

Das Interesse für eine neue Bahnlinie zwischen Unterengadin und Vinschgau ist die letzten Jahre grösser geworden, nachdem 1999 die Vereinatunnel geöffnet und im 2005 der Personenverkehr auf der Vinschgauerlinie bis Mals wieder aufgenommen wurde.

Für die Verbindung Unterengadin-Vinschgau sind seit 2005 mehrere Vorschläge präsentiert worden, jedoch mit den Nachteilen meistens längeren Tunnels und nur z.T. Erschliessung der Ortschaften in Münstertal. Das Ziel dieser Studie ist diese Nachteile zu überwinden, durch eine alternative Linienführung.

Birger Tiberg ist Schwede und diplomierter Chemiker mit Interesse für die Eisenbahn seit seiner Kindheit. Seit 1980 wohnt und arbeitet er in der Schweiz. Nach seiner Pensionierung engagiert er sich für Eisenbahnpolitik, vor allem für die schwedische. Er hat u.a. mehrere konkrete Vorschläge ausgearbeitet zur Aufnahme des Verkehrs auf stillgelegten Bahnlinien, siehe www.jarnvag.ch

Das erste Projekt für eine Bahnverbindung zwischen Engadin und Vinschgau wurde bereits 1895 präsentiert, aber nie realisiert. Im Jahr 1909 wurde ein zweites Projekt präsentiert, eine Realisierung wurde im Jahr 1914 aber durch den ersten Weltkrieg gestoppt. Erst 2005 ist das Interesse für diese Verbindung wiedererweckt. Dies ist u.a. in [Wikipedia](#) zu lesen.

Seit 2005 ist deshalb einiges gemacht: [Im Auftrag von Kanton Graubünden](#) für eine Studie über eine Engadin-Vinschgau-Bahn hat Grischconsulta [eine volkswirtschaftliche Studie](#) über eine Engadin-Vinschgau-Bahn 2012 gemacht. Zwei Bachelorarbeiten über eine Engadin-Vinschgau-Bahn von 2012 sind präsentiert: [Arbeit 1](#) und [Arbeit 2](#)

[Internationales Aktionskomitee](#) für Bahnverbindung Engadin – Vinschgau, [links zu Projekte](#)

Das Ziel vorliegender Studie ist einen Vorschlag zu präsentieren, mit nur 12.3 km totaler Tunnellänge und mit Erschliessung aller Ortschaften in Münstertal. Zudem kommt auch das touristische Hochtal Il Fuorn – Buffalora direkt an der Bahnlinie zu liegen. Mit der vorgeschlagenen Linie würde die Reisezeit Zürich – Vinschgau (Mals) nur etwa 3 Stunden betragen, mit Umsteigen in Landquart. Mit dem gewählten Vorschlag werden die Baukosten tiefer sein als für Varianten mit langen Tunnels Die Baukosten für diesen Vorschlag werden auf ca. 1.25 MRD CHF für die 43 km lange Neubaustrecke geschätzt, die Berechnung dazu liegt beim Autor vor. Der Vorschlag unterscheidet sich vom Projekt vom Jahr 1895 u.a. darin, dass zwei ca. 5 km lange Tunnel, hingegen kein Kehrtunnel, vorgesehen sind. Auch wird eine grössere Neigung (bis 50 ‰) im vorliegenden Vorschlag notwendig. Die Maximalneigung 50 ‰ ist auf 17.5 km notwendig, 40 ‰ auf 7.5 km samt 35 ‰ und weniger auf 18 km. Wegen der Neigungen bis maximal 50 ‰ fordert es Fahrzeuge mit Magnetschienenbremse um eine Geschwindigkeit von 60 km/h in dieser Neigung fahren zu können.

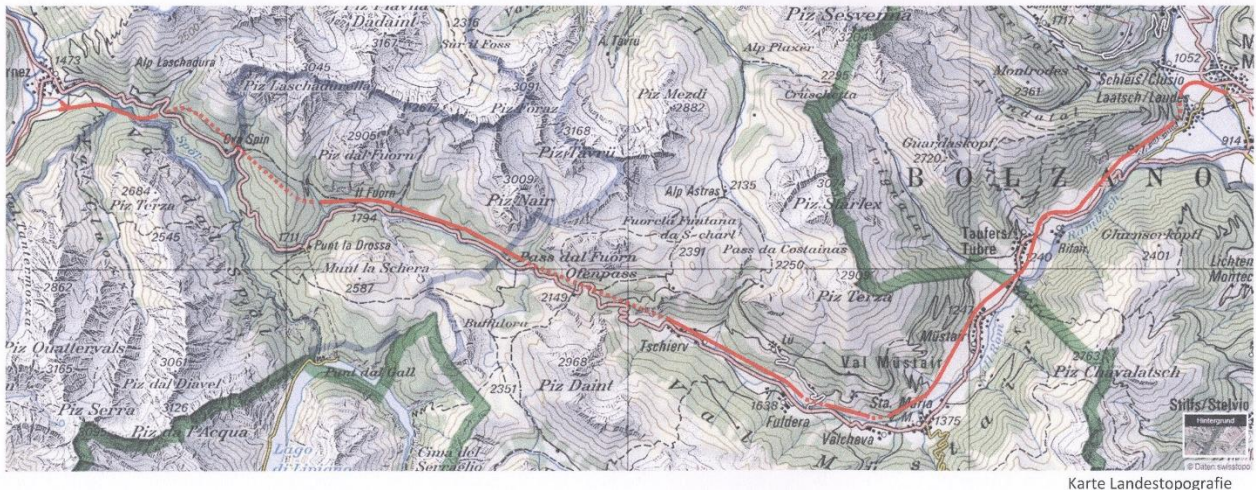
Bei der Trassierung wurde Rücksicht auf die Geologie genommen, Geologie gemäss Angaben in den Landeskarten.

Auf der nächsten Seite ist eine Übersichtskarte mit Kommentaren über die vorgeschlagene Bahnlinie gezeigt, auf Seite 3 ein Höhenprofil und auf Seite 4 ein Fahrplanvorschlag.

Bozen-Südtirol und Lombardei planen eine Direktverbindung Mals-Bormio. Falls diese Verbindung via Müstair realisiert werden soll, braucht es für die Ofenbergbahn nur 32 km bis Müstair gebaut zu werden, von wo es dann Anschluss ins Vinschgau geben würde.

Unten ist die Bahnlinie übersichtlich eingezeichnet. Als Unterlag dient ein detaillierter Trassenvorschlag.

Übersicht Linienvorschlag Zernez – Münstertal – Mals



Die Bahnlinie beginnt bei der doppelten Abzweigung südlich von Zernez. Dies ermöglicht direkte Fahrten von sowohl Zernez als auch von Samedan. Die Bahn steigt bis Pignai und überquert dabei zwei hohe Brücken, bevor die Linie in den Tunnel unter God d'Ivraina und Muottas Champlönsch verschwindet. Eine alternative Linienführung wäre ein kürzerer Tunnel nur bis zum Bachtobel Ova Spin mit Brücke über den Tobel und von dort ein zweiter Tunnel nach Il Fourn.

Bei Il Fourn tritt die Linie wieder ins Tageslicht und folgt das Hochtal bis Buffalora. In Il Fourn gibt es eine Kreuzungsstation und in Buffalora eine Haltestelle, beide mit Bahnsteig. Nach Buffalora verschwindet die Bahnlinie in einen Tunnel unter den Ofenpass bis Tschieriv.

Ab Tschieriv sinkt die Linie im offenen Gelände durch das Münstertal, nur von kürzeren Tunneln unterbrochen, die Lage der Tunneln geht aus dem Höhenprofil auf der nächsten Seite hervor. Kreuzungsbahnhöfe sind in Münstertal mit Perrons vorgeschlagen, in Tschieriv, Fuldera, Valchava und Münster.

Mit einer gewählten Maximalneigung von 50% kommt der Bahnhof in Valchava/Sta Maria leider etwas höher zu liegen als die Dörfer. Dies kann aber mit einem Schräglift vom Bahnhof bis hinunter zur Höhe Dorf überwunden werden. Ausführung z.B. etwa wie beim Caumasee, ursprünglich gebaut 1937, siehe Bild rechts: <https://de.wikipedia.org/wiki/Caumasee-Lift> Eine andere Möglichkeit ist die Maximalneigung auf 70% zu erhöhen, auf einer 2 km Strecke westlich vom Bahnhof Valchava/Sta Maria, so dass dieser Bahnhof 40 m tiefer zu liegen kommt und damit näher zu den Dörfern. Damit bräuchte es den Schräglift nicht.

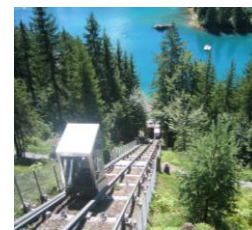
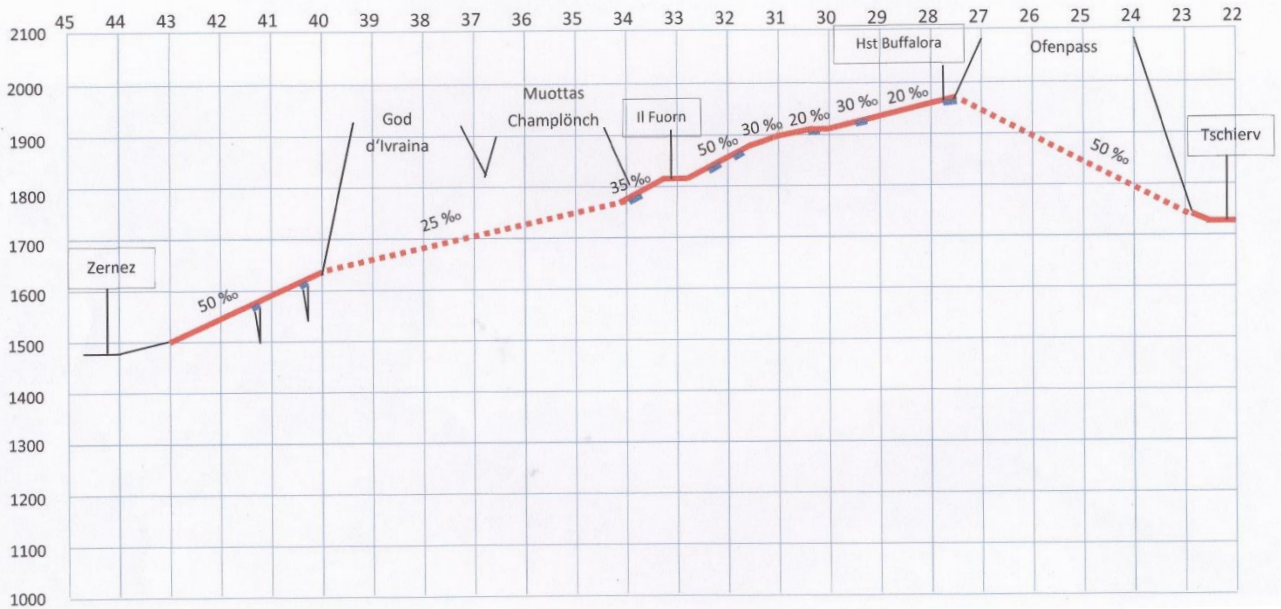


Bild: Wikipedia

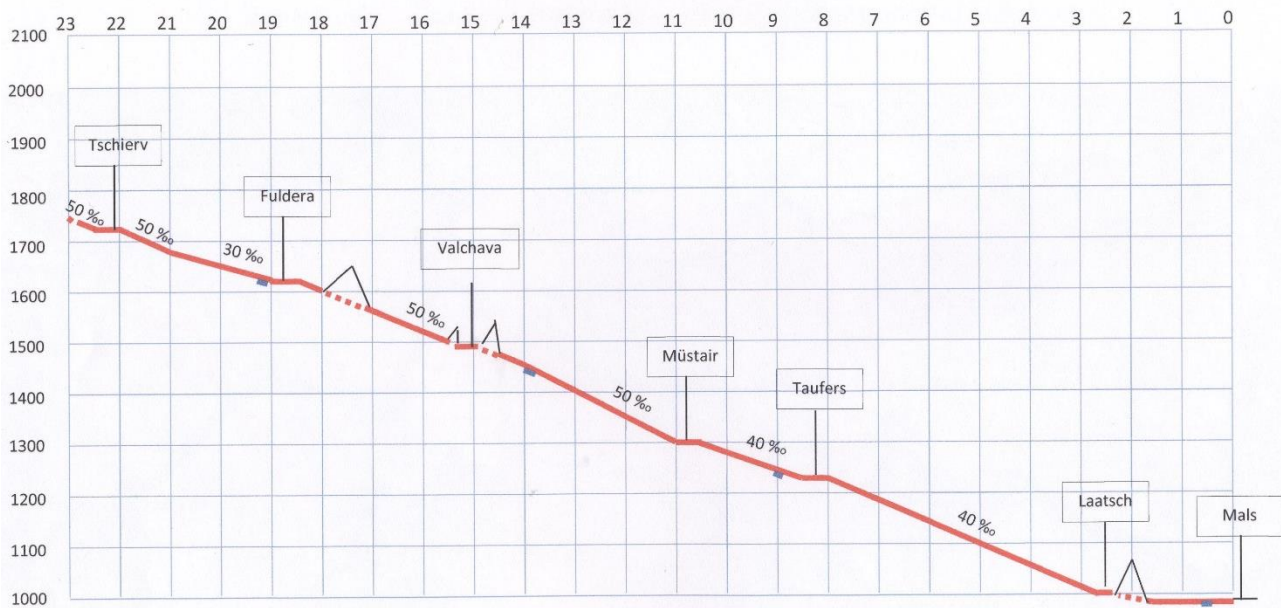
Nach der Grenze zu Südtirol wird ein Bahnhof mit Perron in Taufers vorgeschlagen und in Laatsch eine Haltestelle mit Perron. In Mals endet die Strecke auf dem jetzigen Bahnhof.

Auf der nächsten Seite ist das Höhenprofil der Strecke eingezeichnet. Die Kilometrierung fängt bei Mals an, da dies am praktischen war, um eine geeignete Trasse herauszufinden und einzuzichnen. Bei km 43 schliesst die Strecke an die bestehende Unterengadinerlinie.

Ofenbergbahn Höhenprofil km 45 - 22



Ofenbergbahn Höhenprofil km 24 - 0



Fahrplanvorschlag Ofenbergbahn (max. 60 km/h in 50‰ Steigung)

Es wird ein Zweistundenintervall gezeigt, die Zeiten wiederholen sich alle zwei Stunden

	<i>ab Scuol</i> 14.34		<i>ab L'-quart</i> 14.20	<i>ab Scuol</i> 15.34	<i>ab L'-quart</i> 15.20	
Klosters			14.59 15.01		15.59 16.01	
Susch	14.56 14.57	Bus	15.19 15.20	15.56 15.57	16.19 16.20	
Zernez	15.06 15.07	15.15	15.29 15.31	16.06 16.07	16.29 16.31	16.36
Abzw. Zernez	(15.08)		(15.32)	(16.08)	(16.32)	(15.37)
Il Fuorn	<i>n. P'-resina</i>	15.36	(15.42)	<i>n. P'-resina</i>	<i>n. St. Moritz</i>	16.47 16.48
Tschierv		15.55	(15.51)			16.58 17.00
Fuldera		16.03	(15.54)			17.03 17.04
Valchava – Sta Maria		16.12	15.59 16.00			17.10 17.11
Müstair		16.21	16.04 16.05			17.15 17.16
Taufers		16.28	(16.08)			17.20 17.21
Laatsch		Glums 16.40	(16.13)			17.27 17.28
Mals		16.46	16.16			17.31

					Bus	
Mals	14.29				15.43	15.03
Laatsch	14.32 14.33			(15.46)	Glums 15.09	
Taufers	14.39 14.40			(15.51)	15.19	
Müstair	14.44 14.45				15.54 15.55	15.31
Valchava – Sta Maria	14.49 14.50				15.59 16.00	15.36
Fuldera	14.56 14.57			(16.05)	15.45	
Tschierv	15.00 15.01			(16.08)	15.52	
Il Fuorn	15.11 15.12	<i>ab St. Moritz</i>	<i>ab P'-resina</i>	(16.17)	16.12	<i>ab P'-resina</i>
Abzw. Zernez	(15.22)	(15.28)	(15.45)	(16.27)		(16.45)
Zernez	15.23	15.29 15.31	15.46 15.49	16.28 16.31	16.36	16.46 16.49
Susch		15.35 15.36	15.54 15.55		16.36	16.54 16.55
Klosters		15.56 15.57		16.56 16.57		
		<i>n. L'-quart</i> 16.36	<i>nach Scuol</i> 16.23	<i>n. L'-quart</i> 17.36		<i>nach Scuol</i> 17.23

Zeiten **fett** geschrieben zeigt auf Zugkreuzung
 Zeiten **blau** geschrieben zeigt auf Bus
 Zeiten in Klammer **grau** zeigt auf Durchfahrt ohne Halt

In Zernez gibt es mit Umsteigen direkte Verbindungen Mals – Zernez – St Moritz, und umgekehrt. Als Ergänzung Postauto (Bus) zweistündlich, um auch weitere Haltestellen (ausserhalb der Bahnhöfe) zu bedienen, sowie auch Glurns. Zeiten für das Postauto gemäss geltendem Fahrplan, So gibt es, wie heute, stündliche Verbindungen für die Dörfer in Müntertal und ab der Grenze bis Mals, abwechselnd Bus und Zug.

Birger Tiberg
17.1.2019