

## 7.1 Fernpass-Bahn

Garmisch-Partenkirchen – Ehrwald – Biberwier – Fernpass – Nassenreith – Imsterau – Landeck

Der Fernpass, eine Schnellstrasse zwischen Garmisch-Partenkirchen, Reutte und dem Inntal ist chronisch überlastet und staugeplagt. Das Land Tirol will deshalb bis 2020 zehn Prozent der Gäste auf die Bahn locken. Plakatwände werben mit dem Slogan: „In einem Zug nach Tirol“ oder „Bahn frei“.

Das Thema einer autofreien Anreise nach Tirol beschäftigt Politik, Wirtschaft, Tirol Werbung und Bahngesellschaften schon länger. Nun wurde das Projekt „Tirol auf Schiene“ auch in die Maßnahmen am Fernpass eingewoben. „Diese Werbemaßnahmen“, heißt es dazu aus dem Büro von Landeshauptmann-Stellvertreterin Ingrid Felipe, „sind tatsächlich Teil der Fernpass-Strategie.“

Die Anreise mit der Bahn von Deutschland nach Österreich sei in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen, heißt es seitens der Deutschen Bahn. Mittlerweile würden sechs Prozent der Gäste über die Schiene nach Tirol reisen, wurde in der Fernpass-Strategie festgehalten. Das erklärte Ziel von Politik und Wirtschaft sei die Steigerung dieses Anteils auf zehn Prozent bis 2020.

Allein, es fehlt auch heute eine Eisenbahn von Garmisch-Partenkirchen ins Inntal (Fernpassbahn). Zurzeit ist für diese ca. 30 km messende Strecke kein neueres Projekt oder eine neue Studie bekannt.

### Bahn-Fahrplan München – Innsbruck – Landeck-Zams heute

Streckenabschnitt				Streckenlänge	Bemerkungen
München Innsbruck	ab an	13.34 15.18	EC	Luftlinie: 99 km Reisestrecke 165 km	Umsteigezeit in Innsbruck: 30 Minuten
Innsbruck Landeck-Zams	ab an	15.48 16.31	EC	Luftlinie = Reisestrecke: ca. 60 km	
<b>Reisezeit München – Landeck-Zams</b>				<b>Reisestrecke 225 km</b>	<b>2 Std 57 Min</b>

Im Schlussbericht «Fernpass-Strategie» des Amtes der Tiroler Landesregierung (Abteilung Verkehr und Straße) vom März 2016 wird im «Anhang» auf Seite 48 unter «Visionen» ausgeführt:

*«Im Rahmen der Fernpass-Strategie-Treffs und der Sitzungen der EntwicklerInnengruppe wurden auch langfristige Überlegungen von den Teilnehmenden angeregt. Diese Visionen wurden im Rahmen der Fernpass-Strategie ausschließlich gesammelt und dokumentiert. Sie müssten in weiterer Folge vertieft und geprüft werden.»*

#### **V 01 Neue Bahntrasse ins Inntal / S-Bahn Innsbruck – Außerfern**

*Von mehreren Teilnehmenden wurde bei der Startveranstaltung die Idee **einer neuen Bahntrasse vom Außerfern ins Inntal** angeregt, um die Fahrzeiten zu verkürzen. Konkret wurde eine Neutrassierung zwischen dem Ehrwalder Becken und Ötztal-Bahnhof mit einer Länge von rund 23 Kilometer vorgeschlagen. Die mögliche Reisezeit mit dieser neuen „Fernbahn“ könnte zwischen Innsbruck und Reutte auf unter 90 Minuten reduziert werden – und damit jener des PKW-Verkehrs und des vorgeschlagenen Schnellbussystems entsprechen.*

Mit dieser neuen Bahntrasse könnte nicht nur die Relation Reutte-Innsbruck, sondern auch die Bahnverbindung des Oberlandes nach München verbessert werden (Fahrzeit zwischen München und Ötztal Bahnhof knapp unter zwei Stunden).

### **V 02 Güter auf die Bahn**

Diskutiert wurde, ob man auf einer neuen „Fernbahn“ auch LKW verladen und damit Güter von der Straße auf die Schiene verlagern könnte. Das wäre grundsätzlich möglich. Eine Lösung für den Güterverkehr erfordert andere Trassierungsparameter als eine reine Personenverkehrsstrecke (betrifft vor allem Längsneigung). Vision V 02 hängt mit Vision V 01 zusammen.

### **V 03 PKW-Maut**

Es wurde angeregt, ob man langfristig eine PKW-Maut für die Fernpass-Strecke einführen und damit den Individualverkehr reduzieren könnte. Dieses Thema wird derzeit von den VerkehrsreferentInnen österreichweit diskutiert und reicht über den Fokus Fernpass hinaus. Daher wurde das Thema an dieser Stelle nicht weiter verfolgt.»

Weitere Infos zur Fernpass-Strategie unter:

[http://www.intesi2017.at/intesi\\_db/documents/AT12\\_AT331\\_Strategy%20for%20Fernpass\\_2016.pdf](http://www.intesi2017.at/intesi_db/documents/AT12_AT331_Strategy%20for%20Fernpass_2016.pdf)

Eine Folge dieser Forderungen ist sicher der politische Vorstoss im Tiroler Landtag. Dieser hat an seiner Sitzung vom 6. Juli 2017 mit der verfassungsmässigen Mehrheit folgende Entschliessung gutgeheissen:

**«Der Tiroler Landtag spricht sich dafür aus, dass die Landesregierung an die Bundesregierung und die Verantwortlichen der Österreichischen Bundesbahnen herantreten möge, um die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine Bahntrasse zwischen dem Ehrwalder Becken und dem Inntal zu erreichen.»**

Im Folgenden sollen – weil bis zum Abschluss dieses Berichtes noch keine konkreten Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie vorlagen – einige generelle Überlegungen zu einer Fernpass-Bahnlinie gemacht werden, die den Südtiroler Interessen entsprechen.

### **30 km lange Neubaustrecke**

Die Überlegungen gehen davon aus, dass die topografisch und wirtschaftlich vertretbarste Lösung aus einer ca. 30 km langen Neubaustrecke besteht:

- Ehrwald – Biberwier 3.5 km offene Strecke
- Biberwier – Nassenreith 9 km Tunnel
- Nassenreith – Imsterau 17.5 km, offene Strecke im Gurgltal

In Imsterau erfolgt der Anschluss an die bestehende Arlbergstrecke. Weiterführung nach Landeck-Zams.

Zur Schonung des Gurgltals kann als Alternative ein ca. 4.5 km langer Tunnel Nassenreith – Haiming – Ötztal-Bahnhof ins Auge gefasst werden.



Fernpass-Bahnlinie Ehrwald – Nassenreith – Imst – Landeck-Zams

### Bahn-Fahrzeiten / technische Daten mit Neubaustrecke

Streckenabschnitt	Länge	Reisezeit (Zielzeit)	Bemerkungen
<b>Bestehende Zulaufstrecken</b>			
München – Garmisch-Partenkirchen	100.6 km	1 h 10 Min	best. DB-Strecke
Garmisch-Partenkirchen – Ehrwald	23.3 km	20 Min	best. DB-Strecke
<b>Projekt</b>			
Ehrwald – Biberwier	3.5 km	3 Min	offene Linienführung
Biberwier – Nassenreith	8.9 km	5 Min (120 km/h)	Tunnel
Nassenreith – Imsterau	17.3 km	11 Min	offene Linienführung
<b>Total Neubaustrecke</b>	<b>29.7 km</b>	<b>19 Min</b>	
<b>Bestehende Zulaufstrecke</b>			
Landeck-Zams – Imsterau	17.8 km	11 Min (Bahn)	best. ÖBB-Strecke
<b>München – Landeck</b>	<b>171.4 km</b>	<b>2 h 00 Min</b>	

Grau unterlegt = Projekt

## Approximative Kosten für die Neubaustrecken

Streckenabschnitt	Länge	Einspur ES	Doppelspur DS
<b>Bestehende Zulaufstrecke</b>			
München – Garmisch-Partenkirchen	100.6 km		kA
Garmisch-Partenkirchen – Ehrwald	23.3 km		233 Mio. Euro
<b>Projekt</b>			
Ehrwald – Biberwier (offene Strecke)	3.5 km	45-55 Mio. Euro	55-65 Mio. Euro
Biberwier – Nassenreith (Tunnel)	8.9 km	310-360 Mio Euro	360-445 Mio. Euro
Nassenreith – Imsterau (off. Strecke)	17.3 km	210-260 Mio Euro	260-310 Mio. Euro
<b>Total Neubaustrecke</b>	<b>29.7 km</b>	<b>570-675 Mio Euro</b>	<b>680-820 Mio. Euro</b>
<b>Bestehende Zulaufstrecken</b>			
Landeck-Zams – Imsterau	17.8 km		DS teilweise vorhanden?

Grau unterlegt = Projekt

## Berechnungsgrundlagen

Streckentyp	Einspur	Doppelspur
Ausbau von Ein- auf Doppelspur	---	10 Mio. Euro/km
Neubau offene Strecke	12-15 Mio. Euro/km	15-18 Mio. Euro/km
Neubau Tunnel	35-40 Mio. Euro/km	40-50 Mio. Euro/km

## Alternative mit Tunnel Nassenreith – Haiming – Ötztal-Bahnhof

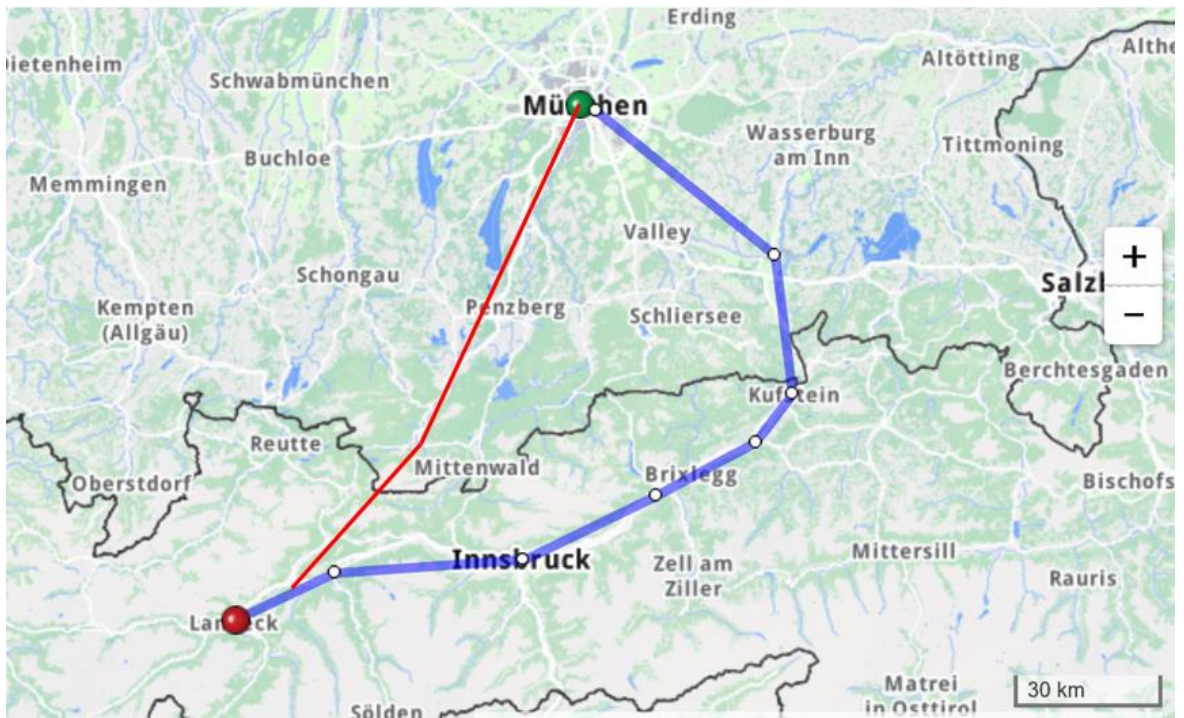
Streckenabschnitt	Länge	Einspur ES	Doppelspur DS
<b>Projekt</b>			
Ehrwald – Biberwier (offene Strecke)	3.5 km	45-55 Mio. Euro	55-65 Mio. Euro
Biberwier – Nassenreith (Tunnel)	8.9 km	310-360 Mio Euro	360-445 Mio. Euro
Nassenreith – Haiming (Tunnel)	4.5 km	160-180 Mio Euro	180-225 Mio. Euro
<b>Total Neubaustrecke</b>	<b>16.9 km</b>	<b>515-595 Mio Euro</b>	<b>595-735 Mio. Euro</b>

Grau unterlegt = Projekt

## Topologie/Höhenangaben

Ortschaft	Meter über Meer/Meter über Adria
Garmisch-Partenkirchen	708 müM
Ehrwald	994 müM
Biberwier	989 müM
Lermoos	1'004 müM
Fernpass	1'216 müM
Nassenreith	843 müM
Telfs-Pfaffenhofen (Bhf)	623.2 müA
Silz (Bhf)	648.3 müA
Haiming (Hst)	668.6 müA
Ötztal-Bahnhof (Bhf)	692.2 müA
Imst-Pilztal (Bhf)	715.9 müA
Landeck-Zams (Bhf)	776.7 müA

## Reiserouten heute und künftig mit Fernpass



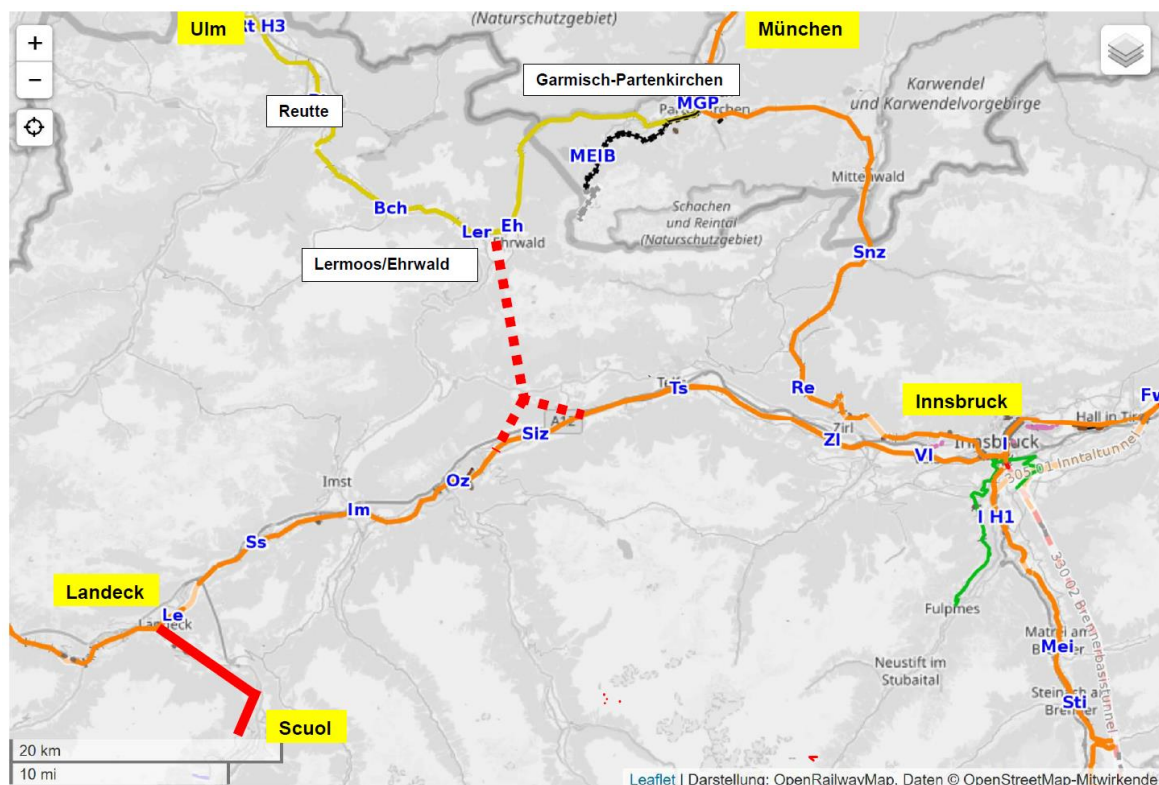
- Blaue Linie: heutige Fahr-Route  
Rote Linie: München – Garmisch-Partenkirchen – Fernpass

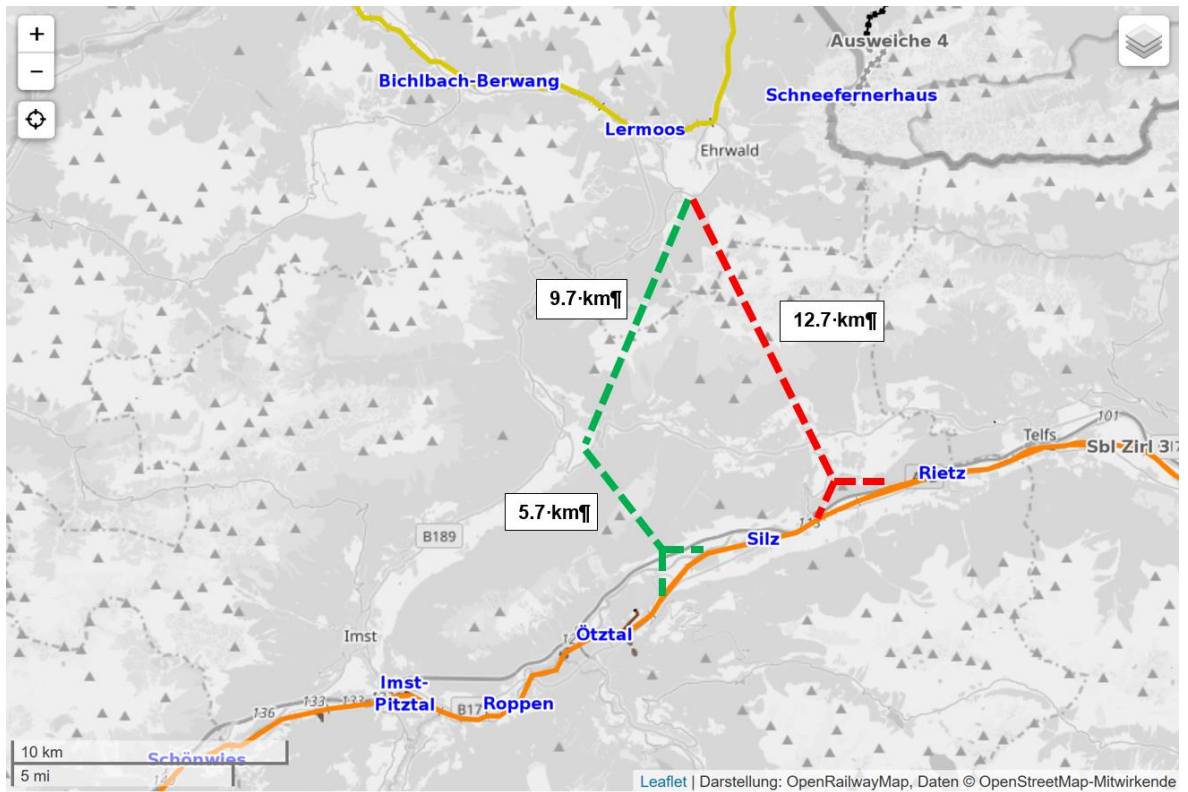
## Ergänzung vom 31. August 2018

### Kombination von «Ulm – Innsbruck» und «München – Südtirol»

Die Österreichische Bundesbahn (ÖBB) und das Land Tirol favorisieren gegenwärtig eher eine direkte Bahn-Verbindung vom Raum Ulm/Kempten nach Innsbruck via die Ausserfernbahn und einer **Neubausstrecke Lermoos – Telfs**.

Sinnvollerweise sollte für die neue Verbindung vom Raum Lermoos/Ehrwald ins Inntal eine Linienführung gesucht werden, welche sowohl den Intentionen des Landes Tirol als auch denjenigen von Südtirol nach einer möglichst direkten Verbindung vom Raum München via Garmisch-Partenkirchen – Fernpass entgegenkommt:





Legende	
	Bahnlinien, Normalspur
	Bahnlinie, Meterspur
	Zahnradbahn (Zugspitzbahn)
	Projekte offene Linienführung/Tunnel

Bei einer Tunnellänge von ca. 17 km und einer zu überwindenden Höhe von ca. 285 Metern zwischen Biberwier (989 M.ü.M) und Ötztal (704 M.ü.M) ist mit einer durchschnittlichen Neigung/Steigung des Trassees von ca. 17 Promille zu rechnen.