



Die Tauferer Bahn fuhr auf einer 15,4 Kilometer langen Strecke von Bruneck nach Sand in Taufers  
Quelle: Gemeinde Sand in Taufers



Eine Postkarte mit den letzten Metern der Tauferer Bahn  
Quelle: Gemeinde Sand in Taufers

## Auf der Schiene nach „Bad Sand“

**Die Tauferer-Bahn hatte ihre erste Fahrt am 20. Juli 1908 und war die wesentliche Voraussetzung, um den Fremdenverkehr nach Sand in Taufers und ins Ahrntal zu bringen. Doch 1957 kam das schnelle Aus: Die Bahn wurde vom Autobus verdrängt. Landes-Tourismusminister Hans Berger möchte die Lokalbahn gleichsam als Alternative im Nahverkehr und als Attraktion für den Tourismus wiederum in Bewegung bringen. Die Landesregierung lässt derzeit eine Machbarkeitsstudie erstellen. Die Ergebnisse werden mit Frühlingseinzug erwartet.**

Kurz vor Weihnachten hat Landesminister Hans Berger das Thema Tauferer-Bahn auf die Tagesordnung der Landesregierung gesetzt. Der Grund: In der Diskussion über die Zukunft des Tourismus und des Verkehrs im Pustertal sei immer wieder auch eine Wiederbelebung der Tauferer-Bahn in Erwägung gezogen worden. Laut Berger geht es - im Falle einer Wiederbelebung dieser Lokalbahn - um die Anbindung des Tauferer Tales an das Haupttal. Damit würde die künftige „Ferienregion Pustertal“ besser in das Gesamtkonzept ein-

gebunden, zumal das Haupttal für den Bahnverkehr neu erschlossen worden ist. Die Studie, die Berger zusammen mit dem Kollegen vom Ressort Mobilität, Thomas Widmann - alias Tom Lok - in Auftrag gegeben hat, soll klären, ob die Idee einer neuen Tauferer-Bahn machbar oder endgültig ad acta zu legen sei. Berger ist bewusst, die Verhältnisse im Tauferer-Tal gegenüber früher seien mittlerweile völlig andere: „Wir haben heute grundlegend andere Voraussetzungen, als sie etwa im Vinschgau oder im Pusterer Haupttal bei der Übernahme der Bahn durch das Land bestanden hatten. Dort konnte die Landesverwaltung auf die bestehenden Schienenstränge und Bahnhöfe zurückgreifen. Im Tauferer-Tal hat sich nach dem Aus der alten Bahn im Jahr 1957 viel geändert: Es gibt keine Bahnhöfe mehr, die Geleise sind entfernt und die Bahntrasse zum Teil abgetragen worden. Die Flächen werden anderweitig genutzt und sind zum Teil Privateigentum.“

### Eher skeptisch

Was die Umsetzungsmöglichkeit der Pläne betrifft, ist Berger eher skeptisch: „Es wird sicher schwierig werden, diese Bahn neu zu beleben, vor allem deswegen, weil die alte Trasse über weite Stre-

cken nicht mehr zur Verfügung steht.“ Die Machbarkeitsstudie, die im Frühjahr vorliegen wird, soll da Klarheit bringen, betont Berger: „Wir werden auch eine genaue Kosten-Nutzenrechnung machen. Dann werden wir sehen, ob das Ganze eine Illusion ist oder nicht.“ Die Idee einer Neubelebung gefällt Berger aber sehr: „Bekanntlich haben wir schon einiges getan, um die Ferienregion Pustertal mit ihren bislang drei Tourismusverbänden besser zu vernetzen, etwa auch durch die Anbindung des Kronplatzes an die Bahn in Percha. Auch die Tauferer Bahn könnte dem Tourismus einen neuen Schwung geben, denn auch andernorts sind Lokalbahnen Touristenattraktionen. Sie könnte etwa auch die Skigebiete im Ahrntal verbinden. Die wieder belebte Tauferer Bahn wäre aber auch eine gute Alternative zum Autoverkehr.“ Einen Durchstich vom Ahrntal bei St. Jakob ins Zillertal hält Berger mittelfristig nicht für realisierbar.

### Tunnel ins Zillertal?

Die Idee der Reaktivierung der Tauferer-Bahn ist freilich nicht neu: Im Sommer 2009 hatte Harald Grünbacher, der Bezirkssprecher der Union für Südtirol, nicht nur die Wiedererrichtung der Tauferer-Bahn ins Spiel gebracht, sondern



Eröffnung der Taufererbahn Bruneck-Sand

Quelle: Elisabeth Baumgartner/Eisenbahnlandschaft Alt-Tirol/ Innsbruck 1990

auch eine Tunnel-Verbindung bis ins Zillertal ins Auge gefasst.

Auch die Junge Generation Pustertal in der SVP kann einer Reaktivierung der Tauferer-Bahn viel Positives abgewinnen: „Wir müssen immer und überall auf öffentliche Verkehrsmittel setzen. Die Wiederaktivierung der Bahn bis nach Sand in Taufers wäre absolut sinnvoll und interessant.“ Eine Tunnelverbindung ins Zillertal beurteilt die JG aber

als illusorisch: „Sie wäre mit sehr hohen Kosten verbunden. Zudem müsste man vorab überhaupt erst das Interesse der Zillertaler abklären. Die Zillertaler müssten nämlich die gesamte Bahnstruktur austauschen, weil heute eine klassische Schmalspurbahn verkehrt. Diese dient nicht dem internationalen Verkehr oder dem Pendlerverkehr, sondern so wie die Achenseebahn als lokale Touristenattraktion.“

## Bahn-Eldorado im Dolomitenraum

**Das Jahr 1908 war für Sand in Taufers ein ganz besonders, denn damals wurden gleich drei wichtigen Neuerungen in Betrieb genommen: die allgemeine Volksschule, das Elektrizitätswerk - und die Tauferer-Bahn, im Volksmund „Taufra-Bahn!“ genannt.**

Erste Pläne nach einer eigenen Bahnlinie kamen im Tauferer-Tal nach Inbetriebnahme der Bahn im Pusterer Haupttal 1871 auf. Es sollte aber noch über 30 Jahre dauern, bis der Traum weitsichtiger Pioniere Fahrt aufnehmen konnte. Die Tauferer-Bahn wurde vor allem aus wirtschaftlichen Gründen errichtet: Der Fremdenverkehr war in Taufers und im Ahrntal im Aufblühen, der Handel und das Gewerbe waren auf den Transport von Holz und Vieh mittels Bahn angewiesen. Am 24. August 1905 hieß es in der „Bozner Zeitung“ über den geplanten Bahn-Bau: „Das Tauferer Tal hat heute brachliegende Wasserkräfte in Hülle und Fülle, ausgedehnte Massen von herrlichem Granit, Marmor, Gips und Kupfererze, die aber erst bei einem Transportmittel auf dem Schienenstrang verwertet

und zu einer großen Geldquelle werden können.“ Als Nebenlinie der Pustertaler Bahn von Marburg nach Franzensfeste hatte die Strecke Bruneck-Sand in Taufers einen Direktanschluss an das Großraumnetz. Die Tauferer Bahn mit der Länge von 15,4 Kilometern war nämlich keine Schmalspurbahn, sondern eine elektrische Normalspurbahn in der damals modernsten Ausführung. Sie wurde mit 800 Volt Gleichstrom betrieben, womit diese zu den ältesten elektrisch betriebenen Bahnstrecken Altösterreichs zählte. Für den Betrieb wurde die im Tal vorhandene Wasserkraft aus dem Elektrizitätswerk Mühlbach bei Gais genützt.

### Rühriges Bahnkomitee

Treibende Kraft des Baus war ein Bahnkomitee, das aus Josef Beikircher (Mühlen), Hans von Ottenthal, Josef Webhofer (Bruneck), Josef Jungmann (Sand), Peter Ploner (Pfarrer in St. Johann), Kassian Mittermair (Prettau) und dem Brunecker Rechtsanwalt Hans Leiter bestand. Leiter war der Obmann des Bahnkomitees und unternahm als solcher unzählige Fahrten nach Innsbruck zur Landesregierung und nach Wien zum Eisenbahnministerium, um

## Falsche Hoffnungen

Der freiheitliche Landtagsabgeordnete Sigmar Stocker ist, was die in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie angeht, skeptisch. Ihn quält die Frage: „Ob da mit Blick auf das Wahljahr 2013 falsche Hoffnungen geweckt würden, wie das 2008 mit der Überetscher-Bahn der Fall gewesen sei?“

In einer Presseaussendung betont Stocker, dass er grundsätzlich hinter den Plänen stehe, alte Bahnverbindungen wieder in Betrieb zu nehmen und Ballungsgebiete mit einer Bahn zu verbinden. Aber: „Das [gebrochene] Versprechen der Landesregierung vor den Landtagswahlen 2008 gegenüber der Überetscher Bevölkerung lässt Zweifel darüber aufkommen, ob es mit einer Wiederinbetriebnahme der Tauferer-Bahn ernst gemeint ist. Auch der Überetscher Bevölkerung wurden klare Versprechungen gemacht. Was nach den Wahlen darauf folgte, war ein absoluter Stillstand bei der Umsetzung.“

In einer Anfrage an die Landesregierung will Stocker in Erfahrung bringen, ob seitens der Landesregierung die ernsthafte Absicht bestünde, die Tauferer-Bahn wieder in Betrieb zu setzen und ob die Landesregierung an die Inbetriebnahme weiterer ehemaliger Bahnlinien denke. Daran knüpfen die Freiheitlichen auch die Frage, ob der Mobilitätsminister sich denn das überhaupt leisten könnte.

die Konzessionsbewilligung zu erhalten. Zudem führte er die Verhandlungen mit den Gemeinden und dem Bauunternehmen Riehl aus Innsbruck. Die Grundablöse ging reibungslos vonstatten: Die Gemeinde Sand trat den Grund unentgeltlich ab, die Gemeinde Bruneck zeichnete 60.000 Kronen Stammaktien - allerdings unter der Bedingung, dass die Bahn den Strom für den Betrieb vom Brunecker Werk nimmt. Beteiligt waren auch die betroffenen Gemeinden, das Land, die Zentralbank Deutscher Sparkassen und einige Privatpersonen.

### Ein Jahr Bauzeit

Für die Planung der Bahn war Ingenieur Josef Riehl zuständig, der „Tiroler Eisenbahnvater“, dem ein „Touristenbahn-Eldorado im Dolomitenraum“ vorschwebte. Im Juli 1907 begannen die Bauarbeiten, und zwar gleichzei-

tig in Bruneck, Uttenheim und Sand. Die Bauarbeiten am etwa 17 Kilometer langen Schienennetz mit zwei Brücken und elektrischer Oberleitung, einer Stromumformstation in Gais und acht Haltestellen samt dazugehörigen Stationsgebäuden zogen stets viele Schaulustige an. Haltestellen wurden in Bruneck, St. Georgen, Gais, Uttenheim, Mühlen, Kematen und Sand in Taufers errichtet. Die gleichzeitig arbeitenden 300 Bahnarbeiter schafften es, die Bahn innerhalb eines Jahres zu errichten. Am 20. Juli 1908 fuhr die Tauferer-Bahn das erste Mal die Strecke von Bruneck nach Sand. Im Zug fuhr viel Prominenz mit, darunter Erzherzog Eugen, der Landeshauptmann, der Bezirkshauptmann und viele Abgeordnete. In Sand wurde der Zug mit Böllern und Klängen der Musikkapelle empfangen. Im Gasthof „Zur Post“ gab es ein Festbankett. Bei Anbruch der Dunkelheit erstrahlte Schloss Taufers in „bengalischer Beleuchtung“, wie es in einem Zeitungsartikel im „Pusterthaler Boten“ heißt.

### Die teuerste Bahn Tirols

Am 21. Juli begann der normale Linienverkehr. Täglich fuhren sechs Züge in



jede Richtung, die Fahrt dauerte rund 50 Minuten. Der Wagenpark bestand aus zwei Triebwagen und zwei Beiwagen, die von der Grazer-Waggonfabrik geliefert wurden und je 50 Personen fassten. Da die Strecke nur eingleisig, ohne entsprechende Ausweichen eingerichtet war, konnte sich nur jeweils ein Zug auf der Strecke befinden. Der Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt betrug in den ersten Jahren zwei Kronen, womit laut „Der Tiroler“ die Tauferer-Bahn die teuerste ganz Tirols war. Allerdings war die Bahn im Verhältnis zur Kutsche billig. Der durch den Bahn-Bau bedingte „kolossale, geradezu amerikanische Aufschwung Tirols in puncto Fremdenverkehr“ veranlasste den

Quelle: Gemeinde Sand in Taufers

Stadthalter Markus Freiherr von Spie-

gelfeld zur Forderung, die damaligen großen Straßenbauprojekte kräftig zu redimensionieren und stattdessen auf elektrische Kleinbahnen zu setzen. Betrieben wurde die Tauferer-Bahn von der Südbahngesellschaft, die auch die Bahnlinie durch das Pustertal gebaut hatte und mehrere Hotels in Sand in Taufers betrieb. Im August 1908 stand die Bahn wegen eines Stromausfalls einige Tage still und die Postkutsche des wegen seines lockeren Mundwerks weitem bekannten Fuhrmanns „Stabeller“ kam noch einmal zu Ehren: „Einem Stellwagen geht der Strom nicht aus“, meinte er verschmitzt.

1919 übernahmen die italienischen Staatsbahnen die Bahn. Am 1. Februar 1957 wurde sie eingestellt - ein Opfer des Omnibusverkehrs. Auch der massive Protest der Bevölkerung konnte den Zug der Zeit nicht stoppen. Danach geriet die Bahn schnell in Vergessenheit. Die Schienen wurden Anfang der 70er-Jahre abmontiert, die Gebäude verfielen. Heute sind nur noch einige wenige Reste der ehemaligen Tauferer-Bahn erhalten.