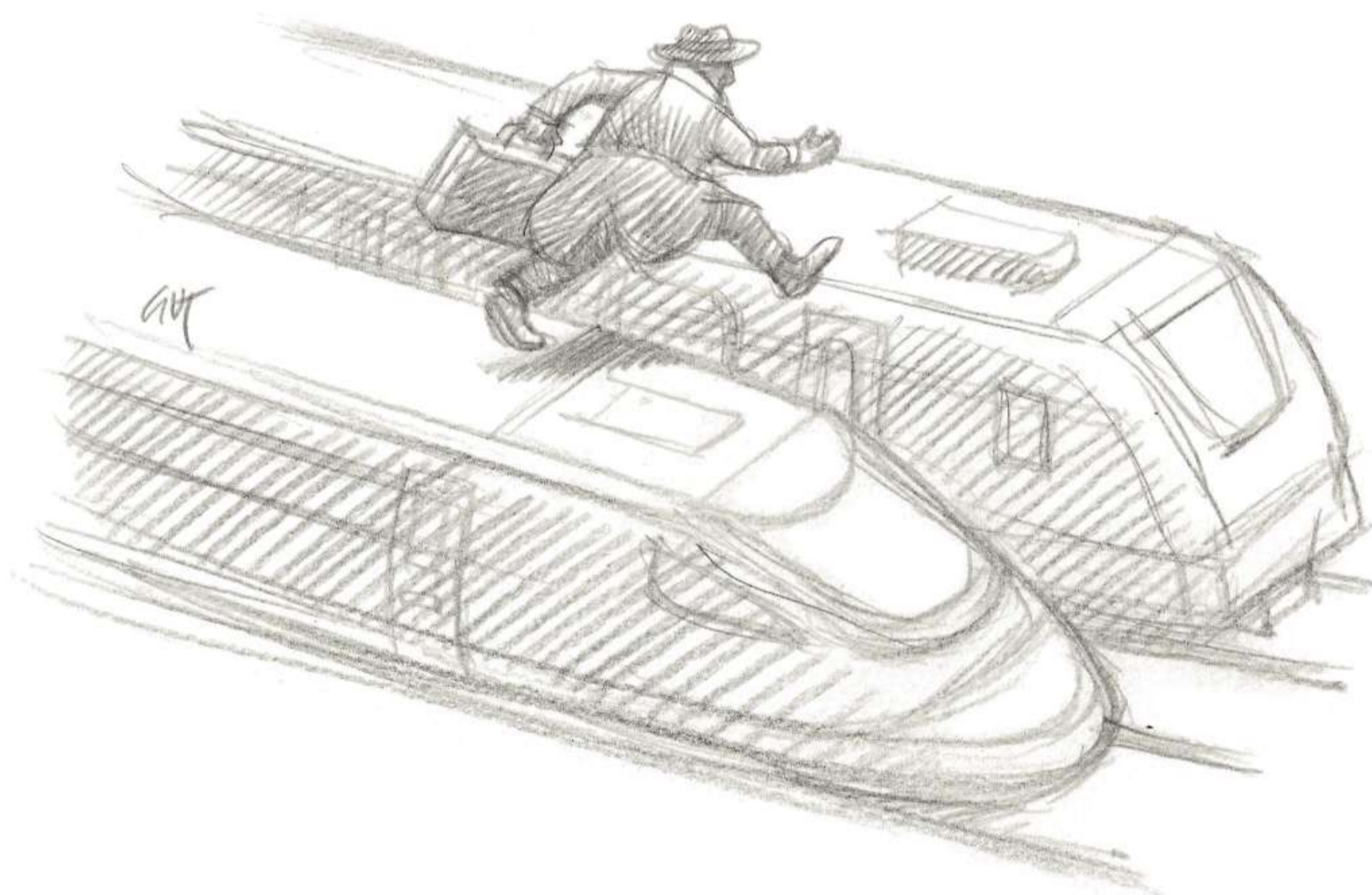


Keine Angst vor mehr Wettbewerb im Schienenverkehr

Die EU will im Eisenbahngeschäft mehr Konkurrenz. Das Projekt kommt allerdings nur langsam voran. Dabei würden die Passagiere bereits von kleinen Liberalisierungsschritten profitieren – auch in der Schweiz. Von Daniel Imwinkelried



Europas Reisende hätten es gerne, die EU-Kommission ebenfalls: ein flächendeckendes Eisenbahnnetz, das rasante und einfach zu buchende Reisen auf dem alten Kontinent möglich macht. Doch Wunsch und Realität klaffen auseinander. Die schöne Idee kommt nur im Bummeltempo voran.

Beim internationalen Passagierverkehr mischen zu viele Player mit, die völlig unterschiedliche strategische Absichten verfolgen: Dazu zählen neben der EU die Staatsbahnen mit Monopolstellung, nationale Regierungen, private Investoren und die Gewerkschaften, die Neuerungen abgeneigt sind. Die EU-Mitgliedsländer müssten die Interessen dieser Gruppen bündeln oder sich ihnen gegenüber durchsetzen. Doch da fehlen die Einigkeit und bestehenden Organisationen die Machtmittel. Die EU-Kommission mit ihrem oft überbordenden Gestaltungswillen übernehme diese Funktion nur zu gerne, ihre Macht ist aber beschränkt.

Die Infrastruktur hat zu viele Mängel

Dafür zelebriert Europa kleine Erfolge umso leidenschaftlicher. Vor einer Woche taufte die Deutsche Bahn (DB) in Brüssel einen ICE-Zug der neuen Generation, der unter anderem auf der Strecke nach Frankfurt verkehren soll. Hier hat es bisher grosse Verspätungen gegeben, mit dem neuen Zug soll das nun aber besser werden.

Die DB hat mit dem neuen ICE grosse Pläne, denn ihr internationales Geschäft floriert. Im ersten Halbjahr 2024 transportierte sie 28 Prozent mehr grenzüberschreitende Passagiere als vor der Pandemie im ersten Halbjahr 2019. Diesen Schwung will die DB mitnehmen, der internationale Markt soll forciert werden. An die Taufzeremonie in Brüssel waren daher auch hochrangige Vertreter der DB, der EU und der belgischen Regierung einge-

Private Investoren haben es im Eisenbahngeschäft – anders als im Flugverkehr – äusserst schwer.

laden. Symbolhaft wurde der Zug auf den Namen «Europe» getauft – nicht mit Champagner, sondern mit Bier als Reverenz an Belgien.

Wie man feiert, wissen die Europäer also. Die Ernüchterung jedoch folgt manchmal rasch im banalen Tagesgeschäft. Im Dezember 2023 etwa haben Minister aus Deutschland und Frankreich sowie Bahnvertreter mit viel Pathos eine Nachtzugverbindung von Berlin nach Paris beziehungsweise Brüssel eingeweiht. Derzeit ruht der Betrieb allerdings für rund zweieinhalb Monate. Es finden umfangreiche Bauarbeiten an der Schieneninfrastruktur statt.

Das zeigt eines der grossen Probleme im europäischen Eisenbahnwesen: Die Infrastruktur fehlt, um zuverlässig zügig zu reisen. So gibt es in Europa immer noch kein flächendeckendes Zug-sicherungs-system, obwohl daran seit Jahrzehnten gearbeitet wird. Auch die Bahnhöfe vieler Metropolen sind viel zu beengt, als dass Platz bestünde für neue Hochgeschwindigkeitsverbindungen. An den Grenzübergängen geht zudem immer noch viel Zeit mit dem Personal- sowie dem Lokwechsel verloren, und der internationale Ticketverkauf ist für die Passagiere nervenaufreibend. Die Apps der nationalen Bahnen sind lückenhaft miteinander verknüpft; Verspätungsmeldungen gibt es zum Beispiel häufig nicht.

Neue private Anbieter stehen vor grossen Hindernissen

Der Traum eines integrierten europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes hat ein grosses Vorbild: die Liberalisierung des Flugverkehrs durch die EU. Das geschah im Jahr 1992. Seither können die Airlines der Mitgliedsländer Preise und Flugrouten frei gestalten. Das Geschäft ist dadurch aufgeblüht. Es sind neue, privat finanzierte Airlines entstanden. Fliegen ist gemessen an den verfügbaren Einkommen der

Europäer extrem günstig geworden. Verbindungen gibt es selbst in Städte, von denen man zuvor nicht einmal den Namen kannte. Viele Politiker und Reisende erhoffen sich eine ähnliche Entwicklung im ebenfalls liberalisierten Bahnmarkt. Mehr Wettbewerb ist für die EU der Hebel für besseren Service, mehr Verbindungen und niedrigere Preise. Doch die Hindernisse sind hoch. Private Investoren beispielsweise haben es im Eisenbahngeschäft – anders als im Flugverkehr – äusserst schwer. Nur wenige sind daher so waghalsig, die Staatsbahnen mit einem Konkurrenzangebot herauszufordern.

Der Schienentransport ist ein kapitalintensives Geschäft. Hohe Anfangsinvestitionen sind vor allem für das Rollmaterial vonnöten. Das Hochfahren des Betriebes erfordert in der zweiten Phase ebenfalls viel Kapital. Die Fixkosten sind beträchtlich. Auch in dieser Etappe wirft der Bahnbetrieb kaum genügend Geld ab, um alle Ausgaben zu decken. Das Risiko ist daher gross, dass einem Unternehmen das Kapital ausgeht, bevor es die Gewinnschwelle erreicht. Dieses Schicksal hat schon manchen Newcomer ereilt, der glaubte, den Staatsbahnen den Meister zeigen zu müssen.

Die Staatsbahnen sind allerdings auch sehr geschickt darin, neue Konkurrenten abzuwehren. Internationale Verbindungen betreiben sie gerne in Kooperation miteinander. Die DB etwa bietet mit der französischen SNCF grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitsverbindungen an. Das sei ein Zeichen der deutsch-französischen Freundschaft und leiste einen Beitrag zu einem gemeinsamen Ziel, nämlich mehr CO₂-freier Mobilität, sagte Michael Peterson, der Chef des DB-Personenfernverkehrs, in Brüssel.

Was hier so grossmütig daherkommt, ist aber ein knallhartes Geschäft – die beiden Staatsbahnen haben den Markt mit ihrer Kooperation abgeschottet. Man tut sich gegenseitig nicht weh. Eine Meisterin im Schmieden von Kooperationen sind auch die SBB. Sie sind mit allen Staatsbahnen der Nachbarländer geschäftlich verbunden, der Markt ist zu. Angesichts dessen kann die EU den Wettbewerb noch so beschwören – die Hindernisse sind einfach zu gross.

Dabei hat die EU hochfliegende Pläne. Laut der Kommission gibt es in Europa 10 600 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecken; bis 2030 sollen 15 400 Kilometer hinzukommen. Doch das wird kaum geschehen. Erstens fehlt dafür mehr denn je das Geld, zweitens der politische Wille. Die Crux der Bahn besteht darin, dass sie viel stärker als der Luftverkehr auf eine teure Infrastruktur angewiesen ist. Da diese nicht in ausreichender Qualität vorhanden ist, bleibt der EU-Kommission im Eisenbahnbereich nur eine Politik der kleinen Schritte.

Auch die Schweiz sollte mutiger sein

Zugutehalten muss man ihr immerhin, dass sie auf die Staatsbahnen konstanten Druck ausübt und für mehr Wettbewerb kämpft – als vielleicht einzige mächtige Institution überhaupt. Ohne die ständigen Bemühungen der Kommission wären die Zustände in Europas Eisenbahnwesen noch verkrusteter. So drängt sie die Länder dazu, neue Konkurrenten zuzulassen. Und sie zwingt die staatlichen Eisenbahnen, ihre Online-Buchungsplattformen auch für private Anbieter zu öffnen. Der Billettkauf soll für die Passagiere so einfacher werden.

Auch kommunikativ setzt sie sich für mehr Wettbewerb ein. Vor einer Woche hat sie zum Beispiel eine Studie zur Liberalisierung des Schienenverkehrs in gewissen Mitgliedsländern publiziert. Gemäss dieser ist der Service in jenen Staaten, die mehr Wettbewerb zugelassen haben, besser geworden. Zudem sind dort die Ticketpreise gesunken. Das muss kein nachhaltiger Trend sein, denn neue Anbieter sind wiederholt auch wieder rasch verschwunden. Aber es kommt wenigstens Bewegung in den Markt.

Die grosse Revolution wird im europäischen Schienenverkehr nicht stattfinden, dafür sind die Verhältnisse viel zu kompliziert. Aber gewisse Verkrustungen des Marktes brechen auf, neue Anbieter bekommen vereinzelt eine Chance, und die Passagiere haben mehr Auswahl – das sind immerhin kleine Fortschritte.

Auch die Schweiz sollte bei der Liberalisierung des Schienenverkehrs deshalb mutiger sein. Laut dem Landverkehrsabkommen mit der EU von 1999 müsste das Land Eisenbahnunternehmen erlauben, eigenständig grenzüberschreitende Verbindungen in die Schweiz anzubieten. So könnte zum Beispiel ein privater Anbieter einen Zug zwischen Frankfurt und Zürich fahren lassen. Doch den sogenannten Internationalen Schienenpersonenverkehr gibt es in der Realität nicht, die Schweiz und die SBB haben ihn hintertrieben.

Die Marktöffnung hat den europäischen Schienenverkehr nicht aus den Angeln gehoben, und das würde auch mit dem Schweizer Zugwesen nicht passieren. Die ökonomischen Hindernisse sind für neue Anbieter im kleinen Schweizer Markt noch höher als im übrigen Europa. Doch schon nur ein Konkurrent mit beschränktem Angebot würde dazu beitragen, dass auch im Schweizer Eisenbahnwesen Althergebrachtes hinterfragt würde und ein frischer Wind bliese. Die Passagiere können nur profitieren.