Gedanken zu Bahnlandschaft Ostschweiz 2012

Bodensee – Rheintal – Y

Die gemeinsamen verkehrspolitischen Vorstösse der beiden Standesvertreter SG im vergangenen März 2012 verdienen hohe Anerkennung. Ganz besonders positiv zu bewerten ist dabei das Echo aus allen ostschweizerischen Kantonen inkl. Graubünden. Das Bodensee – Rheintal Y konzentriert sich auf Ausbauten des schweizerischen Bahnnetzes.

Internationale Erweiterung von Bodensee – Rheintal - Y

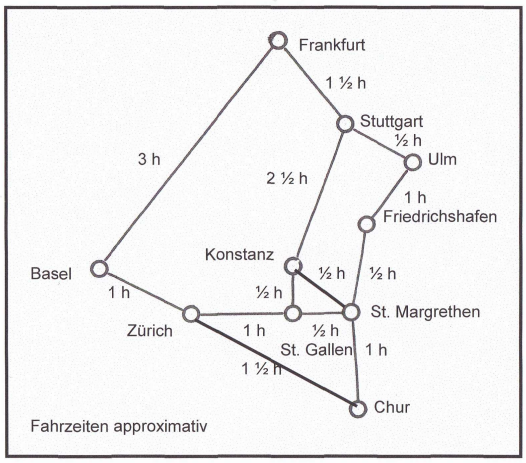
Der Vorstoss zum „Bodensee – Rheintal - Y“ könnte nun besonders für die Zukunft und im grenzüberschreitenden Verkehr einen wesentlichen Schritt weiter gehen. Bis vor 20 Jahren wurde von einer leistungsfähigen Verbindung aus Mitteldeutschland zum Splügen und anschliessend zum Gotthard diskutiert.
Nach dem NEAT – Beschluss für Lötschberg und Gotthard sind (mit Ausnahme des HGV Anschlusses nach München) die Ausbauten des Schienennetzes im Grenzgebiet Süddeutschland / Oesterreich / Schweiz in den Hintergrund getreten.

In diesem Punkt der internationalen Zusammenarbeit könnte das Konzept Bodensee – Rheintal - Y zu **Bodensee - Rheintal – Y PLUS** erweitert werden.

Mit BAHN 2000 wurde das historisch gewachsene Bahnnetz mit punktuellen Ausbauten verbessert. Nun wird in Lindau mit dem Wegfall der „Spitzkehre“ endlich auch eine Verkürzung der Verbindung Zürich – St. Gallen – München realisiert.
Das Bodensee – Rheintal - Y strebt eine Verbesserung der Relation Graubünden – Rheintal – Bodensee – Deutschland über Kreuzlingen/Konstanz an. Ein Ausbau mit Fahrzeitverkürzungen der Strecke von Konstanz nach Stuttgart und an die "Europäische Magistrale *Paris – Strassburg – Stuttgart – München – Wien – Budapest* ist wegen der Topografie im Schwarzwald nur schwer realisierbar. Günstiger dürfte ein Anschluss an die europäische Magistrale in Ulm ausfallen. Für die Errichtung einer raschen und direkten Verbindung vom Rheintal nach Ulm müssten lediglich die Spitzkehren in St. Margrethen und in Friedrichshafen eliminiert werden. Die Strecke Lindau – Friedrichshafen – Ulm ist gut trassiert und ist im deutschen Verkehrswegeplan zur Elektrifizierung vorgesehen.

Mit **Rheintal – Bodensee Y PLUS** wären ungefähr folgende Fahrzeiten auch unter Berücksichtigung der Neubaustrecke Ulm – Stuttgart möglich:

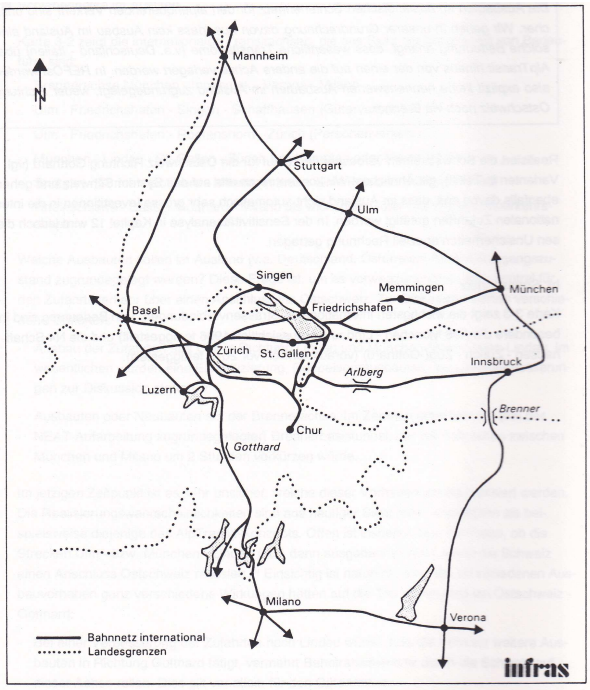
Fahrzeiten für Bodensee – Rheintal – Y Plus



Die mögliche Fahrzeiteinsparung Chur - Stuttgart / Frankfurt liegt bei ca 1 Stunde und für St. Gallen - Stuttgart /Frankfurt über Ulm ca. ½ Stunde.
Entlastet würden auch die Knoten Basel und Zürich sowie die Hochrheinstrecke Basel – Karlsruhe (Güterverkehr Deutschland – Gotthard/Lötschberg – Italien) .

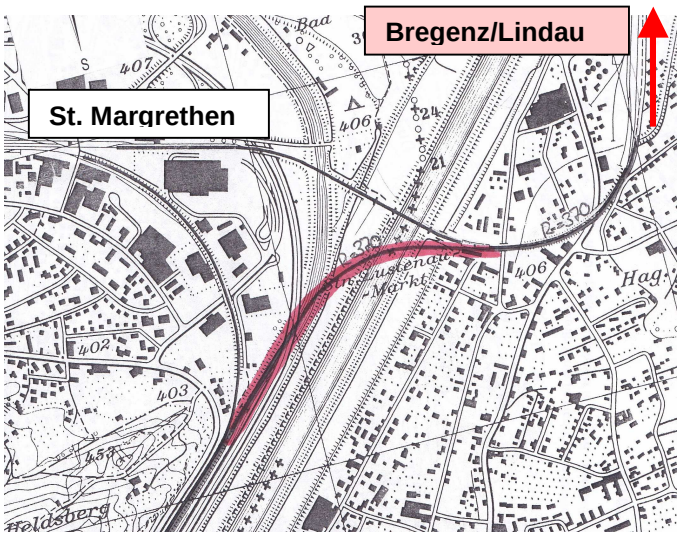
Bodensee – Rheintal – Y – Plus eine Vision ?

Einbindung der Ostschweiz an das Alpentransit – Konzept
infras 1991

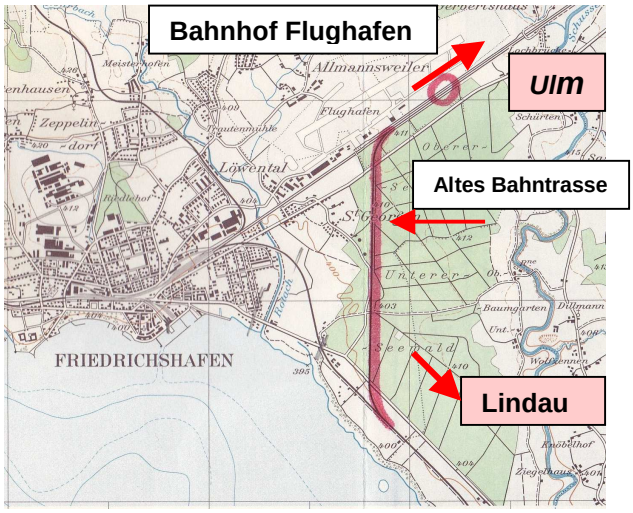


Das internationale Schienennetz im Umfeld der Ostschweiz

Zur Erzielung einer direkten Bahnverbindung Chur – Rheintal – Ulm ist die Eliminierung der „Spitzkehren“ in St. Margrethen und Friedrichshafen erforderlich.



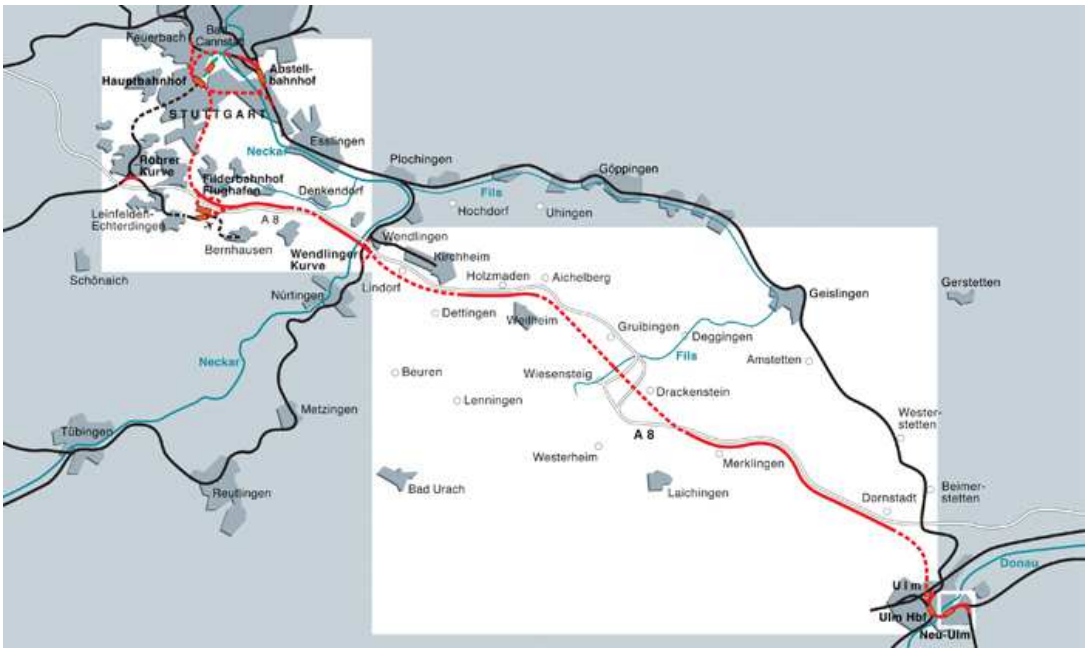
Studie vorhanden



Die **Magistrale für Europa** ist ein EU-Projekt für die Schaffung einer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Paris und Budapest/Bratislava.

Neubaustrecke Stuttgart – Ulm

Fahrzeit weniger als ½ Stunde



Zusammengestellt von:
Walter Dietz , Wittenbach CH
ehem. Direktor Bodensee-Toggenburg-Bahn

Mai 2012