

178 AOÛT 2012

Évasion : l'été des X 2100 bretons

Rail
PASSION

Votre DVD
est à l'intérieur
LES TRIAGES
(2^{de} partie)

Le puy de Dôme en Panoramique

- **Strasbourg :**
aménagements
en vue
- **Alès - Nîmes s'offre**
un raccordement
- **Fret : une journée**
avec CFR



Die „Panoramique des Dômes“ in Clermont Ferrand

**Eine Alternative für die
Verbindung zwischen Brixen und
dem östlichen Mittelgebirge**

Ein Vorschlag von Hartmuth Staffler

Straßenbahn/Zahnradbahn Brixen-St. Andrä

Ein Alternativvorschlag von Hartmuth Staffler

Eine schienengebundene Bahn mit gemischtem Antrieb (Adhäsion/Zahnrad) von Brixen zur Seilbahnstation oberhalb von St. Andrä mit der Möglichkeit von Zwischenhalten (z. B. Industriezone, Milland, St. Andrä) wäre sowohl für den Tourismus als auch für den öffentlichen Personennahverkehr die ideale Lösung.



Ein kombiniertes System Trambahn/Zahnradbahn ist technisch kein Problem und stellt eine gute Alternative zur vorgeschlagenen Seilbahnverbindung zwischen Brixen und St. Andrä dar

Ein Trassenvorschlag für Brixen

Die Bahn würde am Brixner Bahnhof (Gleis 1) starten, mit allen damit verbundenen Vorteilen (Anbindung an den Verkehrsknotenpunkt Eisenbahn-Bus, leichtere Finanzierung), aber unter Vermeidung der bei diesem Standort für eine Seilbahn gegebenen Nachteile (Überflug, Verkehrskonzentration). Das Verkehrsproblem würde sich durch die Möglichkeit eines Haltes in der Nähe der Disco Max oder in der Industriezone (Parkplätze) erheblich verringern bzw. aufteilen.



Ein mit den Anforderungen der Strecke Brixen-St. Andrä vergleichbare Tram-/Zahnradbahn verbindet Clermont Ferrand mit dem Hausberg Puy de Dôme

Die Bahn würde als Adhäsionsbahn (Straßenbahn) auf der für den nie verwirklichten Gleisanschluss der Industriezone vorgesehenen Trasse vom Bahnhof Richtung Süden fahren, dann die Staatsstraße sowie den Eisack und die Wiesen im Süden von Brixen auf einer aufgeständerten Trasse überqueren, oberhalb von Milland dem Verlauf der Plosestraße folgen und ab der zweiten Kehre (ab hier mit Zahnradantrieb) auf eigener, direkter Trasse über St. Andrä zur Seilbahnstation führen.

Eine Alternative für die Verbindung Brixen – östliches Mittelgebirge
von Hartmuth Staffler

Die Panoramique des Dômes von Stadler

Die Firma Stadler aus der Schweiz, die auch die Züge für die Vinschger Bahn und die Pustertalbahn geliefert hat, ist der weltweit größte Hersteller von Zahnradbahnen. Die Firma hat in den letzten 15 Jahren 20 neue bzw. modernisierte Zahnradbahnen ausgerüstet, darunter z. B. im Jahr 1998 die Zahnradbahn Catanzaro-Lido di Catanzaro.

Besonders interessant ist für uns die 2012 fertiggestellte neue Zahnradbahn „Panoramique des Dômes“ in Frankreich, die mit einem Höhenunterschied von 600 Metern und einer Streckenlänge von 5,3 Kilometern ungefähr der Situation Brixen-St. Andrä entspricht.



Die Zahnradbahntrasse kann problemlos an den Geländeverlauf angepasst werden

Fahrtzeit von weniger als zehn Minuten möglich

Für die 5,3 Kilometer lange Strecke benötigt die Bahn laut offiziellem Fahrplan 12 Minuten. Da Höhenunterschied, Streckenlänge und vor allem Zahnradstrecke in Brixen deutlich geringer wären als in Frankreich, könnte man mit einer Fahrtzeit von weniger als zehn Minuten rechnen. Es würden also zwei Züge ausreichen, um eine Frequenz von zehn Minuten und eine Kapazität von etwa 1200 Personen je Stunde zu gewährleisten.

Laut Werksangaben der Firma Stadler sind für Zahnradbahnen mit gemischtem Betrieb auf der Adhäsionsstrecke Geschwindigkeiten von 100 Stundenkilometern möglich. Für die Zahnradstrecken ist in der Schweiz, die den internationalen Standard bestimmt, eine Höchstgeschwindigkeit von 40 Stundenkilometer zulässig.



Die „Panoramique des Dômes“ nach rund 6 km Fahrt kurz vor der Bergstation am Puy de Dôme

Die aufwändig gebaute Zahnradbahn Panoramique des Dômes hat einschließlich von vier Zügen und aller weiteren Kosten 86,6 Millionen Euro gekostet, von denen die EU 16 Millionen gezahlt hat.

Möglicherweise sogar kostengünstiger als die zur Zeit favorisierte Seilbahn

Laut dem Bericht der Brixner Arbeitsgruppe würde eine Zahnradbahn Brixen-St. Andrä mit vier Zügen jedoch nur 40 Millionen kosten. Da tatsächlich nur zwei Züge notwendig wären, könnten etwa zehn Millionen eingespart werden, so dass die Zahnradbahn möglicherweise sogar billiger wäre als die Seilbahn. Wie hoch die Kosten in Brixen wirklich wären, müsste angesichts der weit auseinander liegenden Zahlen, die natürlich auch vom Gelände und von vielen anderen Gegebenheiten abhängen, genau überprüft werden. **Eine Entscheidung sollte erst gefällt werden, wenn alle Zahlen sowie alle Vor- und Nachteile am Tisch liegen.**



Der Führerstand der Panoramique du Dômes



Die Innenausstattung der Stadler-Garnituren

Gute und ausbaufähige Mobilitätslösung für große Teile Brixens

Für die schienengebundene Lösung Straßenbahn/Zahnradbahn spricht auf jeden Fall, dass sie nicht nur den Touristenverkehr, sondern auch einen Großteil des öffentlichen Nahverkehrs auf der Verbindung St. Andrä-Milland-Industriezone-Bahnhof aufnehmen und dadurch möglicher Weise die Südspange überflüssig machen könnte. Diese Möglichkeit müsste genau überprüft werden. Eine schienengebundene Bahn könnte eventuell auch in das Stadtzentrum (vom Bahnhof bis zum Hartmannsplatz) verlängert bzw. mit Abzweigungen nach Vahrn und Albeins ausgebaut werden, wobei die Wirtschaftlichkeit immer in Relation zu den sonst eventuell notwendigen Straßenbauten und zum Umwelteinfluss der jeweiligen Verkehrsmittel gesehen werden muss.

Infoblatt Panoramique des Dômes

Text: Hartmuth Staffler

Gestaltung: Lobis|Partner

Fotos: entnommen aus RAIL PASSION, August 2012



Warum nicht eine Lösung dieser Art auch für die Verbindung von Brixen ins östliche Mittelgebirge?