

Bahn sieht rot

Italienisches Zugunternehmen Italo will nach Deutschland expandieren und der hiesigen DB Konkurrenz machen. Konzernchefin Palla gibt sich gelassen

Von Ralf Wurzbacher

Ein Ferrari auf dem maroden deutschen Schienennetz? Das passt irgendwie nicht. Trotzdem könnte es das schon bald geben, wenngleich nicht buchstäblich. Der private Eisenbahnkonzern Italo, ein Kind des früheren Ferrari-Chefs Luca Cordero di Montezemolo, will den hiesigen Bahnfernverkehr aufmischen. Die Pläne sind seit gut einem Monat bekannt. Demnach sollen ab 2028 täglich 56 Verbindungen auf den Strecken München-Berlin-Hamburg sowie München-Köln-Dortmund bedient werden. Mit Investitionen im Umfang von 3,6 Milliarden Euro will man nebenbei auch noch die deutsche Wirtschaft ankurbeln und 30 Hochgeschwindigkeitszüge bei Siemens ordern.

Die Unternehmung wirft zwei wesentliche Fragen auf: Was macht das mit der Deutschen Bahn (DB)? Und: Ist der desolaten Bahninfrastruktur mehr Konkurrenz überhaupt zuzumuten? Jein, meint die DB-Vorstandsvorsitzende Evelyn Palla. Dass ein neuer Wettbewerber auf den Markt dränge, sei »zunächst eine gute Nachricht«, äußerte die 52jährige am Montag abend vor Journalisten in Berlin. »Wettbewerb belebt das Geschäft, Wettbewerb fördert Innovationen, Wettbewerb fördert das Angebot, und es kommt den Menschen zugute.« Das muss eine Unternehmerin sagen. Gleichwohl gelte es, »achtsam« zu sein, »dass diese Vorteile 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. Man müsse aufpassen, »dass am Ende nicht auf einigen wenigen Strecken ein neuer Anbieter fährt, während wir in der Fläche Verbindungen verlieren«.

Auf den Langstrecken ist die DB mit 93 Prozent Marktanteilen praktisch Monopolist. Diese Position lässt sich die Chef in ungern streitig machen. Dabei wissen die Italiener, wie man Platzhirschen weh tut. Im Zeichen der durch die EU forcierten Liberalisierung hat Italo der Staatsbahn Trenitalia kräftig zugesetzt und bespielt bereits ein Drittel des Fernverkehrs. Das Unternehmen 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 der italienische Chic könnte die deutsche Funktionalität der ICE-Flotte (bei trotzdem nicht selten kaputten Toiletten) auf die Probe stellen. Auf dem Heimatmarkt sollen die Preise seit dem Italo-Einstieg um 40 Prozent gesunken sein. Vor allem das könnte deutsche Kunden zum Umstieg bewegen.

Aber mit welchen Auswirkungen? Verlöre die DB Teile ihrer Trassen an den Wettbewerber, könnte sie wegen rückläufiger Erlöse weniger profitable Strecken in der Fläche womöglich nicht mehr aufrechterhalten oder aufrechterhalten wollen. Dazu kommt das Kardinalproblem: Während in anderen Staaten Europas ein weitgehend abgeschottetes Hochgeschwindigkeitsnetz besteht, müssen Schnellzüge sich das Netz hierzulande mit allen anderen Zuggattungen teilen, also auch mit deutlich langsameren Regionalzügen und S-Bahnen. Wo es schon heute wegen eingeschränkter Kapazitäten an vielen Stellen hakt, drohen mit einem neuen Fernverkehrsriesen noch einmal größere Verwerfungen.

Tatsächlich möchte Italo Sonderrechte bei der Trassenvergabe durchsetzen – in Gestalt langfristiger Rahmenverträge. Dagegen aber sperrt sich die DB-Sparte Infra-GO. Weder Europarecht noch das Eisenbahnregulierungsgesetz erlaubten es, »neue Marktteilnehmer strukturell zu bevorzugen«, schrieb die Gesellschaft in einer Stellungnahme anlässlich einer Anhörung der Bundesnetzagentur am vergangenen Freitag. Die Behörde wird bis voraussichtlich Mitte Juni in der Angelegenheit entscheiden. Erwartbar ist dabei ein Votum pro Italo.

Gegenüber der *Berliner Zeitung* von Sonnabend warnte Jan Görnemann vom Bundesverband Schienennahverkehr (BSN) vor einer »Kannibalisierung« und einem Kampf mit unbekanntem Ausgang. Dabei könnte speziell der Nah- und Regionalverkehr auf der Strecke bleiben, weil der Fernverkehr bei der Trassenvergabe bevorzugt würde. Die Sorge teilt Hans Leister, lange Zeit DB-Regionalbereichsleiter für die Hauptstadtregion: »Da Italo im dichten Takt fahren will, sind ganze Regionallinien nicht mehr fahrbar.«

Alarmiert ist man auch beim Bündnis »Bahn für alle«. Ein weiterer gewinnfixierter Akteur werde die Zustände »verschlimmern«, befand am Dienstag Verbandssprecher Carl Waßmuth im Gespräch mit *junge Welt*. Für ihn gehört guter Zugverkehr gemeinnützig organisiert und beginnt mit einem Fahrplan, der die ganze Fläche erschließt und nicht auf Rosinenpickerei setzt. »Eine Ausweitung des Bahnverkehrs gelingt nur mit einem Ausbau der Infrastruktur«, betonte der Aktivist.

<https://www.jungewelt.de/artikel/523553.deutsche-bahn-bahn-sieht-rot.html>