einzelunternehmer ihre Betriebsimmobilien steuerlich begünstigt in das Privatvermögen einbringen können. In Bezug auf die Gemeindeimmobiliensteuer GIS hob er hervor, dass es nach wie vor notwendig sei, diese zu reduzieren.

Anschließend ging Philip Ganthaler, Bezirksobmann der Hoteliers- und Gastwirtejugend (HGJ), auf die Aktivitäten und Tätigkeiten der HGJ im Bezirk Meran/Vinschgau ein.

Flughafenkonzept

Otmar Michaeler, Präsident des Airport Bozen Dolomiten (ABD), stellte das neue Flughafenkonzept für die Entwicklung eines effizienten Regionalflughafens im Interesse der Allgemeinheit vor. „Das Konzept ist klar auf die Verlängerung der Start- und Landebahn ausgerichtet“, erklärte Michaeler. Dies sei die Voraus-

setzung für einen gut funktionierenden Flughafen, von dem aus auch größere Flugzeuge starten und landen können, betonte er. „Der Flughafen ist ein Muss, wenn der Tourismus in Südtirol auch in Zukunft konkurrenzfähig bleiben möchte“, zeigte sich Michaeler überzeugt.

Martin Außerdorfer, Direktor der BBT-Beobachtungsstelle in Mals, erläuterte das Fortschreiten der Arbeiten am Basistunnel. Dabei hob er hervor, dass die Schienenachse München–Verona strategisch wichtig für Südtirol sei.

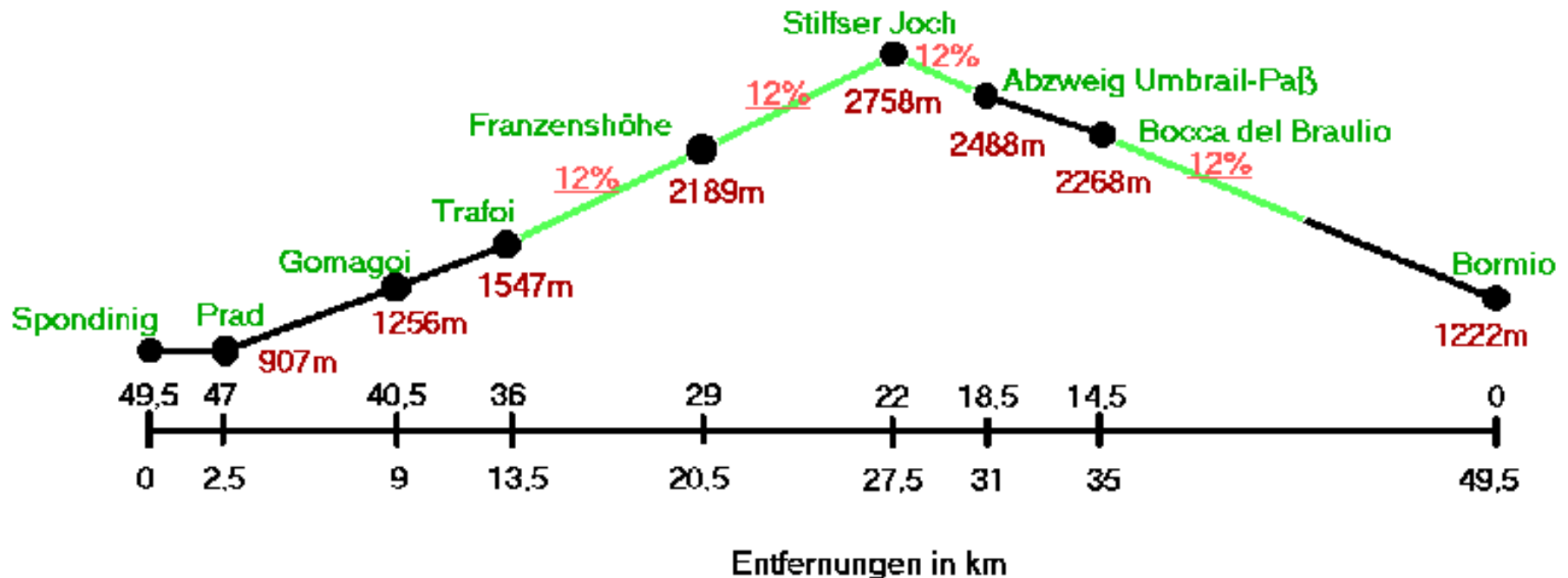
In Bezug auf die Elektrifizierung der Vinschger Bahn erklärte er, dass diese Maßnahme die Fortführung einer Erfolgsgeschichte sei, die mit der Wiederbelebung der Bahn im Jahr 2005 ihren Lauf genommen und sich auch touristisch als voller Erfolg erwiesen habe.

Abschließend gab es eine Diskussionsrunde mit HGV-Direktor Thomas Gruber, HGV-Bezirksobmann Hansi Pichler und Martin Außerdorfer, moderiert von Maria Pichler, Mitglied der HGJ-Landesleitung.

© Alle Rechte vorbehalten

Stilfserjoch-Linie Vinschgau – Val Müstair – Bormio – Tirano

Das Südtirol und das Veltlin sind durch hohe Berge getrennt. Die «kürzeste» Verbindung besteht in den Sommermonaten (**5 Monate**) via das Stilfserjoch – Prad (907 m.ü.M.) – Passhöhe Stilferjoch (2'758 m.ü.M.) – Bormio (1'222 m.ü.M.):



Machbarkeitsstudie für Untertunnelung des Stilfserjochs

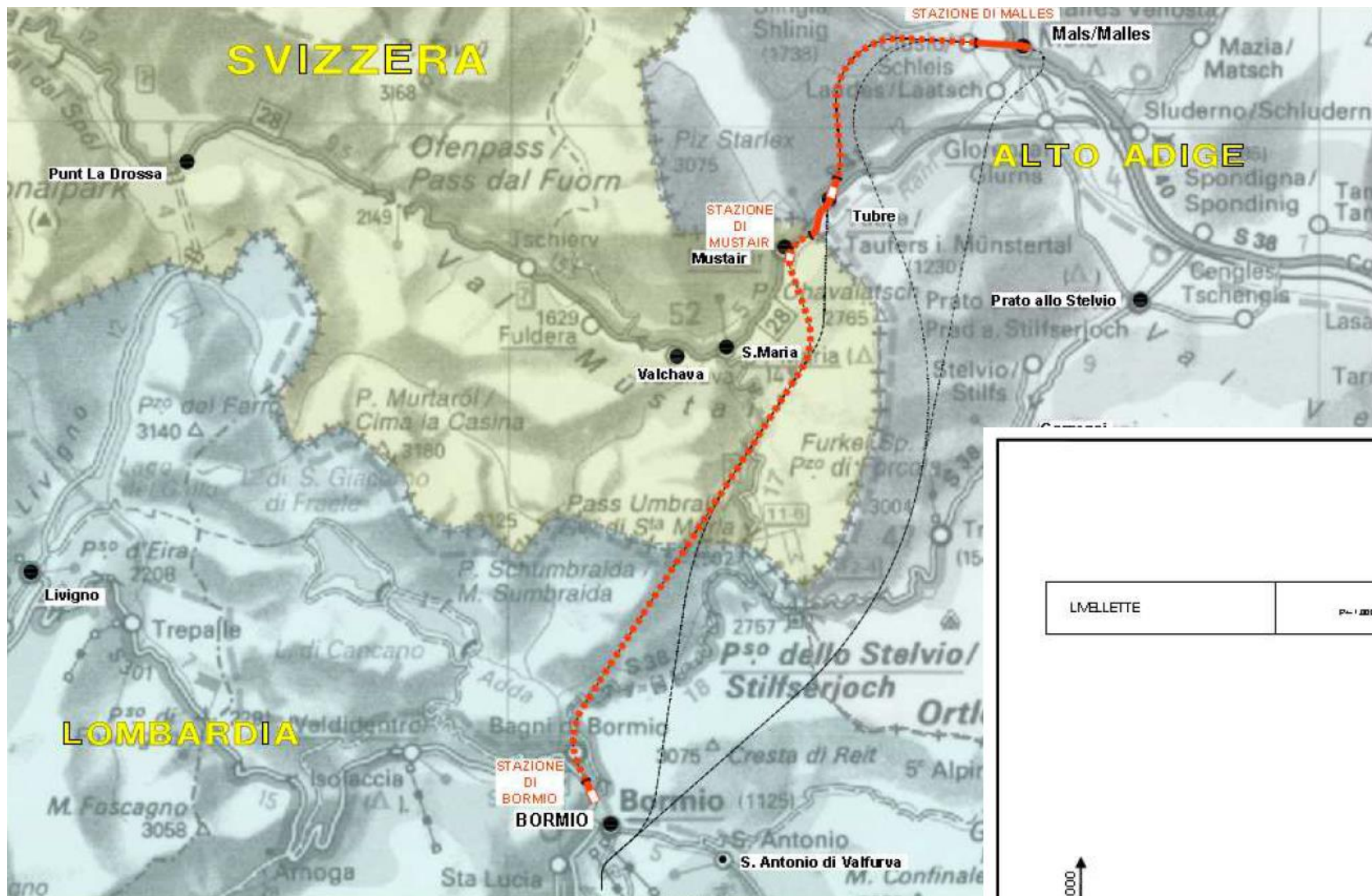
27. Juli 2015: Einvernahmeprotokoll:

Region Lombardei und Autonome Provinz Bozen vereinbaren die Ausarbeitung einer Machbarkeitsstudie für eine (Bahn-) Verbindung Vinschgau (Mals) – Veltlin (Bormio).

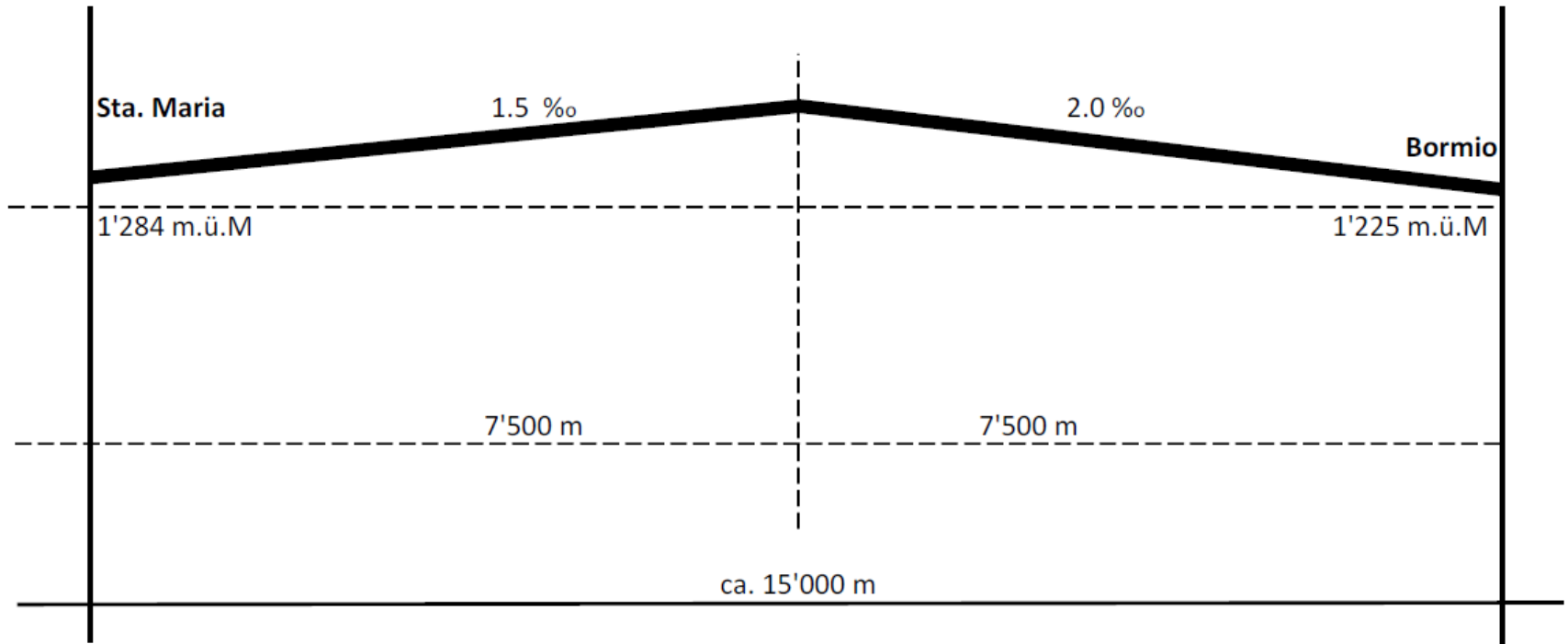


27. Juli 2016 auf dem Stilfserjoch

14. September 2017: «Studio di Prefattibilità, Collegamento permanente tra la Val Venosta e l'Alta Valtellina mediante troforo dello Stelvio» durch **Ingenieur-Büro «Infrastrutture Lombarde»** liegt vor. **Resultate:**



Bahnlinie Val Müstair (Sta. Maria) – Bormio

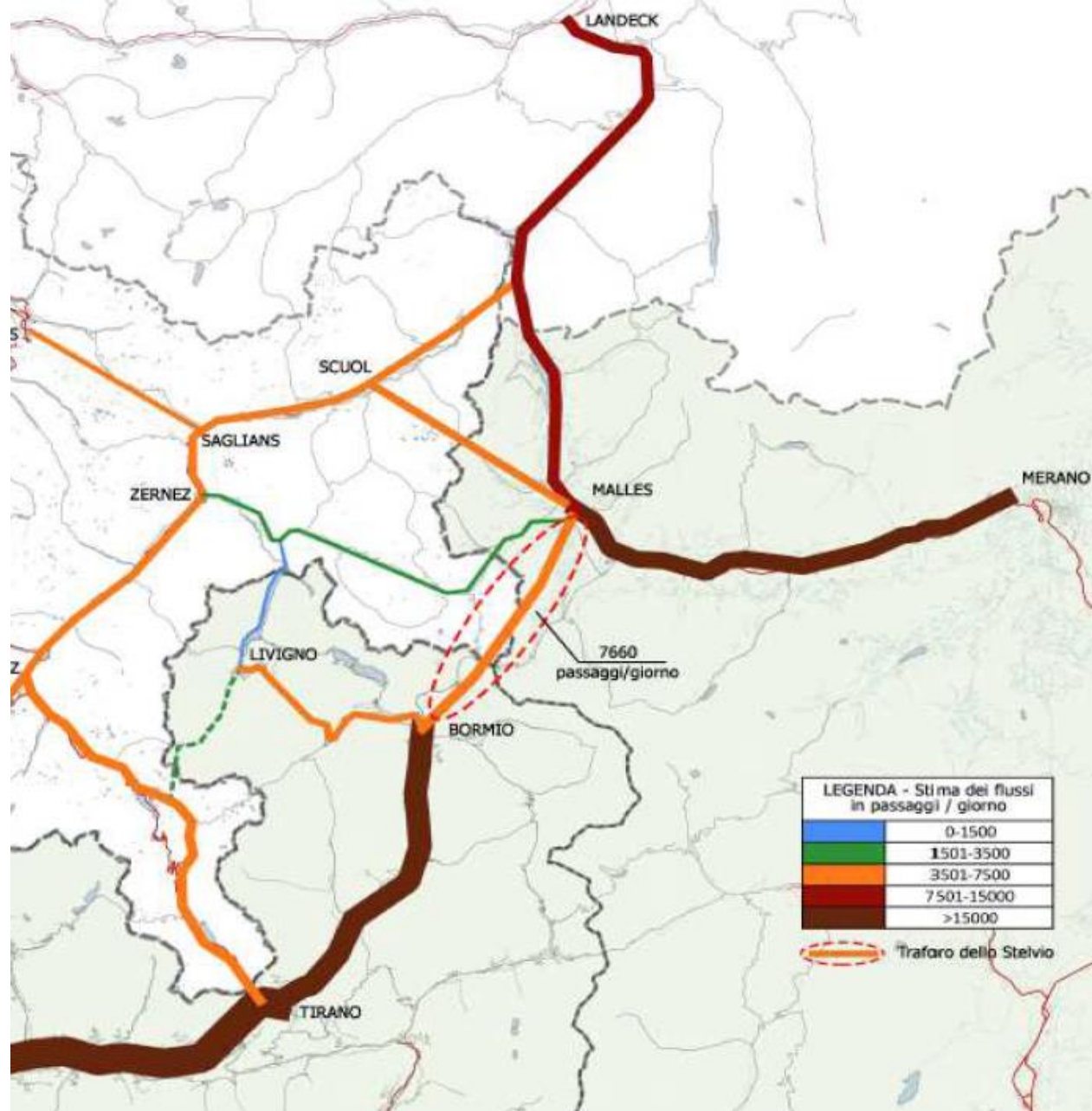


Längenprofil

Verkehrs-Prognosen

Gutachter rechnen mit täglich zwischen **ca. 3'500 und 7'500 Personen** Vinschgau – Veltlin.

Inbegriffen ist Verlagerung der Gäste vom Val Müstair nach Livigno (Entlastung Ofenpasstrasse).



Nein zu Straßentunnel

BOZEN/STILFS - Der Landtag hat am 5. Februar einen Beschlussantrag der Grünen zum Stilfser Joch-Tunnelprojekt einhellig angenommen. Der Landtag sprach sich klar gegen jede Form von Tunnel mit Shuttlezügen aus, die der Beförderung von Autos und Lastwagen dienen sollen. Die Region Lombardei pochte laut einer Aussendung der Grünen seit Jahren auf den Bau eines Tunnels unter dem Stilfser Joch. Die Wirtschaftslobbys der Lombardei und die lombardische Lega-Regionalregierung selbst hätten einen Straßentunnel angestrebt, gegen den sich Südtirol stets gewehrt habe. Kürzlich hat ein

lombardisches Unternehmen für die Region Lombardei eine Meinungsumfrage im Obervinschgau durchgeführt. Dabei ging es um einen Eisenbahntunnel, der jedoch im Dienste des Straßenverkehrs stehen sollte. Die Grünen hatten den Landtag aufgefordert, sich klar gegen jegliche Variante auszusprechen, bei der Züge als Feigenblatt zur Förderung des Straßenverkehrs benutzt werden. Der Landtag genehmigte jenen beschließenden Teil des Antrages, der das Land dazu verpflichtet, „jegliche geplante Eisenbahnverbindung zwischen dem Obere Vinschgau und dem Veltlin, die den Transport von Pkws, Lkws,

Bussen und anderen Straßenfahrzeugen auf Zügen vorsieht, abzulehnen.“ Die SVP erinnert in einer Aussendung daran, dass sie sich stets vehement gegen einen Straßenverkehrstunnel zwischen dem Obere Vinschgau und der Alta Valtellina ausgesprochen habe. „Vor drei Jahren hat die Landesregierung mit einem entsprechenden Beschluss das ‚Nein‘ zum Straßentunnel bestätigt“, heißt es in der Aussendung. „Wenn es den Grünen jedoch besser geht, wenn wir unseren Beschluss noch einmal bekräftigen, dann kommen wir ihnen hier gerne entgegen“, so SVP-Fraktionsvorsitzender Gert Lanz. Eine mögliche Eisen-

bahnverbindung - über die derzeit viel diskutiert werde - sollte nur für Personenzüge und keinesfalls für Autozüge realisiert werden. Lanz: „Vorrangiges Ziel muss die Reduzierung des Straßenverkehrs im Großraum Obervinschgau-Reschen-Graubünden-Veltlin bleiben und unter dieser Zielsetzung werden jetzt mögliche bahngebundene Systeme im Rahmen eines nachhaltigen Gesamtmobilitätskonzeptes analysiert.“ Auch über die Verbindung Mals-Scoul werde derzeit gesprochen, die für Südtirol eine mögliche und realisierbare Variante wäre. **RED**

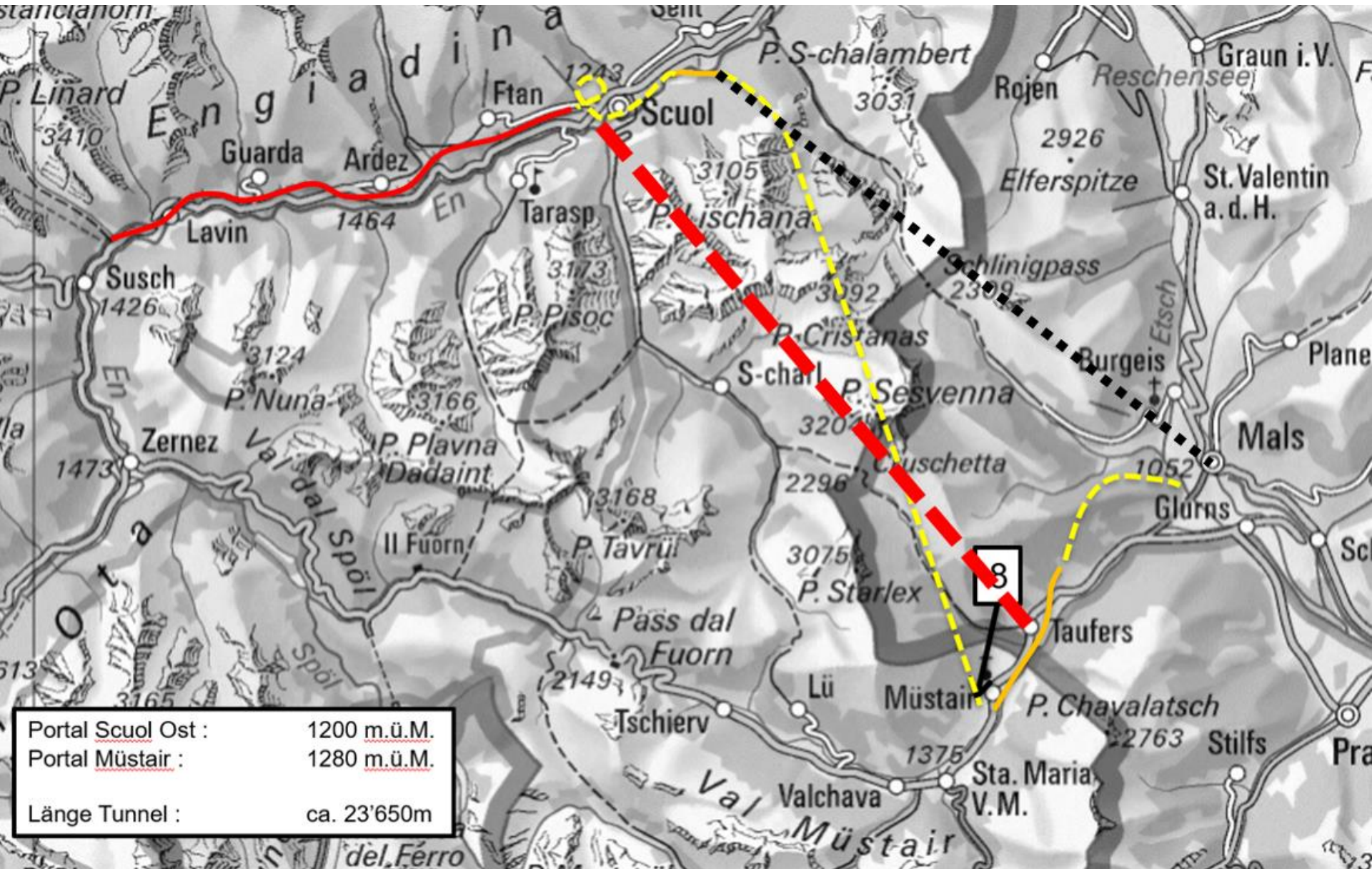
Approximative Kosten für Neubaustrecken:

Streckenabschnitt	Länge in km		Kosten in Euro/km			Totalkosten in EUR
	Offene Strecke	Tunnel	Offene Strecke	Tunnel einspurig	Tunnel doppelspurig	
Schluderns – Sta. Maria (bei 26‰ max. Neigung)	10 km	6 km	15-20 Mio.	35-40 Mio.		150-200 Mio. 210-240 Mio.
Sta. Maria – Bormio Tunnel		15 km		35-40	50 Mio.	525-600 Mio. 750 Mio.
Schluderns – Bormio (31 km) Variante Haupttunnel doppelspurig	10 km	21 km				885-1'040 Mio.
	10 km	21 km				1'110-1'190 Mio

Strecke Schluderns/Glurns/Mals – Sta. Maria dient den beiden Bahnstrecken Val Müstair – Scuol und Sta. Maria – Bormio (Doppelnutzung)

Positionierung des Val Müstair

Unterengadin (Scuol) – Val Müstair – Mals





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 5

**Variantenvergleich «Fertigstellung Reschen-
bahn» gegenüber «Tunnelverbindung Unteren-
gadin (Scuol) – Val Müstair – Obervinschgau»**

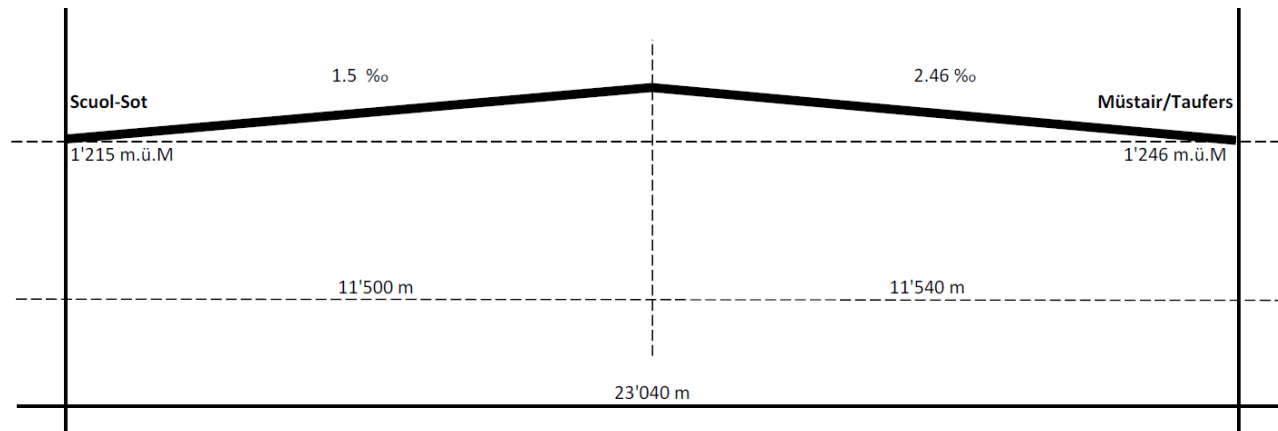
20. Dezember 2017



Quelle: Bericht 2017

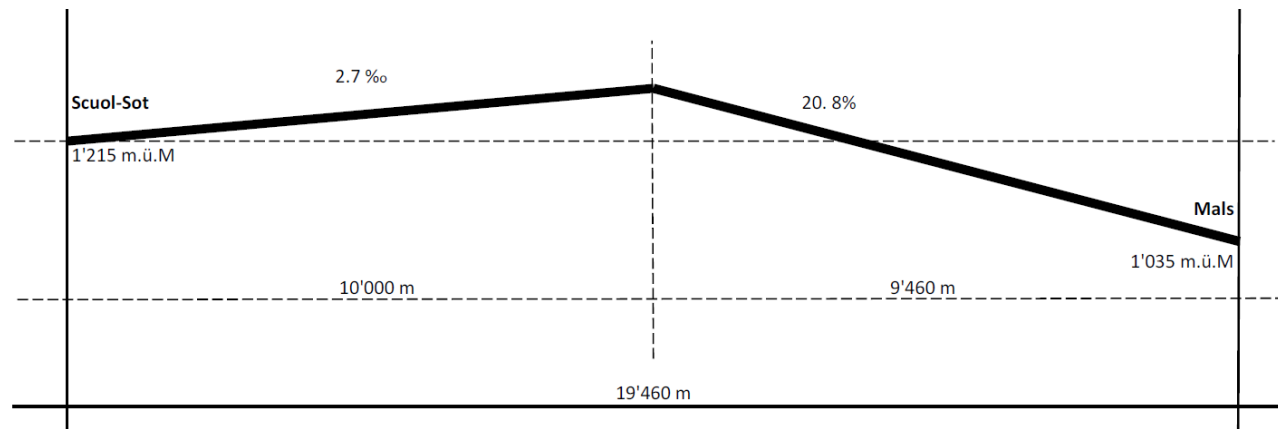
Engadin - Vinschgau-Bahn (EVB)

Tunnel Scuol - Müstair/Taufers (via Val Müstair); Längenprofil



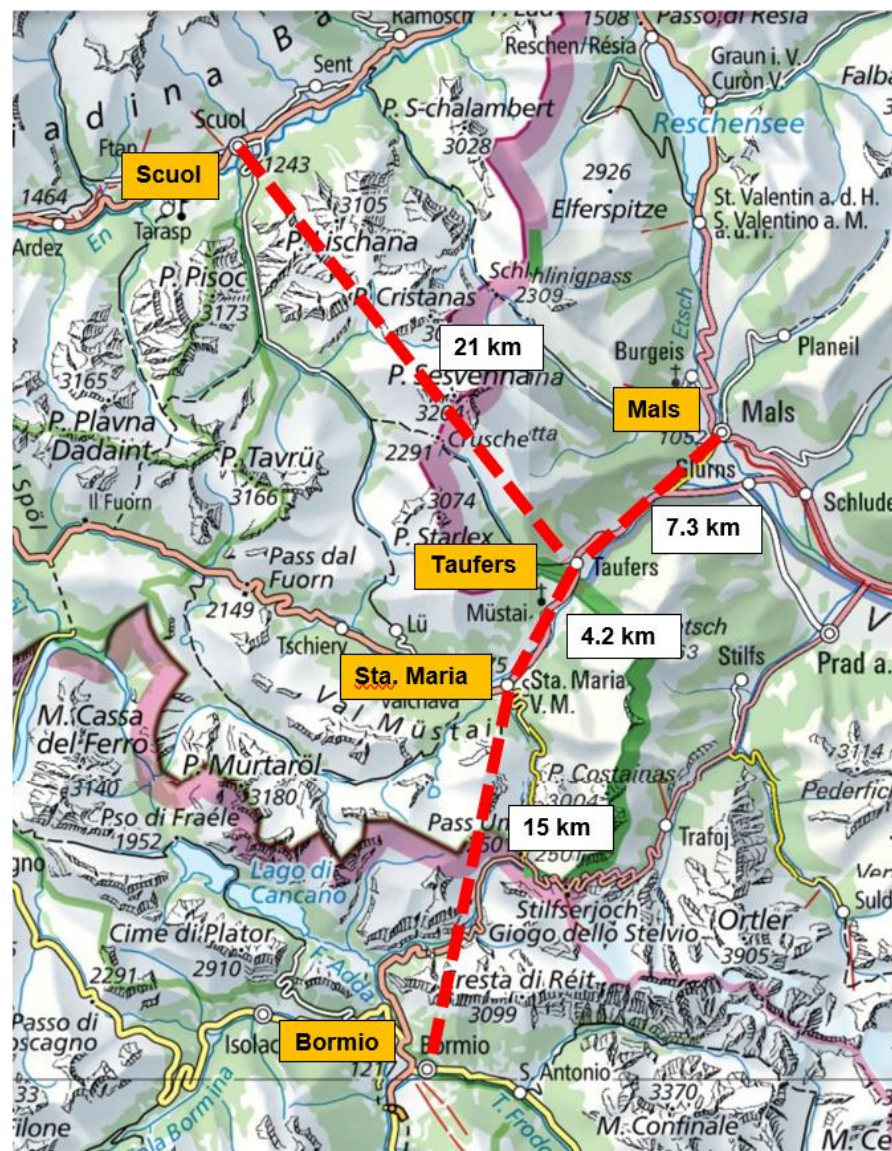
Engadin - Vinschgau-Bahn (EVB)

Tunnel Scuol - Mals (Direttissima); Längenprofil



Alpenkreuz «Terra Raetica»

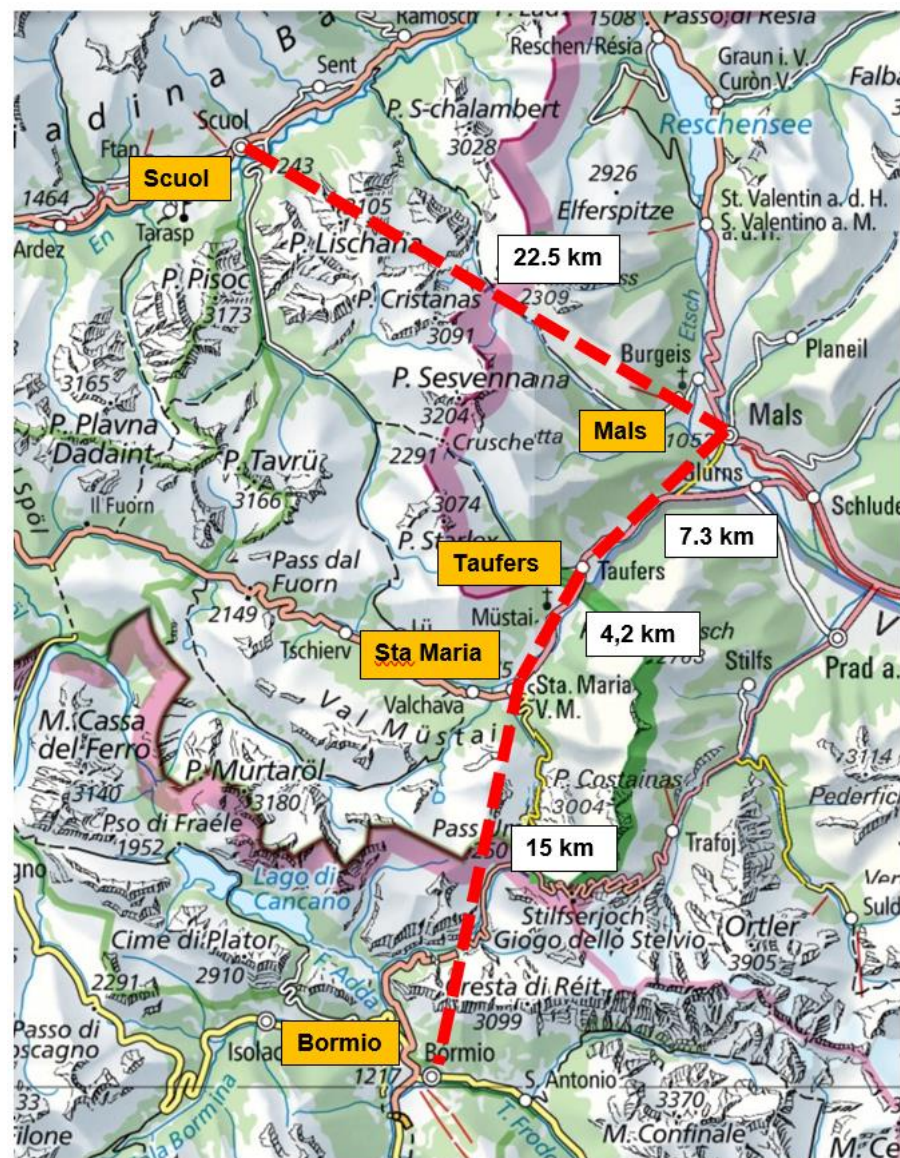
Linien-Variante Scuol – Taufers – Mals/Bormio



05.02.2020

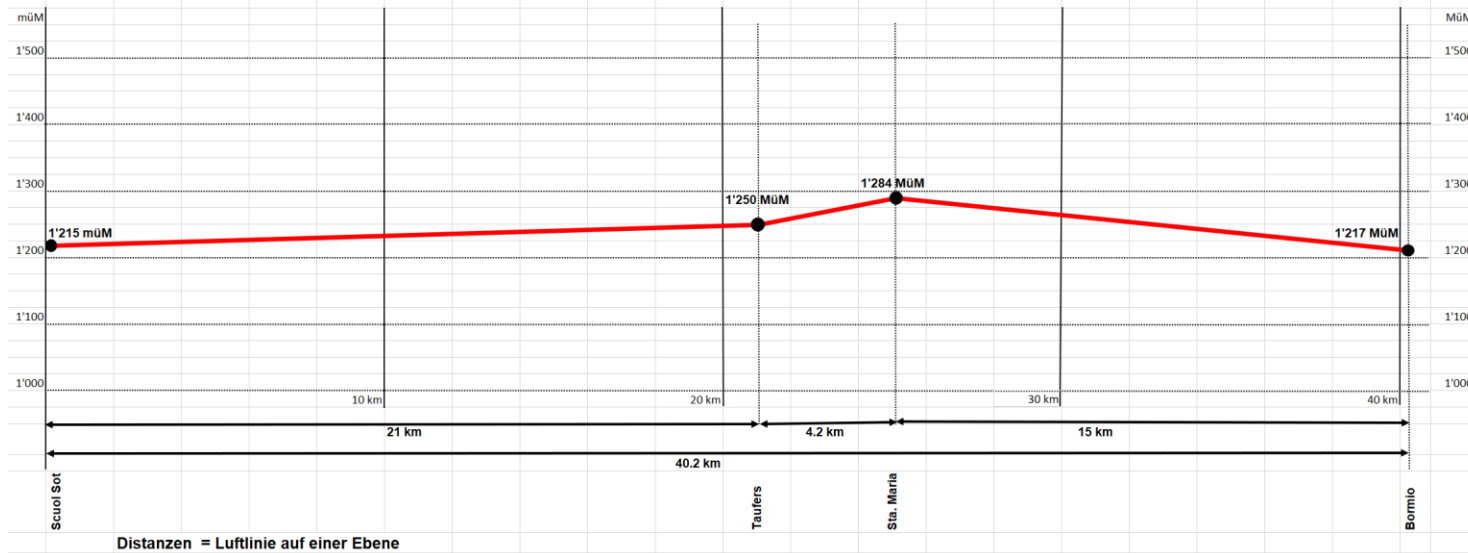
Alpenkreuz «Terra Raetica»,

Linien-Variante Scuol – Mals – Bormio

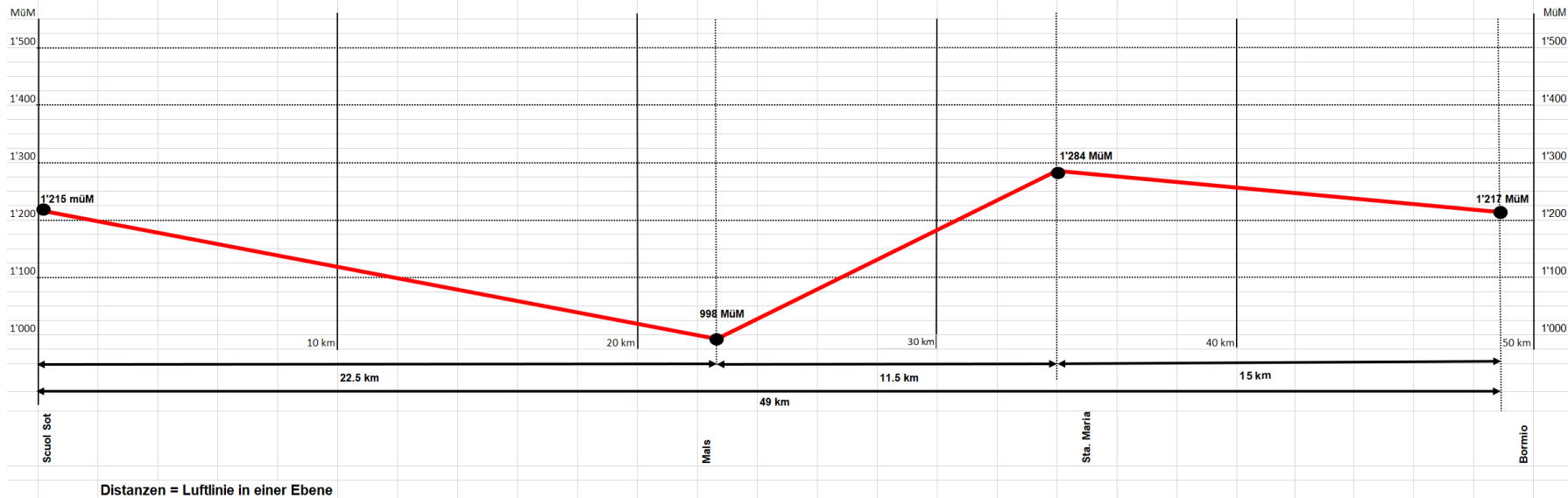


05.02.2020

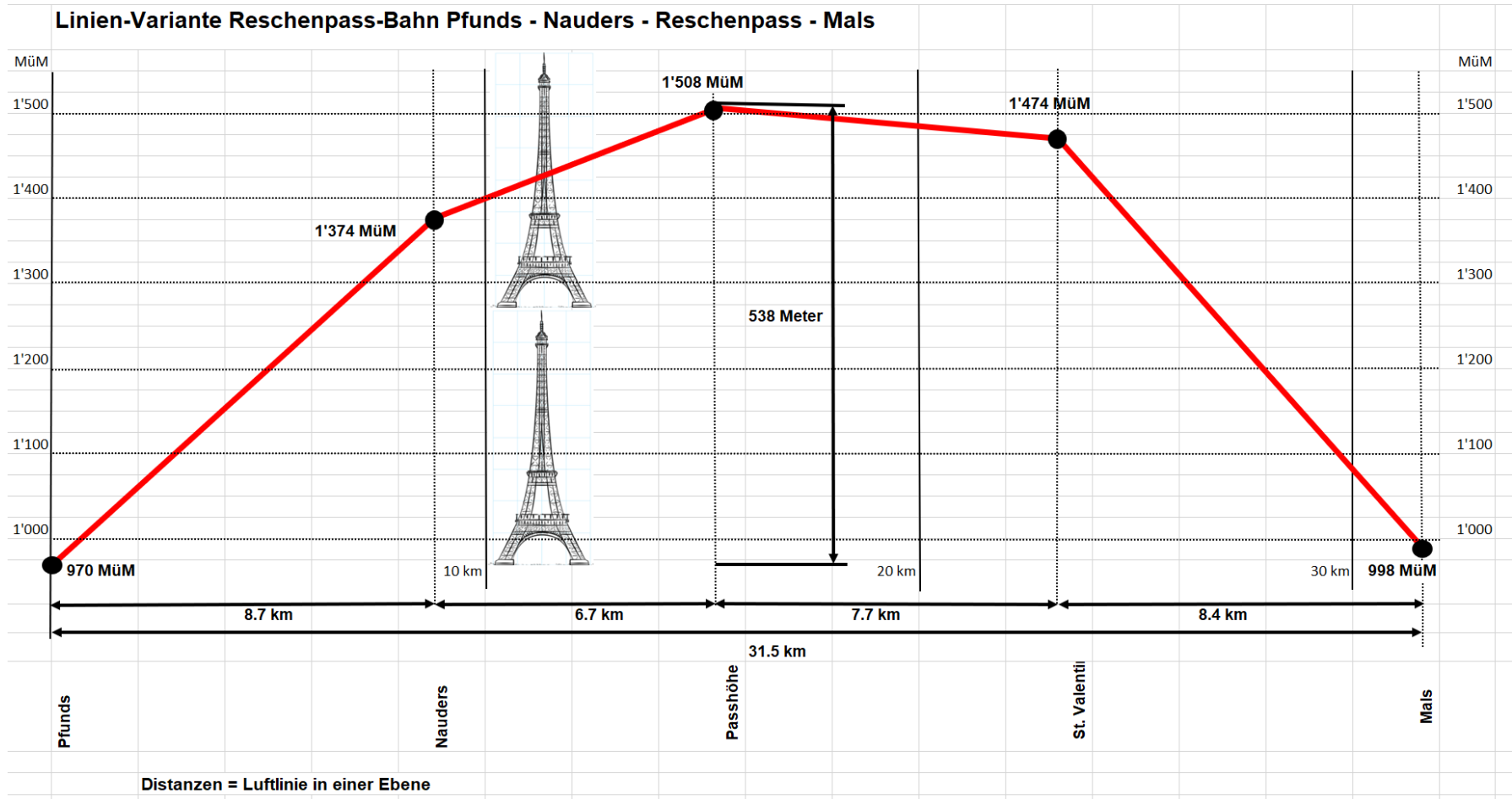
Linien-Variante Scuol - Taufers - Sta. Maria - Bormio

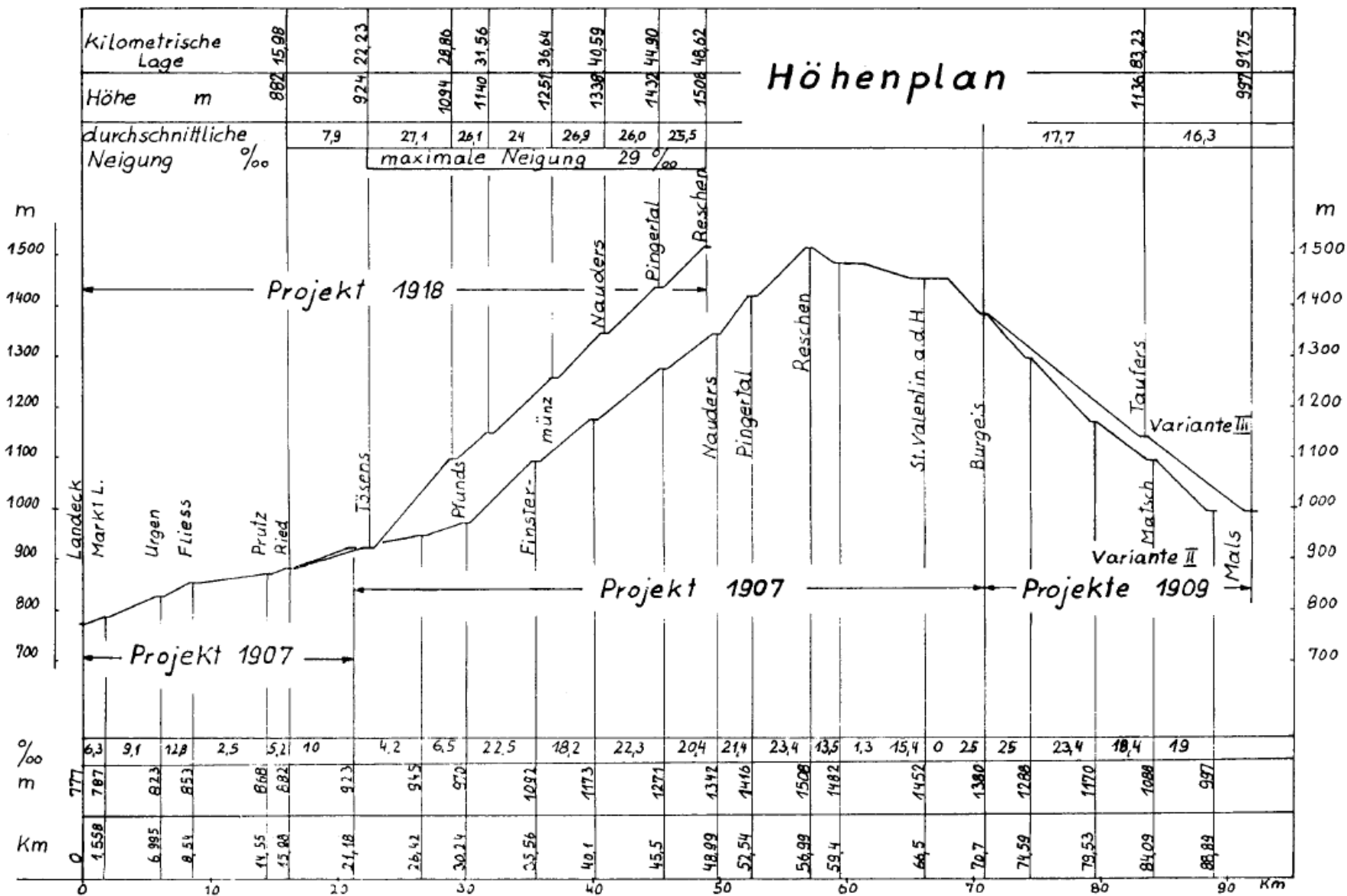


Linien-Variante Scuol - Mals - Sta. Maria - Bormio



Thema: Fertigstellung der Reschenbahn



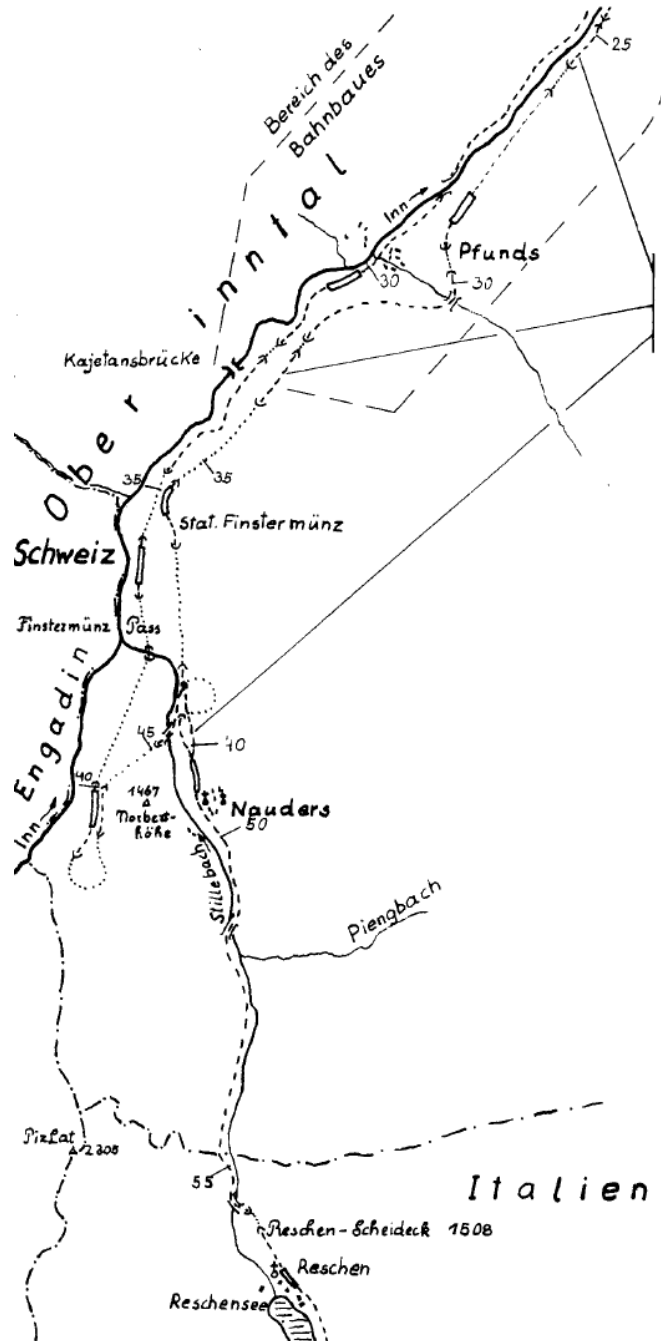
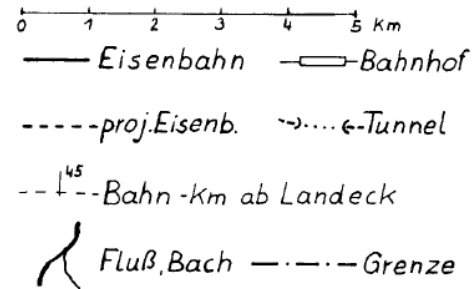


Projekt 1907

km 25 bis km 58

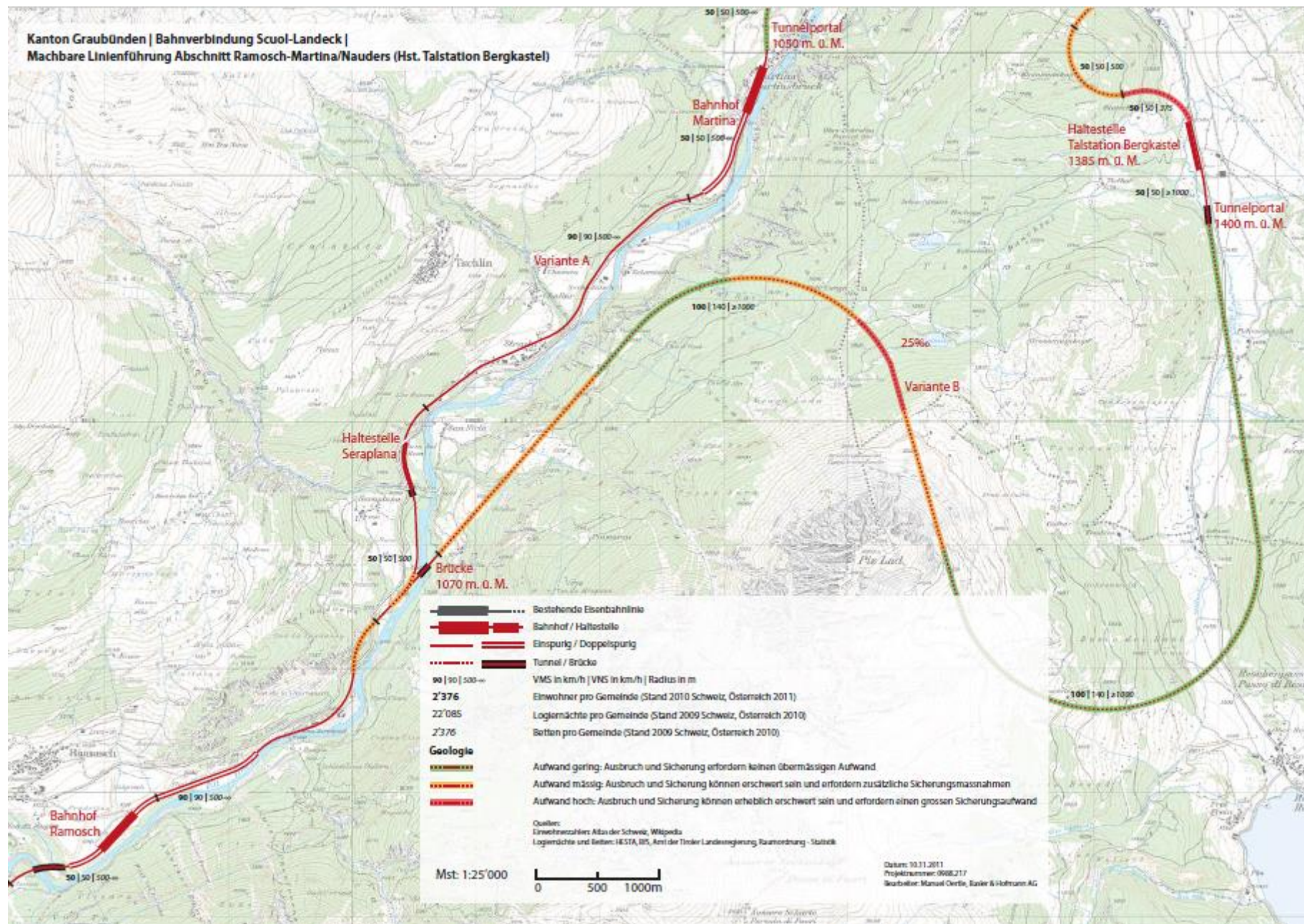
mit Projektvariante 1918,
ca 9 km kürzer als Projekt 1907

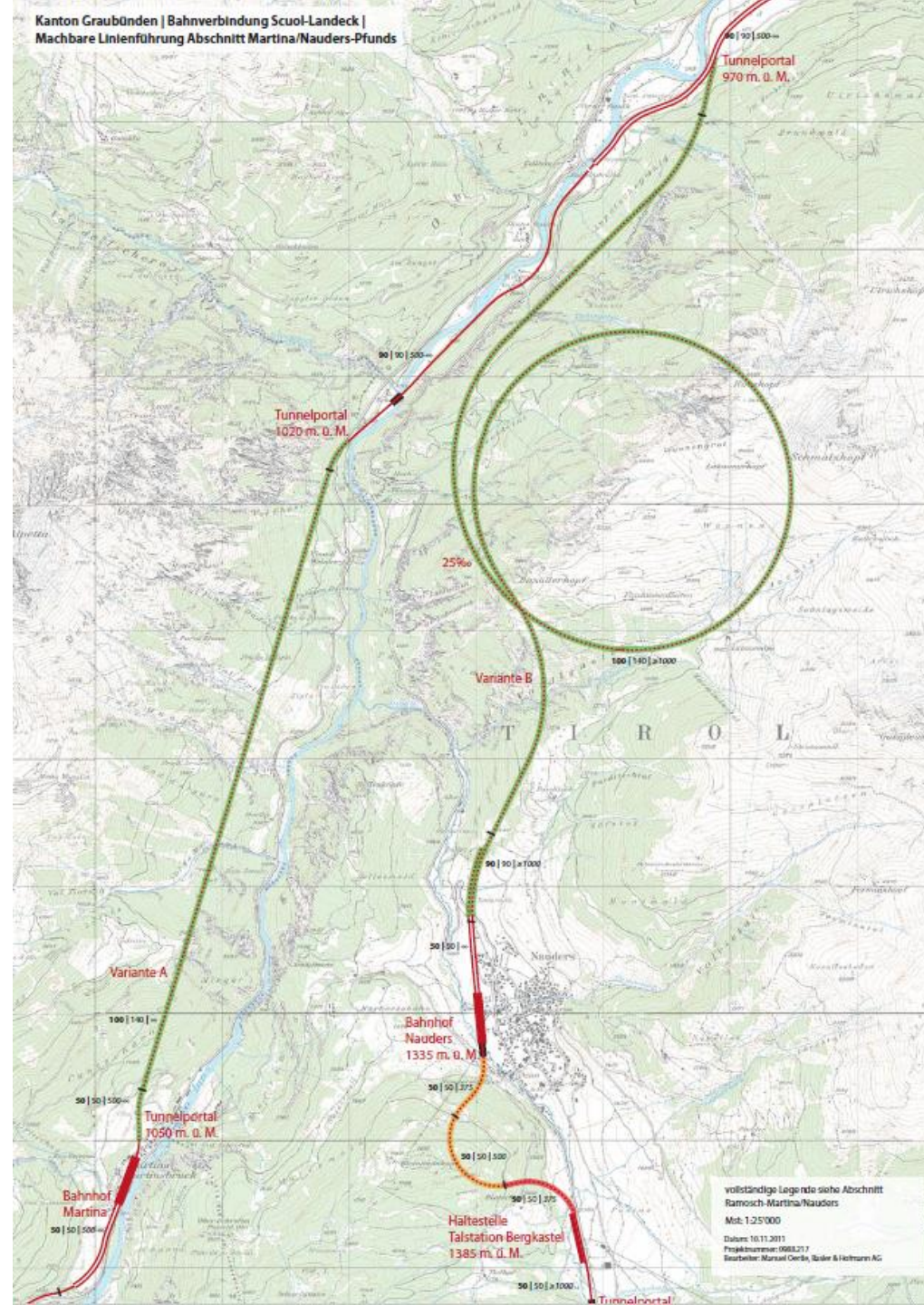
K.u.k. Eisenbahnbauverwaltung
Eisenbahn Landeck - Mals
Landeck, Mai 1918



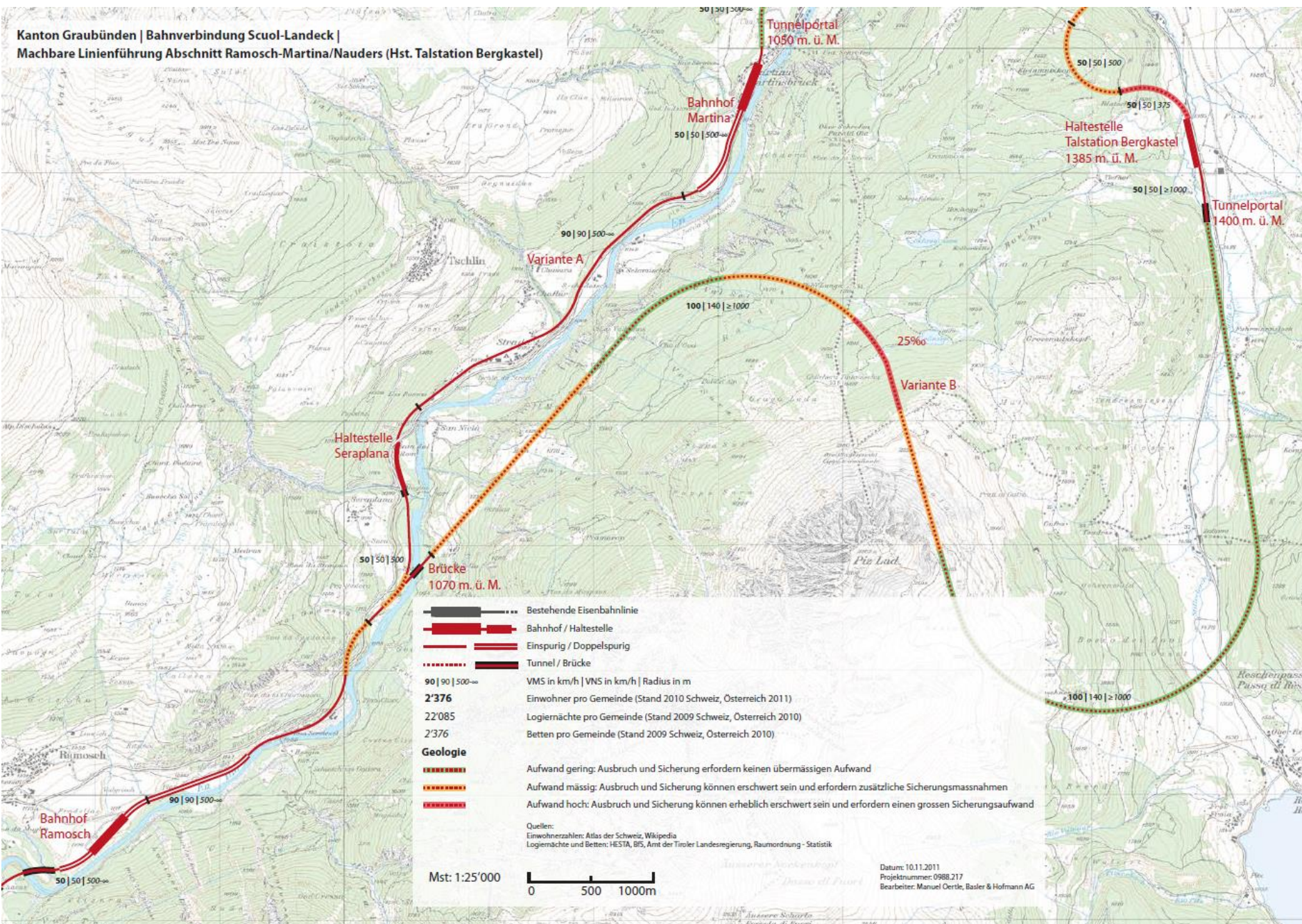
Italien seit 1919

Kanton Graubünden | Bahnverbindung Scuol-Landeck |
Machbare Linienführung Abschnitt Ramosch-Martina/Nauders (Hst. Talstation Bergkastel)

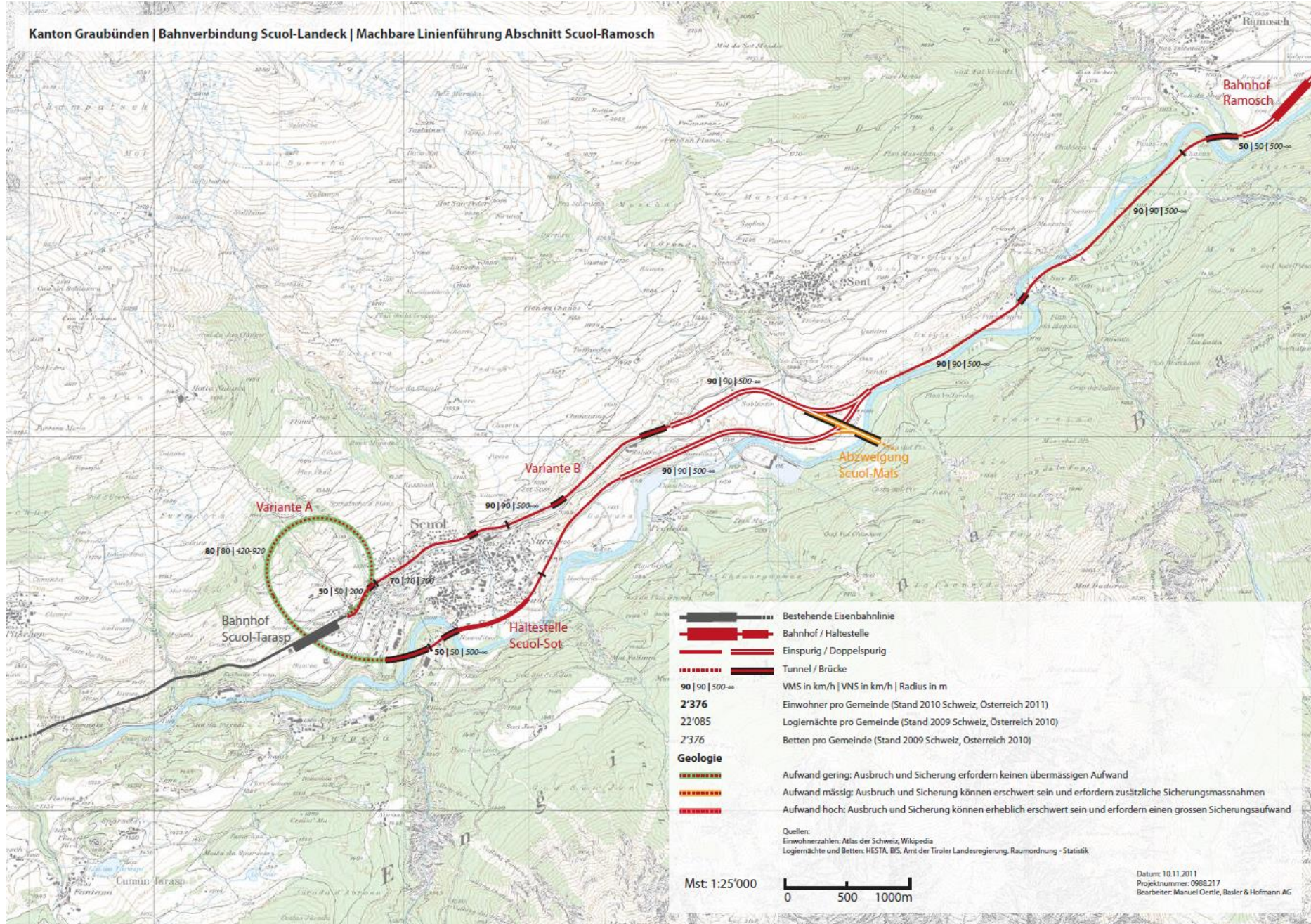




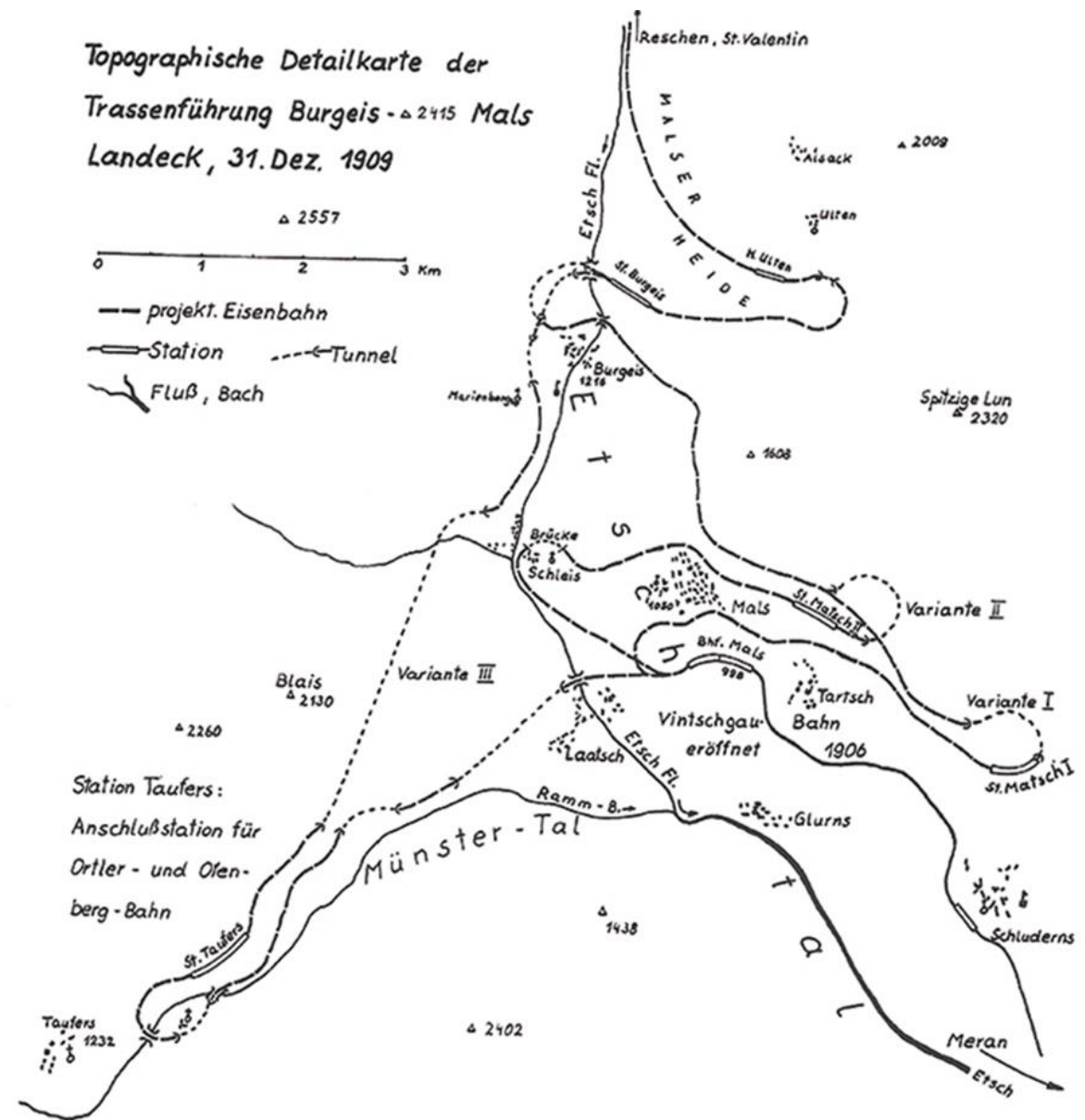
Kanton Graubünden | Bahnverbindung Scuol-Landeck |
Machbare Linienführung Abschnitt Ramosch-Martina/Nauders (Hst. Talstation Bergkastel)



Kanton Graubünden | Bahnverbindung Scuol-Landeck | Machbare Linienführung Abschnitt Scuol-Ramosch



Projekte 1909



Quelle: Joachim Rothkegel: „Die Reschenscheideckbahn und ihre geplanten Anschlußprojekte nach Norden und Süden“. Rösler + Zimmer Verlag, Augsburg 1976

Synergien nutzen: Bahn-Tunnel und Hochspannungsleitungen



Lawine zerstörte einen Strommasten

Föhnsturm verursachte zahlreiche Versorgungsunterbrechungen in Tirol

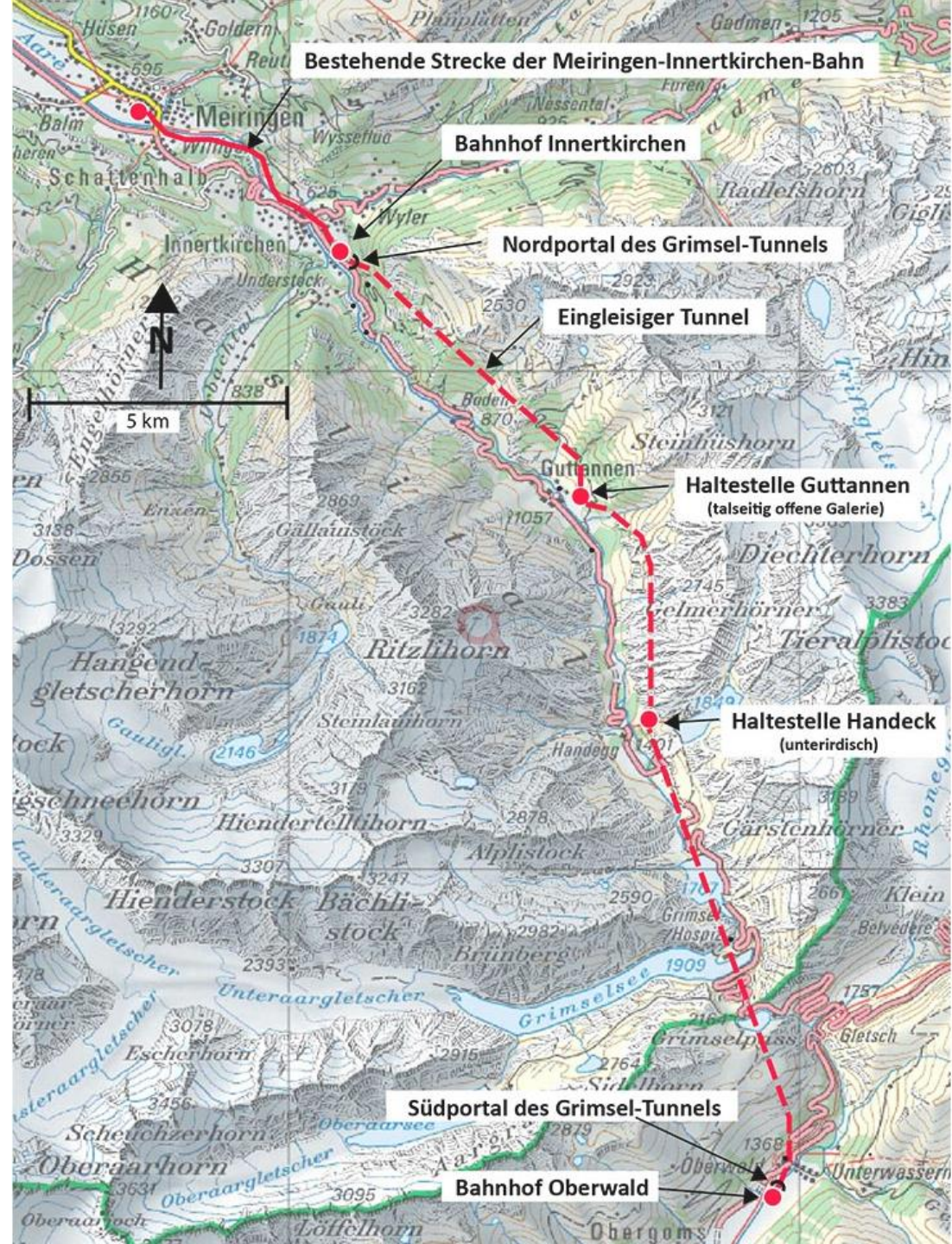
Der Föhnsturm vom, **17. September 2017** führte neben zahlreichen Straßensperren und Unterbrechungen im Bahnverkehr wegen unzähliger umgestürzter Bäume zu Versorgungsunterbrechungen im Mittel- und Hoch-spannungsnetz Tirols.



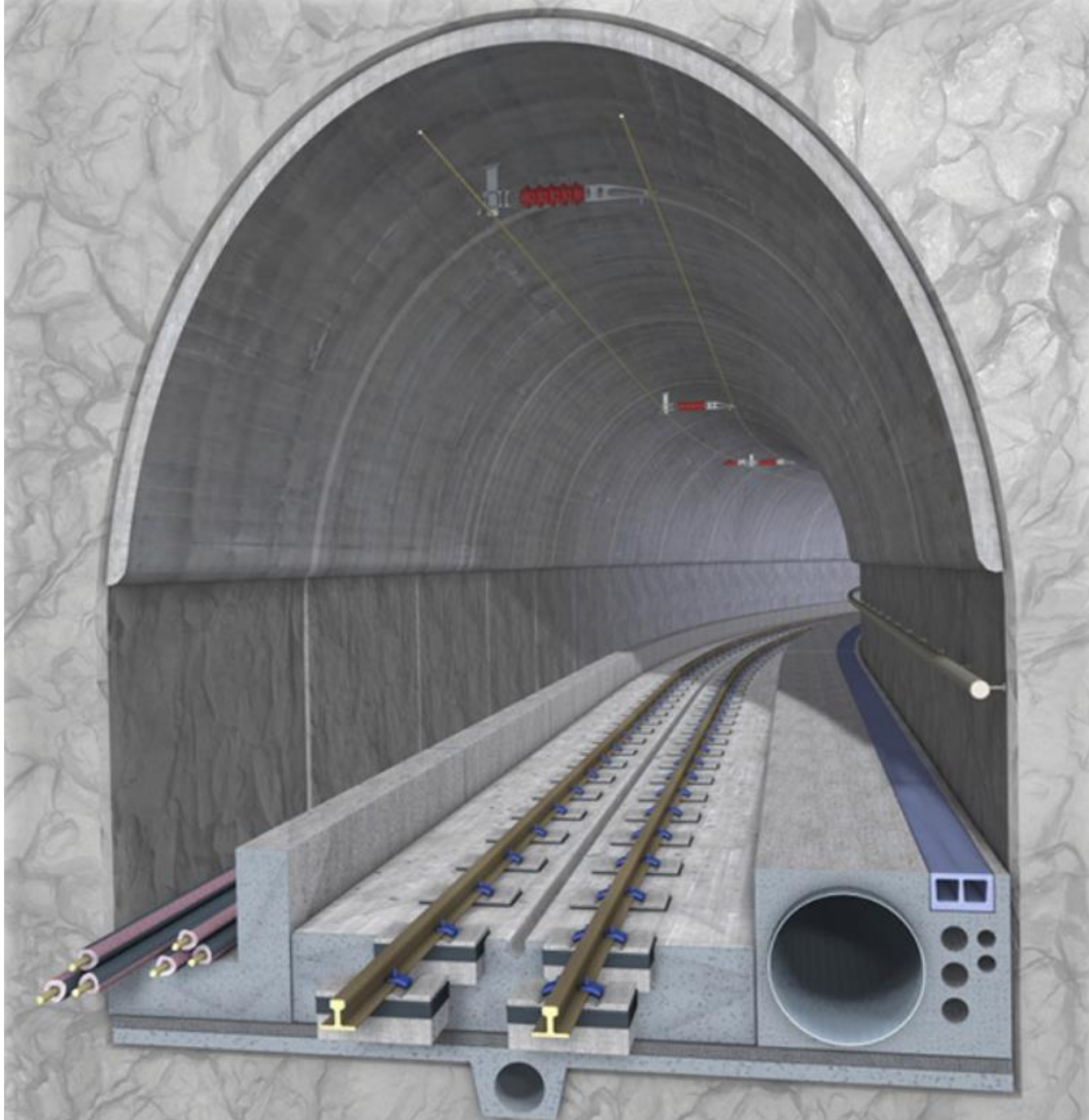
Beispiel Grimsel-Tunnel (Projekt, Schweiz)

Die projektierte Bahnstrecke durch das Grimsel-Massiv verbindet Meiringen (BE) mit Oberwald (VS).

Ein intelligentes Projekt für
Bahn und Strom



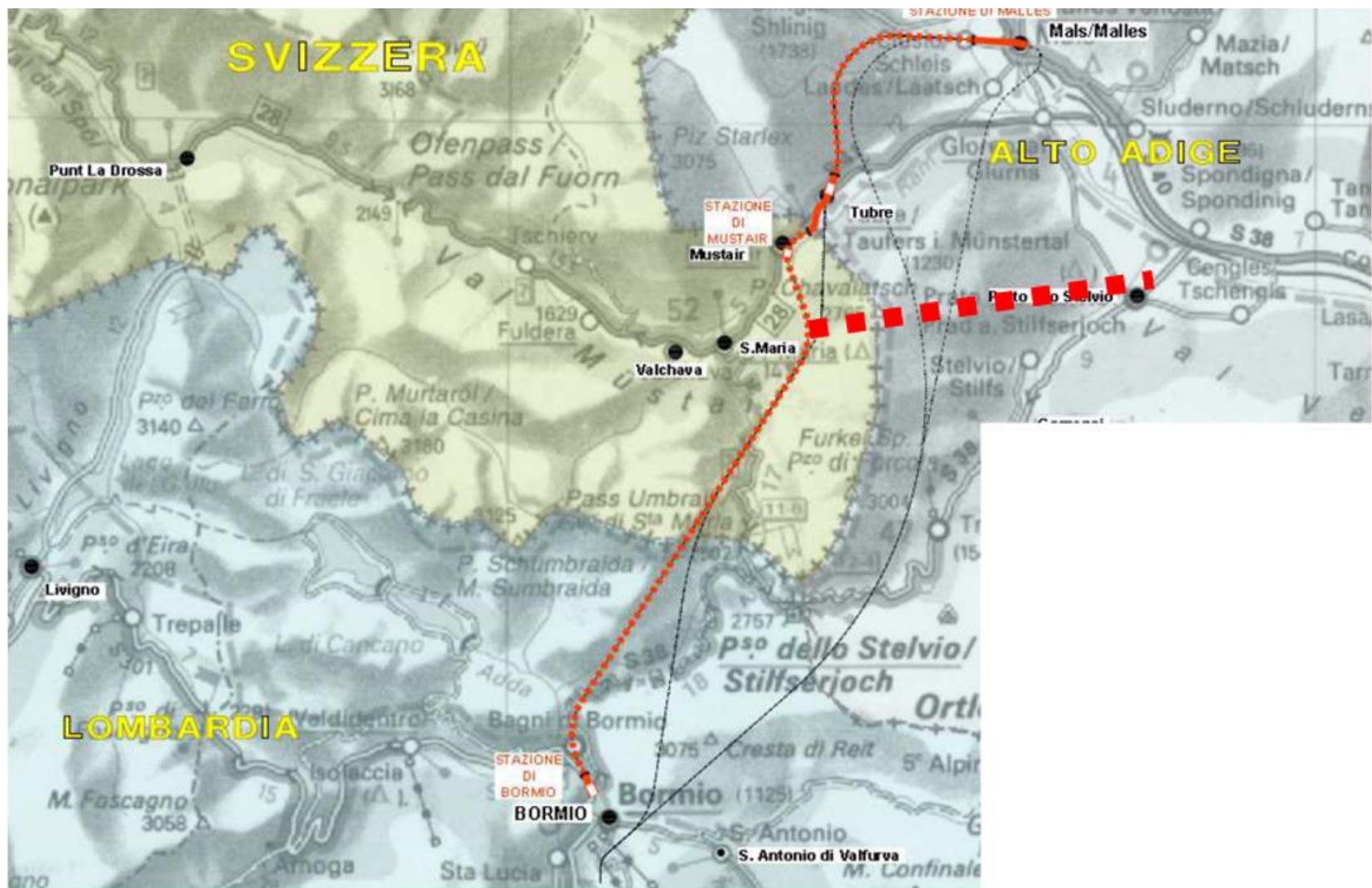
**Einer der
möglichen
Tunnel-
Querschnitte mit
Kabeltrassen**



Beispiel: Stilfserjoch-Pass

Heute führt eine **Hochspannungsleitung über den Reschenpass** und über das **Stilfserjoch ins Veltlin**.

Da Ausbau der Leitung bevorsteht (Erhöhung der Leistungsfähigkeit) besteht Möglichkeit, eine Kombination zwischen Leitung und Bahntunnel zu suchen (Verteilung der Kosten zwischen Stromwirtschaft und Bahnunternehmen).



Legende:



Hochspannungs-Zuleitungs-Stollen vom Unterwerk Prad zum Stilfserjoch-Bahntunnel

Zu den Finanzen

Konkretes Angebot von Südtirol für Bahnlinie Scuol – Mals:

75 Prozent Südtirol (ST 25%, EU 50%)	(750 Mio. Euro)
25 Prozent Schweiz	(250 Mio. Euro/Franken)

Quelle: **Engadiner Post** , 24. Oktober 2019

Region Veneto verbinden. Spätestens seit sich **der Südtiroler Landeshauptmann Arno Kompatscher** gegenüber der «NZZ» dahingehend geäußert hat-

te, dass die EU allenfalls bereit wäre, sich an der Finanzierung der Bahninfrastruktur mit 75 Prozent zu beteiligen, ist das Thema wieder aktuell. «Eine solche Mitfinanzierung durch die EU wäre natürlich enorm und würde die Rahmenbedingungen wesentlich verändern», sagte der zuständige Regierungsrat Mario Cavigelli in der Fragestunde des Grossen Rates vom Dienstag. Dort verlangte der Oberengadiner

plus evtl. Beiträge aus Stromleitungs-Kassen

Grenzgemeinden-Fonds kaum genutzt

TREFFEN: 550 Millionen Euro stehen bereit, nur 10 Prozent ausgeschöpft – Fonds-Kommission tagt in Bozen

BOZEN (LPA). Unter dem Vorsitz des Regionenministeriums und im Beisein der Landeshauptleute Arno Kompatscher und Ugo Rossi hat die Grenzgemeinden-Fonds-Kommission gestern im Landhaus in Bozen getagt.

550 Millionen Euro haben Südtirol und das Trentino seit Einführung des Grenzgemeinden-Fonds im Jahr 2010 zu gleichen Teilen bereitgestellt. Damit sollten Gebietskörperschaften, die im Grenzgebiet zu Südtirol und Trentino liegen, unterstützt werden. „Der Fonds wurde eingerichtet, um über Südtirol und das Trentino hinaus, also in den angrenzenden Gebieten in Venetien und in der Lombardei, eine harmonische Entwicklung zu ermöglichen“, betonten die beiden Landeshauptleute Kompatscher und Rossi. Die Sitzung der Paritätischen Kommission fand unter dem Vorsitz des Vertreters des Regionenministeriums, Roger De Menech, statt. „Bisher wurden mit 45 Millionen Euro erst knapp 10 Prozent der zur Verfügung stehenden Geldmittel genutzt“, stellen die Landeshauptleute fest.



Bei der Sitzung der Paritätischen Kommission waren anwesend (von links): der Trentiner Landeshauptmann Ugo Rossi, Sergio Bettotti von der Abteilung Kultur im Trentino, Roger De Menech, Vertreter des Regionenministeriums und Landeshauptmann Arno Kompatscher.

LPA

tischen Kommission fand unter dem Vorsitz des Vertreters des Regionenministeriums, Roger De Menech, statt. „Bisher wurden mit 45 Millionen Euro erst knapp 10 Prozent der zur Verfügung stehenden Geldmittel genutzt“, stellen die Landeshauptleute fest.

Die Kommission sprach sich dafür aus, dass neben Projekten der 48 angrenzenden Gemeinden vor allem strategisch erachtete grenzüberschreitende Projekte Gewicht erhalten sollen. „So können Projekte, die im Zusammenhang mit dem Nationalpark Stilfser

Joch oder im Unesco-Welterbe-Gebiet Dolomiten im Zusammenhang stehen, finanziert werden“, so Kompatscher. In den ersten 6 Jahren wurden 372 Projekte abgewickelt – 117 davon in der Lombardei und 255 im Venetien. Dazu gehören unter anderem eine Vorstudie für die Errichtung eines Tunnels am Stilfser Joch, die Vervollständigung des Projekts zur Skiverbindung „Comelico-Hochpustertal“ (siehe Bericht S. 31), die Unterstützung beim Zugang zum Breitbandanschluss in den Grenzgebieten zwischen dem Trentino und Südtirol, ein Marketingplan für die Dolomiten sowie die Verwirklichung der Seilbahnverbindung zwischen Cortina und Cinque Torri. Die Geldmittel werden nach festgelegten Prozentsätzen und Kriterien verteilt.

© Alle Rechte vorbehalten

Connecting Europe Facility-Fonds (CEF)

Der „**Connecting Europe Facility**“-Fonds (CEF) ist das Infrastruktur-Förder-Programm der Europäischen Union. Er finanziert grenzüberschreitende Infrastruktur-Projekte, um den Binnenmarkt zu stärken und Wachstum und Beschäftigung zu fördern.

Beispiele:

16. Juli 2015: Das Europäische Parlament bestätigt die Finanzierung in der Höhe von 1,18 Mrd. Euro für den Brenner Basistunnel aus dem Infrastruktur-Investitionsplan „**Connecting Europe Facility**“-Fonds CEF

20. Februar 2020 (Quelle: Lok-Report):

Finnland: EU-Finanzhilfe für mehrere Verkehrsprojekte beantragt

Der Staat Finnland und nichtstaatliche Organisationen beantragen bei der Europäischen Kommission im Rahmen der **Connecting Europe Facility (CEF)** finanzielle Unterstützung für sechs Verkehrsprojekte:

- Modernisierung der Eisenbahnverbindung Kouvola – Kotka – Hamina.
- Entwicklung des Eisenbahnverkehrs auf dem Eisenbahnabschnitt Oulu – Laurila – Tornio – Haparanda.

Fazite:

Die Gelder sind vorhanden. Sie müssen jetzt abgerufen werden, sowohl für die Planung als auch für die Ausführung.

Die Projekte für die Ausführung müssen bei den zuständigen Stellen angemeldet werden
(Schweiz. Eidgenossenschaft, Bundesrepublik, Deutschland, Österreich, Italien)

Vorgehensvorschlag:

Definitive Ausarbeitung und Unterzeichnung einer Vereinbarung zwischen Bayern, Tirol, Südtirol, Graubünden, Lombardei zur schrittweisen Verwirklichung des «Alpenkreuzes Terra Raetica»

(Entwurf liegt seit mehr als 5 Jahren vor, niemand hat diesen entscheidenden Schritt aufgegriffen und weitergebracht!)

- Zusage der Cofinanzierung durch alle Unterzeichner
- Bildung einer Arbeitsgruppe aus den Unterzeichnern
- Schaffung einer «Kümmererstelle», d.h. verantwortliche Person(en)
- Aufstellung eines verbindlichen Zeitplanes
- Beizug von Planungsbüros

Grosse Projekte für die Zukunft entstehen aus guten Beziehungen

Lucia Buzetti

Präsidentin der Comunità Montana della Valchiavenna
presidente della Comunità montana della Valchiavenna

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Fragen?