

EAV
Ol2.4 pl
Tel 58 24

25. September 1975

Der Güterverkehr auf der
Engadinerlinie

Auftrag

Unter der Annahme, die Prättigauerlinie werde in absehbarer Zukunft so ausgebaut sein, dass die Aufnahme des Rollschemelebetriebes bis Klosters/Lavin möglich wird:

- Ermitteln der Güterverkehrsströme vom SBB-Netz ins Unterengadin
- Ermitteln der Güterverkehrsströme vom SBB-Netz ins Oberengadin
- Ermitteln des Güterverkehrs zwischen Nord- und Mittelbünden einerseits und dem Engadin andererseits
- Ermitteln des Engadiner Lokalgüterverkehrs.

Vorgehen

Erfassen der Güterverkehrsströme zwischen jeder Engadiner Station und

- jeder andern Engadiner Station
- dem Puschlav
- den übrigen RhB/FO-Stationen (global)
- dem SBB-Netz
- dem FS-Netz (via Tirano)

aufgrund der Relationen-Statistik und Umlegen der ermittelten Jahreswerte auf 280 Güterverkehrstage (UIC-Norm). Der Kleinstückgutverkehr kann mangels Angaben nicht berücksichtigt werden.

UNTERNEHMENSKONZEPT OeBB 1975 -

Resultate

Der grösste Teil des Engadinverkehrs ist innerbündnerischer Verkehr. Auffallend kurze Transportdistanzen (z.B. Wagenladungen von Samedan nach Bever). Viel Verkehr zu ermässigten Spezialtarifen.

Nur 13,5 % aller vom SBB-Netz über den Albula geschleppten Wagenladungen rollen ins Unterengadin weiter. In der Gegenrichtung steuert das Unterengadin einen Drittel der Wagenladungsgüter bei. Unterhalb von Lavin beträgt die vom SBB-Netz kommende Wagenladungsmenge im Durchschnitt kaum 8 t pro Werktag, in der Gegenrichtung etwa die Hälfte.

Folgerungen

Die RhB-Linie unterhalb von Lavin zeichnet sich durch eine fast ununterbrochene Folge von Tunneln, Brücken und Stützmauern aus (vgl. übernächste Seite). Es ist deshalb anzunehmen, dass die Ermöglichung des Rollschemelbetriebes auf jenem Streckenabschnitt mit gewaltigen Kosten verbunden wäre, die in keinem vernünftigen Verhältnis zu den kaum vorhandenen Güterverkehrsbedürfnissen stünden.

Zwischen Lavin und Samedan finden wir über ein halbes Dutzend Tunnels; St. Moritz ist ab Samedan nur durch den Innschlucht-tunnelerreichbar. Ein Rollschemelbetrieb nur bis Lavin oder Zernez würde den Gesamttransport verteuern, da auf der modernen Anlage in Landquart viel rationeller umgeladen werden kann als auf den dazu nicht eingerichteten Engadiner Stationen.

Die moderne Standorttheorie lehrt uns, dass die gewerblich-industriellen Entwicklungschancen des Engadins (auch ohne Rezession!) praktisch inexistent sind. Solange nicht mindestens eine (besser mehrere) attraktive Grässtaät in höchstens einer Stunde Fahrzeit erreicht werden kann (Fühlungsvorteile!) sind alle Verbesserungen des Güterverkehrssystems kaum mehr als der berühmte Tropfen auf den heißen Stein.

Interessant ist diesbezüglich ein Blick in den südöstlich von Scuol liegenden Vinschgau, wo trotz Normalspurverbindung mit Bolzano/Bozen (0.000 Einw.), für Industrie geeignetem flachem Bauland und genügend Arbeitskräften kein nennenswertes Wachstum zu verzeichnen ist, es sei denn im Autotourismus.

ENGADINERLINIE 1974: DURCHSCHNITTLICHE WERKTAEGLICHE GUETERVERKEHRSMENGEN IN TONNEN

VON \ NACH	SBB	Nordbünden	Puschlav	Scoül	Ardez	Guarda	Lavin	Susch	Zernez	Cinuos-chel	S-chanf	Zuoz	Madulain/Punt	Pontresina	St. Moritz	Celerina	Samedan	Bever	Total
SBB				6,99	0,69	0,13	0,39	0,69	12,31	1,58	2,96	5,73	1,66	12,69	19,29	2,25	20,93	1,81	90,10
FS				8,31	—	—	—	—	2,41	—	—	1,82	0,03	17,63	17,32	—	25,58	0,27	73,37
Nordbünden				13,96	0,49	—	0,13	0,04	21,52	0,25	0,68	0,75	0,19	1,92	46,70	0,97	32,66	1,68	121,94
Puschlav				1,86	—	—	0,19	—	0,15	0,01	0,01	—	—	0,75	0,88	0,10	0,61	—	4,56
Scoül	3,84	1,23	0,01	—	0,01	0,05	0,06	0,01	0,06	0,01	—	—	0,02	—	0,02	0,08	0,04	2,37	7,81
Ardez	0,48	0,07	—	0,06	—	0,01	0,01	—	—	0,01	—	—	0,01	—	—	0,07	—	0,49	1,21
Guarda	0,12	0,01	—	0,05	0,01	—	0,04	—	—	—	0,02	—	0,03	—	—	—	—	0,46	0,74
Lavin	0,39	0,31	—	0,05	0,01	0,01	—	—	0,04	—	—	—	—	—	0,34	—	—	0,65	1,80
Susch	0,33	0,24	—	0,01	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—	0,17	—	—	0,02	0,25	1,03
Zernez	6,29	12,04	2,77	1,12	0,07	0,26	0,17	3,17	—	1,37	0,37	0,06	0,21	0,05	1,45	0,05	2,52	0,51	32,48
Cinuos-chel	1,10	0,18	—	0,02	—	—	—	—	0,14	—	—	—	—	0,07	—	—	—	—	1,51
S-chanf	0,91	1,77	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,11	—	2,79
Zuoz	3,13	1,49	0,01	0,01	—	—	0,01	—	0,01	—	—	—	—	—	—	—	0,06	—	4,72
Madulain/Punt	1,68	0,28	0,03	—	—	0,01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,04	—	2,04
Pontresina	1,09	0,88	0,70	—	—	—	—	—	—	—	0,02	0,10	—	—	0,01	—	—	—	2,80
St. Moritz	5,62	5,87	0,05	0,43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,01	0,31	—	12,29
Celerina	0,42	0,28	0,04	—	—	—	—	—	0,01	—	—	0,05	—	—	—	—	0,01	—	0,81
Samedan	1,33	4,97	0,13	0,06	—	—	—	0,04	0,01	—	0,06	0,04	0,04	0,18	0,11	—	—	0,01	6,98
Bever	0,41	1,04	0,11	0,03	0,01	—	—	—	0,18	—	0,01	0,01	—	0,01	0,05	0,02	0,01	—	1,89
T o t a l	27,14	30,66	3,85	32,96	1,30	0,47	1,00	3,95	36,84	3,23	4,13	8,56	2,19	33,47	86,17	3,55	82,90	8,50	370,87

ENGADINERLINIE

1:100.000

SUSCH

LAVIN

GUARDA

ARDEZ

FTAN (H)

SCVOL




ZERNEZ

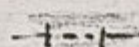
CAROLINA (H)

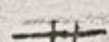
CINUOS-CHEL

S-CHANE

ZUOZ

 grössere Brücke

 Tunnel

 Strassenüberführung

ENGADINERLINIE: DURCHSCHNITTLLICHE WERTTAEGLICHE
 1974 GUTERVERKEHRSMENGEN IN TONNEN

