



Bozen, 30.7.2015

An den Präsidenten
des Südtiroler Landtages
Bozen

BESCHLUSSANTRAG

Nr. 452/15

Studie zur Fertigstellung der Bahnverbindung Mals-Landeck über den Reschen

Am 27. Juli wurde vom Südtiroler Landeshauptmann und dem Präsidenten der Region Lombardei ein Einvernehmensprotokoll unterzeichnet, welches auch eine Machbarkeitsstudie für einen Eisenbahntunnel ins Veltlental vorsieht.

Die Pläne für eine solche Eisenbahnverbindung sind nicht neu, sondern Teil des Bahnkonzeptes "**Ortlerbahn**", welches eine Schnellverbindung zwischen Süddeutschland und Genua vorsieht.

Der bekannte Ingenieur Rudolf Gomperz hat in seiner Eisenbahnstudie ausführlich die Problematik der Streckenführung der Ortlerbahn und die fragwürdige Rentabilität derselben aufgezeigt. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Dies umso mehr, als dass neben den immensen Kosten für den Tunnel unter dem Ortlermassiv, auf der ca. 40 km langen Strecke zwischen Bormio und Tirano überhaupt erst noch eine Bahnlinie gebaut werden müsste.

Eine solche Ortlerbahn würde unweit von Mals von der Vinschgaubahn abzweigen und dann mittels eines Basis- oder Scheiteltunnels die Ortlergruppe durchbrechen, um jenseits davon an die Bahnlinie Tirano-Sondrio anzuschließen.

Gomperz nennt dafür zwei mögliche Streckenvarianten:

1. *"Entweder man zweigt etwa in 1.200 m Höhe, das ist bei Burgeis, von der (noch zu bauenden) Teilstrecke Pfunds-Mals ab, um möglichst wenig Stei-*

Bolzano, 30/7/2015

Al presidente
del Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano
Bolzano

MOZIONE

N. 452/15

Studio sul completamento del collegamento ferroviario Malles-Landeck attraverso il passo Resia

Il 27 luglio il presidente della Provincia autonoma di Bolzano e il presidente della Regione Lombardia hanno firmato un protocollo d'intesa che prevede anche uno studio di fattibilità per una galleria ferroviaria verso la Valtellina.

L'idea di un tale collegamento non è nuova, ma fa parte del progetto per la **ferrovia dell'Ortles**, che dovrebbe costituire un collegamento veloce fra la Germania meridionale e Genova.

Il noto ingegnere Rudolf Gomperz ha svolto uno studio approfondito sul tracciato della ferrovia dell'Ortles, evidenziando il punto critico della redditività. Oggi le sue conclusioni sono valide come allora. E lo sono tanto più per il fatto che ai costi immensi della galleria sotto il massiccio dell'Ortles si aggiungerebbero quelli dei ca. 40 km di ferrovia da costruire ex novo fra Bormio e Tirano.

La ferrovia dell'Ortles si diramerebbe presso Malles dalla ferrovia della Val Venosta, quindi attraverserebbe il gruppo dell'Ortles in una galleria di valico o di base, per collegarsi poi alla linea Tirano-Sondrio.

Gomperz cita due possibili varianti di tracciato:

1. *La prima si dirama presso Burgusio a ca. 1.200 m d'altezza dalla tratta Pfunds-Malles (ancora da costruire), per perdere il minimo possibile di pen-*

gung zu verlieren, so folgt eine technisch sehr schwere Strecke: Die Einfahrt ins Münstertal und das lang ausgeholte Ausfahren desselben, eine lange Lehnentwicklung gegen das Stilsertal hin, wo kurz vor Trafoi der Scheiteltunnel erreicht würde."

2. "Die andere Möglichkeit besteht in der Abzweigung in Mals selbst, einem Fallen aus Mals hinaus in die Talsohle des Münstertales und einem Steigen dort bis weit hinein, um entweder wie vorhin (Variante 1) oder unter Durchfahren Schweizer Grundes mit dem Tunnel durch den Piz Umbrail bei den alten Bädern von Bormio auszumünden."

Für die Strecke von Mals bis zum Nordportal des Ortler隧nells errechnet Gomperz ca. 18 km neu zu errichtender Bahnstrecke. Der Tunnel selbst würde mit 15-20 km Länge das Ortlermassiv durchbrechen und vom Südportal bis Tirano nochmals eine Bahnstrecke von ca. 40 km benötigen, um dann an die bestehende Bahnlinie anzuschließen.

Über die Baukosten sind verbindliche Angaben – ohne besondere Kenntnisse der geologischen Struktur und der Anzahl der notwendigen Kunstbauten – nur schwer aufzustellen. Bedient man sich jedoch der Kostenberechnung von Gomperz in heutigem Wert und setzt diese mit den Baukosten vergleichbarer Strecken in Relation, dürften die Gesamtkosten, bescheiden gerechnet, jenseits der 1,3 Milliarden Euro präliminiert werden.

Spätestens mit der Fertigstellung des Gotthardbasis- und des Brennerbasis-Tunnels verlöre eine solche Ortlerbahn jede ökonomische Rentabilität als internationale Waren- und Personentransitroute. Als öffentliches Nahverkehrsmittel käme dieser Bahn, wenigstens zum heutigen Zeitpunkt, ebenfalls keine besondere Bedeutung zu, da die Arbeitsströme im Vinschgau hauptsächlich in die Schweiz, nach Nauders und in das Obere Gericht ziehen.

Die Bedeutung und Wertschöpfung dieser Bahnverbindung läge, wenn schon, in der Förderung des lokalen Tourismus.

Angesichts der nicht unerheblichen Investitionen hierfür, bedarf es daher einer genauen Prüfung alternativer Verbindungen.

Die **Ofenbergbahn** wäre die Anbindung von Mals an die rhätischen Bahnen in Zernetz. Sie ist eine oft diskutierte Variante, die das Oberengadin mit dem Vinschgau verbinden würde und somit die bedeuten-

denza. Qui inizia un tratto tecnicamente molto difficile: l'ingresso nella Val Monastero, poi un lungo percorso inclinato per uscire verso la valle dello Stelvio, dove infine, poco prima di Trafoi, si raggiungerebbe la galleria di valico.

2. L'altro tracciato si dirama da Malles, scende verso il fondo della Val Monastero e risale quest'ultima per un lungo tratto. Da lì prosegue verso i Bagni Vecchi di Bormio, passando per il percorso già indicato della variante 1, oppure in territorio svizzero con una galleria sotto il Piz Umbrail.

Per il tratto da Malles al portale nord della galleria dell'Ortles, Gomperz calcola ca. 18 km di ferrovia da realizzare ex novo. La galleria attraverso l'Ortles avrebbe una lunghezza di 15-20 km, e dal portale sud fino a Tirano sarebbe necessario un ulteriore tratto di ferrovia di ca. 40 km, per collegarsi alla linea esistente.

Senza conoscere precisamente la struttura geologica della zona e le costruzioni necessarie, è difficile indicare precisamente i costi dell'opera. Comunque, riprendendo il calcolo dei costi fatto da Gomperz, aggiornandolo, e facendo un confronto con i costi di tratte simili, la spesa complessiva dovrebbe, pur tenendo basse le stime, superare 1,3 miliardi di euro.

Al più tardi col completamento delle gallerie di base del San Gottardo e del Brennero, la ferrovia dell'Ortles cesserebbe comunque di essere redditiva per il trasporto internazionale di merci e persone. Né avrebbe particolare significato per il trasporto locale, almeno dal punto di vista di oggi, in quanto i flussi pendolari dalla Venosta sono diretti soprattutto in Svizzera e in Austria, verso Nauders e lo Oberes Gericht (distretto di Landeck).

Il valore anche economico di tale collegamento consisterebbe eventualmente nella promozione del turismo.

Pertanto, in considerazione degli investimenti non indifferenti che richiederebbe, bisogna esaminare con cura i collegamenti alternativi.

La **ferrovia del passo del Forno** sarebbe il collegamento fra Malles e la Ferrovia retica a Zernetz. Se ne discute spesso: consentirebbe di collegare l'Alta Engadina alla Val Venosta, avvicinando così i centri

den Tourismuszentren von Meran und St. Moritz einander näher brächte. Die hierfür zu bauende Strecke von 51 km würde durch das Münstertal führen, wobei der Ofenpass mit einem etwa 9 km langen Tunnel unterfahren würde. Neben der touristischen Wertschöpfung würde diese Verbindung vor allem den Arbeitspendlern im Vinschgau entgegenkommen. Ihre Bedeutung ist somit nicht von der Hand zu weisen, hätte aber den entscheidenden Nachteil, dass aufgrund der unterschiedlichen Spurweite – Vinschgaubahn Normalspur, rhätische Bahnen 1 m-Schmalspur – die Bahnlinie nie durchgängig an andere Verbindungen geknüpft werden könnte und somit, je nach Bauart, entweder in Mals oder in Zernetz ein Umstieg notwendig wäre.

Im Rahmen des durch die EU-finanzierten Interreg-IV-Folgeprojekts Italien-Schweiz 2007-2013 wurden drei detaillierte Studien in Auftrag gegeben, welche die möglichen Trassenführungen berücksichtigten. Eine volkswirtschaftliche Analyse der auf einer Tagung 2013 vorgestellten Studien beurteilte jedoch die Kosten-Nutzen-Rechnung angesichts präliminierter Investitionssummen von ca. einer Milliarde Euro als negativ. Auch aufgrund fehlender internationaler Anschlussmöglichkeiten in Mals, wird von der Schweiz eine Anbindung der rhätischen Bahnen durch die Unterengadinerbahn nach Landeck favorisiert.

Die **Unterengadinerbahn** wäre die Fortsetzung der Bahnlinie von Schuls bis Pfunds und von dort – auf der Strecke der bereits projektierten Reschenbahn folgend – weiter bis Landeck. Das Schweizer Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement hat hierzu bereits eine detaillierte Zweckmäßigkeit- und Linienführungsstudie ausgearbeitet, welche für die Strecke von Schuls bis Pfunds etwa 570 Millionen Euro präliminiert. In Pfunds oder Tösens würden sich Anschlussmöglichkeiten an die Reschenbahn und somit an die Vinschgaubahn ergeben. Volkswirtschaftlich und bautechnisch erscheint der Schweiz die Unterengadinerbahn derzeit als die beste Lösung, da sie ab Pfunds oder Tösens auch als 3-Schienen spur – auf der Trasse einer normalspurigen Reschenbahn – bis Landeck fortgesetzt werden könnte. Die rhätischen Bahnen würden damit ohne Spurwechsel und Umstieg direkt an internationale Anschlüsse in Landeck angebunden.

Die **Reschenbahn** wäre die normalspurige Fertigstellung der Bahnlinie von Mals nach Landeck, als dessen Teilstück die Vinschgaubahn konzipiert und gebaut wurde. Diese innertirolesche Verbindung würde das Inntal und den Vinschgau durch eine durch-

turistischen von Merano und St. Moritz. Il tratto di 51 km, che sarebbe necessario costruire, attraverserebbe la Val Monastero, con una galleria di valico di ca. 9 km sotto il passo del Forno. Oltre alla sua utilità per il turismo, questo collegamento avvantaggerebbe soprattutto i pendolari venostani. Ma se i benefici sarebbero innegabili, questa linea avrebbe il decisivo svantaggio che, per il diverso scartamento fra la ferrovia della Val Venosta (normale) e la Ferrovia retica (ridotto: 1 m), non potrebbero esserci collegamenti diretti e di conseguenza si dovrebbe sempre cambiare a Malles o Zernezz.

Nell'ambito del progetto Interreg IV Italia-Svizzera 2007-2013, finanziato dall'UE, sono stati commissionati tre studi dettagliati che prendono in considerazione i possibili tracciati. Dall'analisi economica di questi studi, presentati in un convegno nel 2013, è risultata una valutazione negativa del rapporto fra costi e benefici, tenuto conto che gli investimenti sono stimati a circa un miliardo di euro. Inoltre, anche per la mancanza di collegamenti internazionali a Malles, la Svizzera preferisce che la Ferrovia retica sia collegata a Landeck attraverso la Bassa Engadina.

La **ferrovia della Bassa Engadina** sarebbe la prosecuzione della linea da Schuls a Pfunds; da lì, proseguendo sul percorso della già progettata ferrovia del Resia, si arriverebbe a Landeck. Il Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste dei Grigioni ha già elaborato uno studio dettagliato riguardo al tracciato e all'opportunità dell'opera, prevedendo per il tratto Schuls-Pfunds una spesa di ca. 570 milioni di euro. A Pfunds o Tösens la linea confluirebbe nella ferrovia del Resia e sarebbe quindi collegata anche alla Val Venosta. Attualmente la Svizzera considera la ferrovia della Bassa Engadina la miglior soluzione dal punto di vista economico e ingegneristico, perché da Pfunds o Tösens potrebbe proseguire fino a Landeck anche come linea a tre corsie, sul tracciato a scartamento standard della ferrovia del Resia. Così la Ferrovia retica sarebbe collegata direttamente alle linee internazionali senza differenze di scartamento e necessità di cambi.

La **ferrovia del Resia** collegherebbe Malles a Landeck a scartamento normale. Sarebbe il completamento della ferrovia della Val Venosta, che è stata concepita e realizzata come parte di essa. Questo collegamento interno al Tirolo passerebbe dalla valle

gehende Bahnlinie von Landeck über Mals bis nach Meran verbinden und brächte – gemessen an den Einwohnerzahlen und der Bedeutung für die Tourismuszentren entlang der Strecke, aber auch im Hinblick auf die internationalen Anschlussmöglichkeiten – den größten Nutzen. Die Pläne hierfür sind schon fix und fertig ausgearbeitet und müssten lediglich angepasst werden. Zwischen Landeck und Tösens wurden Teile der Bahnlinie sogar schon gebaut.

Kostspielige Grundablösen würden in diesem Bereich auf weiten Strecken entfallen, da die Bahngründe hierfür bereits bei Baubeginn abgelöst wurden und nach Einstellung der Bauarbeiten für die in den 70er Jahren begonnene Schnellstraße Ulm-Mailand verwendet wurden. Nachdem deren Bau ebenfalls abgebrochen wurde, wurden die ausgebauten Straßenabschnitte wieder zurückgebaut und für eine verbesserte Trassierung der heutigen Bundesstraße verwendet. Das bedeutet, dass die Bahn über viele Kilometer neben der Bundesstraße – auf der Spur der zurückgebauten Schnellstraße – verlaufen könnte, wo Fundamente für Brücken und Durchlässe bereits vorhanden sind.

Die größte Herausforderung dieser Linie liegt in den beiden Steilstrecken vom Inntal bis nach Nauders und über die Malser Haide bis nach Mals.

Für die nördliche Steilstrecke nach Nauders gibt es 2 Variantenprojekte:

1. Die Trasse führt dem Inn folgend von Tösens weiter nach Pfunds und steigt von dort in meist künstlicher Entwicklung mit zahlreichen geraden und gekrümmten Tunnels über Finstermünz und in zwei Kehrtunnels bei Martinsbruck und Labaun über die Norbertshöhe bis nach Nauders.
2. Der Beginn der Steilstrecke wird nach Tösens zurückverlegt, von wo die Trasse über St. Ulrich und Finstermünz direkt nach Nauders führt. Diese Variante ist 9 km kürzer, verringert die Tunnelstrecken um 3.000 m und spart zwei Innbrücken. Für diese Trasse liegt auch bereits ein geologisches Gutachten von Ing. Max Singer vor.

Der Streckenabschnitt vom Reschenscheideck bis St. Valentin müsste hingegen neu konzipiert werden, da durch den Bau des Stausees die projektierte Bahntrasse nicht mehr verwendet werden kann. Dies bietet jedoch die Möglichkeit, den Beginn der südlichen Steilstrecke über die Malser Halde weiter zurückzuverlegen und somit ohne Kehrschleifen über die Haide in den Bahnhof Mals einzumünden. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass für diese

dell'Inn in Val Venosta con una linea ferroviaria continua Landeck-Malles-Merano, e considerando il numero di abitanti, l'importanza della linea per i centri turistici da essa toccati e i collegamenti internazionali, sarebbe la variante più utile. Il progetto è già completato, e andrebbe solo adeguato. Fra Landeck e Tösens alcuni tratti sono addirittura già costruiti.

Per realizzare gran parte del percorso non servirebbero costosi espropri, perché i terreni sono già stati espropriati all'inizio dei lavori. Dopo l'abbandono del progetto sono stati utilizzati per la costruzione della superstrada Milano-Ulma, i cui lavori, iniziati negli anni '70, sono poi stati anch'essi interrotti. I tratti ampliati sono quindi stati nuovamente ridotti, adattandoli al fine di migliorare il tracciato dell'attuale strada federale. Così il tracciato della ferrovia potrebbe scorrere per molti chilometri accanto alla strada federale, sul tracciato ridotto della superstrada, dove sono già presenti i fondamenti per ponti e passaggi.

La maggiore difficoltà sono i due tratti con forte pendenza, dalla valle dell'Inn fino a Nauders e dalla Muta di Malles a Malles.

Per il tratto fino a Nauders ci sono due progetti di variante:

1. lungo l'Inn da Tösens a Pfunds; da lì in salita, per lo più su costruzioni e con molte gallerie diritte e curve passando per Finstermünz; quindi in due gallerie a tornante fino a Martinsbruck e Labaun, attraversando il passo di Norbertshöhe, e da lì a Nauders;
2. il tratto in salita inizia a Tösens; da lì via St. Ulrich e Finstermünz si raggiunge direttamente Nauders – questa variante è 9 km più corta, riduce di 3 km i tratti in galleria, fa risparmiare due ponti sull'Inn, e in suo favore c'è già un parere geologico dell'ing. Max Singer.

Il tratto dal passo Resia a San Valentino, invece, dovrebbe essere concepito ex novo, perché il tracciato progettato è ormai reso inutilizzabile dal lago artificiale. Così però si potrebbe spostare ancora più a sud l'inizio del tratto in salita attraverso la Muta di Malles, raggiungendo così la stazione di Malles senza tornanti. Va aggiunto che per questo tratto esiste anche un progetto di variante che da Burgusio passa in Val Monastero, ed esce da Tubre con un tornante

Steilstrecke auch ein Varianteprojekt vorliegt, welches ab Burgeis die Bahntrasse dem Münsteral zuführt und bei Taufers in einer Schleife wieder talauswärts führend in den Bahnhof Mals einmündet. Diese Variante würde die Ortschaft Taufers an die Bahnlinie anbinden und dort auch Anknüpfungsmöglichkeiten für den etwaigen Bau einer Ortler- oder Ofenbergbahn bieten.

Die Investitionssummen für den Bau der Reschenbahn wären freilich ebenfalls nicht unerheblich, müssen jedoch in einem größeren Zusammenhang und im Hinblick auf die langfristige Entwicklung des Verkehrs und des Tourismus im Gebiet Vinschgau, Oberes Gericht und Engadin betrachtet werden.

Die EU fördert den Bau derartig grenzüberschreitender Bahnprojekte zudem mit bis zu 20 %.

Bedenkt man, wie viel der Bau von Umfahrungsstraßen kostet oder wie viel Skigebiete in den Bau neuer Liftanlagen investieren, deren Lebensdauer sich auf kaum mehr als 30 Jahre beschränkt (als Beispiel sei hier die Wildspitzbahn genannt, die mehr als 20 Millionen Euro gekostet hat), so offenbart sich, dass sich die Investition in eine Bahnlinie langfristig allemal bezahlt macht.

Die Erfolgsgeschichte der Vinschgaubahn spricht dabei für sich.

Nach dem Vorbild des erfolgreichen Mobilitätskonzeptes der Pustertalbahn, könnten entlang der Strecke die Skigebiete **Haideralm, Schöneben, Nauders, Serfaus-Fiss-Ladis** und **Fendels** direkt an die Bahn angeschlossen werden.

Neben der Optimierung des Rad- und Wandertourismus im Sommer, würde dadurch auch eine perfekt vernetzte und europaweit einzigartige – autofrei erreichbare – Wintersportregion im Westen Tirols entstehen.

Die Fertigstellung der Bahnlinie über den Reschen brächte dem gesamten Vinschgau und dem Oberen Gericht somit einen enormen touristischen und ökonomischen Nutzen.

Durch den Anschluss an die Arlbergbahn in Landeck und die Möglichkeit einer Verbindung mit den rhätischen Bahnen in Schuls von Pfunds oder Tösens aus, würde die Vinschgaubahn auch direkt an internationale Linien und die Schweiz angeknüpft.

Aus diesem Grunde stellen die Gefertigten folgenden Antrag:

per raggiungere quindi la stazione di Malles. Questa variante includerebbe Tubre nella linea ferroviaria, e da lì offrirebbe possibilità di collegarsi a un'eventuale ferrovia dell'Ortles o del passo del Forno.

Certo anche gli investimenti necessari a costruire la ferrovia del Resia non sarebbero cosa da poco. Ma bisogna considerarli in un contesto più ampio e in rapporto allo sviluppo a lungo termine del traffico e del turismo nell'area comprendente Venosta, Oberes Gericht ed Engadina.

Inoltre l'UE sovvenziona – anche fino al 20% – la costruzione di tali collegamenti ferroviari internazionali.

Considerando quanto costano le circonvallazioni o quanto investono le aree sciistiche nella costruzione di nuovi impianti di risalita la cui durata supera a malapena i trent'anni (basti ricordare la Wildspitzbahn, che ha costato oltre 20 milioni di euro), si capisce che a lungo termine investire in una linea ferroviaria conviene comunque.

Il successo della ferrovia della Val Venosta parla da solo.

Sul modello della ferrovia pusterese, dimostratosi di grande validità, le aree sciistiche lungo la nuova linea (**malga San Valentino, Belpiano, Nauders, Serfaus-Fiss-Ladis e Fendels**) potrebbero essere collegate direttamente alla ferrovia.

In questo modo oltre agli ottimi effetti sul turismo ciclistico ed escursionistico estivo nascerebbe, nell'Ovest del Tirolo, un'area di sport invernali unica in Europa, perfettamente collegata e raggiungibile senza auto.

Pertanto il completamento della ferrovia del Resia avrebbe una considerevole utilità turistica ed economica per l'intera Val Venosta e lo Oberes Gericht.

Inoltre col collegamento alla linea dello Arlberg a Landeck, e la possibilità di un allacciamento alla Ferrovia retica a Schuls partendo da Pfunds o Tösens, la ferrovia della Val Venosta sarebbe direttamente collegata a linee internazionali e alla Svizzera.

Pertanto i sottoscritti invitano



BESCHLUSSANTRAG

Nr. 452/15

**Studie zur Fertigstellung der
Bahnverbindung Mals-Landeck
über den Reschen**

**Der Südtiroler Landtag
beschließt:**

Der Südtiroler Landtag befürwortet die Fertigstellung der Reschenbahn von Mals nach Landeck und beauftragt die Südtiroler Landesregierung mit den Landesregierungen des Bundeslandes Tirol und Graubünden diesbezüglich in Kontakt zu treten.

Der Beschlussantrag wurde in der Sitzung vom 18.9.2015 im obigen Wortlaut einstimmig genehmigt.

MOZIONE

N. 452/15

**Studio sul completamento del collegamento
ferroviario Malles-Landeck attraverso il
passo Resia**

**Il Consiglio della Provincia
autonoma di Bolzano
a delibera:**

Il Consiglio della Provincia autonoma di Bolzano è favorevole al completamento della ferrovia del Resia da Malles a Landeck, e incarica la Giunta provinciale di contattare al riguardo gli esecutivi del Land Tirolo e del Cantone dei Grigioni.

La mozione è stata approvata nella seduta del 18/9/2015 nel su riportato testo all'unanimità.

DER PRÄSIDENT - IL PRESIDENTE
Dr. Thomas Widmann

