

Trennung tatsächlich die beste Lösung sei. Zudem gebe es keine Evidenz, dass durch die Trennung der Wettbewerb intensiver werde als bei Weiterbestehen einer Holdingstruktur.

Im Gegenteil: Die Studie kommt zum Schluss, dass die vertikale Trennung in jenen europäischen Ländern, die bis jetzt nicht getrennt haben (und deswegen entweder vertikal integriert sind oder ihre Holding-Strukturen adaptiert haben), zu Mehrkosten zwischen 5,8 und 14,5 Mrd. Euro jährlich führen würde. Dies ist abhängig von der Zunahme der Verkehrsleistung in Europa. Prognosen der EK im Weißbuch Verkehr (EK 2011b) zufolge soll es im Personenverkehr bis 2030 Zunahmen um rund 30 Prozent und im Güterverkehr um rund 40 Prozent geben. Bis 2050 werden sogar Zunahmen um rund 50 Prozent respektive rund 80 Prozent prognostiziert.

aktuelle Verkehrsleistung	aktuelle Verkehrsleistung +10% *	aktuelle Verkehrsleistung +20% *	aktuelle Verkehrsleistung +50% *
5,8 Mrd. Euro	7,8 Mrd. Euro	9,6 Mrd. Euro	14,5 Mrd. Euro

Quelle: van de Velde et al 2012, Tabelle 7; zu konstanten Preisen 2005.

\*) Es wurde darauf Rücksicht genommen, dass höheres Wachstum höhere Kapazitäten erfordert.

**Tabelle 6-5:** Jährliche Mehrkosten bei vertikaler Trennung in Europa (für jene Länder ohne derzeitige Trennung)

Da die länderspezifischen Erfordernisse sehr unterschiedlich sind, empfehlen die AutorInnen der CER-Studie die Wahlfreiheit beizubehalten und auf paneuropäische Einheitslösungen zu verzichten. Jedes Land sollte die Möglichkeit haben diejenige Struktur wählen zu können, die den jeweiligen Marktbedingungen am besten entspricht.