



VERBINDUNGSSTELLE DER BUNDESLÄNDER
BEIM AMT DER NÖ LANDESREGIERUNG
1010 Wien Schenkenstraße 4
Telefon 01 535 37 61 Telefax 01 535 37 61 29 E-Mail vst@vst.gv.at

Kennzeichen **VSt-5673/34**
Datum 12. März 2013
Bearbeiter MMag. Dr. Robert Gmeiner
Durchwahl 22

E-Mail

Betrifft
EU;

„Viertes Eisenbahnpaket“;

hier: Vorschläge für Legislativakte:

- 1) Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste, KOM(2013)28 endg.;
- 2) Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der RL 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur, KOM(2013)29 endg.;
- 3) Vorschlag für eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU, KOM(2013)30 endg.;
- 4) Vorschlag für eine Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, KOM(2013)31 endg.;
- 5) Vorschlag für eine Verordnung über die Eisenbahnagentur der EU und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 883/2004, KOM(2013)27 endg.;

Gemeinsame Länderstellungnahme

Beilage

An den
Ausschuss der Regionen
Referat für Subsidiaritätskontrolle
Rue Belliard 101
B-1040 Brüssel
(E-Mail: subsidiarity@cor.europa.eu)

1. Die Verbindungsstelle der Bundesländer gestattet sich, im Auftrag der österreichischen Bundesländer zu den im Betreff angeführten Dossiers – das sind Vorschläge für Legislativakte iR des sog. „Vierten Eisenbahnpakets“ – eine **gemeinsame Länderstellungnahme** vorzulegen (**Beilage**).
2. Die Verbindungsstelle ersucht um Berücksichtigung.

Der Leiter
Dr. Andreas Rosner

EU;

„**Viertes Eisenbahnpaket**“;

hier: Vorschläge für Legislativakte:

- 1) Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste, KOM(2013)28 endg.;
- 2) Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der RL 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur, KOM(2013)29 endg.;
- 3) Vorschlag für eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU, KOM(2013)30 endg.;
- 4) Vorschlag für eine Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit, KOM(2013)31 endg.;
- 5) Vorschlag für eine Verordnung über die Eisenbahnagentur der EU und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 883/2004, KOM(2013)27 endg.;

Gemeinsame Länderstellungnahme

Die Europäische Kommission (EK) hat am 30. Jänner 2013 das vierte Eisenbahnpaket veröffentlicht. Dieses umfasst insgesamt sechs Legislativvorschläge, und zwar den

- 1) Verordnungsvorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste, KOM (2013) 28,
- 2) Richtlinienvorschlag zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur, KOM (2013) 29,
- 3) Richtlinienvorschlag über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der EU, KOM (2013) 30,
- 4) Richtlinienvorschlag über die Eisenbahnsicherheit, KOM (2013) 31,
- 5) Verordnungsvorschlag über die Eisenbahnagentur der EU und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 883/2004, KOM (2013) 27.

Zu diesen Rechtsaktvorschlägen nehmen die Länder wie folgt Stellung:

1. Grundsätzliches

Die EK begründet das vorgelegte vierte Eisenbahnpaket damit, dass

- es der EU-Verkehrspolitik nicht gelungen sei, eine Verkehrsträgerverlagerung hin zum Schienenverkehr zu erreichen. Der Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen innerhalb der EU sei nach wie vor relativ gering und

- bleibe konstant niedrig. U. a. durch die Verkehrsträgerverlagerung solle auch zur Verringerung der Treibhausgasemissionen beigetragen werden;
- die Kundenzufriedenheit mit den Verkehrsdienstleistungen im Bereich des Schienenverkehrs Studien zu Folge gering sei;
 - die Effizienz des Schienenverkehrs trotz erheblicher Investitionen in den Mitgliedsstaaten weiterhin unbefriedigend sei. So blieben z. B. die operative Effizienz und die Qualität der Dienste hinter dem erforderlichen Leistungsniveau zurück.

Die Ursache für die aufgezeigten Defizite sieht die EK lediglich im Fehlen wettbewerblicher Anreize. Durch das vorgelegte vierte Eisenbahnpaket soll eine Intensivierung des Wettbewerbs gewährleistet werden, da eine stärkere Forcierung des Wettbewerbs nach Ansicht der EK die Attraktivität des Sektors Eisenbahnverkehr steigern.

Die Argumentation der EK basiert auf einer sehr einseitigen, lediglich ein Marktöffnungsregime in den Vordergrund rückenden Betrachtungsweise. Zum einen ist festzuhalten, dass trotz drei bereits umgesetzter, auf die Marktöffnung abzielender Eisenbahnpakete aus den Jahren 2001, 2004 und 2007 die mit dem vierten Eisenbahnpaket durchgeführte Bestandsaufnahme ernüchternd ist und zeigt, dass eine Trendwende in Richtung Verkehrsträgerverlagerung auf die Schiene nicht erreicht werden konnte. Zum anderen lässt sich am Beispiel der Schweiz, die die EU-Marktöffnungen nur teilweise übernommen hat, nachvollziehen, dass Liberalisierung nicht „das Mittel“ zur Gewährleistung eines attraktiven Schienenpersonenverkehrs ist. Die Schweiz ist nämlich jenes Land in Europa, das den höchsten Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Personenverkehr hat. In keinem anderen europäischen Land nutzt ein auch nur annähernd so großer Teil der Bevölkerung die Angebote der Eisenbahnen. Dies geht einher mit einer hohen Kundenzufriedenheit bei den Bahnfahrenden, sowie einer beispielhaften betrieblichen Effizienz. Das Erfolgsmodell der Schweiz basiert nicht auf besonders intensivem Wettbewerb, sondern auf einem partnerschaftlichen Zusammenspiel von engagierten Eisenbahnunternehmen und kompetenten Aufgabenträgern. Die starke Einbindung der regionalen Ebene ist besonders ausgeprägt, sowohl auf der Ebene der Verkehrsunternehmen, also auch bei den Aufgabenträgern.

Vor diesem Hintergrund wird das vierte Eisenbahnpaket von den Ländern grundsätzlich kritisch gesehen. Es tendiert dazu, die Organisationsformen der Eisenbahnunternehmen europaweit zu vereinheitlichen und das Nebeneinander unterschiedlicher Organisationsmodelle zu verunmöglichen. Der Gestaltungsspielraum der nationalen und insbesondere regionalen Aufgabenträger im Eisenbahnbereich wird unnötig dadurch eingeschränkt. Dieser sollte

demgegenüber bei der Weiterentwicklung der organisatorischen Strukturen der Eisenbahnen erweitert und nicht weiter beschnitten werden.

Insbesondere werden die beiden nachfolgend aufgeführten Rechtsaktvorschläge als besonders kritisch gesehen:

2. Verordnungsvorschlag zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste

Mit der Revision der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 („Public Service Obligations“ – kurz „PSO“) soll die Ausschreibung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im regionalen Bereich und im Personennahverkehr forciert werden. Die Länder haben im Zusammenhang mit diesem Rechtsaktvorschlag grundsätzliche Bedenken im Hinblick auf die Beachtung der Prinzipien der Subsidiarität bzw. Verhältnismäßigkeit. Die PSO-Verordnung wird insbesondere auf Art. 91 AEUV gestützt. Es handelt sich hier um eine geteilte Zuständigkeit im Sinne von Art. 4 AEUV, die in den Anwendungsbereich des Subsidiaritätsprinzips fällt. Die mit der vorgeschlagenen Änderung der beihilferechtlichen Verordnung (EG) Nr. 994/98 angestrebte Streichung des Art. 9 leg. cit. fällt demgegenüber gemäß Art. 3 AEUV (EU-Wettbewerbsrecht) in die ausschließliche Kompetenz der EU und ist am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu messen.

Der öffentliche Schienenpersonenverkehr unterliegt der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Diese Verordnung wurde im Herbst 2007 nach acht Jahren schwieriger Diskussionen verabschiedet und trat am 3. Dezember 2009 in Kraft. Die EK, die – wie auch der Rat und das Europäische Parlament – den Regelungen dieser Verordnung zugestimmt hat, schlug selbst vor, dass die Mitgliedstaaten Mitte 2015 einen Bericht an die EK über die erzielten Fortschritte bei der Umsetzung der schrittweisen Vergaben zu übermitteln haben (Art. 8 Abs. 2). Des Weiteren sieht Art. 11 leg. cit. vor, dass nach 2019 die EK selbst „einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und über die Entwicklung der Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in der Gemeinschaft vorzulegen hat, in dem insbesondere die Entwicklung der Qualität der öffentlichen Personenverkehrsdienste und die Auswirkungen der Direktvergabe bewertet werden und dem erforderlichenfalls geeignete Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung beigefügt sind“. Warum die EK, nach nur drei Jahren, ohne über ausreichende Erfahrungen zu verfügen und ohne das Greifen der Regelungen der Verordnung abgewartet zu haben, von der selbst gewählten Systematik abrücken will und einen geänderten Verordnungsvorschlag mit weitreichenden Bestimmungen zu

noch weitgehenderer Marktöffnung vorschlägt, entbehrt subsidiärrechtlich einer nachvollziehbaren Begründung.

Die derzeit gültige PSO-Verordnung gewährleistet die Wahlfreiheit der nationalen, regionalen und lokalen Ebene. Dementsprechend können die zuständigen Behörden frei entscheiden, ob sie öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eigene Verkehrsunternehmen oder wettbewerblich vergeben, um die öffentlichen Personenverkehrsdienste optimal nach den Bedürfnissen der Bevölkerung gestalten zu können. Eine einseitige Abänderung dieses wesentlichen Grundsatzes erscheint weder notwendig noch mit den primärrechtlichen Bestimmungen zur Absicherung der Daseinsvorsorge in den europäischen Verträgen vereinbar.

Mit dem Vertrag von Lissabon wurde das Recht auf kommunale Selbstbestimmung auch für Dienste der Daseinsvorsorge verankert. Dies drückt sich im EU-Primärrecht aus, wie insbesondere in der expliziten Achtung der regionalen und lokalen Selbstverwaltung in Art. 4 Abs. 2 EUV, der ebenso ausdrücklichen Einbeziehung der „regionalen oder lokalen Ebene“ in das Subsidiaritätsprinzip gemäß Art. 5 Abs. 3 EUV und dem grundsätzlichen Bekenntnis zur Wahlfreiheit regionaler und lokaler Gebietskörperschaften, über die Art und Weise der Zurverfügungstellung von Dienstleistungen der Daseinsvorsorge an die Allgemeinheit und deren Finanzierung selbst zu entscheiden (Art. 14 AEUV). Im Protokoll Nr. 26 des Vertrags von Lissabon wird weiter ausdrücklich festgehalten, dass zu den Werten der Union besonders die wichtige Rolle und der weite Ermessensspielraum der nationalen, regionalen und lokalen Behörden in der Frage zählen, „wie Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse auf eine den Bedürfnissen der Nutzer so gut wie möglich entsprechende Weise zu erbringen, in Auftrag zu geben und zu organisieren sind“. Damit wurde unmissverständlich klargestellt, dass Kompetenzen nicht nach Belieben auf Ebene der EU verlagert werden können. Vielmehr ist im Einzelfall zu begründen, warum ein Tätigwerden der EU notwendig erscheint, wenn bisher eine andere politische Ebene zuständig war. Somit sind durch diese Grundsatzbestimmungen auch die Zuständigkeiten der Kommunen als lokale Entscheidungsträger geschützt. Die derzeitige PSO-Verordnung stellt einen ausgewogenen Kompromiss dar, den es aufgrund der bisherigen Erfahrungen aufrecht zu erhalten gilt. Die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften sind am besten dafür geeignet, den öffentlichen Personennahverkehr nach den Bedürfnissen und Präferenzen der Nutzenden zu gestalten und auf unterschiedliche geografische, soziale und kulturelle Gegebenheiten einzugehen. Eine Revision der PSO-Verordnung wird daher nicht als notwendig erachtet.

Mit dem vorliegenden Entwurf für ein viertes Eisenbahnpaket strebt die EK nun auch im Schienenbereich die vollständige Marktöffnung nationaler

Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb an. Die Ausführungen der EK lassen einmal mehr keinen Zweifel daran, dass sie im uneingeschränkten Ausschreibungswettbewerb das Allheilmittel zur Qualitätsverbesserung im ÖPNV sieht. Dass dies in der Realität so nicht zutrifft, zeigt ein Blick nach Großbritannien, wo aufgrund negativer Erfahrungen mit der völligen Liberalisierung des ÖPNV (Vernachlässigung kommerziell unattraktiver – da wenig ertragreicher – Strecken in UK) bereits Bestrebungen im Gange sind, diese Entwicklung wieder rückgängig zu machen. Das unter Punkt 1. ausgeführte Beispiel der Schweiz zeigt, dass es auch unter Bedingungen einer nicht vollständigen Marktöffnung möglich ist, effizienten und hochwertigen Schienenverkehr anzubieten. Zumeist entscheidet der Angebotspreis über den Zuschlag bei der Ausschreibung von Verkehrsdienstleistungen, weshalb die Gefahr eines Preisdumping auf Anbieterseite besteht, das auf längere Sicht zu einer unerwünschten Marktverengung führt. Es bedarf keineswegs eines zwingenden Ausschreibungswettbewerbs, um attraktive und innovative Verkehre sicherzustellen. Ebenso wenig erscheint es sachgerecht, die Abdeckung regionaler und lokaler Verkehrsbedürfnisse ausschließlich dem Wettbewerb zu überlassen. Dies alles wird von der EK jedoch konsequent negiert, was in den vorliegenden Entwürfen klar zum Ausdruck kommt. Aus all diesen Gründen kann aus der Revision der PSO-Verordnung kein deutlicher Nutzen abgeleitet werden.

Die von der EK nunmehr durch die Streichung der Möglichkeit zur Direktvergabe bei Bestellung von Schienenpersonenverkehrsleistungen vorgesehene weitere Einengung der Aufgabenträgeroptionen auf eine grundsätzliche Pflicht zur Durchführung wettbewerblicher Vergabeverfahren ist nicht erforderlich. Sie läuft der grundlegenden Intention des Lissabon-Vertrags zur Stärkung der Handlungsmöglichkeiten regionaler und kommunaler Aufgabenträger zuwider. Die vorliegende Revision der PSO-Verordnung ist daher mit dem Prinzip der Subsidiarität nicht vereinbar.

Das generelle Ziel des PSO-Verordnungsentwurfes ist es, „die Qualität des Schienenpersonenverkehrs zu verbessern und seine operative Effizienz zu steigern. Dadurch sollen Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern erhöht und so der einheitliche europäische Eisenbahnverkehrsraum weiterentwickelt werden“. Darüber hinaus beinhaltet der Entwurf gemeinsame Regeln für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Schienenpersonenverkehr, demzufolge eine „kostenwirksamere Verwendung der für das öffentliche Verkehrswesen eingesetzten Mittel sichergestellt“ werden soll. Die in Betracht gezogenen Maßnahmen als zur Erreichung der angestrebten Ziele stellen sich in vielen Bereichen als unangemessen dar. Vielmehr würde die vorgeschlagene Verordnung in den Mitgliedstaaten nicht nur zu einer Bürokratisierung und einer Verteuerung des derzeit effizient und zur Zufriedenheit der Kunden erbrachten Dienstleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs führen, sondern auch – wie

Erfahrungen aus anderen europäischen Ländern zeigen – eine Verschlechterung der Qualität des ÖPNV bewirken. Es ist außerdem offenkundig, dass die vorgeschlagene Verordnung den derzeit bestehenden Entscheidungsspielraum von lokalen und regionalen Gebietskörperschaften erheblich einschränken und somit die Bestimmungen des Vertrages von Lissabon konterkarieren würde. Die vorgeschlagenen Maßnahmen scheinen daher auch in Bezug auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit weder geeignet noch angemessen, eine qualitative Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und eine kostenwirksamere Verwendung eingesetzter Mittel zu bewirken.

Derzeit stellt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Ausgleichsleistungen für Personenverkehrsdienste von der Notifikationspflicht frei, sofern diese bestimmten Kriterien genügen (Art. 9). Die EK beabsichtigt, im Rahmen der Modernisierung des EU-Beihilfenrechts, diese generelle Freistellung von der Notifikationspflicht in der PSO-Verordnung aufzuheben und stattdessen den Anwendungsbereich der Ermächtigungsverordnung (EG) Nr. 994/98 um „Beihilfen für das Verkehrswesen“ zu erweitern. Auf dieser Grundlage soll die EK ermächtigt (nicht aber verpflichtet) werden, zu entscheiden, ob und unter welchen Voraussetzungen sie im Wege einer Gruppenfreistellungsverordnung solche Ausgleichsleistungen für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt. Die Erlassung einer solchen Gruppenfreistellungsverordnung hätte nach sechs Monaten automatisch den Wegfall von Art. 9 PSO-Verordnung zur Folge. Nach dem klaren Wortlaut der von der EK im Entwurf der Ermächtigungsverordnung abgegebenen Begründung bedeutet die Aufnahme bestimmter neuer Beihilfegruppen „weder eine unmittelbare Freistellung dieser Gruppen, noch, dass alle Maßnahmen einer Gruppe insgesamt für eine Gruppenfreistellung in Frage kämen“. Bereits aus dieser differenzierenden Erklärung wird ersichtlich, dass nach einer allfälligen Aufhebung von Art. 9 PSO-Verordnung, der im Einklang mit der PSO-Verordnung gewährte Ausgleichsleistungen vorbehaltlos und unmittelbar von der Notifikationspflicht ausnimmt, keine adäquate Nachfolgeregelung zur Anwendung gelangen soll. Dies kommt insbesondere dadurch zum Ausdruck, dass die EK in ihren eigenen Begründungen zum Vorschlag für die Neufassung der Ermächtigungsverordnung lediglich „davon ausgeht, dass eine derartige Gruppenfreistellung inhaltlich der derzeitigen Freistellung (Art. 9 PSO-Verordnung) entsprechen würde, soweit die PSO-Verordnung nicht durch geplante Vorschläge für Rechtsvorschriften für den Schienenverkehr geändert wird“. Im Übrigen fehlen spezifische Klarstellungen im Hinblick auf Art. 9 Abs. 2 lit. a und b PSO-Verordnung. Zahlreiche Unsicherheitsfaktoren bleiben dadurch bestehen. Der vorliegende Novellierungsvorschlag stellt den Versuch der EK dar, das mühsam erreichte Ergebnis eines jahrelangen Diskussionsprozesses, nämlich die Ausnahme PSO-konformer Ausgleichszahlungen für Verkehrsdienstleistungen vom allgemeinen EU-Beihilfenregimes inklusive der Notifikationspflicht, ohne überzeugende rechtliche Begründung (bei den als Rechtsgrundlage herangezogenen Art. 108 Abs. 4 und Art. 109 AEUV handelt es sich um Kann-Bestimmungen) und ohne erkennbare

Notwendigkeit in Frage zu stellen. Eine derartige Vorgangsweise wird im Sinne der Rechtssicherheit und Verhältnismäßigkeit entschieden abgelehnt.

Des Weiteren wird die Umgehung des Europäischen Parlaments, eines Mitgesetzgebers der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, außerordentlich kritisch gesehen. Bisher war das Europäische Parlament bei der Regelung beihilfenrechtlicher Vorschriften im Verkehrswesen im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens miteingebunden. Die Aufhebung beihilfenrelevanter Bestimmungen in der PSO-Verordnung und die Transferierung dieses Regelungskomplexes in das allgemeine EU-Beihilfenregime (primäre Zuständigkeit der EK) würde dem Parlament seine Mitentscheidungskompetenz in diesem Bereich nehmen. Diese Vorgangsweise ist demokratiepolitisch bedenklich und wird daher abgelehnt.

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Verordnung wäre für die zuständigen Gebietskörperschaften zudem mit erheblichen Mehrkosten und einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden. Die im Art. 2a des vorliegenden Verordnungsentwurfs vorgesehene Verpflichtung der zuständigen Behörden, umfassende Pläne für den öffentlichen Verkehr und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu erstellen, die allfällige Übernahme des Restwerttrisikos des Rollmaterials (Art. 5a) sowie die Ausschreibungsverpflichtungen würden sich finanziell erheblich nachteilig auswirken. Aus verwaltungsökonomischer Sicht wäre die Umsetzung der vorliegenden Verordnung mit einem beträchtlichen Kosten- und Verwaltungsaufwand verbunden, der in keinem Verhältnis zum erwarteten Nutzen steht.

3. Richtlinienvorschlag zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur

Mit der vorgeschlagenen Änderung der Richtlinie 2012/34/EU will die EK auch im Eisenbahnbereich ein vollkommenes Unbundling, als die institutionelle Trennung zwischen Infrastruktur- und Betriebsgesellschaften, erreichen. So wird eine Holdingstruktur im Bahnverkehr zwar nicht gänzlich verboten, doch soll der Schienennetzbetreiber rechtlich, finanziell und operationell völlig unabhängig werden. Neben der Entflechtung sieht der Richtlinienvorschlag auch eine vollständige Öffnung des Personennahverkehrs vor.

Das angestrebte vollkommene Unbundling wird gerade aus der Sicht Österreichs mit seinen im europäischen Vergleich relativ kleinen Bahngesellschaften als problematisch betrachtet. Tendenziell begünstigt nämlich der komplett freie Netzzugang große Unternehmen. Außerdem ist Unbundling aus Sicht der Netzinfrastruktur kritisch zu bewerten. Pflege und Ausbau des bestehenden Netzbestandes treten bei einem unabhängigen Netzbetreiber als gewinnreduzierender Kostenaspekt auf und werden daher nicht notwendigerweise entsprechend vorangetrieben. Auch gehen durch die vollkommene Entflechtung von Infrastruktur und Betrieb Verbundvorteile verloren, Aufgaben sind unnötig zu doppeln etc. Vor diesem Hintergrund lehnen die Länder das mit dem gegenständlichen Richtlinienvorschlag angestrebte vollkommene Unbundling im Bahnbereich ab.