

PRESSEMITTEILUNG

Mehr Wettbewerb im Fernverkehr – Gewinn für Fahrgäste, keine Gefahr

Bundesnetzagentur macht sich ihren Beschluss nicht leicht

Berlin (17. Juli 2026):

Die Ankündigung des italienischen Eisenbahnverkehrsunternehmens Italo S.p.A., ab April 2028 innerdeutschen Hochgeschwindigkeitsverkehr anzubieten, versetzt Eisenbahndeutschland in Aufruhr. Die DB-Unternehmen, die ihr nahestehende Gewerkschaft EVG und einige andere Akteure bei Ländern und Aufgabenträgern sehen isoliert nur die Probleme, aber nicht die Chancen von mehr Wettbewerb im Fernverkehr. Dabei hat der Wettbewerb hierzulande bereits im Nahverkehr zu höherer Qualität und niedrigeren Preisen für die Besteller und auch im Fernverkehr zu erschwinglicheren Preisen geführt.

mofair-Präsident Martin Becker-Rethmann:

„Die Debatte um mehr Wettbewerb im Fernverkehr offenbart ungelöste grundlegende politische Fragen, die in Teilen unseres Sektors zu Angst anstatt positiven Reaktionen führt. Investitionen, Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen in Deutschland, werden hinterfragt und von Verdrängungsängsten überlagert. Der zielgerichtete und auf einige wenige Netzabschnitte begrenzte [Beschlussvorschlag der Bundesnetzagentur](#), der die berechtigten Interessen des Nah- und des Güterverkehrs schützt, wurde vielfach gar nicht richtig zur Kenntnis genommen.

Alle sind jetzt gut beraten, den in dieselbe Richtung weisenden [Beschluss der Bundesnetzagentur](#) offen und produktiv mit Leben zu füllen und die künftige Kapazitätsvergabe im Zuge der EU-Kapazitätsverordnung zum Jahr 2031 aktiv weiter mitzugestalten. Neben dem Zugang zu Trassen, Abstellgleisen und Werkstätten müssen auch für den Fahrausweisvertrieb Lösungen gefunden werden. Wir sollten gemeinsam ermöglichen, nicht verhindern!“

Verfahren bei der Bundesnetzagentur

Das Interesse von Italo an einem Markteintritt mittels 30 Zügen eines deutschen Herstellers, noch dazu auf zwei echten „Rennstrecken“ (Hamburg-Berlin-München im Zweistundentakt; München – Rhein/Main – Köln – Dortmund gar im Stundentakt) zeugt im Vergleich zu anderen Wettbewerbern von einem anderen Ansatz. Und so nahmen es auch viele Medien ab Anfang April wahr: Als eine große Chance, den Fahrgästen eine größere Auswahl und auch mehr Qualität zu bieten. Für die Absicherung einer solch großen Investition (das Unternehmen spricht von 3,6 Milliarden Euro insgesamt) mit dem gewählten Ansatz des Markteintritts aber sieht der Newcomer Italo die Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG nicht ausgerichtet und erhob gegen sie Beschwerde bei der Bundesnetzagentur.

Diese hat nunmehr nach intensiven Beratungen ihren Beschluss¹ gefasst, der die Interessen aller Zugangsberechtigten ins Gleichgewicht bringen soll. Vereinfacht ausgedrückt, sollen auf den für überlastet erklärten Schienenwegen, bei denen zusätzlich verbindliche Obergrenzen für Züge festgelegt wurden, die für die Verkehrsart SPFV vorgesehenen Trassen – ausschließlich im Konfliktfall – nur zu 60 % bis maximal 75 % an ein einzelnes Unternehmen gehen dürfen; auf die verbleibenden Trassen hätten dann die im Takt verkehrenden Wettbewerbsbahnen Zugriff. Wichtig wird sein, in Zukunft nicht jene Fernverkehre von Wettbewerbern außer Acht zu lassen, die nicht vertaktet verkehren: Etwa die von Fahrgästen und Politik gleichermaßen gewünschten internationalen Verbindungen und in das Netz eingebundene Verkehre, bspw. über Anschlussbeziehungen. Aber auch Autoreise- oder Nachtzüge (vor allem in den Tagesrandlandlagen) werden besonders zu betrachten sein.

Der Italo-Vorstoß rief auch Bedenkenträger auf den Plan. Im Wesentlichen wurden zwei Contra-Argumente geäußert:

Das Netz ist ohnehin schon ausgelastet – es geht nichts mehr drauf

Es ist richtig, dass ein neuer Anbieter auch nur das vorhandene Netz nutzen kann. Die InfraGO räumte aber selbst im Verfahren bei der Bundesnetzagentur ein, dass ein modifiziertes Trassenzuweisungsverfahren sehr wohl auch Kapazitätsreserven erschließen könne.

Nebenbei bemerkt waren es in den vergangenen Jahren Marketing-Stunts der DB Fernverkehr wie der ohne jede Absprache mit dem SPNV verkündete „Halbstundentakt“

¹ Siehe [Pressemitteilung der Bundesnetzagentur vom 17.7.](#); der Beschlusstenor liegt den Hinzugezogenen des Verfahrens vor.

zwischen Hamburg und Berlin oder das Hineinpressen von immer neuen ICE-Sprinter-Linien in den Fahrplan, die Kapazität im Netz vernichteten und dazu führten, dass SPNV-Leistungen deutlich verschoben werden mussten oder ganz entfielen. Einen medialen Aufschrei hat man dazu selten gehört. Ganz offensichtlich ist seinerzeit mit anderem Maß gemessen worden.

Außerdem gibt es keine Regelung, die etablierten Verkehrsunternehmen einen privilegierten Zugriff („Großväterrechte“) auf die vorhandene Kapazität einräumen würde. Alle Unternehmen, die Trassen anmelden, sind hier adäquat zu behandeln. Es liegt auf der Hand, dass kleinere Anbieter eine stärkere Absicherung ihrer Investition benötigen als ein großer, der zudem den deutschen Staat im Hintergrund hat. Und das bedeutet, dass unter Berücksichtigung der Regulierungsziele, kleinere Anbieter anders behandelt werden können und müssen als große, quasi-monopolistische. Zum Vergleich: Die DB Fernverkehr hat eine Flotte von ca. 400 Zügen, Flixbahn plant mit künftig über 65 Zügen und Italo zum Markteintritt mit 30 Zügen.

Mehr Wettbewerb SPFV geht auf Kosten des Nahverkehrs und des Güterverkehrs

Nicht zuletzt macht die Bundesnetzagentur in ihrem Beschluss deutlich, dass die für Wettbewerber (und nur im Konfliktfall!) zu reservierende Kapazität allein aus den Trassen erfolgen soll, die ohnehin im „Verkehrsartenmix“ für den SPFV reserviert ist. Sie stünde dem Nahverkehr nicht zur Verfügung, kann ihn also auch nicht verdrängen.

Die Wettbewerber im SPFV haben auch selbst gar kein Interesse an einer Verdrängung des SPNV – schließlich erfüllt dieser eine wesentliche Zu- und Abbringerfunktion. So ist Flixbahn schon 2023 eine, seitdem mehrfach ausgeweitete, Tarifkooperation mit dem Deutschlandtarifverbund (DTV) eingegangen, der den verbundübergreifenden Nahverkehrstarif auf der Schiene gestaltet.

Mehr Wettbewerb auf den Rennstrecken gefährdet den Fernverkehr in der Fläche

Die DB (Fernverkehr) und in ihrem Gefolge die EVG² befürchtet, dass intensiverer (Preis-)Wettbewerb auf stark nachgefragten Strecken die Anbindungen mehrerer kleinerer IC- und ICE-Halte gefährden könnte. Bemerkenswert dabei ist, dass erstmals aktiv der Begriff „Quersubventionierung“ fiel. Bisher hatte es die DB Fernverkehr immer weit von sich

² Diese geht so weit, sogar Augsburg Hbf mit heute ca. 150 Abfahrten im SPFV täglich als Wackelkandidat zu betrachten. Das dürfte mit der Realität nicht viel zu tun haben, zumal die Westbahn den Halt bereits heute bedient und Italo künftig dort halten würde.

gewiesen, dass es „Streichlisten“ für weniger stark nachgefragte Relationen gebe, um dann einen Fahrplanwechsel später genau diese Relationen zu streichen – schon vor und ganz unabhängig von den derzeitigen Entwicklungen.

Das vermutlich real vorhandene Problem zeigt aber vor allem eines auf: Der Bund, konkret: Das Bundesverkehrsministerium muss endlich zu erkennen geben, ob und wenn ja, wie es den Fernverkehr in der Fläche („FR-Linien“ des Deutschlandtakt-Zielfahrplans) sichern will. Der einfachste Weg dorthin wären deutlich abgesenkte Trassenpreise, vorzugsweise auf Grenzkostenniveau, wie sie mofair und große Teile der Branche schon seit langem fordern.

Über mofair:

Der Interessensverband *mofair e.V.* wurde 2005 gegründet. Mitglieder sind die erfolgreichsten in Deutschland im Schienenpersonenverkehr tätigen privaten, unabhängigen und wettbewerblichen Verkehrsunternehmen.

Der Verband setzt sich für die Vollendung der Marktöffnung auf der Schiene und für die Sicherung eines diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs im Eisenbahnverkehr ein. Ziel des Interessenverbandes ist weiterhin die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsmarktes unter fairen Rahmenbedingungen, damit sich öffentliche Mobilität zu einem Wachstumsmarkt mit zukunftssicheren Arbeitsplätzen entwickeln kann.

Ansprechpartner für die Presse:

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer mofair
+49 (0) 30 50 93 13 04 1
+49 (0)160 96 90 61 43
matthias.stoffregen@mofair.de