



# FAKTENCHECK: FÜHREN MEHR ANBIETER ZU EINEM BESSEREN FERNVERKEHR?

## Hintergrund

**Der Fernverkehrsmarkt in Deutschland verändert sich, mit Italo steht aktuell ein weiterer Anbieter in den Startlöchern. Das Versprechen: günstigere Reisen, neue Angebote und sogar mehr Beschäftigte in Deutschland.** Derzeit wartet Italo noch auf weitgehende Zusicherungen der Politik. Denn obwohl der Fernverkehrsmarkt in Deutschland seit langem liberalisiert ist und neue Anbieter jederzeit loslegen könnten, wiederholt sich bei jedem Markteintritt ein Muster: Der Ruf nach garantierten Netzkapazitäten, günstigen Fahrzeugen und möglichst geringen staatlichen Eingriffen. Profite wollen die Wettbewerber gerne einfahren, doch das unternehmerische Risiko soll mit Hilfe der Politik auf ein Minimum gedrückt werden.

Aus gewerkschaftlicher Sicht wollen wir mehr Verkehr auf der Schiene und gute Arbeitsbedingungen. Und auch neue Anbieter am Markt begrüßen wir und machen sie gerne mit den hiesigen Regeln der Mitbestimmung und einer starken und selbstbewussten Arbeitnehmerschaft vertraut. Unsere Organizer warten schon.

**Weil aber nicht alles Gold ist, was glänzt und manche Versprechungen einen Haken haben, machen wir hier einmal den Faktencheck zu neuen Anbietern im Fernverkehr.**

## Führen neue Anbieter zu mehr Verkehrsangeboten?

Einige behaupten: Neue Anbieter im Eisenbahn-Fernverkehr sorgen dafür, dass mehr Züge fahren und dadurch die Preise purzeln. Oft wird auf Beispiele in anderen Ländern verwiesen.

Hierzulande sind die Hauptstrecken zwischen den Metropolen und viele große Bahnhöfe überlastet. Jahrzehntlang hat der Bund zu wenig in sein Schienennetz investiert und nun passt vielerorts nicht ein einziger zusätzlicher Zug mehr auf die Gleise.

Neue Anbieter wollen aber gerade dort fahren, wo viel los ist, weil diese Strecken den größten Profit versprechen. Aber sollen weitere Züge hinzukommen, dann geht das nur, wenn vorhandene entfallen.

» **Fakt ist:** Wenn mehr Anbieter auf die profitablen Strecken drängen, fahren im Ergebnis dort nicht mehr Züge, sondern einfach unterschiedliche Betreiber. Die Angebotsmenge für die Kundinnen und Kunden bleibt auf den Hauptstrecken quasi unverändert.

## Wie kommt derzeit der Fernverkehr in die Fläche?

Viele Orte in Deutschland werden über die Deutsche Bahn AG an den Fernverkehr angebunden, obwohl es sich eigentlich für das Unternehmen nicht rechnet. **Im Gegenteil:** Im Flächennetz wird mangels Auslastung erheblich Verlust gemacht. Diese Anbindung wird über die Einnahmen aus den profitablen Hauptstrecken als Mischkalkulation querfinanziert: Volle Züge zwischen Berlin und Hamburg stellen sicher, dass z. B. nach Cottbus, Magdeburg, Rostock oder Trier auch Fernzüge fahren, die nicht so gut ausgelastet sind.

Ein nichtstaatlicher Betreiber würde diese Orte und viele andere Städte nicht bedienen, weil es unwirtschaftlich ist. Eine Anbindung dieser Orte ist aber politisch gewollt – als Teil der Daseinsvorsorge – und auch aus EVG-Sicht richtig. Wir müssen Mobilität in Deutschland stärken und dürfen weite Teile des Landes nicht von der Schiene abkoppeln. Aber das darf nicht sehenden Auges einseitig zu Lasten von DB Fernverkehr geschehen. **Hier bedarf es einer fairen politischen Lösung.**

Ein Problem entsteht, wenn neue Anbieter der DB AG die profitablen Hauptstrecken streitig machen. Das hochbelastete Netz hat keine Kapazitäten, damit alle Anbieter parallel lukrative Hauptstrecken bedienen können, ergo kommt es zwangsläufig zu einer Verdrängung. Zieht die Deutsche Bahn hier den Kürzeren, ist eine Querfinanzierung der Nebenstrecken nicht mehr möglich, denn das wäre ansonsten unternehmerischer Selbstmord. In der Folge würde sich auch die Deutsche Bahn aus der unrentablen Fläche zurückziehen müssen und ebenso nur noch profitable Strecken bedienen.

» **Fakt ist:** Mehr Anbieter bedeuten also nicht automatisch mehr Fernverkehr, es kann sogar das Gegenteil eintreten.

## Wie kommen die Preise der Neueinsteiger zustande?

Die Wettbewerber konzentrieren sich auf Strecken, die eine hohe Auslastung und eine dicke Marge garantieren – alles andere lassen sie beiseite. Gleichzeitig zahlen sie **niedrigere Löhne** z. B. für Reinigung und Service, als die Deutsche Bahn und sparen bei den Arbeits- und Sozialbedingungen. Statt eigener Instandhaltungswerke verlagern sie die Wartung der Züge oft an sogenannte Dritte, manchmal auch ins Ausland. Fahrkarten gibt es meist nur ohne Beratung per App zu kaufen.

Selbst wenn die Kampfpreise der neuen Betreiber anfangs zu Verlusten führen, können sie dank ihrer Investor:innen mit tiefen Taschen lange durchhalten. Die Preise werden einfach später angezogen, wenn die Konkurrenz die Segel streichen musste.

Ebenso spart man an Mitbestimmung in den Betrieben und hebt die deutsche Unternehmensmitbestimmung in den Aufsichtsräten aus (z. B. durch eine SE-Rechtsform wie bei FlixBahn).

» **Fakt ist:** Kampfpreise zum Markteintritt sind keine Garantie für dauerhaft günstige Preise.

## Welche Auswirkungen hat der Markteintritt auf die Beschäftigung in der Branche?

Zwar verspricht der Wettbewerb mehr Beschäftigung, faktisch wird jedoch das Gegenteil der Fall sein. Denn wenn durch diese wettbewerbsbedingte Rosinenpickerei die Deutsche Bahn Fernverkehrsangebote in der Fläche kürzt, würden nach Berechnungen der EVG zwischen 3.000 und 5.000 Vollzeitstellen in den fernverkehrsnahen Bereichen wegfallen, das betrifft u. a. Zugpersonal, Reinigung und Fahrzeuginstandhaltung.

» **Fakt ist:** Der ungesteuerte Rosinenpicker-Wettbewerb führt zum Abbau guter tarifgebundener Beschäftigung in Deutschland.

## Wie kann der Markteintritt neuer Anbieter sinnvoll geregelt werden?

Die Politik darf sich von den Versprechen neuer Anbieter nicht an der Nase herumführen lassen. Wenn Regeln verändert werden, zum Beispiel in Bezug auf die langfristige Vergabe von Trassen, dann müssen diese Regeln auch für alle gelten.

Gleichzeitig darf die Fläche nicht aus den Augen verloren werden. **Eine Rosinenpickerei bei den lukrativen Strecken darf nicht stattfinden.** Wer in Deutschland in den Fernverkehrsmarkt einsteigen und auf den Hauptstrecken ordentlich Kasse machen will, muss auch in der Fläche fahren. Das sichert Arbeitsplätze und die Anbindung vieler mittelgroßer Städte. Auch die Anwendung des Tariftruegesetzes in diesem Bereich ist zu prüfen. **Nötig sind Rahmenbedingungen durch den Bund,** die den Fernverkehr dauerhaft und deutschlandweit sicherstellen. Dies würde gleichzeitig auch dafür sorgen, dass die öffentliche Hand nicht in Zukunft den Fernzugverkehr in der Fläche subventionieren muss.