

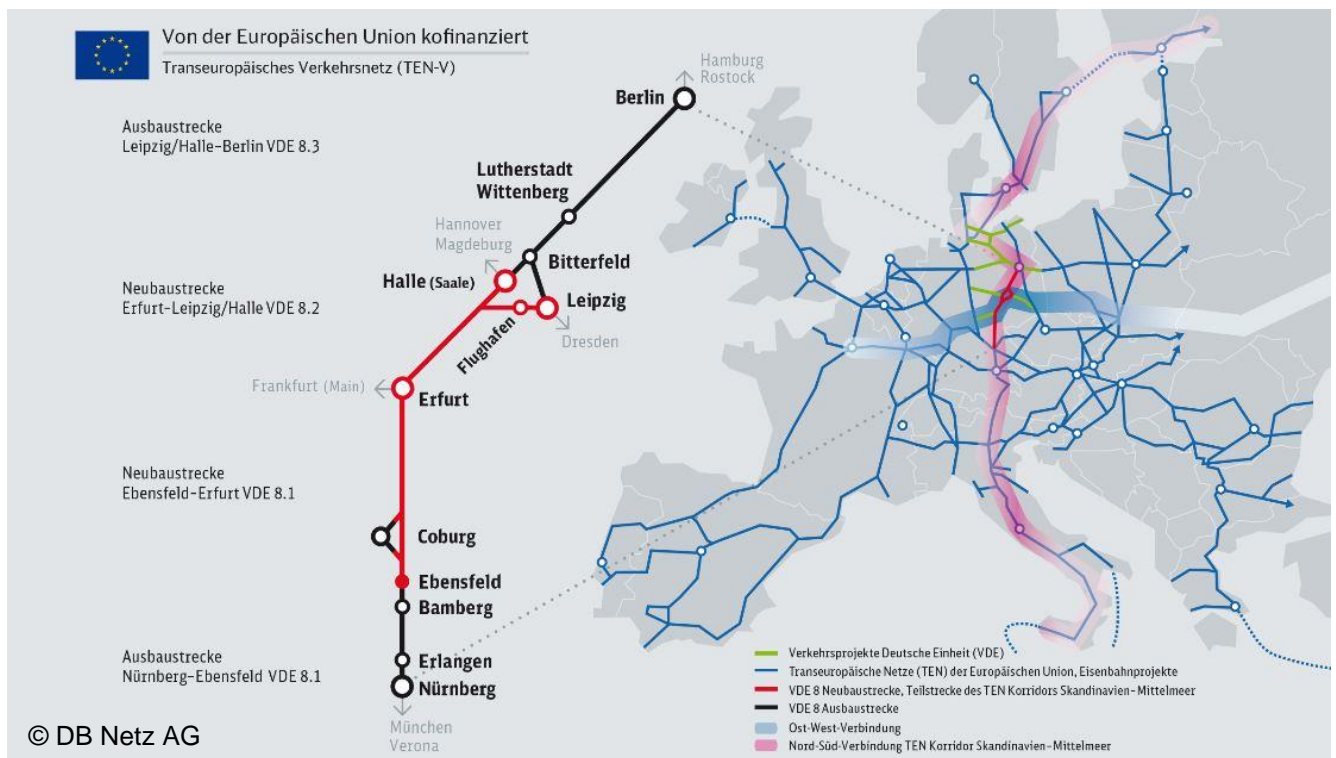
Neubaustrecke (München) – Nürnberg – Berlin

Die Chancen für die Ostschweiz

Ausgangslage VDE 8

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (VDE 8) auf der Bahnmagistrale Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle – Berlin, strebt auf seine komplette Fertigstellung zu. Ende 2015 ist die Neubaustrecke Erfurt–Leipzig/Halle eröffnet worden, im Dezember 2017 werden alle neuen Trassen zwischen Nürnberg und Berlin fertig sein.

Das Zehn-Milliarden-Euro-Projekt wurde 1991 von der Bundesregierung beschlossen, um die Verkehrsanbindung zu verbessern. Es ist gleichzeitig ein Lückenschluss im deutschen und europäischen Schnellbahnnetz. Darüber hinaus werden auf der Trasse auch Güterzüge fahren. Die Strecke eröffnet viele Möglichkeiten, hochmoderne Verkehrskonzepte umzusetzen – der Beginn einer neuen Ära des Bahnreisens.



Der Anschluss aus der Ostschweiz

Die Elektrifizierung und die Ertüchtigung der Strecke von München über Memmingen nach Lindau schafft für das Allgäu, die Ostschweiz und für die Verbindung der beiden europäischen Metropolen München und Zürich ein zeitgemässes Verkehrsangebot.

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2020 beträgt die Fahrzeit weniger als 3 Stunden 30 Minuten – statt heute bis zu 4 Stunden 30 Minuten. Wesentliche Reisezeitgewinne wird es auch im Regionalverkehr geben.



Kundennutzen des Projektes VDE 8

Die Fahrtzeiten von München nach Berlin werden ab Dezember 2017 von aktuell rund 6 Stunden auf 3:55 Stunden reduziert.

ab Dezember 2017	heute	künftig
München – Berlin	ca. 6:00 h	ca. 3:55 h*
Halle – München	ca. 4:50 h	ca. 2:45 h*
Nürnberg – Berlin	ca. 4:40 h	ca. 2:50 h*
Erfurt – München	ca. 4:30 h	ca. 2:15 h*
Erfurt –Nürnberg	ca. 3:10 h	ca. 1:20 h
Leipzig – München	ca. 4:50 h	ca. 3:15 h
Dresden – München	ca. 6:00 h	ca. 4:45 h

* Sprinterzüge: 3 Zugfahrten pro Tag und Richtung

© DB Netz AG

Fahrzeitbeispiele

Strecke	2017	2018	2021	2025
Zürich – München (Bahn)	4:19	4:19	3:30	3:30
Zürich – München (Fernbus Nonstop)	3:43	3:43	3:45	3:45
St. Gallen – München	3:09	3:09	2:30	2:30
Chur - München	4:16	4:16	3:35	3:05
Zürich – Berlin	8:09 via Hannover	8:09 via Hannover	7:35 via München	7:35 via München
St. Gallen – Berlin (Bahn)	9:50 via Ulm	7:32 via München	6:35 via München	6:35 via München
St. Gallen – Berlin (Strasse)	7:44 + Pausen	7:44 + Pausen	7:44 + Pausen	7:44 + Pausen
Bregenz - Wien	6:50 via Arlberg	6:50 via Arlberg	6:00 via München	6:00 via München
Chur - Berlin	9:30	8:39	7:45	7:15

Im Jahre 2016 sind zwischen Zürich und Berlin 1'018'000 Passagiere geflogen. Damit ist die Strecke Zürich – Berlin nach den Strecken von Zürich und Genf nach London die dritt wichtigste Flugstrecke ab der Schweiz. Aktuell bieten Swiss und Easyjet bis zu 13 tägliche Abflüge.

Chancen für die Ostschweiz

Sofern die Bahnunternehmen eine attraktive Transportkette Zürich – München – Berlin über diese Strecke anbieten, kann der wichtige und nachfragestarke Markt zwischen Zürich und Berlin einerseits von anderen Verkehrsträgern (Flugzeug, Fernbus, Auto, ...) auf den Zug und andererseits über die Ostschweiz geleitet werden.

Zusammen mit attraktiven Verbindungen zwischen der Schweiz und Nürnberg bzw. Leipzig und komplementären Verbindungen über München in Richtung Salzburg – Wien, besteht ein grosses Nachfragepotenzial für die Strecke über die Ostschweiz. Dies auch dann, wenn die Bahnen das Beschleunigungspotenzial der Rheintalstrecke von knapp 20 Minuten (Direkte ICE Zürich – Basel Bad, ohne Spitzkehre in Basel SBB) ausnutzen würden.

Damit sollte es genügend Nachfrage für einen Stundentakt zwischen Zürich und München geben. Auch könnte ohne zusätzlichen Aufwand die Transportkette von Zürich nach Salzburg und Wien komplementär zu den bestehenden RailJet zum Stundentakt verdichtet werden.

Bereits ab Dezember 2017 profitieren St. Gallen und Chur von wesentlichen Fahrtzeitgewinnen nach Nürnberg, Leipzig und Berlin.

Chancen für Graubünden

Zusammen mit dem Doppelspurausbau im St. Galler-Rheintal und der damit verbundenen Verdichtung des Rheintal-Express können im Fahrplan 2025 die Vorteile dieser beiden Projekte voll ausgenutzt werden. Mit einem einzigen Umstieg in St. Margrethen kann das Zentrum von München in knapp über 3 Stunden erreicht werden.

Für die Tourismusregion Graubünden ist das Potenzial des Metropolitanraums München mit rund 6 Mio. Einwohner und einer überdurchschnittlichen Kaufkraft sehr interessant. Im erweiterten Rayon mit einer Fahrtzeit von knapp über 4 Stunden nach Graubünden, befindet sich die Metropolitanregion Nürnberg-Fürth-Erlangen mit rund 3,5 Mio Einwohner.

Unsere Wunschliste für den Fahrplan 2021

Damit die Ostschweiz und Graubünden die Potenziale der verschiedenen Ausbauprojekte der Eisenbahnen voll nutzen können, sind folgende Punkte sehr wichtig:

- EC-Halt in St. Margrethen auf allen Verbindungen.
- Stundentakt Zürich – St. Margrethen – München, allermindestens aber 7 tägliche Verbindungen.
- Punktuell direkte Züge Zürich – München – Berlin.
- Saisonale Direktverbindungen (Nürnberg-) München – St. Margrethen – Chur.

Weitere Informationen

- Projekt VDE-8: <http://www.vde8.de/>
- Ausbau Lindau – Geltendorf:
http://www.abs48.com/sites/default/files/daten/docs/db_flyer_abs_48.pdf
- Ausbauschnitt 2025 in der Schweiz:
<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/themen/alphabetische-themenliste/fabi-step/step-ausbauschnitt-2025.html>