

# 4.17 BERICHT

## DIE VINSCHGER BAHN – IMPULSGEBER FÜR DIE REGIONALE ENTWICKLUNG

DIE SICHT DER STAKEHOLDER

**WIFO** | Institut für  
Wirtschaftsforschung



HANDELS-, INDUSTRIE-,  
HANDWERKS- UND LAND-  
WIRTSCHAFTSKAMMER BOZEN

**STA**  
sCHAFFT BEWEGUNG - crea movimento

Die Berichte des WIFO sind kurze, problem- und lösungsorientierte Untersuchungen zu Teilaspekten der Südtiroler Wirtschaft. Die Informationen sind unmittelbar handlungsrelevant und für die Praxis aufbereitet.

Veröffentlicht im Oktober 2017

**Autoren**

Georg Lun  
Urban Perkmann  
Simon Vikoler

**Zitierhinweis**

Lun Georg, Perkmann Urban, Vikoler Simon (2017): Die Vinschger Bahn – Impulsgeber für die regionale Entwicklung. Die Sicht der Stakeholder. WIFO Bericht 4.17

**Für Informationen**

WIFO – Institut für Wirtschaftsforschung der Handelskammer Bozen  
Südtiroler Straße 60, 39100 Bozen  
T +39 0471 945 708  
wifo@handelskammer.bz.it

Weitere Publikationen im Internet unter  
[www.handelskammer.bz.it/wifo](http://www.handelskammer.bz.it/wifo)

<b>Wichtigste Ergebnisse</b>	<b>5</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>7</b>
<b>2. Die Wiederinbetriebnahme der Vinschger Bahn im Jahr 2005</b>	<b>10</b>
2.1 Investitionen zur Reaktivierung der Strecke Meran-Mals	10
2.2 Nutzung der Vinschger Bahn	12
2.3 Elektrifizierung	16
<b>3. Der Vinschgau und das Burggrafenamt aus wirtschaftlicher Sicht</b>	<b>17</b>
3.1 Wie haben sich die Bezirksgemeinschaften letztthin entwickelt?	19
<b>4. Die Sicht der Stakeholder</b>	<b>23</b>
4.1 Tourismus	23
4.2 Wirtschaftsstandort	28
4.3 Bevölkerung	29
4.4 Verkehr	32
4.5 Zukünftige Infrastrukturprojekte	34
<b>Anhang A Befragte Stakeholder</b>	<b>37</b>
<b>Anhang B Interviewleitfaden</b>	<b>38</b>
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>41</b>



Der vorliegende Bericht untersucht die sozioökonomischen Effekte der Vinschger Bahn. Zu diesem Zweck wurde eine Befragung bei 27 Entscheidungsträgern und Experten im Einzugsgebiet der Bahn durchgeführt. Wirkt sich die Bahn auf die Lebensqualität der Bevölkerung aus? Welche Bedeutung hat die Bahn für den Wirtschaftsstandort? Wie wichtig ist sie für die Urlaubsdestination? Welche zukünftigen Infrastrukturprojekte sind notwendig? Diese und ähnliche Fragen werden im Rahmen des Berichts beantwortet.

Der Vinschgau zählt seit jeher zu den strukturschwächsten Gebieten Südtirols. Die geringe Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Vinschgau in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts trug dazu bei, dass die Talschaft für lange Zeit ein Abwanderungsgebiet blieb. Letztlich hat es der Vinschgau jedoch geschafft diesen Trend aufzuhalten und sich weitgehend an der Südtiroler Wirtschaftsdynamik zu orientieren. Sowohl die Tourismusbranche als auch sozioökonomische Kennzahlen, wie die Arbeitslosenquote und die Anzahl der unselbstständig Beschäftigten, entwickeln sich im Vinschgau erstaunlich positiv. Auch für das Burggrafenamt ist die Vinschger Bahn ein wichtiger Impulsgeber für Wirtschaft und Gesellschaft.

Die Vinschger Bahn hat, laut Einschätzungen der Experten, die Tourismuswirtschaft im Vinschgau belebt. Sie hat zu einem besseren Mobilitätsangebot für die Urlaubsgäste beigetragen, sodass diese ihren Aufenthalt zunehmend

vollkommen „autofrei“ gestalten. Die Möglichkeit verschiedene Reiseziele miteinander zu verbinden (Bus-Bahn-Anbindungen zu Reisezielen in den Seitentälern des Vinschgaus und des Burggrafenamts), das preislich attraktive Angebot des Reisens mit der Bahn und die Planungssicherheit während des Urlaubs (keine Zeitverluste für die Parkplatzsuche oder aufgrund von Staubildungen auf der Straße) sind die meistgenannten Gründe weshalb die Bahn so gut von den Touristen angenommen wird. Außerdem konnte die Talschaft durch die Reaktivierung der Bahn eine deutliche Zunahme im Tagestourismus verzeichnen. Schließlich konnte der Radtourismus, ein Zweig der im Vinschgau Hand in Hand mit der Bahn gewachsen ist, stark ausgebaut werden. Eine beträchtliche Anzahl der Urlaubsgäste kommt bereits Jahr für Jahr in den Vinschgau, um die Talschaft mit dem Rad zu erkunden. Für die Unternehmen außerhalb der Tourismusbranche sehen die Befragten hingegen einen weniger greifbaren Nutzen durch die Bahn.

Neben den Touristikern profitiert auch die Bevölkerung sehr stark von der Bahn. Sie ist eine wichtige Alternative zur Straße, die aus zeitlicher, finanzieller und ökologischer Perspektive vorteilhaft ist. Als wesentliche Säule des Personennahverkehrs im Vinschgau stellt die Bahn, laut Aussagen der Befragten, die einzige stauunabhängige Verbindung nach Meran bzw. in die Landeshauptstadt Bozen dar, weshalb sie unverzichtbar für Arbeitspendler, Schüler, Studenten und Senioren ist. Dabei sind die

Verlässlichkeit, die Sicherheit und der Komfort des Verkehrsmittels die Hauptgründe für die Beliebtheit der Bahn in der Bevölkerung. Ohne die Reaktivierung der Bahn wäre die Verkehrssituation auf der Vinschger Straße noch problematischer, wobei sowohl die Einheimischen als auch die Touristen aufgrund von Staubildungen deutlich größere Zeitverluste in Kauf nehmen müssten.

Zusammengefasst deuten die Befragungsergebnisse auf einen Mehrwert der Bahn im Tourismus und für die Bevölkerung hin. Um diese Impulse durch die Vinschger Bahn auch in Zukunft bestmöglich zu nutzen bzw. auszubauen, gilt es:

- **Mobilitätsangebot für Bevölkerung kontinuierlich verbessern:** Es ist wichtig, dass das Mobilitätsangebot der Vinschger Bahn weiter ausgebaut wird. Mit der bevorstehenden Elektrifizierung der Bahn wird ein wichtiger Schritt in diese Richtung gemacht: Durch Direktverbindungen von Mals nach Bozen wird das Reiseangebot attraktiver. Die Beförderungskapazitäten der Bahn werden, mittels zusätzlicher Garnituren und dichter Fahrpläne, ansteigen. Dadurch können Kapazitätsengpässe zu Stoßzeiten vermieden und Komfort sowie Flexibilität bei der Bahnnutzung gesteigert werden. Weiters gewährleistet der Umstieg auf Elektrozüge eine umweltverträgliche Mobilität.
- **Bahnverbindung in benachbarte Gebiete realisieren:** Die Anbindung des Vinschgau an seine Nachbarregionen ist notwendig, um das Image als „Seitental“ bzw. „Sackgasse“ abzubauen. Die zukünftige Erschließung des Schweizer Schienennetzes wäre dabei ein besonders großer Qualitätssprung, da die Tourismusbranche im Vinschgau sehr stark davon profitieren würde. Der Schweizer Markt ist interessant, da der typische Schweizer nach wie vor ein sehr kaufkräftiger Gast bleibt, der schon heute verstärkt mit öffentlichen Verkehrsmitteln in den Urlaub reist. Eine Bahnverbindung nach Scuol (CH) würde deshalb die Talschaft Vinschgau aus touristischer Sicht stark aufwerten. Durch die Erschließung des Schweizer Schienennetzes könnte, in einem zweiten Schritt, auch eine Verbindung nach Landeck hergestellt werden, wodurch der Vinschgau näher mit Österreich und dem süddeutschen Raum zusammenrücken würde.

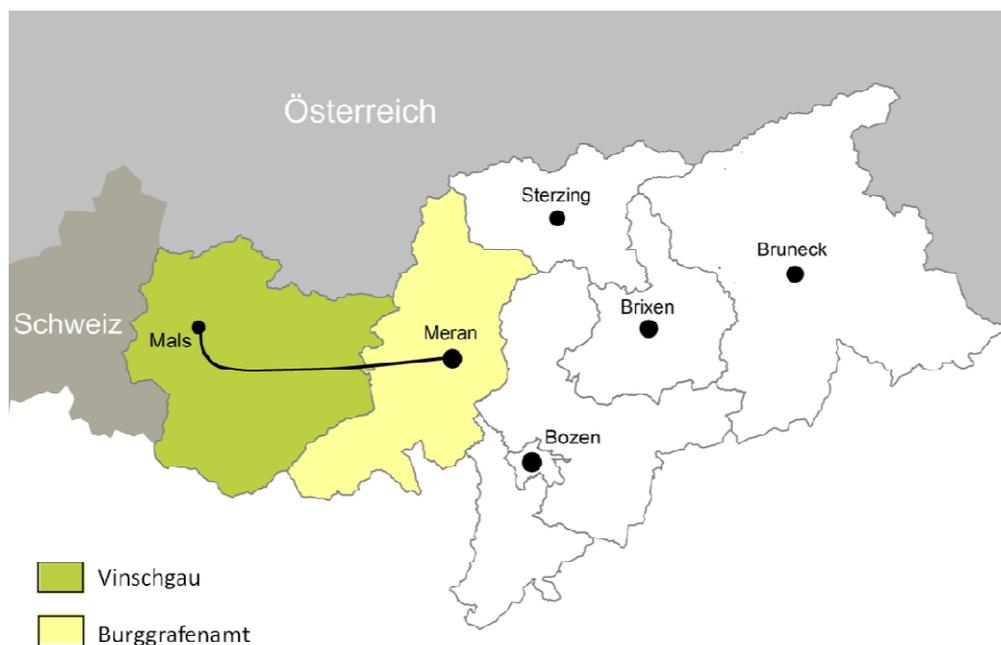
## 1. EINLEITUNG

### Die Vinschger Bahn – Impulsgeber für die regionale Entwicklung

Die Vinschger Bahn ist eine Regionalbahn in Südtirol. Sie verläuft durch die Bezirksgemeinschaften Vinschgau und Burggrafenamt entlang der Etsch von Meran nach Mals. Auf einer Strecke von rund 60 Kilometern überwindet sie einen Höhenunterschied von knapp 700 Metern. Auf der Linie Meran-Mals befinden sich insgesamt 18 Bahnhöfe bzw. Haltestellen und die Fahrtzeit beträgt 83 Minuten. Dabei fährt die Vinschger Bahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 100 km/h durch das Tal.

Abbildung 1.1

#### Verlauf der Bahnlinie Meran-Mals



Quelle: WIFO

© 2017 WIFO

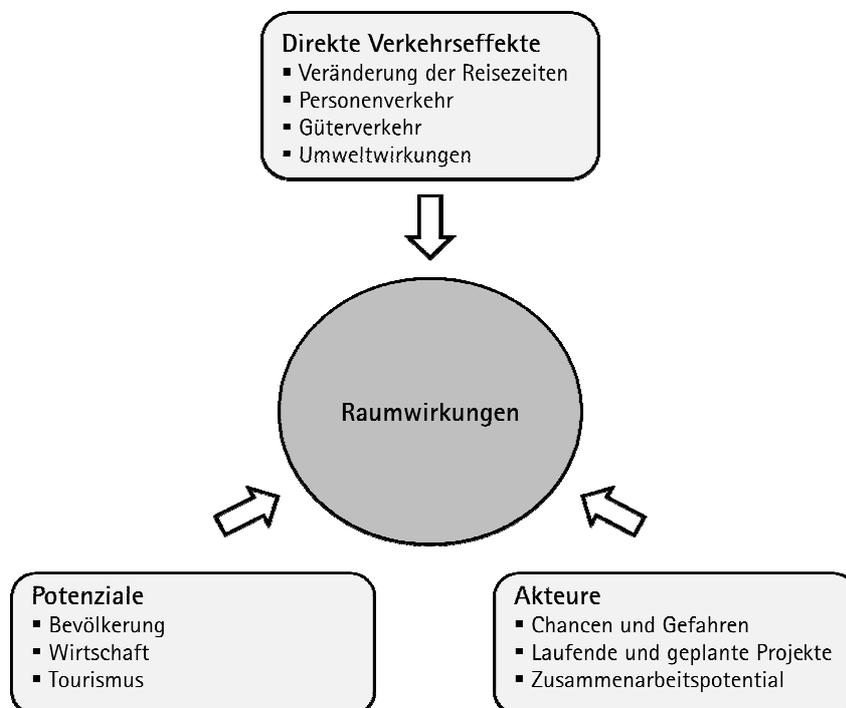
Im Vergleich zu anderen Teilen Südtirols stellt die Bezirksgemeinschaft Vinschgau seit jeher ein strukturschwaches Gebiet dar. Allerdings gibt es Anzeichen, dass sich die Situation der Talschaft in den vergangenen Jahren verbessert hat. Auch die ursprünglich strukturstärkere Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt hat sich aus wirtschaftlicher Sicht gut entwickelt. Im Auftrag der STA – Südtiroler Transportstrukturen AG soll der vorliegende Bericht klären, welche Effekte die Vinschger Bahn auf die Wirtschafts- und Raumentwicklung der beiden Bezirksgemeinschaften hat.

Im Rahmen der Untersuchung stellen sich folgende Fragen: Wirkt sich die Vinschger Bahn auf die Lebensqualität der einheimischen Bevölkerung aus? Hat sich die Verkehrssituation in der Talschaft verbessert? Welche Bedeutung hat die Bahn für den Wirtschaftsstandort? Wie profitieren Wirtschaftstreibende von ihr? Wie wichtig ist die Bahn für die Urlaubsdestinationen Vinschgau und Burggrafenamt? Welche Rolle spielt die Bahn für die Mobilität der Gäste während des Urlaubsaufenthalts? Trägt sie zur Erreichbarkeit der Talschaft bei? Welche zukünftigen Infrastrukturprojekte könnten die Situation zusätzlich verbessern? Die Klärung dieser Fragen ist wichtig, um die Auswirkungen der Bahn auf das Wirtschaftsgefüge des Vinschgaus und des Burggrafenamts aufzuzeigen und um zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten zu erkennen. Dabei wird veranschaulicht, inwiefern die Vinschger Bahn Vorbildcharakter für eine erfolgreiche Regionalentwicklung hat und somit als Modell für zukünftige Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen dienen kann. Ziel ist es, die effiziente Verwendung von öffentlichen Ressourcen für die Mobilität insgesamt voranzutreiben und potentielle Fehlinvestitionen zu vermeiden.

Einen wertvollen Ausgangspunkt für die Ausarbeitung des Berichts liefert das sogenannte Tripod-Modell<sup>1</sup>, welches in der Schweiz zur Erfassung und Beurteilung der Auswirkungen neuer Verkehrsinfrastrukturen dient (Lüthi et al. 2015). Dieser Ansatz bringt quantitative Sekundärdaten und qualitative Informationen in Zusammenhang und erlaubt es zu erklären, wie und warum räumliche Effekte durch Verkehrsinfrastrukturen zustande gekommen sind (Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK 2007).

Abbildung 1.2

**Tripod-Modell zur Beurteilung der Auswirkungen neuer Verkehrsinfrastrukturen**



Quelle: Lüthi et al. (2015), Darstellung WIFO

<sup>1</sup> Das Tripod-Modell wurde im Jahr 2004 von dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE (Schweiz) entwickelt.

Das Tripod-Modell unterscheidet drei raumwirksame Einflussfaktoren (Lüthi et al. 2015):

1. **Direkte Verkehrseffekte:** Die Veränderung der Erreichbarkeit eines Gebietes und die entsprechenden Umweltwirkungen durch Verkehrsinfrastrukturen;
2. **Potenziale:** Der lokale, regionale und wirtschaftliche Kontext mit den spezifischen Standortfaktoren und wirtschaftlichen Strukturen;
3. **Akteure:** Die Aktivitäten von Schlüsselpersonen und Institutionen in der Raumplanung, die bestimmen, ob potenzielle Raumwirkungen überhaupt stattfinden.

In Anlehnung an dieses Wirkungsmodell wurde in der vorliegenden Studie die Analyse der vorhandenen Sekundärdaten und die qualitative Abschätzung zu potenziellen räumlichen und verkehrsrelevanten Effekten vorgenommen.

Die Analyse der Sekundärdaten liefert wertvolle Anhaltspunkte zur Entwicklung des Vinschgau und des Burggrafenamts in den vergangenen Jahren. Trotzdem bleiben Fragen zu den Effekten der Bahn offen, die durch eine umfassende qualitative Befragung von Entscheidungsträgern und Experten zu beantworten waren. In den Monaten August und September 2016 wurden deshalb insgesamt 27 persönliche Interviews mit Stakeholdern der Vinschger Bahn durchgeführt.

Der vorliegende WIFO-Bericht gliedert sich folgendermaßen: Das Kapitel 2 behandelt die Maßnahmen zur Reaktivierung der Bahnstrecke Meran-Mals, die Intensität der Bahnnutzung im Vinschgau und die anstehende Elektrifizierung der Bahnlinie. Im Kapitel 3 werden die wichtigsten Sekundärdaten zur sozioökonomischen Entwicklung der Bezirksgemeinschaften Vinschgau und Burggrafenamt vorgestellt. Dabei wird ein Vergleich mit der Entwicklung auf Landesebene angestellt. Im Kapitel 4 werden die qualitativen Einschätzungen der Anspruchsgruppen, die sich aus der Befragung ergeben haben, zusammengefasst und getrennt nach Themen ausgewertet.

## 2. DIE WIEDERINBETRIEBNAHME DER VINSCHGER BAHN IM JAHR 2005

Ursprünglich wurde die Vinschger Bahn am 1. Juli 1906 von den österreichischen Staatsbahnen in Betrieb genommen, wobei sie als Teilstück einer Alpentransversale über den Reschenpass bis nach Landeck geplant war<sup>2</sup>. Diese wurde jedoch nie fertiggestellt, da die Teilung Tirols nach dem Ersten Weltkrieg die Verwirklichung dieses Projekts verhinderte. Nach der Annexion Südtirols durch Italien wurde die Vinschger Bahn von den italienischen Staatsbahnen Ferrovie dello Stato (FS) übernommen. In den darauffolgenden Jahrzehnten investierte die FS jedoch nur wenig in die Bahn, sodass am 9. Juni 1990 der letzte planmäßige Zug verkehrte, bevor die Infrastruktur stillgelegt wurde.

### 2.1 Investitionen zur Reaktivierung der Strecke Meran–Mals

Im Jahr 1999 ging die Bahnstrecke in das Eigentum des Landes Südtirol über. In den darauffolgenden Jahren wurde sie unter der Führung der Südtiroler Transportstrukturen AG (STA) im Auftrag des Landes generalsaniert, wobei die Trassierung der alten Vinschger Bahn beibehalten wurde. Die folgende Tabelle bietet eine Übersicht über die getätigten Investitionen zur Wiederinbetriebnahme der Vinschger Bahn.

Tabelle 2.1

Investitionen für die Reaktivierung der Vinschger Bahn		
In Mio. Euro		
Maßnahmen	Getätigte Investitionen	Anteil (in Prozent)
Sanierung Tunnels	4,7	4
Erneuerung Brücken	12,7	10
Sicherung Hänge	0,8	1
Abbau Bahnübergänge	7,0	6
Gleisbau	24,0	19
Technische Anlagen	31,8	25
Bahnhöfe und Haltestellen	8,0	6
Studien und Beratung	2,0	2
<b>Investitionen für Reaktivierung der Bahn</b>	<b>91,0</b>	<b>73</b>
Ankauf Züge	34,0	27
<b>Insgesamt</b>	<b>125,0</b>	<b>100</b>

Quelle: STA AG; Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

<sup>2</sup> Die sogenannte „Reschenscheideckbahn“ sollte die Arlbergbahn mit der Vinschger Bahn verbinden.

Im Rahmen des Wiederaufbaus der Vinschger Bahn wurden Tunnels saniert und Brücken renoviert. Die Bahnhofs- und Haltestellengebäude wurden restauriert und, wo notwendig, durch neue Bauwerke ergänzt. Die STA hat dabei die für den Bahnbetrieb notwendigen Haltestellendächer und Bahnsteige errichtet, während die Gemeinden entlang der Bahnstrecke die Renovierungen der Bahnhofsgebäude durchführten. Für den Bahnbetrieb wurden 12 Gelenktriebwagen mit dieselektrischer Kraftübertragung angekauft. Nach Investitionen von insgesamt rund 91 Millionen Euro (Ankauf der Züge nicht berücksichtigt) konnte die Bahn am 5. Mai 2005 den fahrplanmäßigen Betrieb wieder aufnehmen.

Heute bilden die Regionalzüge das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Vinschgau und im Burggrafenamt. Diese fahren einmal pro Stunde von Mals bzw. Meran ab und bedienen alle Haltestellen entlang der Strecke. Die Vinschger Bahn verkehrt im „Südtiroltakt“, d.h. mit regelmäßigen Verbindungen sowie mit einem verdichteten Angebot zu den Hauptverkehrszeiten. Alle zwei Stunden verkehren Regional-Express-Züge, die im unteren Vinschgau nur in den wichtigsten Ortschaften halten und somit den oberen Vinschgau durch eine verkürzte Fahrzeit mit Meran verbinden.

Auf die Vertaktung von Bus- und Bahnfahrzeiten wurde bei der Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes großer Wert gelegt. Dabei verbinden zeitlich abgestimmte Busanbindungen die umliegenden Dörfer im Vinschgau und im Burggrafenamt mit den Bahnhöfen bzw. Haltestellen der Strecke Meran-Mals. Außerdem ermöglicht die Vinschger Bahn den Fahrgästen das eigene Fahrrad mitzunehmen. Ein zusätzliches Angebot bietet die Möglichkeit, das eigene Rad mittels „Shuttle“ an eine beliebige Haltestelle entlang der Bahnlinie transportieren zu lassen. Gäste, die ohne Fahrrad in die Talschaft reisen, haben hingegen die Möglichkeit an einem der sechs Radverleihe entlang der Vinschger Bahn ein Rad auszuleihen und an einem anderen Bahnhof wieder abzugeben.

## 2.2 Nutzung der Vinschger Bahn

Im Verkehrsverbund Südtirol, dem Zusammenschluss fast aller öffentlichen Verkehrsmittel, sind Busse, Seilbahnen und Regionalzüge in einem einzigen Tarif- und Fahrplansystem zusammengefasst. Aus den einheitlichen Daten des Verkehrsverbundes zu den Fahrkartentwertungen kann auf die Nutzungsintensität der Vinschger Bahn geschlossen werden. Im Jahr 2015 wurden an den Bahnhöfen der Vinschger Bahn, zwischen Mals und Algund<sup>3</sup>, knapp 1,6 Millionen Entwertungen gezählt (STA AG 2016), womit die Kapazitätsgrenze der Bahn in Spitzenzeiten erreicht wurde.

Die Entwicklung der Nutzerzahlen seit der Wiederinbetriebnahme der Vinschger Bahn im Jahr 2005 ist hingegen nur schwer nachzuvollziehen, da es einige Änderungen im Zählsystem gegeben hat. Beispielsweise mussten Schüler und Senioren, die mit den Fahrausweisen „Abo+“ bzw. „Abo65+“ die Bahn nutzen, bis zum Jahr 2012 nicht entwerten<sup>4</sup>.

# INFO BOX

## Tarifsystem im Verkehrsverbund Südtirol

### 1. Fahrpreis auf Kilometerbasis:

- „Südtirol Pass“: Ein Fahrausweis, der landesweit auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln gültig ist, kann von allen Personen angefordert werden, die in einem Mitgliedsstaat der EU oder in der Schweiz (mit einer italienischen Steuernummer) ansässig sind oder in Südtirol arbeiten, zur Schule gehen oder studieren. Der Preis beträgt 12, 8, 3, 2, 0 Cent pro Kilometer, je nach Anzahl der gefahrenen Kilometer. Für Familien mit mindestens einem Kind unter 18 Jahren gilt ein ermäßigter Kilometerpreis.
- Wertkarte: 12 Cent pro Kilometer
- Einzelfahrschein: 15 Cent pro Kilometer

### 2. Fahrpreis für Zeitkarten (unabhängig von den gefahrenen Kilometern):

- „Südtirol Pass abo+“: Fahrausweis für alle Personen die das 27. Lebensjahr noch nicht vollendet haben und eine Schule oder eine Universität besuchen. Jahrestarif für Schüler 20 Euro und für Studenten 150 Euro.
- „Südtirol Pass 65+“: Fahrausweis für Personen mit über 65 Jahren. Der Jahrestarif beträgt 150 Euro, 75 Euro (ab 70 Jahren) bzw. 20 Euro (ab 75 Jahren).
- „Südtirol Pass free“: In Südtirol ansässige Personen mit einer Zivildisabilität von mindestens 74% und in Südtirol ansässige Gehörlose dürfen die öffentlichen Verkehrsmittel kostenlos benutzen.
- „Mobilcard“: Fahrausweis für Touristen, die alle öffentlichen Verkehrsmittel in ganz Südtirol an einem Tag, drei bzw. sieben aufeinander folgenden Tagen zu je 15, 23 bzw. 28 Euro unbegrenzt nutzen können. Kinder unter 14 Jahren bezahlen den halben Preis ([www.sii.bz.it](http://www.sii.bz.it)).

<sup>3</sup> Die Entwertungen am Bahnhof Meran müssen ausgeklammert bleiben, da es nicht möglich ist nachzuverfolgen, in welche Richtung jene Fahrgäste, die bei der Entwertung keinen Zielbahnhof angeben müssen, fahren.

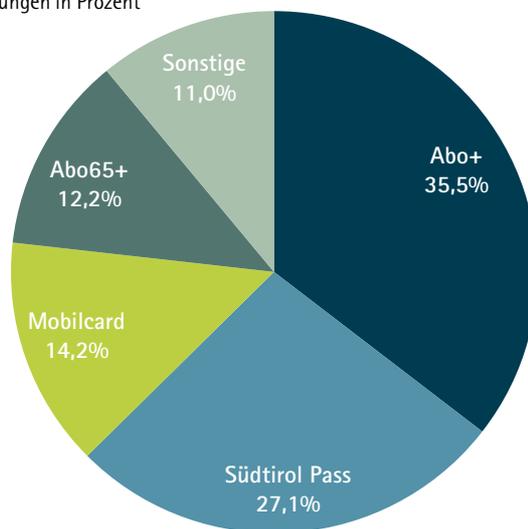
<sup>4</sup> Vorher konnten diese Nutzergruppen mit einem Sichtausweis fahren. Heute entwerten sie am Abfahrtsbahnhof, ohne dabei den Zielbahnhof angeben zu müssen.

Von den rund 1,6 Millionen Entwertungen bilden die Schüler und Studenten jene Kundengruppe, die im Jahr 2015 am häufigsten mit der Vinschger Bahn gefahren ist. Die Entwertungen dieser Kundengruppe mit dem sogenannten „Abo+“ machen mehr als ein Drittel aller Fahrten auf der Strecke Meran-Mals aus. Der hohe Anteil an Schülern und Studenten zeigt, dass die Vinschger Bahn besonders bei jüngeren Bevölkerungsgruppen sehr beliebt ist. Mit Abstand am zweitmeisten Fahrten (25,8%) werden mit dem „Südtirol Pass“ getätigt, der hauptsächlich von Arbeitspendlern genutzt wird. Urlaubsgäste und Senioren, die hauptsächlich mit den Fahrausweisen „Mobilcard“ (13,6%) bzw. „Abo65+“ (11,6%) entwerten, sind zwei weitere wichtige Kundengruppen der Vinschger Bahn. Die Entwertungen mit den restlichen Fahrkartentypen<sup>5</sup> sind deutlich geringer, weshalb sie in der Kategorie „Sonstige“ zusammengefasst wurden (15,2%).

Abbildung 2.1

### Kundengruppen der Vinschger Bahn (a) – 2015

Verteilung der Entwertungen in Prozent



(a) Ohne Bahnhof Meran

Quelle: STA AG; Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

Im Laufe des Jahres variiert die Anzahl der Fahrten pro Tag mit der Vinschger Bahn relativ stark. Am wenigsten Entwertungen auf der Linie Meran-Mals werden im Winter verzeichnet, da in dieser Jahreszeit fast keine Touristen die Vinschger Bahn verwenden. Auf der anderen Seite ist die Bahn im Spätsommer bzw. in den Herbstmonaten September und Oktober am stärksten ausgelastet, da in diesem Zeitraum sowohl Touristen als auch Schüler sehr stark auf die Bahn zurückgreifen.

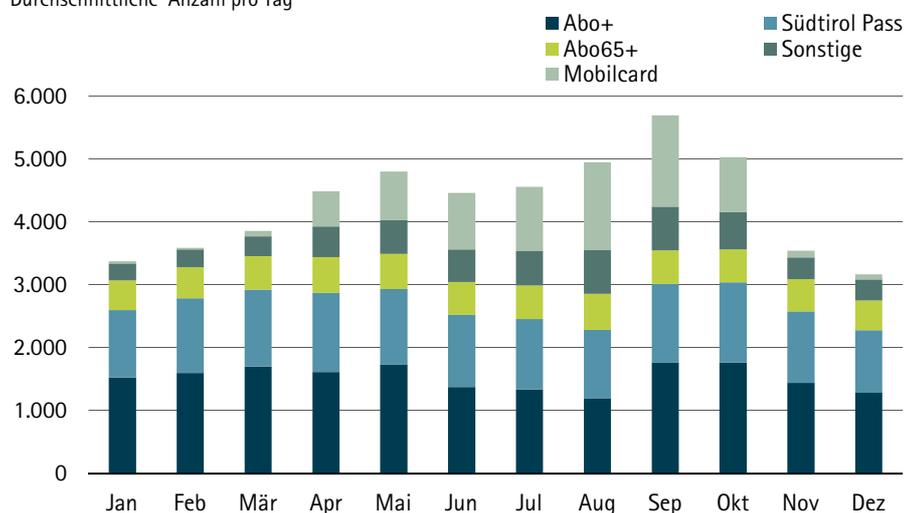
<sup>5</sup> Entwertungen mit dem „Südtirol Pass free“, Wertkarten, Überland-Einzelfahrkarten sowie Stadt- und Kurzstrecken Fahrkarten.

Erwartungsgemäß ist die Anzahl der Entwertungen mit dem „Abo+“ in den Sommermonaten Juni, Juli und August etwas geringer als in den restlichen Monaten, da die meisten Bildungseinrichtungen in diesem Zeitraum geschlossen bleiben. Die über 1.000 Entwertungen pro Tag in diesen Monaten zeigen jedoch, dass die Schüler und Studenten auch im Sommer verstärkt auf die Bahn zurückgreifen. Bei den Arbeitspendlern bleibt die Bahnnutzung das ganze Jahr über relativ konstant. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Senioren, die ganzjährig gerne die Bahn verwenden. Die Fahrten mit der Vinschger Bahn von Urlaubsgästen schwanken dagegen sehr stark im Lauf des Jahres, wobei sich diese größtenteils auf den Zeitraum zwischen April und Oktober konzentrieren. In den Spitzenmonaten August und September werden täglich durchschnittlich 1.500 Fahrten mit der „Mobilcard“ gezählt.

Abbildung 2.2

### Entwertungen auf der Linie Meran-Mals (a) - 2015

Durchschnittliche Anzahl pro Tag



(a) Ohne Bahnhof Meran

Quelle: STA AG; Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

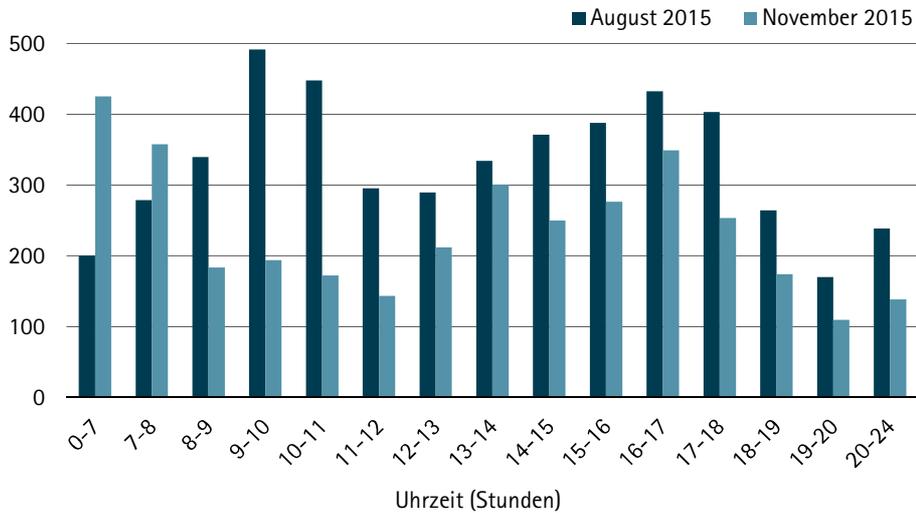
Die Auslastung der Bahn zu unterschiedlichen Tageszeiten ändert sich im Laufe des Jahres stark. Der Grund dafür ist das heterogene Nutzerverhalten der verschiedenen Kundengruppen, insbesondere der Touristen und der Pendler, das sich sehr stark auf die Entwertungen über den Tagesverlauf auswirkt. Vergleicht man die Bahnnutzung über den Tagesverlauf im August mit jener im November werden diese Unterschiede besonders deutlich.

Im August nutzen die Touristen die Bahn am stärksten, während Schüler und Studenten weniger oft mit der Bahn fahren. Dies spiegelt sich auch in der Bahnnutzung über den Tagesverlauf wieder, so bleibt die Anzahl der Entwertungen im August tagsüber relativ hoch. Erwartungsgemäß werden dabei am Vormittag zwischen 9:00 und 11:00 Uhr, sobald sich die Urlaubsgäste auf den Weg zum Ausflugsziel begeben, am meisten Fahrten gezählt.

Abbildung 2.3

### Entwertungen im Tagesverlauf

Durchschnitt pro Tag (a)



(a) Ohne Bahnhof Meran

Quelle: STA AG; Ausarbeitung WIFO

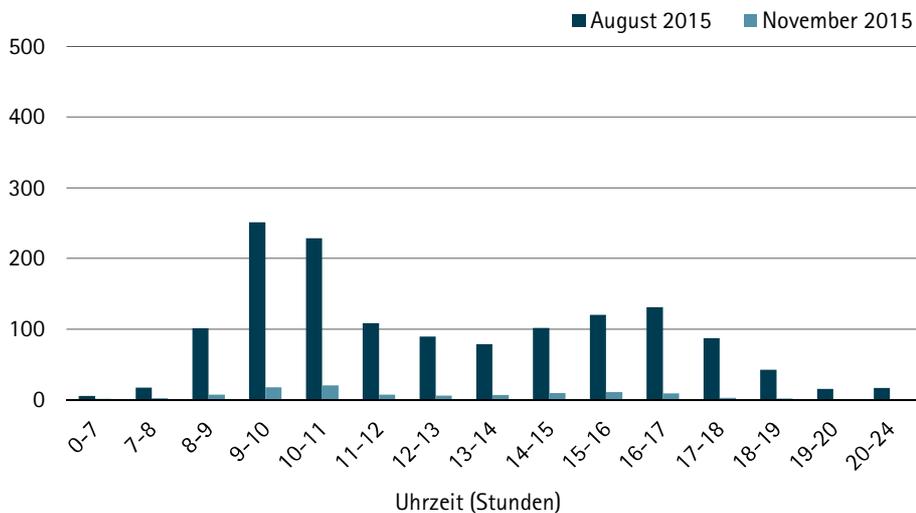
© 2017 WIFO

Im November dagegen unterscheidet sich die Kundengruppe der Vinschger Bahn deutlich: Vorwiegend Arbeitspendler, Schüler und Studenten fahren mit der Bahn, während der Anteil der Touristen verschwindend gering ist. Die Vinschger Bahn ist dabei vor 8:00 Uhr morgens am stärksten ausgelastet, da sich die meisten Pendler zu dieser Zeit auf den Weg zum Arbeitsplatz bzw. zur Schule machen. Am restlichen Vormittag werden hingegen erkennbar weniger Fahrten getätigt. Erst zu den typischen Pendlerzeiten, sobald die Schüler zwischen 13:00 und 14:00 Uhr bzw. die Arbeitspendler gegen 17:00 Uhr den Heimweg antreten, steigt die Anzahl der Entwertungen wieder an.

Abbildung 2.4

### Entwertungen mit der Mobilcard im Tagesverlauf

Durchschnitt pro Tag (a)



(a) Ohne Bahnhof Meran

Quelle: STA AG; Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

### 2.3 Elektrifizierung

Angesichts des großen Fahrgastaufkommens hat die Südtiroler Landesregierung im Dezember 2014 beschlossen die Bahnlinie Meran-Mals zu elektrifizieren<sup>6</sup>. Durch die Umstellung vom Betrieb mit Dieseltriebfahrzeugen auf elektrische Triebfahrzeuge mit Stromzuführung über die Oberleitung können die Beförderungskapazitäten der Vinschger Bahn ausgebaut werden (größere Garnituren und dichtere Fahrpläne) und Direktverbindungen von Mals nach Bozen angeboten werden.

Im Rahmen der Elektrifizierung wird die Bahnstrecke Meran-Mals mit einem effizienten Oberleitungssystem (25 Kilovolt) ausgestattet. An einigen Bahnhöfen bzw. Haltestellen werden Unterführungen errichtet, Bahnsteige verlängert und weitere Anpassungen bei der Infrastruktur vorgenommen. Auch das europäische Signalsystem (ERTMS) wird im Zuge der Elektrifizierung der Bahnlinie eingebaut. Zusätzlich zur Umrüstung der vorhandenen FLIRT-Züge werden weitere 14 elektrische Züge neu angekauft. Diese werden auch auf den anderen Bahnstrecken Südtirols verkehren.

Laut Planungsdokumenten sollen die Elektrifizierungsarbeiten auf der Strecke Meran-Mals bis 2019 abgeschlossen werden. Dafür sind insgesamt rund 53,5 Millionen Euro erforderlich (Ankauf FLIRT-Züge nicht berücksichtigt). Die folgende Tabelle enthält die geplanten Investitionen über die gesamte Projektlaufzeit:

Tabelle 2.2

#### Kostenschätzung für die Elektrifizierung der Vinschger Bahn

In Mio. Euro

Maßnahmen	Geplante Investitionen	Anteil (in Prozent)
Oberleitungsanlage und Unterwerke (Stromnetz)	23,2	35
Anpassung sonstige Infrastruktur	12,7	19
Signalsystem	10,7	16
Projektabwicklung und sonstige Ausgaben	6,9	10
<b>Kosten für Elektrifizierung der Bahn</b>	<b>53,5</b>	<b>80</b>
Ankauf FLIRT-Züge	13,0	20
<b>Insgesamt</b>	<b>66,5</b>	<b>100</b>

Quelle: STA AG; Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

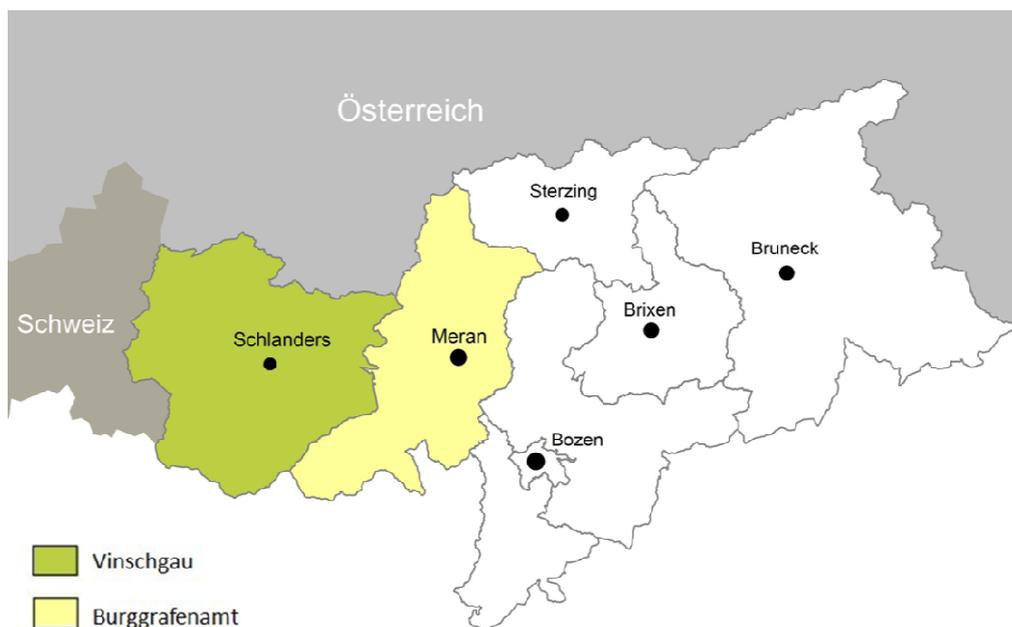
<sup>6</sup> Beschluss der Landesregierung Nr. 1558 (Sitzung vom 16.12.2014).

### 3. DER VINSCHGAU UND DAS BURGGRAFENAMT AUS WIRTSCHAFTLICHER SICHT

Die Bezirksgemeinschaft Vinschgau besteht aus 13 Gemeinden und befindet sich im Westen Südtirols an der Grenze zu Österreich und zur Schweiz. Mit 35.500 Einwohnern und einer Fläche von 1.442 km<sup>2</sup> zählt sie zu den am wenigsten dicht besiedelten Gebieten Südtirols. Schlanders ist aufgrund der zentralen Lage und der rund 6.000 Einwohner der Hauptort des Vinschgaus. Das deutlich bevölkerungsreichere Burggrafenamt hingegen zählt rund 101.600 Einwohner. Dabei erstrecken sich die 26 Gemeinden der Bezirksgemeinschaft auf einem Gebiet von 1.101 km<sup>2</sup>. Der Hauptort ist Meran.

Abbildung 3.1

Lage der Bezirksgemeinschaften Vinschgau und Burggrafenamt



Quelle: WIFO

© 2017 WIFO

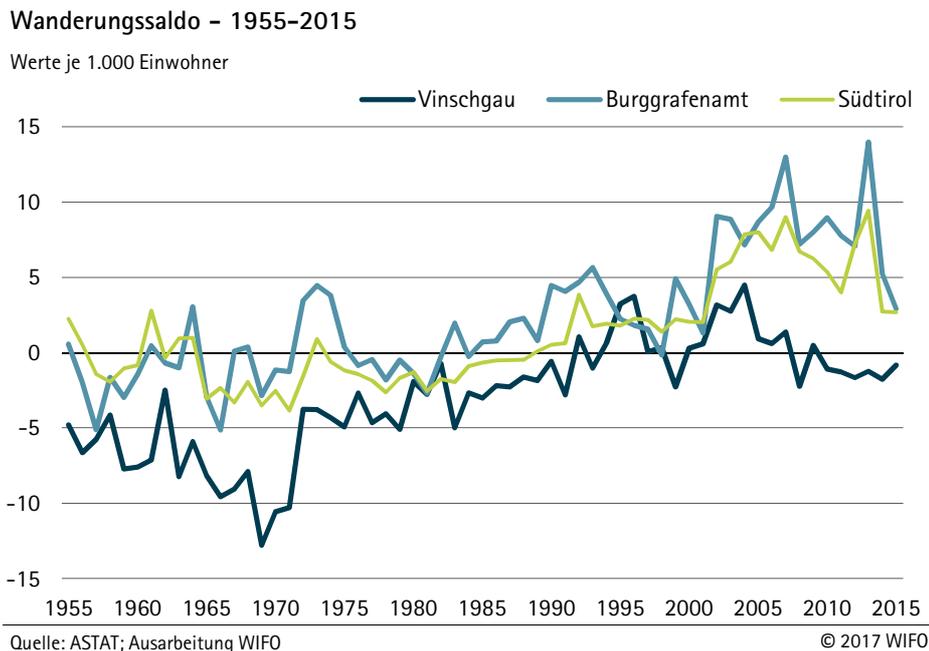
Bis zur Wiederinbetriebnahme der Vinschger Bahn im Jahr 2005 war die Bezirksgemeinschaft Vinschgau nur schlecht in das öffentliche Verkehrsnetz Südtirols eingebunden. Auch die Erreichbarkeit des Tales auf der Straße erweist sich seit jeher als schwierig, da es abgelegen von der Hauptverkehrsachse (Brennerautobahn) liegt und die Vinschger Straße regelmäßig überlastet ist (Tappeiner 1990).

Der Vinschgau war für lange Zeit ein landwirtschaftlich geprägtes Gebiet. Dabei fiel die Wertschöpfung in der Landwirtschaft im Vinschgau geringer aus als in anderen Gebieten des Landes, da die Unternehmen eine relativ kleine durchschnittliche Betriebsgröße aufweisen. Mit ein Grund dafür war die Realteilung, nach welcher der Besitz einer Familie, vor allem der Landbesitz<sup>7</sup>, unter den Erbberechtigten gleich aufgeteilt wurde. (Tappeiner 1990).

Kennzeichnend für strukturschwache Gebiete entwickelte sich der Wanderungssaldo im Vinschgau in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts deutlich schlechter als jener der anderen Landesteile. Der Vinschgau verzeichnete über Jahrzehnte mehr Abwanderungen als Zuwanderungen, was auf eine Strukturkrise der Talschaft in diesem Zeitraum hinweist. Dabei war die Abwanderung sehr viel stärker als im Südtiroldurchschnitt. Der Grund für diese unterschiedliche Entwicklung lag in der geringen Attraktivität des Vinschgaus als Wirtschaftsstandort (vor allem in den Sektoren Industrie und Handel). Die fehlenden Arbeitsplätze im Vinschgau führten dazu, dass ein Teil der jüngeren Bevölkerungsgruppen auf der Suche nach Arbeit abwanderte. Dieses Phänomen war besonders in den Seitentälern des Vinschgaus zu beobachten.

Im Burggrafenamt hingegen lag der Wanderungssaldo über weite Strecken sogar über jenem auf Landesebene, was auf die Strukturstärke der Bezirksgemeinschaft hinweist.

Abbildung 3.2



<sup>7</sup> Früher als *Realitäten* bezeichnet.

### 3.1 Wie haben sich die Bezirksgemeinschaften letztthin entwickelt?

In den letzten zehn Jahren ist die Vinschger Bevölkerung nicht mehr zurückgegangen. In den anderen Landesteilen entwickelte sich die Bevölkerung trotzdem viel dynamischer. In der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt ist sie sogar noch stärker angestiegen als im Südtirol-Schnitt. Der Grund für diese unterschiedliche Entwicklung liegt in der Zuwanderung von Ausländern, die im Vinschgau erkennbar niedriger ausfiel als auf Landesebene. Dies zeigt sich im sogenannten Wanderungssaldo: Während sich im Vinschgau die Zuwanderungen und Abwanderungen weitgehend die Waage hielten, verzeichnete das Burggrafenamt und Südtirol insgesamt deutlich mehr Zuwanderungen als Abwanderungen. Die Geburtenbilanz (d.h. die Differenz aus Geburten und Sterbefällen) war hingegen in allen Landesteilen relativ konstant positiv.

Tabelle 3.1

#### Sozioökonomische Entwicklung im Vinschgau, Burggrafenamt und Südtirol - 2005-2015

Anzahl					
		Bevölkerung	Unselbstständig Beschäftigte	Registrierte Unternehmen	Touristische Nächtigungen
Vinschgau	2005	35.043	9.748	4.557	2.007.057
	2015	35.497	11.844	4.396	2.176.889
	Veränderung (in Prozent)	1,3%	21,5%	-3,5%	8,5%
Burggrafenamt	2005	92.631	26.528	11.475	5.499.146
	2015	101.592	32.270	11.129	6.538.738
	Veränderung (in Prozent)	9,7%	21,6%	-3,0%	18,9%
Südtirol	2005	482.650	167.826	56.699	26.150.824
	2015	520.891	191.113	58.163	29.475.245
	Veränderung (in Prozent)	7,9%	13,9%	2,6%	12,7%

Quelle: ASTAT, Infocamere, Amt für Arbeitsmarktbeobachtung; Ausarbeitung WIFO

© 2017 WIFO

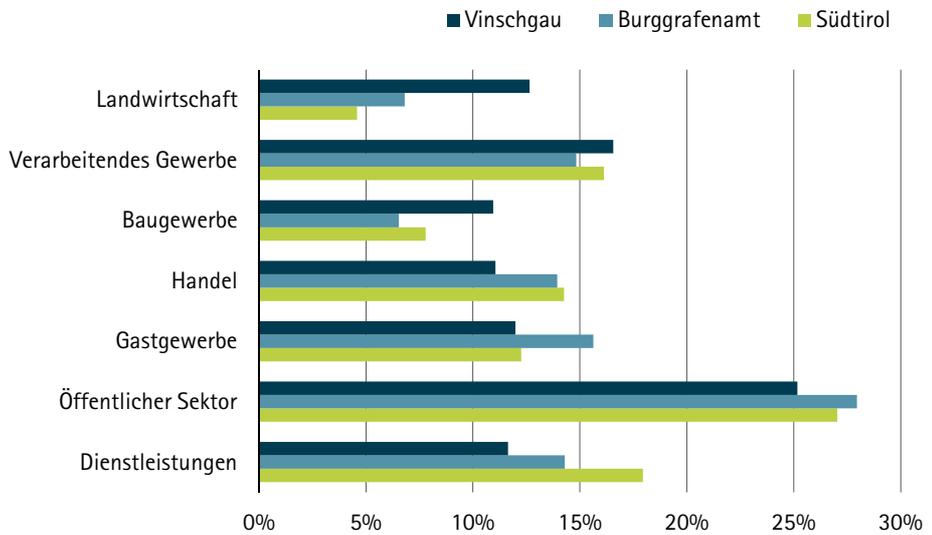
Trotz einer nahezu konstanten Bevölkerung im Vinschgau in den vergangenen Jahren, ist die Anzahl der unselbstständig Beschäftigten kontinuierlich angestiegen. Zwischen 2005 und 2015 konnte dabei ein Zuwachs von rund 21,5 Prozent verzeichnet werden. Auch im Burggrafenamt konnte ein ähnlicher Zuwachs bei den unselbstständig Beschäftigten verzeichnet werden. Landesweit ist die Anzahl der unselbstständig Beschäftigten über denselben Zeitraum verhältnismäßig weniger stark gewachsen.

Der öffentliche Sektor ist sowohl in den Bezirksgemeinschaften Vinschgau und Burggrafenamt als auch auf Landesebene jener Sektor, in dem am meisten unselbstständig Beschäftigte arbeiten. Im Vergleich zu Südtirol ergeben sich jedoch einige Unterschiede: In der Landwirtschaft und im Baugewerbe sind im Vinschgau verhältnismäßig deutlich mehr unselbstständig Beschäftigte tätig als in den anderen Landesteilen. Dasselbe gilt für das Gastgewerbe im Burggrafenamt. Auf Landesebene arbeiten hingegen mehr unselbstständig Beschäftigte in den Sektoren Handel und Dienstleistungen als im Vinschgau und im Burggrafenamt. Der Anteil der Arbeitnehmer im verarbeitenden Gewerbe ist in den drei untersuchten Gebieten ähnlich.

Abbildung 3.3

### Unselbstständig Beschäftigte nach Sektoren - 2015

Anteil in Prozent



Quelle: Amt für Arbeitsmarktbeobachtung; Ausarbeitung WIFO

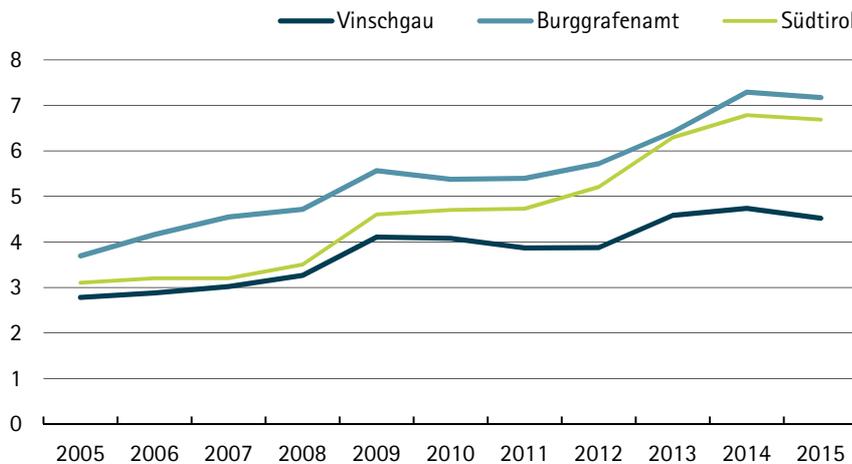
© 2016 WIFO

Im Jahr 2015 lag die Arbeitslosenquote, berechnet nach der Methode des Amtes für Arbeitsmarktbeobachtung, im Vinschgau bei 4,5 Prozent und somit deutlich unter jener auf Landesebene. Dieser interessante Unterschied hat in den vergangenen zehn Jahren deutlich zugenommen. Insbesondere seit 2009 ist die Arbeitslosenquote im Vinschgau weniger stark gestiegen als jene in den anderen Landesteilen. Die Arbeitslosenquote im Burggrafenamt liegt hingegen leicht über jener in ganz Südtirol.

Abbildung 3.4

### Arbeitslosenquote (a) - 2005-2015

In Prozent



(a) Ergibt sich aus dem Verhältnis: Eingetragene Arbeitslose/(Unselbständig Beschäftigte + Eingetragene Arbeitslose) wobei nur ansässig unselbständig Beschäftigte im Alter von 15 bis 64 Jahren berücksichtigt werden

Quelle: Amt für Arbeitsmarktbeobachtung; Ausarbeitung WIFO

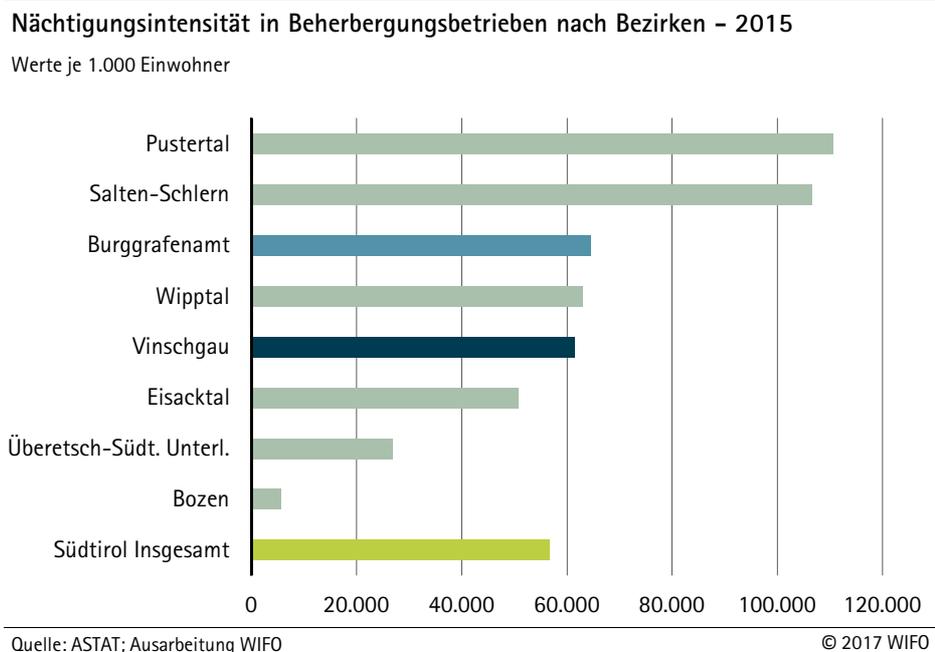
© 2017 WIFO

Zurzeit pendeln zwischen 1.000 und 1.500 Vinschger zum Arbeiten in die Schweiz. Die Zahl der Grenzpendler liegt aktuell um 50 bis 70 Prozent höher als noch im Jahr 2005 (Beobachtungsstelle für den Arbeitsmarkt 2016), was wohl der entscheidende Grund für die vergleichsweise positive Entwicklung der Arbeitslosenquote im Vinschgau ist. Vor allem im Kanton Graubünden (im nahen Engadin, im Münstertal und in Samnaun) finden die Obervinschger Arbeit, ohne dafür ihren Wohnsitz verlegen zu müssen.

Im Jahr 2015 konnten in den Vinschger Beherbergungsbetrieben insgesamt rund 2,2 Millionen Nächtigungen verzeichnet werden. Betrachtet man die Entwicklung der Nächtigungen in den letzten zehn Jahren, so lässt sich ein weitgehend positiver Trend feststellen. Seit 2005 konnte die Anzahl der Nächtigungen um rund 8,5 Prozent gesteigert werden. Im selben Zeitraum konnte auf Landesebene eine ähnliche Dynamik bei den Nächtigungszahlen beobachtet werden, wobei der Zuwachs in ganz Südtirol noch etwas stärker ausgefallen ist. Einen wesentlichen Beitrag leistete dabei die Entwicklung in der Bezirksgemeinschaft Burggrafenamt, in der die touristischen Nächtigungen seit 2005 um rund 19 Prozent zugenommen haben

Betrachtet man die Nächtigungen je Einwohner in den verschiedenen Bezirksgemeinschaften in Südtirol zeigt sich ein klares Bild: Der Vinschgau zählt zwar nicht zu den tourismusintensivsten Gebieten des Landes, wie das Pustertal (inklusive Gadertal) oder Salten-Schlern, befindet sich jedoch, ähnlich wie das Burggrafenamt, über dem Landesdurchschnitt. Der Tourismus stellt also einen wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Bezirksgemeinschaften Vinschgau und Burggrafenamt dar, der wesentlich zu Wachstum und Beschäftigung beiträgt.

Abbildung 3.5



Der Vergleich der wichtigsten wirtschaftlichen Kennzahlen mit Südtirol zeigt, dass die sozioökonomische Entwicklung des Vinschgaus in den letzten Jahren positiv verlaufen ist. Die Talschaft, welche ursprünglich als Abwanderungsgebiet bekannt war, hat es geschafft diesen Trend aufzuhalten und konnte in den vergangenen Jahren mit der Südtiroler Wirtschaftsdynamik weitgehend mithalten.

Im Gegensatz zum Vinschgau ist das Burggrafenamt mit dem Meraner Talkessel seit jeher eine deutlich strukturstärkere Region. Vergleicht man die wichtigsten sozioökonomischen Kennzahlen des Burggrafenamts mit jenen auf Landesebene, wird klar ersichtlich, dass sich dieser Trend in den vergangenen Jahren fortgesetzt hat.

## 4. DIE SICHT DER STAKEHOLDER

Im August und September 2016 wurden 27 Stakeholder der Vinschger Bahn zu den Themen Tourismus, Wirtschaftsstandort, Bevölkerung, Verkehr und zukünftige Infrastrukturprojekte befragt. Aus den qualitativ geführten Interviews mit den lokalen Experten und Entscheidungsträgern ergibt sich ein sehr positives Stimmungsbild in Bezug auf die Vinschger Bahn. Besonders prägnante Aussagen aus den Interviews wurden angeführt, um den Beitrag der Bahn zur sozioökonomischen Entwicklung im Vinschgau hervorzuheben.

### 4.1 Tourismus

Besonders für die Tourismuswirtschaft spielt die Vinschger Bahn eine wichtige Rolle. Die Befragten erklären, dass die Urlaubsdestination Vinschgau die Natur im Fokus habe, weshalb die Nutzungsmöglichkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln bei der Bewerbung wichtig ist. Mehrere Gesprächspartner bezeichnen die Bahn als „Marketinginstrument“, „Aushängeschild“ oder „Imageträger“ für den Vinschgau, das von Vinschgau Marketing, Tourismusvereinen und Hotels verstärkt an die Gäste kommuniziert werde. Den Touristikern zufolge seien funktionierende öffentliche Verkehrsmittel eine Voraussetzung für jede attraktive Urlaubsregion.

Die Experten im Tourismusgewerbe sind sich sicher: Das Mobilitätsverhalten der Gäste während des Urlaubsaufenthalts verändert sich und der Trend geht eindeutig in Richtung *autofreies* Urlaubsmachen. Dabei werde die Bahn, laut Aussagen der Befragten, während des Aufenthalts sehr gut vom Gast angenommen und stark genutzt. Besonders für den Schweizer Gast, welcher als der Bahnfahrer schlechthin gelte und für den Vinschgau besonders wichtig sei, würden Bus und Bahn als umweltfreundliche Verkehrsmittel zum Standard zählen. Auch viele Gäste aus Deutschland und Österreich würden die Bahn als nachhaltige Reisevariante während des Urlaubs sehen. Einige Hoteliers weisen sogar darauf hin, dass ein beträchtlicher Teil der Gäste aus diesen Herkunftsländern bereits im Voraus ihren Aufenthalt komplett autofrei planen würde. Für den italienischen Gast hingegen bleibe das Auto nach wie vor das beliebteste Verkehrsmittel im Urlaub.

*Für den Erlebnisberg Watles ist die Vinschger Bahn von großer Bedeutung. Viele Besucher fahren mit dem Zug bis nach Mals und dann mit dem Buszubringer (3 Mal täglich) weiter bis zur Talstation Watles. Ich bin überzeugt, dass einige der Urlaubsgäste – speziell aus der Gegend Meran, Naturns und Latsch – nicht den Weg mit dem Auto zu uns auf sich nehmen würden, gäbe es nicht die unkomplizierte autofreie Lösung. Durch die richtigen Investitionen konnten wir den Umsatz bei den Sommergästen um 60% steigern. Ich bin mir sicher, dass die Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel zu unserem Erfolg beiträgt.*

*Günther Bernhart  
Präsident des Skigebiets Watles*

# INFO BOX

## VinschgauCard

Seit 2014 bieten viele Hotels, Pensionen, Ferienwohnungen und Campingplätze die VinschgauCard an. Mittlerweile nehmen rund 200 verschiedene Unterkunftsbetriebe im Vinschgau daran teil. Die VinschgauCard besteht aus den folgenden drei Säulen:

1. Mobilcard: Die Gäste können die Vinschger Bahn und alle anderen öffentlichen Verkehrsmittel in Südtirol über den gesamten Urlaubsaufenthalt nutzen.
2. Ermäßigungen: Bei Vorlage der VinschgauCard erhalten die Urlaubsgäste Ermäßigungen bei Seilbahnen, Museen und Freizeiteinrichtungen.
3. Exklusive Zusatzleistungen: Erlebnisse im Vinschgau, die nur für Inhaber der VinschgauCard zur Verfügung stehen.

Im Jahr 2015 wurden insgesamt rund 70.000 Karten aktiviert.

Für die Touristiker im Vinschgau liegen die Vorteile der Bahnnutzung während des Urlaubsaufenthalts auf der Hand: Viele Gäste bekämen die VinschgauCard<sup>8</sup> bei der Anreise ausgestellt und würden dadurch viel Zeit am Ticketschalter sparen, um sich über Preise und Angebote zu informieren. Die Befragten erklären, dass die Bahn das einzige stauunabhängige Verkehrsmittel im Vinschgau sei. Dies ermögliche es den Gästen ihren Urlaubsaufenthalt besser zu planen und Zeitverluste durch Staus auf der Vinschger Straße zu vermeiden. Besonders für jene Urlaubsgäste, die das erste Mal in den Vinschgau kommen und sich nicht in der Gegend auskennen, stelle die Bahn eine unkomplizierte Alternative zum Auto dar. Als Beispiel wird von mehreren Befragten der Freitagsmarkt in Meran angeführt: Mit der Bahn können die Touristen stressfrei in die Stadt fahren und bei der Ankunft befinden sie sich bereits im Zentrum von Meran ohne einen Parkplatz suchen (und bezahlen) zu müssen. Auch die Anbindung der Bahnhöfe an umliegende Tagesziele durch Busse funktioniere sehr gut, sodass Wanderer, Radfahrer und Besucher von Burgen verschiedene Attraktionspunkte einfach miteinander verbinden können. Allerdings weisen die Befragten darauf hin, dass es zu Hauptverkehrszeiten sowie in der Tourismussaison zu Kapazitätsengpässen beim Personentransport kommen kann. Dies führe, insbesondere in den Monaten September und Oktober, wenn sowohl Schüler als auch Touristen verstärkt mit der Bahn fahren, nicht selten zu Unzufriedenheit bei den Urlaubsgästen.

*Wir organisieren Ausflüge für unsere Hausgäste und benutzen dafür lediglich öffentliche Verkehrsmittel. Für eine der beliebtesten Wanderungen nehmen wir zuerst den Zug von Mals bis Spondinig und fahren dann mit dem Bus weiter nach Prad, die Kombination Bahn-Bus funktioniert! Auch wenn unsere Gäste mehrere Reiseziele verbinden möchten, empfehlen wir dafür die Bahn. Die Gäste machen zuerst eine Wanderung am Waalweg, dann besuchen sie die Churburg und daraufhin kommen sie mit der Bahn zurück ins Hotel.*

*Dorothea Schenk-Steiner  
Biohotel Panorama in Mals*

---

<sup>8</sup> Die MeranCard bietet ein ähnliches Angebot für Gäste, die ihren Urlaub in Meran und Umgebung verbringen.

*Aus touristischer Sicht ist der Vinschgau gegenüber anderen Gebieten in Südtirol lange Zeit hinterhergehinkt, da er weniger bekannt war als andere Landesteile. Der Vinschgau hat jedoch viel zu bieten: Die Natur, die Ruhe und die vielen Seitentäler... Der Zug bringt viele Touristen, insbesondere aus der Meraner Gegend, für eine Wanderung oder eine Radtour in den Vinschgau und trägt auf diese Weise dazu bei den Vinschgau bekannt zu machen. Dabei sind vor allem die Bus-Bahn-Anbindungen in die Seitentäler sehr wertvoll für die Gäste. Als Beispiele können hier die Anbindungen mit dem Bus auf das Stilfserjoch oder ins Martelltal genannt werden, die in den vergangenen Jahren verbessert wurden und heute vom Gast sehr gut angenommen werden.*

*Matthias Tschenett  
Sporthotel Vetzan*

Anders als beim Mobilitätsverhalten der Touristen während des Aufenthalts, sehen mehrere Touristiker bei der Erreichbarkeit des Vinschgaus mit öffentlichen Verkehrsmitteln noch großen Aufholbedarf. Insbesondere von besseren Zuganbindungen in nahegelegene Gebiete könne die Talschaft aus touristischer Sicht stark profitieren.

Heute erfolge die An- und Abreise der Vinschgau-Gäste nach wie vor weitgehend mit dem eigenen Auto. Nach Einschätzungen der Touristiker würden die beiden Hauptkriterien *geringer Zeitaufwand* und *Bequemlichkeit* (z.B. beim Transport von Gepäck, Räder, usw.) bei der An- und Abreise in den Vinschgau noch nicht zufriedenstellend erfüllt werden. Die Anreise mit dem Zug in den Vinschgau sei heute immer noch umständlich, da der Gast mehrmals umsteigen und zum Teil längere Wartezeiten an den Bahnhöfen auf sich nehmen müsse. Besonders für deutsche Gäste sei die An- und Abreise mit der Bahn völlig uninteressant, da durch das Umsteigen in Bozen und Meran große Zeitverluste in Kauf genommen werden müssen. Generell sei die Anreise mit dem Zug über den Brenner zurzeit nicht attraktiv, weshalb der Großteil der Gäste mit dem eigenen Auto in den Vinschgau reisen würde. Der Schweizer Gast hätte eine besonders hohe Bereitschaft mit dem Zug nach Südtirol in den Urlaub zu fahren und reise bereits heute zum Teil mit Bahn bzw. Postauto in den Vinschgau. Allerdings sei auch die Anreise aus der Schweiz zurzeit noch relativ umständlich.

*Grundsätzlich ist ein Nebeneinander von Straße und Schiene enorm wichtig für die Erreichbarkeit des Vinschgaus. Viele Churburg-Gäste reisen mit der Vinschger Bahn an, weshalb diese sicherlich ein Plus für uns darstellt. Besonders für die An- und Abreise bei Großevents, wie z.B. bei den Südtiroler Ritterspielen, die jährlich in unserem Schloss stattfinden, ist die Bahn als Alternative zur Straße kaum mehr wegzudenken.*

*Michael Stauder  
Kastellan Schloss Churburg*

*Ziel ist es, die bisherigen Nächtigungszahlen zu halten und da die Aufenthaltsdauer der Gäste zurück geht, müssen wir mehr potenzielle Gäste ansprechen und möglichst viele von diesen in den Vinschgau bringen. Das Thema Erreichbarkeit spielt dabei eine primäre Rolle.*

*Karl Pfitscher  
HGVB Gebietsobmann*

Den Einschätzungen der befragten Stakeholder zufolge sei die Anzahl der Tagesgäste seit der Reaktivierung der Vinschger Bahn erkennbar gestiegen. Insbesondere die Gäste aus dem Meraner Raum hätten in den letzten Jahren stark zugenommen. Einige der Befragten beschreiben einen Tagesausflug in den Vinschgau sogar als fest eingeplanten Programmpunkt für den typischen Meraner Gast. Dabei würde der Großteil der Touristen die Bahn als Verkehrsmittel wählen, um für einen Tagesausflug in den Vinschgau zu kommen.

*Die Bahn hat dazu beigetragen, dass der Tagestourismus zu einem wichtigen Wirtschaftsmotor für den Vinschgau geworden ist. Als bestes Beispiel gilt hier die Stadt Glurns, die vorwiegend vom Tagestourismus lebt. Gasthäuser, Restaurants und Shops - eigentlich alle Wirtschaftstreibenden in Glurns - profitieren sehr stark von der Vinschger Bahn.*

*Karl Pfitscher  
HGVB Gebietsobmann*

Vor der Reaktivierung der Bahn seien viele Gäste vom enormen Verkehrsaufkommen auf der Vinschger Straße abgeschreckt worden. Auch die Anzahl der Südtiroler Tagesgäste hätte leicht zugenommen. Insbesondere für pensionierte Personen sei der Vinschgau als Tagesausflugsziel interessanter geworden. Die Befragten sind überzeugt, dass der Tagestourismus im Vinschgau die lokale Wirtschaft gestärkt und die gesamte Talschaft belebt habe. Insbesondere Restaurants, Bars und Kaufleute würden einen großen Nutzen daraus ziehen, da die Tagesgäste in mehreren Dörfern Halt machen würden.

*Die Vinschger Bahn wird von den Urlaubsgästen nicht ausschließlich als Transportmittel wahrgenommen um von A nach B zu kommen, sondern zählt für viele als wahres Erlebnis im Vinschgau. Die Bahnstrecke verläuft teilweise auf der Nördersseite des Tales und wählt eine ganz andere Route als die Straßenstrecke. Dies ermöglicht den Gästen den Vinschgau aus einer anderen Perspektive zu entdecken und die Landschaft zu genießen.*

*Kurt Sagmeister  
Direktor Vinschgau Marketing*

Weiters nennen die Befragten die Kombination Bahn-Rad als wichtigen Impuls für die Tourismuswirtschaft im Vinschgau. Das Radfahren sei zu einer beliebten Urlaubsaktivität geworden und hätte dem Vinschgau einen touristischen Schub gegeben. Vom Fahrradtourismus profitiere die gesamte Talschaft, allen voran die Restaurants und Bars in den Dörfern entlang des Radweges. Mittlerweile käme Jahr für Jahr eine beträchtliche Anzahl an Touristen in den Vinschgau, um das Tal mit dem Rad zu erkunden. Darunter wären auch viele Tagesgäste aus der Meraner Geegend, die mit der Bahn nach Mals und dann mit dem Rad leicht abwärts nach Meran zurückfahren.

*Seit der Wiederinbetriebnahme der Bahn im Jahr 2005 hat das sogenannte „Genussradwandern“ im Vinschgau eine starke Position erlangt. Mittlerweile ist das Radfahren - nach dem Wandern - die zweitwichtigste Urlaubsaktivität im Vinschgau.*

*Hugo Götsch  
Geschäftsführer von Südtirol Rad*

Für einige Gesprächspartner bestehe beim Radtourismus im Vinschgau allerdings noch Verbesserungspotential. Vor allem die Kapazitätsprobleme beim Fahrradtransport mit der Bahn und der Fahrradtransport mittels Radshuttle auf der Straße überzeuge einige Befragte noch nicht. Die Experten und Entscheidungsträger sind jedoch der Ansicht, dass diese Probleme durch die anstehende Elektrifizierung der Bahn weitgehend gelöst werden können.

## INFO BOX

### **Radtourismus im Vinschgau**

Die Radstrecke vom Reschen bis nach Meran ist 82 km lang. Neben dem Radverleih am Reschen befinden sich sechs Radverleihe entlang der Vinschger Bahn (Mals, Spondinig, Schlanders, Latsch, Naturns und Meran). In den sieben Monaten von April bis Oktober fahren im Durchschnitt rund 141 Leihräder und 28 E-Bikes pro Tag durch den Vinschgau. In der Radsaison 2016 betrug die Anzahl der vermieteten Räder im Vinschgau 29.700 Fahrräder und 6.000 E-Bikes (Sportservice Erwin Stricker Südtirol Rad). Dazu kommen noch die unzähligen Radfahrer, die mit den eigenen Rädern durch das Tal fahren.

#### 4.2 Wirtschaftsstandort

Die meisten Stakeholder sind skeptisch was den Nutzen der Bahn für die Unternehmen außerhalb der Tourismusbranche anbelangt. Man ist sich weitgehend einig, dass der Wirtschaftsstandort Vinschgau durch die Bahn nicht wesentlich attraktiver geworden sei. Dementsprechend habe sie auch nicht zur Betriebsansiedelung im Vinschgau beigetragen.

Die Erreichbarkeit durch die Bahn stelle sicherlich einen Pluspunkt für einige Betriebe dar, jedoch wirke sich diese nur gering auf die Arbeitskräfteverfügbarkeit der Unternehmen im Vinschgau aus, da die Mehrheit der Arbeitnehmer nach wie vor mit dem Auto zum Arbeitsplatz gelange. Einerseits würden die Mitarbeiter der größeren Betriebe, wie Hoppe und Ivoclar Vivadent, in der direkten Umgebung des Arbeitsortes wohnen und seien deshalb nicht auf die Bahn angewiesen. Andererseits seien mehrere Bahnhöfe im Vinschgau nicht gut an die Gewerbebezonen angebunden, weshalb Arbeitnehmer das Auto bevorzugen würden, um zum Arbeitsplatz zu fahren. Nur einzelne Befragte glauben, dass Unternehmen durch die Vinschger Bahn passende Arbeitskräfte aus entfernteren Ortschaften anziehen können.

*Mehrere Gewerbebezonen im Vinschgau liegen außerhalb der Ortschaften und die Anschlüsse vom Bahnhof dorthin fehlen. Beispielsweise in der Gewerbezone Vetzan, der größten in Schlanders, gibt es keinen Anschluss zum Bahnhof Schlanders oder Goldrain.*

*Matthias Tschenett  
Sporthotel Vetzan*

Auch beim Gütertransport zeigen sich die Wirtschaftstreibenden zurückhaltend. Die Vinschger Bahn ermöglicht zurzeit keinen Warentransport, weshalb die Straße für Handwerk, Industrie und Obstwirtschaft im Vinschgau nach wie vor unumgänglich bleibe. Aus diesem Grund hätten die Unternehmer, an Stelle der Bahn, mehrheitlich den Ausbau der Straße gefordert. Mehrere Befragte lassen dabei durchblicken, dass die Betriebe lediglich indirekt vom geringeren Verkehrsaufwand auf der Straße beim Gütertransport profitieren würden.

Den meisten Befragten zufolge sei auch in Zukunft eine Verlegung des Güterverkehrs auf die Schiene nur wenig sinnvoll. Auf Nebenachsen, wie dem Vinschgau, solle der Güterverkehr weiterhin auf der Straße stattfinden, da Just-in-time Lieferungen nur so möglich wären. Lediglich einzelne Befragte könnten sich den Warenverkehr im Vinschgau auf der Schiene vorstellen: Durch die Anbindung der Bahn an Industriezonen und Genossenschaften könne dies zwar realisiert werden, wäre aber ein sehr kostenintensives Vorhaben.

*Die meisten Güter der Unternehmen im Vinschgau gehen über den Reschen. Hier ist der Transport über die Straße viel vorteilhafter. Ich kann mir deshalb nicht vorstellen, dass der Warentransport der Betriebe im Vinschgau in Zukunft über die Schiene abgewickelt werden kann.*

*Andreas Tauber  
Verantwortlicher der Betriebswirtschaft, Hoppe AG*

### 4.3 Bevölkerung

Die Befragten sind sich sicher, dass die Bahn einen positiven Einfluss auf die Lebensqualität der Menschen im Vinschgau hat. Die Bevölkerung habe dabei besonders vom besseren Mobilitätsangebot durch die Vinschger Bahn profitiert. Alle interviewten Stakeholder bestätigen, dass die Bahn einen großen Mehrwert für Arbeitspendler, Schüler, Jugendliche und Senioren darstellt. Die Bahn werde dabei sowohl im Arbeitsalltag als auch in der Freizeit von Vinschgern jeden Alters gerne genutzt. Die Bahn ermögliche es nicht nur innerhalb des Tales mobil zu sein, sondern auch in die Städte Meran und Bozen zu kommen. Der Zug biete dabei den Vorteil stauunabhängig und verlässlich zu sein, was aufgrund der Verkehrssituation im Vinschgau einen großen Mehrwert darstelle.

- **Arbeitspendler:** Jene Arbeitnehmer, die sich mit der Vinschger Bahn zum Arbeitsplatz begeben, würden den Zug aufgrund finanzieller Motive dem Auto vorziehen. Nebenbei könne man die tägliche Pendelzeit nutzen, um zu arbeiten bzw. zu entspannen, wodurch man stressfreier zur Arbeit kommt.
- **Schüler:** Die Bahn biete sich für den Schultransport an, da sie zeitlich attraktiver und verlässlicher als ein Bussystem sei. Einige Stakeholder begrüßen, dass Schüler durch die Zugverbindung seltener ein Heim besuchen müssen. Beispielsweise hat der Schulsprengel Schlanders den Stundenplan an die Fahrtzeiten der Vinschger Bahn angepasst, um ein zeiteffizientes Pendeln der Schüler zu ermöglichen. Auch Lehrausflüge könnten mit dem Zug gemacht werden, wodurch den Schülern vermittelt werden könne, wie praktisch und sinnvoll die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist. Da die Schüler das Abo+ haben, sei dies eine kostengünstige Variante, mit welcher die Familien finanziell weniger belastet werden.
- **Jugendliche und Senioren:** Die Bahn ermögliche besonders jenen Personen, die über keinen Führerschein oder kein eigenes Auto verfügen, dennoch mobil zu sein. Dasselbe gilt für Menschen mit Behinderung, für welche die Vinschger Bahn ein attraktives Transportmittel darstelle.

## INFO BOX

### Wohn- und Studienort der Oberschüler im Vinschgau (Schuljahr 2015/16)

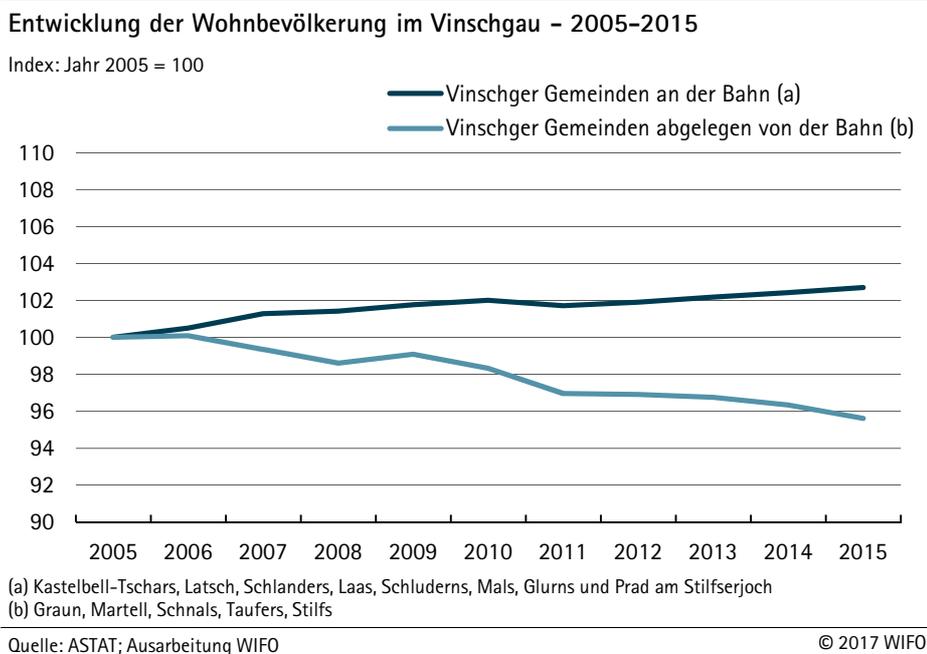
Die 1.213 Oberschüler aus dem Vinschgau verteilen sich hauptsächlich auf die drei Schulzentren Mals, Schlanders und Meran. 68,6 Prozent der Schüler besuchen eine Oberschule innerhalb der eigenen Bezirksgemeinschaft (326 in Mals und 506 in Schlanders) und weitere 23,9 Prozent (290 Oberschüler) begeben sich nach Meran. In den Vinschger Oberschulen sind 1.010 Schüler eingeschrieben (470 in Mals und 540 in Schlanders), wovon 786 Schüler in die Schulsitzgemeinde einpendeln (ASTAT 2016).

Die Zugbahnhöfe hätten sich zu attraktiven Treffpunkten für die Vinschger Bevölkerung entwickelt. Geschäfte, Cafés, Tourismusinformation, Radverleihe und ähnliche kulturelle sowie kulinarische Angebote würden viele Bahnhöfe entlang der Strecke Meran-Mals zum Anzugspunkt für Menschen aller Altersgruppen machen. Zudem werde die Bahn immer mehr in das Talgeschehen eingebunden. Bei öffentlichen Veranstaltungen werde beispielsweise darauf geachtet, dass die Zeiten auf die Fahrpläne des Zuges abgestimmt werden oder dass Shuttledienste zur Verfügung gestellt werden, damit die Besucher die Möglichkeit hätten mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen. Mehrere Stakeholder würden in diesem Zusammenhang einen späteren Abendzug begrüßen, damit dieser auch bei Abendveranstaltungen verstärkt genutzt werden könnte.

Auf die Frage, ob die Bahn die Bevölkerungsentwicklung im Vinschgau beeinflusst, sind die Gesprächspartner unsicher. Mehrere Befragte sind der Meinung, dass die Bahn kein primärer Grund für oder gegen eine Abwanderungsentscheidung sei. Vor allem für abwanderungsgefährdete Ortschaften, die in einer gewissen Entfernung zur Bahn liegen, mache diese keinen Unterschied. Das Mobilitätsangebot für die Wohnbevölkerung in Bahnnähe hingegen sei attraktiver geworden, weshalb die Vinschger Bahn zumindest dort einen spürbaren Effekt auf die Siedlungsentwicklung haben könnte. Die Bahn ermögliche den dort lebenden Menschen eine günstige und schnelle Verbindung zwischen Wohn- und Arbeitsort, weshalb der Vinschgau zu einem beehrteren Wohnort geworden sei.

Die folgende Abbildung (Wohnbevölkerung im Vinschgau laut ASTAT) bestätigt die unterschiedliche Entwicklung der Wohnbevölkerung in den Vinschger Gemeinden an der Bahn und den von der Bahn abgelegenen Gemeinden:

Abbildung 4.1



*Ich glaube nicht, dass die Bahn einen Einfluss auf die Abwanderungsentscheidung der Menschen im ländlichen Raum hat. Vor allem die junge Bevölkerung orientiert sich tendenziell in Richtung Ballungsgebiete. In den Ballungsräumen des Vinschgau, wie Naturns und Schlanders, kann die Bahn für die Bevölkerungsentwicklung hingegen sehr wohl eine Rolle spielen.*

*Gustav Erich Tappeiner  
Bürgermeister von Kastelbell-Tschars*

*Der Vinschgau hat einige Gemeinden, die abwanderungsgefährdet sind. An Orten an der Bahn sehen wir einen Bevölkerungszuwachs, erstens weil es dort mehr qualitativ hochwertige Arbeitsplätze gibt und zweitens weil die Bahn ein sehr wichtiges Instrument ist, Arbeitsplätze zu erreichen. Würde die Bahn nicht existieren, wären meiner Meinung nach auch diese Ortschaften stärker abwanderungsgefährdet. Je mobiler die Menschen sind und je leichter sie von ihrem Wohnort zum Arbeitsplatz gelangen, desto wahrscheinlicher bleiben sie im Vinschgau. Funktionierende öffentliche Verkehrsmittel tragen dazu bei Menschen im Tal zu halten.*

*Helmut Fischer  
Bürgermeister von Latsch*

Generell bemerken die Experten, sei eine starke Tendenz zur Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in der Bevölkerung zu beobachten. Diese Entwicklung mache gut funktionierende öffentliche Verkehrsmittel umso wichtiger, da in Zukunft immer mehr Menschen auf ein Zweitauto verzichten werden. Die Befragten sind überzeugt, dass die Elektrifizierung der Bahnlinie die Frequenz und die Kapazität erhöhen werde, was das Pendeln mit dem Zug noch attraktiver machen würde.

#### 4.4 Verkehr

Die Bahn trägt dazu bei, das Verkehrsaufkommen auf der Vinschger Straße einzuschränken, davon sind die Stakeholder überzeugt. Die aktuelle Verkehrssituation im Vinschgau wäre wesentlich schlechter, wenn die Bahn nicht wieder in Betrieb genommen worden wäre. Viele Autos und ein Großteil der Busse zur Beförderung der Pendler, Schüler und Touristen seien heute nicht mehr auf der Straße unterwegs, was zu weniger Staubbildungen und dementsprechend weniger Zeitverlusten auf der Straße führe.

*Würde man die Nutzer der Vinschger Bahn der momentanen Verkehrssituation auf der Straße hinzurechnen, würden wir vor einem großen Problem stehen und die Straße wäre dem Kollaps nahe.*

*Andreas Tappeiner  
Präsident der Bezirksgemeinschaft Vinschgau*

*Würden die Vinschger nicht mit der Bahn, sondern nur mit dem Auto oder mit Bussen fahren, gäbe es natürlich viel mehr Staus und Lärm. Dies würde eine große zusätzliche Belastung darstellen und sich negativ auf die Lebensqualität im Vinschgau auswirken.*

*Josef Bernhart  
Stellvertretender Institutsleiter des Instituts  
für Public Management der Eurac Bozen*

Trotz Entlastung der Straße durch die Bahn habe der Vinschgau nach wie vor ein Verkehrsproblem, da der Durchzugs- und Individualverkehr im Vinschgau generell zugenommen hätte. Besonders in den Sommermonaten spüre man eine tourismusbedingte Zunahme des Verkehrs auf der Straße, auch aufgrund des steigenden Durchzugsverkehrs. Die Befragten weisen darauf hin, dass sich aus diesem Grund auch die Luftwerte und die Lärmbelästigung im Vinschgau letztthin nicht verbessert hätten. In diesem Zusammenhang wird des Öfteren erwähnt, dass die dieselbetriebenen Züge heute umwelttechnisch noch nicht zufriedenstellend seien. Erst nach der bevorstehenden Elektrifizierung würde die Vinschger Bahn ein wirklich umweltfreundliches Transportmittel darstellen.

*Umweltfaktoren, wie Luft- und Lärmemissionen, sind in den letzten Jahren leider nicht besser geworden, da der Verkehr auf der Straße nicht abgenommen hat. Wären jedoch all jene, die jetzt mit der Bahn unterwegs sind, mit dem Auto oder dem Bus auf der Straße unterwegs, wäre das Verkehrsaufkommen natürlich stärker angestiegen. Insofern konnte mit der Vinschger Bahn wenigstens ein deutliches Verschlimmern der Verkehrssituation verhindert werden.*

*Gustav Erich Tappeiner  
Bürgermeister von Kastelbell-Tschars*

Vor der Wiederinbetriebnahme der Bahn hätten viele Entscheidungsträger, allen voran Wirtschaftstreibende, den Ausbau der Straße bevorzugt. Heute sind die Stakeholder überzeugt, dass mit der Reaktivierung der Bahn der richtige Weg eingeschlagen wurde. Hätte man sich nämlich für den Ausbau der Vinschger Staatsstraße entschieden, so wäre der Schwerverkehr im Vinschgau wahrscheinlich noch stärker angestiegen. Auch für viele Einheimische, die sich heute verstärkt mit der Vinschger Bahn fortbewegen, wäre das Auto möglicherweise das beliebteste Transportmittel geblieben.

*Wäre die Vinschger Bahn nicht wieder in Betrieb genommen worden, wäre die Vinschger Staatsstraße ausgebaut worden, mit all ihren negativen Folgen für die Umwelt und das Landschaftsbild. Dies hätte wahrscheinlich einen massiven Transitverkehr zur Folge gehabt.*

*Andreas Riedl  
Dachverband für Natur- und Umweltschutz*

Trotzdem sind sich die befragten Stakeholder sicher, dass ein funktionierendes Nebeneinander von Straße und Schiene unverzichtbar sei, um die aktuelle Verkehrssituation im Vinschgau in den Griff zu bekommen. Einerseits sollte das Mobilitätsangebot der Bahn (durch die Elektrifizierung) noch konkurrenzfähiger gestaltet werden, wodurch die Bahnnutzung der Menschen gesteigert und die Straße weiter entlastet werde. Andererseits müsse die Straße parallel zur Bahn funktionieren, wobei Verkehrslösungen, wie z.B. der Bau von Umfahrungen und Überholmöglichkeiten im Untervinschgau, realisiert werden sollten, um den Verkehr auf der Straße flüssig zu halten.

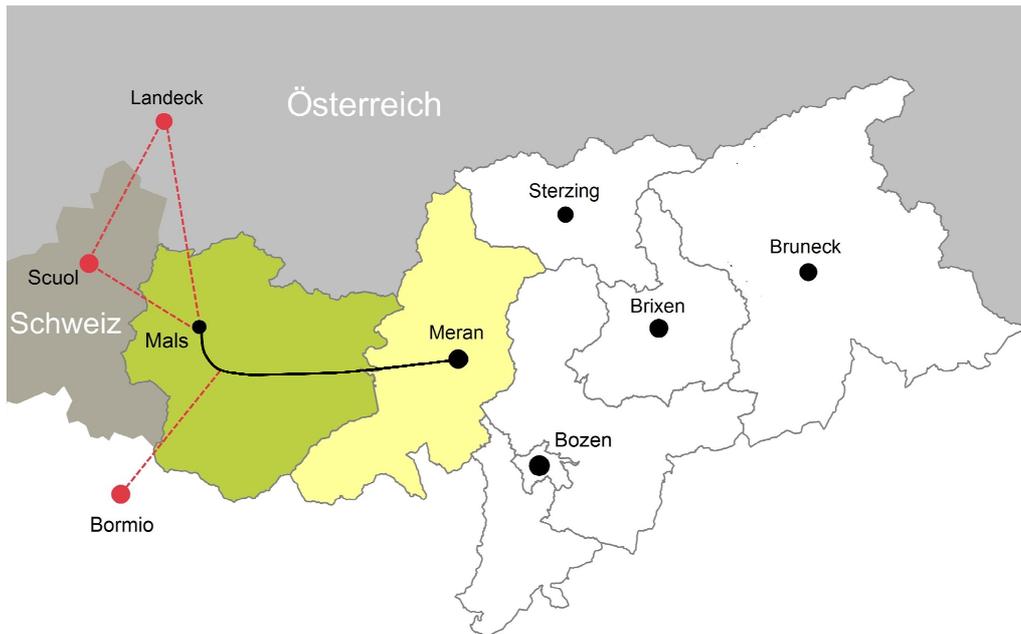
#### 4.5 Zukünftige Infrastrukturprojekte

Seit einigen Jahren werden verschiedene Infrastrukturprojekte diskutiert, welche die Anbindung des Vinschgau an Nachbarregionen ermöglichen sollen:

- Anbindung der Vinschger Bahn von Mals nach Scuol (CH)
- Anbindung der Vinschger Bahn von Mals nach Landeck (AT)
- Eisenbahntunnel unter dem Stilfser Joch nach Bormio (IT)

Abbildung 4.2

#### Mögliche Bahnverbindungen in benachbarte Gebiete



Quelle: WIFO

© 2017 WIFO

Um die Einschätzungen der befragten Experten und Entscheidungsträger zum potentiellen Nutzen dieser Projekte festzuhalten, sah der letzte Punkt des Interviewleitfadens folgende Frage vor: „Ihrer Auffassung nach, von welchem Infrastrukturprojekt würde der Vinschgau am meisten profitieren bzw. welche Märkte sollten erschlossen werden?“. Grundsätzlich begrüßen die Befragten alle drei Bahnprojekte, da man im Vinschgau nicht länger als „Seitental“ bzw. „Sackgasse“ wahrgenommen werden möchte. Dabei würde den Befragten zufolge besonders die Anbindung an das Schweizer Schienennetz einen großen Qualitätssprung für den Vinschgau darstellen.

Die Befragten sind sich einig, dass das Tourismusgewerbe von einer Anbindung in die Schweiz stark profitieren würde. Zum einen sei der Schweizer durch den vorteilhaften Wechselkurs ein sehr kaufkräftiger Gast. Zum anderen sei er bereits gewohnt sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen. Aus diesem Grund stecke im Schweizer Markt großes Potenzial. Den Einschätzungen der Stakeholder zufolge könne durch eine attraktive Bahnverbindung sowohl die Zahl der Tagesgäste als auch jene der Nächtigungen von Schweizer Gästen gesteigert werden. Die bestehende Postautolinie Zerneß-Mals würde heute hauptsächlich von Schweizern, die nahe der Grenze zu Südtirol wohnen, für Tagesausflüge und Shoppingtouren genutzt werden. Durch eine Zugverbindung nach Scuol würde der Vinschgau auch für entferntere Gäste aus der Schweiz interessant werden.

*Von Jahr zu Jahr kommen mehr Gäste mit dem Zug in den Vinschgau. Hauptsächlich Schweizer Gäste reisen mit der Bahn an. Diese sind generell als aktive Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel bekannt und sind geduldiger als andere Gäste, wie z.B. jene aus Italien. Aus diesem Grund wäre eine direkte Verbindung in die Schweiz wünschenswert, um die An- und Abreise der Schweizer Gäste mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern. Zudem könnte man durch eine zeitlich attraktive Verbindung zwischen Zürich und Meran sehr viele zusätzliche Tagesgäste aus der Schweiz anziehen, was die Talschaft Vinschgau aus touristischer Sicht stark aufwerten würde.*

*Manfred Pinzger  
Präsident des HGV*

Bei einer Verbindung nach Landeck würde man, ähnlich wie bei jener in die Schweiz, ein gut funktionierendes Bahnnetz erschließen. Durch die Realisierung dieses Projekts würde der Vinschgau näher mit Österreich und dem süddeutschen Raum zusammenrücken, was auch für viele Einheimische, z.B. Studenten die in Innsbruck studieren, sicherlich interessant wäre. Mehrere politische Entscheidungsträger weisen in diesem Zusammenhang jedoch darauf hin, dass eine Verbindung nach Landeck über die Schweiz sinnvoller wäre.

Eine Tunnelverbindung nach Bormio hingegen würde, laut Einschätzungen der interviewten Personen, für den Vinschgau weniger bringen als die anderen beiden Projekte.

*Von den drei Projekten stellt die Anbindung in die Schweiz die sinnvollste Alternative dar. Es wäre ein Quantensprung, wenn man es schaffen würde, eine Bahnverbindung von Mals nach Scuol zu realisieren. Die Bahn von Mals nach Landeck schätze ich als unrealistisch ein, da aufgrund des Höhenunterschiedes ein sehr langer Tunnel gebaut werden müsste, der meiner Ansicht nach kaum finanzierbar wäre. Sollte jedoch die Verbindung nach Scuol hergestellt werden, hätte man die Möglichkeit von dort aus weiter nach Landeck zu fahren. Dadurch wären wir sowohl mit Zürich als auch mit Landeck verbunden.*

*Ulrich Veith  
Bürgermeister von Mals*

Das Bahnprojekt nach Scuol wird als das „technisch realisierbarste“ oder „finanziell tragbarste“ bezeichnet, weshalb die Machbarkeit in die positive Beurteilung dieses Projekts mit eingeflossen sein könnte. Das Bahnprojekt von Mals direkt nach Landeck sei hingegen technisch sehr komplex und wäre dementsprechend unverhältnismäßig teuer. Auch der Eisenbahntunnel unter dem Stilsfer Joch nach Bormio wird als relativ „kostenintensiv“ bzw. „schwer realisierbar“ bezeichnet.



## Anhang A BEFRAGTE STAKEHOLDER

Tabelle A-1

<b>Befragte Stakeholder</b>		
Nach Themenbereichen		
	<b>Person</b>	<b>Funktion</b>
<b>Tourismus</b>	Andreas Tschurtschenthaler	IDM - PR & Content Management
	Kurt Sagmeister	Direktor Vinschgau Marketing
	Matthias Tschenett	Präsident Vinschgau Marketing
	Manfred Pinzger	Präsident HGV
	Karl Pfitscher	HGV Gebietsobmann Vinschgau
	Sandra Stricker	Activ Resort Bamboo in Latsch
	Dorothea Schenk-Steiner	Biohotel Panorama in Mals
	Hugo Götsch	Geschäftsführer Südtirol Rad
	Günter Bernhart	Präsident Skigebiet Watles
	Michael Stauder	Churburg Schluderns
	Jakob Kristler	Radverleih Lana
Andreas Wieser	Radverleih Spondinig	
<b>Wirtschaftsstandort</b>	Andreas Tauber	Verantwortlicher der Betriebswirtschaft, Hoppe AG
	Angelika Kaserer	Personaladministration, Ivoclar Vivadent
	Andreas Nagl	Ivh Bezirksobmann Untervinschgau
	Dietmar Spechtenhauser	hds Präsident Bezirksgemeinschaft Vinschgau
	Josef Wielander	VI.P Direktor
<b>Bevölkerung und Verkehr</b>	Gustav Erich Tappeiner	Bürgermeister von Kastelbell-Tschars
	Ulrich Veith	Bürgermeister von Mals
	Helmut Fischer	Bürgermeister von Latsch
	Andreas Tappeiner	Präsident der Bezirksgemeinschaft Vinschgau
	Rudolf Maria Maurer	Vertreter der Umweltschutzgruppe Vinschgau
	Andreas Riedl	Dachverband für Natur- und Umweltschutz
	Griseldis Dietl	Dachverband für Natur- und Umweltschutz
	Josef Bernhart	Stellvertretender Institutsleiter des Instituts für Public Management der Eurac Bozen
	Werner Oberthaler	Direktor des Oberschulzentrums Mals
	Reinhard Karl Zangerle	Direktor des Schulsprengels Schlanders

© 2017 WIFO

## Anhang B

### INTERVIEWLEITFADEN

#### 1. Allgemeines Stimmungsbild:

- Ganz allgemein: Welche Vor- und Nachteile bringt Ihrer Meinung nach die Vinschger Bahn für die Unternehmen und die Bevölkerung im Vinschgau?
- Welche Möglichkeiten gibt es, Ihrer Ansicht nach, das Angebot der Vinschger Bahn zu verbessern? Wo gibt es noch Aufholbedarf?
- Bitte bewerten Sie den Erfolg der Bahn seit der Wiederinbetriebnahme im Jahr 2005.

#### 2. Tourismus:

- Welche Bedeutung hat die Bahn für die Urlaubsdestination Vinschgau?
- Was bedeutet Ihrer Ansicht nach die Bahn für die Erreichbarkeit des Vinschgau? Welche Rolle spielt die Bahn bei der An- und Abreise der Gäste?
- Haben die Gäste durch die Vinschger Bahn mehr Möglichkeiten Ihren Urlaubsaufenthalt zu gestalten? Wie beliebt ist die Bahn bei Touristen?
- Welche Rolle spielt die Vinschger Bahn für den Tagestourismus?
- Denken Sie an die Anzahl der Gäste, an die Ankünfte und Nächtigungen. Glauben Sie die Vinschger Bahn spielt bei der Entwicklung dieser Zahlen eine Rolle?
- Wie hätte sich die Tourismuswirtschaft im Vinschgau entwickelt, wenn die Bahn nicht wieder in Betrieb genommen worden wäre?

#### 3. Wirtschaftsstandort:

- Welche Rolle spielt die Vinschger Bahn für den Wirtschaftsstandort Vinschgau? Was hat sich seit der Wiederinbetriebnahme im Jahr 2005 für die Unternehmen verändert?
- Nutzen die Arbeitskräfte in Ihrem Unternehmen die Bahn, um zum Arbeitsplatz zu gelangen? Wie wirkt sich dies auf die Pendelzeit der Arbeitskräfte aus?
- Wirkt sich die Bahn auf die Arbeitskräfteverfügbarkeit der Unternehmen aus?
- Denken Sie, dass Ihr Unternehmen durch die Bahn leichter und schneller erreichbar ist?

#### 4. Bevölkerung und Verkehr:

- Welche Rolle spielt die Vinschger Bahn für die Lebensqualität der Vinschger?
- Welchen Nutzen hat die Bahn für Jugendliche, Senioren und Arbeitnehmer?
- Denken Sie an die Bevölkerungsentwicklung im Vinschgau: Glauben Sie, dass die Vinschger Bahn eine Rolle spielt? Könnte die Bahn dazu beigetragen haben, die Abwanderung der Bevölkerung aus den ländlichen Gebieten zu schmälern?
- Wie hat sich Ihrer Meinung nach die Luft- und Lärmbelastung im Vinschgau seit Wiederinbetriebnahme der Bahn entwickelt?
- Denken Sie an die Verkehrssituation im Vinschgau: Glauben Sie, dass sich die Bahn auf das Verkehrsaufkommen auf der Straße auswirkt?

#### 5. Ausblick für die Zukunft

- Abschließend: Von welchem zukünftigen Infrastrukturprojekt würde der Vinschgau am meisten profitieren und warum? Denken Sie an die verschiedenen Märkte, die erschlossen werden könnten. Welche Verbindung erscheint Ihnen am interessantesten?





## LITERATURVERZEICHNIS

ASTAT (2016)

Wohn- und Studienort der Oberschüler. Schuljahr 2015/16. Bozen: Autonome Provinz Bozen/Südtirol, Landesinstitut für Statistik - ASTAT.

Beobachtungsstelle für den Arbeitsmarkt (2016)

Die Obervinschger Grenzpendler: Eine Übersicht. Bozen: Autonome Provinz Bozen/Südtirol, Abteilung Arbeit.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2007)

Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen – Evaluation der Methodik anhand der Fallstudien. Bern: Bundesamt für Raumentwicklung ARE.

Lüthi S., Hurst T., Cavelti G., Polini D. (2015)

Trendszenario Gotthard-Achse. Mögliche Auswirkungen des neuen Gotthard- und Ceneri-Basistunnels auf Raum und Verkehr.

Tappeiner G. (1990)

Gutachten zu den wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden des Oberen Vintschgaus und des Deutschnonbergs. Innsbruck: Universität Innsbruck.



**WIFO**

Institut für  
Wirtschaftsforschung

WIFO – Institut für Wirtschaftsforschung  
I-39100 Bozen

Südtiroler Straße 60  
T +39 0471 945 708  
F +39 0471 945 712

wifo@handelskammer.bz.it  
[www.handelskammer.bz.it/wifo](http://www.handelskammer.bz.it/wifo)



HANDELS-, INDUSTRIE-,  
HANDWERKS- UND LAND-  
WIRTSCHAFTSKAMMER BOZEN

