

## Neue Zürcher Zeitung

# Auf der Strecke von Zürich nach München gehen die SBB gegen Flixbus in die Offensive – mit jahrelanger Verzögerung

Für die Elektrifizierung des deutschen Teils der Bahnstrecke zwischen Zürich und München war es höchste Eisenbahn. Ab Anfang 2021 soll die Fahrzeit zwischen den beiden Städten stark verkürzt werden. Die SBB hoffen darauf, attraktiver gegenüber Bus und Flugzeug zu werden.

---

Gerald Hosp  
18.8.2019, 08:00 Uhr

Jetzt geht es auf einmal schnell. Nachdem jahrzehntelang über eine Elektrifizierung der Bahnstrecke von München bis Lindau und weiter bis Zürich diskutiert wurde, sollen ab Ende 2020 Züge mit Strom durchs Allgäu in Deutschland fahren. Der Spatenstich für die ersten Bauarbeiten dazu erfolgte in Memmingen im März vergangenen Jahres. Durch den Ausbau der Strecke verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Zürich und München um fast 60 Minuten auf rund dreieinhalb Stunden. Dadurch gewinnt die Bahn gegenüber Fernbus und Flugzeug auf dieser Strecke wieder an Attraktivität.

## Ausbauarbeiten unter Strom

Projektleiter Matthias Neumaier von der Deutschen Bahn lässt es sich mit seiner ruhigen Art nicht anmerken, dass er unter Strom steht. Knapp 3600 Masten für die Oberleitungen müssen insgesamt aufgestellt werden, hinzu kommen neue Bahnübergänge und Brücken sowie Schallschutzwände und auch der Umbau von Bahnhöfen. In Lindau am Bodensee wird gar eine Station erstellt, die den bisherigen Bahnhof auf der Lindauer Altstadtinsel für den Fernverkehr ersetzen soll. Dadurch müssen die Züge nicht mehr die Fahrtrichtung wechseln, und wegen der durchgängigen Elektrifizierung entfällt auch der Austausch der Diesellokomotive, was insgesamt Zeit spart.

## Bahnverbindung Zürich-München



Quelle: Digital Chart of the World – Grafik: nth.

Laut Neumaier laufen die Bauarbeiten planmässig. Um den engen Zeitplan einzuhalten, wird auch auf ein für die Deutsche Bahn unübliches Vorgehen zurückgegriffen: Die Baugenehmigungen holt sich das Unternehmen phasenweise ein und nicht für das gesamte Projekt, um Zeit zu sparen.

Das derzeitige Drängen der Deutschen Bahn hat auch praktische Gründe. Bereits im Jahr 2009 vereinbarten Deutschland, die Schweiz und das Bundesland Bayern, den Verkehr auf der Bahnstrecke schneller zu machen. Bern schob das Projekt mit einem zinsfreien Darlehen von 50 Mio. € an. Das Abkommen mit der Schweiz sieht derzeit vor, dass ab Ende 2020 die Elektrifizierung fertiggestellt sein muss.

Lange Zeit schob die Schweiz aber ins Leere an, weil diese Art der Vorfinanzierung für öffentliche Bauvorhaben in Deutschland ungewöhnlich war. Das deutsche Verkehrsministerium, das für den Ausbau bezahlt, hatte sich zunächst dagegen gesträubt. Von der Deutschen Bahn heisst es zudem, neue Prognosen für das Verkehrsaufkommen machten es auch erforderlich, Schallschutzwände aufzustellen, was das Projekt verteuerte und zusätzlich verzögerte. Die Kosten für die Elektrifizierung der Bahnstrecke in Deutschland betragen nach vorläufiger Schätzung rund 500 Mio. €. Für den Umbau in Lindau sind 150 Mio. € vorgesehen.

Im Jahr 1967 berichtete die NZZ, dass sich eine Elektrifizierung der Strecke im Allgäu nicht lohne, weil das Verkehrsaufkommen zu gering sei. Damals wurde von Dampflokomotiven auf Züge mit Dieselantrieb umgestellt. Bisher hat sich die «Diesel-Insel» Allgäu gehalten. Mit dem jetzigen Ausbau zielen die Bahnen in der Schweiz, in Österreich und in Deutschland vor allem auf Geschäftsreisende und den Freizeitverkehr ab. Weil es immer noch lange eingleisige Streckenabschnitte in Deutschland geben wird, bleibt die Strecke für den Güterverkehr wenig attraktiv, zumal sie auch quer zu den wichtigen europäischen Nord-Süd-Achsen liegt. Ein Hauptverkehrsweg sieht anders aus.

## **In Konkurrenz zu Bus und Flugzeug**

Die Verbindung zwischen den Städten Zürich und München, die nur rund 250 km Luftlinie auseinanderliegen, ist aber beim Personenverkehr das derzeitige Paradebeispiel für die Konkurrenz zwischen Bahn, Bus und Flugzeug. Derzeit bieten die Fluggesellschaften Swiss und Lufthansa doppelt so viele Flüge an, als es direkte Zugverbindungen gibt. Die Flugzeit beträgt knapp eine Stunde.

Seit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Deutschland fahren auch FlixBus sowie andere Betreiber die Strecke. FlixBus, das grösste Fernbusunternehmen Europas, bietet an Spitzentagen bis zu 19 Fahrten zwischen Zürich und München an. Die günstigste Fahrt kostet knapp 18 €, was einen Preisvorteil gegenüber Bahn und Flugzeug bedeutet. Die Fahrzeit einer Expressverbindung gibt das Unternehmen mit 3 Stunden und 45 Minuten an – wenn es keine größeren Verkehrsprobleme gibt. Angesichts der Konkurrenz haben auch die SBB zusammen mit der Deutschen Bahn Fernbusse auf der Strecke nach Bayern im Angebot.

Von der Deutschen Bahn heisst es, dass die Busverbindungen wahrscheinlich eingestellt werden, wenn die Bauarbeiten abgeschlossen sind, um nicht die Bahn zu konkurrenzieren. Die Fahrzeit des Zuges wird dann dank dem Ausbau und dem Einsatz der Neigetechnik kürzer sein als diejenige eines Expressbusses. Im Januar 2020 geht auf der kurvenreichen Strecke Zürich–München der Schweizer Neigezug Astoro in Betrieb, mit einer Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h. Zwischen St. Gallen und St. Margrethen ist die Strecke auch in der Schweiz ausgebaut worden, um die Neigetechnik besser zu nutzen. Die Bahn will gegenüber dem Bus zudem mit Komfort punkten.

Zu Beginn werden täglich statt vier Zügen in jeweils beiden Richtungen sechs im Einsatz sein. Laut den SBB könnte ein siebtes Zugpaar eingeführt werden, wenn die Passagierzahlen stimmen. Bei der Deutschen Bahn ist man bei dieser Frage noch vorsichtiger. Zukunftsmusik ist auch eine noch bessere Anbindung der Ostschweiz an das österreichische und das deutsche Bahnnetz. Es gibt Überlegungen, die S7 der Thurgauer SBB-Tochter Thurbo, die heute in Rorschach endet, bis nach Bregenz in Österreich und nach Lindau zu verlängern.

## **Verhaltene Reaktionen der anderen Anbieter**

Flixbus möchte sich nicht in die Karten schauen lassen, wie das Unternehmen auf das verbesserte Angebot der Bahnen reagieren wird. Ein Firmensprecher betont vielmehr die allgemeinen Vorzüge der eigenen Dienstleistungen. Es ist aber klar, dass Fernbusse vor allem wegen ihres Preisvorteiles auch weiterhin nachgefragt werden. Von Swiss heisst es, es gebe noch keine Überlegungen zu den Plänen der Bahn. Die Strecke zwischen Zürich und München diene zu einem wesentlichen Teil als Zubringer in beide Richtungen, heisst es.

Aus der Sicht der Bahnen kommt die Elektrifizierung der deutschen Bahnstrecke reichlich spät, weil sich die Konkurrenz vor allem seit der Liberalisierung in Deutschland im Jahr 2013 in Form von Bus und Flugzeug etablieren konnte. Für die Reisenden zeigte sich jedoch, dass der Wettbewerb günstige und schnelle Varianten brachte.

Bis die Bahn aber auf der Fernstrecke von Zürich nach München mit Bus und Flugzeug mithalten können, gilt es für Reisende, Unannehmlichkeiten in Kauf zu nehmen. Streckensperrungen und Ersatzverkehr mit Bussen werden noch für einige Zeit auf dem Fahrplan stehen.

*Der Bericht entstand im Rahmen einer Pressereise im Bus, zu der die Deutsche Bahn eingeladen hatte.*



Sie können Wirtschaftsredaktor Gerald Hosp auf [Twitter](#) folgen.

## Wie ein Jubiläumzug in der Bürokratie steckenblieb

Das Gebiet rund um den Bodensee ist mit der Bahn ungenügend erschlossen. Schuld daran sind die Bürokratie und die geografische Lage. Doch bald bewegt sich etwas: mehr Geld, mehr Strom, mehr Züge.

Jörg Kruppenacher / 14.5.2019, 05:30



## Flixbus sammelt Geld, um die Strassen (und Schienen) der Welt zu erobern

Der Fernbusbetreiber sammelt eine halbe Milliarde Euro an frischem Kapital ein. In Südamerika, Asien und Russland sollen bald grüne Busse fahren – und das Angebot in den USA wird ausgebaut. Im Heimmarkt bekommt es der Dominator allerdings mit billiger Konkurrenz aus Frankreich zu tun.

Werner Grundlehner / 22.7.2019, 15:30

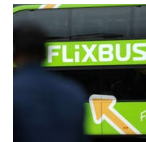


### KOMMENTAR

## Höchste Eisenbahn für Wettbewerb

Konkurrenz für die SBB auf innerschweizerischen Strecken? Man habe diese hoch subventioniert, also gehöre sie geschützt, heisst es rasch. Doch die Untergangspropheten liegen daneben.

Christoph Eisenring, Berlin / 19.9.2016, 21:00



## Newsletter Wirtschaft

Bleiben Sie mit unserem täglichen Newsletter auf dem Laufenden. Überblick und Einordnung der wichtigsten Wirtschaftsthemen. Vor Börsenbeginn ausgewählt von der Redaktion. [Hier können Sie sich mit einem Klick kostenlos anmelden.](#)

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.