

Führen viele Wege nach Rom? Zur gegenwärtigen Qualität des Eisenbahnfernverkehrs zwischen Deutschland und Italien



VON BENEDIKT HAUFS

Drei umsteigefreie Relationen im Vergleich: Zwischen Rom und Mailand verkehren stündlich (!) vier Zugpaare, täglich zwischen Frankfurt nach Paris immerhin sechs, zwischen Mailand und Frankfurt hingegen nur ein einziges. Trotz der vergleichbaren Streckenlängen weichen die Zugfrequenzen im umsteigefreien Verkehr erheblich voneinander ab. Zwar erreichen internationale Verbindungen nie die Zugfrequenzen inländischer Relationen, aber ein Verdacht drängt sich auf: Italien und Deutschland sind heute im Bahnverkehr nur schwach miteinander verknüpft.

Gilt das für alle Verbindungen zwischen den beiden Ländern, oder ist dieses Beispiel einfach nicht repräsentativ für das Gesamtbild? Es fällt auf: Während das französische Bahnnetz während der letzten Jahrzehnte immer enger mit dem deutschen verbunden worden ist, wurden die Direktverbindungen von Deutschland nach Italien auf ein Minimum reduziert, das nahezu unter der Wahrnehmungsschwelle liegt. Exemplarisch seien genannt: Die direkten Tagesverbindungen zwischen München und Mailand oder gar Rom wurden schon längst eingestellt, und Frankfurt ist die nördlichste deutsche Stadt mit

Direktverbindung nach Italien in Gestalt des eingangs erwähnten Zugpaares. Inneritalienisch wurde das Hochgeschwindigkeitsnetz jedoch mit dem forcierten Infrastrukturausbau wie der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Mailand nach Rom massiv aufgewertet und hat in vielen Bereichen Vorbildcharakter. Was genau hat sich im Zeitverlauf im Detail verändert, welche Qualität hat das gegenwärtige länderverbindende Angebot im Detail, und welche Rahmenbedingungen machen den Betrieb so schwierig?

Frankreich im Vergleich

Zur Bewertung der Angebotsqualität des Verkehrs Deutschland – Italien eignet sich der Vergleich mit dem Zugangebot nach Frankreich, denn Italien hat mit 60 Mio. Einwohnern eine annähernd große Bevölkerung wie Frankreich mit seinen 68 Mio. Beide Länder zählen zu den wichtigsten europäischen Handelspartnern Deutschlands und bieten zahlreiche touristische Ziele. Zwischen Deutschland und Frankreich gibt es im aktuellen Fernverkehrsfahrplan je nach Wochentag insgesamt bis zu 20 direkte Zugpaare. Im Tagesverkehr werden diese ausschließlich mit Mehrsystem-Triebzügen gefahren. Die drei wichtigsten Relationen weisen in Frequenz und Reisezeit ähnliche Charakteristika auf: Zwischen Nordrhein-

Westfalen und Paris verkehren aktuell fünf direkte Thalys mit einer Reisezeit ab Köln von etwa 3:20 h. Auf dem deutschen Streckenabschnitt werden die Thalys-Züge durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen SNCF Voyages Deutschland betrieben. Zusätzlich bietet die deutsche ICE-Linie 79 in Bruxelles-Midi Anschlüsse an das französische TGV-Netz bis nach Südfrankreich. Ab Frankfurt verkehren täglich sechs ICE- bzw. TGV-Zugpaare mit einer Reisezeit von 3:42 h oder länger nach Paris sowie einmal täglich ein TGV nach Marseille. Die fünf ICE- bzw. TGV-Zugpaare von Stuttgart über Straßburg nach Paris legen die Strecke in 3:13 h zurück; einer dieser TGV verbindet als Linienverlängerung München mit Paris. Zusätzlich fährt ein TGV von Freiburg (Breisgau) über Straßburg nach Paris, seit dem Fahrplanwechsel ergänzt um einen zusätzlichen TGV freitags und sonntags nach Paris und samstags nach Bordeaux. Da die Züge nach Paris sonst in Frankreich nur in Forbach und Straßburg halten, ist für viele andere Reiseziele in Paris ein Umstieg unter Nutzung der Pariser Metro nötig. Einzig die TGV von Frankfurt nach Marseille und von Freiburg nach Bordeaux fahren als Tangentialverbindungen Paris nicht an. Im Nachtverkehr gibt es seit Dezember 2021 einen ÖBB-Nightjet von Wien über München nach Paris.

*Auf dem Weg von Frankfurt nach Mailand erreichte der SBB-Triebzug RABe 503 022 unter der damaligen Zugnummer ECE 451 am 17.07.19 Basel Badischer Bahnhof. Das Fahrzeug mit dem Taufnamen „Johann Wolfgang von Goethe“, einem bekannten deutschen Italienreisenden in der Vor-Eisenbahn-Ära, ist hier mit einer Werbebeklebung für den Dreiländereinsatz versehen.
Foto: Christian Lennartz*



Bereits am 01.03.19 war „Goethe“ (vgl. Bild auf der vorherigen Seite) gen Italien gereist und stand in der abendlichen Halle von Milano Centrale neben E464 446 der Gesellschaft Trenord. Foto: Archiv BAHN-REPORT

Insgesamt wurde die Anbindung Deutschlands an Frankreich während der letzten zwei Jahrzehnte durch Neubaustrecken in Frankreich und Belgien deutlich beschleunigt, flankiert durch Erhöhung der Frequenzen und eine Steigerung der Angebotsqualität. Ab den Wirtschaftszentren Köln, Frankfurt, Rhein-Neckar und Stuttgart liegt die Reisezeit nach Paris unter den im Geschäftsreiseverkehr kritischen vier Stunden und ermöglicht Hin- und Rückfahrt an einem Tag. Zurückzuführen ist das hohe Qualitätsniveau insbesondere auf das Engagement der SNCF im Infrastrukturausbau sowie auf die erfolgreiche Zusammenarbeit der beteiligten Bahnen in unterschiedlichen Kooperationsformen. Außerdem soll laut Pressemitteilung der DB und der SNCF von Mai 2022 ab Ende 2023 bzw. ab dem Jahr 2024 eine direkte Tagesverbindung zwischen Paris und Berlin den Betrieb aufnehmen.

Die Topografie macht den Unterschied

Frankreich ist mit Paris als alleinigem politischen und wirtschaftlichen Zentrum zentralistisch strukturiert. Im Gegensatz dazu hat Italien aus historischen Gründen trotz der Bedeutung seiner Wirtschaftsmetropole Mailand eine polyzentrische Struktur. Italiens Wirtschaftszentren liegen im Norden, sein politisches Zentrum ist Rom in der Mitte des Landes, und touristische Destinationen verteilen sich zwischen Nord und Süd.

Das Qualitätsniveau des deutsch-französischen Verkehrs mit Reisezeiten unter vier Stunden ist im Italienverkehr in einem absehbaren Zeithorizont selbst unter größten Anstrengungen nicht realisierbar: Heute benötigen die schnellsten Verbindungen nach Mailand ab

Stuttgart 6:22 h, ab Frankfurt 7:34 h und ab München 7:41 h. Die langen Reisezeiten resultieren aus der Topografie, den weiten Distanzen sowie den fehlenden Fahrplantrassen auf den hoch belasteten Alpenkorridoren und auf deren Zulaufstrecken. Viele Zulaufstrecken werden unter Verlust an Kapazität im Mischbetrieb mit Regional- und Güterzügen befahren, und ihr geplanter Ausbau in Deutschland verzögert sich seit Jahren. Außerdem ist die Siedlungsstruktur beider Länder nicht vergleichbar: Während das dünn besiedelte Ostfrankreich fast ohne Zwischenhalte mit über 300 km/h durchquert wird, liegen entlang der alpenüberquerenden Strecken wichtige Wirtschaftszentren.

Im zeitkritischen Geschäftsreiseverkehr ist die Bahn gegenüber dem Flugzeug chancenlos. Züge nach Italien dienen eher Gelegenheitsverkehren über lange Distanzen oder touristischem Bedarf. In Nordrichtung spielen auch saisonale Ereignisse wie das Münchner Oktoberfest eine nicht zu unterschätzende Rolle in der Vermarktung der Züge. Insgesamt hat sich das Angebot verändert: In der Nachkriegszeit gab es viele Gastarbeiter- und Urlauberzüge mit langen Zugläufen, die heute in mehrerlei Hinsicht nicht mehr darstellbar sind. Während der letzten zwei Jahrzehnte verdrängten infolge der Liberalisierung des europäischen Verkehrsmarktes Low-Cost-Flüge die Eisenbahn auf fast allen wesentlichen Relationen.

Aber schauen wir uns detailliert die Entwicklung auf den einzelnen Korridoren nach Italien im Zeitverlauf an. Eine bewusste publizistische Einschränkung sei dabei erlaubt: Viele Züge verkehrten mit Einschränkungen der Verkehrstage oder der Reisesaison. Hier und im weiteren Text genannte Züge sind nahezu alle nur

in Südrichtung aufgeführt, auch wenn die Laufwege nordwärts teilweise davon leicht abweichen. Auch sind aufgrund des damals äußerst komplexen Kurswagensystems nicht alle Wagenläufe vollständig aufgeführt. Zugläufe wurden für einige Referenzjahre ausgesucht⁽¹⁾.

Umsteigefrei über den Gotthard nur in Südrichtung

Im Bahnverkehr über die Westalpen war der Gotthard mit drei Zulaufstrecken aus Deutschland immer die wichtigste Alpentransversale: Den Grenzübergang Basel SBB nutzten direkte Züge aus Richtung Frankfurt oder Köln, und über den Grenzübergang Schaffhausen verkehrten Züge aus Stuttgart. Die Zulaufstrecke von München über das österreichische Bregenz und den Schweizer Grenzübergang St. Margarethen spielte stets nur eine sehr untergeordnete Rolle. War der Verkehr über den Gotthard früher insgesamt noch intensiv, so nahm er im Verlauf der letzten vier Jahrzehnte auf inzwischen nur noch einen einzigen durchlaufenden Zug kontinuierlich ab. Ein stichprobenartiger Blick auf die Fahrplantabellen einiger ausgewählter Kursbuchjahre zeigt dies im Detail.

Über den Grenzübergang Basel liefen im Fahrplanjahr 1978 Nachtzüge mit langen Zugläufen: Beispielsweise fuhren in Südrichtung der D 271 „Italia-Express“ von Hamburg mit Kurswagen aus Amsterdam nach Rom, der D 1271 von Frankfurt nach Rimini, der D 1201 von Amsterdam nach Mailand und der D 201 „Holland-Italien-Express“ von Amsterdam nach Rom. Den Tagesverkehr repräsentierten sowohl der D 277 „Metropolitano“ von Frankfurt als auch der TEE 75 „Roland“ von Bremen nach Mailand. Beide Tageszüge wurden später durch EC-Züge ersetzt, die im Fahrplanjahr 1991/92 von Dortmund als EC 5 „Verdi“ und als EC 9 „Tiziano“ nach Mailand verkehrten. Ergänzt wurden sie im Nachtverkehr durch den D 201 „Holland-Italien-Express“ von Amsterdam nach Ventimiglia an der italienischen Riviera. Im Fahrplanjahr 2001/2002 fuhr im Nachtverkehr nur noch der D 201 von Dortmund mit Kurswagen aus Frankfurt nach Mailand; an Samstagen sogar über Mailand hinaus bis nach Firenze SMN. Im Tagesverkehr bestanden mit dem EC 5 von Dortmund und dem EC 9 von Hamburg noch zwei direkte Verbindungen nach Milano Centrale. Die EC-Züge wurden mit Inbetriebnahme der mit lokbespannten Fernzügen üblicher Länge nicht befahrbaren Neubaustrecke Köln –

(1) Fahrplanstand: Winterfahrplan 2022/23, Referenztag für Reisezeiten: 11.01.23

Frankfurt und der fast vollständigen Streichung des bis dahin stündlichen lokgeführten EC-Verkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz eingestellt, ebenso die Nachtzugverbindung. Damit ist die klassische Verkehrsachse aus dem Rheinland und dem Ruhrgebiet nach Italien heute nur noch als oft scheiternde Umsteigeverbindung befahrbar. Erst seit Dezember 2017 verkehrt mit dem ECE 151 von Frankfurt nach Mailand wieder ein Zug über den Gotthard. Dieser mit einem „Astoro“ (ETR 610) der SBB betriebene Zug nutzt jedoch diese Route nur in Südrichtung, denn nordwärts fährt er über die Lötschberg-Simplon-Achse. Nur mit diesem Zug können tarifliche Pauschalangebote der DB bis nach Mailand genutzt werden. Ein weiteres EC-Zugpaar über den Gotthard nach Mailand beginnt und endet in Basel SBB.

Früher von Stuttgart nach Italien im Zweistundentakt

Ab Stuttgart war das direkte Zugangebot nach Italien über lange Zeit auffallend attraktiv. Im Fahrplanjahr 1978 verließen tagsüber der D 381 nach Ventimiglia und der D 383 „Barbarossa“ nach Sestri Levante in Ligurien die baden-württembergische Landeshauptstadt. Der bereits nachmittags abfahrende Nachtverkehr ergänzte mit dem D 385 nach Neapel und dem D 387 nach Ventimiglia das Tagesangebot. Besonders hervor sticht der D 1385, der mit einer heute unvorstellbar langen Reisezeit von 38:16 h über eine Distanz von über 2.000 km bis ins sizilianische Agrigento fuhr – mit Trajektierung über die Straße von Messina.

Im Fahrplanjahr 1991/92 bestand sogar fast ein Zweistundentakt von Stuttgart nach Italien. Die Abfahrten in Stuttgart waren leicht merkbar zwischen 6.42 und 18.43 Uhr, und nur die Verbindung um 8.42 Uhr verlangte einen Umstieg in Chiasso. Damit bestand auf der zwischen Stuttgart und Zürich abschnittsweise eingleisigen Strecke ein sehr dichtes und weitreichendes Angebot, für den heutigen Betrachter sogar erstaunlich dichter als über Basel SBB. Mit dem D 383 „Hermann Hesse“ nach Sestri Levante sowie dem D 387 „Barbarossa“ und dem D 381 jeweils nach Mailand fuhren die drei in Deutschland startenden Züge des reinen Tagesverkehrs ab Schaffhausen weiter als IC-Züge durch die Schweiz, wobei der D 387 sogar bereits aus Nürnberg kam. Als Zug des Tages- und Nachtverkehrs verließ der D 389 nachmittags Stuttgart ins apulische Lecce im „Absatz“ des italienischen Stiefels, und abends startete der D 485/D 1085 zur Nachtfahrt nach Neapel.

Von 1998 bis 2006 verkehrten auf der Strecke von Mailand nach Stuttgart die ETR 470 der Cisalpino AG, einem Gemeinschaftsunternehmen der SBB und der Trenitalia. Die Reisezeit mit den Neigetechnikzügen betrug beispielsweise im Fahrplanjahr 2001/02 6:43 h. Die eleganten Züge litten mit nahezu täglichen Pannen unter einer schlechten Betriebsqualität, verursacht durch die italienische Betriebsabwicklung. Im genannten Fahrplanjahr ergänzte der D 381 „Insubria“ vom deutschen Grenzbahnhof Singen nach Mailand die zwei Cisalpino-Zugpaare.

Heute sind die Direktverbindungen über die immer noch abschnittsweise eingleisige Gäubahn Geschichte, und wenn Stuttgart 21 in den kommenden Jahren zumindest teilweise in Betrieb geht, will die DB den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof bekanntermaßen sogar vom Gäubahn-Fernverkehr abkoppeln. Die in den neunziger Jahren erfolgte Herrichtung der Gäubahn für den Einsatz der Neigetechnikzüge erwies sich jedenfalls als nutzlos: Die heutigen konventionellen IC-Züge enden in Zürich HB, und die dortige Umsteigezeit von rund zehn Minuten nach Italien ist sehr kurz bemessen. Ab dem Umsteigebahnhof Zürich verkehren morgens in Südrichtung stündlich EC-Züge nach Mailand, nachmittags zweistündlich. Über Milano Centrale hinaus fährt je ein Zugpaar weiter nach Venezia Santa Lucia, Bologna Centrale und Genova Porta Principe.

Auch von München über den Gotthard nach Mailand

Verkehre von München über den Gotthard hatten immer eine sehr begrenzte Bedeutung, weil die nächstgelegene Alpenquerung über den Brenner führt. 1978 verband der D 366 „Ticino“ in 10:52 h München über Zürich HB mit

Mailand – ein Zug, der längst Geschichte ist. Heute sind München und Mailand auf dieser Route dreimal täglich in zwar nur noch 7:55 h, aber mit Umsteigezwang in Zürich HB verbunden.

Zeitweise gab es Ideen, dass die aktuell nicht genutzte Fahrplantrasse um 10.55 Uhr ab München des ansonsten im Zweistundentakt verkehrenden ECE nach Zürich für einen Zuglauf von München bis Mailand genutzt werden könnte, doch birgt die abschnittsweise eingleisige Strecke durch das Allgäu mit wenigen Überholmöglichkeiten und kritischer Betriebsabwicklung hohe Risiken für lange Zugläufe. Laut Pressemeldungen ist allerdings Flixtrain an der Fahrplantrasse zumindest für eine Verbindung von München nach Zürich interessiert.

Über den Lötschberg nur noch in Nordrichtung direkt

Gegenüber dem Gotthard hatte die Lötschberg-Simplon-Achse stets eine geringere Bedeutung. Sie diente vor allem der Anbindung von Genf, Lausanne und Bern an Mailand, während im Fahrplanjahr 1978 tagsüber kein direkter Zug zwischen Deutschland und Italien diese Route nutzte. Im Nachtverkehr fuhren jedoch mit auffallend langem Zuglauf von mehr als 2.000 km der D 1205 von Oberhausen nach Reggio di Calabria ins äußerste Süditalien und der D 205 „Riviera-Express“ von Dortmund mit Kurswagen aus Amsterdam nach Ventimiglia. Das Kursbuch 1991/92 enthielt mit dem EC 7 „Carlo Magno“ einen Zug des Tagesverkehrs von Münster (Westf.) nach Sestri Levante, im Nachtverkehr ergänzt durch den D 271 „Italia-Express“ von Frankfurt nach Rom und den D 1205 „Riviera-Express“ von Dortmund nach Ventimiglia mit Kurswagen ebenfalls nach Rom. 2001/02 wurde die Strecke

Eine pannenreiche Episode blieb der „Cisalpino“-Einsatz von und nach Stuttgart. Als CIS 156 aus Mailand kommend erreichte ETR 470.0057 am 25.05.06 den Stuttgarter Hauptbahnhof. Foto: Josef Mauerer





Die deutsche 111 187 half der ÖBB-Lok 1044 223 am 24.09.96 außerplanmäßig bei der Bespannung des EC 85 „Michelangelo“ (München – Rom) durch das Inntal bei Kufstein. Während hinter der 1044 ein DB-Wagen eingereicht war, bestand der Zug ansonsten aus italienischen Wagen. Foto: Josef Mauerer

aus Deutschland über die Schweiz für den Direktverkehr nicht genutzt. Im Fahrplanjahr 2021/22 führte asymmetrisch, da ausschließlich in Nordrichtung, der Lauf des EC 52 nach Frankfurt als Gegenzug zum ECE 151 über die Simplon-Lötschberg-Achse. Seit dem Fahrplanwechsel 2022 fährt der Zug in beiden Richtungen von/ab Milano Centrale, während er im Vorjahr in Milano Porta Garibaldi geendet hatte. Mit einer Reisedauer von 4:12 h zwischen Mailand und Basel ist der Zug in Nordrichtung trotz gleich vieler Zwischenhalte um 44 min schneller unterwegs als sein südwärts fahrendes Pendant. Grund sind auch die in Südrichtung längeren Haltezeiten, weil die Fahrplantrasse ein Fremdkörper im ITF-Gefüge der Schweiz ist. So muss der ECE 151 in Lugano 12 min Aufenthalt einlegen, um einen aus Locarno über die Altstrecke kommenden Regionalexpress vorbeizulassen, der zuvor durch den Ceneritunnel überholt worden ist. Diesem muss der ECE dann folgen, sodass Mailand mit Umstieg in den Regionalzug sogar 33 min (!) schneller erreicht wird. Zusätzlich verkehren für Anschlussreisende über Basel ab Basel SBB vier EC-Zugpaare über die Lötschberg-Simplon-Achse.

Fehlende Anschlüsse in Basel SBB

Insgesamt leidet der Fahrplan des Italienverkehrs über Basel SBB trotz seiner Beschleunigung durch den Gotthard-Basistunnel unter einem doppelten Mangel: Erstens fehlen angesichts nur eines ECE-Zugpaares Direktverbindungen, und zweitens beginnen viele Direktverkehre ab der Schweiz in Zürich HB

anstelle des für Umsteigeverbindungen wichtigen Bahnhofs Basel SBB. Bei der Planung der Neuen Alpentransversalen (NEAT) war 1992 konzeptionell vorgesehen worden, dass „die Schweiz zu einer Drehscheibe im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr“ würde, was nicht vollständig realisiert wurde.

Weniger Langstreckenverbindungen über den Brenner

Der Brenner ist im Bahnverkehr über die Ostalpen, was der Gotthard für die Westalpen ist. 1978 führte eine für heutige Zeiten schier unglaublich hohe Anzahl an Zügen über den Brenner: Im Tagesverkehr fuhren der D 1481 von München nach Ancona an der Adria, der D 1285 „Dolomiten-Express“ von Coburg nach Bologna und der D 285 von München nach Bologna mit anschließendem nächtlichen Kurswagenverkehr nach Neapel. Dieser Zug führte sogar Kurswagen aus dem nordrhein-westfälischen Siegen mit. Der hochwertigste Tageszug war der TEE 85 „Mediolanum“ von München nach Mailand. Die Nachtzüge D 281 „Alpen-Express“ von Kopenhagen nach Rom und der D 317 „Britannia-Express“ von Hoek van Holland nach Meran legten die Strecke südlich München tagsüber zurück und boten so eine Tagesverbindung von dort nach Rom. Im heute zu Rotterdam gehörenden Hafenbahnhof Hoek van Holland hatte der D 317 einen Fähranschluss aus Großbritannien. Im reinen Nachtverkehr fuhren 1978 in Südrichtung der D 1323 von Dortmund nach Ancona, der D 287 von München nach Rom, der D 1489 von München

nach Pescara an der Adria, der D 9289 von Hamburg nach Verona, der D 289 „Brenner-Express“ von München nach Rom mit Kurswagen nach Mailand und der D 1487 „Italicus“ von München nach Rom mit Kurswagen nach Lecce. Ein weiterer Kurswagenlauf führte sogar über Ventimiglia hinaus bis ins französische Marseille – heute unvorstellbar!

Insgesamt auffällig sind der intensive Nachtverkehr sowie die sehr langen Zugläufe, die in den Niederlanden oder gar Dänemark begonnen. Weitere Kurswagen ergänzten das Tages- und Nachtangebot, die aber oft starke Einschränkungen hinsichtlich der Saison und der Verkehrstage aufwiesen. Das damalige Kurswagensystem bedingte umfangreiche und kostenträchtige Rangierbewegungen.

Vor einer Generation, im Fahrplanjahr 1991/92, führte ein Teil des Tagesverkehrs ab München über Verona hinaus noch zu weiter entfernten Zielen als heute – mit dem EC 81 „Garda“ und dem EC 87 „Leonardo da Vinci“ nach Milano Centrale, dem D 489 nach Ancona, dem EC 85 „Michelangelo“ nach Rom, während D 1285 und D 285 bereits in Bozen endeten. Mit dem EC 13 „Paganini“ von Dortmund nach Bologna startete nur noch ein einziger Zug des Tagesverkehrs in einem Bahnhof nördlich von München. Nachtzüge sowie deren Kurswagen führten nach Rom, Neapel, Venedig, Genua, Pescara und Florenz. Saisonal waren Berlin und Dortmund mit Meran sowie das niederländische Utrecht mit Verona verbunden.

2001/2002 liefen sechs EC-Züge im Zweistundentakt ab München zu den Zielbahnhöfen Mailand, Venedig, Rom und Verona, wobei weiterhin nur der EC 13 „Paganini“ noch in Dortmund begann, aber bereits in Verona endete. Im Nachtverkehr lief täglich der EN 267 „Capri“ von München über Rom nach Neapel und zusätzlich der D 289 „Brenner-Express“ nach Florenz, der auch Kurswagen nach Mailand und Venedig mitführte. Meran bzw. Venedig waren mit D 1125 bzw. D 1127, die beide als „Dolomiten-Express“ vermarktet wurden, saisonal mit Dortmund bzw. Hamburg verbunden. Saisonal führten auch der D 1289 nach Pescara und der D 1287 nach Neapel. Noch vor zwei Jahrzehnten wurde der Brenner also noch durch eine erstaunliche Vielzahl von Zügen überquert. Früher ließen sich diese Züge durchgehend mit einer Fahrkarte buchen. Heute erlaubt zwar das Buchungssystem der Deutschen Bahn beispielsweise eine Buchung der Gesamtstrecke München – Rom, verkauft dabei aber eine erste Fahrkarte für den EC-Zug von München

Der Aktionsradius maßgeblich nach nationalen Interessen konzipierter Triebzüge ist deutlich begrenzter als jener der früher eingesetzten Lok-Wagen-Kombinationen.

nach Bologna und eine davon unabhängige zweite für den Anschlusszug von Bologna nach Rom.

Das letzte direkte EC-Zugpaar von München nach Mailand, das zuletzt in Milano Porta Garibaldi endete, wurde im Dezember 2011 eingestellt. Auf der Brennerachse von München nach Verona verkehren gegenwärtig nur noch fünf durchgehende EC-Zugpaare in Kooperation zwischen ÖBB und DB, während Trenitalia nicht mehr kooperiert. Die aus konventionellen EC-Wagen gebildeten Züge werden von Mehrsystemloks der ÖBB-Reihe 1216 gezogen; der Speisewagenservice wurde eingestellt. Drei Zugpaare fahren via Verona bis Bologna und bieten dort Anschluss nach Rom via Florenz, und während des Sommerhalbjahres verkehrt ein Zug ab Bologna weiter bis Rimini. Ein Zugpaar fährt ab Verona bis Venezia Santa Lucia. Mit einer topografisch bedingt langen Reisezeit von 5:22 h zwischen München und Verona sind sie für den zeitkritischen Geschäftsreiseverkehr nur bedingt attraktiv. Künftig sollen die EC-Züge durch die neue Generation der Railjets ersetzt werden. Im aktuellen Fahrplan verkehrt bereits ein Railjet der ÖBB von Bozen nach Wien, hält jedoch im Korridorverkehr über die Rosenheimer Kurve nicht in Deutschland. Mit dem Bau des Brennerbasistunnels sowie dessen bisher nur geplanter Zulaufstrecken in Oberbayern wird der Verkehr weiter beschleunigt, verläuft dann aber voraussichtlich durch viele Tunnel.

Aber auch ein privater Zug über den Brenner sei erwähnt: An einzelnen Verkehrstagen führen im Sommer 2022 als „Urlaubsexpress“ (UEX) gebrandete Nachtzüge der Train4you Vertriebs GmbH von Düsseldorf mit dem ungewöhnlichen Laufweg über Siegen und von Hamburg nach Verona. Im Sommer 2023 ist allerdings Innsbruck der südlichste Punkt, den der UEX erreicht.

Verbesserte inneritalienische Anbindung Bozens

Die inneritalienische Anbindung der beiden Regionalhauptstädte Bozen und Trento wurde im Verlaufe der vergangenen Jahre verbessert: Ab Bozen verkehren südwärts ein Frecciarossa-Zugpaar nach Milano Centrale und fünf Frecciarossa-Zugpaare nach Rom; je

eines davon fährt ab Rom weiter bis nach Napoli Centrale und ins kalabrische Sibari⁽²⁾. Als Ausdruck der „Nichtkooperation“ der Trenitalia nehmen diese Züge keinen direkten Anschluss aus München auf, sondern sie verlassen Bozen 19 min vor Ankunft der EC-Züge! Sie konkurrieren damit direkt den EC-Verkehr auf der 280 km langen Teilstrecke von Bozen bis nach Bologna. Außerdem verkehrt der private Hochgeschwindigkeitszug „Italo“ des privaten Trenitaliakonkurrenten Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (NTV) mit zwei Zugpaaren südwärts ab Bozen. Angesichts der drei Betreiber des Fernverkehrs und des weiteren Regionalverkehrs besteht auf dem Abschnitt ein intensiver Wettbewerb.

Umweg im Nachtzugverkehr über die Tauernbahn

Wie dargestellt wurde das Nachtverkehrsangebot im Zeitverlauf deutlich reduziert. Zu Anfang des 21. Jahrhunderts gab es zuletzt im direkten Nachtzugverkehr zwischen Deutschland und Italien

(2) Als „Freccie“ („Pfeile“) vermarktet die Trenitalia ihre HGV-Verbindungen; der „Frecciarossa“ bzw. „Roter Pfeil“ ist dabei das bis zu 300 km/h schnelle Premiumprodukt der drei Kategorien.

jeweils einen Zug über den Gotthard und einen über den Brenner.

Heute ist der grenzüberschreitende Nachtzugverkehr auf beiden Alpentransversalen Geschichte. Mit der Einstellung des Nachtzugbetriebs durch die Deutsche Bahn AG übernahmen die österreichischen Bundesbahnen diesen unter dem Produktnamen „Nightjet“ (NJ), führen die alpenquerenden Leistungen aber über den österreichisch-italienischen Grenzübergang zwischen Villach und Tarvisio, um ihn mit den Nachtverkehr aus Wien und in die Balkanländer kosten- und angebotsoptimiert verknüpfen zu können.

Heute folgen die Züge von München nach Italien damit einem Umweg in U-Form über Kärnten und lassen dabei wichtige Zwischenhalte wie Bozen und Innsbruck links liegen. Innsbruck ist inzwischen wieder nordwärts mit Hamburg und Amsterdam verbunden. Mit Verbindungen ab München nach La Spezia, Venedig, Rom und – während der Sommersaison – Ancona wurde der Nachtverkehr nach Italien wieder ausgebaut, bedient aber außer der neuen Verbindung von Stuttgart nach Venedig keine Bahnhöfe nördlich Münchens.

Aufgrund von mangelnder Wagenverfügbarkeit bei den ÖBB fuhren in den Brenner-EC zuletzt öfters auch NightJet-Sitzwagen mit, wie hier im EC 83 von München nach Bologna. Foto (Pflersch/Fleres, 18.03.23): Federico Santagati



Die EU-Kommission schaut mit Argusaugen auf Kooperationen von Staatsbahnen – was den internationalen Verkehr im Ergebnis erschwert.

Der wohl spektakulärste Weg nach Italien führt meterspurig mit der Rhätischen Bahn über den Berninapass in der Schweiz. Noch lässt sich die Fahrt auch mit ABe 4/4 III der RhB erleben, doch die Tage dieser Triebwagen sind gezählt. Am 15.09.19 war deren Anblick, hier am Lago Bianco unweit des Scheitelpunkts der Berninabahn, noch alltäglich. Foto: Nikos Kavoori

Zurück aber zur Tauernbahn, denn nicht nur der Nachtzugverkehr nutzt die Strecke: Auch im Tagesverkehr bestehen ab der Industriestadt Udine im Nordosten Italiens einige Umsteigeverbindungen über Villach nach München. Die Züge nutzen von Udine bis Tarvisio die sogenannte Pontebba-Bahn, die in den vergangenen Jahren zum Teil neurasstriert und auf Höchstgeschwindigkeit bis zu 180 km/h ausgebaut wurde. Sie wird heute grenzüberschreitend nach Österreich von mehreren Zugpaaren unterschiedlicher Zugkategorien genutzt.

Weitere Wege führen nach Italien

Führen also alle Zugverbindungen zwischen Italien und Deutschland über den Gotthard, die Lötschberg-Simplon-Achse, den Brenner oder die Tauernstrecke? Nicht unbedingt, denn wer die Geografie ausreizt, findet bei gezielter Suche nach anderweitigen Routen durchaus Kuriositäten. Die bekannteste Alternative dürfte die meterspurige Rhätische Bahn sein, die das italienische Tirano im Veltlin über den Berninapass mit der Alpennordseite verbindet. Diese Linie hat allerdings neben ihrer einzigartigen touristischen

Bedeutung nur eine ausschließlich lokale Anschlussfunktion.

Zwei andere Routen aus Italien nach Deutschland führen unerwartet über Paris, so beispielsweise ab dem piemontesischen Turin. Wer morgens ab Torino Porta Susa nach Köln fahren möchte, besteigt dort den französischen TGV um 7.36 Uhr nach Paris, wechselt dort in die Metro und ist per Thalys und ICE um 18.15 Uhr in Köln Hbf. Die Alpen quert der TGV durch den Mont-Cenis-Tunnel zwischen Bardonecchia [IT] und Modane [FR].

Ein noch extremeres Kuriosum im Tagesverkehr ist die Verbindung ab dem italienischen Grenzbahnhof Ventimiglia nach Aachen. Diese führt entlang des Mittelmeers an der Côte d'Azur sowie über die Pariser Bahnhöfe Gare de Lyon und Gare du Nord nach Aachen – sofern Paris nicht mit dem direkten TGV von Marseille nach Brüssel umfahren wird... Die Alpen streift der Reisende direkt am Mittelmeer nur an ihrem äußersten südwestlichen Rand. Da auch Monaco und Belgien durchquert werden, verläuft die Fahrt durch insgesamt fünf Länder. Da Paris keinen zentralen Fernbahnhof hat, ist bei beiden Verbindungen die Pa-

riser Metrogesellschaft RATP als Teil der Transportkette beim Italienverkehr mit von der Partie. Wer hätte das gedacht: Ab Turin führt damit die Route über die Pariser Metro nach Deutschland! Ein direkter Zug aus der 850.000 Einwohner zählenden Industriestadt in die Schweiz oder nach Deutschland aber fehlt.

Mangelnde Anbindung fast aller italienischer Großstädte

Turin ist beileibe kein Einzelfall. In der Vergangenheit wurden mit Verbindungen nach Genua, nach Florenz und Rom sowie Venedig und Ancona viele Regionen Italiens nördlich Roms im Tagesverkehr bedient. Heute sind die meisten italienischen Städte nicht oder nur rudimentär im Tagesverkehr an Deutschland angebunden: Rom (2.761.000 Einwohner), Neapel (914.000), Turin (850.000) und Genua (561.000) sind ohne Direktverbindung, Mailand (1.371.000) mit der Lombardei (9.965.000) und Venedig (254.000) werden von je einem einzigen Zugpaar bedient. Nur Bologna (392.000), Verona (257.000) mit dem Gardasee und das touristisch bedeutende Südtirol (535.000) sind mehrmals täglich erreichbar. War früher in Deutschland im Tagesverkehr sogar Hamburg angebunden, so werden heute nur München (1.488.000) im Takt direkt sowie Freiburg, Karlsruhe, Mannheim und Frankfurt einmal täglich angefahren.

Herausfordernde trinationale Verkehre

Im Alpentransit über die Schweiz gingen mit dem 2007 eröffneten Lötschberg-Basistunnel, dem 2016 eröffneten Gotthard-Basistunnel und dem 2020 eröffneten Ceneri-Basistunnel neue Infrastrukturen in Betrieb. Und in Deutschland erfuhr das ICE-Netz weiteren Zuwachs, auch wenn der Ausbau der Oberrhein-Strecke weiterhin nicht finalisiert ist und die Gäubahn in weiten Abschnitten eingleisig bleiben wird. Ausbauten und die damit einhergehenden Änderungen von Fahrplananlagen haben angebotsseitig paradoxerweise zur grundsätzlichen Verschlechterung im internationalen Angebot beigetragen. Ursächlich sind die mangelnde Kompatibilität internationaler Einzelverbindungen mit den national optimierten, engmaschigen Taktfahrplänen, wie oben am Beispiel des einem RE „hinterherbummelnden“ ECE auf der Gotthardroute dargelegt. Auf den oft überlasteten und mit Mischbetrieb belegten Strecken tolerieren die Fahrpläne nur suboptimale Zeitfenster für einzelne Langstreckenzüge. Zusätzlich zu den technisch sehr spezifischen Infrastrukturen setzt das neue





Rollmaterial scharfe Grenzen, können doch gegenwärtig eigentlich nur der österreichische Railjet sowie die Schweizer Triebzüge „Giruno“ und „Astoro“ die grenzüberschreitenden Strecken durchgehend bedienen. Laut einer Pressemeldung von 2020 avisierten die SBB allerdings Einsätze des „Giruno“ über Basel hinaus nach Deutschland, während etwa keine der „Freccia“-Garnituren der Trenitalia mit ihrer starren Zugkonfiguration, die eine flexible Zugbildung ausschließt, von Italien bis Deutschland durchfahren kann. Der Aktionsradius der maßgeblich nach nationalen Interessen konzipierten Triebzüge ist hinsichtlich der Strom- und Zugsicherungssysteme deutlich begrenzter als jener der früher eingesetzten Lok-Wagen-Kombinationen. Dazu kommen nationale Tarifsysteme der inzwischen konkurrierenden Staatsbahnen. Es war bisher auf den beiden großen Verkehrsachsen schwierig, bis zu drei Partner von einem gemeinsamen, deutlich erweiterten Angebot zu überzeugen. Heute kooperiert die Trenitalia nur mit den SBB, während alle anderen Linien im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb Italiens im Open Access betrieben werden. Hinzu kommt, dass die EU-Kommission im Wettbewerb mit Argusaugen auf Kooperationen von Staatsbahnen schaut und diese in der Regel nur kurzzeitig befristet erlaubt. Im Ergebnis muss über Kooperationsverkehre nach wenigen Jahren wieder neuverhandelt und dies in Brüssel gerechtfertigt werden.

Ein weiterer demotivierender Faktor ist: Bei partnerschaftlichen Angeboten profitiert jede Bahngesellschaft erlösseitig je nach Streckenkilometern nur anteilig von den trinationalen Verbindungen, während mehrsystemfähige Fahrzeuge, unzählige Schnittstellen und die hohe Komplexität die Kosten treiben. Das ist im Verkehr zwischen Frankreich und Deutschland, wo nur eine Grenze zu queren ist, einfacher.

Viele Wege führen nach Paris, aber nur einer direkt nach Rom

Im Ergebnis führen gegenwärtig viele Wege nach Paris, aber nur ein Weg (ein Nachtzug) führt direkt nach Rom. Im Gegensatz zur Trenitalia, die trotz verstärktem Engagement im Ausland ihre grenzüberschreitenden Verbindungen während der letzten Jahrzehnte vernachlässigt hat, ist die französische SNCF einen anderen Weg gegangen und hat gezielt Schritt für Schritt ein überzeugendes Angebot internationaler TGV-Verbindungen aufgebaut. Das französische Modell könnte als Vorbild dienen, doch damit viele Wege zugleich klimafreundlich umsteigefrei nach Italien führen, müsste auch die EU neben dem Infrastrukturausbau gezielter die Umsetzung von konkreten Angeboten fördern. Alle Beteiligten müssen es nur wollen. Denn wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg – nicht zuletzt nach Rom: Die Europäische Kommission hat am 30.01.23 entschieden, zehn Pilotprojekte zur Einrichtung neuer oder verbesserter

Angebote im grenzüberschreitenden Schienenpersonenfernverkehr gezielt zu unterstützen, darunter je eine tägliche Tagesverbindung von München nach Mailand und Rom, für die sich die Deutsche Bahn gemeinsam mit der Trenitalia beworben hatte. Laut Pressemitteilung der Staatsbahnholding FS Italiane als Trenitalia-Muttergesellschaft vom 19.02.23 sollen die Züge mit den als „Frecciarossa 1000“ gebrandeten ETR 1000 (bahntechnisch: ETR 400) betrieben werden, mithin Trenitalias neuesten und schnellsten HGV-Flaggschiff. Unklar ist allerdings, ob die Trenitalia bereits an deren Deutschland-Zulassung arbeitet. Die zwei zusätzlichen Zugpaare wären jedenfalls ein Hoffnungsschimmer. Für einen grundsätzlichen Relaunch des Angebots mit weiteren Langläufern braucht es allerdings stabile Fahrplanrassen auf den Zulaufstrecken, um die Verschleppung von Verspätungen zu vermeiden. Zwar werden damit kurze Reisezeiten für den Geschäftsreiseverkehr wie zwischen Paris und Frankfurt auch unter größten Anstrengungen wie dem Ausbau der Brenner-Achse nicht erreichbar sein, doch nicht jede Reise ist primär zeitkritisch. ☒

Der Autor hat 2001/02 als Praktikant bei der Auslandsvertretung der damaligen „DB Reise & Touristik“ in Mailand internationale Fahrkarten verkauft und – für die DB, die SBB und die ÖBB – damals eine kurze Marktstudie über das Fahrplanangebot und die Tarife zwischen Italien und den DACH-Ländern erstellt.

Ohne weitere Zusammenarbeit mit der italienischen Trenitalia betreiben DB und ÖBB seit 2009 die EC-Verkehre über den Brenner. Die für die Kooperation werbende ÖBB 1216 016 war mit dem verspätetem EC 84 am Abend des 22.08.10 bei Aßling in Oberbayern auf dem Weg nach München Hbf.
Foto: Hannes Ortlieb