

Kleine Anfrage

der Abg. Viviane Sigg SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Auswirkungen der Einstiegspläne von Italo auf das Fernverkehrsangebot in Südbaden

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Auswirkungen auf Baden-Württemberg erwartet die Landesregierung infolge der Einstiegspläne des Verkehrskonzerns Italo in den deutschen Fernverkehr?
2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung in Bezug auf Baden-Württemberg aus der aktuellen Analyse der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), wonach Städten wie Freiburg und Singen eine erhebliche Ausdünnung oder der Verlust ihrer ICE-/IC-Anbindungen droht?
3. Welche Folgen sieht sie insbesondere für das Fernverkehrsangebot auf der Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe, Freiburg und Basel?
4. Wie hoch ist die Auslastung der Fernverkehrszüge auf dem Streckenabschnitt Karlsruhe–Freiburg–Basel im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt?
5. Welche Folgen sieht sie für die Intercity-Verbindung Stuttgart–Singen–Zürich?
6. Wie hoch ist die Auslastung der Intercity-Züge auf dem Streckenabschnitt Stuttgart–Singen im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt?
7. Sieht sie langfristig die Gefahr, dass die DB ihr Angebot auf diesen Strecken durch das hinzukommende Angebot durch Italo abbaut?
8. Welche Folgen hätte eine Zersplitterung des Fernverkehrsangebots für die Gültigkeit von BahnCards und anderen Rabattprogrammen?

9. Welche Initiativen und Schritte wird die Landesregierung unternehmen, um die Auswirkungen dieses Szenarios abzuwehren und das Fernverkehrsangebot in Südbaden in seiner jetzigen Breite zu erhalten?

22.6.2026

Sigg SPD

Begründung

Das italienische Bahnunternehmen Italo plant ab 2028 den Einstieg in den deutschen Fernverkehr, will sich dabei jedoch auf nur zwei besonders lukrative Hauptstrecken konzentrieren. Es besteht die Gefahr, dass der Deutschen Bahn durch diesen Wettbewerb wichtige Einnahmen wegbrechen, die sie bislang zur Quersubventionierung weniger rentabler Verbindungen in der Fläche benötigt. Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) befürchtet in einer aktuellen Analyse daher negative Folgen und eine Ausdünnung des Fernverkehrs für eine Reihe von Bahnhöfen. In Baden-Württemberg werden hierfür explizit die Standorte Freiburg und Singen genannt. Auf der Rheintalstrecke könnte langfristig die Gefahr drohen, dass bei einem Einstieg von Italo in diesen Streckenabschnitt die Deutsche Bahn ihrerseits ihr Angebot deutlich reduziert. Dies hätte große Auswirkungen für die Kundinnen und Kunden, insbesondere bei der Gültigkeit von BahnCards und ähnlichen Rabattprogrammen.

Die Kleine Anfrage bittet die Landesregierung um eine Einschätzung dieses Szenarios und fragt nach Maßnahmen zum Erhalt des Fernverkehrsangebots.

Antwort

Mit Schreiben vom 14. Juli 2026 Nr. VM3-0141.5-36/29/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Auswirkungen auf Baden-Württemberg erwartet die Landesregierung infolge der Einstiegspläne des Verkehrskonzerns Italo in den deutschen Fernverkehr?*

Für Südbaden sind aktuell keine Auswirkungen durch den Einstieg zu erwarten. Nach den Berichterstattungen sind die vom Anbieter Italo geplanten Angebote auf den Linien München–Köln–Dortmund und München–Berlin–Hamburg geplant.

2. *Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung in Bezug auf Baden-Württemberg aus der aktuellen Analyse der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), wonach Städten wie Freiburg und Singen eine erhebliche Ausdünnung oder der Verlust ihrer ICE-/IC-Anbindungen droht?*

Eine konkrete Verschlechterung der Fernverkehrsandienung von Freiburg oder Singen ist nicht zu erwarten. Ein Entfall von ICE-Halten in Freiburg ist aufgrund der örtlichen Nachfrage für Fernzugleistungen nicht zu befürchten. Zur Situation Singen wird auch die Antwort zu Ziffer 5 verwiesen.

3. *Welche Folgen sieht sie insbesondere für das Fernverkehrsangebot auf der Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe, Freiburg und Basel?*

4. *Wie hoch ist die Auslastung der Fernverkehrszüge auf dem Streckenabschnitt Karlsruhe–Freiburg–Basel im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt?*

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Landesregierung keine Daten vor. Die DB Fernverkehr AG agiert eigenwirtschaftlich und stellt Nachfragedaten sowie zukünftige Betriebskonzepte mit Verweis auf das Geschäftsgeheimnis nicht zur Verfügung.

Der Wettbewerb in Italien hat aber gezeigt, dass die Kunden von mehr Konkurrenz nicht nur durch bessere Preise, sondern auch durch mehr Qualität profitieren. Ein Rückzug aus der Fläche ist für Baden-Württemberg aktuell nicht absehbar.

5. Welche Folgen sieht sie für die Intercity-Verbindung Stuttgart–Singen–Zürich?

Der stündliche Intercity auf der Gäubahn wird durch die Freigabe der Nutzung mit Nahverkehrsfahrscheinen bereits bislang durch das Land aus Regionalisierungsmitteln mitfinanziert. Diese Züge ersetzen auf dieser Relation das Regionalexpressangebot, welches ansonsten vom Land bestellt werden müsste. Daher erwartet das Land hier keine Änderungen.

6. Wie hoch ist die Auslastung der Intercity-Züge auf dem Streckenabschnitt Stuttgart–Singen im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt?

7. Sieht sie langfristig die Gefahr, dass die DB ihr Angebot auf diesen Strecken durch das hinzukommende Angebot durch Italo abbaut?

8. Welche Folgen hätte eine Zersplitterung des Fernverkehrsangebots für die Gültigkeit von BahnCards und anderen Rabattprogrammen?

Die Fragen 6, 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Auch hier gilt: Der Wettbewerb in Italien hat gezeigt, dass die Kunden von Konkurrenz nicht nur durch bessere Preise, sondern auch durch mehr Qualität profitieren. Ein Rückzug aus der Fläche ist für Baden-Württemberg aktuell nicht absehbar.

9. Welche Initiativen und Schritte wird die Landesregierung unternehmen, um die Auswirkungen dieses Szenarios abzuwehren und das Fernverkehrsangebot in Südbaden in seiner jetzigen Breite zu erhalten?

Mit dem aktuell geltenden Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit funktioniert der Schienenpersonenfernverkehr abseits der Magistralen nicht. Viele Interregio-Linien wurden daher bereits seit der Bahnreform eingestellt und die Länder sind mit der Bestellung von Regionalexpresszügen eingesprungen (z. B. Interregiolinien auf der Schwarzwaldbahn und der Südbahn).

Im Grundgesetz ist in Artikel 87e geregelt, dass der Bund für den Schienenpersonenfernverkehr zuständig ist. Im Zuge des Projekts Deutschlandtakt stehen die Planungen des Bundes einer entsprechenden Umsetzung in der Fläche weiterhin aus.

Die Landesregierung strebt an, diese Problematik als Vorsitzland der Verkehrsministerkonferenz 2027/2028 auf die Agenda zu setzen.

Razavi

Ministerin für Verkehr