

Der Bahn-Showdown: Sanierung vor Wettbewerb

Italo will der Deutschen Bahn Konkurrenz machen. Flixtrain rüstet auf. Und die Bundesnetzagentur verschafft neuen Anbietern mehr Chancen auf begehrte Trassen. Das klingt nach Aufbruch. Doch ausgerechnet mehr Wettbewerb könnte die Bahn noch unzuverlässiger machen.

Der falsche Showdown

Es klingt zunächst wie die große Erlösung: Italo will ab 2028 in den deutschen Fernverkehr einsteigen, Flixtrain kündigt neue Züge an, womit die Deutsche Bahn stärkeren Druck auf ihren ICE-Kernstrecken bekäme. Mehr Anbieter, mehr Auswahl, niedrigere Preise, bessere Wagen, freundlichere Bordservices – wer wollte schon dagegen etwas haben? Genau hier beginnt aber das Problem. Der deutsche Bahnmarkt leidet nicht primär an zu wenig Wettbewerb auf der Schiene. Er leidet vielmehr an zu wenig verlässlicher Schiene unter den Zügen.

Deshalb muss die Sanierung des bestehenden Netzes absoluten Vorrang haben. Mehr Wettbewerb wirkt im gegenwärtigen Zustand eher wie ein zusätzlicher Belastungstest als wie eine Therapie. Und selbst der von der Bundesregierung geplante Netzausbau, so plausibel er langfristig ist, darf nicht zur nächsten großen Profilierungs-Baustelle werden, solange Weichen, Stellwerke, Brücken, Knoten und Korridore nicht wieder maximal befahrbar sind. Bahn und Politik sollten zuerst das Bestehende stabilisieren. Alles andere riecht nach Zukunftsbahn-Rhetorik, während die Gegenwartsbahn weiter ächzt.

Das ist kein Grundsatzplädoyer gegen Konkurrenz. Die Forschung zu liberalisierten Bahnfernverkehrsmärkten zeigt durchaus positive Effekte: mehr Frequenzen, mehr Service, teilweise

niedrigere Preise, stärkere Produktdifferenzierung. Aber diese Effekte hängen davon ab, ob das Netz leistungsfähig ist, ob die Regeln klar sind und ob der öffentliche Auftrag abgesichert bleibt. In Deutschland sind genau diese Voraussetzungen nicht hundertprozentig gegeben. Deshalb ist Italo weniger der Retter des deutschen Fernverkehrs als ein Stresstest für ein System, das den Stresstest eigentlich gerade nicht gebrauchen kann. [1][2]

Italo und Flixbahn: Konkurrenz auf den Filetstrecken

Der deutsche Fernverkehr ist formal offen, faktisch aber weiterhin DB-dominiert. Der Wettbewerberanteil stieg zwar von 2 Prozent im Jahr 2020 auf 7 Prozent 2024; doch 93 Prozent der Verkehrsleistung lagen weiterhin bei bundeseigenen Unternehmen. Flixbahn hat daran etwas verändert, aber nicht die Grundstruktur gesprengt. Das Unternehmen fährt vor allem dort, wo die Nachfrage hoch und die Verbindung attraktiv ist: Hamburg, Berlin, Köln, Frankfurt, Stuttgart, Basel. Es ist kein Ersatznetz, sondern ein Alternativprodukt auf ausgewählten Achsen. [3] Bis 2028 will Flixbahn allerdings seine Flotte erheblich ausbauen und die DB verstärkt angreifen.

Kommt Italo im Frühjahr 2028 nach Deutschland, wäre dies nochmal eine andere Größenordnung: Ein kapitalstarker Hochgeschwindigkeits-Anbieter, der in Italien gegen die staatliche Trenitalia groß wurde und nun deutsche ICE-Kernstrecken ins Visier nimmt. Reuters berichtet von rund 3,6 Milliarden Euro Investition, etwa 30 Siemens-Hochgeschwindigkeitszügen und geplanten Verbindungen auf Verbindungen wie München-Berlin und München-Dortmund. [4] Das klingt nach echter Konkurrenz. Aber genau deshalb wird der Fall politisch brisant: Italo braucht nicht nur Züge, Personal und Marke. Italo braucht Trassen – also knappe Zeitfenster auf

ohnehin überlasteten Hauptachsen.

Der Open-Access-Wettbewerb folgt einer einfachen Logik: Eigenwirtschaftliche Anbieter suchen Verbindungen mit hoher Nachfrage. Das ist nicht verwerflich, aber es löst die „Flächenfrage“ nicht: Die Bahn muss die Menschen auch auf dem Land von A nach B transportieren. Italo und Flixtrain machen Druck auf starken Achsen. Genau dort verdient die DB aber auch Geld, mit dem sie ihr Fernverkehrsnetz insgesamt stabilisiert. Ohne politische Absicherung verbessert Wettbewerb nicht automatisch Erreichbarkeit. Er verschiebt sie nur.

Bundesnetzagentur: fairer Zugang, knappe Schiene

Ende Juni 2026 stellte die Bundesnetzagentur einen Beschlussentwurf vor, der Italo und anderen Wettbewerbern den Zugang erleichtern soll. DB InfraGO soll auf bestimmten überlasteten Fernverkehrsstrecken künftig höchstens 60 bis 75 Prozent der relevanten Kapazität einem einzelnen Betreiber (sprich: der Deutschen Bahn AG) zuweisen können. Dadurch würde ein Mindestzugang für Wettbewerber im eng durchgetakteten Fernverkehr gesichert. Hintergrund ist eine Italo-Beschwerde gegen die bisherigen Zugangsbedingungen. [4]

Ordnungspolitisch ist das nachvollziehbar: Wer den Markt öffnet, darf dem früheren Monopolisten nicht faktisch die besten Trassen sichern. Doch genau hier liegt der Haken: Die Bundesnetzagentur verteilt keine überschüssigen Kapazitäten. Sie verteilt Mangelware.

Die Entscheidungslinie kann daher zugleich plausibel und riskant sein. Sie erleichtert Italo den Zugang, schafft aber keine zusätzlichen Gleise, Bahnsteigkanten, Puffer oder Stellwerke. DB InfraGO warnte laut Reuters, die Begrenzung könne Engpässe verschärfen, weil sich Wettbewerb auf große Korridore konzentriere, während regionale Kapazitäten fehlten.

Was Wettbewerb leisten kann – und was nicht

Die internationale Literatur ist für Wettbewerb offen, aber nicht euphorisch. Eine Studie zu 90 europäischen Intercity- und Hochgeschwindigkeitsrouten fand vor allem höhere Frequenzen, aber keinen eindeutig signifikanten Effekt auf Economy-Preise. Andere Fallanalysen zeigen teils Preissenkungen und Serviceverbesserungen, zugleich aber finanzielle Fragilität, Komplexität und mögliche Probleme bei Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. [1][2][5]

Italien ist der Lieblingsfall der Liberalisierungsfreunde. Dort führte der Wettbewerb zwischen Italo und Trenitalia auf starken Hochgeschwindigkeitsachsen zu mehr Kapazität, dichteren Takten, besserem Service und teils niedrigeren Preisen [6]. Doch Deutschland hat viel mehr Mischverkehr (Regional, Güter) auf denselben Korridoren. Italien zeigt, dass Open Access funktionieren kann. Es zeigt aber nicht, dass er auch dann funktioniert, wenn das Netz selbst das Nadelöhr ist.

Wettbewerb repariert keine Infrastruktur. Er kann bessere Züge, bessere Apps, günstigere Einstiegspreise und neue Kundenerlebnisse bringen. Was er nicht von selbst erzeugt, sind sanierte Brücken, moderne Stellwerke, robustere Knoten, Entlastungsgleise oder längere Überholabschnitte. Die deutschen Fahrgäste leiden derzeit aber weniger an zu wenig Markenauswahl als an zu geringer Verlässlichkeit.

Das Netz bleibt das zentrale

Problem

Der Zustand des Netzes spricht eine klare Sprache. Der DB-InfraGO-Zustandsbericht 2025 bewertet das Schienennetz erneut nur mit der Gesamtnote 3,00. Besonders kritisch sind die Stellwerke mit der Note 4,02; jedes zweite der rund 4.000 Stellwerke gilt weiterhin als erneuerungsbedürftig. Das hochbelastete Netz umfasst rund 9.000 Kilometer, also etwa ein Viertel des Gesamtnetzes, und schneidet etwas schlechter ab als das Flächennetz. 2025 wurden rund 19,9 Milliarden Euro in Instandhaltung und Ersatzinvestitionen gesteckt. Für 2026 sind mehr als 23 Milliarden Euro und rund 28.000 Baustellen geplant. Der Sanierungsstau wird auf rund 130 Milliarden Euro beziffert. [7]

Diese Zahlen sind kein Hintergrundrauschen. Wenn ein Netz schon im heutigen Betrieb kaum Puffer hat, bedeutet zusätzlicher Wettbewerb auch zusätzliche Fahrplan-Konkurrenz. Mehr Züge können auf dem Papier besser aussehen. Im Betrieb können sie jedoch die Robustheit senken, weil jede Störung schneller durchschlägt.

Schaubild 1: Die Folgen des Wettbewerbs

Das deutsche Bahnproblem ist daher nicht: zu wenig Showdown. Es ist: zu wenig Puffer, zu wenig verlässliche Finanzierung, zu wenig Konzentration auf das Notwendige. Die Politik entdeckt nun alles auf einmal: Sanierung, Digitalisierung, Deutschlandtakt, Netzausbau, Wettbewerb, neue Anbieter. Das klingt dynamisch. Es ist aber auch ein ungewolltes Narrativ der Überforderung.

Das operative Problem: Sanieren heißt nicht nur bauen

Die jüngsten Beispiele verschärfen die Diagnose: Bei der Bahn geht es nicht nur um Managementversagen, sondern auch um eine

technisch-operative Schwäche. Nach der gut fünfmonatigen Korridorsanierung der Strecke Köln-Wuppertal-Hagen sollten die Züge eigentlich wieder normal fahren. Stattdessen musste wegen eines kurzfristig entdeckten Schadens an einem tragenden Bauteil einer Wupperbrücke bei Opladen eines der beiden Gleise gesperrt werden. ICE-Verbindungen zwischen Köln und Berlin fielen aus, Regionalzüge wurden umgeleitet oder ausgedünnt. Die betroffene Brücke war nach Angaben der Bahn nicht Teil der Sanierung, weil vorherige Inspektionen – zuletzt Ende 2025 – keine Schäden gezeigt hatten. [12]

Das ist kein bloßer PR-Schaden. Es zeigt die Tücke des Bestandsnetzes: Eine Generalsanierung kann Gleise, Weichen, Oberleitungen und Bahnhöfe erneuern und dennoch betriebliche Verwundbarkeit zurücklassen, wenn Brücken, Stellwerke, Prüfreime oder Schnittstellen nicht mit derselben Radikalität durchdekliniert werden. Sanierung darf also nicht nur heißen: möglichst viel bauen, möglichst schnell sperren, möglichst eindrucksvoll eröffnen. Sanierung muss vor allem bedeuten: Das bestehende System nach der Maßnahme verlässlich, robust und maximal befahrbar machen.

Stuttgart 21 führt dieselbe Logik im Großformat vor. Nach aktuellen dpa-Berichten soll der Tiefbahnhof nun erst Ende 2031 in Betrieb gehen. Die baden-württembergische Verkehrsministerin Nicole Razavi kritisierte, dass Kabel Abertausende von Kilometern falsch verlegt worden seien und dass bei der DB mit Normen und Standards blauäugig umgegangen werde. In anderen Berichten werden zusätzlich Probleme bei Digitalisierung, Steuerungstechnik, Energieversorgung und Planungsprozessen genannt; die Kosten könnten demnach von ursprünglich (2009) geplanten vier auf rund 14,5 Milliarden Euro steigen. [13]

Man sollte diese Fälle nicht einfach als Pech oder als abstrakte Konzernschwäche abtun. Die operative Seite der Bahn ist ein hochkomplexes Zusammenspiel aus Bau, Leit- und Sicherungstechnik, Zulassung, Testbetrieb, Personalplanung,

Ersatzkonzepten und Fahrplanstabilität. Auch Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder selbst hat gegenüber dpa betont, Pünktlichkeit sei nicht nur eine Frage von Investitionen; auch betriebliche Abläufe müssten verbessert werden. Zugleich kündigte Bahn-Chefin Evelyn Palla an, die Abläufe der Generalsanierungen zu überprüfen. [14]

Für die Kernthese ist das entscheidend: Wenn nach einer Korridorsanierung eine nicht erneuerte Brücke zum Engpass wird und wenn ein Prestigeprojekt an Kabeln, Standards und Digitalisierung hängen bleibt, dann ist zusätzlicher Druck durch Wettbewerb und parallelen Netzausbau nicht automatisch produktiv. Er kann die Organisation auch überfordern. Absolute Priorität müsste deshalb die operative Beherrschbarkeit des Bestands sein: saubere Bestandsaufnahme, realistische Bau- und Testphasen, robuste Brücken- und Stellwerksstrategie, klare Verantwortung und erst danach zusätzliche Verdichtung.

Schnieders Teilerfolg – und sein Pferdefuß

In diese Logik passt Verkehrsminister Schnieders jüngster haushaltspolitischer Teilerfolg. Mitte Juni meldete dpa, das Verkehrsministerium dränge auf mehr Geld für Neu- und Ausbauprojekte, weil das Sondervermögen vor allem die Sanierung bestehender Strecken finanzieren soll. [8] Anfang Juli berichtete dpa, der Kabinettsentwurf 2027 sehe dafür tatsächlich mehr Geld vor: Die Investitionen sollten von rund 1,8 auf 2,2 Milliarden Euro steigen. [9]

Man kann das als Erfolg verkaufen: Schnieder hat offenbar verhindert, dass Neu- und Ausbau völlig am Prellbock enden. Doch aus Sicht der aktuellen Bahnkrise ist der Erfolg ambivalent. Jeder Euro, jede Planungsstunde und jede Baukapazität, die in neue Projekte fließt, fehlt potenziell bei der harten Reparatur des Bestands.

Natürlich braucht Deutschland langfristig mehr Kapazität. Ein repariertes, aber weiterhin zu enges Netz bleibt ein Engpass. Doch die Reihenfolge ist entscheidend: Erst maximale Befahrbarkeit des Bestehenden. Dann gezielter Ausbau dort, wo er die Sanierung nicht kannibalisiert. Und erst danach ein Wettbewerb, der nicht auf Kosten der betrieblichen Stabilität geht.

Warum Ausbau nicht automatisch Entlastung bedeutet

Der Satz ‚Sanierung allein reicht nicht‘ ist richtig. Zusätzliche Gleise, ausgebaute Knoten, Überholmöglichkeiten, Elektrifizierung und digitale Leit- und Sicherungstechnik werden langfristig nötig sein, wenn Deutschland mehr Regionalverkehr, mehr Güterverkehr, Deutschlandtakt und mehr Fernverkehrs-Anbieter will. Aber aus diesem richtigen Satz folgt nicht, dass man in einer Sanierungskrise möglichst viele Ausbauprojekte gleichzeitig anschieben sollte.

Ausbau kann die Krise verschärfen, wenn er Baukapazitäten bindet, Umleitungen verkompliziert oder politische Aufmerksamkeit von der Bestandsqualität abzieht. Vorrang für Sanierung ist kein konservativer Reflex, sondern eine Systembedingung: Weichen, Stellwerke, Oberleitungen, Brücken, Bahnsteige, Knoten, Umleitungsstrecken – erst muss die Bahn wieder berechenbar werden.

Das gilt auch für den Wettbewerb. Mehr Anbieter können Preise drücken und die DB kulturell herausfordern. Aber wenn die Folge ist, dass sich Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr noch enger durch dieselben Knoten quetschen, wird der Nutzen fraglich. Fahrgäste brauchen nicht zuerst drei Apps für drei Anbieter, sondern einen Zug, der auch wirklich fährt. Nicht potenzielle Auswahl, sondern praktische Verlässlichkeit.

Was jetzt Vorrang haben müsste

Eine nüchterne Bahnordnung müsste deshalb anders priorisieren: Sanierung vor Ausbauphantasie. Pünktlichkeit vor zusätzlicher Verdichtung. Trassenvergabe nicht nur nach Wettbewerbsideal, sondern nach Netzrobustheit. Eine klare Entscheidung treffen, welche Fernverkehrsverbindungen öffentliche Aufgabe sind. Keine neuen Großversprechen, bevor alte Korridore, Stellwerke und Knoten messbar stabiler sind.

Das wäre kein Nein zu Italo für alle Zeiten. Aber es ist vor allem ein Ja zu einer geordneten Reihenfolge. Neue Anbieter sollten dort fahren, wo sie reale Zusatzkapazität nutzen und keine kritischen Puffer fressen. Wettbewerb ist kein Selbstzweck. Im falschen Moment eingesetzt, macht er aus Reparatur schnell Lärm.

Conclusio: Erst reparieren, dann rennen

Italo ist nicht der gutmütige Outlaw im Spaghetti-Western, Flixbahn kein Heilsbringer und die Deutsche Bahn nicht einfach der träge Chaosladen. Der eigentliche Gegner sitzt tiefer: in Jahrzehnten unterlassener Investitionen, unklarer Governance, überlasteten Knoten, maroden Stellwerken – und in einer technisch-operativen Schwäche, die sich in Brückenschäden, Kabelproblemen, Zulassungsrisiken und immer neuen Test- und Verzögerungen bei der Inbetriebnahme zeigt.

Mehr Wettbewerb kann eine Bahn besser machen, wenn das Netz robust, die Regeln klar und der öffentliche Auftrag der Grundversorgung aller Bürgerinnen und Bürger gesichert sind. In Deutschland ist diese Reihenfolge derzeit umgekehrt. Erst soll der Wettbewerb kommen, dann der Ausbau, während die Sanierung noch nicht verlässlich beherrscht wird. Genau deshalb bleibt die Priorität schlicht: Erst reparieren. Dann stabil fahren.

Dann verdichten. Und erst danach den großen Showdown ausrufen.

Bibliografie

[1] Laroche, Florent; Lamatkhanova, Aida (2021): Effects of open access competition on prices and frequencies on the interurban railway market: Evidence from Europe. Research in Transportation Business & Management. DOI: 10.1016/j.rtbm.2021.100705.

[2] Perennes, Patrice (2017): Open Access for Rail Passenger Services in Europe: Lesson Learnt from Forerunner Countries. Transportation Research Procedia, 25, S. 358-367. DOI: 10.1016/j.trpro.2017.05.413.

[3] Bundesnetzagentur (2025): Marktuntersuchung Eisenbahnen 2025. Bonn.

[4] Reuters (2026): German regulator moves to curb Deutsche Bahn dominance on key rail routes. 30. Juni 2026. Reporting: Klaus Lauer; Writing: Kirsti Knolle.

[5] Stead, Andrew; Wheat, Philip; Smith, Andrew S. J.; Ojeda-Cabral, Manuel (2019): Competition for and in the passenger rail market: Comparing open access versus franchised train operators' costs and reliability in Britain. Journal of Rail Transport Planning & Management, 12. DOI: 10.1016/j.jrtpm.2019.100142.

[6] Desmaris, Christian; Croccolo, Fabien (2018): The HSR competition in Italy: How are the regulatory design and practices concerned? Research in Transportation Economics. DOI: 10.1016/j.retrec.2018.05.004.

[7] DB InfraGO (2026): Netzzustandsbericht 2025 / Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht. Berlin. Ergänzend: dpa-Meldungen zum Sanierungsstand 2026.

[8] dpa (2026): Verkehrsministerium drängt auf mehr Geld für

Neubau bei Bahn. 17. Juni 2026.

[9] dpa (2026): Bund plant mehr Geld für Neu- und Ausbau. 4. Juli 2026.

[10] Ali, A. A.; Eliasson, Jonas (2021): European railway deregulation: an overview of market organization and capacity allocation. *Transportmetrica A: Transport Science*, 18, S. 594-618. DOI: 10.1080/23249935.2021.1885521.

[11] Tómes, Zdeněk; Jandová, Monika (2017): Open Access Passenger Rail Competition – Round Table Report. *Review of Economic Perspectives*, 17, S. 205-208. DOI: 10.1515/revecp-2017-0010.

[12] dpa (2026): Marode Brücke: Viele Zugausfälle zwischen Köln und Wuppertal. Meldung vom 13. Juli 2026.

[13] dpa (2026): Ministerin zu S21: „Geht um Ehre eines Industriestandorts“. Meldung vom 13. Juli 2026. Ergänzend: dpa (2026): Bericht: Stuttgart 21 könnte einige Milliarden teurer werden. Meldung vom 10. Juni 2026.

[14] dpa (2026): Schnieder sieht Bahn für mehr Pünktlichkeit in der Pflicht. Meldung vom 12. Juli 2026.

© **The Economics Coach 2026** (Titelfoto: ChatGPT)