

Ofenbergbahn Scuol - Reschen - Mals



Ofenbergbahn Scuol - Reschen - Mals

Ziel

Bestrebungen zur bahntechnischen Verbindung des Unterengadins mit dem Vinschgau bestanden schon vor 150 Jahren. Vor einigen Jahren wurde eine Pilotplanung für eine unterirdische Verbindung in Auftrag gegeben. Der Kosten wegen aber wieder verworfen. Um diese zu senken wird eine oberirdische Streckenführung gesucht. Eine solche hat vor allem eine touristische Bedeutung. Es soll die Fahrzeit von Zernez nach Mals minimiert werden, womit eine Entlastung des Individualverkehrs und des Postautobetriebs stattfinden würde.

Korridore

In einer Korridorevaluation werden drei mögliche Korridore betrachtet. Ein erster von Zernez über den Ofenpass wird aufgrund der rechtlichen Situation im Nationalpark verworfen. Eine Sonderbaubewilligung würde vom Souverän nicht gutgeheißen. Wegen den hohen Baukosten wird eine Tunnelumfahrung nicht in Betracht gezogen. Ein weiterer Korridor durch das Val S-charl entfällt wegen ähnlichen Überlegungen. Eine letzte Variante führt durch das Unterengadin via Reschen, Graun, St. Valentin nach Mals. Diese wird auch als weiterführendes Projekt detaillierter ausgearbeitet.



Abbildung 1: Streckenführung Bestvariante

Fahrplan

Ausgehend von bestehenden Verbindungen und eines grafischen Fahrplans wird ein erster Fahrplanentwurf zusammengestellt. Daraus wird ersichtlich, wo Kreuzungsstellen eingebaut werden müssen. Durch Verschieben der einzelnen Abfahrzeiten fallen diese auf die Bahnhöfe Scuol Nord und Graun. Hierfür muss entsprechende Infrastruktur geschaffen werden. Haltestellen sind in Reschen, St. Valentin, Burgeis und Schleis geplant. Als fahrplanangehende Ortschaft wird Scuol gewählt damit ideale Anschlüsse nach Italien angeboten werden können.

Scuol	ab	xx:27	Mals	ab	xx:34
Scuol Nord	an	xx:30	Schleis	an	xx:37
	ab	xx:32		ab	xx:39
Reschen	an	xx:48	Burgeis	an	xx:42
	ab	xx:50		ab	xx:44
Graun	an	xx:56	St. Valentin	an	xx:51
	ab	xx:58		ab	xx:53
St. Valentin	an	xx:03	Graun	an	xx:57
	ab	xx:05		ab	xx:59
Burgeis	an	xx:16	Reschen	an	xx:05
	ab	xx:18		ab	xx:07
Schleis	an	xx:23	Scuol Nord	an	xx:26
	ab	xx:25		ab	xx:30
Mals	an	xx:29	Scuol	an	xx:32

Abbildung 2: Fahrplanentwurf

Rollmaterial

Im Zusammenhang mit einer Streckenprojektierung mit einer Steigung von 70‰ wird die Möglichkeit einer Adhäsionsbahn abgeklärt. Eine Optimierung der Streckenführung erlaubt einen solchen ganzheitlichen. Aus unterschiedlichen Gründen wird die Neubaustrecke als elektrifizierte Meterspur ausgelegt. Deshalb wird der Betrieb und der Unterhalt von der Rhätischen Bahn ausgeführt. Infolge des zusätzlichen Angebots muss zusätzliches Rollmaterial angeschafft werden.

Für einen reibungslosen Bahnbetrieb müssen zwei zusätzliche Kompositionen angeschafft werden. Als dritte Komposition könnte die bereits bestehende Linie Chur – Scuol bis nach Mals verlängert werden. Die Erreichbarkeit von Mals wäre stündlich gewährleistet.

Vorteile der Bestvariante

Als Hauptargument für die Bestvariante sprechen tiefe Ausführungskosten. Den Zweck der touristischen Bahnverbindung ins Vinschgau ist erfüllt. Wird der Wintertourismus mitberücksichtigt, so ist das Skigebiet bei Reschen erschlossen. Zudem sind die beiden erschlossenen Seen eine Augenweide für durchfahrende Bahngeniesser. Später könnte noch die Anbindung von Österreich durch eine Strecke Scuol - Nauders - Landeck projektiert werden. So wäre ein optimaler Anschluss von Nauders erreicht.

Kennzahlen

Streckenlänge:	43km
Tunnelkilometer:	~ 5,5km (13% der Gesamtlänge)
Brückenkilometer:	~ 2.6km (6% der Gesamtlänge)
Fahrzeit:	Scuol – Mals ~ 60 Min Mals – Scuol ~ 56Min
Kosten:	~ 650Mio. CHF

Bachelorarbeit, Mai 2012

Grab, Kevin Duncan
Herrsche, Reto Christian
Schuesser, Andrea Christina