

Zeitschrift: Cratschla : Informationen aus dem Schweizerischen Nationalpark
Herausgeber: Eidgenössische Nationalparkkommission
Band: - (2008)
Heft: 2

Artikel: Blicke ins Unterirdische : Bahnverbindung Unterengadin -
Obervinschgau: eine Zukunftsvision
Autor: Stopper, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-418788>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bahnverbindung Unterengadin – Obervinschgau: eine Zukunftsvision

Wird die Lücke zwischen der Vereinalinie im Unterengadin und der Bahn im Vinschgau (Vinschgerbahn) eines Tages geschlossen? Erste Überlegungen dazu liegen vor, denn von einer neuen Bahnverbindung zwischen Nord und Süd erhofft man sich eine Aufwertung des Rätischen Dreiecks (Unterengadin, Südtirol, Tirol) sowohl für den Tourismus als auch als Wohn- und Wirtschaftsregion.

Paul Stopper

Vereinalinie und Vinschgerbahn

Die Südtiroler Landesregierung hat mit kräftiger Unterstützung eines Teils der Bevölkerung die Wiederinbetriebnahme der 1991 stillgelegten, 60.4 km langen Bahnlinie Meran – Mals vorangetrieben. Am 5. Mai 2005 konnte die rundum erneuerte und modernisierte Strecke wieder in Betrieb genommen werden. Die Fahrzeuge stammen von der schweizerischen Firma Stadler und erfreuen sich einer ausgesprochenen Beliebtheit.

Noch bevor die Vinschgerbahn wieder in Betrieb genommen werden konnte, leisteten die Bündner mit dem Bau der Vereinalinie eine wichtige Vorarbeit. Im Vinschgau wurde das schweizerische Grossprojekt, das im November 1999 eröffnet wurde, immer als Vorbild für eine ausserordentlich positive Regionalförderung präsentiert. Viele Vinschgerinnen und Vinschger profitieren seither von der kürzeren Fahrzeit ins schweizerische Mittelland.

Die Eröffnung der Vinschgerbahn liess den Wunsch aufkommen, die ca. 22 km messende Bahnücke zwischen dem Unterengadin und dem Obervinschgau zu schliessen und so eine neue Nord-Süd-Bahnverbindung zu schaffen.

Gemeinsame Variantenstudie

Der Kanton Graubünden und die Autonome Provinz Bozen/Südtirol haben aus diesem Wunsch heraus in den Jahren 2005 bis 2006 im Rahmen eines INTERREG-III-A-Projektes die Möglichkeiten einer Bahnverbindung zwischen dem Unterengadin und dem Obervinschgau (Mals) untersucht. Es wurden fünf Linienvarianten geprüft (Abbildung 1). Die Ergebnisse sind in der INTERREG-III-A-Studie «Öffentlicher Verkehr im Dreiländereck (Rätisches Dreieck); Modul D: Bahnverbindung zwischen dem Unterengadin und dem Obervinschgau» veröffentlicht.

Die Abklärungen umfassten geologische Grobuntersuchungen, generelle Linienführungen, Tunnelbau, raumplanerische Aspekte, Umweltaspekte, Verkehrserhebungen (Ist-Zustand) und Nachfrageabschätzungen, mögliche Betriebsformen, Kostenschätzungen sowie eine verglei-

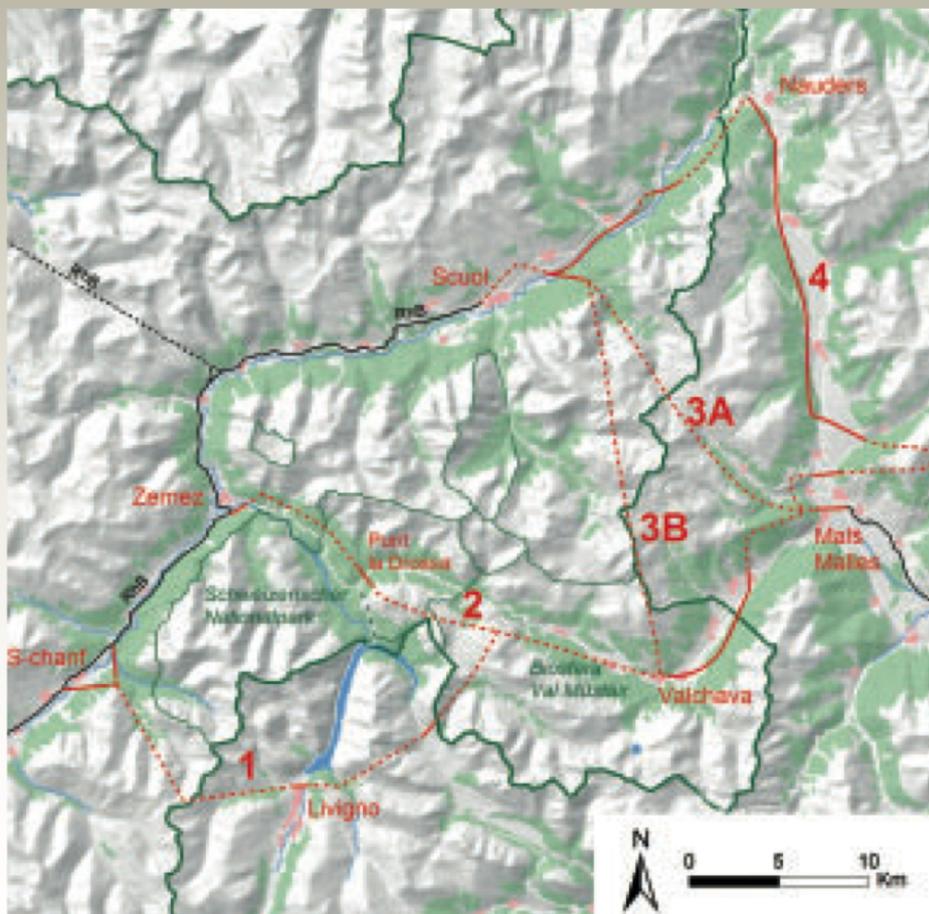


Abbildung 1: Linienvarianten einer möglichen Bahnverbindung zwischen dem Unterengadin (Zernez, Scuol) und dem Obervinschgau (Mals). Karte: Interreg-III-A und GIS-SNP

chende Gegenüberstellung der fünf Varianten. Die Varianten verbinden Bahnlinien mit den unterschiedlichsten bahntechnischen Eigenheiten: Schmalspur mit elektrischem Betrieb (RhB), Normalspur mit Dieselmotortrieb (Vinschgerbahn), Normalspur mit elektrischem Betrieb (Trenitalia), verschiedene Stromsysteme, etc. In der Studie wurde bewusst keine Empfehlung für eine der untersuchten Varianten gegeben. Die Vor- und Nachteile der Varianten werden je nach Standpunkt unterschiedlich bewertet.

Während im Vinschgau der Anschluss an die wiedereröffnete normalspurige Vinschgerbahn im Raum Mals/Glurns/Schluderns klar scheint, ist die Lage des nördlichen Tunnelportals nicht klar: Das Unterengadin mit dem Hauptort Scuol strebt die kürzeste Linie nach Mals an, der Raum Zernez sieht den Anschlusspunkt in Zernez, um auch das Oberengadin und das Münstertal direkt mit dem Vinschgau verbinden zu können, d.h. eine abgewandelte Form der früher geplanten Ofenbergbahn.

Wie könnte es weitergehen?

Um im nördlichen Teil der neuen Bahnverbindung Klarheit über den Anschlusspunkt erhalten zu können, müssen die Bündner Regionen einen Konsens finden. Da ein Bauwerk in dieser Grössenordnung ja nicht von heute auf morgen realisiert werden kann, sollte die Diskussion über die Varianten jetzt geführt werden. Nur mit einer gefestigten Meinung und einer Variante können die nächsten Schritte wie die weitere Projektierung und eine allfällige Finanzierung angegangen werden. Die Kosten der Bahnverbindung werden sich bei der kürzesten Variante etwa in der Grössenordnung der Vereinalinie bewegen. ☺

WEITERE INFORMATIONEN:

Der vollständige Bericht und die Kurzfassung zum interreg-III-A-Projekt «Öffentlicher Verkehr im Dreiländereck (Rätisches Dreieck) – Modul D: Bahnverbindung zwischen dem Unterengadin und dem Obervinschgau» ist unter folgender Adresse verfügbar:

<http://www.oeffentlicher-verkehr.gr.ch/oeffentlicher-verkehr/interreg.htm>

Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETHZ, Projektleiter,
Amt für Energie und Verkehr Graubünden,
Abt. öffentlicher Verkehr, 7001 Chur

in Zusammenarbeit mit dem Landesressort
für Mobilität der Autonomen Provinz
Bozen-Südtirol, I-39000 Bozen