



„Renaissance der Tauferer Bahn“

SAND IN TAUFERS. Die Ausstellung „Renaissance der Tauferer Bahn“ (bis 13. Juni, Naturparkhaus Sand in Taufers) zur Reaktivierung der Tauferer Bahn behandelt ausgehend von der früher sehr erfolgreichen Geschichte der elektrischen Lokalbahn zwischen 1908 und 1957 die Chancen für eine Reaktivierung und Verlängerung der Bahn. Im Bild die Gruppe der Promotoren: Valentino Pagani, Hans Berger, Wittfrieda Mitterer, Hans Peter Leiter, Heiner Monheim und Hans H. Hinterhuber (von links).

Bahnpionier Joseph Riehl



Einer der ganz großen Pioniere der Technik aus Südtirol ist weitgehend in Vergessenheit geraten: der Ingenieur **Josef Riehl** (1842-1917). Ihm sind anlässlich der im nebenstehenden Text beschriebenen Ausstellung im Naturparkhaus Sand in Taufers Exponate seines Schaffens gewidmet. Nach der Tätigkeit bei der k.k. privilegierten Südbahngesellschaft und der Bauleitung der Brennerbahn machte sich Riehl als Bauunternehmer mit dem Bau der Giselabahn 1870 selbständig. Neben Steinbrüchen, Flussverbauungen, Wasserkraftwerken und Straßen wurde er zum Verkehrspionier mit Bahnbauten: 1898 Überetscher Bahn, 1900 Innsbrucker Mittelgebirgsbahn, 1902 Zillertalbahn, 1903 Mendelbahn, 1904 Stubaitalbahn und Innsbrucker Straßenbahn, 1905 Montafonerbahn, 1906 Standseilbahn Hungerburg, 1907 Rittnerbahn, 1908 Taufererbahn, 1912 Mittenwaldbahn, 1913 Außerfernernbahn und sein wohl berühmtestes Bahnprojekt, das er als einer der 60 reichsten Bürger Innsbrucks aus seinem Privatvermögen vorfinanzierte: die Karwendelbahn von 1904 bis 1912. Diese Bahn wurde ein Teilstück der Strecke Innsbruck-München mit der Elektrifizierung durch das ebenfalls von Riehl geplante und gebaute Ruetz-Kraftwerk. Riehl starb nach kurzer Krankheit am 17. Februar 1917 und ist auf dem Militärfriedhof in Pradl bei Innsbruck begraben. Sein Unternehmen wurde von seinen Partnern Mayer, Innerhofer und v. Doderer weitergeführt, die zahlreiche, noch von Riehl geplante Vorhaben verwirklichten, darunter 1917/21 die Dolomitenbahn, 1918 die Fleimstalbahn, 1928 die Nordkettenbahn. Nach den Plänen von Riehl wurde 1906 die Tram Lana-Meran von Luis Zuegg realisiert, 1909 die Bahn Mendel-Fondo-Dermullo, 1909 die Nonstalbahn und im selben Jahr die Bozner Straßenbahn nach Leifers, und 1916 die Grödnernbahn. Josef Riehl, ein genialer Konstrukteur und Unternehmer, gehört damit zu den bedeutendsten Ingenieuren, die Südtirol hervorgebracht hat, und seine Verkehrsvisionen sind gerade heute wieder aktuell am Ende der Motorisierung mit einem alles erstickenden Privatverkehr.

Andreas Gottlieb Hempel

Bahn frei durchs Tauferertal

MOBILITÄT: Das Kuratorium für Technische Kulturgüter in Bozen hält ein Plädoyer für eine neue Bahnkultur

SAND IN TAUFERS. Der Individualverkehr mit seinen Emissionen, Staus und Unfällen belastet nicht nur die Lebensqualität der Ortschaften im Tauferer- und Ahrntal unerträglich, sondern schädigt auch die Erholungs- und Ferienlandschaft um die Ahr auf empfindliche Weise. Neue Konzepte für die steigende Mobilität sind für eine Kultur des Miteinanders und eines alternativen Tourismus erforderlich.

Ein kurzer Rückblick

Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die großen europäischen Bahnverbindungen geplant und im Wesentlichen realisiert. In der k.u.k. Monarchie z.B. die Strecken der Südbahn und über den Brenner. Ab 1895 förderte ein neues Reichsgesetz finanziell auch die Bahnen niederer Ordnung. Der Bau von Klein- und Lokalbahnen wurde damit erleichtert, und es wurde vielen kleineren Gemeinden ermöglicht, mit diesen Bahnen am wirtschaftlichen Aufschwung teilzunehmen.

Der in Bozen gebürtige Ingenieur und Unternehmer Josef Riehl (siehe eigener Artikel links) wurde nach der Mitarbeit in der Südbahngesellschaft und an der Brennerbahn zum Pionier der Tiroler Lokalbahnen. Er realisierte neben zahlreichen Bahnstrecken 1908 die Taufererbahn. Für sie legte Riehl 1905 einen Plan für die 15 Kilometer lange Trasse mit Normalspurweite (1435 mm) vor, damit der Anschluss an die Pustertalerbahn ohne Umladen möglich war. Am 25. Juli 1907 wurde mit dem Bau begonnen, der am 8. Juli 1908 fertiggestellt war – ein Jahr Bauzeit, in unserer Zeit bürokratischer Entscheidungsverfahren und Rekurse ein unvorstellbar kurzer Zeitraum.

Die Bahn wurde seinerzeit durch den starken Fracht- und Fremdenverkehr angenommen und die Kasse stimmte. Erst als man politisch nur noch auf den Straßenverkehr setzte, wurde die Taufererbahn 1957 eingestellt und der letzte Bahnhof in Mühlen 2006 (!) abgerissen.

Ein visionärer Ausblick...

Die Verkehrspolitik zugunsten der Straße ist nach einem halben Jahrhundert an ihre Grenzen gestoßen, bzw. hat diese längst in ihrer Kosten-Nutzen-Relation privat, öffentlich und für die Umwelt überschritten. Der öffentliche Verkehr nicht nur mit dem Bus, sondern vor allem auf der Schiene wird zunehmend wieder ernst genommen – vor



Die künftige Überlandstraßenbahn im Tauferertal.



Bahnhof Sand in Taufers.



Gleisarbeiter bei der Schneerräumung.



Bahnhof Mühlen in Taufers.



Arbeiter an der Bahnstrecke.

allem in der Kombination beider Verkehrsmittel, wie es die koordinierten Bahn- und Busverbindungen der letzte Jahre auch in Südtirol erfolgreich zeigen.

Die Technik der Züge hat sich verändert. Die Entwicklung von Überland-Straßenbahnen vor allem in Frankreich zeigt, dass Zugverkehr nicht mit Lärm, einer den Ort zerschneidenden Trasse und Bahnhöfen fern der Ortsmitte verbunden sein muss. Lärmvermeidende Flüstergleise im Gras- oder Pflasterbett mit Bahnsteigen, die nicht höher sind als eine normale Bordsteinkante und die damit keine Trennlinien wie die Schottertrassen der Züge bilden, schnell

le, geräuschlose Beschleunigung zwischen den kurzen Abständen der Haltestellen, Niederflurwagen mit vielen Türen für rasches Ein- und Aussteigen und neuerdings Frachtwagen für Gütertransport (Beispiel Dresden) bieten echte Alternativen der Beförderung zwischen Orten an, in denen die Haltestellen in der Ortsmitte angelegt werden und dort, wo am meisten Publikumsverkehr – wie bei Schulen und in Gewerbegebieten – erwartet wird.

Für die Kurzstrecken im Ort selbst können im Verbund Kleinbusse eingesetzt werden, um möglichst vielen Menschen die kürzeste Verbindung zur

Haltestelle als Alternative zum teuren Auto vor der Haustür zu bieten.

...speziell für das Tauferer-Ahrntal...

Mit dieser Vision treten die Gemeinden Sand in Taufers, Ahrntal, Mühlwald, Gais Brunneck mit dem Amt für Mobilität des Landes Südtirol, der STA, der Seilbahngesellschaften Kronplatz, Speikboden und Klausberg mit einer Ausstellung im Naturkundehaus Sand in Taufers an, die als Wanderausstellung auch in den genannten Gemeinden zu sehen sein wird. Auf Initiative des Kuratoriums

für Technische Kulturgüter, Bozen, unter dessen rühriger Direktorin **Wittfrieda Mitterer** und dem Institut für Raumentwicklung und Kommunikation, Trier, mit dessen Geschäftsführer, dem Verkehrsexperten Prof. Heiner Monheim, Fachberater der Bundesregierung, beruht diese Ausstellung auf einer Konzeptstudie, die nun in einer Machbarkeitsstudie vertieft werden soll. Auf weiten Strecken folgt der Trassenvorschlag der alten Trasse, soll aber durch den Anschluss von Stadtbereichen Brunecks und des Ahrntales ergänzt werden.

Vor allem soll die Linie mitten durch die Orte mit deutlich mehr Haltestellen führen. Wenn es dazu breiten Konsens in der Bevölkerung gibt – wozu die Ausstellung beitragen soll – kann die Realisierung des Projektes in Verhandlungen mit dem Land und dem Verkehrsverbund geklärt werden. Dass dazu große Bereitschaft besteht, ließ der oberste Beamte im Assessorat für Bauten, Valentino Pagani, unterstützt von Senator Hans Berger, erkennen.

...und darüber hinaus

Das innovative Projekt könnte in Südtirol eine Initialwirkung für die Leistungsfähigkeit moderner Überland-Straßenbahnen auch für andere Landesteile anbieten. Damit bahnt sich – im wahrsten Sinne des Wortes – hier eine neue Mobilitätskultur mit der Verbindung von Schiene und Straße an, mit der Südtirol eine Strahlkraft und Beispielswirkung für mehr Lebensqualität über die Grenzen hinaus entfalten kann.

Andreas Gottlieb Hempel

© Alle Rechte vorbehalten



Der Verkehr im Tauferertal wird immer schlimmer.



Überlandstraßenbahn im Ort.



Beispiel einer Überlandstraßenbahn im Ort.



Straßenbahn für Fracht in Dresden.