

Rekordgewinn nach Plan

Bahn-Chef Grube will die Sonderstellung seines Konzerns ausbauen. Der Gewinn soll bis 2017 auf vier Milliarden Euro steigen, das Geld vor allem aus dem Geschäft mit dem Schienennetz kommen - zum Nachteil von Konkurrenz und Kunden.

D. Delhaes, D. Fockenbrock
Berlin, Düsseldorf

Auf eines kann sich der Kunde der Deutschen Bahn verlassen: Alljährlich erhöht der Staatskonzern, wie am Sonntag wieder geschehen, im Dezember die Ticketpreise.

Bahn-Chef Rüdiger Grube hat schließlich ehrgeizige Ziele. Bis zum Jahr 2017 soll der Gewinn von jetzt 2,7 auf vier Milliarden Euro steigen. Die Umsatzrendite will er in diesem Zeitraum von 6,8 auf 7,8 Prozent hochtreiben. Die Nettoinvestitionen sollen von jetzt 3,8 Milliarden auf 4,5 Milliarden Euro steigen. Das steht in der mittelfristigen Finanzplanung, die Grube morgen dem Aufsichtsrat präsentieren will. Das interne Planungspapier liegt dem Handelsblatt vor.

Zu dem angestrebten Rekordgewinn werden neben dem Anstieg der Fahrkartenpreise vor allem ebenfalls stetig steigende Netzentgelte beitragen. Diese müssen Konkurrenten wie die niedersächsische Metronom oder der Hamburg-Köln-Express an die Deutsche Bahn entrichten. Auch dank dieser Entgelte wird der Gewinn der Netzsparte laut Planung von jetzt 895 Millionen auf 1,2 Milliarden Euro im Jahr 2017 steigen. Zudem sollen die Konkurrenten auch noch für die Nutzung der Bahnhöfe zahlen. Das dürfte der Bahn 2017 Einnahmen von 260 Millionen Euro bringen.

Was bei einem privatwirtschaftlichen Unternehmen, das sich dem Wettbewerb stellen muss, Beifall verdient, stößt im Fall des Staats-



Bahn-Chef Rüdiger Grube: Preissteigerungen fast nach Belieben.

unternehmens Deutsche Bahn auf Kritik. Die Konkurrenz fühlt sich übervorteilt. „Die Infrastrukturpreise laufen uns weg“, klagt Axel Sondermann, Geschäftsführer des Nahverkehrsbetreibers Veolia Verkehr Regio. Bahn- und Trassenpreise schlagen bei den Konkurrenten der Deutschen Bahn mit rund 50 Prozent der Kosten zu Buche.

Bis heute kann Grube die Preissteigerungen fast nach Belieben durchsetzen. Denn er besitzt mit dem Schienennetz ein Quasi-Monopol, der Wettbewerb ist weitgehend ausgeschaltet. Anders als etwa in der Telekommunikation oder der Energiewirtschaft blieb

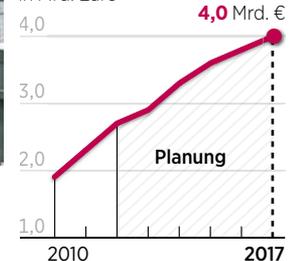
das Netz der Bahn bis heute weitgehend unreguliert - obwohl der deutsche Steuerzahler jährlich vier Milliarden Euro in Erhalt und Ausbau des Schienennetzes investiert.

Um die Vormachtstellung der Bahn zu brechen und mehr Wettbewerb auf der Schiene durchzusetzen, will EU-Verkehrskommissar Siim Kallas das Schienennetz vom Bahnbetrieb trennen. „Wenn ich als Bahnbetreiber auch die Infrastruktur besitze, dann werde ich eine Million Details finden, wie ich meinem potenziellen Wettbewerber das Leben schwermache“, begründet Kallas seinen Vorstoß.

Gewinn verdoppelt

Ebit des DB-Konzerns

in Mrd. Euro*



*Gewinn vor Steuern/Abschreibungen
Handelsblatt Quelle: Unternehmen

Solche Redensarten hört man im Management-Team des Rüdiger Grube nicht gern. Bahn-Finanzchef Richard Lutz wirft der EU-Kommission vor, „Gewinne wegregularisieren“ zu wollen und damit die notwendigen Investitionen zu gefährden.

Die Bahn liebt das Privileg eines Quasi-Monopolisten. Alles lässt sich besser planen - auch der Gewinn.

Kritik am Monopol Seiten 4 bis 6

Wohin mit den Gewinnen der Bahn?

Der Staat investiert jedes Jahr Milliarden ins Schienennetz. Kritiker fordern, dass er die Gewinne nicht der Bahn überlässt.

Daniel Delhaes, Dieter Fockenbrock
Berlin, Düsseldorf

Zwischen Rüdiger Grube und Peter Ramsauer gibt es oft Streit - vor allem, wenn es um das Geld geht, das der Bund dem Staatskonzern Deutsche Bahn überweist. Doch einig sind sich der Bahn-Chef und der deutsche Verkehrsminister in einem Punkt: Die Bahn soll ihr Netz behalten. Eine saubere Trennung von den Transportparten lehnen der Vorstandsvorsitzende und der CSU-Minister ab.

Beide verteidigen die bestehende Holdingstruktur, obwohl die EU-Kommission eine strikte Trennung von Netz und Betrieb verlangt. Ramsauer hat ein 240-seitiges Regulierungsgesetz vorgelegt. Es ermächtigt die Bonner Netzagentur, künftig mit 30 Mitarbeitern vorab zu kontrollieren, ob die Bahn überhöhte Preise fordert - zulasten der Konkurrenz. Denn bislang kann der Staatskonzern weitgehend nach eigenem Ermessen Trassenpreise erheben und Nutzungsgebühren für Bahnhöfe oder Werkstätten festlegen. Obendrein soll eine sogenannte „Anreizregulierung“ wie im Energie- oder Telekomsektor eingeführt werden, damit die Preise langfristig sinken (siehe nebenstehenden Artikel).

Die Materie ist so komplex, dass der Bundesrat mehr Zeit gefordert hat, um Ramsauers Gesetz sorgfältig prüfen zu können. Zumal auch die Gebühren für die Nutzung des Schienennetzes künftig neu geregelt werden. Und dies, so stellten die Bundesländer fest, sei „von besonderer Bedeutung“. Schließlich bestellen sie den Nahverkehr in Deutschland und müssten letztlich bezahlen.

Dass die Bahn sich über die geplante Regulierung beschwert, ist nicht verwunderlich. Doch auch die Wettbewerber üben Kritik. Die entzündet sich vor allem am Verschiebebahnhof der Gewinne innerhalb des Konzerns. Die Bahn könne ihre „Gewinne aus dem Monopol Bundesnetz entweder zum Wettbewerbsvorteil für ihre eigenen Transportgesellschaften verwenden“ oder es würden weitere Unternehmen gekauft, letztlich „finanziert aus Steuergeldern“, wertet die Vereinigung privater Bahnbetreiber „Mehr Bahnen! e.V.“ Der Verein fordert daher, dass der Bund die Kontrolle über die Gewinne aus dem Schienennetz übernimmt.

Auch die Bundesländer wollen verhindern, dass die Bahn Gewinne aus dem Netz weiter an die Konzernholding abführt. Im Geschäftsjahr 2011 waren das gut 300 Millionen Euro. Tendenz steigend, denn das Netz

soll steigende Gewinne abwerfen. Für Anton Hofreiter (Grüne), den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses im Bundestag, steht deshalb fest: „Das vom Staat bezahlte Netz darf nicht zur Gewinnabführung missbraucht werden.“ In diesem Punkt liegt Bahn-Chef Grube nicht nur mit Hofreiter, sondern auch mit der amtierenden schwarz-gelben Koalition über Kreuz. „Das Netz muss unternehmerisch geführt werden und darf angemessene Gewinne machen“, räumt zwar Patrick Döring, FDP-Generalsekretär und Bahn-Aufsichtsrat, ein. „Aber diese Gewinne dürfen künftig nicht an die Holding abgeführt, sondern müssen im Netz reinvestiert werden.“

So sieht es auch der Koalitionsvertrag von Union und FDP vor. Das Ziel: Die Trassenentgelte und Stationsentgelte fließen wieder direkt in die Infrastruktur. Schließlich investiert der Bund mehr als vier Milliarden Euro Steuergelder pro Jahr in die Bahn.

Doch daraus ist bis heute nichts geworden. Stattdessen hatte Minister Ramsauer Bahn-Chef Grube 2011 verpflichtet, künftig 525 Millionen Euro Dividende pro Jahr an den Alleineigentümer Bund auszuschütten. Für dieses Jahr hatte die Hauptversammlung bereits im März einen entsprechenden Beschluss gefasst. Der Bund will das Geld dann wieder in das Netz investieren und kann entsprechend seine Zuschüsse von rund 4,2 Milliarden Euro trotz Euro-Krise und Haushaltskonsolidierung halten. Ab dem Geschäftsjahr 2014 soll die Bahn sogar 700 Millionen Euro an den Bund ausschütten. Das kann sie nur, wenn sie ihren Gewinn kräftig steigert. „Wichtig ist, dass das Unternehmen die eigene Investitionskraft nutzt, um in Netz und Betrieb zu reinvestieren, auch mit Gewinnen

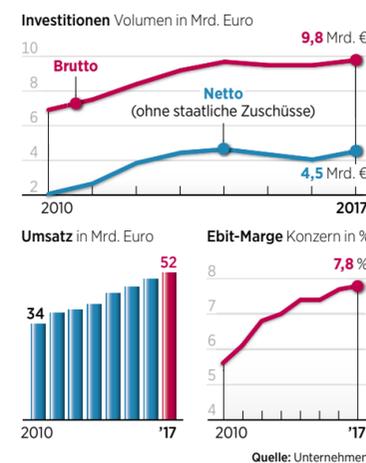
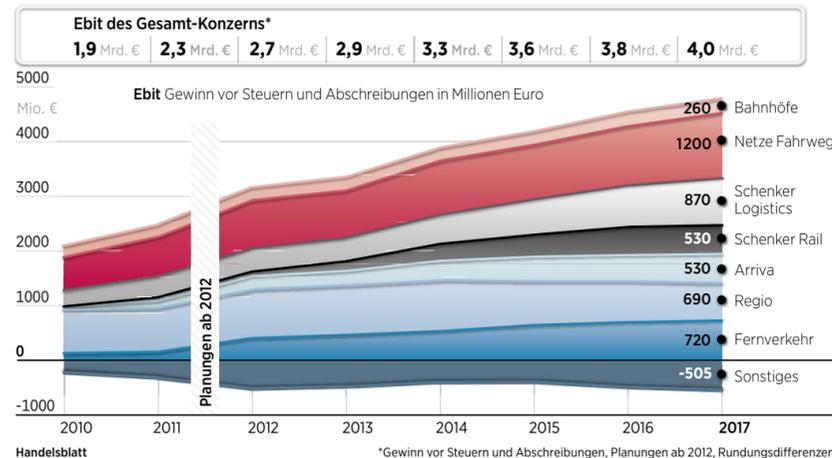
DER BAHN-KONZERN

Die Bahn ist eine hundertprozentige Tochter des Bundes. Trotzdem ist die Konzernstruktur kompliziert, eine Folge des einst geplanten Börsengangs. Die Bahn-Holding kontrolliert direkt die drei Netzgesellschaften (Fahrweg, Personenbahnhöfe, Energie) und indirekt über die Zwischenholding DB Mobility Logistics die Betriebsgesellschaften Fernverkehr, Regio, Arriva, Schenker und Services.



Gleise am Frankfurter Hauptbahnhof: Steuerfinanziertes Netz.

Die Planungen der Bahn



aus dem Netz selbst“, räumt Minister Ramsauer ein.

Die Bahn selbst pocht deshalb auch auf die unternehmerische Führung des Netzes. Konzernchef Grube lässt keine Gelegenheit aus, darauf hinzuweisen, dass aus den eigenen Gewinnen inzwischen jährlich fast eine Milliarde Euro ins Netz investiert werden. Bahn-Gegner sprechen dagegen von einer Milchmädchenrechnung. Denn die Bahn muss ihr steuerfinanziertes Netz nicht abschreiben. Gewinne lassen sich deshalb leicht produzieren. Theoretisch hätte die Bahn-Infrastruktur einen Wert von mindestens 88 Milliarden Euro, faktisch steht sie aber nur mit 23 Milliarden Euro in der Bilanz.

Zudem will die Bahn mehr Geld vom Bund. Seit geraumer Zeit verhandeln beide Seiten über eine neue „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ (LuFV): Über sie erhält die Bahn derzeit jährlich 2,5 Milliarden Euro, um das bestehende Netz zu pflegen. In eigens erstellten Berichten weist sie nach, dass sie das Geld sinnvoll investiert. Der Bundesrechnungshof hat da allerdings massive Zweifel und kritisiert die Regelung: Weil die in der Vereinbarung festgelegten Kriterien und Pflichten unzureichend seien, müsse die Bahn gar nicht umfangreich an den Bund berichten. Besser sei es ohnehin, wenn die Kon-



Das vom Staat bezahlte Netz darf nicht zur Gewinnabführung missbraucht werden.

Anton Hofreiter (Grüne),
Vorsitzender des Verkehrsausschusses

trolle ein anderer und nicht der Kontrollierte durchführte. Das Ministerium räumt längst ein, dass es kaum Herr über die Milliarden ist und will die „Qualitätskriterien“ verbessern.

Die Frage ist nur, wann. Denn die Bahn hatte verlangt, künftig 4,5 Milliarden Euro pro Jahr zu erhalten, wie es in Verhandlungskreisen heißt. Inzwischen soll die Forderung bei 3,4 Milliarden Euro liegen, eine Einigung ist nicht in Sicht. Innerhalb der Bundesregierung hieß es gestern: „Es gibt derzeit Überlegungen, die bestehende Vereinbarung vorerst weiterlaufen zu lassen.“ Damit bekäme die Bahn für die Bestandspflege des Netzes weiterhin 2,5 Milliarden - bis eine bessere Qualitätskontrolle ausgehandelt wird.

Die Bahn jedenfalls benötigt jeden Cent, um positive Zahlen vorzulegen: Morgen wird der Aufsichtsrat auch über Stuttgart 21 reden. Nach Informationen des Handelsblatts hat Grube intern signalisiert, dass das Bahnhofprojekt teurer wird und er nicht alle paar Monate höhere Kosten verkünden will. Also will er eine realistische Zahl nennen, berichten Grubes Gesprächspartner. Heißt konkret: Stuttgart 21 könnte bis zu 1,5 Milliarden Euro und damit ein Drittel teurer werden als bisher angenommen. Das Geld würde für andere Schienenprojekte fehlen - oder den Gewinn schmälern.

REGULIERUNG

Das Schienennetz effizienter machen

Bundesregierung will staatliche Vorgaben wie bei Strom- und Gasleitungen durchsetzen.

Klaus Stratmann
Berlin

Die Deutsche Bahn verwaltet ihr Schienennetz nach Gutdünken. Das jedenfalls werfen die Wettbewerber dem staatseigenen Unternehmen vor. Sie beklagen Diskriminierungen und überhöhte Entgelte für die Netznutzung. Und so verwundert es nicht, dass die EU-Kommission, der Bundesrat, die Bundesregierung, die Bundesnetzagentur und auch die Monopolkommission lieber heute als morgen ein strenges Regiment einführen wollen. Das Ziel: Durch eine straffe Anreizregulierung - also den staatlich verordneten Zwang, beispielsweise das Schienennetz kostengünstiger zu betreiben - sollen die Entgelte für die Netznutzung gesenkt werden. Davon sollen Fahrgäste, Güterverkehrskunden und die Wettbewerber der Bahn profitieren.

Aus Sicht der Monopolkommission wäre eine Anreizregulierung für das Schienennetz ein „großer Schritt nach vorn“: „Wir sind davon überzeugt, dass sich durch eine Anreizregulierung erhebliche Effizienzpotenziale im Schienennetz der Deutschen Bahn heben lassen. Davon würden Wettbewerber und Kunden der Bahn gleichermaßen profitieren“, sagte Daniel Zimmer, Vorsitzender der Monopolkommission, dem Handelsblatt. Die Anreizregulierung sei „der zentrale Punkt“ des Gesetzesvorhabens der Bundesregierung zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich. Die Monopolkommission fordert außerdem eine strikere Trennung der Infrastrukturgesellschaft von den Transportgesellschaften der Deutschen Bahn. „Erst eine solche Trennung würde jeden Anreiz des Netzbetreibers zu einer Bevorzugung konzerneigener Verkehrsgesellschaften beseitigen“, sagte Zimmer. Auch die Europäische Kommission habe auf diesen Punkt wiederholt aufmerksam gemacht und deshalb ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutsch-

land eingeleitet. In dieser Hinsicht entspreche der Gesetzentwurf der Bundesregierung nicht den Forderungen der Monopolkommission, kritisierte Zimmer.

Aber schon die Anreizregulierung dürfte die Deutsche Bahn erheblich unter Druck setzen. Die Betreiber von Strom- und Gasnetzen können ein Lied davon singen. Sie sind bereits seit Anfang 2009 einer Anreizregulierung unterworfen. Die Ausgangssituation ist vergleichbar: Die Energienetze sind wie das Schienennetz natürliche Monopole. Es wäre volks- und betriebswirtschaftlich unsinnig, Parallelstrukturen aufzubauen. Umso wichtiger ist es, die vorhandene Infrastruktur effizient zu nutzen und sie allen Marktteilnehmern diskriminierungsfrei zur Verfügung zu stellen.

Die Eigentümer der Energienetze hatten lange eine starke Machtposition inne. Als komplett vertikal integrierte Unternehmen produzierten sie auch den Strom und leiteten ihn bis zum Kunden. Die Versuchung, Wettbewerber zu diskriminieren, war groß. Newcomer, die den Markt mit eigenen Kraftwerken aufmischen wollten, hatten es schwer, überhaupt Zugang zu den Netzen zu bekommen. Die etablierten Versorger sahen sich zudem dem Vorwurf ausgesetzt, sie nutzten die hohen Einnahmen aus dem Netzgeschäft, um die Preise in der Stromerzeugung zu drücken. Neuen Stromproduzenten wurde der Markteintritt dadurch zusätzlich erschwert.

Doch mit der Regulierung begann eine neue Ära: In einem ersten Schritt kürzte die Bundesnetzagentur die Netzentgelte massiv. Zugleich folgte die Entflechtung von Netzbetrieb und Erzeugung. Hinzu kam 2009 die Anreizregulierung. Das System dahinter: Die Bundesnetzagentur legt Erlösobergrenzen fest. Aktuell ist der Eigenkapitalzins für Neuinvestitionen bei gut neun Prozent gedeckelt. Außerdem müssen sich die Netzbetreiber einem Effizienzwettbewerb stellen, jeder Betreiber muss sich am effizientesten Netzbetreiber messen.

Damit die Regulierung nicht zulasten der Qualität und der Versorgungssicherheit geht, gibt es flankierend eine Qualitätsregulierung: Je nach Netzqualität, die sich im Wesentlichen an der Dauer von Versorgungsunterbrechungen bemisst, legt die Regulierungsbehörde Zu- oder Abschläge auf die Netzerlöse fest.

Die Netzbetreiber haben sich bis heute nicht mit der Regulierung angefreundet. Sie kritisieren sie als intransparent und investitionsfeindlich. Für die Energieverbraucher ist die Regulierung dagegen ein Segen. Sie hat zu sinkenden Netzentgelten geführt.



Keystone

Hochspannungsnetz: Mit der Regulierung begann eine neue Ära.

Grubes mächtiger Gegenspieler

EU-Verkehrskommissar Kallas will das Quasi-Monopol der Deutschen Bahn abschaffen.

- ▶ Brüssel will den Bahnbetrieb vom Schienennetz trennen.
- ▶ Lobbyarbeit der Bahn überzeugt EU-Kommission nicht.

Thomas Ludwig
Brüssel

Kaum etwas geht Rüdiger Grube so aufs Gemüt wie ein Besuch in Brüssel. „Die Kommission sollte sich nicht vorschnell festlegen und zu einem seriösen Verfahren zurückkehren“, seufzte der Chef der Deutschen Bahn (DB) jüngst nach einem Treffen mit Verkehrskommissar Siim Kallas.

Dabei hatte sich Grube so schön munitioniert, um das deutsche Modell des „integrierten Konzerns“ zu verteidigen: Nach einer von der DB in Auftrag gegebenen Studie haben nämlich die Bahnen in China und Russland das Verkehrsvolumen, die Produktivität von Anlagen und Personal und auch ihre Investitionen in den vergangenen zehn Jahren deutlich gesteigert - und zwar nicht zuletzt deshalb, weil in China und Russland, ähnlich wie in Deutschland, Infrastruktur und Schienenverkehrsbetrieb in einem Unternehmen vereint sind. Grubes Schlussfolgerung: Es gibt keinen Anlass, an der DB-Holdingstruktur irgendetwas zu ändern.

Das sieht man in Brüssel ganz anders. Deshalb setzt die EU-Kommission nationalen Monopolisten gehörig zu. Voraussichtlich im Januar wird Kommissar Kallas einen Gesetzesvorschlag präsentieren, dem zufolge die Infrastruktur und der Bahnbetrieb in allen EU-Mitgliedsländern ab 2023 strikt voneinander getrennt sein müssen.

Schon seit Jahren schwelt in der EU der Streit, ob Europas Staatsbahnen sich von ihrem Schienennetz trennen müssen. Dieses „unbundling“ für mehr Wettbewerb hätte eine Zerschlagung der DB-Holding zur Folge. Aus Sicht der Kommission verschlechtern Quasi-Monopole den Service auf der Schiene, weil sie Wettbewerbern den Markteintritt und das Geschäft erschweren. Das soll sich ändern.

„Wir haben alle Argumente von den Kritikern einer Entflechtung gehört, und wir haben gut zugehört“, sagte Kallas kürzlich



EU-Verkehrskommissar Siim Kallas: Unbeeindruckt von Gutachten der Bahn.

im Gespräch mit Journalisten - und zog aus dem Vorgetragenen einen ganz anderen Schluss als sein Gegenspieler Grube. Integrierte Bahnmodelle, so Kallas, führen nicht zu dem gemeinsamen Eisenbahn-

markt, den Brüssel anstrebt. So gebe es in mehreren Ländern, darunter Deutschland, Anzeichen dafür, dass die Bahnen als Netzbetreiber die Zugangskonditionen für Konkurrenten diktierten. Entsprechende

Beschwerden liegen der Kommission vor. In der Vergangenheit hat die EU-Kommission drei Rechtspakete für eine Liberalisierung des europäischen Eisenbahnsektors vorgelegt - ohne durchgreifenden Erfolg. Jetzt soll das vierte Paket den Durchbruch bringen. Es soll die Zulassungsmodalitäten für Lokomotiven und andere Bahntechnik harmonisieren, die Überwa-



„Wir haben alle Argumente der Kritiker einer Entflechtung gehört.“

Siim Kallas,
EU-Verkehrskommissar

chungszuständigkeiten der Europäischen Railway Agentur (ERA) stärken und Barrieren beim Netzzugang abbauen. Wolle Europa das volle Potenzial des Eisenbahnsektors ausschöpfen, seien Reformen zwingend, so Kallas.

Juristisch zu beanstanden ist das Holding-Modell der Deutschen Bahn derzeit allerdings kaum. Zumindest nicht aus Sicht des Generalanwalts des Europäischen Gerichtshofes, der zurzeit ein Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Deutschland prüft. Ein Urteil wird im Frühjahr 2013 erwartet. In der Regel folgen die EuGH-Richter der Einschätzung des Generalanwalts. Deshalb will die Kommission jetzt das Recht ändern.

Aufgaben des Netzbetreibers, die die Möglichkeit böten, in den Wettbewerb der Transporteure einzugreifen, sollen nach dem Willen von Kallas strikt vom Verkehrsbetrieb abgegrenzt werden. Die Regulierungsbehörden erhielten deutlich mehr Macht als heute. Das soll es neuen Anbietern und ausländischen Bahnunternehmen erleichtern, im Güter- und vor allem im Personentransport europaweit tätig zu werden. Damit will Kallas auch den Anteil der Bahnen am Gesamtverkehr steigern. Dieser war im Frachtsektor zuletzt leicht auf zehn Prozent gesunken. Im Passagierverkehr stagniert er bei sechs Prozent.

AUSLAND

Wenig Wettbewerb auf der Schiene

In Großbritannien wurde die Privatisierung teilweise gekippt, in Südeuropa dominieren Staatsbahnen.



Großbritannien: Vor knapp zwei Jahrzehnten hat der damalige konservative Premier John Major die britische Bahn privatisiert. Die Politiker zerlegten British Rail in mehr als 100 Firmen und versprachen mehr Wettbewerb zugunsten der Kunden. Das Gegenteil ist eingetreten: „Der Zugverkehr kostet mehr Steuergelder als zuvor, während die Leistungen einen historischen Tiefpunkt erreicht haben“, urteilt der Bahnexperte Christian Wolmar, der Bücher über das Fiasko im Mutterland der Eisenbahn geschrieben hat. Die Privatisierung machte das Bahnfahren mühsam, weil die einzelnen Gesellschaften ihre Fahrpläne nicht aufeinander abstimmten, und unfallträchtig, weil Strecken nicht richtig gewartet wurden. Um den

Schwund bei den Fahrgastzahlen zu stoppen, verstaatlichte die Labour-Regierung unter Tony Blair den Netzbetreiber wieder und holte Investitionsrückstände auf. Bis heute geblieben sind Unpünktlichkeit, vergleichsweise hohe Tarife und etwa 25 regionale Bahnbetreiber. Und Subventionen von zuletzt knapp vier Milliarden Pfund, die gut ein Drittel des Bahnumsatzes ausmachen.

K. Slodczyk



Frankreich: Kommando zurück! 1997 hatte die Regierung in Paris die Netzgesellschaft RFF von der Staatsbahn SNCF abgespalten. Beide sollen nun wiedervereinigt werden, weil der Rechnungshof die komplizierte Doppelstruktur wiederholt als zu teuer kritisiert hat. De-

tails sind noch unklar, Verkehrsminister Frédéric Cuvillier kündigte bislang nur die Schaffung einer Infrastrukturgruppe an, die an die SNCF angelehnt sein soll. Problematisch sind die Verbindlichkeiten der RFF in Höhe von 29,6 Milliarden Euro, die jährlich um rund 1,5 Milliarden Euro wachsen. Diese Last will weder die SNCF übernehmen noch der Staat, dessen Schuldenstand in die Höhe schießen würde. Den Markt für Personenverkehr auf der Schiene will Paris erst im Jahr 2019 vollständig geöffnet haben; das ist das späteste nach EU-Recht zulässige Datum.

T. Hanke



Italien: Formell sind Bahnnetz und -betrieb in Italien getrennt. Die Infrastrukturgesellschaft RFI kümmert sich

um Gleise, Weichen und Signale, Trenitalia wickelt den Personen- und Güterverkehr ab. Den Wettbewerb hat diese Trennung bisher allerdings kaum vorangebracht, da beide Gesellschaften der Staatsbahn Ferrovie dello Stato (FS) gehören, die den Ticketpreis mit Subventionen künstlich niedrig hält. Zwar bietet die private Eisenbahngesellschaft NTV seit April Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen verschiedenen italienischen Großstädten an. Doch auf den Regionalstrecken kämpft die Staatsbahn weiter für ihr einstiges Monopol. Erst im Sommer verhängte die italienische Wettbewerbsbehörde eine Kartellstrafe gegen RFI und Trenitalia, weil beide mit einer „komplexen und einheitlichen Strategie“ den Markteintritt der Privatbahn Arenaways behindert haben sollen.

F. Specht