



## CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENINO - SÜDTIROL

XV Legislatura - Anno 2018

Bolzano, 10 agosto 2018  
prot. n. 1889 Cons. reg.  
del 30 agosto 2018

Al Presidente  
del Consiglio regionale

SEDE

### **MOZIONE n. 67/XV** **Sviluppo della rete ferroviaria locale**

Intorno al 1900 il Tirolo si trasformò in un paese a spiccata vocazione ferroviaria. Oltre alla ferrovia del Brennero e della Val Pusteria furono costruite alcune ferrovie locali che collegavano le valli laterali con i principali tracciati ferroviari della “Südbahn”. Queste ferrovie locali non solo svolsero un'importante funzione per il trasporto di passeggeri e merci, ma contribuirono anche allo sviluppo turistico ed economico di regioni fino ad allora abbastanza isolate. Alcune di queste ferrovie locali erano perfettamente collegate tra loro. Da Bolzano, per esempio, si poteva prendere la ferrovia transatesina per recarsi a Caldaro, da lì la funicolare fino al Passo della Mendola, per poi proseguire con la ferrovia a scartamento ridotto attraverso Dermulo e Malè fino a Trento e da lì con la linea ferroviaria dell'Adige tornare a Bolzano. In questo contesto va ricordata anche la ferrovia della Zillertal, che si allaccia alla ferrovia dell'Inntal e alla ferrovia dell'Achensee presso la stazione di Jenbach, e la ferrovia a scartamento ridotto da Mori via Arco a Riva, che collegava il lago di Garda alla linea ferroviaria “Südbahn”.

Durante la prima guerra mondiale ci fu un ulteriore potenziamento della ferrovia per ragioni militari. Furono costruite la ferrovia della Val Gardena, la ferrovia delle Dolomiti e la ferrovia della Val di Fiemme. Nella Val Venosta e nell'Oberes Gericht fu iniziata la costruzione della ferrovia del Resia, che purtroppo non fu mai completata.

Nel dopoguerra, purtroppo, si pensò di dover dare priorità all'automobile e all'autobus, per cui un gran numero di ferrovie locali furono chiuse e smantellate. Oggi saremmo invece ben felici se le ferrovie locali esistessero ancora, anche perché il traffico stradale è cresciuto a dismisura e la ferrovia sta quindi vivendo una vera e propria rinascita come mezzo di trasporto ecologico e sostenibile per gli spostamenti.

**La storia di successo della ferrovia della Val Venosta, che oggi trasporta più di due milioni di passeggeri l'anno ed è attualmente in fase di elettrificazione, dimostra che le ferrovie locali innovative possono avere di nuovo un grande successo. Il nuovo concetto di mobilità della linea della Val Pusteria, che collega la ferrovia direttamente alle zone sciistiche, è un esempio riuscito di pianificazione del traffico orientata al futuro. Nella Zillertal si prevede addirittura di dotare la linea ferroviaria di locomotive a idrogeno.**

In tutta l'Euregio del Tirolo stanno nascendo progetti per nuovi collegamenti ferroviari e la rimessa in esercizio di vecchie ferrovie locali. Anche i politici hanno già espresso più volte pareri positivi, e si sono espressi in linea di massima a favore di progetti come, ad esempio, la ferrovia dell'Oltradige, la ferrovia del Resia, la ferrovia della Val Aurina, la ferrovia della Val Gardena e la ferrovia delle Dolomiti. Visto che tali progetti ferroviari incontrano di solito anche il consenso di gran parte della popolazione, è importante disporre di informazioni complete.

Ciò premesso, i sottoscritti chiedono

**al Consiglio regionale**

di esprimersi - con il coinvolgimento della popolazione e un'apposita campagna di informazione - a favore di un ulteriore sviluppo delle ferrovie locali come la linea ferroviaria del Resia, seguendo l'efficace concetto di mobilità della ferrovia della Val Venosta e della Val Pusteria.

f.to: I CONSIGLIERI REGIONALI

Sven Knoll

Myriam Atz Tammerle

Bernhard Zimmerhofer



# CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE

## REGIONALRAT TRENINO – SÜDTIROL

XV. Legislaturperiode – 2018

Bozen, 10. August 2018  
Prot. Nr. 1889 RegRat  
vom 30. August 2018

An den Präsidenten  
des Regionalrates

---

Nr. 67/XV

### **BESCHLUSSANTRAG**

#### **Ausbau der Lokalbahnen**

Um 1900 entwickelte sich Tirol zu einem ausgesprochenen Bahnland. Neben der Brennerbahn und der Pustertalbahn entstanden eine Reihe von Lokalbahnen, die die Seitentäler mit den Haupteisenbahnlinien der Südbahn verbanden. Diese Lokalbahnen hatten nicht nur eine wichtige Funktion für den Personentransport und den Transport von Gütern, sondern führten auch zu einem touristischen und wirtschaftlichen Aufschwung in bis dahin abgelegenen Regionen. Diese Lokalbahnen waren teilweise bestens miteinander vernetzt. So konnte man beispielsweise von Bozen aus mit der Überetscherbahn bis nach Kaltern fahren, von dort mit der Standseilbahn hinauf bis zum Mendelpass, von dort mit der Schmalspurbahn über Dermulo und Malé bis nach Trient und von dort aus mit der Etschtalbahn wieder zurück nach Bozen fahren. In diesem Zusammenhang sei auch die Zillertalbahn genannt, die im Bahnhof Jenbach mit der Inntalbahn und der Achenseebahn zusammentrifft, sowie die Schmalspurbahn von Mori über Arco bis nach Riva, die den Gardasee mit der Südbahnstrecke verband.

Während des 1. Weltkrieges kam es aus militärischen Gründen zu einem weiteren Eisenbahnausbau. So wurden die Grödnerbahn, die Dolomitenbahn und die Fleimstalbahn gebaut sowie im Vinschgau und Oberen Gericht mit dem Bau der Reschenbahn begonnen, die jedoch nicht mehr fertiggestellt werden konnte.

In den Nachkriegsjahren glaubte man leider zusehends dem Auto und dem Bus den Vorzug geben zu müssen, sodass eine große Anzahl der Lokalbahnen eingestellt und abgebaut wurde. Heute wäre man vielerorts froh, wenn die Lokalbahnen noch existieren würden, zumal der Verkehr auf der Straße stetig zunimmt und die Eisenbahn daher eine regelrechte Renaissance als umweltfreundliches und staufreies Verkehrsmittel erlebt.

**Dass innovative Lokalbahnen heute wieder überaus erfolgreich sein können, beweist die Erfolgsgeschichte der Vinschgaubahn, die inzwischen mehr als zwei Millionen Fahrgäste pro Jahr befördert und gerade elektrifiziert wird. Auch das neue Mobilitätskonzept der Pustertalbahn, welches die Eisenbahn direkt an die Skigebiete anbindet, sei hier als äußerst gelungenes Beispiel einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung genannt. Im Zillertal laufen derzeit sogar Planungen, die Bahnlinie mit Wasserstoffloks auszustatten.**

In der gesamten Europaregion Tirol keimen derzeit Projekte für neue Eisenbahnverbindungen bzw. die Wiederinbetriebnahme alter Lokalbahnen auf. Auch die Politik hat sich bereits mehrfach positiv dazu geäußert und beispielsweise die grundsätzliche Zustimmung zu Projekten wie der Überetscher-Bahn, der Reschenbahn, der Tauferer-Bahn, der Grödner-Bahn und der Dolomiten-Bahn signalisiert. Bei der Bevölkerung stoßen derartige Bahnprojekte zumeist auf große Zustimmung, weshalb eine umfangreiche Information wichtig ist.

Aus diesem Grunde stellen die Gefertigten den

**Antrag:**

Der Regionalrat wolle beschließen:

Der Regionalrat spricht sich — unter Einbindung und Information der Bevölkerung — für den weiteren Ausbau von Lokalbahnen wie der Reschenbahn nach dem erfolgreichen Mobilitätskonzept der Vinschgaubahn und Pustertalbahn aus.

Gez.: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN  
Sven Knoll  
Myriam Atz Tammerle  
Bernhard Zimmerhofer