

Im Jahr 1929 trafen am Brenner erstmals zwei inkompatible Bahnstromsysteme unterschiedlicher Betreiber aufeinander. Heute hat sich dieser höchstgelegene Punkt des mitteleuropäischen Vollbahnnetzes zur Schnittstelle divergierender Bahnnetze gewandelt und machte so möglich, dass sich die Brennerachse zur Hauptschlagader des Nord-Süd-Verkehrs entwickeln konnte.

Doch um hierhin zu gelangen, mussten zuerst Widerstände aus verschiedenen Mentalitäten und Unternehmenskulturen überwunden werden. Diese zeigten sich nicht nur in den unterschiedlichen nationalen Elektrifizierungs-Systemen, sondern auch in den Sicherheitstechniken oder bei den Betriebsvorschriften.

Die vorliegende Publikation zeichnet die Chronik von 80 Jahren elektrischer Traktion am Brenner im Abschnitt zwischen Kufstein und Bozen nach, mit gleicher Informationstiefe bezüglich ÖBB- und FS-Anteil.

Der liberalisierte und in Ansätzen interoperable Netzzugang hat die eingefahrenen Strukturen des Brennerverkehrs nachhaltig verändert. Aus bislang kooperierenden Bahnverwaltungen sind Konkurrenten auf einem zuvor geschützten Heimmarkt erwachsen. Hinter neuen, pseudo-privaten Zugbetreibern ziehen defacto die DB AG bzw. FS Trenitalia GL die Fäden, auf der Verliererseite steht Rail Cargo Austria. Der viergleisige Ausbau im Inntal erfolgt als lärmfreie Unterflurtrasse, als Teil einer künftigen Tunnelkette von Brannenburg bis Branzoll.

Autor: Dr. Helmut Petrovitsch (60), Bundesbahn-Direktionsrat im Ruhestand, ehemaliger Leiter des elektrotechnischen Versuchswesens der ÖBB, freier Mitarbeiter des eisenbahn-magazins und internationaler Fachzeitschriften seit über 35 Jahren, Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsarchiv Tirol“.

