

Titelthema

kriegs wurde aus militärischen Überlegungen mit dem Arbeiten für den Anschluss an die Bahnlinie Ober dem Arberg (Brennstock-Bludenz) begonnen.

Mit Kriegsende geriet das Anschlussprojekt an das Oberkoral in Vergessenheit. Während des Zweiten Weltkriegs bedingten militärische Notwendigkeiten allerdings die Wiederaufnahme der Bauarbeiten. Bis Kriegsende waren die größten Teile der Brückenbauten fertig gestellt und Eisenbahnstrecken von Landeck bis Pfunds verlegt. Das Kriegsende und die schwierige Nachkriegszeit ließen das Interesse an der Schaffung des Eisenbahnanschlusses über den Besen wieder einschlafen.

Einbruch der Gästezahlen

Da mit der zunehmenden Motorisierung die Vinschger Bahn immer mehr Fahrtgäste verlor, beschlossen die Staatsbahnen den Zugverkehr zwischen Meran und Malis einzustellen. In der ersten Jahreshälfte 1991 verkehrten dort die letzten Züge, dann wurde die Linie – trotz Interventionen und Verhandlungen – still gelegt. Die italienischen Staatsbahnen hatten damit einen weiteren „dünnen Zweig“ des gesamtstaatlichen Bahnnetzes abgetrennt.

Innovative Technologie

1998 übernahm das Land die Bahnanlagen und begann noch im selben Jahr mit Tunnelbauarbeiten in Merling und im Josefsberg. In der Folge wurden auch die weiteren Tunnel, die Betekeln und das 60 Kilometer lange Gleisnetz in Stand gesetzt und verbessert. Beim Gleisbau



Während man andersorts laufend Dispersivstrecken abbaut und Ausbauten schafft, sollen wir mit einem integrierten öffentlichen

Nahverkehrssystem einen Kompromiss wahren. Es geht darum, die öffentlichen Verkehrsmittel durch eine möglichst optimale Abstimmung der Fahrpläne zu einer attraktiven Alternative zum Auto zu machen, dabei soll der Vinschgauer Ausgangspunkt sein.

Hans Pflanz, Technikdirektor



wurden italienisch erstmals die so genannten „T“-Schwellen verwendet.

Parallel dazu wurde entschieden, sowohl im Bereich der Signalanlagen als auch was die Triebfahrzeuge betrifft, auf innovative Technologie zu setzen. Die gesamte Bahnlinie zwischen Meran und Innsbruck mit ihren 18 Bahnhöfen wird durch ein völlig automatisches Streckenleitsystem geführt. Von einer einzigen Leitzentrale in Meran werden Schienenverläufe, Sicherungsmaßnahmen und Meldevorgänge gesteuert und überwacht. Diese zentrale Schaltstelle im Ober Glanauerkabel mit drei verschiedenen Bahnhöfen und Signalrichtungen fließt der Strecke verbunden. Italienweit wird derzeit nur am oberösterreichischen Hauptbahnhof Wien Terminal mit einem vergleichbaren System gearbeitet.

Auf die regionale Bahnlinie zugeschnitten sind auch die acht Elektro-Diesel-Geländetriebwagen die stündlich bis maximal 140 Kilometer bewältigen können. Sie verfügen über rund 100 Sitzplätze, können zusammen mehr als gleichviel Gepäckstücke

Geräuscharm, niveaugleich, breitflügelig

Im Unterschied zum Großteil des gesamtstaatlichen Netzes wurde für die Triebwagen der Vinschgauer Bahn die Niedrigflur Bauweise gewählt, so dass Fahrgäste fast niveaugleich in den Zug einsteigen können.

Außerdem sind die Türen mit 1,3 Metern so breit, dass sie auch mit Gepäck ein bequemes Durchkommen ermöglichen. In einem Mehrzweckraum können bis zu zehn Fahrräder mitgeführt werden. Fahrrad- und Fahrrichtungs sind mit getrennten Klimatisierungsanlagen ausgestattet.

Steuernabhängiger Verkehrskorridor

Durch die Bahn wird der Vinschgau über einen vom Staat unabhängigen Verkehrs-korridor mit der Landeshauptstadt verbunden. Die Fahrzeit im öffentlichen