

Eine Italienische Privatbahn will den Fernverkehr in Deutschland aufmischen. Der DB-Konzern sperrt ihm die Türe zu und beruft sich auf Europarecht. Jetzt warten die Widersacher auf einen Entscheid der Bundesnetzagentur. Die Behörde tendiert Richtung Marktöffnung. Das verspricht für die Schiene ein Hauen und Stechen – mit mehr Verlierern als Gewinnern. Von **Ralf Wurzbacher**.

Bei einem Marktanteil von 93 Prozent ist die Deutsche Bahn (DB) hierzulande der einsame Anführer im Schienenpersonenfernverkehr. Aber sie ist nicht nur Quasimonopolist. Mit ihrer Konzerntochter DB InfraGO bestimmt sie zudem darüber, wer sonst noch auf dem Netz wann und wie viel verkehren kann. Oder anders: Der Staatskonzern ist der Sheriff, der auf der Schiene das Sagen hat. Und sobald ihm wer gefährlich wird und seine Vorrangstellung angreift, macht er von seiner Macht Gebrauch und verweist ihn gegebenenfalls aus der Stadt.

So betrachtet, erscheint es wenig überraschend, dass die DB-Führung den Ambitionen des privaten Eisenbahnunternehmens Italo in Abwehrhaltung begegnet. Ihr wollt uns im eigenen Revier Konkurrenz machen? Nicht mit uns! Die DB-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla darf das freilich nicht so frei heraus sagen und sagt lieber Sätze wie den, dass Wettbewerb das Geschäft belebe, Innovationen und das Angebot fördere, und das den Menschen zugutekäme. Insofern sei der angestrebte Markteintritt der Italiener [„zunächst eine gute Nachricht“](#), äußerte sie Anfang Juni vor Journalisten in Berlin.

## **Das Blaue vom Himmel**

So etwas muss man als Unternehmerin sagen. Aber die Einschränkung folgte auf dem Fuß. Denkbare Vorteile müssten „auch wirklich bei allen Menschen in Deutschland ankommen und nicht nur bei einigen wenigen“, etwa in den Metropolen, wo das Angebot ohnehin bereits gut sei. Deshalb gelte es, „achtsam“ zu sein, „dass am Ende nicht auf einigen wenigen Strecken ein neuer Anbieter fährt, während wir in der Fläche Verbindungen verlieren“. Kurzum: Bei ungünstigen politischen Rahmenbedingungen drohe ein [„ungesteuerter Wettbewerb“](#), der sich „am Ende womöglich für die Mehrheit negativ auswirken“ könne. So durchsichtig und eigensinnig die Argumentation erscheinen mag: Die DB-Chefin hat recht damit. Unter bestimmten Bedingungen hat mehr Wettbewerb durchaus seine Vorzüge, nicht selten geht das Heilsversprechen aber nach hinten los.

Tatsächlich verspricht Italo das Blaue vom Himmel. Auf dem Heimatmarkt hat das Unternehmen im Zuge der durch die Europäische Union forcierten Liberalisierung der Staatsbahn Trenitalia kräftig zugesetzt und bespielt bereits ein Drittel des Fernverkehrs. Der auf Hochgeschwindigkeit spezialisierte Anbieter punktet mit viel Komfort und günstigen

Preisen. Italo fährt in drei Kategorien: einer Basisklasse, einer Prima-Business-Klasse sowie einer All-Inclusive-Variante namens Club Executive mit kostenlosen Mahlzeiten, Alkoholausschank und breiten Sesseln. Aber nicht bloß mit italienischem Chic wollen die Macher die deutsche Funktionalität der ICE-Flotte (bei trotzdem nicht selten kaputten Toiletten) in den Schatten stellen. Seit dem Einstieg 2012 sollen die Preise im Fernverkehr um 40 Prozent gefallen sein.

### **Kein Platz für den Ferrari**

Das klingt alles ganz prima und genau das soll es auch. Bringt sich hier für Millionen leidgeplagte DB-Kunden endlich eine bessere Alternative in Stellung? Noch dazu eine, die auch ökologisch zukunftsweisend ist? Tritt die Vorhersage von Italo ein, wonach die Nachfrage auf den deutschen Langstrecken um 40 Prozent wachsen werde, wäre das ein gewaltiger Schritt auf dem Weg zu einer echten Mobilitätswende. Zudem wollen die Italiener mit ihrem Engagement sogar die deutsche Wirtschaft ankurbeln. Die geplant 30 blau lackierten Schienenflitzer (in Italien ist man rot unterwegs), mit denen man den hiesigen Markt aufmischen will, sollen bei Siemens geordert werden, womit 5.000 neue Arbeitsplätze entstehen sollen. Bei all dem könnte man glauben, Deutschland, seinen Bürgern und der Umwelt blühten nichts als Fortschritte.

Aber das täuscht. Die Liste an Haken geht damit los, dass Italo es nur auf die Sahnestücke im Netz abgesehen hat, saniert mit dem teuren Geld der Steuerzahler. Nach den Anfang Mai vorgestellten Plänen wolle man ab 2028 täglich 56 Verbindungen auf den Strecken München-Berlin-Hamburg sowie München-Köln-Dortmund bedienen. Um das zu schaffen, bräuchte es vor allem Platz. Platz, den das in Jahrzehnten heruntergewirtschaftete Schienennetz aber sobald nicht hergibt. Die DB ist angesichts der maroden Infrastruktur und buchstäblich Tausender Baustellen selbst schon heillos damit überfordert, nur ihre ICEs und ICs halbwegs störungsfrei auf die Spur zu bringen. Wie soll da ein weiterer Anbieter mit 30 Fernzügen mehr durch den engen Flaschenhals passen? Und wie sollen bei diesen Zuständen mittelfristig 40 Prozent mehr Nachfrage generiert werden? Italo ist ein von gierigen Investoren gepöppeltes Kind des früheren Ferrari-Chefs Luca Cordero di Montezemolo. Ein Ferrari auf Deutschlands verschlissenen Schienennetz: Das passt einfach nicht.

### **„Kannibalisierung“**

Dabei geht es um ein zweites Kardinalproblem. Selbst für den Fall eines bestenfalls vielleicht in zehn Jahren flächendeckend intakten Netzes bliebe dieses mit italienischen Verhältnissen nicht vergleichbar. Wie in Spanien und Frankreich sind dort die

Hochgeschwindigkeitstrassen vom restlichen Netz weitgehend abgekoppelt, was schier unerschöpfliche Kapazitäten garantiert. Dagegen verfügt die BRD über ein Mischsystem, bei dem Schnellzüge sich das Netz mit allen anderen Zuggattungen teilen müssen, also auch mit deutlich langsameren Regionalzügen, S-Bahnen und Güterzügen. Das ist schon unter Idealbedingungen eine große Herausforderung, zumal bei der schon heute großen Konkurrenz im Personennahverkehr.

Denn mehr Anbieter bedeuten immer auch mehr Reibungen, mehr Schnittstellen und größere Störanfälligkeit. Auf der Autobahn sorgt die Raserei einiger weniger für einen geringeren Durchfluss an Autos und Lastwagen in der Breite. Auf der Schiene hat gerade der Fernverkehr in der Regel Vorfahrt. Brettern demnächst noch mehr Raser über die Gleise, droht das den Nahverkehr noch stärker auszubremsen. Gegenüber der *Berliner Zeitung* (hinter Bezahlschranke) warnte jüngst Jan Görnemann vom Bundesverband Schienennahverkehr (BSN) vor einer „Kannibalisierung“ und einem Kampf in bislang ungekanntem Ausmaß. Das Blatt ließ auch Hans Leister, lange Zeit DB-Regionalbereichsleiter für die Hauptstadtregion, zu Wort kommen: Konkurrierten ein Fern- und ein Regionalzugbetreiber um einen bestimmten Slot, werde Letzterer absehbar den Kürzeren ziehen. „Da Italo im dichten Takt fahren will, sind ganze Regionallinien nicht mehr fahrbar.“

### **Nahverkehr unter Beschuss**

„Mehr Wettbewerb“ könnte so schlussendlich dazu führen, dass das Angebot in der Fläche zurückgeht, vorneweg im Nahverkehr mit über 70 Prozent der jährlichen Kilometerleistung. Der Fernverkehr bringt es lediglich auf 18 Prozent vor dem Güterverkehr mit zehn Prozent. Besorgt zeigt sich auch der Sprecher beim Bündnis „Bahn für alle“, Carl Waßmuth: „Die gewinnfixierte Deutsche Bahn ist unzuverlässig und überteuert. Ein weiterer gewinnfixierter Akteur wird die Zustände verschlimmern“, befand er am Mittwoch gegenüber den *NachDenkSeiten*. Er befürchtet, dass „Regional- und Güterzüge Platz machen und warten müssen, bis Italo vorbeigefahren ist. Und Trassen wären selbst dann belegt, wenn der Betreiber keine Lust hat, zu fahren, oder es an Personal fehlt.“

Aber noch haben die Italiener keine Trassen. Die Nutzungsrechte für Strecken und Verbindungen werden von der DB InfraGO vergeben, und dies alle Jahre wieder von neuem. Früher, bis zum Jahr 2017 war das anders. Da gab es langfristige Rahmenverträge von bis zu 15 Jahren Dauer, eine Praxis, die erst durch Intervention der EU ein Ende fand. Begründung: Wenn sich etablierte Unternehmen – gemeint waren insbesondere staatliche – auf lange Sicht Trassen sicherten, hebele das den Wettbewerb aus. Aber genau das ist jetzt das Kalkül von Italo: Sich mit ausgedehnten Lizenzen für lange Zeit auf dem beengten

deutschen Schienennetz breitmachen, verbunden mit der schönen Erzählung, damit den Wettbewerb zu beflügeln. Dabei setzt der Konzern auf Erpressung: Wenn die Deutschen seinen Wünschen nicht nachkommen, will er die geplante Investition im Umfang von 3,6 Milliarden Euro abblasen, wie Italo-Chef Gianbattista La Rocca vor wenigen Tagen im [Interview](#) mit Springers *Welt* klarstellte. Damit käme dann auch der fette Auftrag für Siemens nicht zustande.

### **Bundesnetzagentur am Ball**

Natürlich ist Roccas Vorwurf, die Deutsche Bahn wolle sein Unternehmen aussperren, nicht von der Hand zu weisen. Deren Spitze verwehrt sich gegen eine Sonderbehandlung des Konkurrenten, verweist auf rechtliche Hürden und darauf, dass die InfraGO erst mit Inkrafttreten einer bereits beschlossenen EU-Kapazitätsverordnung ab 2030 dann wieder rechtskonforme Rahmenverträge abschließen könne. Italo dagegen spricht von einer bestehenden Übergangsregelung, die schon heute für kapitalintensive Hochgeschwindigkeitsprojekte Ausnahmen vorsehe. Wer auch immer recht hat oder behält. Richtig bleibt die Argumentation von DB-Fernverkehrschef Michael Peterson so oder so: Mit dem Status quo ist mehr Kapazität aktuell und wohl noch sehr lange einfach nicht zu haben. „Die Hauptverkehrsstrecken und großen Knoten sind zu 120 bis 150 Prozent ausgelastet“, beschied er kürzlich in einem Interview mit der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* (hinter Bezahlschranke). „Wettbewerb bedeutet hier immer, dass eine neue Trasse eine bestehende verdrängt. Und das muss nicht der Fernverkehr sein, es kann auch den Nahverkehr betreffen.“

Der Ball liegt nun bei der Bundesnetzagentur, an die sich Italo mit einer Beschwerde gewandt hat. Mit einer Entscheidung ist dem Vernehmen nach bis Ende Juni zu rechnen. Erfahrungsgemäß und angesichts ihrer bisherigen Verlautbarungen zu dem Fall ist zu befürchten, dass das Votum pro Marktöffnung und damit pro Italo ausfallen wird. DB-Manager Peterson bemüht trotzdem das Prinzip Hoffnung: „Wir vertrauen darauf, dass die Behörde die Sichtweisen aller Marktteilnehmer und Interessen der Reisenden in allen Regionen Deutschlands sorgfältig abwägt.“

Und wenn nicht? Tatsächlich war der Fernverkehr lange Zeit ein Verlustbringer der Bahn. Erst im Vorjahr gelang die Wende mit einem minimalen operativen [Gewinn von 45 Millionen Euro](#). Immerhin hat der Konzern bisher davon abgesehen, ganze Regionen, kleinere und mittelgroße Städte komplett vom Fahrplan abzukoppeln, indem er aus den Erlösen lukrativer Fernverbindungen weniger einträgliche Strecken quersubventionierte. Sollte künftig Italo die Rosinen wegpicken, dürfte damit Schluss sein, mit der Konsequenz von Streckenaufgaben vom Fern- bis zum Nahverkehr. Wenn Konkurrenten nur profitable

Metropolstrecken bedienen, müsse die Bahn unprofitable Verbindungen streichen, erklärte dazu DB-Chefin Palla. „Wir tragen Verantwortung für ein funktionierendes Gesamtsystem.“

### **Gemeinnützig oder gemeingefährlich**

Keine Frage: Dieser Verantwortung ist der Staatskonzern jahrzehntelang nur ungenügend nachgekommen. Nur worin besteht die Alternative? „Sind die Trassen einmal für 15 Jahre vergeben, kann Italo eigene Ziele verfolgen, die Konkurrenz nerven, einschließlich der Option, deren Anschlüsse zu torpedieren“, gab Waßmuth von „Bahn für alle“ zu bedenken. Auch bestehe jederzeit die Gefahr einer Insolvenz, was schon im Fall der Pleite des Nahverkehrsanbieters Abellio vor über vier Jahren zu heftigen Verwerfungen geführt habe. „Passiert Vergleichbares im Fernverkehr, wird der Schaden für die Reisenden und das Klima noch größer sein.“ Überhaupt sei die Erzählung vom allgemeinen Nutzen für alle durch Wettbewerb im Bahnverkehr „ein Märchen, erzählt von denen, die sich mit Staatsknete eine goldene Nase verdienen wollen“, meint der Aktivist. Und weiter:

„Bahnverkehr ist ein Gesamtsystem, das nur integriert funktioniert, Schienennetz und Zugbetrieb müssen verzahnt organisiert werden, wie es die Schweiz vormacht. Und Bahnverkehr rechnet sich weltweit nur volkswirtschaftlich, nicht betriebswirtschaftlich. Gewinne können auf wenigen Strecken gemacht werden, und auch nur, wenn der Staat die Infrastruktur bezahlt und in Schuss hält und die Versorgung in der Fläche organisiert. Deswegen sollte die Deutsche Bahn endlich gemeinnützig werden. Dann kann eine Steuerung und Kontrolle entlang von öffentlichen Zielen erfolgen.“

So viel ist absehbar: Beim High Noon auf Deutschlands Schienen gäbe es mehr Verlierer als Gewinner. Und wo scharf geschossen wird, kommen mithin Unschuldige zu Tode. Die inzwischen in Teilen wieder rückabgewickelte [Schockprivatisierung der britischen Eisenbahn](#) hat mehrere verheerende Zugunfälle provoziert und Dutzende Menschen das Leben gekostet. Daraus sollten auch deutsche Politiker lernen. Merkt Euch: Bei der Bahn ist Western so was von gestern!

Titelbild: Markus Mainka / Shutterstock.com 