

## Ofenbergbahn Trassierung einer oberirdischen Ofenbergbahn



## Trassierung einer oberirdischen Ofenbergbahn

### Ausgangslage

Bereits seit über hundert Jahren besteht die Idee einer Bahnverbindung zwischen dem Unterengadin und dem Vinschgau im Südtirol. Die verbesserte Erreichbarkeit des Unterengadins durch den Vereinatunnel sowie die Wiedereröffnung der Vinschger Bahn zwischen Meran und Mals haben die Idee wiederbelebt. Der Kanton Graubünden und die Provinz Bozen haben daraufhin ein Interreg-III-A-Projekt gestartet, um die Möglichkeit einer Ofenbergbahn aufzuzeigen. Die darauf erarbeiteten Linienführungen sehen weitgehend Tunnelbauten zwischen den Regionen vor.

### Ziel

Es ist die Machbarkeit einer oberirdischen Trassierung einer Gebirgsbahn zwischen dem Unterengadin und dem Vinschgau, in Abhängigkeit der gegebenen Geographie unter Beachtung der besonderen Berücksichtigung des Landschaftsschutzes, zu prüfen. Weiter soll aufgezeigt werden, wie die Siedlungsschwerpunkte der Talschaft miterschlossen werden können.

### Variantenstudium

Beim Variantenstudiums haben sich zwei Hauptkorridore herausgebildet. Ein erster von Zernez nach Mals über den Ofenpass und ein zweiter von Scuol-Tarasp nach Mals durch das Val S-charl.



Abb. 1: Variantenfächer

Eine Bewertung der Varianten mittels der AHP-Analyse und den Hauptkriterien Kosten (34%), Bau (6%), Betrieb (16%), Landschafts- & Naturschutz (19%) und Nachfrage (25%) hat die Variante 2b als Bestvariante, welche Nachfolgend vertieft wird, herausgebracht.

### Systementscheid

Mit der Neubaustrecke soll das bestehende Netz der RhB erweitert werden. Der Entscheidung fiel aus mehreren Gründen auf die Meterspur. Durch ihre kleineren Minimalradien und grösseren möglichen Längsneigungen lässt sich die Trassierung besser in die bestehende Topologie eingliedern. Dadurch sind weniger Kunstbauten als mit der Normalspur notwendig. Weiter sorgt das kleinere Lichtraumprofil bei den Tunnelbauten für geringere Kosten. Eine Erweiterung des RhB Netzes bringt zudem den Vorteil, dass die Neubaustrecke elektrifiziert werden kann, ohne dass neue Fahrzeuge angeschafft werden müssen.

### Erschliessung der Ortschaften

Mit der Variante 2b können die Siedlungsschwerpunkte im Val Müstair zwischen Valchava und Mals miterschlossen werden. Auf der Nordseite befindet sich im Val S-charl der Weiler S-charl, welcher nur im Sommer bewohnt wird. Entlang der Strecke sind neun Haltestellen geplant: Scuol-Tarasp, Scuol San Jon, S-charl, Valchava, Sta. Maria, Müstair, Taufers, Laatsch und Mals. Die Stationen Scuol San Jon, Sta. Maria und Laatsch werden nur mit Halt auf Verlangen bedient.

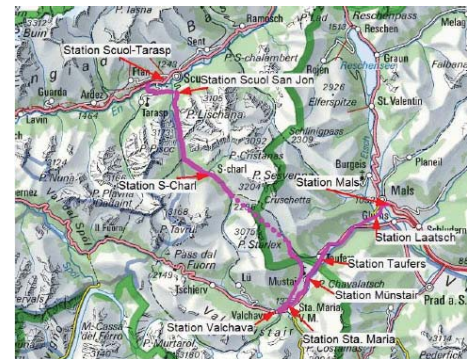


Abb. 2: Streckenverlauf mit geplanten Haltestellen

### Fahrplan

Auf Grund der maximal zulässigen Geschwindigkeit auf den einzelnen Streckenabschnitten und dem sich daraus ergebenden Geschwindigkeitsprofil kann ein erster Fahrplanentwurf erarbeitet werden. Es gilt zu beachten, dass es im Bahnhof und der Einfahrt Schuls zu keinen Konflikten kommt.

Scuol-Tarasp	09:25	Mals	07:26
Scuol San Jon	09:31	Laatsch	07:28
S-Charl	09:43	Taufers	07:36
Valchava	10:10	Müstair	07:39
St. Maria	10:14	St. Maria	07:42
Müstair	10:18	Valchava	07:45
Taufers	10:21	S-Charl	08:05
Laatsch	10:36	Scuol San Jon	08:23
Mals	10:37	Scuol-Tarasp	08:32

Abb. 3: Fahrplanentwurf

### Kennzahlen

Streckenlänge: 44.4km  
 Scheiteltunnel: 6.7km  
 Fahrzeit: 1h 12 min / 1h 6min  
 Durchschnittsgeschwindigkeit: 38.6 km/h  
 Scheitelpunkt: 2000 M.ü.M.  
 Max. Gefälle: 70‰  
 Min. Radius: 130 Meter  
 Kosten: 820 Mio. CHF

### Bachelorarbeit

Mai 2012

Daniel Hofer, Andreas Humbel