

HERMANN KNOFLACHER VINSCHGAU

Die Wiederbelebung der Vinschgaubahn
Vinschgau, Südtirol, Italien

ZUKUNFT ENNSTAL · ARGE Intermodale Verkehrsplanung

www.zukunft-ennstal.at



Vor Jahrzehnten stillgelegt, aber dank Hermann Knoflacher seit 5. Mai 2005 topmodern und voll ausgelastet wieder auf Schiene – die Vinschgerbahn.

Die Wiederbelebung der Vinschgaubahn

Die »leistungsfähige« Schnellstraße war bereits projektiert und baureif, die politische Mehrheit dafür – aber dann kam doch alles ganz anders im Südtiroler Vinschgau. Ein Beispiel über die Lernfähigkeit der Politik – es gibt sie doch noch! – und eine Erfolgsgeschichte zukunftsorientierter Verkehrsplanung in den Alpen unter Federführung des Verkehrsplaners Dr. Hermann Knoflacher.

Persönlich gesehen von *O. Univ.Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher*,
Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Technische Universität Wien

Die Umweltschutzgruppe Vinschgau – damals unter der Leitung von Florineth, heute Professor an der BOKU –, lud mich Mitte der 80er Jahre zu einem Vortrag im Sinne zukunftsorientierter Verkehrsplanung ein, um das damals bereits baureife Projekt einer »leistungsfähigen« Schnellstraße durch den Vinschgau doch noch zu verhindern. Die Straße wurde von Zivilingenieuren im Auftrag der ANAS – der damaligen italienischen Straßenverwaltung – geplant und hätte dieses 60 km lange Tal in den meisten Ortschaften in offener Trassenführung weitläufig umfahren. Da die politische Mehrheit gesichert war, schien dem Pro-

jekt – mit Ausnahme der Bedenken der Umweltschutzgruppe – nichts mehr im Wege zu stehen.

Die Veranstaltung fand in der Gemeinde Naturns in einem zum Bersten gefüllten Saal statt, in welchem die Planer ihr Projekt darlegten und ich die Systemwirkungen auf dem damaligen Stand des Wissens vortrug und aufzeigte, dass es weder Mobilitätswachstum*, noch Zeiteinsparung*, noch völlige Freiheit der Verkehrsmittelwahl* gibt, es hingegen irreversible Folgen für Landschaft, lokale Wirtschaft und Umwelt

* siehe z. B. Hermann Knoflacher, *Stehzeuge*, Böhlau Verlag, Wien 2001

geben würde, falls dieses Projekt realisiert wird. In der anschließend sehr engagiert und emotional geführten Diskussion um Pro und Kontra dieses Projektes machte ich den Vorschlag, anstatt dieses Projekt weiter zu verfolgen, die in den 70er Jahren eingestellte Vinschgaubahn wieder zu reaktivieren und damit eine zukunftsweisende Lösung für das Tal zu schaffen.

Von den Vertretern der Umweltschutzgruppe zwar unterstützt, wurde diese Vorstellung von den Befürwortern des Schnellstraßenprojektes als utopische Illusion abgetan – trotz der Sachargumente, die ich vorbringen konnte.

In der Diskussion engagierte sich der damalige Bürgermeister der Gemeinde Naturns, Dr. Weiss, besonders und versuchte sämtliche Argumente, die ich vorbrachte, kritisch zu hinterfragen. Einige Wochen nach dieser Veranstaltung rief mich dieser Bürgermeister an und fragte, ob ich nur ein Theoretiker wäre oder ob ich auch schon praktische Arbeiten gemacht hätte, die er sich gerne anschauen möchte, weil über mich »alles Mögliche – aber wenig Gutes« in Südtirol geredet würde.

Ich empfahl ihm, sich meine Lösungen in Wels, St. Veit an der Glan, Villach, Klagenfurt, Eisenstadt und Mödling anzuschauen und einige Beispiele in Wien. Tatsächlich organisierte er dann eine Busfahrt mit Vertretern des Verkehrsausschusses und mit Wirtschaftstreibenden, um einige dieser Städte in Augenschein zu nehmen und mit den betroffenen Politikern zu sprechen, wobei ich nur in Eisenstadt dabei sein konnte. Das Ergebnis war dann mein erstes Verkehrskonzept für seine Gemeinde im Vinschgau, von dem eine ganze Reihe von Maßnahmen in der Zwischenzeit umgesetzt wurde. In der Folge kamen mehrere Gemeinden des Vinschgau auf mich zu, um auch bei ihnen Gemeindeverkehrskonzepte zu machen, die in der Zwischenzeit zum Großteil realisiert wurden. Das seinerzeitige Schnellstraßenprojekt findet in diesen Konzepten aus sachlichen Gründen keinen Raum, hingegen sehr wohl eine massive Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.

Durch den ständigen Druck der Vinschgauer Umweltgruppe wurde ich Ende der 90er Jahre von der SAD (Nahverkehrsgesellschaft Südtirol) beauftragt, die Potentiale für die Wiederaufnahme des Eisenbahnverkehrs auf der Vinschgaubahn auszurechnen. Zum Unterschied vom Bus, der durch die Orte fährt, liegen in zahlreichen Ortschaften die Bahnhöfe relativ



weit entfernt vom Ortskern, wodurch sich die Akzeptanz vermindert. Aus der Kenntnis menschlicher Verhaltensweisen in technischen Verkehrssystemen konnte über die Potentialabschätzung Dank des ausgezeichneten Datenmaterials, das die SAD besitzt, ziemlich genau angegeben werden, welche Potentiale ohne und mit Zubringersystemen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Bahn auftreten werden. Verglichen mit den damals verfügbaren Kosten über Zugkilometer



konnte eine Nutzen-Kosten-Relation ermittelt werden, die nicht gerade berauschend war.

In der Zwischenzeit waren aber auch die verantwortlichen Politiker der Vinschgauer Gemeinden energisch bemüht, die Vinschgaubahn wieder in Betrieb zu nehmen. Schließlich wurde vom Landeshauptmann eine politische Entscheidung getroffen, die Vinschgaubahn zu reaktivieren, obwohl man nicht mit deren Vitalität rechnete.

Im Mai 2005 war es dann soweit. Die von mir berechneten Frequenzen wurden im ersten Betriebsjahr bis auf wenige Prozentpunkte Abweichung genau erreicht. Heute fahren bereits drei Mal so viele Fahrgäste auf der Vinschgaubahn wie zum Eröffnungsjahr, was in den Spitzenzeiten zu regelmäßigen Überlastungen führt. Die Bahn verkehrt im Stunden- bzw. Halbstundentakt und alle 2 Stunden mit Expresszügen, die von Mals bis Meran eine Stunde Fahrzeit aufweisen. An diese Expresszüge hat sich die Schweiz mit einem Busshuttle zur Rhätischen Bahn sofort eingeklinkt, sodass man heute

aus dem Norden Italiens über die Vinschgaubahn und den Shuttlebus bequem nach Zürich reisen kann, was in der Zwischenzeit auch immer mehr Schweizer tun.

Niemand würde heute über die Vinschgaubahn lachen. Sie ist zu einem Imagefaktor des gesamten Vinschgau für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik in den Alpen geworden. Von der Bezirksgemeinschaft wurde ich beauftragt, das Gesamtverkehrskonzept für den Vinschgau zu erstellen. Im Zuge der Bearbeitung dieses Verkehrskonzeptes haben sich die Vinschgauer mit überwiegender Mehrheit gegen jeden Weiterbau einer Straße entschieden, aber massiv für die weitere Entwicklung und Vernetzung der Eisenbahn votiert.

Die Vinschgaubahn mit ihren neuen Zügen endet heute nicht mehr in Meran, sondern viele Züge werden bereits nach Bozen durchgebunden. Damit wurde einem Wunsch der Bevölkerung bereits Rechnung getragen. Die Bahnhöfe der Vinschgaubahn wurden beispielhaft neu adaptiert und sind heute



in manchen Gemeinden mit Kaffeehaus oder Bar zu gerne aufgesuchten Treffpunkten geworden.

Der Radverkehr erhält durch die Vinschgaubahn eine neue Blüte und bringt Touristen und damit Umsätze in die Region. Radverleihstellen an manchen Bahnhöfen können zwar den Bedarf teilweise abfangen, trotzdem ist der Radtransport auf der Vinschgaubahn zu einem Problem geworden, das man erst durch die Vorschaltung eines Waggons für den Fahrradtransport lösen wird.

In den Gemeinden sorgen Shuttlebusse für die Verbindung von den Bahnhöfen zu den Zielpunkten der Bahnbenutzer.

Damit konnte das befürchtete Defizit der Anbindung der Ortsteile und Ortszentren an den öffentlichen Verkehr kompensiert werden. Mit der Bahn ist aber auch ein neues Selbstverständnis und Selbstbewusstsein in den Vinschgau eingekehrt, das seine Wirkungen entfaltet. Das Pustertal, das leider nicht rechtzeitig die Weichen in eine zukunftsorientierte Verkehrsentwicklung gestellt hat, wird ab dem kommenden Jahr dem Beispiel des Vinschgau folgen, um den Personenverkehr zukunftssicher auf den Zug zu verlagern.

HERMANN KNOFLACHER, 2007

Buchempfehlungen

Hermann Knoflacher
Stehzeuge

Der Stau ist kein Verkehrsproblem
Böhlau Verlag, Wien 2001

Hermann Knoflacher
Zur Harmonie von Stadt und Verkehr

Freiheit vom Zwang zum Autofahren
Böhlau Verlag, Wien 1993

Hermann Knoflacher
Landschaft ohne Autobahnen

Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung
Böhlau Verlag, Wien 1997

H. Knoflacher, K. Woltron, A. Rosik-Kölbl (Hrsg.):

Kapitalismus gezähmt? Weltreligionen und Kapitalismus
Club of Vienna, Wien 2005

Hermann Knoflacher
Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung

Böhlau Verlag, Wien 2007

Hermann Knoflacher
Fußgeher- und Fahrradverkehr
Planungsprinzipien
Böhlau Verlag, Wien 1995

Web-Tipps

Die Vinschgerbahn –
Zukunft in Bewegung
www.vinschgauerbahn.it

Institut für Verkehrsplanung
und Verkehrstechnik,
Technische Universität Wien
www.ivv.tuwien.ac.at

Zukunft Ennstal
ARGE Intermodale
Verkehrsplanung
www.zukunft-ennstal.at

Club of Vienna
www.clubofvienna.org