



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Straßburg, den 11.7.2023
COM(2023) 443 final

2023/0271 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SEC(2023) 443 final} - {SWD(2023) 443 final} - {SWD(2023) 444 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Schiene ist ein umweltfreundlicher Verkehrsträger. Im Jahr 2020 entfielen auf den Schienenverkehr 5,1 % des Personenverkehrs zwischen den EU-Ländern und 11,5 % des Güterverkehrs zwischen den EU-Ländern, aber nur 0,4 % der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der EU. Das liegt daran, dass der Schienenverkehr so energieeffizient ist – auf ihn entfallen nur 1,9 % des verkehrsbedingten Energieverbrauchs – und dass der Großteil des Schienenverkehrs auf elektrifizierten Strecken abgewickelt wird. Aufgrund seiner Umweltfreundlichkeit und seiner zahlreichen anderen Vorteile, wie z. B. dem hohen Sicherheitsniveau, hat die EU-Politik den Schienenverkehr konsequent gefördert.

Beim vorliegenden Vorschlag handelt es sich um eine zentrale Maßnahme des europäischen Grünen Deals und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. Sein Hauptziel ist es, einen Rahmen zu schaffen, der ein effizienteres Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- und Verkehrsmanagement ermöglicht, wodurch die Qualität der Verkehrsdienste verbessert und mehr Verkehr über das Eisenbahnnetz abgewickelt werden kann. Die Erreichung dieses Ziels ist von entscheidender Bedeutung, um sicherzustellen, dass der Verkehrssektor zur Dekarbonisierung beiträgt.

Um das für einen sicheren Betrieb und eine effiziente Nutzung des Netzes erforderliche hohe Maß an Koordinierung zu gewährleisten, bedarf es eines wirksamen Schienenverkehrs- und Kapazitätsmanagements durch die Infrastrukturbetreiber, das meist auf Ebene der nationalen Netze stattfindet. Gleichzeitig erfordern grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste eine bessere netzübergreifende Koordinierung, als dies heute oft der Fall ist. Zu diesem Zweck werden in dem Vorschlag Mechanismen für die Koordinierung zwischen den nationalen Infrastrukturbetreibern und anderen Akteuren im grenzüberschreitenden Zugbetrieb festgelegt. Der Vorschlag wird eine effizientere Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn ermöglichen, indem das Verfahren flexibler gestaltet wird und den Infrastrukturbetreibern eine größere Rolle bei der Ermittlung der Verkehrsbedürfnisse eingeräumt wird. So werden die Infrastrukturbetreiber beispielsweise die Möglichkeit haben, einen Teil der Kapazität für eine spätere Zuweisung zurückzustellen. Dies kommt den Schienengüterverkehrsdiensten zugute, die nicht immer so weit im Voraus geplant werden können, dass sie im geplanten Jahresfahrplan berücksichtigt werden können. Mit dem Vorschlag werden Anreize für Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen geschaffen, kapazitätsbezogene Verpflichtungen einzuhalten und kurzfristige Änderungen zu vermeiden, die sich sonst negativ auf andere Netznutzer auswirken würden. Die Digitalisierung kapazitätsbezogener Prozesse wird dazu beitragen, die Verkehrsdienste effizienter zu machen und ihre Qualität zu verbessern. Außerdem werden den Infrastrukturbetreibern Instrumente an die Hand gegeben, mit denen sie auf unerwartete Ereignisse reagieren können. Mit dem Vorschlag soll sichergestellt werden, dass der Digitalisierungsprozess in allen Mitgliedstaaten kohärent ist und in der gesamten EU zu besser koordinierten Schienenverkehrsdiensten führt.

• Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich

Mit dem Vorschlag werden die Vorschriften für das Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- und Verkehrsmanagement, für die Überwachung der Leistung des Schienenverkehrs, für die Koordinierung der Interessenträger und für die Kapazitätszuweisung für den Schienenverkehr als Teil einer intermodalen Transportkette geändert. Er konzentriert sich daher auf den

Eisenbahnmarkt und den Eisenbahnbetrieb, die durch die Richtlinie 2012/34/EU geregelt werden. Der Vorschlag betrifft einen zentralen Aspekt des Eisenbahnbetriebs: die Planung und Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die derzeit durch zwei Rechtsdokumente, die Richtlinie 2012/34/EU und die Verordnung (EU) Nr. 913/2010, geregelt werden. Zudem sieht er eine stärkere Koordinierung der Schienenverkehrsdienste in der gesamten EU und eine angemessene Regulierungsaufsicht vor. Er steht im Einklang mit wichtigen Grundsätzen der Richtlinie 2012/34/EU, wie der Unabhängigkeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber, der Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und der Erbringung von Schienenverkehrsdiensten, der Erleichterung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur und zu den Serviceeinrichtungen der Eisenbahn, der Erhebung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Überwachung des Eisenbahnmarktes. Mit dem Vorschlag wird die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 aufgehoben und ersetzt und die einschlägigen Bestimmungen zum Kapazitätsmanagement werden aus der Richtlinie 2012/34/EU in die neue Verordnung übernommen.

Aspekte der Verkehrsinfrastrukturplanung, die von der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 abgedeckt werden, wurden in den 2021 veröffentlichten Vorschlag der Kommission für eine überarbeitete TEN-V-Verordnung aufgenommen.

Der Vorschlag ergänzt mehrere Aspekte der EU-Eisenbahn- und EU-Verkehrspolitik. Dazu gehören die Politik für den Eisenbahnmarkt, die in der Richtlinie 2012/34/EU und den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen festgelegt ist, die Verkehrsinfrastrukturpolitik auf der Grundlage der TEN-V-Verordnung, die Eisenbahninteroperabilität, die in der Interoperabilitätsrichtlinie und den einschlägigen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der Eisenbahn festgelegt ist, sowie die Politik für den intermodalen Verkehr, die durch die Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr und andere Instrumente umgesetzt wird.

- Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen

In der Mitteilung über den europäischen Grünen Deal wird das Ziel der EU bekräftigt, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 um 90 % zu senken. Es werden stärkere Maßnahmen zur Ankurbelung des multimodalen Verkehrs und zur Verlagerung eines wesentlichen Teils der 75 % des derzeit auf der Straße abgewickelten Güterbinnenverkehrs auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen gefordert, wobei eingeräumt wird, dass dies „Maßnahmen zur besseren Verwaltung und zur Erhöhung der Kapazität des Schienenverkehrs“ erfordert. Zu den Etappenzielen der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität gehören eine Zunahme des Schienengüterverkehrs bis 2030 um 50 % und eine Zunahme um 100 % bis 2050 sowie eine Verdoppelung des Hochgeschwindigkeitspersonenverkehrs bis 2030 und eine Verdreifachung bis 2050. In der Strategie wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, die grenzüberschreitende Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahninfrastrukturbetreibern zu stärken, das Gesamtmanagement des Schienennetzes zu verbessern und neue Technologien einzusetzen, um den Schienengüterverkehr zu fördern. In der Strategie kündigte die Kommission an, dass sie überarbeitete Vorschriften für die Zuweisung der Fahrwegkapazität im Einklang mit den laufenden Initiativen im Eisenbahnsektor vorschlagen werde. Im Aktionsplan zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken hat die Kommission ihre Absichten ausführlicher dargelegt und angekündigt, dass sie an einer Initiative zur Verbesserung der Verfahren für die Kapazitätszuweisung und das Verkehrsmanagement im Hinblick auf eine bessere Koordinierung der Kapazitätszuweisung

innerhalb des gesamten Eisenbahnsystems, das Personen- und Güterverkehrsdienste abdeckt, arbeiten werde.

Die Initiative trägt auch zur Verwirklichung des Ziels 13 für nachhaltige Entwicklung bei („Umgehende Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen“), da durch ein besseres Kapazitätsmanagement die Entwicklung von Schienenverkehrsdiensten vorangetrieben wird und diese besser an die Bedürfnisse der Kunden angepasst werden können. Dies wird zu einer höheren Verfügbarkeit und Nutzung der Schiene als umweltfreundlichen Verkehrsträger führen.

Dieser Legislativvorschlag ist Teil des Pakets zur Ökologisierung des Güterverkehrs, das Vorschläge für mehrere Verkehrsträger umfasst. Das Paket ist ein wichtiges Ergebnis der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität und Teil des Arbeitsprogramms der Kommission für 2023. Es zielt darauf ab, die Dekarbonisierung des Güterverkehrs voranzutreiben, den intermodalen Verkehr zu fördern und den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu vollenden. Neben diesem Vorschlag umfasst es

- die Überarbeitung der Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr (Richtlinie 92/106/EWG des Rates),
- die Überarbeitung der Richtlinie über Abmessungen und Gewichte (Richtlinie 96/53/EG des Rates),
- den Vorschlag „CountEmissions EU“ zur Harmonisierung der Emissionsberechnung im Verkehr.

Die mit diesem Legislativvorschlag eingeführten Maßnahmen werden die Verbesserungen der Fahrwegkapazität der Eisenbahn ergänzen, die mit der vorgeschlagenen Überarbeitung der TEN-V-Verordnung angestrebt werden. Die Überarbeitung soll u. a. dazu beitragen, fehlende Verbindungen im TEN-V-Eisenbahnnetz fertigzustellen, die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems zu beschleunigen und die Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur für den intermodalen Verkehr zu ergänzen. Parallel dazu werden im Rahmen der technischen Säule des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums weiterhin Maßnahmen zur Beseitigung von Hindernissen für die Interoperabilität durchgeführt.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag ist Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Die Verkehrspolitik fällt in den Bereich der geteilten Zuständigkeiten. Dies bedeutet, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten Rechtsvorschriften und verbindliche Rechtsakte im Bereich Verkehr erlassen können. Die Mitgliedstaaten üben ihre eigene Zuständigkeit aus, wenn die EU ihre Zuständigkeit nicht ausübt oder entschieden hat, sie nicht auszuüben.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Die EU hat bereits Rechtsvorschriften über das Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- und Verkehrsmanagement erlassen – die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (insbesondere Kapitel IV) und die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 über Schienengüterverkehrskorridore (insbesondere Kapitel IV). Dadurch wird dem politischen Ziel Rechnung getragen, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen, in dem Eisenbahnunternehmen Verkehrsdienste, einschließlich

grenzüberschreitender Dienste, in einem zunehmend integrierten und interoperablen Netz erbringen können.

Das Tätigwerden der EU ist erforderlich, um Hindernisse in den EU-Rechtsvorschriften zu beseitigen, die der Umsetzung von sektoralen Initiativen zur Modernisierung des Kapazitätsmanagements im Wege stehen. Anreize und leistungsabhängige Entgeltregelungen könnten im Prinzip auf nationaler Ebene neu gestaltet werden, hätten aber nicht den erforderlichen Geltungsbereich, um grenzüberschreitende Probleme anzugehen. Eine wirksamere internationale Koordinierung kann nicht ohne klare gesetzliche Rechte und Pflichten erreicht werden, die zumindest bis zu einem gewissen Grad EU-weit harmonisiert werden müssen. Und schließlich könnte die mangelnde Harmonisierung/Interoperabilität digitaler Instrumente, wenn sie nicht auf EU-Ebene angegangen wird, zur Einführung unterschiedlicher, inkompatibler Systeme in verschiedenen Mitgliedstaaten führen.

Durch EU-Maßnahmen können wirksame und effiziente Instrumente zur Koordinierung der strategischen Planung der Fahrwegkapazität geschaffen, potenzielle Lücken im Mandat der Regulierungsstellen in Bezug auf den grenzüberschreitenden Schienenverkehr geschlossen und harmonisierte Vorschriften eingeführt werden, die Anreize für die Verringerung von Stornierungen und Änderungen von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität schaffen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Mit der Maßnahme werden die Mängel in den EU-Vorschriften für das Kapazitätsmanagement behoben, die bei der Evaluierung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 über Schienengüterverkehrskorridore (im Folgenden „RFC-Verordnung“, Rail Freight Corridor) festgestellt wurden. Diese können nur auf EU-Ebene in Angriff genommen werden. Bei den politischen Optionen geht es um Fragen im Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Koordinierung des Kapazitäts- und Verkehrsmanagements, Infrastrukturarbeiten und leistungsabhängigen Entgeltregelungen, die sich auf den grenzüberschreitenden Verkehr auswirken und daher nicht auf nationaler oder bilateraler Ebene angegangen werden können, sowie um die Regulierungsaufsicht darüber. Mit der vorgeschlagenen Verordnung wird die grenzüberschreitende Koordinierung sowohl für die Infrastrukturbetreiber als auch für die Eisenbahnregulierungsstellen verstärkt, die Zuständigkeit für die Kapazitätszuweisung bleibt aber bei den nationalen Infrastrukturbetreibern. Radikalere Optionen, zu denen die Zentralisierung von Teilen des Kapazitätsmanagementprozesses gehört hätte, wurden in der Folgenabschätzung verworfen.

- **Wahl des Instruments**

Ziel des Legislativvorschlags ist es, den bestehenden Rahmen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn zu verbessern und neue Vorschriften und Verfahren für das Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- und Verkehrsmanagement für inländische und grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste, einschließlich Krisenmanagement und Leistungsmanagement, einzuführen. Zu diesem Zweck werden mit dem Legislativvorschlag die RFC-Verordnung und die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn¹ aufgehoben. Es werden überarbeitete Vorschriften und Verfahren für das Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- und Verkehrsmanagement in Form einer Verordnung eingeführt.

¹ Insbesondere Kapitel IV Abschnitt 3 der Richtlinie 2012/34/EU.

Durch die Festlegung eines harmonisierten, unmittelbar anwendbaren Rahmens für das Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- und Verkehrsmanagement ist eine Verordnung ein besseres Mittel als eine Richtlinie, um die Ziele der Initiative zu erreichen. Durch eine Verordnung werden die Unterschiede zwischen den nationalen Vorschriften und Verfahren beseitigt, die derzeit einer effizienten Nutzung der Fahrwegkapazität der Eisenbahn, insbesondere auf grenzüberschreitenden Strecken, im Wege stehen. Dadurch wird auch die einheitliche Umsetzung der in dem Vorschlag vorgesehenen neuen Maßnahmen im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum gewährleistet. Dies ist besonders wichtig und relevant, da die grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdienste (insbesondere der Schienengüterverkehr) unter mangelnder Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Planbarkeit leiden.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNGEN, DER KONSULTATIONEN DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

- **Ex-post-Bewertungen/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Im Jahr 2018 legte die Kommission einen Bericht über die Anwendung der RFC-Verordnung² vor, gefolgt von einer Evaluierung im Jahr 2021³.

Die allgemeinen Schlussfolgerungen aus der Evaluierung sind, dass die Strukturen der Korridore nur begrenzt genutzt werden und dass ein getrenntes Management der Kapazität der Schienengüterverkehrskorridore und des übrigen Netzes nicht effizient ist. Insgesamt ergab die Evaluierung, dass die Ziele der RFC-Verordnung im Großen und Ganzen nicht erreicht wurden.

Bei der Evaluierung wurden vier wesentliche Schwachstellen in der RFC-Verordnung und ihrer Anwendung festgestellt.

Erstens fiel die Nutzung der einzigen Anlaufstellen und der vorab vereinbarten Zugtrassen geringer aus als erwartet. Das Konzept der einzigen Anlaufstelle hat nicht zum gewünschten Ergebnis geführt, da so die Koordinierung auf einzelne Korridore und nicht auf das gesamte Eisenbahnnetz ausgerichtet war. Das heißt, dass die Betreiber von Güterverkehrsdiensten nach wie vor mit einzelnen Infrastrukturbetreibern zusammenarbeiten mussten, wenn sie eine Zugtrasse sichern wollten, die auch Teile außerhalb der Korridorstrecken umfasste. Anstatt den Prozess zu vereinfachen, wurden die einzigen Anlaufstellen daher zu einer zusätzlichen Verwaltungsstufe.

Zweitens wurde in der RFC-Verordnung nicht auf die Notwendigkeit eingegangen, die auf nationaler Ebene für das Eisenbahn-Fahrwegkapazitätsmanagement eingesetzten Instrumente und Verfahren zu harmonisieren. Dies hätte zu einer Verbesserung des Managements der Fahrwegkapazität für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr beigetragen. In der RFC-Verordnung wurde der Einsatz spezifischer digitaler Instrumente nicht vorgeschrieben, und das von den Interessenträgern des Eisenbahnsektors entwickelte „Path Coordination System“ (Trassenkoordinierungssystem), das zur Unterstützung der Koordinierung zwischen den Antragstellern auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und den einzigen Anlaufstellen eingeführt wurde, bot eine unvollständige Lösung.

² COM(2018) 189 final vom 16. April 2018. Dem Bericht ging ein Bericht des Europäischen Rechnungshofs voraus (Europäischer Rechnungshof, „Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs“, Sonderbericht Nr. 8, Luxemburg, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2016).

³ SWD(2021) 134 final vom 2. Juni 2021.

Drittens wurde die Leistung der Schienengüterverkehrsdienste von den Interessenträgern nicht umfassend überwacht, um wirksame Pläne zur Verbesserung der Leistung zu entwickeln und umzusetzen. In der RFC-Verordnung wurde die Leistungsüberwachung ausdrücklich als Aufgabe der Verwaltungsräte der Güterverkehrskorridore vorgesehen, die Evaluierung hat jedoch gezeigt, dass mehrere wichtige Aspekte, wie z. B. die Pünktlichkeit bei der Beförderung von Haus zu Haus, bei der Leistungsüberwachung vernachlässigt wurden.

Schließlich wurden bei der Verbesserung des Verkehrsmanagements und der Koordinierung mit den Güterterminals nur begrenzte Fortschritte erzielt. Für das Be- und Entladen von Güterzügen sind Kapazitäten in bestimmten Einrichtungen, den sogenannten Terminals, erforderlich. Ein großes Problem ist die mangelnde Koordinierung und Abstimmung zwischen der auf dem Eisenbahnnetz verfügbaren Kapazität und der in den Terminals verfügbaren Kapazität. Um hier Abhilfe zu schaffen, wurde mit der RFC-Verordnung eine beratende Gruppe von Terminalbetreibern für die Verwaltungsräte der Korridore eingerichtet und die Entwicklung und Umsetzung von Verfahren für die Koordinierung der Kapazität zwischen den Terminals und dem Eisenbahnnetz vorgeschrieben. Es scheint jedoch, dass die Terminalbetreiber nur begrenzten Einfluss auf die Entscheidungen der Verwaltungsräte der Korridore hatten. Dies hat zu einer suboptimalen Koordinierung mit den Terminals und damit zu einer mangelnden Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Güterzüge geführt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Kommission hat aktiv das Gespräch mit den Interessenträgern gesucht und während des gesamten Folgenabschätzungsverfahrens umfassende Konsultationen durchgeführt.

Die Konsultationen fanden im Jahr 2022 statt. Dazu gehörten:

- eine Konsultation zur Sondierung⁴,
- eine öffentliche Konsultation⁵,
- zwei Fokusgruppensitzungen, organisiert von externen Auftragnehmern,
- Umfragen und Befragungen, durchgeführt von externen Auftragnehmern,
- zwei Veranstaltungen mit Interessenträgern: eine mit Infrastrukturbetreibern (organisiert von der Kommission über PRIME⁶) und eine mit Eisenbahnunternehmen (organisiert von der Kommission über die Plattform „Railway Undertakings Dialogue“⁷).

Zu den konsultierten Interessenträgern gehörten Eisenbahninfrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen (Personen- und Güterverkehr), Mitglieder der Exekutiv- und Verwaltungsräte der Schienengüterverkehrskorridore, Terminalbetreiber, Spediteure, Vertreter der für die Eisenbahn zuständigen Ministerien der Mitgliedstaaten, nationale Eisenbahnregulierungsstellen, Nichtregierungsorganisationen, Wissenschaftler und Bürger.

Die Ergebnisse der Konsultationstätigkeiten wurden genutzt, um die Bereitschaft zur Unterstützung der Initiative und die Relevanz der ermittelten Probleme, die mit dem

⁴ [Internationaler Güter- und Personenverkehr – Steigerung des Anteils des Schienenverkehrs \(europa.eu\)](#)

⁵ [Internationaler Güter- und Personenverkehr – Steigerung des Anteils des Schienenverkehrs \(europa.eu\)](#)

⁶ Plattform für europäische Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe, PRIME) für die Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern und den Kommissionsdienststellen.

⁷ Ein Forum für Eisenbahnunternehmen, an dem die Kommissionsdienststellen und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union beteiligt sind.

Legislativvorschlag angegangen werden sollen, zu bewerten, um die Relevanz und den Umfang der Unterstützung für die geplanten politischen Maßnahmen zu bewerten und um zusätzliche Expertenmeinungen für die Bewertung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen der Maßnahmen einzuholen.

Die Antworten auf die Aufforderung zur Stellungnahme und die öffentliche Konsultation haben gezeigt, dass die meisten Befragten die festgestellten Probleme ebenfalls als solche betrachten und die Initiative insgesamt breite Unterstützung bei den Interessenträgern findet.

Auch die im Rahmen der Initiative vorgeschlagenen Maßnahmen wurden von den konsultierten Interessenträgern positiv bewertet. Beispielsweise befürworteten die konsultierten Interessenträger mit überwältigender Mehrheit die Einführung flexiblerer und zuverlässigerer Verfahren für die Kapazitätszuweisung im Einklang mit den Bedürfnissen des Markts (angeregt durch das Projekt zur Fahrplanneugestaltung „Timetable Redesign for Smart Capacity Management“, allgemein als TTR-Projekt bezeichnet). Sie unterstützen außerdem die Einführung von Maßnahmen zur Förderung der Entwicklung und Nutzung digitaler Instrumente für das Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- und Verkehrsmanagement.

Die Stellungnahmen der Interessenträger zu den in der Folgenabschätzung untersuchten politischen Optionen fielen hingegen unterschiedlicher aus: Die meisten Infrastrukturbetreiber bevorzugten den Ansatz der politischen Option, bei der die Ziele des Vorschlags durch die Zusammenarbeit zwischen einzelnen Infrastrukturbetreibern erreicht werden, während viele Eisenbahnunternehmen den Ansatz der politischen Option bevorzugten, bei der die Koordinierung des Kapazitäts- und Verkehrsmanagements von einer zentralen Stelle übernommen wird.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Zur Unterstützung der Folgenabschätzung des Vorschlags wurde von einem externen Auftragnehmer eine Studie durchgeführt. Die im Dezember 2021 begonnene Studie wurde im Februar 2023 abgeschlossen. Sie vermittelte der Kommission wertvolle Erkenntnisse, insbesondere in Bezug auf die optimale Gestaltung der politischen Optionen und die Bewertung ihrer erwarteten Auswirkungen sowie die Einholung der Meinung der unmittelbar betroffenen Interessenträger.

- **Folgenabschätzung**

Die politischen Maßnahmen dieses Vorschlags stützen sich auf die Ergebnisse einer Folgenabschätzung. Die Folgenabschätzung⁸ wurde vom Ausschuss für Regulierungskontrolle der Kommission⁹ positiv bewertet. In seiner Stellungnahme gab der Ausschuss einige Empfehlungen dazu ab, wie die Argumente in der Folgenabschätzung dargelegt werden sollten. Diese Empfehlungen wurden umgesetzt; Anhang 1 der Folgenabschätzung bietet eine zusammenfassende Darstellung der Vorgehensweise.

Im Rahmen der Folgenabschätzung wurden vier politische Optionen geprüft.

Option 1 stellt eine Weiterentwicklung des derzeitigen Rechtsrahmens dar, wobei der Korridoransatz für die grenzüberschreitende Koordinierung des Kapazitäts- und Verkehrsmanagements gemäß der RFC-Verordnung beibehalten wird.

⁸ SWD(2023) 443.

⁹ SEC(2023) 443.

Dagegen verfolgen die Optionen 2, 3 und 4 einen „Netzansatz“, bei dem der Anwendungsbereich der Maßnahmen für das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement über die Korridorstrecken hinausgeht¹⁰, und sehen eine umfassendere Harmonisierung und Modernisierung der Vorschriften und Verfahren für das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement vor. Der Hauptunterschied zwischen diesen politischen Optionen besteht in den unterschiedlich strengen und ambitionierten Anforderungen sowie im Grad der Zentralisierung des Entscheidungsprozesses.

Option 2 sieht eine freiwillige Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern vor, mit keinen oder nur sehr begrenzten zentralisierten Koordinierungsstrukturen auf EU-Ebene.

Bei Option 3 wird Option 2, von der die meisten Maßnahmen übernommen werden, erweitert, indem den Koordinierungsstellen auf EU-Ebene zusätzliche Zuständigkeiten für die Harmonisierung übertragen werden, wobei so weit wie möglich auf bestehende Einrichtungen zurückgegriffen wird.

Option 4 sieht eine Erweiterung des Zuständigkeitsbereichs der mit Option 3 eingeführten Koordinierungsstelle um operative Aufgaben und Entscheidungsaufgaben vor, wie z. B. die Befugnis, bei Uneinigkeit/Unstimmigkeit zwischen den Infrastrukturbetreibern eine endgültige Entscheidung zu treffen, und die Einrichtung einer europäischen Verkehrsmanagementfunktion für das Management schwerwiegender Vorfälle („Krisenstab“).

In der Folgenabschätzung wird Option 3 als die bevorzugte Option ermittelt, da bei ihr das beste Gleichgewicht zwischen den zu erreichenden Zielen, dem Grad der Verhältnismäßigkeit der Maßnahme, ihren Kosten und ihrem Nutzen sowie der Glaubwürdigkeit der Folgenabschätzung besteht.

Durch die Einführung eines harmonisierten, unmittelbar anwendbaren Rahmens für das Eisenbahninfrastruktur- und Verkehrsmanagement wird der Legislativvorschlag zur Erreichung des allgemeinen Ziels beitragen, mehr Verkehr auf dem Eisenbahnnetz zu bewältigen, was sowohl den Fahrgästen als auch den Frachtkunden zugutekommt. Die sich aus dem Vorschlag ergebende zusätzliche Kapazität wird voraussichtlich zu einer Zunahme des Schienenverkehrs (ausgedrückt in Zugkilometern) um 4 % führen, was einer zusätzlichen Kapazität von fast 250 Mio. Zugkilometern entspricht. Finanziell gesehen, wird diese zusätzliche Kapazität für Eisenbahnunternehmen voraussichtlich einen wirtschaftlichen Wert von 2500 Mio. EUR generieren. Für die Endnutzer bedeutet die sich aus diesem Legislativvorschlag ergebende zusätzliche Kapazität, dass die Fahrgäste von mehr Verbindungen und einer höheren Bedienungshäufigkeit bei bestehenden Verbindungen profitieren werden. Auch im Güterverkehrssegment werden die Verloader von mehr Wahlmöglichkeiten profitieren. Durch den Vorschlag wird auch der Prozess der Kapazitätszuweisung effizienter gestaltet, indem Maßnahmen zur Verbesserung der Stabilität zugewiesener Zugtrassen eingeführt werden, was zu Kosteneinsparungen in Höhe von rund 420 Mio. EUR für die Eisenbahnunternehmen und in ähnlicher Höhe für die Infrastrukturbetreiber führen wird. Der Vorschlag wird zudem die grenzüberschreitende Koordinierung vorübergehender Kapazitätsbeschränkungen verbessern und damit den Schienenverkehr zuverlässiger machen. Die verschiedenen Maßnahmen des Vorschlags dürften auch zu Verbesserungen in Bezug auf die Pünktlichkeit und damit zu einem

¹⁰ Der Schwerpunkt wird jedoch weiterhin auf den strategisch wichtigsten Strecken liegen, um eine Überregulierung auf Strecken mit regionaler Bedeutung und/oder geringer Verkehrsdichte zu vermeiden.

geschätzten wirtschaftlichen Gewinn für die Eisenbahnunternehmen von 658 Mio. EUR führen. Eine höhere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit wird die Schienengüterverkehrsdienste für Spediteure attraktiver machen, was die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr erhöhen wird. Auch die Fahrgäste werden von weniger Stornierungen und einer verbesserten Pünktlichkeit profitieren. Zusammen mit der erwarteten Zunahme der verfügbaren Verbindungen werden diese Vorteile dazu beitragen, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs gegenüber dem Luftverkehr im Personenverkehrssegment zu verbessern, insbesondere auf grenzüberschreitenden Strecken, auf denen die Einführung eines harmonisierten Rahmens für das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement einen erheblichen Mehrwert bringen dürfte. Schließlich dürfte der Vorschlag durch die Einführung eines harmonisierten Rechtsrahmens für das Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- und Verkehrsmanagement und die schrittweise Abschaffung der Schienengüterverkehrskorridore auch zu Einsparungen bei den Verwaltungskosten für die nationalen Behörden führen. Diese Einsparungen werden für den Zeitraum 2025-2050 und in aktuellen Werten auf 2,6 Mio. EUR geschätzt.

Der Legislativvorschlag dürfte sich auch positiv auf die Beschäftigung im Eisenbahnsektor auswirken (schätzungsweise rund 42 000 zusätzliche Arbeitsplätze pro Jahr gegenüber dem Basisszenario), und zwar aufgrund der Erhöhung der verfügbaren Fahrwegkapazität und der damit verbundenen Zunahme des Schienenverkehrs, zu dem es durch die Maßnahmen kommen dürfte.

Schließlich wird erwartet, dass der Legislativvorschlag bescheidene, aber positive Auswirkungen auf das Klima und die Umwelt haben wird (Schätzungen zufolge wird die bevorzugte Option im Zeitraum 2025-2050 zu einem Rückgang der CO₂-Emissionen um etwa 26 Mio. Tonnen gegenüber dem Basisszenario führen).

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Ein wesentlicher Aspekt des vorliegenden Legislativvorschlags ist die Effizienz der Rechtsetzung, da er darauf abzielt, die Vorschriften für das Management der Fahrwegkapazität der Eisenbahn zu straffen und zu aktualisieren, um den Bedürfnissen der verschiedenen Segmente des Eisenbahnmarkts, insbesondere des grenzüberschreitenden Güterverkehrs, besser gerecht zu werden. Der Vorschlag wird den bestehenden Rechtsrahmen für das Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- und Verkehrsmanagement in der RFC-Verordnung und in Teilen der Richtlinie 2012/34/EU durch einen einzigen, direkt anwendbaren Rahmen für das gesamte EU-Netz ersetzen.

Die bevorzugte politische Option wird den Behörden durch die Einführung eines harmonisierten Rechtsrahmens für das Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- und Verkehrsmanagement sowie die Abschaffung der Schienengüterverkehrskorridore im Zeitraum 2025-2050 und in aktuellen Werten Verwaltungskosteneinsparungen in Höhe von schätzungsweise 2,6 Mio. EUR gegenüber dem Basisszenario bringen. Durch die Initiative wird die Beantragung von Fahrwegkapazität im Bereich der grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdienste vereinfacht, indem die Kapazitätszuweisung effizienter gestaltet wird. Darüber hinaus werden die Verwaltungskosten für Infrastrukturbetreiber im Zeitraum 2025-2050 und in aktuellen Werten um schätzungsweise 8,2 Mio. EUR gegenüber dem Basisszenario gesenkt.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die bevorzugte Option wird für die Kommission Auswirkungen auf den Haushalt haben.

Die vorgeschlagene Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum wird von drei ergänzenden Koordinierungsmaßnahmen begleitet, für die die Kommission eine Kofinanzierung bereitstellen wird.

Erstens wird eine EU-Kofinanzierung bereitgestellt, um die Koordinierung der Infrastrukturbetreiber durch den Netzwerkkordinator zu unterstützen. Der Legislativvorschlag sieht außerdem vor, dass die einzelnen Infrastrukturbetreiber die Tätigkeiten des Netzwerkkordinators mitfinanzieren.

Zweitens wird die Kommission die Einrichtung eines Sekretariats für die Zusammenarbeit der nationalen Regulierungsstellen kofinanzieren, die ebenfalls zur Kofinanzierung des Sekretariats verpflichtet sind.

Drittens sieht der Legislativvorschlag die Einsetzung einer unabhängigen Gruppe von Eisenbahnexperten zur Beratung der Europäischen Kommission vor, das „Leistungsüberprüfungsgremium“, dessen Aufgabe es sein wird, die Leistung der Eisenbahninfrastruktur und der Verkehrsdienste zu überprüfen. Die Kommission wird den Mitgliedern des Leistungsüberprüfungsgremiums Mittel zur Verfügung stellen, um die vollen Kosten ihrer Teilnahme zu decken.

Für diese drei Koordinierungsmaßnahmen sind jährlich Mittel in Höhe von 5,5 Mio. EUR vorgesehen.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommissionsdienststellen werden die Umsetzung und Wirksamkeit dieses Vorschlags anhand einer Reihe von Maßnahmen und Indikatoren überwachen, um die Fortschritte bei der Erreichung der operativen Ziele zu messen. Diese Indikatoren und operativen Ziele werden auf der Grundlage der Ratschlüsse des Leistungsüberprüfungsgremiums entwickelt. Die Daten werden vom Europäischen Netzwerk der Infrastrukturbetreiber bereitgestellt, insbesondere von der operativen Stelle, die seine Arbeit unterstützt (Netzwerkkordinator), die auch an der Festlegung operativer Ziele beteiligt sind.

Die Kommission geht außerdem davon aus, vom Europäischen Netzwerk der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr Daten und Analysen über die Entwicklungen auf dem Eisenbahnmarkt und die Umsetzung zu erhalten.

Diese Leistungsindikatoren werden zur Überwachung der Auswirkungen der Maßnahmen des Vorschlags entwickelt. Sie dürften aber auch bestimmte Synergien mit anderen Vorschlägen und Maßnahmen der EU im Verkehrsbereich, wie dem Vorschlag zur Überarbeitung der TEN-V-Verordnung, aufzeigen.

Der Vorschlag wird die Rechtsgrundlage für die Entwicklung detaillierterer Vorschriften, Verfahren und Muster bilden, die in Rechtsakten ohne Gesetzescharakter festzulegen sind. Beim Umsetzungszeitraum muss daher auch das Inkrafttreten der Rechtsakte ohne

Gesetzescharakter, die sich aus dem Vorschlag ergeben, berücksichtigt werden. Die Kommission wird fünf Jahre nach Ablauf des Umsetzungszeitraums eine Bewertung durchführen, um zu überprüfen, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht wurden.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

In Kapitel I sind allgemeine Bestimmungen festgelegt. In diesem Kapitel wird der Gegenstand der vorgeschlagenen Verordnung beschrieben, in der Vorschriften festgelegt werden, die es ermöglichen, die Fahrwegkapazität der Eisenbahn und den Schienenverkehr so zu verwalten, dass die Nutzung des Netzes optimiert wird, wodurch die Qualität der Verkehrsdienste verbessert und ein größeres Verkehrsaufkommen bewältigt wird. Der Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Verordnung wird festgelegt. Außerdem werden die allgemeinen Zuständigkeiten der Eisenbahninfrastrukturbetreiber und die Grundsätze festgelegt, die sie bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben zu beachten haben, und es werden Begriffsbestimmungen aufgeführt, die für die vorgeschlagene Verordnung wichtig sind.

In Kapitel II werden die allgemeinen Regeln für das Kapazitätsmanagement dargelegt. In Abschnitt 1 über die allgemeinen Grundsätze werden die drei Phasen des Kapazitätsplanungs- und -zuweisungsprozesses festgelegt: strategische Kapazitätsplanung (Einzelheiten in Kapitel II Abschnitt 2), Netzfahrplanerstellung und Zuweisung von Kapazität (Abschnitt 3) und Anpassung und Umplanung der Kapazität (Abschnitt 4). In diesem Kapitel sind die Pflichten der Infrastrukturbetreiber in Bezug auf die gemeinsame Entwicklung eines europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement festgelegt. Ferner sind besondere Bestimmungen für das Management knapper Fahrwegkapazitäten und für Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Arbeiten an der Infrastruktur und einem mangelhaften Zustand der Infrastruktur vorgesehen.

In Kapitel III werden Pflichten in Bezug auf Verkehrsmanagement, Störungsmanagement und Krisenmanagement eingeführt und die Infrastrukturbetreiber verpflichtet, gemeinsam einen europäischen Rahmen für die grenzüberschreitende Koordinierung in diesen Bereichen zu entwickeln. Durch besondere Bestimmungen wird sichergestellt, dass die Mitgliedstaaten in Krisensituationen Notfallmaßnahmen für das Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- und Verkehrsmanagement treffen können.

In Kapitel IV wird ein Rahmen für die Leistungsüberprüfung eingeführt. Um die Leistung der Eisenbahninfrastrukturdienste in der EU zu verbessern, wird dem Europäischen Netzwerk der Infrastrukturbetreiber (European Network of Infrastructure Managers, ENIM) die Aufgabe übertragen, verschiedene Leistungsaspekte zu überwachen und jährliche öffentliche Leistungsberichte zu erstellen. Ein neu eingerichtetes Leistungsüberprüfungsgremium wird in Bezug auf leistungsbezogene Fragen beratend tätig sein und Empfehlungen abgeben.

Kapitel V sieht Bestimmungen über die Organisationsstruktur für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern vor. Das durch die Richtlinie 2012/34/EU eingerichtete ENIM wird gestärkt und durch einen Netzwerkkoordinator und benannte Kontaktstellen für Infrastrukturbetreiber unterstützt. Außerdem sind in diesem Kapitel Vorschriften für die Digitalisierung des Kapazitätsmanagements festgelegt.

Kapitel VI enthält Bestimmungen zur Regulierungsaufsicht über das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement, wobei die Aufgaben und Zuständigkeiten des Europäischen Netzwerks

der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB) in Bezug auf EU- und grenzüberschreitende Angelegenheiten erweitert werden. Zu diesem Zweck wird das ENRRB über ein Gremium der Regulierungsstellen als Entscheidungsgremium und ein Sekretariat zur Unterstützung des Gremiums verfügen.

Kapitel VII enthält Schlussbestimmungen zu delegierten Rechtsakten und zur künftigen Bewertung der Verordnung. Es führt die Änderungen der Richtlinie 2012/34/EU auf und sieht die Aufhebung der RFC-Verordnung sowie bestimmter Artikel der Richtlinie 2012/34/EU vor, die durch die neue Verordnung ersetzt werden. Um eine reibungslose Umstellung auf den neuen Rechtsrahmen zu gewährleisten, sind Übergangsmaßnahmen vorgesehen.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrer Mitteilung „Der europäische Grüne Deal“³ formulierte die Kommission für die Union das Ziel, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Sie rief dazu auf, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 % zu verringern und gleichzeitig auf das Null-Schadstoff-Ziel⁴ hinzuarbeiten, um bis 2030 die gesundheitlichen Auswirkungen der Luftschadstoffemissionen um mehr als 55 % und den Anteil der Menschen, die chronisch durch Verkehrslärm beeinträchtigt werden, um 30 % zu senken. Auf den Verkehr entfallen rund 25 % der gesamten Treibhausgasemissionen der Union, und diese Emissionen haben in den letzten Jahren zugenommen. Im europäischen Grünen Deal wird der Verlagerung eines erheblichen Anteils des Güterbinnenverkehrs, der derzeit zu 75 % auf der Straße abgewickelt wird, auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen Vorrang eingeräumt. Da die Schiene ein weitgehend elektrifizierter und energieeffizienter Verkehrsträger ist, dürfte eine stärkere Nutzung von Schienenverkehrsdiensten zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen und des verkehrsbedingten Energieverbrauchs beitragen.

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

² ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal, COM(2019) 640 final vom 11. Dezember 2019.

⁴ Mitteilung der Kommission – Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle – EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“, COM(2021) 400 final vom 12. Mai 2021.

- (2) In der Mitteilung über die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁵ werden Etappenziele aufgestellt, die den Pfad des Verkehrssystems der Union zu einer nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilität darstellen. Mit der Strategie wird angestrebt, den Schienengüterverkehr bis 2030 um 50 % zu steigern und bis 2050 zu verdoppeln, den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr bis 2030 zu verdoppeln und bis 2050 zu verdreifachen und beim Linienverkehr unter 500 km bis 2030 in der Union CO₂-Neutralität zu verwirklichen. Um diese Ziele zu erreichen, muss der Schienenverkehr im Hinblick auf Erschwinglichkeit und Zuverlässigkeit attraktiver werden, und die Dienstleistungen müssen besser auf die Bedürfnisse der Reisenden und der Güterverkehrskunden abgestimmt werden.
- (3) Die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ enthält die Vorschriften für das Management und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur sowie die Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität für den inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr.
- (4) Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ sieht die Einrichtung von Schienengüterverkehrskorridoren und einzigen Anlaufstellen vor, um die Beantragung von Fahrwegkapazität für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zu erleichtern.
- (5) Das Management der Fahrwegkapazität und des Verkehrs ist für das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnsektors von entscheidender Bedeutung. Der Betrieb von Eisenbahnverkehrsdiensten muss sorgfältig geplant und koordiniert werden, damit Züge, die etwa in Bezug auf Geschwindigkeit und Bremsweg sehr unterschiedlich sind, sicher auf denselben Gleisen fahren können. Ein optimales Kapazitätsmanagement schafft mehr Möglichkeiten für Schienenverkehrsdienste und erhöht deren Zuverlässigkeit. Die Regulierung sollte den Infrastrukturbetreibern ausreichend Flexibilität für ein wirksames Kapazitätsmanagement bieten und gleichzeitig dafür sorgen, dass alle Eisenbahnunternehmen beim Zugang zum Schienennetz diskriminierungsfrei behandelt werden.
- (6) In der Richtlinie 2012/34/EU wird das Recht der Mitgliedstaaten anerkannt, bestimmte Teile des Schienennetzes oder bestimmte Schienenverkehrsdienste von der Anwendung der Vorschriften über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn auszunehmen, soweit das Funktionieren des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums durch solche Ausnahmen vom Anwendungsbereich des Unionsrechts nicht beeinträchtigt wird. Diese Ausnahmen sollten weiterhin bestehen, und die Mitgliedstaaten sollten das Recht behalten, solche Ausnahmen in Zukunft auch in Bezug auf diese Verordnung zu beantragen.
- (7) Die Vorschriften und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität der Eisenbahn sollten die Bedürfnisse aller Segmente des Eisenbahnmarktes besser widerspiegeln. Sie sollten insbesondere der Notwendigkeit einer langfristigen Stabilität der verfügbaren Personenverkehrskapazität und einer kurzfristigen

⁵ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen, COM(2020) 789 final vom 9. Dezember 2020.

⁶ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

⁷ Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22).

Flexibilität für den Güterverkehr Rechnung tragen, um der Marktnachfrage gerecht zu werden. Deshalb sollte der Kapazitätsmanagementprozess nicht länger vorwiegend jährlich ausgerichtet werden, sondern in drei aufeinander folgenden Phasen der strategischen Kapazitätsplanung, der Fahrplanerstellung und Fahrwegkapazitätszuweisung und der Kapazitätsanpassung und -umplanung erfolgen. Die Einführung besser definierter und strukturierter Phasen, die im Rahmen des Kapazitätsmanagements sowohl eine langfristige Planung als auch kurzfristige Anpassungen ermöglichen, würde insbesondere jenen Verkehrsleistungen zugutekommen, deren Vorausplanung schwieriger oder deren Organisation komplexer ist, wozu der Verkehr von Güterzügen und grenzüberschreitenden Personenzügen gehört.

- (8) Ein steigender Anteil des Schienennetzes der Union ist bereits überlastet oder nahezu überlastet und kann weder den Fahrwegkapazitätsbedarf aller Antragsteller decken noch ein weiteres Wachstum des Schienenverkehrsaufkommens bewältigen. Der Ausbau und die Digitalisierung der Eisenbahninfrastruktur im Einklang mit den gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgestellten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und insbesondere im Einklang mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) dürften mittel- bis langfristig zu einer Erhöhung der verfügbaren Kapazität führen. Dennoch werden die Infrastrukturbetreiber Prioritäten für die Benutzung überlasteter Abschnitte festlegen müssen. Unbeschadet der von den Mitgliedstaaten im Rahmen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität festgelegten allgemeinen Prioritätsgrundsätze sollten die Infrastrukturbetreiber Entscheidungen über Prioritäten gestützt auf transparente und harmonisierte Methoden treffen, die klarstellen, wie soziale, wirtschaftliche und ökologische Faktoren berücksichtigt wurden und wie sie ihre Entscheidung beeinflussen.
- (9) Durch die strategische Kapazitätsplanung sollte die Auslastung der Eisenbahninfrastruktur verbessert werden, indem die Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten vorausschauend betrachtet und die geplante Entwicklung, Erneuerung und Instandhaltung der Infrastruktur berücksichtigt wird. Dies sollte sicherstellen, dass Fahrwegkapazität in der Art und Weise zugewiesen wird, die den größtmöglichen Nutzen der Schienenverkehrsdienste für die Gesellschaft verspricht. Die Infrastrukturbetreiber sollten sicherstellen, dass die strategische Planung schrittweise immer mehr Details über die verfügbare Kapazität enthält und dass die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf ihrer Grundlage erfolgt.
- (10) Um sicherzustellen, dass Kapazität zur Zuweisung an verschiedene Segmente des Eisenbahnmarktes und insbesondere für den Güterverkehr und den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zur Verfügung steht, sollte es den Infrastrukturbetreibern gestattet werden, die Nutzung von Fahrwegkapazität auf überlasteten oder stark ausgelasteten Abschnitten des Schienennetzes vorzuplanen und diese Vorplanung erforderlichenfalls auf andere Abschnitte des Netzes auszuweiten. Bei dieser Vorplanung der Kapazität sollten die verschiedenen Methoden der Kapazitätszuweisung und die Merkmale der verschiedenen Segmente des Eisenbahnmarktes berücksichtigt werden. Dies sollte eine bessere Auslastung der Eisenbahninfrastruktur ermöglichen, indem Züge mit ähnlichen Leistungsmerkmalen in der Phase der Kapazitätszuweisung zusammengefasst werden.
- (11) Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität sollten sich die Infrastrukturbetreiber an die strategischen Kapazitätsangebotspläne halten und gleichzeitig sicherstellen, dass Fahrwegkapazität auf gerechte und nichtdiskriminierende Weise entsprechend der

Marktnachfrage zugewiesen wird. Dabei können einige Anträge auf Fahrwegkapazität abgelehnt werden, und der Kapazitätsangebotsplan muss regelmäßig aktualisiert werden, um der tatsächlichen Nachfrage Rechnung zu tragen.

- (12) In den verschiedenen Segmenten des Eisenbahnmarktes ist es in unterschiedlichem Maße möglich, den Fahrwegkapazitätsbedarf vorherzusehen. So sind einige Schienengüterverkehrsunternehmen möglicherweise nicht in der Lage, ihren Kapazitätsbedarf so rechtzeitig zu bestimmen, dass er in den Netzfahrplan aufgenommen werden kann, d. h. in den Jahresplan der Zug- und Fahrzeugbewegungen, und er passt möglicherweise auch nicht in die jährliche Planung. Deshalb sollten die Infrastrukturbetreiber in der Lage sein, Kapazität in ausreichender Qualität und Quantität auch für solche Schienenverkehrsdienste anzubieten, die eine instabile Nachfrage aufweisen, relativ kurzfristig organisiert werden, mehr als eine einzelne Zugfahrt umfassen und wiederholt für einen Zeitraum durchgeführt werden können, der nicht mit der Dauer der Netzfahrplanperiode übereinstimmt.
- (13) Antragsteller für Fahrwegkapazität sollten Fahrwegkapazität jährlich über den Netzfahrplan planen und beantragen können. Ebenso sollten Antragsteller über Rahmenverträge Fahrwegkapazität weit im Voraus beantragen können, damit sie stabile, mehrjährige Schienenverkehrsdienste anbieten können. Ferner sollten Antragsteller Fahrwegkapazität auch kurzfristig vor der Nutzung mit Ad-hoc-Kapazitätsanträgen für einzelne Züge oder für wiederholte Zugfahrten im Rahmen der fortlaufenden Planung beantragen können.
- (14) Ein erheblicher Anteil des Schienengüterverkehrs entfällt auf den Fernverkehr und erfordert eine grenzüberschreitende Koordinierung der Infrastrukturbetreiber. Das Erreichen des politischen Ziels der Steigerung des Schienenverkehrsaufkommens hängt auch von der Zunahme des grenzüberschreitenden Personenverkehrs ab. Zur Erleichterung und Förderung des grenzüberschreitenden Verkehrs im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum sollten die Vorschriften und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität der Eisenbahn kohärenter und einheitlicher gestaltet werden. Dementsprechend sollte die Rolle des Europäischen Netzwerks der Infrastrukturbetreiber gestärkt werden, damit es mit der Ausarbeitung von Leitlinien für die harmonisierte Durchführung dieser Verordnung in Bezug auf Verfahren und Methoden für das Management der Fahrwegkapazität und mit der aktiven Koordinierung der grenzüberschreitenden Fahrwegkapazität und des grenzüberschreitenden Verkehrs betraut werden kann. Insbesondere sollte das Europäische Netzwerk der Infrastrukturbetreiber europäische Rahmen für das Kapazitätsmanagement, für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements sowie für die Leistungsüberprüfung aufstellen.
- (15) Die vom Europäischen Netzwerk der Infrastrukturbetreiber aufgestellten europäischen Rahmen sollten Leitlinien umfassen, die von Infrastrukturbetreibern nach besten Kräften befolgt werden sollten, ohne ihre Verantwortung für die eigenen betrieblichen Entscheidungen zu schmälern. Die Infrastrukturbetreiber sollten etwaige Abweichungen von den Rahmen des Europäischen Netzwerks der Infrastrukturbetreiber begründen. Mit diesem Vorgehen soll ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen den Erfordernissen der Koordinierung und der Anwendung harmonisierter Konzepte im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum einerseits und der Notwendigkeit der Anpassung der Verfahren und Methoden an die besonderen Gegebenheiten in bestimmten geografischen Gebieten andererseits hergestellt werden. Fünf Jahre nach dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung sollte die

Kommission prüfen, ob der Stand der Vereinheitlichung der Verfahren und Methoden und die Wirksamkeit des Koordinierungsprozesses zwischen den Infrastrukturbetreibern sowie die allgemeinen Fortschritte bei der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums die Einführung sekundärer Rechtsvorschriften rechtfertigen, um bestimmte Elemente der vom Europäischen Netzwerk der Infrastrukturbetreiber aufgestellten europäischen Rahmen zu ersetzen.

- (16) Die Vorschriften für das Management des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs unter normalen Bedingungen und im Falle von Störungen sollten einen reibungslosen, widerstandsfähigen und nahtlosen Betrieb von Schienenverkehrsdiensten fördern. Sie sollten ein System der strukturierten Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und anderen Beteiligten vorsehen.
- (17) Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur erfordert nicht nur eine enge Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern, sondern auch ein enges Zusammenwirken mit Eisenbahnunternehmen und anderen Beteiligten, die unmittelbar in den Schienenverkehr, den multimodalen Verkehr und den Logistikbetrieb eingebunden sind. Deshalb ist es nötig, für eine strukturierte Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und anderen Beteiligten zu sorgen.
- (18) Die Zuverlässigkeit der Schienenverkehrsdienste ist einer der Aspekte, die von Eisenbahnkunden am meisten geschätzt werden. Die Zuverlässigkeit der Fahrpläne ist auch ein entscheidender Aspekt für das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnsystems, das von starken Wechselwirkungen zwischen Diensten und externen Netzeffekten geprägt ist. Aus diesem Grund sollten Fahrplanabweichungen auf ein Minimum beschränkt bleiben. Darüber hinaus sollte ein System mit angemessenen Anreizen eingeführt werden, um die Erfüllung der Verpflichtungen durch Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen und andere einschlägige Beteiligte zu fördern. Diese Anreize sollten sowohl wirtschaftlicher als auch nichtwirtschaftlicher Art sein.
- (19) Die kontinuierliche Überwachung der Qualität der Eisenbahninfrastruktur- und Verkehrsdienste ist eine Voraussetzung für die Verbesserung der Leistungsfähigkeit dieser Dienste. Daher ist es notwendig, ein transparentes und objektives System von Indikatoren zu schaffen, das Rückmeldungen zu den Leistungsaspekten gibt, die für die verschiedenen am Betrieb Beteiligten und für die Endkunden von Schienenverkehrsdiensten wichtig sind. Die Hauptfunktion eines solchen Systems sollte darin bestehen, die Einhaltung der Verpflichtungen, die von den am Betrieb Beteiligten eingegangen wurden, und die Fortschritte bei der Leistungsfähigkeit im Laufe der Zeit zu überwachen und dabei den unterschiedlichen Gegebenheiten und Merkmalen im Eisenbahnsektor Rechnung zu tragen. Bei der Einrichtung eines solchen Systems und der Auswertung seiner Ergebnisse sollte sich die Kommission auf unabhängige Sachverständige in Form eines Leistungsüberprüfungsgremiums stützen können. Dieses Gremium sollte in der Lage sein, die Kommission in allen Bereichen unabhängig zu beraten, die die Leistung der Schienenverkehrsdienste und des Infrastrukturbetriebs beeinflussen.
- (20) Um die Leistung der Eisenbahninfrastrukturdienste im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu verbessern, sollten die Infrastrukturbetreiber in enger Zusammenarbeit mit der Kommission, dem Leistungsüberprüfungsgremium und den einschlägigen Beteiligten einen gemeinsamen Rahmen für die Leistungsüberprüfung aufstellen und umsetzen. Dieser Rahmen sollte dafür sorgen, dass alle Infrastrukturbetreiber in der EU gemeinsame Grundsätze und Methoden für die

Leistungsmessung anhand vereinbarter Indikatoren anwenden. Der Rahmen sollte es erlauben, Leistungsmängel im EU-Eisenbahnnetz aufzudecken. Er sollte sicherstellen, dass die Infrastrukturbetreiber ihre Leistungsziele so festlegen, dass den Besonderheiten des von ihnen betriebenen Netzes Rechnung getragen, gleichzeitig aber eine kohärente Erkennung der wichtigsten Leistungsmängel gewährleistet wird. Der Rahmen sollte es den Infrastrukturbetreibern ermöglichen, auf EU-Ebene bei der Festlegung von Maßnahmen zur Behebung von Leistungsmängeln zusammenzuarbeiten und deren Auswirkungen zu verfolgen. Die Infrastrukturbetreiber sollten diesen Rahmen regelmäßig überprüfen, damit er stets seinen Zweck erfüllt; sie sollten dabei im Europäischen Netzwerk der Infrastrukturbetreiber zusammenarbeiten und die Stellungnahmen des Leistungsüberprüfungsgremiums und der Kommission berücksichtigen.

- (21) Um einen wirksamen EU-Rahmen für die Koordinierung der Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu gewährleisten, sollte das durch die Richtlinie 2012/34/EU geschaffene Europäische Netzwerk der Infrastrukturbetreiber stärker in Anspruch genommen werden. Es sollte über Entscheidungsmechanismen verfügen, die es den Eisenbahninfrastrukturbetreibern in der EU ermöglichen, die strategische Planung der Fahrwegkapazität der Eisenbahn wirksam zu koordinieren.
- (22) Die Eisenbahn-Regulierungsstellen sollten auf Unionsebene zusammenarbeiten, um eine kohärente Anwendung des Rechtsrahmens und eine einheitliche Behandlung der Antragsteller im gesamten einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu gewährleisten. Die Zusammenarbeit sollte über das Europäische Netzwerk der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr erfolgen, um gemeinsame Verfahren für die Beschlussfassung in Fragen, für die sie nach dieser Verordnung zuständig sind, zu entwickeln. Zu diesem Zweck sollte das Europäische Netzwerk der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr Koordinierungsaufgaben wahrnehmen und unverbindliche Empfehlungen und Stellungnahmen abgeben, die die Zuständigkeiten der Eisenbahn-Regulierungsstellen oder der Infrastrukturbetreiber unberührt lassen.
- (23) Für ein effizientes Management der Fahrwegkapazität und des Verkehrs ist ein Austausch von Daten und Informationen zwischen Infrastrukturbetreibern, Antragstellern und anderen am Betrieb Beteiligten erforderlich. Dieser Austausch kann mit Unterstützung interoperabler digitaler Instrumente und, soweit möglich, durch Automatisierung erheblich wirksamer und effizienter gestaltet werden. Die Spezifikationen für die Interoperabilität sollten daher vorrangig umgesetzt und weiterentwickelt werden, um mit den technischen Entwicklungen und den in dieser Verordnung vorgesehenen neuen Verfahren Schritt zu halten.
- (24) Die Infrastrukturbetreiber sollten sich – insbesondere hinsichtlich der Digitalisierung – mit den Arbeiten des nach Titel IV der Verordnung (EU) 2021/2085 des Rates gegründeten Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen, in Bezug auf den in Artikel 86 Absatz 5 genannten Masterplan und die in Artikel 85 Absatz 2 Buchstabe c genannte Systemsäule sowie über die in Artikel 97 der Verordnung (EU) 2021/2085 genannte Einsatzgruppe abstimmen.
- (25) Es ist notwendig, für die Infrastrukturbetreiber und im Bereich der Regulierungsaufsicht einen Mechanismus zur Festlegung von Kriterien, Grundsätzen und Verfahren für das Kapazitätsmanagement, die Zusammenarbeit zwischen den am Schienenverkehr Beteiligten und die Koordinierung auf EU-Ebene vorzusehen. Dieser Mechanismus erfordert, dass Infrastrukturbetreiber und Eisenbahn-Regulierungsstellen

in Zusammenarbeit mit den einschlägigen Beteiligten europäische Rahmen und Leitlinien entwickeln und umsetzen. Nach einer Bewertung der Entwicklung und Umsetzung der europäischen Rahmen sowie in Fällen, in denen mit einer freiwilligen Anwendung sektorspezifischer Leitlinien das erforderliche Maß an regulatorischer Kohärenz nicht erreicht wird, sollte die Kommission über Mittel verfügen, um solche Regulierungsmängel gegebenenfalls durch den Erlass von Durchführungsrechtsakten oder delegierten Rechtsakten zu beheben.

- (26) Um ein reibungsloses Kapazitäts- und Verkehrsmanagement für grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste zu gewährleisten, Stornierungen zugewiesener Kapazität und Unterbrechungen des Eisenbahnbetriebs aufgrund von Störungen im Schienennetz so gering wie möglich zu halten und um Entwicklungen bei den Praktiken der Infrastrukturbetreiber und der Anwendung neuer Methoden der Kapazitätszuweisung sowie im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien Rechnung zu tragen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags Rechtsakte zu erlassen. Diese Befugnisse sollten sich erstrecken auf die Dokumente der strategischen Planung der Fahrwegkapazität, den Zeitplan für die strategische Kapazitätsplanung und das Kapazitätszuweisungsverfahren, die Fristen für Änderungen an zugewiesener Kapazität und für die Konstruktion alternativer Lösungen für Antragsteller, den Zeitplan für die Koordinierung, Konsultation und Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten, die Definition von stark ausgelasteten und überlasteten Fahrwegen und die Verfahren und Methoden zur Berechnung des Grades der Kapazitätsauslastung, die Kriterien für die Feststellung und Meldung von Netzstörungen, die Informationen, die den am Betrieb Beteiligten zur Verfügung zu stellen sind, die Bereiche, in denen sich die Infrastrukturbetreiber abstimmen sollten, und die besonderen Regelungen für eine solche Koordinierung. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen – auch auf der Ebene von Sachverständigen – durchführt, die mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁸ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, sollten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten erhalten, und ihre Sachverständigen sollten systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission haben, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (27) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, und zwar im Hinblick auf die Einführung technischer und betrieblicher Anforderungen in Bezug auf einheitliche Kriterien für die von Infrastrukturbetreibern festgelegten Anforderungen an Antragsteller, um ein reibungsloses Funktionieren des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zu erleichtern; gemeinsame Verfahren, Kriterien und Methoden für das Management knapper Kapazität, für die Notfallplanung und für die Zuweisung von Kapazität über die Netzfahrplanperiode hinaus; einen gemeinsamen Ansatz für Entschädigungen, die für Änderungen an zugewiesener Kapazität zu zahlen sind; gemeinsame Kriterien und Verfahren für die Umplanung; die Festlegung der technischen Elemente eines Systems zur Überwachung der Leistung von Schienenverkehrsdiensten und schienenverkehrsbezogenen Leistungen, einschließlich

⁸

ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

der Methoden und Datenanforderungen und ihrer Überprüfung. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹ ausgeübt werden.

- (28) Die Vorschriften der Richtlinie 2012/34/EU für die Kapazitätszuweisung werden durch die Vorschriften der vorliegenden Verordnung ersetzt. Deshalb sollten die Vorschriften über die Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern, die Vorschriften über die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn-Regulierungsstellen sowie die Anforderungen an die Elemente der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, in denen die Art des den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stehenden Fahrwegs, die Bedingungen für den Zugang dazu und die Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Fahrwegkapazität beschrieben werden, ebenfalls in der vorliegenden Verordnung festgelegt werden. Für die Zusammenarbeit und Koordinierung sowie für die Elemente der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die sich nicht auf das Kapazitätsmanagement beziehen, sollten weiterhin die Vorschriften der Richtlinie 2012/34/EU gelten.
- (29) Wie die Ex-post-Bewertung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010¹⁰ ergeben hat, wurde mit der genannten Verordnung keine ausreichende Wirkung erzielt, um wirksam zu einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene beizutragen. Darüber hinaus hat sich die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreibern beim Management der Fahrwegkapazität der Eisenbahn aus grenzübergreifender Sicht nach wie vor als unwirksam erwiesen. Ferner hat die Bewertung aufgezeigt, dass ein beim Kapazitätsmanagement eine Trennung zwischen Schienengüterverkehrskorridoren und dem übrigen Netz nicht effizient ist. Für das Management der Schienennetzkapazität sollte ein einheitlicher Rechtsrahmen gelten, in dem die betreffenden Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 konsolidiert werden. Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU über die Zuweisung von Fahrwegkapazität sollten daher aufgehoben und durch die vorliegende Verordnung ersetzt werden.
- (30) Für die Erstellung des Netzfahrplans sind vorbereitende Tätigkeiten nötig, die in den Jahren vor dem Inkrafttreten des genannten Netzfahrplans durchgeführt werden müssen. Deshalb ist es für den Übergang von dem durch die Richtlinie 2013/34/EU und die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 geschaffenen Rechtsrahmen zu dem mit dieser Verordnung geschaffenen Rechtsrahmen erforderlich, dass die Vorbereitungen für die Aufstellung der Netzfahrpläne nach dem neuen Rahmen parallel zur Anwendung der Vorschriften des derzeitigen Rahmens beginnen. Dementsprechend muss in einer Übergangsphase eine Doppelregelung gelten, der zufolge die notwendigen Vorbereitungsschritte für einen bestimmten Netzfahrplan nach dem für diesen Netzfahrplan jeweils geltenden Rechtsrahmen unternommen werden. Rahmenverträge, die nach dem derzeitigen Rechtsrahmen geschlossen wurden, sollten in einem Übergangszeitraum auch für die neue Regelung fortgelten können.

⁹ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

¹⁰ SWD(2021) 134 final vom 2. Juni 2021.

- (31) Im Zuge des neuen Rechtsrahmens sollten die Vorbereitungsschritte für einen Netzfahrplan damit beginnen, dass fünf Jahre vor dem Inkrafttreten des betreffenden Netzfahrplans eine Kapazitätsstrategie veröffentlicht wird. Im Interesse einer frühzeitigen Anwendung des neuen Rechtsrahmens und angesichts der im Eisenbahnsektor bereits unternommenen Vorbereitungsarbeiten könnte der Zeitplan für die Tätigkeiten, die zur Festlegung der ersten beiden Netzfahrpläne führen, auf 38 Monate verkürzt werden, indem die Phase der Kapazitätsstrategie verkürzt wird. Dementsprechend sollte der erste Netzfahrplan nach dem neuen Rechtsrahmen der ab dem [9. Dezember 2029] geltende Netzfahrplan sein. Alle Beteiligten sollten unverzüglich mit den notwendigen Vorbereitungen für die Einhaltung des neuen Rechtsrahmens beginnen —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

- (1) In dieser Verordnung werden die Grundsätze, Vorschriften und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Koordinierung mit Serviceeinrichtungen, das Verkehrsmanagement, das Krisenmanagement und das Leistungsmanagement für den inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr festgelegt. Ferner werden Vorschriften für ein europäisches Netzwerk für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und mit anderen einschlägigen Beteiligten sowie für die Aufsicht über das Kapazitätsmanagement und das Verkehrsmanagement festgelegt.
- (2) Diese Verordnung gilt für die Nutzung von Fahrwegen im inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU, einschließlich Serviceeinrichtungen im Sinne des Artikels 3 Nummer 11 der Richtlinie.
- (3) Die Kapitel II bis V dieser Verordnung finden während der Geltungsdauer der einschlägigen Ausnahmen keine Anwendung auf Fahrwege oder Eisenbahnverkehrsdienste, die gemäß Artikel 2 Absätze 3, 3a, 4, 8, 8a und 10 der Richtlinie 2012/34/EU von der Anwendung des Kapitels IV der Richtlinie ausgenommen sind.
- (4) Diese Verordnung gilt nicht für Zypern und Malta, solange in ihrem jeweiligen Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

Artikel 2

Allgemeine Zuständigkeiten und Grundsätze

- (1) Unbeschadet des Artikels 7c der Richtlinie 2012/34/EU sind die Infrastrukturbetreiber für das Management der Fahrwegkapazität und das Eisenbahnverkehrsmanagement zuständig.

Bezugnahmen auf einen Infrastrukturbetreiber in allen die Zuweisung von Fahrwegkapazität betreffenden Bestimmungen dieser Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die in Artikel 7a Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU genannte Zuweisungsstelle.

- (2) Um ein effizientes und wirksames Management der Fahrwegkapazität und des Verkehrs in der Union zu erleichtern, arbeiten die Infrastrukturbetreiber innerhalb des in Artikel 7f der Richtlinie 2012/34/EU genannten Europäischen Netzwerks der Infrastrukturbetreiber (*European Network of Infrastructure Managers*, ENIM) und gemäß den die Kooperation betreffenden Bestimmungen dieser Verordnung zusammen.
- (3) Bei der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß den Absätzen 1 und 2 müssen die Infrastrukturbetreiber
 - a) die verfügbare Fahrwegkapazität wie in Artikel 26 der Richtlinie 2012/34/EU vorgeschrieben so effektiv wie möglich nutzen;
 - b) den Nutzwert der durch die Eisenbahninfrastruktur ermöglichten Schienenverkehrsdienste für die Gesellschaft in sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Hinsicht maximieren;
 - c) ein nichtdiskriminierendes Management der Fahrwegkapazität und einen transparenten Zugang dazu – auch bei Bauarbeiten – gewährleisten, um einen fairen Wettbewerb zu unterstützen;
 - d) einen nahtlosen netzübergreifenden Eisenbahnverkehr ermöglichen;
 - e) Transparenz in Bezug auf den Zustand und die Verfügbarkeit von Fahrwegkapazität gewährleisten;
 - f) die Leistung der Eisenbahninfrastruktur und der Verkehrsdienste in enger Zusammenarbeit mit den Betreibern aus dem Eisenbahnsektor überprüfen und verbessern;
 - g) zur Umsetzung und Entwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beitragen.

Artikel 3

Unparteilichkeit des Infrastrukturbetreibers beim Verkehrs- und Kapazitätsmanagement, einschließlich der Instandhaltungsplanung

- (1) Die Infrastrukturbetreiber nehmen die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Verkehrs- und Kapazitätsmanagement, einschließlich der Instandhaltungsplanung, auf transparente und diskriminierungsfreie Weise wahr; die für Entscheidungen über diese Funktionen zuständigen Personen müssen frei von Interessenkonflikten sein.
- (2) Was das Verkehrsmanagement anbelangt, so sorgen die Infrastrukturbetreiber dafür, dass die Eisenbahnunternehmen bei sie betreffenden Störungen umfassend und rechtzeitig Zugang zu den einschlägigen Informationen erhalten. Gewährt der Infrastrukturbetreiber weiteren Zugang zum Verkehrsmanagementprozess, so tut er dies für die betroffenen Eisenbahnunternehmen auf transparente und diskriminierungsfreie Weise.
- (3) Hinsichtlich des Kapazitätsmanagements und der langfristigen Planung größerer Instandhaltungs-, Erneuerungs- und Umrüstungsarbeiten an der Eisenbahninfrastruktur konsultiert der Infrastrukturbetreiber die Antragsteller im

Sinne des Artikels 3 Nummer 19 der Richtlinie 2012/34/EU im Einklang mit dieser Verordnung und trägt den vorgebrachten Anliegen im bestmöglichen Umfang Rechnung.

Artikel 4

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffsbestimmungen in Artikel 3 der Richtlinie 2012/34/EU.

Darüber hinaus bezeichnet der Ausdruck

1. „höhere Gewalt“ alle unvorhersehbaren oder ungewöhnlichen Ereignisse oder Situationen, die sich der Kontrolle des Infrastrukturbetreibers oder des Eisenbahnunternehmens entziehen, die nicht durch angemessene Vorsorge- und Sorgfaltsmaßnahmen vermieden oder überwunden werden können, die nicht durch ihnen technisch, finanziell oder wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen behoben werden können, die tatsächlich eingetreten und objektiv nachprüfbar sind und die es dem Infrastrukturbetreiber vorübergehend oder dauerhaft unmöglich machen, seinen Verpflichtungen gemäß dieser Verordnung oder der Richtlinie 2012/34/EU nachzukommen, oder es dem Eisenbahnunternehmen unmöglich machen, seine vertraglichen Verpflichtungen gegenüber einem oder mehreren Infrastrukturbetreibern zu erfüllen;
2. „Interoperabilität“ die Interoperabilität im Sinne des Artikels 2 Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹;
3. „am Betrieb Beteiligter“ einen Antragsteller, ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, einen Betreiber einer Serviceeinrichtung, einen Anbieter schienenerverkehrsbezogener Leistungen und jede andere Stelle, die unmittelbar an der Durchführung eines Schienenverkehrsdienstes beteiligt ist;
4. „Europäischer Koordinator“ den in Artikel 51 der Verordnung [... neue TEN-V-Verordnung] genannten Koordinator;
5. „Rahmenvertrag“ eine rechtsverbindliche allgemeine öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers und des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf die zuzuweisende Fahrwegkapazität und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode;
6. „gleichzeitige Kapazitätszuweisung“ ein Verfahren, bei dem Infrastrukturbetreiber Fahrwegkapazität als Reaktion auf eine Reihe von bis zu einem bestimmten Stichtag eingegangenen Anträgen auf Fahrwegkapazität und durch Koordinierung dieser Anträge zuweisen, um die bestmögliche Auslastung der Fahrwege und die größtmögliche Übereinstimmung mit den Anträgen zu gewährleisten;
7. „Windhundprinzip“ einen Grundsatz für die Zuweisung von Fahrwegkapazität, dem zufolge die Priorität für das Zuweisungsverfahren nach der chronologischen Reihenfolge der Anträge auf Fahrwegkapazität festgelegt wird;
8. „Zugtrasse“ die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann, beschrieben als eine genaue

¹¹ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

Strecke mit Zeitplan für diesen Zug, einschließlich Ausgangs- und Bestimmungsort, Einfahrtszeit und -tag, Ausfahrtszeit und -tag sowie etwaiger Fahrplanhalte und damit zusammenhängender Abfahrtszeiten;

9. „Kapazitätsspezifikation“ ein Kapazitätsrecht, das die für den betreffenden Antragsteller relevanten kommerziellen und betrieblichen Merkmale der Fahrwegkapazität bestimmt und das dem Infrastrukturbetreiber genügend Informationen liefert, um spezifische Zugtrassen vorzubereiten, die diesen Merkmalen entsprechen;
10. „netzübergreifender Schienenverkehrsdienst“ einen inländischen oder grenzüberschreitenden Schienengüter- oder Schienenpersonenverkehrsdienst, der auf zwei oder mehr Netzen verschiedener Infrastrukturbetreiber betrieben wird. Der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Ausgangs- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Güter- bzw. Personenwagen in mindestens ein Netz einfahren, das von einem anderen Infrastrukturbetreiber betrieben wird;
11. „netzübergreifendes Kapazitätsrecht“ die Gesamtheit der Kapazitätsrechte, die die Erbringung eines netzübergreifenden Schienenverkehrsdienstes ermöglichen;
12. „Aufteilung von Fahrwegkapazität“ das Zuteilen von Anteilen der insgesamt verfügbaren Kapazität eines Fahrwegteils an verschiedene Arten von Schienenverkehrsdiensten und an sich aufgrund von Infrastrukturarbeiten ergebende Kapazitätsbeschränkungen;
13. „Netzfahrplan“ die laufend aktualisierten Daten zur Festlegung aller geplanten Zug- und Fahrzeugbewegungen, die auf dem betreffenden Schienennetz entsprechend den zugewiesenen Kapazitätsrechten während einer Netzfahrplanperiode durchgeführt werden;
14. „Netzfahrplanperiode“ den Zeitraum, in dem ein bestimmter Netzfahrplan gültig ist;
15. „Infrastrukturarbeiten“ Eingriffe in die Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke des Ausbaus, der Instandhaltung, der Erneuerung und der Umrüstung der Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Artikels 3 Nummern 2a, 2c, 2d und 2e der Richtlinie 2012/34/EU;
16. „Regulierungsstelle“ die in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannte Regulierungsstelle;
17. „Vorfall“ jedes Vorkommnis oder jede Reihe von Vorkommnissen desselben Ursprungs, das bzw. die eine Störung des Eisenbahnverkehrs verursacht.

KAPITEL II

MANAGEMENT DER FAHRWEGKAPAZITÄT

ABSCHNITT 1

Allgemeine Grundsätze für das Management der Fahrwegkapazität

Artikel 5

Kapazitätsmanagement

- (1) Die Infrastrukturbetreiber verwalten die Fahrwegkapazität durch ein Planungs- und Zuweisungsverfahren, das drei Phasen umfasst:
 - a) strategische Kapazitätsplanung gemäß Abschnitt 2;
 - b) Netzfahrplanerstellung und Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Abschnitt 3;
 - c) Anpassung und Umplanung zugewiesener Kapazität gemäß Abschnitt 4.
- (2) Zusätzlich zu dem in Anhang IV der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Inhalt nehmen die Infrastrukturbetreiber in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie einen Abschnitt über die den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung gestellten Fahrwege, einen Abschnitt über das Kapazitätsmanagement, einen Abschnitt über den Betrieb, einschließlich Verkehrsmanagement, Störungsmanagement und Krisenmanagement, sowie einen Abschnitt über das Leistungsmanagement gemäß Anhang IV auf.
- (3) Entscheidungen über das Kapazitätsmanagement gemäß Absatz 1, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von Kapazitätsrechten, sind wesentliche Funktionen des Infrastrukturbetreibers im Sinne des Artikels 3 Nummer 2f der Richtlinie 2012/34/EU. Hierfür gelten die in der genannten Richtlinie festgelegten Bestimmungen über wesentliche Funktionen.

Artikel 6

Europäischer Rahmen für das Kapazitätsmanagement

- (1) Die Infrastrukturbetreiber bemühen sich, gemeinsame Grundsätze und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität anzuwenden. Zu diesem Zweck entwickelt und beschließt das ENIM bis zum [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] nach den Bestimmungen des Kapitels II einen „Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement“.
- (2) In dem Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement werden gemeinsame Grundsätze und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität und für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen und anderen Antragstellern, Betreibern von Serviceeinrichtungen und anderen am Betrieb Beteiligten festgelegt.
- (3) Der Europäische Rahmen für das Kapazitätsmanagement muss mindestens die in Anhang III aufgeführten Elemente umfassen und ist bei Bedarf zu aktualisieren, um den Erfahrungen der Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen und anderen Antragsteller Rechnung zu tragen, und zwar auf der Grundlage der Arbeiten des ENIM.
- (4) Die Infrastrukturbetreiber tragen bei der Ausarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU dem Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement, insbesondere den in Anhang IV dieser Verordnung festgelegten Inhalten, umfassend Rechnung. Sie begründen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen etwaige Abweichungen von den im Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement festgelegten gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren.

Artikel 7

Antragsteller

- (1) Die Antragsteller stellen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität. Zwecks Nutzung der Fahrwegkapazität benennen die Antragsteller ein Eisenbahnunternehmen, das mit dem Infrastrukturbetreiber eine Vereinbarung gemäß Artikel 28 der Richtlinie 2012/34/EU schließt. Das Recht der Antragsteller, mit Infrastrukturbetreibern Rahmenverträge nach Artikel 31 dieser Verordnung zu schließen, bleibt hiervon unberührt.
- (2) Der Infrastrukturbetreiber kann mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Fahrgauslastung Anforderungen an Antragsteller festlegen. Die Anforderungen müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Sie werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Anhang IV Nummer 1 Buchstabe b angegeben. Sie dürfen nur die Stellung einer Finanzgarantie in angemessener Höhe im Verhältnis zum geplanten Umfang der Tätigkeit des Antragstellers sowie die Fähigkeit zur Abgabe konformer Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität vorsehen.
- (3) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit den Einzelheiten der für die Anwendung von Absatz 2 geltenden Kriterien erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 8

Management knapper Fahrwegkapazität

- (1) Die Infrastrukturbetreiber stellen sicher, dass mit knapper Fahrwegkapazität in allen Phasen des in Artikel 5 genannten Kapazitätsmanagementverfahrens nach den Grundsätzen des Artikels 26 der Richtlinie 2012/34/EU und des Artikels 2 dieser Verordnung verfahren wird.
- (2) Bei Entscheidungen über knappe Kapazität berücksichtigen die Infrastrukturbetreiber die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 11 Absatz 3 aufgestellten strategischen Leitlinien für die Auslastung von Fahrwegkapazität.

Unbeschadet der Vorschriften über staatliche Beihilfen können die Mitgliedstaaten dem Infrastrukturbetreiber gegebenenfalls einen Ausgleich für Mindereinnahmen gewähren, die ausschließlich dadurch entstehen, dass die strategischen Leitlinien für die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn einzuhalten sind.
- (3) Die Infrastrukturbetreiber nehmen die Planung und Zuweisung knapper Kapazität weitestmöglich im Rahmen des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 36 vor, in den die betroffenen Antragsteller eingebunden sind und der zu einvernehmlichen Lösungen für nicht miteinander zu vereinbarende Kapazitätsbedürfnisse und -anträge führt.
- (4) Führt der in Absatz 3 genannte Mechanismus nicht zu einer zufriedenstellenden Lösung von nicht miteinander zu vereinbarenden Kapazitätsbedürfnissen und -anträgen, so regeln die Infrastrukturbetreiber Probleme mit knapper Kapazität bzw. lösen Konflikte nach objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Verfahren.

Im Rahmen dieser Verfahren werden vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Daten alternative Optionen für die Nutzung von Fahrwegkapazität auf der Grundlage der folgenden sozioökonomischen und umweltbezogenen Kriterien beurteilt:

- a) Betriebskosten der Betreiber von Schienenverkehrsdiensten und daraus erwachsende Auswirkungen auf die Preise für die Kunden von Schienenverkehrsdiensten;
 - b) zeitbezogene Kosten für die Kunden von Schienenverkehrsdiensten;
 - c) Anbindung und Zugänglichkeit für Menschen und Regionen, die von den Schienenverkehrsdiensten bedient werden;
 - d) Treibhausgasemissionen, lokale Luftschadstoffe, Lärm und andere externe Kosten von Schienenverkehrsdiensten und von ihren wahrscheinlichen Alternativen;
 - e) Auswirkungen der Schienenverkehrsdienste und ihrer wahrscheinlichen Alternativen auf die Sicherheit und die öffentliche Gesundheit.
- (5) Das ENIM erarbeitet und beschließt die in Absatz 4 genannten Verfahren und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. Die Verfahren müssen folgende Schritte umfassen:
- a) Entwurf alternativer Szenarios für die Aufteilung der für verschiedene Arten von Schienenverkehrsdiensten verfügbaren Kapazität, die, soweit möglich, die Bereitstellung alternativer Kapazität auf anderen Strecken oder alternative Zeitpläne mit vergleichbaren Merkmalen umfassen;
 - b) Bewertung und Einstufung der Szenarios auf der Grundlage objektiver und transparenter Methoden unter Berücksichtigung der sozioökonomischen und umweltbezogenen Kriterien gemäß Absatz 4;
 - c) Auswahl des auf der Grundlage der Bewertung gemäß Buchstabe b am höchsten eingestuften Szenarios und entsprechende Änderung der Definition des Kapazitätsmodells und des Kapazitätsangebotsplans.
- (6) Das ENIM entwickelt die in Absatz 5 Buchstabe b genannten Methoden. Die Parameter dieser Methoden müssen es ermöglichen, auf der Grundlage akzeptierter Ansätze und empirischer Nachweise lokalen oder nationalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. Das ENIM nimmt diese Methoden in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.
- (7) Unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus der Ausarbeitung und Umsetzung des in Absatz 6 genannten Rahmens kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen die spezifischen Verfahren, Kriterien und Methoden für das Management knapper Kapazität festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 9

Informationen über Fahrwegkapazität

- (1) Die Infrastrukturbetreiber stellen interessierten Beteiligten, insbesondere Antragstellern, potenziellen Antragstellern und Regulierungsstellen, während des gesamten Kapazitätsmanagementverfahrens genaue und aktuelle Informationen über die Verfügbarkeit von Fahrwegkapazität zur Verfügung, auch in der Phase der strategischen Planung gemäß Abschnitt 2, während der Netzfahrplanerstellung und

der Zuweisungsverfahren gemäß Abschnitt 3 und bei jeder Änderung an zugewiesener Kapazität gemäß Abschnitt 4.

Die Infrastrukturbetreiber veröffentlichen unverzüglich jede Aktualisierung des Kapazitätsangebotsplans gemäß Artikel 18 und des Netzfahrplans gemäß Artikel 30.

- (2) Die Infrastrukturbetreiber veröffentlichen die in Absatz 1 genannten Informationen gemäß Artikel 62 Absatz 5 und tragen zur Entwicklung einschlägiger Spezifikationen gemäß Artikel 62 Absatz 3 bei.
- (3) Auf Verlangen der Antragsteller stellen die Infrastrukturbetreiber die in Absatz 1 genannten Informationen auf der Grundlage konkreter Spezifikationen der kommerziellen und betrieblichen Bedürfnisse zur Verfügung („Machbarkeitsbeurteilungen“). Für grenzüberschreitende Verkehrsdienste erhalten und beantworten die Infrastrukturbetreiber solche Anträge an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang oder über eine einzige Schnittstelle.

Artikel 10

Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten und verschlechterten Fahrwegen

- (1) Unbeschadet der Artikel 7, 7c und 7e der Richtlinie 2012/34/EU planen die Infrastrukturbetreiber Infrastrukturarbeiten im Einklang mit dem Geschäftsplan und den Investitions- und Finanzierungsprogrammen nach Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU. Wenn sich nach der Annahme des Geschäftsplans Änderungen dieser Programme auf die Planung von Infrastrukturarbeiten auswirken oder wahrscheinlich auswirken werden, gibt der Infrastrukturbetreiber in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen einen Überblick über diese Änderungen und ihre voraussichtlichen Auswirkungen.

- (2) Bei der Planung von Infrastrukturarbeiten handelt der Infrastrukturbetreiber im Einklang mit Artikel 2 Absatz 3 und Artikel 3.

Insbesondere berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber in ausgewogener Weise die Auswirkungen von Infrastrukturarbeiten auf seine eigene Vermögensverwaltung und finanzielle Situation sowie die betrieblichen und finanziellen Auswirkungen auf alle betroffenen Antragsteller.

- (3) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren die Antragsteller zu den Infrastrukturarbeiten im Rahmen der Koordinierungsmechanismen nach Artikel 7e der Richtlinie 2012/34/EG und in Bezug auf grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste gemäß Artikel 54 dieser Verordnung.
- (4) Die Infrastrukturbetreiber planen Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten rechtzeitig im Voraus und informieren und konsultieren die Antragsteller dazu, wobei sie den geschätzten Auswirkungen auf Eisenbahnunternehmen Rechnung tragen. Dabei halten sich die Infrastrukturbetreiber an den in Anhang I Abschnitt 3 festgelegten Zeitplan.

Für Kapazitätsbeschränkungen, die beträchtliche Auswirkungen auf die für Antragsteller verfügbare Kapazität haben, können Antragsteller vom Infrastrukturbetreiber verlangen, dass er eine alternative Planung für die Kapazitätsbeschränkung vorlegt, um eine Option zu ermitteln und auszuwählen, die den Auswirkungen auf Antragsteller und Infrastrukturbetreiber in ausgewogener Weise Rechnung trägt. Der Infrastrukturbetreiber legt diesen Antragstellern eine

indikative Planung der während der Kapazitätsbeschränkung verfügbaren alternativen Kapazität vor.

Die indikative Planung hat sich sowohl auf die betroffene Strecke als auch auf Alternativstrecken zu erstrecken und sich im Kapazitätsmodell gemäß Artikel 17 und im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18 widerzuspiegeln.

- (5) Die Infrastrukturbetreiber berücksichtigen und mindern die Auswirkungen von Infrastrukturarbeiten auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Die Infrastrukturbetreiber koordinieren gemäß Artikel 53 alle Infrastrukturarbeiten auf den in Artikel 53 Absatz 3 genannten Strecken und etwaige andere Infrastrukturarbeiten mit erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen.

Die Koordinierung erstreckt sich insbesondere auf die Optimierung des Zeitplans für die Infrastrukturarbeiten und die Bereitstellung alternativer Kapazität auf der betroffenen Strecke und auf Alternativstrecken unter Berücksichtigung der betrieblichen und kommerziellen Bedürfnisse der Antragsteller.

- (6) Als Kapazitätsbeschränkungen gelten auch sich aus der Verschlechterung des Zustands der Anlagen ergebende Verringerungen der Kapazität oder der Leistungsfähigkeit von Fahrwegen unter deren Auslegungswerte, z. B. Verringerungen der zulässigen Geschwindigkeit oder Achslast. Für solche Beschränkungen gelten die Informationspflichten nach Artikel 9.
- (7) Die Infrastrukturbetreiber veröffentlichen so früh wie möglich Informationen und konsultieren die Antragsteller so früh wie möglich zu geplanten vorübergehenden Kapazitätsbeschränkungen, deren Auswirkungen auf die für kommerzielle Zwecke verfügbare Kapazität und zu alternativer Kapazität.
- (8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Abschnitt 3 zu erlassen, um unter Berücksichtigung planerischer, betrieblicher, technischer und kommerzieller Erwägungen der Beteiligten die Auswirkungen von Kapazitätsbeschränkungen, die sich aus Infrastrukturarbeiten ergeben, auf den Eisenbahnverkehr zu verringern.

ABSCHNITT 2

STRATEGISCHE KAPAZITÄTSPLANUNG

Artikel 11

Strategische Kapazitätsplanung

- (1) Die strategische Kapazitätsplanung umfasst alle in den Artikeln 12 bis 25 genannten Tätigkeiten.
- (2) Die strategische Kapazitätsplanung führt zu folgender Abfolge von Planungsdokumenten, die schrittweise immer mehr Einzelheiten über die verfügbare Kapazität enthalten:
- a) Kapazitätsstrategie gemäß Artikel 16;
 - b) Kapazitätsmodell gemäß Artikel 17;
 - c) Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18.

Inhalt und Zeitplan für die Ausarbeitung dieser Dokumente sind Anhang I Abschnitte 1 und 2 zu entnehmen.

Die Infrastrukturbetreiber beschließen die Planungsdokumente als Grundlage für die nächste Phase des Planungsprozesses.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Abschnitte 1 und 2 zu erlassen, um unter Berücksichtigung der Erfahrungen des ENIM, der Infrastrukturbetreiber, der Antragsteller und anderer am Betrieb Beteiligter, der Regulierungsstellen und des ENRRB bei der Umsetzung dieses Abschnitts eine effiziente strategische Planung zu gewährleisten und den betrieblichen Anliegen der Infrastrukturbetreiber und der Antragsteller Rechnung zu tragen.

- (3) Vorbehaltlich des Grundsatzes der Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2012/34/EU können die Mitgliedstaaten dem Infrastrukturbetreiber auf der Grundlage der Leitstrategien für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU strategische Leitlinien vorgeben. Diese Leitlinien können insbesondere Folgendes abdecken/beinhalten:
- a) allgemeine Ziele der nationalen Eisenbahnpolitik, die für die strategische Kapazitätsplanung im Anwendungsbereich dieser Verordnung relevant sind;
 - b) einen Ausblick auf den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur unter Berücksichtigung der einschlägigen nationalen oder regionalen Pläne und Strategien und der Arbeitspläne der europäischen Verkehrskorridore gemäß Artikel 53 der [neuen TEN-V-Verordnung];
 - c) allgemeine Anforderungen und Leitlinien für die Nutzung der Fahrwegkapazität, die der Infrastrukturbetreiber bei der strategischen Kapazitätsplanung berücksichtigen muss, insbesondere in Bezug auf stark ausgelastete und überlastete Fahrwege gemäß Artikel 21;
 - d) einen Ausblick auf die geplante Entwicklung der Schienenverkehrsdienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Standpunkte der beteiligten regionalen oder lokalen Behörden.

Die Mitgliedstaaten stimmen sich ab, um zwischen den jeweiligen strategischen Leitlinien, die sie gemäß diesem Absatz vorgeben, Kohärenz mit Blick auf die Unterstützung des Ausbaus grenzüberschreitender Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrsdienste sicherzustellen.

- (4) Die strategische Kapazitätsplanung darf nicht die Gewährung von Kapazitätsrechten an einzelne Antragsteller gemäß Artikel 26 vorsehen.

Artikel 12

Allgemeine Anforderungen an das strategische Kapazitätsmanagement

- (1) Die Infrastrukturbetreiber berücksichtigen in ausgewogener, fairer und nichtdiskriminierender Weise alle Arten von Schienenverkehrsdiensten, für die bei ihnen Anträge auf Fahrwegkapazität eingehen können, unabhängig von Umfang, Größe des nachgelagerten Marktes, Stabilität zwischen aufeinanderfolgenden Fahrplänen, Regelmäßigkeit oder Häufigkeit innerhalb einer bestimmten Netzfahrplanperiode.

- (2) Bei der strategischen Kapazitätsplanung, insbesondere im Kapazitätsmodell gemäß Artikel 17 und im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18, unterscheiden die Infrastrukturbetreiber mindestens zwischen folgenden Arten von Schienenverkehrsdiensten:

- a) Güterverkehrsdienste;
- b) überregionale Personenverkehrsdienste (Fernverkehr);
- c) Personenverkehrsdienste im Stadt- und Regionalverkehr.

Sofern dies angesichts der Erfahrungen bei der Durchführung dieser Verordnung erforderlich ist, kann das ENIM eine detailliertere Liste festlegen, in der zwischen Arten von Schienenverkehrsdiensten weiter unterschieden wird. Um die grenzübergreifende Kohärenz der strategischen Planung zu fördern, ist eine harmonisierte Liste in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 aufzunehmen.

- (3) In der strategischen Kapazitätsplanung, insbesondere im Kapazitätsmodell gemäß Artikel 17 und im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18, geben die Infrastrukturbetreiber die vorgeplante Kapazität an, die für die Erbringung von netzübergreifenden Verkehrsdiensten geeignet ist.

- (4) Bei der strategischen Kapazitätsplanung ist auch Folgendes zu berücksichtigen:

- a) die beobachtete Struktur und Entwicklung der Nachfrage nach Fahrwegkapazität, wie durch die Kapazitätszuweisung in früheren Netzfahrplanperioden und durch die Marktüberwachung gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2012/34/EU ermittelt;
- b) die erwartete Entwicklung des Verkehrsbedarfs und der sich daraus ergebenden Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten und Fahrwegkapazität, wie im Rahmen der Analyse gemäß Artikel 15 dieser Verordnung ermittelt;
- c) die Beiträge aus der Konsultation derzeitiger und potenzieller Antragsteller gemäß Artikel 13;
- d) die erwartete oder geplante Entwicklung der Fahrwegkapazität, insbesondere nach der Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU und dem Geschäftsplan des Infrastrukturbetreibers gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU;
- e) die geplanten Infrastrukturarbeiten, die sich voraussichtlich auf das Netz auswirken werden;
- f) die Merkmale der verschiedenen Schienenverkehrsmärkte, insbesondere in Bezug auf
 - i) Geschwindigkeit,
 - ii) Häufigkeit,
 - iii) Spielraum für Abweichungen von der zugewiesenen Zugtrasse,
 - iv) die Möglichkeit, im Falle von Netzstörungen Verkehrsdienste umzuleiten, umzuplanen oder durch andere Verkehrsträger zu ersetzen,
 - v) die Volatilität der Nachfrage nach Beförderungen auf der Schiene und die daraus resultierende Notwendigkeit, Schienenverkehrsdienste mit einem anderen Zeithorizont zu planen.

- (5) Die strategische Kapazitätsplanung muss die durch Rahmenverträge und fortlaufende Planung zugewiesene Kapazität widerspiegeln.
- (6) Die strategische Kapazitätsplanung muss sich auf die in Artikel 6 und Anhang I der [neuen TEN-V-Verordnung] genannten Strecken des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes erstrecken. Die Infrastrukturbetreiber können andere Strecken und Knoten des von ihnen betriebenen Netzes einbeziehen.
- Die strategische Kapazitätsplanung erfolgt auf einer Ebene, die hinreichend detailliert ist, um die Kapazitätsplanung für bestimmte Abschnitte des Netzes zu ermöglichen. Zu diesem Zweck wird das Netz durch Knoten und Abschnitte abgebildet, die es ermöglichen, relevanten Merkmalen der Kapazitätsnachfrage und des Kapazitätsangebots Rechnung zu tragen.
- Diese Knoten und Abschnitte werden im Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 angegeben.
- (7) Die strategische Kapazitätsplanung erstreckt sich auf einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren im Voraus. Die Infrastrukturbetreiber können den Zeitraum auf mehr als fünf Jahre verlängern, um insbesondere den Infrastrukturausbau im Rahmen der Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU zu unterstützen.
- (8) Die Infrastrukturbetreiber überprüfen und aktualisieren regelmäßig die Ergebnisse der strategischen Kapazitätsplanung und berücksichtigen dabei insbesondere Folgendes:
- a) den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur;
 - b) Veränderungen der Marktnachfrage nach Fahrwegkapazität;
 - c) die Ergebnisse der Zuweisungsverfahren gemäß den Abschnitten 3 und 4 in früheren Netzfahrplanperioden, einschließlich des Grads der Inanspruchnahme von Fahrwegkapazität durch Antragsteller;
 - d) Erkenntnisse aus dem Verkehrsmanagement gemäß Kapitel III;
 - e) das Ergebnis des Störungs- und Krisenmanagements gemäß Kapitel III;
 - f) die Ergebnisse der Leistungsüberprüfung gemäß Kapitel IV.
- (9) Das ENIM entwickelt Leitlinien mit gemeinsamen Grundsätzen, Verfahren und Methoden für die strategische Kapazitätsplanung. Es nimmt diese Leitlinien in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 dieser Verordnung auf. Diese Leitlinien sollten mindestens die in Anhang III dieser Verordnung aufgeführten Elemente enthalten. Die Infrastrukturbetreiber tragen diesen Leitlinien in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU umfassend Rechnung. Sie begründen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen etwaige Abweichungen von den in den Leitlinien festgelegten gemeinsamen Grundsätzen, Verfahren und Methoden.

Artikel 13

Konsultation der Beteiligten zur strategischen Kapazitätsplanung

- (1) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren alle am Betrieb Beteiligten gemäß Artikel 7e der Richtlinie 2012/34/EU zur strategischen Kapazitätsplanung.

- (2) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren alle am Betrieb Beteiligten, die netzübergreifende Schienenverkehrsdienste betreiben, gemäß den Artikeln 53 und 54 zur strategischen Kapazitätsplanung.

Artikel 14

Koordinierung der strategischen Kapazitätsplanung zwischen Infrastrukturbetreibern

- (1) Die Infrastrukturbetreiber koordinieren ihre Tätigkeiten im Zusammenhang mit der strategischen Kapazitätsplanung gemäß Artikel 53.

Die Koordinierung muss insbesondere Folgendes gewährleisten:

- a) die Kohärenz der strategischen Planung über die betreffenden Netze hinweg, insbesondere in Bezug auf die Kapazitätsstrategie, das Kapazitätsmodell und den Kapazitätsangebotsplan, die Planung von Infrastrukturarbeiten und die Notfallplanung;
 - b) die angemessene Berücksichtigung des Kapazitätsbedarfs für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste in der Kapazitätsstrategie, dem Kapazitätsmodell und dem Kapazitätsangebotsplan;
 - c) eine Überprüfung der Leistung der strategischen Kapazitätsplanung und ihrer Ergebnisse gemäß Kapitel IV;
 - d) die Einbeziehung aller am Betrieb Beteiligten, der Regulierungsstellen und des Europäischen Netzwerks der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (*European Network of Rail Regulatory Bodies*, ENRRB), der Europäischen Koordinatoren und gegebenenfalls der Behörden der Mitgliedstaaten und anderer Beteiligter.
- (2) Das ENIM berücksichtigt alle einschlägigen Beschwerden von Antragstellern oder potenziellen Antragstellern über die in Artikel 11 Absatz 2 genannten Planungsdokumente und fordert von den an der Koordinierung gemäß Artikel 53 beteiligten Stellen und den gemäß Artikel 54 konsultierten am Betrieb Beteiligten zusätzliche Informationen an, bevor es eine Stellungnahme oder Empfehlung zur Verbesserung der Kohärenz dieser Planungsdokumente abgibt. Das ENIM teilt seine Stellungnahme zu den Entwürfen der Planungsdokumente dem ENRRB mit oder unterrichtet Letzteres darüber, dass es keine Stellungnahme abgibt. Das ENRRB handelt im Einklang mit Artikel 65 Absatz 3.
- (3) Die Infrastrukturbetreiber tragen allen vom ENIM gemäß Absatz 2 abgegebenen Empfehlungen Rechnung. Wenn die Infrastrukturbetreiber der Empfehlung nicht folgen, begründen sie dies in den Planungsdokumenten. Das ENRRB verfolgt das Koordinierungsverfahren und seine Umsetzung. Es unterrichtet die Kommission über seinen Standpunkt zu der Notwendigkeit, etwaige Mängel des Koordinierungsverfahrens zu beheben.

Artikel 15

Analyse der erwarteten Verkehrsmarktentwicklungen

- (1) Die Infrastrukturbetreiber und das ENIM beobachten und analysieren regelmäßig die Verkehrsmärkte als Grundlage für ihre allgemeine Geschäftsstrategie, ihr Kapazitäts- und ihr Notfallmanagement und ihre Investitionsentscheidungen. Die

Infrastrukturbetreiber teilen die Ergebnisse dieser Analyse anderen Beteiligten, darunter den Europäischen Koordinatoren, für ähnliche Zwecke mit.

- (2) Für die Zwecke dieser Verordnung liefert die in Absatz 1 genannte Verkehrsmarktanalyse insbesondere einen Beitrag zur strategischen Kapazitätsplanung gemäß Artikel 11, zur Aufteilung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 25 und zur Zuweisung von Fahrwegkapazität im Rahmen des förmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 37.
- (3) Das ENIM führt bis spätestens [31. Dezember 2028] eine Studie über den europäischen Personen- und Güterverkehrsmarkt im multimodalen Kontext durch. Die Studie muss insbesondere Folgendes behandeln:
 - a) Prognosen der Personen- und Güterverkehrsnachfrage für alle Verkehrsträger in der Union;
 - b) Schätzungen des Steigerungspotenzials sowohl des Schienenpersonen- als auch des Schienengüterverkehrsaufkommens und der Bedingungen, die erforderlich sind, um ein solches Wachstum zu erreichen;
 - c) wenn möglich, eine geografische Aufschlüsselung der prognostizierten Verkehrsströme als Beitrag zur strategischen Kapazitätsplanung.
- (4) Das ENIM konsultiert Antragsteller, Kunden von Schienenverkehrsdiensten und deren Verbände sowie nationale und EU-Behörden zu den Vorgaben für die Studie, insbesondere im Hinblick auf den Zweck der Studie und das Verfahren für die Einbeziehung der Beteiligten.
- (5) Das ENIM überprüft und aktualisiert die Studie nötigenfalls, in jedem Fall jedoch mindestens alle fünf Jahre.

Artikel 16

Kapazitätsstrategie

- (1) Der Infrastrukturbetreiber beschließt eine Kapazitätsstrategie, in der er seine Erwartungen an die künftigen Entwicklungen der Nachfrage nach und des Angebots an Fahrwegkapazität sowie seine Vorstellungen darüber darlegt, wie diesen Entwicklungen Rechnung getragen werden kann.

Die Kapazitätsstrategie dient als Instrument für die Kommunikation, Konsultation und Koordinierung zwischen den am Betrieb Beteiligten.
- (2) Die Kapazitätsstrategie muss Informationen über den künftigen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, einen Ausblick auf die Entwicklung der Nachfrage nach verschiedenen Schienenverkehrsdiensten und sonstige relevante Informationen über die Verfügbarkeit und Auslastung der Eisenbahninfrastruktur enthalten.
- (3) Die Kapazitätsstrategie umfasst eine strategische Streckenkarte, in der Folgendes festgelegt ist:
 - a) der geografische Anwendungsbereich der Kapazitätsstrategie gemäß Artikel 16, des Kapazitätsmodells gemäß Artikel 17 und des Kapazitätsangebotsplans gemäß Artikel 18;
 - b) die bei Kapazitätsbeschränkungen gemäß Artikel 10 und im Rahmen der Notfallplanung gemäß Artikel 19 in Betracht gezogenen Alternativstrecken.

Die strategische Streckenkarte wird in das Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 aufgenommen.

- (4) Der Infrastrukturbetreiber erstellt, veröffentlicht und aktualisiert die Kapazitätsstrategie regelmäßig gemäß dem Zeitplan und den Inhalten, die in Anhang I Abschnitt 2 festgelegt sind.
- (5) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren die Antragsteller zu der Kapazitätsstrategie gemäß Artikel 13 und koordinieren die Kapazitätsstrategien mit anderen Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 14.

Artikel 17

Kapazitätsmodell

- (1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt ein Kapazitätsmodell, mit dem die Kapazitätsstrategie auf der Grundlage der Ergebnisse der Konsultations- und Koordinierungstätigkeiten gemäß Artikel 13 und 14 präzisiert wird.

Das Kapazitätsmodell unterstützt eine ausgewogene Berücksichtigung des Kapazitätsbedarfs der verschiedenen Segmente von Schienenverkehrsdiensten und des Bedarfs der Infrastrukturbetreiber, die Eisenbahninfrastruktur instand zu halten, zu erneuern und auszubauen (Umrüstung bestehender und Bau neuer Infrastruktur). Es dient als Instrument für die Kommunikation, Konsultation und Koordinierung der strategischen Kapazitätsplanung zwischen den am Betrieb Beteiligten.

- (2) Das Kapazitätsmodell muss zumindest Angaben über die je Netzabschnitt verfügbare Gesamtkapazität, die Kapazitätsanteile, die für verschiedene Segmente von Schienenverkehrsdiensten reserviert sind, und über Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten enthalten. Die Infrastrukturbetreiber erstellen und veröffentlichen das Kapazitätsmodell für jede Netzfahrplanperiode und aktualisieren das Kapazitätsmodell regelmäßig gemäß dem Zeitplan und den Inhalten, die in Anhang I Abschnitte 1 und 2 festgelegt sind.
- (3) Die Infrastrukturbetreiber dokumentieren und begründen gegebenenfalls Abweichungen zwischen dem Kapazitätsmodell und der Kapazitätsstrategie für dieselbe Netzfahrplanperiode. Die Kapazitätsstrategie wird nötigenfalls unter Berücksichtigung der Entwicklungen seit ihrer Annahme oder letzten Aktualisierung überarbeitet.
- (4) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren die Antragsteller zum Kapazitätsmodell gemäß Artikel 13 und koordinieren die Kapazitätsstrategien mit anderen Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 14.

Artikel 18

Kapazitätsangebotsplan

- (1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt einen Kapazitätsangebotsplan, um umfassende Informationen über Folgendes bereitzustellen:

- a) die für eine Zuweisung an Antragsteller verfügbare Fahrwegkapazität;
- b) die für eine Zuweisung nicht verfügbare Fahrwegkapazität.

Der Kapazitätsangebotsplan bildet die Grundlage für die Kapazitätszuweisung.

- (2) Die Infrastrukturbetreiber veröffentlichen den Kapazitätsangebotsplan für jede Netzfahrplanperiode spätestens bis zum Ablauf der in Anhang I Abschnitt 2 genannten Frist und aktualisieren ihn laufend bis zum Ende der Netzfahrplanperiode, auf die sich der Plan bezieht. Der Kapazitätsangebotsplan wird für jeden einzelnen Tag der betreffenden Netzfahrplanperiode erstellt.
- (3) Die Infrastrukturbetreiber erstellen den Kapazitätsangebotsplan auf der Grundlage der Ergebnisse der strategischen Kapazitätsplanung gemäß den Artikeln 11 bis 17 und Anhang I Abschnitte 1 und 2.
- Die Infrastrukturbetreiber dokumentieren und begründen gegebenenfalls Abweichungen zwischen dem Kapazitätsangebotsplan und dem Kapazitätsmodell für dieselbe Netzfahrplanperiode.
- (4) Im Kapazitätsangebotsplan können die Infrastrukturbetreiber Fahrwegkapazität als vorgeplant angeben. Vorgeplante Kapazität bezeichnet Kapazität, für die der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 20 Merkmale und Umfang der von Antragstellern beantragbaren Kapazität festlegt, Vorschriften für die Zuweisung dieser Kapazität festlegt und das Verfahren festlegt, nach dem diese Kapazität beantragt werden kann. Bei der Zuweisung vorgeplanter Kapazität werden die festgelegten Merkmale, Vorschriften und Zuweisungsverfahren berücksichtigt.
- (5) Vorgeplante Kapazität wird im Kapazitätsangebotsplan in Form von Kapazitätsobjekten gemäß Artikel 20 dargestellt, die den Umfang und die Merkmale der Kapazität angeben und die mit den Zuweisungsvorschriften und -verfahren verknüpft sind, durch die diese Kapazität bereitgestellt wird.
- (6) Vorbehaltlich des Absatzes 7 umfasst der Kapazitätsangebotsplan folgende Elemente:
- a) Kapazität, die Antragstellern für die Netzfahrplanperiode, auf die sich der Kapazitätsangebotsplan bezieht, zugewiesen werden kann:
 - i) Fahrwegkapazität, die vom Infrastrukturbetreiber nicht vorgeplant wurde,
 - ii) Fahrwegkapazität, die vom Infrastrukturbetreiber vorgeplant wurde.
 - b) Kapazität, die Antragstellern nicht zugewiesen werden kann:
 - i) Fahrwegkapazität, die für Infrastrukturarbeiten mit erheblichen kommerziellen und betrieblichen Auswirkungen auf Antragsteller und Eisenbahnunternehmen gemäß Anhang I Abschnitt 3 reserviert wurde,
 - ii) Fahrwegkapazität, die für regelmäßige Zeitfenster reserviert wurde, die es ermöglichen, zu einem späteren Zeitpunkt Infrastrukturarbeiten mit begrenzten Auswirkungen zu planen,
 - iii) Fahrwegkapazität, die bereits durch Rahmenverträge gemäß Artikel 31 oder im mehrjährigen fortlaufenden Planungsverfahren gemäß Artikel 33 zugewiesen wurde,
 - iv) Fahrwegkapazität, die für andere als die unter den Ziffern i, ii und iii genannten Zwecke reserviert ist; die Zwecke sind vom Infrastrukturbetreiber eindeutig anzugeben.

Im Kapazitätsangebotsplan werden die für die Nutzung von besonderen Fahrwegen gemäß Artikel 24 geltenden Beschränkungen angegeben.

- (7) Die Infrastrukturbetreiber nehmen in den Kapazitätsangebotsplan die in Absatz 6 Buchstabe b aufgeführten Elemente für die von ihnen betriebene Eisenbahninfrastruktur auf.
- Die Infrastrukturbetreiber nehmen alle in Absatz 6 aufgeführten Elemente für alle Strecken und Knoten des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes im Sinne der [neuen TEN-V-Verordnung] in den Kapazitätsangebotsplan auf.
- Die Infrastrukturbetreiber können die in Absatz 6 genannten Elemente für andere Strecken und Knoten des von ihnen betriebenen Netzes in den Kapazitätsangebotsplan aufnehmen.
- (8) Bei der Kapazitätsvorplanung gemäß Absatz 6 Buchstabe a Ziffer ii befolgen die Infrastrukturbetreiber die in Artikel 8 Absatz 4 festgelegten Grundsätze.
- Die Infrastrukturbetreiber stützen sich bei der Kapazitätsvorplanung auf die strategischen Leitlinien der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 11 Absatz 3, die Ergebnisse der Konsultation der Antragsteller gemäß Artikel 13 und die Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 14.
- (9) Die Regulierungsstelle analysiert den Kapazitätsangebotsplan und kann einen Beschluss fassen, mit dem der Infrastrukturbetreiber aufgefordert wird, den Kapazitätsangebotsplan zu ändern. Dabei berücksichtigt die Regulierungsstelle etwaige Stellungnahmen oder Empfehlungen des ENIM.
- (10) Das ENIM beschließt Leitlinien und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf; in den Leitlinien ist Folgendes festzulegen:
- a) die Mittel für die Veröffentlichung des Kapazitätsangebotsplans, einschließlich digitaler Dienste, Instrumente, Funktionen und Schnittstellen;
 - b) das Verfahren für die Konsultation der Antragsteller zum Kapazitätsangebotsplan.

Artikel 19

Notfallplanung

- (1) Die Infrastrukturbetreiber führen einen kontinuierlichen Notfallplanungsprozess ein und setzen diesen um, um sich auf Störungen des Netzbetriebs und andere Krisensituationen, die den Eisenbahnverkehr betreffen, vorzubereiten.
- Die Notfallplanung bildet die Grundlage für das Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement gemäß Artikel 42, um in solchen Situationen eine rasche Reaktion zu ermöglichen und die Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr so gering wie möglich zu halten.
- Die Infrastrukturbetreiber dokumentieren die Ergebnisse der Notfallplanung in einem Notfallplan.
- (2) Die Notfallplanung umfasst insbesondere Folgendes:
- a) die Ausweisung von Alternativstrecken, die eine Umleitung des Verkehrs im Falle der Nichtverfügbarkeit der Strecken des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes gemäß Artikel 6 und Anhang I der [neuen TEN-V-Verordnung] ermöglichen;

- b) eine indikative Planung der auf den gemäß Buchstabe a ausgewiesenen Alternativstrecken verfügbaren Fahrwegkapazität, um Transparenz zu schaffen hinsichtlich der auf diesen Strecken verfügbaren Fahrwegkapazität, die bei Vorfällen und insbesondere Netzstörungen gemäß Artikel 46 genutzt werden kann;
 - c) die Festlegung von Vorschriften und Verfahren für das Verkehrs- und das Krisenmanagement, einschließlich des Informationsaustauschs zwischen Infrastrukturbetreibern, anderen am Betrieb Beteiligten und anderen Beteiligten wie Behörden, die für den Schienenverkehr oder für Sicherheit und Notfallbewältigung zuständig sind, sowie Kriterien für die Aktivierung dieser Verfahren;
 - d) die Festlegung und Auflistung der Stellen, die bei schwerwiegenden Vorfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu unterrichten sind;
 - e) alle sonstigen Vorbereitungen, die für die Durchführung des Störungs- und Krisenmanagements im Einklang mit Artikel 42 und dem in Artikel 44 genannten Europäischen Rahmen für die grenzüberschreitende Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements erforderlich sind.
- (3) Die Infrastrukturbetreiber stellen sicher, dass die Notfallplanung mit der strategischen Kapazitätsplanung, insbesondere der Kapazitätsstrategie, dem Kapazitätsmodell, dem Kapazitätsangebotsplan, und mit der Planung für Infrastrukturarbeiten gemäß Artikel 10 in Einklang steht.
 - (4) Die Ergebnisse der Notfallplanung, insbesondere die Ausweisung von Alternativstrecken gemäß Absatz 2 Buchstabe a und die indikative Kapazitätsplanung für Alternativstrecken gemäß Absatz 2 Buchstabe b, werden in das Kapazitätsmodell und in den Kapazitätsangebotsplan aufgenommen.
 - (5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Einzelheiten des Verfahrens und der Kriterien für die Anwendung des Absatzes 2, insbesondere für Situationen, die sich auf den grenzüberschreitenden Verkehr auswirken können. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 20

Kriterien und Verfahren für die Zuweisung vorgeplanter Kapazität und für die Definition von Kapazitätsplanungsobjekten

- (1) Die Infrastrukturbetreiber weisen vorgeplante Kapazität, die in dem Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18 enthalten ist, anhand transparenter und nichtdiskriminierender Kriterien und Verfahren zu.
- (2) Kapazitätsplanungsobjekte definieren die Merkmale und Eigenschaften der verschiedenen Arten vorgeplanter Kapazität, einschließlich der von Antragstellern beantragbaren Kapazität, der für Infrastrukturarbeiten reservierten Kapazität und der bereits zugewiesenen Kapazität. Zu diesen Merkmalen und Eigenschaften gehören alle Aspekte, die für bestimmte Arten vorgeplanter Kapazität relevant sind, z. B. Strecke, Zeitplanung, garantierte oder erforderliche Mindestgeschwindigkeit, technische Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur, Parameter und Anzahl der enthaltenen Slots.

- (3) Das ENIM entwickelt einen gemeinsamen Rahmen für die in Absatz 1 genannten Kriterien und Verfahren und nimmt ihn in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. In diesem gemeinsamen Rahmen sind die Vorteile der Reservierung von Kapazität für bestimmte Arten von Schienenverkehrsdiensten oder Zuweisungsverfahren gegen die Notwendigkeit abzuwiegen, über Flexibilität zu verfügen, um bei der Kapazitätszuweisung dem Markbedarf gerecht werden zu können. Dazu muss der gemeinsame Rahmen die Möglichkeit vorsehen, Anträge auf Kapazitätsrechte, die nicht mit vorgeplanter Kapazität in Einklang stehen, im Rahmen des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 36 zu berücksichtigen.
- (4) Das ENIM entwickelt und beschließt formale Spezifikationen für Kapazitätsplanungsobjekte in einem für Menschen lesbaren und maschinenlesbaren Format. Das ENIM nimmt diese Spezifikationen in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. Gestützt auf seine Erfahrungen mit der Anwendung dieses Artikels übermittelt das ENIM der Kommission gemäß Artikel 62 Absatz 3 dieser Verordnung Informationen über mögliche Änderungen der in der Richtlinie (EU) 2016/797 und den gemäß der Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität.

Artikel 21

Stark ausgelastete und überlastete Fahrwege

- (1) Die Infrastrukturbetreiber melden unverzüglich, dass ein Fahrwegteil entweder stark ausgelastet ist oder überlastet ist, wenn mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:
- a) die Kapazitätsauslastung hat die Schwellenwerte für stark ausgelastete oder überlastete Fahrwege in den Bezugszeiträumen gemäß Anhang II Nummer 1 in der vorangegangenen oder der laufenden Netzfahrplanperiode überschritten;
 - b) die Ergebnisse der gemäß diesem Abschnitt durchgeführten strategischen Kapazitätsplanung zeigen, dass der während der Phasen der strategischen Kapazitätsplanung geäußerte Kapazitätsbedarf die für die Zuweisung in einer bestimmten Netzfahrplanperiode verfügbare Kapazität übersteigt;
 - c) gemäß Artikel 10 geplante Infrastrukturarbeiten, die zu Kapazitätsbeschränkungen führen, haben zur Folge, dass Kapazität knapp wird.
- (2) In der in Absatz 1 genannten Meldung geben sie die Netzfahrplanperiode und den Fahrwegteil sowie die spezifischen Zeiträume, auf die sie sich bezieht, an.
- (3) Nicht miteinander zu vereinbarende einzelne Anträge auf Fahrwegkapazität, die während der Netzfahrplanperiode zur Zuweisung eingereicht werden, dürfen nicht als Begründung für die Meldung eines Fahrwegteils als stark ausgelastet oder überlastet dienen, es sei denn, die in Absatz 1 genannten Bedingungen sind erfüllt.
- (4) Wurden Fahrwege als stark ausgelastet oder überlastet gemeldet, so führt der Infrastrukturbetreiber eine Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 22 durch, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität gemäß Artikel 23 umgesetzt wird.
- (5) Für Fahrwegteile, die als stark ausgelastet oder überlastet gemeldet wurden, reservieren die Infrastrukturbetreiber in dem in Artikel 18 genannten

Kapazitätsangebotsplan Kapazität unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 22.

- (6) Wurden Entgelte nach Artikel 31 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU nicht erhoben oder haben sie zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde der Fahrweg als überlastet gemeldet, so wendet der Infrastrukturbetreiber ein Verfahren zur Aufteilung oder zur Zuweisung knapper Fahrwegkapazität auf der Grundlage transparenter und objektiver Kriterien an. Dieses Verfahren wird gemäß Artikel 8 dieser Verordnung durchgeführt und zusammen mit den geltenden Kriterien in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen.
- (7) Die Infrastrukturbetreiber geben die als stark ausgelastet oder überlastet gemeldeten Fahrwege in dem in Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten Infrastrukturregister an.
- (8) Die in Bezug auf überlastete Fahrwege zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegt und müssen gemäß Absatz 7 erlassene Maßnahmen und Kriterien einhalten.
- (9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang II zu erlassen, um unter Berücksichtigung der Erfahrungen des ENIM, der Infrastrukturbetreiber, der Antragsteller und anderer am Betrieb Beteiligter, der Regulierungsstellen und des ENRRB aus der Umsetzung dieses Artikels ein effizientes Management von Kapazität auf stark ausgelasteten und überlasteten Fahrwegen zu gewährleisten und den betrieblichen Anliegen von Infrastrukturbetreibern und Antragstellern Rechnung zu tragen.

Artikel 22

Kapazitätsanalyse bei stark ausgelasteten oder überlasteten Fahrwegen

- (1) Der Infrastrukturbetreiber führt innerhalb von sechs Monaten nach der Meldung eines Fahrwegs als stark ausgelastet oder überlastet eine Kapazitätsanalyse durch.

Im Rahmen der Kapazitätsanalyse werden Engpässe bei der Fahrwegkapazität ermittelt, die der Einbeziehung des von Antragstellern geäußerten Kapazitätsbedarfs in das Kapazitätsmodell oder in den Kapazitätsangebotsplan entgegenstehen oder verhindern, dass Anträgen auf Fahrwegkapazität in angemessener Weise stattgegeben werden kann.

Die Kapazitätsanalyse muss auch erste indikative Maßnahmen enthalten, die kurz-, mittel- und langfristig ergriffen werden können, um den Engpässen entgegenzuwirken und die Verfügbarkeit von Kapazität zu erhöhen.
- (2) Gegenstand der Kapazitätsanalyse sind die Merkmale des Fahrwegs in Bezug auf Kapazität, Fähigkeiten und Interoperabilität, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Verkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Verkehrsdiensten, die zeitliche Verlagerung von Verkehrsdiensten, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit, die Harmonisierung von Betriebsverfahren und Verbesserungen des Fahrwegs.
- (3) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren die Antragsteller zum Entwurf der Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 7e der Richtlinie 2012/34/EU und, sofern der

betreffende Fahrwegabschnitt Teil eines europäischen Verkehrskorridors ist, gemäß Artikel 54.

Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht das Ergebnis der Kapazitätsanalyse. Das ENIM sorgt dafür, dass diese Veröffentlichungen leicht zugänglich sind.

- (4) Die Infrastrukturbetreiber berücksichtigen die Ergebnisse einer gemäß diesem Artikel durchgeführten Kapazitätsanalyse bei der strategischen Kapazitätsplanung, insbesondere in der Kapazitätsstrategie, im Kapazitätsmodell und im Kapazitätsangebotsplan.

Die Ergebnisse der Kapazitätsanalyse werden den Behörden der Mitgliedstaaten, die für die Ausarbeitung der Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU zuständig sind, und dem für den betreffenden europäischen Verkehrskorridor zuständigen Europäischen Koordinator übermittelt.

Artikel 23

Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität

- (1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 22 erstellt der Infrastrukturbetreiber einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität.

In dem Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität wird Folgendes dargelegt:

- a) die Gründe für die Überlastung;
- b) die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung;
- c) den Fahrwegausbau betreffende Beschränkungen;
- d) die möglichen Optionen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Zugangsentgelte.

Des Weiteren wird in dem Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten möglichen Maßnahmen bestimmt, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ergriffen werden; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.

- (2) Der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität wird nach der Konsultation der Nutzer der betreffenden überlasteten Fahrwege gemäß Artikel 13 erstellt.

Er kann von einer vorherigen Genehmigung durch den Mitgliedstaat abhängig gemacht werden.

- (3) Bei der Erneuerung der Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU berücksichtigt der betreffende Mitgliedstaat die Pläne zur Erhöhung der Fahrwegkapazität.

Der Europäische Koordinator des betreffenden europäischen Verkehrskorridors berücksichtigt den Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität in seinem Arbeitsplan gemäß Artikel 53 der [neuen TEN-V-Verordnung].

- (4) Unbeschadet des Artikels 40 dieser Verordnung stellt der Infrastrukturbetreiber die Erhebung von Entgelten für die betreffende Infrastruktur gemäß Artikel 31 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU in einem der folgenden Fälle ein:

- a) Der Infrastrukturbetreiber legt keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vor;
 - b) der Infrastrukturbetreiber erzielt mit den im Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität aufgeführten Maßnahmen keine Fortschritte.
- (5) Unbeschadet des Absatzes 4 darf der Infrastrukturbetreiber vorbehaltlich der Zustimmung der Regulierungsstelle in einem der folgenden Fälle weiterhin die Entgelte erheben:
- a) Der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität kann aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, nicht verwirklicht werden;
 - b) die verfügbaren Optionen sind wirtschaftlich oder finanziell nicht tragfähig.

Artikel 24

Besondere Fahrwege

- (1) Unbeschadet des Absatzes 2 gilt Fahrwegkapazität als von allen Verkehrsarten nutzbar, die mit der für den Betrieb vorgesehenen Strecke gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 und den Spezifikationen in den nach der Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakten kompatibel sind.
- (2) Sind geeignete Alternativstrecken vorhanden und kann nach dem Verfahren des Artikels 25 nachgewiesen werden, dass dies aus sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Sicht gerechtfertigt ist, so kann der Infrastrukturbetreiber nach Konsultation der Beteiligten bestimmte Fahrwege für die Nutzung durch bestimmte Verkehrsarten ausweisen. In diesem Fall gibt der Infrastrukturbetreiber die Nutzungsbeschränkung in den Planungsdokumenten gemäß Artikel 11 Absatz 2 an und reserviert im Kapazitätsangebotsplan Fahrwegkapazität für die angegebenen Verkehrsarten.

Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsarten nicht von der Nutzung der betreffenden Fahrwege ausschließen, sofern Fahrwegkapazität verfügbar ist.
- (3) Eine Nutzungsbeschränkung für Fahrwege gemäß Absatz 2 wird in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen, im Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797, in der Kapazitätsstrategie, im Kapazitätsmodell und im Kapazitätsangebotsplan angegeben.

Artikel 25

Aufteilung von Fahrwegkapazität auf der Grundlage sozioökonomischer und umweltbezogener Kriterien

- (1) Wurde ein Fahrwegteil für eine künftige Netzfahrplanperiode als stark ausgelastet oder überlastet gemeldet, so nimmt der Infrastrukturbetreiber in dem Kapazitätsmodell nach Artikel 17 und in dem Kapazitätsangebotsplan nach Artikel 18, die sich auf die betreffende Netzfahrplanperiode beziehen, eine Aufteilung der Kapazität auf jenem Fahrwegteil vor.
- (2) Bei der Aufteilung von Fahrwegkapazität gemäß Absatz 1 handelt der Infrastrukturbetreiber im Einklang mit Artikel 8.

Dabei berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber den Kapazitätsbedarf für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste.

ABSCHNITT 3

Netzfahrplanerstellung und Kapazitätszuweisung

Artikel 26

Rechte an Fahrwegkapazität

- (1) Die Antragsteller können beim Infrastrukturbetreiber auf öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Grundlage einen Antrag auf eine Vereinbarung zur Einräumung von Rechten zur entgeltlichen Fahrwegnutzung gemäß Kapitel IV Abschnitt 2 der Richtlinie 2012/34/EU stellen.

Die Infrastrukturbetreiber weisen den Antragstellern das Recht zur Nutzung von Fahrwegkapazität in einer der folgenden Formen zu:

- a) Kapazitätsspezifikationen;
- b) Zugtrassen.

Das ENIM legt die Merkmale der Kapazitätsspezifikationen fest und nimmt diese in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

- (2) Die Infrastrukturbetreiber wandeln die in Form einer Kapazitätsspezifikation zugewiesenen Kapazitätsrechte vor der tatsächlichen Zugfahrt innerhalb der in Anhang I Abschnitte 4, 5 und 6 festgelegten Fristen in Kapazitätsrechte in Form einer Zugtrasse um.
- (3) Kapazitätsrechte in Form einer Zugtrasse können Antragstellern längstens für die Dauer einer Netzfahrplanperiode gewährt werden. Kapazitätsrechte in Form einer Kapazitätsspezifikation können gemäß den Artikeln 31 und 33 für länger als eine Netzfahrplanperiode zugewiesen werden.
- (4) Sofern in dieser Verordnung nichts anderes festgelegt ist, werden die jeweiligen Rechte und Pflichten von Infrastrukturbetreibern und Antragstellern in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität vertraglich oder im Recht der Mitgliedstaaten festgelegt.
- (5) Beabsichtigt ein Antragsteller, Fahrwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen Personenverkehrsdienst in einem Mitgliedstaat zu betreiben, in dem das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU eingeschränkt ist, so unterrichtet er die betreffenden Infrastrukturbetreiber und Regulierungsstellen darüber mindestens 18 Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans, auf den sich der Antrag auf Fahrwegkapazität bezieht. Damit die betreffenden Regulierungsstellen die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge beurteilen können, sorgen die Regulierungsstellen dafür, dass die zuständigen Behörden, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag geregelte Schienenverkehrsdienste auf dieser Strecke vergeben haben, und andere betroffene zuständige Behörden, die zur Einschränkung des Zugangsrechts nach Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU befugt sind, sowie die Eisenbahnunternehmen, die auf der Strecke dieses Personenverkehrsdienstes den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfüllen, darüber unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von zehn Tagen, unterrichtet werden.

- (6) Nach der Zuweisung an einen Antragsteller kann ein Kapazitätsrecht von diesem nicht auf ein anderes Unternehmen oder einen anderen Verkehrsdienst übertragen werden.

Jede Form der Übertragung führt zum Ausschluss von der weiteren Zuweisung von Fahrwegkapazität.

Die Nutzung von Fahrwegkapazität durch ein Eisenbahnunternehmen, das die Geschäfte eines Antragstellers wahrnimmt, der kein Eisenbahnunternehmen ist, gilt nicht als Übertragung.

Artikel 27

Methoden der Kapazitätszuweisung

- (1) Die Infrastrukturbetreiber gewähren den Antragstellern Kapazitätsrechte nach den in den Artikeln 31 bis 34 genannten Zuweisungsverfahren.

Eine Änderung der zugewiesenen Kapazität gilt ebenfalls als Kapazitätszuweisung.

- (2) Die Antragsteller haben das Recht, an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang netzübergreifende Kapazitätsrechte zu beantragen und Antworten auf solche Anträge zu erhalten. Die Infrastrukturbetreiber arbeiten bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste zusammen, insbesondere bei grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten und grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdiensten.

Die Infrastrukturbetreiber verfahren bei der Zuweisung und dem Management von netzübergreifenden Kapazitätsrechten gemäß Artikel 28.

- (3) Die Infrastrukturbetreiber wahren das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen übermittelten Informationen.

- (4) Die Infrastrukturbetreiber weisen Fahrwegkapazität mittels digitaler Instrumente und digitaler Dienste gemäß Artikel 62 zu.

Für netzübergreifende Kapazitätsrechte richtet das ENIM eine einzige Schnittstelle oder ein gemeinsames System gemäß Artikel 62 ein, um die Kapazitätszuweisung an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang abzuwickeln.

- (5) Wenn Antragsteller und Infrastrukturbetreiber Änderungen an zugewiesener Fahrwegkapazität beantragen oder vornehmen, müssen sie Artikel 39 einhalten.

- (6) Der Infrastrukturbetreiber storniert Kapazitätsrechte, die über einen Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden Schwellenwerts genutzt wurden, es sei denn, dies war auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen, die sich dem Einfluss des Antragstellers entziehen. Das ENIM legt Spannen für die Schwellenwerte fest und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Die Regulierungsstelle überwacht die transparente und nichtdiskriminierende Anwendung dieses Absatzes und untersucht alle eingegangenen Beschwerden.

- (7) Storniert der Infrastrukturbetreiber gemäß Absatz 6 netzübergreifende Kapazitätsrechte, so unterrichtet die für diesen Infrastrukturbetreiber zuständige Regulierungsstelle die betreffenden anderen Regulierungsstellen und das ENRRB.

Artikel 28

Koordinierung der Zuweisung netzübergreifender Kapazitätsrechte

- (1) Erhält der Infrastrukturbetreiber einen Antrag auf netzübergreifende Kapazitätsrechte gemäß Artikel 27 Absatz 2, so stimmt er sich gemäß Artikel 53 mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern ab.
- (2) Insbesondere ist im Rahmen der Koordinierung für Folgendes zu sorgen:
 - a) die Benennung einer einzigen Anlaufstelle, die für die Kommunikation mit dem Antragsteller bezüglich seines Antrags auf ein netzübergreifendes Kapazitätsrecht zuständig ist und dem Antragsteller unverzüglich nach Eingang des Antrags mitgeteilt wird;
 - b) die Einhaltung von Mindestqualitätskriterien für das netzübergreifende Kapazitätsrecht im Hinblick auf die Kohärenz zwischen Netzen und in Bezug auf Aspekte wie Streckenführung, Zeitplan, Verfügbarkeit an verschiedenen Verkehrstagen und Status der Zuweisung;
 - c) die einheitliche Durchführung des Verfahrens zur Zuweisung von netzübergreifenden Kapazitätsrechten, insbesondere einschließlich des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 36 und des förmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 37;
 - d) die Koordinierung etwaiger Änderungen an zugewiesenen netzübergreifenden Kapazitätsrechten gemäß Abschnitt 4, um jederzeit die Integrität der netzübergreifenden Kapazitätsrechte zu gewährleisten.

Benennen die Infrastrukturbetreiber keine einzige Anlaufstelle, so fungiert der Infrastrukturbetreiber, auf dessen Netz sich der erste Abfahrtsort befindet, als einzige Anlaufstelle für Anfragen im Zusammenhang mit dem spezifischen Antrag auf Fahrwegkapazität.

- (3) Die Infrastrukturbetreiber dürfen als Antwort auf Anträge auf netzübergreifende Kapazitätsrechte keine Kapazitätsrechte schlechterer Qualität bereitstellen als bei Anträgen auf Fahrwegkapazität für ein einziges Netz.
- (4) In Bezug auf die Entschädigung für Änderungen an Kapazitätsrechten gemäß Artikel 40 gilt ein netzübergreifendes Kapazitätsrecht als ein einziges Kapazitätsrecht. Insbesondere gilt eine Stornierung aufgrund höherer Gewalt auf einem Netz als Stornierung aufgrund höherer Gewalt entlang der gesamten von dem Kapazitätsrecht abgedeckten Strecke.
- (5) Das ENIM legt die detaillierten Verfahren und Methoden zur Umsetzung dieses Artikels und die Mindestqualitätsanforderungen gemäß Absatz 2 Buchstabe b fest und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Artikel 29

Kooperation bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität und Serviceeinrichtungen

- (1) Betreiber von Serviceeinrichtungen, die vorläufige Informationen über die verfügbare Kapazität der Serviceeinrichtung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der

Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission¹² bereitstellen, arbeiten mit Infrastrukturbetreibern zusammen, damit die Infrastrukturbetreiber Zugtrassen anbieten können, die Serviceeinrichtungskapazität beinhalten. Andere Betreiber von Serviceeinrichtungen können mit Infrastrukturbetreibern eine gemeinsame Bereitstellung von Kapazität vereinbaren.

- (2) Die Infrastrukturbetreiber stellen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen eine Liste der in Absatz 1 genannten Serviceeinrichtungen bereit.
- (3) Die Infrastrukturbetreiber stellen sicher, dass Antragsteller an einem Ort und in einem Vorgang Kapazitätsrechte für Fahrwege und die in Absatz 1 genannten Serviceeinrichtungen beantragen können.
- (4) Für die Zwecke des Absatzes 3 koordinieren Infrastrukturbetreiber und Betreiber von Serviceeinrichtungen die Kapazität und stellen Kapazitätsrechte einschließlich Kapazität in der Serviceeinrichtung, die den Anforderungen des Antragstellers entspricht, bereit oder bemühen sich, eine tragfähige Alternative bereitzustellen.
- (5) Die in Absatz 1 genannten Betreiber von Serviceeinrichtungen stellen dem Infrastrukturbetreiber auf Anfrage oder nötigenfalls in Echtzeit Informationen über die verfügbare Kapazität in digitaler Form gemäß Artikel 62 zur Verfügung.
- (6) Für die Zwecke dieses Artikels und im Einklang mit Artikel 62 stellt das ENIM Leitlinien zu den funktionalen und technischen Anforderungen an den Informationsaustausch zwischen den Betreibern von Serviceeinrichtungen und den Infrastrukturbetreibern auf. Unbeschadet des Artikels 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 können Betreiber von Serviceeinrichtungen beantragen, von der Anwendung dieses Artikels ausgenommen zu werden. Solche Anträge sind bei der Regulierungsstelle zu stellen und hinreichend zu begründen. In hinreichend begründeten Fällen können die Regulierungsstellen eine Ausnahme verlängern.
- (7) Das ENRRB überwacht die Anwendung des Absatzes 7 und gibt Empfehlungen zu den Kriterien für die Beurteilung der Ausnahmeanträge ab.

Artikel 30

Netzfahrplan

- (1) Die Infrastrukturbetreiber erstellen vor Beginn jeder Netzfahrplanperiode einen neuen Netzfahrplan. Die Dauer der Netzfahrplanperiode beträgt ein Jahr.

Die Infrastrukturbetreiber beginnen mit der Erstellung des Netzfahrplans, sobald sie Kapazität im jährlichen Zuweisungsverfahren gemäß Artikel 32 zuweisen, wobei sie die durch Rahmenverträge gemäß Artikel 31 und das fortlaufende Planungsverfahren gemäß Artikel 33 zugewiesenen Kapazitätsrechte berücksichtigen.
- (2) Die Infrastrukturbetreiber aktualisieren den Netzfahrplan laufend bis zum Ende der Netzfahrplanperiode, wobei sie die im fortlaufenden Planungsverfahren gemäß Artikel 33 zugewiesene Kapazität, die im Ad-hoc-Verfahren gemäß Artikel 34 zugewiesene Kapazität, Änderungen an Kapazitätsrechten gemäß Artikel 39 und mit

¹² Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen (ABl. L 307 vom 23.11.2017, S. 1).

Störungs- und Krisenmanagement zusammenhängende Umplanungen gemäß Artikel 41 berücksichtigen.

Artikel 31

Kapazitätszuweisung durch Rahmenverträge

- (1) Ein Antragsteller hat das Recht, Fahrwegkapazität für einen Zeitraum zu beantragen, der über eine Netzfahrplanperiode hinausgeht. Unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 AEUV weist der Infrastrukturbetreiber diese Fahrwegkapazität vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 durch mit diesem Antragsteller geschlossene Rahmenverträge zu.

In Rahmenverträgen werden die in Form einer Kapazitätsspezifikation gemäß Artikel 26 Absatz 1 Buchstabe a gewährten Kapazitätsrechte festgelegt. Rahmenverträge dürfen keine Kapazitätsrechte in Form einer Zugtrasse enthalten.

Die Mitgliedstaaten können eine vorherige Genehmigung von Rahmenverträgen durch die Regulierungsstelle verlangen.

- (2) Ein Antragsteller, der Vertragspartei eines Rahmenvertrags ist, beantragt die Umwandlung der im Rahmenvertrag enthaltenen Kapazitätsspezifikationen in eine entsprechende Zugtrasse nach Maßgabe dieses Vertrags.
- (3) Die Infrastrukturbetreiber dürfen Rahmenverträge nur dann abschließen, wenn das beantragte Kapazitätsrecht mit den Planungsdokumenten der strategischen Kapazitätsplanung gemäß Artikel 11 Absatz 2 im Einklang steht. Die Infrastrukturbetreiber geben in diesen Planungsdokumenten die Fahrwegkapazität an, die sie für die Zuweisung durch Rahmenverträge zu reservieren beabsichtigen.
- (4) Rahmenverträge dürfen die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Antragsteller oder Verkehrsdienste nicht ausschließen. Zu diesem Zweck legen die Infrastrukturbetreiber die Anteile an der Gesamtkapazität fest, die durch Rahmenverträge höchstens zugewiesen werden können, und nehmen diese in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf.
- (5) Unbeschadet der Artikel 39 und 40 müssen Rahmenverträge im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert werden können.
- (6) Änderungen an durch Rahmenverträge zugewiesenen Kapazitätsrechten unterliegen einer Entschädigung gemäß Artikel 40, außer in der in Absatz 5 genannten Situation.
- (7) Rahmenverträge haben grundsätzlich die in Anhang I Abschnitt 5 genannte Laufzeit. Der Infrastrukturbetreiber kann einer kürzeren oder längeren Laufzeit in besonderen Fällen zustimmen. Jede längere Laufzeit als die Laufzeit gemäß Anhang I Nummer 5 muss mit erforderlichen spezifischen Investitionen neuer Marktteilnehmer oder mit der erheblichen Neuheit des Verkehrsdienstes begründet worden sein.
- (8) Für Verkehrsdienste auf besonderen Fahrwegen im Sinne des Artikels 24, die vom Antragsteller gebührend begründete, erhebliche und langfristige Investitionen erfordern, können Rahmenverträge mit einer Laufzeit von 15 Jahren geschlossen werden. Eine längere Laufzeit als 15 Jahre kann nur in Ausnahmefällen vereinbart werden, und zwar insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, wenn die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mehrjährigen Abschreibungsplans, einhergehen.

- (9) Die Infrastrukturbetreiber nehmen die über Rahmenverträge zugewiesene Kapazität in das Kapazitätsmodell gemäß Artikel 17 und in den Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18 auf.
- (10) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses ist die allgemeine Art jedes Rahmenvertrags allen Beteiligten offenzulegen.
- (11) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen sowie auf die Arbeiten des ENRRB kann die Kommission einen Durchführungsrechtsakt mit den Einzelheiten des Verfahrens und den Kriterien für die einheitliche Anwendung dieses Artikels und des Artikels 33 erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 32

Kapazitätszuweisung im jährlichen Zuweisungsverfahren

- (1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt die erste betriebsfähige Fassung des Netzfahrplans für eine bestimmte Netzfahrplanperiode auf der Grundlage der
 - a) im jährlichen Zuweisungsverfahren eingegangenen Anträge auf Kapazitätsrechte;
 - b) Kapazitätsrechte für die betreffende Netzfahrplanperiode, die durch Rahmenverträge gemäß Artikel 31 gewährt wurden;
 - c) Kapazitätsrechte für die betreffende Netzfahrplanperiode, die im fortlaufenden Planungsverfahren gemäß Artikel 33 gewährt wurden.
- (2) Vorbehaltlich der Absätze 5 und 6 nimmt der Infrastrukturbetreiber im Rahmen des Verfahrens der gleichzeitigen Kapazitätszuweisung seine Kapazitätszuweisungen mit dem Ziel vor, so weit wie möglich allen Anträgen auf Fahrwegkapazität gemäß Absatz 1 zu entsprechen. Dabei berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber so weit wie möglich alle Sachzwänge, denen die Antragsteller unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Geschäft.
- (3) Im Falle von Konflikten zwischen zwei oder mehr Anträgen auf Fahrwegkapazität bemühen sich die Infrastrukturbetreiber zunächst, den Konflikt im Rahmen des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 36 zu lösen.
- (4) Kann der Kapazitätskonflikt nicht im Rahmen des in Absatz 3 genannten einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus gelöst werden, so wenden die Infrastrukturbetreiber den förmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 37 an.
- (5) Im Einklang mit den Artikeln 18 und 20 räumt der Infrastrukturbetreiber Anträgen Vorrang ein, die mit der im Kapazitätsangebotsplan festgelegten vorgeplanten Kapazität übereinstimmen. Infolgedessen kann der Infrastrukturbetreiber Anträge, die nicht mit dem Kapazitätsangebotsplan im Einklang stehen, entweder annehmen oder ablehnen.

Nimmt der Infrastrukturbetreiber Anträge an, die nicht mit dem Kapazitätsangebotsplan im Einklang stehen, so bemüht er sich, das Gesamtgleichgewicht zwischen den in Artikel 18 Absatz 6 aufgeführten Elementen des Kapazitätsangebotsplans aufrechtzuerhalten.

Lehnt der Infrastrukturbetreiber Anträge ab, die nicht mit dem Kapazitätsangebotsplan in Einklang stehen, so unterrichtet er den betreffenden Antragsteller unverzüglich über seine Absicht, einen Antrag abzulehnen. Letzterer hat das Recht, bei der Regulierungsstelle Beschwerde einzulegen.

- (6) Die im jährlichen Zuweisungsverfahren gewährten Kapazitätsrechte können Folgendes beinhalten:
- a) Zugtrassen;
 - b) Kapazitätsspezifikationen.
- Die Infrastrukturbetreiber wandeln die in Form von Kapazitätsspezifikationen gewährten Kapazitätsrechte gemäß Anhang I Abschnitt 4 in Zugtrassen um.
- (7) Der Infrastrukturbetreiber hält sich an den in Anhang I Abschnitt 4 vorgesehenen Zeitplan für das Zuweisungsverfahren.
- (8) Der Infrastrukturbetreiber berücksichtigt Anträge, die nach Ablauf der ursprünglichen Frist und vor Ablauf der in Anhang I Nummer 4 festgelegten endgültigen Frist eingereicht werden. In solchen Fällen weist der Infrastrukturbetreiber Kapazitätsrechte gemäß Anhang I Abschnitt 4 Nummer 2 zu.
- (9) Bei Anträgen für den Netzfahrplan, die nach Ablauf der ursprünglichen Frist eingehen und denen weder mit für den Netzfahrplan reservierter Restkapazität noch mit verfügbarer ungeplanter Kapazität entsprochen werden kann, muss der Infrastrukturbetreiber versuchen, Alternativen über eine andere Route anzubieten.
- (10) Der Infrastrukturbetreiber konsultiert die Beteiligten zum Entwurf des Netzfahrplans. Beteiligte sind alle Antragsteller, die Fahrwegkapazität nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten.
- (11) Der Infrastrukturbetreiber trifft geeignete Maßnahmen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen.

Artikel 33

Kapazitätszuweisung im fortlaufenden Planungsverfahren

- (1) Die Infrastrukturbetreiber weisen Fahrwegkapazität im fortlaufenden Planungsverfahren innerhalb der in Anhang I Nummer 6 festgelegten Fristen zu. Dazu reservieren die Infrastrukturbetreiber Kapazität im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18.
- (2) Kapazitätsrechte, die im fortlaufenden Planungsverfahren gewährt werden, können Folgendes beinhalten:
- a) Zugtrassen oder Kapazitätsspezifikationen für alle Verkehrstage während der Netzfahrplanperiode, die den ersten im Antrag angegebenen Verkehrstag einschließt;
 - b) Kapazitätsspezifikationen für alle Verkehrstage, die über die Netzfahrplanperiode hinausgehen, die den ersten im Antrag angegebenen Tag einschließt, für einen in Anhang I Nummer 6 festgelegten Höchstzeitraum.

Die Infrastrukturbetreiber wandeln die in Form von Kapazitätsspezifikationen gewährten Kapazitätsrechte gemäß Anhang I Abschnitt 6 in Zugtrassen um.

- (3) Unbeschadet des Artikels 18 weisen die Infrastrukturbetreiber die für eine Zuweisung im fortlaufenden Planungsverfahren reservierte Kapazität auf der Grundlage des Zuweisungsgrundsatzes in Anhang I Abschnitt 5 Nummer 2 zu.
- (4) Im Einklang mit den Vorschriften und Verfahren des Artikels 20 können Infrastrukturbetreiber die Zuweisung von Kapazität aufgrund von Anträgen im Rahmen der fortlaufenden Planung ablehnen, wenn die Anträge nicht mit dem gemäß Artikel 18 beschlossenen Kapazitätsangebotsplan vereinbar sind. Eine Ablehnung wird dem Antragsteller unverzüglich mitgeteilt. Der Antragsteller hat das Recht, bei der Regulierungsstelle Beschwerde einzulegen.
- (5) Die Infrastrukturbetreiber unterrichten die Regulierungsstelle über alle eingegangenen Anträge auf Fahrwegkapazität, die den im Kapazitätsangebotsplan festgelegten Parametern der verfügbaren Kapazität nicht entsprechen, unabhängig davon, ob den Anträgen entsprochen wurde oder ob sie abgelehnt wurden. Auf der Grundlage dieser Informationen gibt die Regulierungsstelle mindestens alle zwei Jahre eine Stellungnahme ab, in der sie dem Infrastrukturbetreiber empfehlen kann, das Kapazitätsmodell zu ändern.
- (6) Nach einer Mitteilung an die Regulierungsstelle oder auf Empfehlung der Regulierungsstelle lehnt der Infrastrukturbetreiber Anträge im Rahmen der fortlaufenden Planung ab, wenn sie repetitiver Art sind und die Merkmale von Kapazität erfüllen, die normalerweise durch Rahmenverträge gemäß Artikel 31 zugewiesen wird. Die Regulierungsstelle unterrichtet das ENRRB über solche Entscheidungen und Empfehlungen und sorgt für eine kohärente Anwendung dieses Absatzes.

Artikel 34

Kapazitätszuweisung im Ad-hoc-Verfahren

- (1) Der Infrastrukturbetreiber reagiert unverzüglich, in jedem Fall aber innerhalb der in Anhang I Abschnitt 7 genannten Fristen, auf Ad-hoc-Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans gestellt werden. Informationen über verfügbare Kapazitätsreserven werden allen Antragstellern, die diese Kapazität eventuell in Anspruch nehmen wollen, gemäß Artikel 9 zur Verfügung gestellt.
Kapazitätsrechte, die im Ad-hoc-Verfahren gewährt werden, werden in Form von Zugtrassen gewährt.
- (2) Die Zuweisung von Fahrwegkapazität als Reaktion auf Ad-hoc-Anträge erfolgt nach dem Windhundprinzip.

Artikel 35

Planung von Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten

- (1) Die Infrastrukturbetreiber planen Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten, die nicht im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18 enthalten sind, so frühzeitig wie möglich.
- (2) Bei der Planung von Infrastrukturarbeiten begrenzen die Infrastrukturbetreiber so weit wie möglich die Auswirkungen auf die im Kapazitätsmodell oder im Kapazitätsangebotsplan enthaltene vorgeplante Kapazität.

- (3) Erfordert die Planung einer Kapazitätsbeschränkung aufgrund von Infrastrukturarbeiten eine Änderung an einem zugewiesenen Kapazitätsrecht im Sinne des Artikels 39, so haben betroffene Antragsteller Anspruch auf die Entschädigung gemäß Artikel 40.
- (4) Erfordert die Planung einer Kapazitätsbeschränkung aufgrund von Infrastrukturarbeiten eine Änderung an einem zugewiesenen Kapazitätsrecht im Sinne des Artikels 39, so unternimmt der Infrastrukturbetreiber alles in seiner Macht Stehende, um den betroffenen Antragstellern alternative Kapazität bereitzustellen.
- Dazu unterrichtet der Infrastrukturbetreiber alle betroffenen Antragsteller über die beabsichtigte Änderung an den betreffenden Kapazitätsrechten. Er bietet den betroffenen Antragstellern alternative Kapazitätsrechte an oder leitet eine Koordinierung mit den betroffenen Antragstellern ein, um alternative Kapazitätsrechte zu vereinbaren.
- (5) Bei der Planung von Infrastrukturarbeiten gemäß diesem Artikel halten sich die Infrastrukturbetreiber an den in Anhang I Abschnitt 3 festgelegten Zeitplan.
- (6) Die Infrastrukturbetreiber nehmen alle Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten in das Kapazitätsmodell und den Kapazitätsangebotsplan auf, unabhängig davon, zu welchem Zeitpunkt sie geplant sind.

Artikel 36

Einvernehmlicher Konfliktlösungsmechanismus und Koordinierung der Anträge

- (1) Ergeben sich im Zusammenhang mit der gleichzeitigen Kapazitätszuweisung Konflikte zwischen verschiedenen Anträgen auf Fahrwegkapazität, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber durch Koordinierung der Anträge um die bestmögliche Erfüllung aller Anforderungen.
- (2) Ergibt sich eine Situation, in der eine Koordinierung erforderlich ist, so hat der Infrastrukturbetreiber das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Fahrwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht. Der Infrastrukturbetreiber legt die geltenden Grenzen in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen fest. Das ENIM stellt Leitlinien für die Festlegung solcher Grenzen bereit und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.
- (3) Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich in Absprache mit den betreffenden Antragstellern um eine Lösung etwaiger Konflikte. Für die Zwecke der Absprache werden die folgenden Informationen innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und in elektronischer Form offengelegt:
- a) die von allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen;
 - b) die allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen;
 - c) die auf den betreffenden Strecken gemäß Absatz 2 vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen;
 - d) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

Unbeschadet des Artikels 27 Absatz 3 und vorbehaltlich der Zustimmung aller Antragsteller kann der Infrastrukturbetreiber den Kontakt zwischen allen

Antragstellern herstellen, die potenziell an der Lösung eines Konflikts beteiligt sind, um die Koordinierung der Anträge zu erleichtern.

- (4) Die Grundsätze für die Koordinierung von Anträgen auf Fahrwegkapazität für inländische Schienenverkehrsdienste werden in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen.
- (5) Kann Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nicht ohne Koordinierung stattgegeben werden, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber, allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben.
- (6) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des Artikels 56 der Richtlinie 2012/34/EU stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass für Streitfälle in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität ein Streitbeilegungssystem zur Verfügung steht, damit derartige Streitigkeiten rasch beigelegt werden können. Dieses System wird in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen für Anträge auf Fahrwegkapazität für inländische Schienenverkehrsdienste aufgenommen. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.
- (7) Bei Anträgen auf netzübergreifende Fahrwegkapazität wird der in den Absätzen 1, 2 und 3 festgelegte einvernehmliche Konfliktlösungsmechanismus gemäß Artikel 53 angewandt und der Netzwerkkoordinator einbezogen.
- (8) Das ENIM erarbeitet Leitlinien für den einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus bei Anträgen auf netzübergreifende Fahrwegkapazität und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Artikel 37

Förmlicher Konfliktlösungsmechanismus auf der Grundlage sozioökonomischer und umweltbezogener Kriterien

- (1) Kann der Kapazitätskonflikt nicht im Rahmen der einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismen gemäß Artikel 36 gelöst werden, so weisen die Infrastrukturbetreiber Fahrwegkapazität gemäß Artikel 8 zu.
- (2) Im Rahmen des förmlichen Konfliktlösungsverfahrens sind Anträge auf netzübergreifende Kapazitätsrechte in ihrer Gesamtheit zu berücksichtigen. Gelten gemäß Artikel 8 Absatz 6 unterschiedliche nationale Parameter, so sind diese für die jeweiligen Abschnitte zu verwenden.
- (3) Bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen auf Fahrwegkapazität, die Schienenverkehrsdienste mit ähnlichen Merkmalen und einem ähnlichen sozioökonomischen Profil betreffen, teilt der Infrastrukturbetreiber Fahrwegkapazität auf der Grundlage einer Auktion oder in einer Weise zu, die der größtmöglichen Zahl von Antragstellern Zugang gewährt. Die letztgenannte Methode bedarf der Genehmigung durch die Regulierungsstelle.

Artikel 38

Zeitplan für die Kapazitätszuweisungsverfahren

- (1) Infrastrukturbetreiber und Antragsteller halten sich an den Zeitplan für die Verfahren zur Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Anhang I Abschnitte 4, 5, 6 und 7.

- (2) Die Infrastrukturbetreiber können, wenn die Festlegung grenzüberschreitender Zugtrassen in Zusammenarbeit mit Infrastrukturbetreibern aus Drittländern auf einem Netz, dessen Spurweite sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidet, erhebliche Auswirkungen auf den Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Allgemeinen hat, andere Zeiträume und Fristen für den Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität festlegen, als nach dieser Verordnung und nach Anhang VI Nummer 2 Buchstabe b der Richtlinie 2012/34/EU vorgesehen.
- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Abschnitte 4, 5, 6 und 7 zu erlassen, um ein effizientes Zuweisungsverfahren zu gewährleisten und planerischen, betrieblichen, technischen und kommerziellen Interessen der Beteiligten in Bezug auf die Netzfahrplanerstellung und Kapazitätszuweisung Rechnung zu tragen.

ABSCHNITT 4

Anpassung und Umplanung

Artikel 39

Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung

- (1) Infrastrukturbetreiber dürfen Kapazitätsrechte, die sie einem Antragsteller auf eigene Initiative zugewiesen haben, nur im Einklang mit dieser Verordnung ändern. Antragsteller können jederzeit Änderungen an zugewiesener Kapazität beantragen. Eine Stornierung gilt als eine spezifische Art der Änderung.

Im Falle von Änderungen an zugewiesenen Kapazitätsrechten findet Artikel 40 Anwendung. Die Infrastrukturbetreiber aktualisieren unverzüglich den Netzfahrplan gemäß Artikel 30.

- (2) Im Einklang mit den in Artikel 2 Absatz 3 genannten Zielen haben Infrastrukturbetreiber und Antragsteller Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung weitestmöglich zu beschränken.
- (3) Änderungen an Kapazitätsrechten schließen Fälle ein, in denen der Infrastrukturbetreiber den Zug nicht gemäß dem zugewiesenen Kapazitätsrecht verkehren lassen kann und über ausreichend Zeit verfügt, um dem Antragsteller ein alternatives Kapazitätsrecht anzubieten, nachdem er den Antragssteller über die Notwendigkeit der Änderung informiert hat.

Die Infrastrukturbetreiber können unterschiedliche Fristen für die Zuweisung von Kapazitätsrechten auf einem einzigen Netz und die Zuweisung von netzübergreifenden Kapazitätsrechten festlegen. Die Infrastrukturbetreiber machen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Angaben über die für die Konstruktion einer Zugtrasse erforderliche Zeit. Diese Zeit darf die in Anhang I Abschnitt 8 genannten Fristen nicht überschreiten.

- (4) In den Vorschriften und Verfahren, die bei einer Änderung an einem Kapazitätsrecht anzuwenden sind, wird den betrieblichen und kommerziellen Auswirkungen der Änderung auf den Antragsteller Rechnung getragen. Dazu werden Änderungen auf der Grundlage ihrer Auswirkungen gemäß Absatz 8 dieses Artikels eingestuft und führen zu unterschiedlich hohen Entschädigungen gemäß Artikel 40.

- (5) Bei einer Änderung an einem netzübergreifenden Kapazitätsrecht unternehmen die betreffenden Infrastrukturbetreiber alle zumutbaren Anstrengungen, um über die gesamte Zugfahrt die Kohärenz zwischen den Kapazitätsrechten zu gewährleisten.
- Der Infrastrukturbetreiber, der eine Änderung an einem netzübergreifenden Kapazitätsrecht vornimmt, ist für das Verfahren zur Koordinierung der Zuweisung eines alternativen netzübergreifenden Kapazitätsrechts mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern zuständig und unterrichtet den Antragsteller und alle Beteiligten über das Ergebnis der Koordinierung. Dieses Ergebnis kann entweder in der Zuweisung eines alternativen netzübergreifenden Kapazitätsrechts oder in der Information bestehen, dass kein alternatives Kapazitätsrecht verfügbar ist.
- (6) Für die Zwecke dieser Verordnung gilt die Nichtnutzung eines zugewiesenen Kapazitätsrechts durch Eisenbahnunternehmen als Stornierung am Tag der betreffenden Zugfahrt.
- (7) Ändert ein Infrastrukturbetreiber ein zugewiesenes Kapazitätsrecht, so teilt er dies dem Antragsteller und dem betreffenden Eisenbahnunternehmen unverzüglich mit.
- Der Infrastrukturbetreiber bietet dem Antragsteller innerhalb der in Anhang I Abschnitt 8 genannten Fristen alternative Kapazitätsrechte an. Ist dies nicht möglich, stellt der Infrastrukturbetreiber dem Antragsteller einschlägige Informationen zur Verfügung, die es dem Antragsteller ermöglichen, einen neuen Antrag auf Fahrwegkapazität zu stellen. Gegebenenfalls beziehen sich diese Informationen auf den Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18 und die Notfallplanung gemäß Artikel 19.
- (8) Das ENIM erarbeitet und beschließt harmonisierte Verfahren für Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.
- In diesen harmonisierten Verfahren wird zwischen Änderungen, die in kommerzieller und betrieblicher Hinsicht größere Auswirkungen auf Antragsteller und Eisenbahnunternehmen haben, und Änderungen mit kleineren Auswirkungen unterschieden. Bei den Kriterien für eine Einstufung als größere Änderung werden unter anderem die Fähigkeit des Eisenbahnunternehmens zur vertragsgemäßen Erbringung des Verkehrsdienstes, Verspätungen bei der Abfahrt oder Streckenänderungen, die zu einer Erhöhung der Entfernung, der Fahrtzeit, der Wegeentgelte oder anderer damit verbundener Kosten führen, sowie die Schwellen für diese Änderungen berücksichtigt. Für Änderungen mit größeren Auswirkungen müssen strengere Kriterien gelten.
- (9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Abschnitt 8 zu erlassen, um effiziente Anpassungs- und Umplanungsverfahren unter Berücksichtigung planerischer, betrieblicher, technischer und kommerzieller Erwägungen der Beteiligten zu gewährleisten.

Artikel 40

Entschädigung für Änderungen an Kapazitätsrechten

- (1) Kommt der Infrastrukturbetreiber oder ein Antragsteller seinen Verpflichtungen in Bezug auf ein zugewiesenes Kapazitätsrecht nicht nach und führt dies zu einer

gemäß Artikel 39 als größer eingestuft Änderung, so zahlt die Partei, die die Änderung veranlasst hat, eine Entschädigung an die andere Partei.

- (2) Die Entschädigung nach Absatz 1 ist in Fällen höherer Gewalt nicht fällig.
- (3) Nach Konsultation des ENRRB legt das ENIM harmonisierte Bedingungen fest, die zu einer Entschädigung führen. Diese Bedingungen tragen den Bestimmungen des Artikels 39 Absätze 4 und 8 Rechnung. Das ENIM nimmt diese Bedingungen in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. Das ENRRB veröffentlicht eine Stellungnahme zu den vom ENIM festgelegten Bedingungen.
- (4) Nach Genehmigung durch die Regulierungsstelle legen die Infrastrukturbetreiber in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Höhe der von den Antragstellern zu zahlenden Entschädigung fest.

Auf Vorschlag des Infrastrukturbetreibers und nach Konsultation der Antragsteller und potenziellen Antragsteller legt die Regulierungsstelle die Höhe der vom Infrastrukturbetreiber zu zahlenden Entschädigung fest. Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht diese Informationen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Die Höhe der Entschädigung wird so bemessen, dass sie dem Infrastrukturbetreiber und den Antragstellern wirksame Anreize bietet, die geplante Nutzung der Fahrwegkapazität einzuhalten und Störungen so gering wie möglich zu halten. Diese Höhe muss verhältnismäßig und nichtdiskriminierend sein.

Infrastrukturbetreiber und Regulierungsstellen können je nach den Auswirkungen der Änderung und abhängig davon, ob die Fahrwegkapazität neu zugewiesen und von einem anderen Antragsteller genutzt werden kann, unterschiedlich hohe Entschädigungen festlegen. Bei dieser Höhe sind insbesondere die Vorschriften des Artikels 39 Absätze 4 und 8, die Zeit, die nach der Beantragung der Änderung oder der Vornahme der Änderung bis zum Zeitpunkt der Zugfahrt verbleibt, und der Grad der Auslastung der Eisenbahninfrastruktur, die in dem Kapazitätsrecht enthalten ist, zu berücksichtigen.

- (5) Bei netzübergreifenden Kapazitätsrechten gilt die Verpflichtung zur Zahlung der Entschädigung an den Antragsteller für den oder die Infrastrukturbetreiber, der bzw. die für die Änderung an dem Kapazitätsrecht verantwortlich ist bzw. sind, wobei das Kapazitätsrecht in seiner Gesamtheit und, wenn mehr als ein Infrastrukturbetreiber verantwortlich ist, das Verhältnis der Länge ihrer Netze in dem Kapazitätsrecht zu berücksichtigen sind. Die Entschädigung für die Gesamtheit des Kapazitätsrechts darf das Dreifache des Entgelts nicht übersteigen, das für das vom Infrastrukturbetreiber zugewiesene Kapazitätsrecht fällig ist.
- (6) Die Regulierungsstellen entscheiden über Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Grund für die Änderung an einem Kapazitätsrecht oder einer verzögerten Entschädigung und treffen unverzüglich und innerhalb eines Monats nach Einholung aller zur Beurteilung der Ursache der Änderung erforderlichen Informationen eine Entscheidung. Die Regulierungsstellen unterrichten das ENRRB und können das ENRRB zu solchen Entscheidungen konsultieren. Das ENRRB stellt sicher, dass diese Entscheidungen kohärent sind und auf allgemein anerkannten Grundsätzen beruhen.
- (7) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen die Bedingungen, die zur Zahlung von Entschädigungen führen, die Einstufung von Änderungen an Kapazitätsrechten und die Methoden zur Festlegung der Höhe der Entschädigung

festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 41

Umplanung im Zusammenhang mit dem Störungs- und Krisenmanagement

- (1) Im Falle einer Netzstörung gemäß Artikel 46 oder einer Krisensituation gemäß Artikel 47 unternehmen der oder die betreffenden Infrastrukturbetreiber alle erdenklichen Anstrengungen, um den von der Störung betroffenen Verkehr umzuplanen. Dazu weisen die Infrastrukturbetreiber Fahrwegkapazität im Einklang mit dem Europäischen Rahmen für die grenzüberschreitende Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44, auf der Grundlage der gemäß Artikel 19 vorbereiteten Notfallpläne und in enger Zusammenarbeit mit den am Betrieb Beteiligten und gegebenenfalls anderen Beteiligten zu.
- (2) Das ENIM entwickelt und beschließt Leitlinien für eine transparente und nichtdiskriminierende Durchführung des Managements und der Zuweisung von Fahrwegkapazität im Falle von Netzstörungen. Insbesondere stellt das ENIM Leitlinien für die Anwendung des Verfahrens der gleichzeitigen Kapazitätszuweisung und des Windhundprinzips auf.

Für die Fälle, in denen das Verfahren der gleichzeitigen Zuweisung Anwendung findet, stellt das ENIM Leitlinien für die anzuwendenden Verfahren auf, die gegebenenfalls die Anwendung des einvernehmlichen Konfliktlösungsverfahrens nach Artikel 36 und des förmlichen Konfliktlösungsverfahrens nach Artikel 37 umfassen. Das ENIM nimmt diese Leitlinien in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.
- (3) Im Zuge von Umplanungen dürfen die Infrastrukturbetreiber bestehende Kapazitätsrechte nicht einseitig zum Zwecke der Bewältigung von Störungen ändern oder stornieren. Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten des ENIM und des ENRRB kann die Kommission jedoch einen Durchführungsrechtsakt erlassen, in dem die Kriterien und Verfahren für Umplanungen, einschließlich einseitiger Änderungen an zugewiesenen Kapazitätsrechten durch Infrastrukturbetreiber zum Zwecke der Bewältigung von Netzstörungen, festgelegt werden. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (4) Infrastrukturbetreiber und Antragsteller können freiwillige Vereinbarungen schließen, die im Falle einer Netzstörung den Ersatz bestimmter Kapazitätsrechte vorsehen. Diese Vereinbarungen sind in dem Notfallplan gemäß Artikel 19 zu erwähnen.
- (5) Bei Netzstörungen, die den Verkehr auf mehr als einem Netz betreffen, koordinieren die betroffenen Infrastrukturbetreiber die Zuweisung alternativer Fahrwegkapazität im Einklang mit Artikel 53 und dem Europäischen Rahmen für die grenzüberschreitende Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44.

KAPITEL III

VERKEHRS-, STÖRUNGS- UND KRISENMANAGEMENT

Artikel 42

Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement

- (1) Die Infrastrukturbetreiber führen das Verkehrsmanagement im Einklang mit dieser Verordnung und der Richtlinie (EU) 2016/797 und den Spezifikationen durch, die in den gemäß der Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt sind.

Zu diesem Zweck führen die Infrastrukturbetreiber Folgendes durch:

- a) Verkehrsmanagement unter normalen Betriebsbedingungen, einschließlich des Managements von Vorfällen, die zu begrenzten Abweichungen vom Netzfahrplan führen;
 - b) Störungsmanagement zur Behebung erheblicher Störungen des Netzbetriebs, die ein abgestimmtes Vorgehen gemäß Artikel 46 erfordern;
 - c) Verkehrsmanagement in Krisensituationen gemäß Artikel 47.
- (2) In Krisensituationen großen Ausmaßes, sowohl innerhalb als auch außerhalb des Verkehrssektors, können die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 47 Maßnahmen anwenden, die von den in normalen Situationen geltenden Vorschriften abweichen. In solchen Fällen beschließen die Infrastrukturbetreiber, vorbehaltlich der in Artikel 47 genannten Bedingungen, gegebenenfalls besondere Vorschriften und Verfahren und wenden diese an.
- (3) Beim Verkehrsmanagement halten die Infrastrukturbetreiber die in Artikel 2 festgelegten Grundsätze ein.

Insbesondere halten die Infrastrukturbetreiber Störungen und deren Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr so gering wie möglich und

- a) gewährleisten eine schnelle und koordinierte Reaktion auf Störungen, insbesondere im Falle von Netzstörungen und Krisensituationen;
- b) stabilisieren und optimieren den Eisenbahnverkehr während der gesamten Dauer der Netzstörungen und Krisen;
- c) stellen den am Betrieb Beteiligten und anderen Beteiligten, insbesondere Behörden, die für die Bewältigung von Krisensituationen außerhalb des Eisenbahnsektors zuständig sind, relevante, genaue und aktuelle Informationen bereit. Diese Informationen werden in geeigneter Weise, auch gemäß Artikel 62, bereitgestellt.

Artikel 43

Vorschriften und Verfahren für das Verkehrs- und Störungsmanagement

- (1) Die Infrastrukturbetreiber legen Vorschriften und Verfahren für das Management von vom Netzfahrplan abweichenden Zugbewegungen fest. Diese Vorschriften und Verfahren werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU veröffentlicht und erstrecken sich auf das Verkehrsmanagement in den in Artikel 42 Absatz 1 Buchstaben a, b und c dieser Verordnung genannten Situationen.

- (2) Die in Absatz 1 genannten Vorschriften und Verfahren müssen darauf abzielen, die Gesamtauswirkungen von Fahrplanabweichungen auf den Eisenbahnverkehr zu minimieren, wobei den Bedürfnissen aller Verkehrsarten Rechnung zu tragen ist. Die Grundsätze können Vorrangregeln für das Management zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und die besonderen Verfahren, Kriterien und Zielvorgaben umfassen, die anstelle expliziter Vorrangregeln bei einem optimierungsbasierten Ansatz anzuwenden sind, der auf der Optimierung einer Zielfunktion beruht, etwa der Minimierung der Verspätungsminuten oder der Zeit bis zur Rückkehr zum normalen Betrieb.
- (3) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen trifft der Infrastrukturbetreiber alle erforderlichen Maßnahmen, um die Situation wieder zu normalisieren. Dazu setzt er einen Notfallplan gemäß Artikel 19 um. Im Falle einer Störung, die sich möglicherweise auf den grenzüberschreitenden Verkehr auswirkt, arbeiten die betroffenen Infrastrukturbetreiber zusammen, um den grenzüberschreitenden Verkehr im Einklang mit dem Europäischen Rahmen für die Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 wieder zu normalisieren.
- (4) Bei der Festlegung der Vorschriften und Verfahren gemäß Absatz 1 tragen die Infrastrukturbetreiber dem Europäischen Rahmen für die Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 umfassend Rechnung. Sie erläutern in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Grund für etwaige Abweichungen von den im Europäischen Rahmen für die Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements festgelegten gemeinsamen Vorschriften und Verfahren.
- (5) In Fällen höherer Gewalt und sofern dies unbedingt notwendig ist, weil der Fahrweg wegen eines Vorfalls vorübergehend nicht benutzt werden kann, können die zugewiesenen Kapazitätsrechte ohne Ankündigung so lange gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung des Systems erforderlich ist.
- Der Infrastrukturbetreiber kann, wenn er dies für erforderlich hält, verlangen, dass die Eisenbahnunternehmen ihm die Mittel zur Verfügung stellen, die er als am besten geeignet erachtet, um die Situation möglichst bald wieder zu normalisieren.
- (6) Die Mitgliedstaaten können von den Eisenbahnunternehmen verlangen, dass sie sich an der Sicherstellung der Durchsetzung und Überwachung der für sie geltenden Sicherheitsnormen und -vorschriften beteiligen.

Artikel 44

Europäischer Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements

- (1) Das ENIM entwickelt und beschließt spätestens bis zum [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Verkehrsstörungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 42.
- Das ENIM entwickelt den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements in Zusammenarbeit mit den am Betrieb Beteiligten und sonstigen Beteiligten im Rahmen des Konsultationsverfahrens gemäß Artikel 54 unter Berücksichtigung der

Arbeit des mit Titel IV der Verordnung (EU) 2012/2085 gegründeten Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen.

- (2) Der Europäische Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements muss Leitlinien für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen und anderen am Betrieb Beteiligten enthalten.
- (3) Insbesondere muss der Europäische Rahmen für die grenzüberschreitende Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements die in Anhang V aufgeführten Elemente umfassen.

Artikel 45

Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements

Die Infrastrukturbetreiber koordinieren das Verkehrsmanagement im Einklang mit Artikel 53 und auf der Grundlage des Europäischen Rahmens für die grenzüberschreitende Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44.

Im Rahmen der Koordinierung ist insbesondere dafür zu sorgen, dass

- a) grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste sowohl bei normalem Betrieb als auch in Störungssituationen so störungsfrei wie möglich betrieben werden können;
- b) die besonderen Probleme im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Abschnitten, die sich unter anderem aus begrenzter Interoperabilität der Infrastruktur, technischen Ausrüstung und Betriebsabläufe, der Sprach- und Schulungsanforderungen an das Personal sowie der Verwaltungs- oder Grenzformalitäten ergeben, angemessen berücksichtigt werden;
- c) ein effizienter Austausch aktueller und relevanter Informationen stattfindet zwischen Infrastrukturbetreibern, Antragstellern, Eisenbahnunternehmen und anderen am Betrieb Beteiligten sowie gegebenenfalls einschlägigen Governance-Strukturen für das Krisenmanagement auf EU-Ebene, auch im Einklang mit Artikel 62.

Artikel 46

Netzstörungen

- (1) Führt ein Vorfall zu Beschränkungen des Netzbetriebs, die ein abgestimmtes Vorgehen der am Betrieb Beteiligten erfordern, um ein bestmögliches Verkehrsmanagement während der Beschränkungen zu gewährleisten, prüfen die betroffenen Infrastrukturbetreiber die voraussichtliche Dauer und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorfalls auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen und früherer Erfahrungen.

Erfüllen die geschätzte Dauer und die geschätzten Auswirkungen die in Anhang VI festgelegten Kriterien für die Meldung von Netzstörungen, so melden die betroffenen Infrastrukturbetreiber eine Netzstörung und wenden die in Artikel 43 festgelegten Maßnahmen an.

- (2) Hat der Vorfall Auswirkungen auf mehr als ein Netz oder ist davon auszugehen, dass er Auswirkungen auf mehr als ein Netz haben wird, so meldet der Infrastrukturbetreiber, bei dem sich der Vorfall ereignet hat, eine netzübergreifende Störung und koordiniert die Maßnahmen gemäß den Artikeln 44, 45 und 53.

- (3) Das ENIM legt eine harmonisierte Methode zur Abschätzung der voraussichtlichen Dauer und Auswirkungen von Netzstörungen fest und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des Verkehrs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 auf.
- (4) Der Infrastrukturbetreiber informiert die Beteiligten so früh wie möglich über die Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität, insbesondere wenn diese Nichtverfügbarkeit auf einen Vorfall zurückzuführen ist.
- Die Regulierungsstelle kann vom Infrastrukturbetreiber verlangen, ihr diese Informationen bereitzustellen, falls sie dies für erforderlich hält.
- (5) Der Netzwerkkoordinator erfasst Informationen über Netzstörungen, analysiert die Reaktion, zieht Schlussfolgerungen zur Wirksamkeit des Managements solcher Vorfälle, konsultiert die am Betrieb Beteiligten gemäß Artikel 54 und erstattet dem ENIM und dem Leistungsüberprüfungsgremium darüber Bericht.
- (6) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VI zu erlassen, um unter Berücksichtigung planerischer, betrieblicher, technischer und kommerzieller Erwägungen der Beteiligten ein wirksames und effizientes Management von Netzstörungen zu gewährleisten.

Artikel 47

Krisensituationen

- (1) Bei Krisen im Zusammenhang mit der öffentlichen Sicherheit, Epidemien, Naturkatastrophen, Umwelt-, Verteidigungs- und Sicherheitskrisen, die entscheidende Auswirkungen auf das Angebot von oder die Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten haben oder voraussichtlich haben werden, können die Mitgliedstaaten Notfallmaßnahmen anwenden, die abweichend von den Vorschriften dieser Verordnung Folgendes umfassen:
- a) die Stornierung von Kapazitätsrechten ohne Entschädigung;
 - b) alternative Grundsätze, Vorschriften und Verfahren für das Kapazitätsmanagement, insbesondere für die Zuweisung knapper Fahrwegkapazität;
 - c) alternative Verfahren für das Verkehrsmanagement;
 - d) die Nutzung von Alternativstrecken;
 - e) die Änderung von Kapazitätsangebotsplänen.
- Der betreffende Mitgliedstaat stellt sicher, dass die Notfallmaßnahmen so weit wie möglich den in dieser Verordnung festgelegten Grundsätzen für das Kapazitätsmanagement und das Verkehrsmanagement folgen und dass sie auf bestehenden Plänen beruhen, die gemäß Artikel 19 aufgestellt wurden. Er koordiniert solche Notfallmaßnahmen mit anderen Mitgliedstaaten.
- (2) Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission und das ENIM unverzüglich über seine Entscheidung, Notfallmaßnahmen anzuwenden, legt eine Begründung und eine Beschreibung dieser Maßnahmen vor und nennt die voraussichtliche Dauer ihrer Anwendung. Gegebenenfalls unterrichten die Mitgliedstaaten auch die Kommission und die zentralen Verbindungsbüros gemäß Artikel 8 der [Verordnung über ein Notfallinstrument für den Binnenmarkt].

- (3) Der Infrastrukturbetreiber benennt eine Kontaktstelle im Sinne des Artikels 60, die der Kommission, dem ENIM, anderen Infrastrukturbetreibern und anderen Beteiligten Informationen über die Notfallmaßnahmen übermittelt und zur Koordinierung dieser Maßnahmen beiträgt.
- (4) Haben Notfallmaßnahmen erhebliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr, so stimmen sich die Infrastrukturbetreiber untereinander gemäß den Artikeln 53 und 54 ab. Erfolgt die Abstimmung im Rahmen spezieller Koordinierungsstrukturen gemäß Artikel 53 Absatz 2 Buchstabe a, so werden die Kommission und die betroffenen Mitgliedstaaten darin einbezogen.
- (5) Auf Ersuchen der Kommission übermitteln die Regulierungsstellen und das ENRRB der Kommission innerhalb der von ihr gesetzten Frist ihre Stellungnahme zu den Notfallmaßnahmen. Die Kommission kann Beschlüsse erlassen, mit denen ein Mitgliedstaat aufgefordert wird, die Notfallmaßnahmen aufzuheben, wenn sie diese als unnötig erachtet.
- (6) Soweit erforderlich oder auf Ersuchen der Kommission stellen die Mitgliedstaaten aktualisierte Informationen zur Verfügung. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle von ihr verlangten Informationen über die Notfallmaßnahmen innerhalb der von der Kommission gesetzten Fristen.
- (7) Behörden, die für die Bewältigung von Krisensituationen zuständig sind, einschließlich des Militärs, der Katastrophenschutzbehörden und anderer Stellen, können Übungen zur Simulation von Krisensituationen, die in den Anwendungsbereich dieses Artikels fallen, durchführen. In solchen Fällen weist der Infrastrukturbetreiber bei Bedarf Kapazität zu und kann dazu nötigenfalls auch bereits zugewiesene Kapazitätsrechte stornieren. Die betreffenden Behörden entschädigen die betroffenen Antragsteller gemäß Artikel 40.

Artikel 48

Austausch von Informationen über das Verkehrsmanagement

- (1) Alle am Betrieb Beteiligten, die unmittelbar an der Durchführung eines Schienenverkehrsdienstes mitwirken, haben das Recht auf Zugang zu den Informationen über diesen Schienenverkehrsdienst gemäß Anhang VIII.

Die Beteiligten dürfen diese Informationen nur für die Zwecke dieser Verordnung und für die Zwecke der Richtlinie (EU) 2016/797 und der gemäß der Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakte verwenden, sofern in vertraglichen Vereinbarungen nichts anderes festgelegt ist.
- (2) Diese Informationen werden gemäß Artikel 62 zugänglich gemacht.
- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs VIII zu erlassen, um unter Berücksichtigung planerischer, betrieblicher, technischer und kommerzieller Erwägungen der Beteiligten zu gewährleisten, dass darin etwaigen Änderungen der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, die in den einschlägigen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt sind, Rechnung getragen wird.

KAPITEL IV

LEISTUNGSÜBERPRÜFUNG

Artikel 49

Allgemeine Grundsätze für die Leistungsüberprüfung

- (1) Gemäß Artikel 7f Buchstabe d der Richtlinie 2012/34/EU überwacht und vergleicht das ENIM die Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten unter Berücksichtigung der in Artikel 2 dieser Verordnung festgelegten allgemeinen Ziele. Die Eisenbahninfrastrukturbetreiber überwachen zudem die Leistung von Schienenverkehrsdiensten.
- (2) Dazu legen die Infrastrukturbetreiber ihre eigenen Leistungsziele in dem Plan gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU fest, wobei sie alle in den vertraglichen Vereinbarungen gemäß Artikel 30 der Richtlinie festgelegten Ziele berücksichtigen. Sie richten Verfahren zur Überwachung der Fortschritte bei der Erreichung der Zielvorgaben und zur diesbezüglichen Berichterstattung, zur gemeinsamen Ermittlung der Ursachen von Leistungsmängeln mit am Betrieb Beteiligten und zur Konzeption und Umsetzung von Abhilfemaßnahmen zur Verbesserung der Leistung ein und führen diese Verfahren durch. Diese Verfahren müssen dem in Artikel 50 dieser Verordnung genannten Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung Rechnung tragen. Die Infrastrukturbetreiber erläutern in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Grund für etwaige Abweichungen von den im Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung festgelegten gemeinsamen Verfahren.
- (3) Das ENIM arbeitet bei Leistungsüberprüfungen im Einklang mit den operativen Anforderungen für die europäischen Verkehrskorridore, die in Artikel 18 der [neuen TEN-V-Verordnung] festgelegt sind, mit den Europäischen Koordinatoren zusammen.

Artikel 50

Europäischer Rahmen für die Leistungsüberprüfung

- (1) Das ENIM richtet bis zum [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung ein und setzt diesen um. Dieser Rahmen muss insbesondere den in Artikel 2 Absatz 3, Artikel 8 Absatz 4 und Artikel 42 Absatz 3 festgelegten Grundsätzen sowie den operativen Anforderungen, den Leistungszielen und den Zielwerten gemäß [Artikel 18 der neuen TEN-V-Verordnung] Rechnung tragen.
- (2) Der europäische Rahmen muss die in Anhang VII aufgeführten Leistungsbereiche abdecken. Insbesondere muss er Folgendes enthalten:
 - a) eine Liste der in den Leistungsbereichen gemäß Anhang VII vorrangig zu behandelnden Leistungsaspekte;
 - b) Leistungsindikatoren, die es ermöglichen, die Fortschritte bei diesen Leistungsaspekten zu überwachen, einschließlich der Methode und Datenanforderungen zur Berechnung dieser Indikatoren;
 - c) Kriterien und Verfahren zur Festlegung von Leistungszielen auf der Ebene der Infrastrukturbetreiber;

- d) Verfahren zur Überwachung und Überprüfung der unter den Buchstaben a bis c genannten Elemente, der Durchführung von Korrekturmaßnahmen und der Erreichung der in Absatz 4 genannten Leistungsziele.
- (3) Auf der Grundlage von Absatz 2 Buchstabe d überprüft das ENIM regelmäßig den Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung und die Ergebnisse seiner Umsetzung und schlägt geeignete Änderungen an dem Rahmen vor.
- (4) Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben tragen die Infrastrukturbetreiber dem Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung so weit wie möglich Rechnung. Insbesondere nehmen die Infrastrukturbetreiber die gemäß Absatz 2 Buchstabe c dieses Artikels festgelegten Ziele in den Geschäftsplan gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU auf. Diese Ziele müssen die in [Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben a und b der neuen TEN-V-Verordnung] festgelegten Zielwerte umfassen.
- (5) Die Kommission kann nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 72 Absatz 2 Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Vorschriften zu den Elementen in Absatz 2 Buchstaben b bis d erlassen. Dabei berücksichtigt die Kommission die Arbeit des ENIM gemäß Absatz 3 und etwaige Empfehlungen des Leistungsüberprüfungsgremiums.

Artikel 51

Europäischer Leistungsüberprüfungsbericht

- (1) Unbeschadet des Artikels 15 der Richtlinie 2012/34/EU und des Artikels 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission¹³ erstellt und veröffentlicht das ENIM bis zum [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen europäischen Leistungsüberprüfungsbericht auf der Grundlage des in Artikel 50 dieser Verordnung genannten Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung und veröffentlicht ihn jährlich.
- (2) Das Leistungsüberprüfungsgremium erstellt einen eigenständigen Abschnitt des Berichts, in den es seine Bewertung der Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Schienenverkehrsdiensten, Empfehlungen zu Leistungsaspekten, die vorrangig behandelt werden sollten, sowie Empfehlungen zu Maßnahmen zur Verbesserung der Leistung aufnimmt.
- (3) Der Leistungsüberprüfungsbericht muss mindestens die Strecken erfassen, die zu den in der Verordnung [neue TEN-V-Verordnung] genannten europäischen Verkehrskorridoren gehören, und die nach [Artikel 53 Absatz 3 Buchstabe g] jener Verordnung erforderlichen Informationen enthalten. Die vorgelegten Informationen müssen hinsichtlich der geografischen Abdeckung hinreichend detailliert sein und einen ausreichend langen Zeitraum abdecken, um sinnvolle Rückschlüsse zu ermöglichen.
- (4) Der Leistungsüberprüfungsbericht muss einen eigenen Abschnitt über die Leistung bei der Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 53 und über den Konsultationsmechanismus gemäß Artikel 54 dieser Verordnung enthalten.

¹³ Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission vom 7. Juli 2015 über die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen der Überwachung des Schienenverkehrsmarkts (ABl. L 181 vom 9.7.2015, S. 1).

Leistungsüberprüfungsgremium

- (1) Die Kommission kann nach dem in Artikel 73 Absatz 3 genannten Verfahren ein unparteiisches kompetentes Gremium einrichten oder benennen, das als Leistungsüberprüfungsgremium fungiert.
- (2) Das Leistungsüberprüfungsgremium berät die Kommission und die Europäischen Koordinatoren auf Ersuchen der Kommission oder der Europäischen Koordinatoren bei Fragen hinsichtlich der Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Schienenverkehrsdiensten.
- (3) Das Leistungsüberprüfungsgremium
 - a) gibt Empfehlungen an das ENIM in Bezug auf die Einrichtung und Überprüfung des in Artikel 50 genannten Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung ab, unter anderem in Bezug auf Leistungsbereiche, zu behandelnde Leistungsaspekte in jedem Leistungsbereich sowie die Harmonisierung der Methoden, Verfahren, Kriterien und Definitionen für die Erhebung und Analyse von Daten im Zusammenhang mit der Leistung und den Leistungsindikatoren;
 - b) gibt Empfehlungen an das ENIM, das ENRRB, Infrastrukturbetreiber, Antragsteller, Regulierungsstellen, Behörden der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls andere für Korrekturmaßnahmen zuständige Beteiligte in Bezug auf das Kapazitäts-, Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement ab;
 - c) überprüft die Ergebnisse des Entwurfs des europäischen Leistungsüberprüfungsberichts und erstellt den in Artikel 51 Absatz 2 genannten eigenständigen Abschnitt;
 - d) gibt Stellungnahmen und Empfehlungen in Bezug auf die Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten im Zusammenhang mit der Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1, dem Geschäftsplan gemäß Artikel 8 Absatz 3, den vertraglichen Vereinbarungen gemäß Artikel 30 Absatz 2 und der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Artikel 35 der Richtlinie 2012/34/EU ab;
 - e) berät die Europäischen Koordinatoren in Fragen hinsichtlich der Erbringung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Schienenverkehrsdiensten.
- (4) Die Adressaten der in Absatz 3 genannten Stellungnahmen und Empfehlungen übermitteln dem Leistungsüberprüfungsgremium innerhalb der von ihm festgelegten Fristen ihre Antworten.
- (5) Das ENIM, der Netzwerkkoordinator, Infrastrukturbetreiber, Regulierungsstellen, das ENRRB und gegebenenfalls andere Beteiligte arbeiten mit dem Leistungsüberprüfungsgremium zusammen, indem sie insbesondere Leistungsinformationen auf eigene Initiative oder auf Verlangen des Gremiums übermitteln, und bemühen sich nach besten Kräften, den Empfehlungen des Gremiums bei ihrer Arbeit zum Leistungsmanagement im Schienenverkehr Rechnung zu tragen.
- (6) Das Leistungsüberprüfungsgremium wahrt beim Umgang mit Informationen, die von einschlägigen Interessenträgern oder der Kommission bereitgestellt werden, die Vertraulichkeit von Geschäftsgeheimnissen.

KAPITEL V

EUROPÄISCHES NETZWERK FÜR DIE KOORDINIERUNG

Artikel 53

Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern

- (1) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so stimmen sich die Infrastrukturbetreiber untereinander und mit anderen relevanten Interessenträgern in Bezug auf die Zuständigkeiten und Aufgaben ab, die ihnen in dieser Verordnung übertragen werden.
- (2) Die Infrastrukturbetreiber stimmen sich zumindest in den in Anhang IX genannten Fragen ab und erfüllen die besonderen Koordinierungsvorschriften, die in den dort genannten Artikeln festgelegt sind.

Insbesondere

- a) richten die Infrastrukturbetreiber gegebenenfalls Organisationsstrukturen, Verfahren und Instrumente ein, einschließlich der in Artikel 62 genannten digitalen Instrumente;
 - b) stimmen sich die Infrastrukturbetreiber auf der am besten geeigneten geografischen Ebene ab und beziehen dabei die Einrichtungen ein, die im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip wirksame und effiziente Ergebnisse am besten erzielen können;
 - c) arbeiten die Infrastrukturbetreiber mit anderen Infrastrukturbetreibern über die benannten Kontaktstellen gemäß Artikel 60 zusammen;
 - d) beziehen die Infrastrukturbetreiber in Angelegenheiten, die für die Union von Bedeutung sind, gegebenenfalls das ENIM oder den Netzwerkkoordinator ein. Die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern kann auf mehr als einer Ebene erfolgen, insbesondere in Angelegenheiten, bei denen eine Koordinierung sowohl auf Unionsebene als auch innerhalb eines bestimmten geografischen Gebiets erforderlich ist;
 - e) benennen die Infrastrukturbetreiber eine federführende Stelle, die dem ENIM Bericht erstattet und für die Organisation von Konsultationstätigkeiten gemäß Artikel 54 zuständig ist, wenn an den Koordinierungstätigkeiten mehrere Akteure beteiligt sind;
 - f) verweisen die Infrastrukturbetreiber Fälle, in denen in erster Instanz keine einvernehmlichen Ergebnisse erzielt werden können, an das ENIM;
 - g) überprüfen die Infrastrukturbetreiber die Koordinierungstätigkeiten gemäß Kapitel IV.
- (3) Die Koordinierung umfasst alle Strecken und Knotenpunkte, die gemäß Artikel 7 und Anhang III der [neuen TEN-V-Verordnung] zu den europäischen Verkehrskorridore gehören.

Die Infrastrukturbetreiber können die Koordinierung auf weitere Strecken ausweiten, wenn alle betroffenen Infrastrukturbetreiber zustimmen.

- (4) Die Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern in Bezug auf die Zuweisung netzübergreifender Kapazitätsrechte gemäß Artikel 29 erstreckt sich auf alle Netze der Infrastrukturbetreiber, die Mitglieder des ENIM sind.
- (5) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs IX zu erlassen, um eine effiziente Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern zu gewährleisten, wobei die Planungs-, Betriebs- und Geschäftsfragen aller betroffenen Interessenträger sowie die bei der Durchführung dieser Verordnung gewonnenen Erfahrungen zu berücksichtigen sind.

Artikel 54

Konsultationsmechanismus für europäische und grenzüberschreitende Angelegenheiten

- (1) Das ENIM erstellt und verabschiedet Leitlinien, die eine angemessene und regelmäßige Konsultation der Beteiligten gewährleisten, setzt diese Leitlinien um und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6, den Europäischen Rahmen für die grenzüberschreitende Koordinierung des Verkehrs-, des Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 und den Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 50 auf. Das Verfahren wird mit Unterstützung des Netzwerkkoordinators und unter Einbeziehung der benannten Kontaktstellen der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 60 entwickelt und umgesetzt.
- (2) Nimmt das ENIM eine Stellungnahme oder Empfehlung an, die voraussichtlich Auswirkungen auf Eisenbahnunternehmen, andere Antragsteller, andere am Betrieb Beteiligte und sonstige Beteiligte hat, so veröffentlicht sie einen Entwurf zur Konsultation der betroffenen Beteiligten. Die betroffenen Beteiligten erhalten ausreichend Zeit, um sich zu dem Entwurf zu äußern. Erforderlichenfalls werden auch die Behörden der Mitgliedstaaten einbezogen.
- (3) Das ENIM berücksichtigt bei der Annahme der endgültigen Stellungnahme oder Empfehlung die Rückmeldungen der betroffenen Akteure gemäß Absatz 2. Werden wesentliche Elemente der Rückmeldungen nicht berücksichtigt, so begründet das ENIM dies.

Artikel 55

Organisation des Europäischen Netzwerks der Infrastrukturbetreiber

- (1) Das in Artikel 7f der Richtlinie 2012/34/EU genannte Europäische Netzwerk der Infrastrukturbetreiber wird für die Zwecke dieser Verordnung gemäß dem vorliegenden Artikel organisiert.
- (2) Alle Eisenbahninfrastrukturbetreiber, die für die in [Artikel 6 und Anhang I der neuen TEN-V-Verordnung] genannten Strecken des Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes zuständig sind, sind Mitglied des ENIM. Sie ernennen einen Vertreter und dessen Stellvertreter.
- (3) Eisenbahninfrastrukturbetreiber, die das in Absatz 2 festgelegte Kriterium nicht erfüllen, können einen Vertreter benennen, der ohne Mitgliedstatus an den Beratungen des ENIM teilnimmt.

- (4) Nach Konsultation der Kommission und mit ihrer Genehmigung gibt sich das ENIM eine Geschäftsordnung und veröffentlicht sie. Es organisiert seine Tätigkeiten im Einklang mit der Geschäftsordnung.
- (5) Sofern in der Geschäftsordnung nichts anderes bestimmt ist, beschließt das ENIM mit einfacher Mehrheit. Alle Mitglieder aus einem Mitgliedstaat haben zusammen eine Stimme. Bei Abwesenheit eines Mitglieds ist der Stellvertreter berechtigt, dessen Stimmrecht auszuüben.
- (6) Das ENIM tritt in regelmäßigen Abständen zusammen. Es wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden mit Zweidrittelmehrheit seiner Mitglieder.
- (7) Die Kommission ist nicht stimmberechtigtes Mitglied des ENIM. Sie unterstützt die Tätigkeit des ENIM und erleichtert die Koordinierung.
- (8) Das ENIM legt sein Arbeitsprogramm fest. Das Arbeitsprogramm erstreckt sich auf mindestens zwei Jahre. Das ENIM konsultiert Antragsteller und andere am Betrieb Beteiligte mithilfe des in Artikel 54 genannten Konsultationsmechanismus zum Entwurf des Arbeitsprogramms. Darüber hinaus konsultiert es die Europäische Kommission, die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen sowie gegebenenfalls weitere Interessenträger.

Artikel 56

Zuständigkeiten des ENIM

- (1) Neben den in Artikel 7f der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Aufgaben nimmt das ENIM alle Aufgaben wahr, die ihm in dieser Verordnung übertragen werden. Insbesondere
 - a) nimmt es den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 an;
 - b) nimmt es den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des Verkehrs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 an;
 - c) nimmt es den Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 50 an;
 - d) nimmt es gemäß dieser Verordnung und auf eigene Initiative Stellungnahmen und Empfehlungen an die Infrastrukturbetreiber an;
 - e) nimmt es in den in Artikel 53 Absatz 2 Buchstabe f genannten Fällen Stellungnahmen und Empfehlungen an die Infrastrukturbetreiber an;
 - f) organisiert es die Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 53.
- (2) Im Zuge der Koordinierung mithilfe spezieller Koordinierungsgruppen benennen die Infrastrukturbetreiber die an der Gruppe beteiligten Stellen, einschließlich der von den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 60 benannten Kontaktstellen, des Netzwerkkoordinators oder beider.

Artikel 57

Transparenz

- (1) Das ENIM stellt sicher, dass seine Mitglieder, seine Arbeitsmethoden und alle relevanten Informationen über seine Arbeit auf seiner Website öffentlich zugänglich gemacht werden. Dazu zählen auch die Kontaktdaten der von den Infrastrukturbetreibern eingerichteten speziellen Koordinierungsgruppen und Verweise auf Koordinierungsinstrumente und -verfahren gemäß Artikel 53.
- (2) Das ENIM lädt die Kommission, einschließlich der Europäischen Koordinatoren, und gegebenenfalls Vertreter der Mitgliedstaaten, zu seinen Sitzungen ein, um Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur zu erörtern und die Zusammenarbeit mit den Europäischen Koordinatoren gemäß der [neuen TEN-V-Verordnung] sicherzustellen. Das ENIM stellt die nach [Artikel 53 Absatz 3 der neuen TEN-V-Verordnung] erforderlichen Informationen bereit.

Artikel 58

Netzwerkkoordinator

- (1) Die Infrastrukturbetreiber stellen das ENIM mit den für die Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Ressourcen aus. Zu diesem Zweck benennen sie bis zum [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] eine unparteiische kompetente Stelle, die die in Artikel 59 genannten Aufgaben wahrnimmt. Diese Stelle wird als Netzwerkkoordinator benannt.

Vor der Ernennung des Netzwerkkoordinators holen die Infrastrukturbetreiber die Zustimmung der Kommission in Bezug auf die benannte Stelle und die folgenden Aspekte ein:

- a) die Bestimmungen und Bedingungen für die Ernennung des Netzwerkkoordinators;
 - b) die Bedingungen für den Widerruf der Ernennung;
 - c) das Verfahren zur regelmäßigen Überwachung seiner Arbeit und zur Bewertung, ob er seine Aufgaben wirksam erfüllt hat;
 - d) etwaige zusätzliche operative Funktionen und Aufgaben des Netzwerkkoordinators.
- (2) Der Netzwerkkoordinator nimmt seine Aufgaben unparteiisch und auf kosteneffiziente Weise wahr und handelt im Namen des ENIM. Zu diesem Zweck legt er dem ENIM sein jährliches Arbeitsprogramm für die in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben sowie einen Jahresbericht über die Durchführung des Arbeitsprogramms vor.

Artikel 59

Aufgaben und Zuständigkeiten des Netzwerkkoordinators

Der Netzkoordinator nimmt zur Unterstützung des ENIM folgende Aufgaben wahr:

- a) Wahrnehmung der Sekretariatsgeschäfte und Vorbereitung der Sitzungen, Dokumente, Beschlüsse und Stellungnahmen des ENIM;

- b) Beitrag zur Ausarbeitung des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6, des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 und des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 50;
- c) Beitrag zur operativen Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 53;
- d) Ermittlung von Regeln, Verfahren und Instrumenten im Anwendungsbereich dieser Verordnung, die auf nationaler Ebene oder auf der Ebene der Infrastrukturbetreiber angenommen wurden und zu Hindernissen für dieser Verordnung entsprechende netzübergreifende Schienenverkehrsdienste führen;
- e) Funktion als Anlaufstelle im Namen der Infrastrukturbetreiber für Anfragen im Zusammenhang mit der Kapazitätsplanung und -zuweisung, insbesondere was potenzielle Anträge auf Fahrwegkapazität sowie Informationen oder Anlaufstellen im Zusammenhang mit Eisenbahnvorfällen und vorübergehenden Kapazitätsbeschränkungen betrifft;
- f) Funktion als erste Anlaufstelle für Akteure außerhalb des Eisenbahnsektors, die an der Nutzung von Schienenverkehrsdiensten interessiert sind, durch Anbahnung von Kontakten zu relevanten Akteuren bei Infrastrukturbetreibern und anderen am Betrieb Beteiligten;
- g) Funktion als Anlaufstelle im Namen des ENIM für Antragsteller und andere am Betrieb Beteiligte in Fragen, die nicht ausdrücklich unter diese Verordnung fallen, insbesondere was die Einführung oder Änderung grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste oder die Organisation der Unterstützung von Ad-hoc-Tätigkeiten betrifft, insbesondere zur Bewältigung der in Artikel 47 genannten Krisensituationen.

Artikel 60

Kontaktstellen für die Koordinierung der Infrastrukturbetreiber

- (1) Zur Gewährleistung der Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 53 benennen die Infrastrukturbetreiber Kontaktstellen. Die Kontaktstelle fungiert als zentrale Schnittstelle zwischen der Organisation des Infrastrukturbetreibers und den anderen an den Koordinierungstätigkeiten beteiligten Stellen.
- (2) Die Infrastrukturbetreiber unterrichten das ENIM unverzüglich über jede Änderung der Kontaktstellen, damit diese in die in Artikel 57 Absatz 1 (Transparenz) genannten Veröffentlichungen aufgenommen werden können.

Artikel 61

Gemeinsame Gliederung, Inhalt und Zeitplan der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

- (1) Das ENIM erarbeitet und beschließt eine gemeinsame Gliederung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU, wobei es den in Anhang IV der Richtlinie und in Anhang IV der vorliegenden Verordnung aufgeführten Informationen Rechnung trägt, sowie einen gemeinsamen Zeitplan für die Konsultation der Beteiligten zum Entwurf der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Die Infrastrukturbetreiber berücksichtigen diese Gliederung

und diesen Zeitplan bei der Ausarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen so weit wie möglich.

- (2) Bei der Ausarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU trägt der Infrastrukturbetreiber dem Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6, dem Europäischen Rahmen für die grenzüberschreitende Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 sowie dem Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 50 dieser Verordnung so weit wie möglich Rechnung.
- (3) Weicht der Infrastrukturbetreiber von Absatz 1 oder 2 ab, so begründet er dies in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen und unterrichtet die zuständige Regulierungsstelle und das ENIM.

Artikel 62

Digitalisierung des Kapazitäts- und Verkehrsmanagements

- (1) Die Infrastrukturbetreiber stellen sicher, dass die Kapazitäts- und Verkehrsmanagementverfahren, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, mithilfe digitaler Instrumente und digitaler Dienste umgesetzt werden.
- (2) Die eingesetzten digitalen Instrumente und die bereitgestellten digitalen Dienste müssen
 - a) die Leistung und Qualität verbessern, einschließlich der vollständigen Interoperabilität der Dienste, die die Infrastrukturbetreiber für Antragsteller erbringen;
 - b) die Transparenz des Kapazitätsmanagements und des Verkehrsmanagements im Schienenverkehr in allen Phasen verbessern;
 - c) den Verwaltungsaufwand für Antragsteller verringern, da jede Information nur einmal angefordert wird und Informationen oder Daten – auch für grenzüberschreitende Dienste – an einer zentralen Stelle bereitgestellt werden.
- (3) Wenn die zur Unterstützung von Kapazitäts- oder Verkehrsmanagementverfahren erforderlichen digitalen Instrumente oder digitalen Dienste durch technische Spezifikationen für die Interoperabilität geregelt werden müssen oder bestehende Spezifikationen, die diese Instrumente gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 und den gemäß der Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakten ganz oder teilweise regeln, geändert werden müssen, so tragen das ENIM und die Infrastrukturbetreiber in Zusammenarbeit mit dem Gemeinsamen Unternehmen für Europas Eisenbahnen nach dem Verfahren gemäß Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 dazu bei, diese Spezifikationen zu entwickeln und auf dem aktuellen Stand zu halten.
- (4) Die Infrastrukturbetreiber tragen in Fragen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, zur Arbeit des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen bei. Zu diesem Zweck bemühen sich das ENIM und die Infrastrukturbetreiber um eine angemessene Vertretung in der Lenkungsgruppe der Systemsäule und der Einsatzgruppe gemäß Artikel 96 bzw. Artikel 97 der Verordnung (EU) 2021/2085.
- (5) Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, andere Antragsteller und gegebenenfalls die Betreiber von Eisenbahnserviceeinrichtungen tauschen mittels

digitaler Instrumente und digitaler Dienste, die auf einer harmonisierten Architektur beruhen und genormte Schnittstellen oder gemeinsame Systeme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 und den Spezifikationen, die in gemäß der Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt sind, haben, digitale Informationen im Zusammenhang mit dem Kapazitätsmanagement und dem Verkehrsmanagement aus.

Bei netzübergreifenden Schienenverkehrsdiensten stellen die Infrastrukturbetreiber digitale Dienste und digitale Informationen über eine einzige Schnittstelle oder gemeinsame Systeme bereit, die unter der Koordinierung des ENIM gemäß Absatz 3 entwickelt und eingesetzt werden.

KAPITEL VI REGULIERUNGSAUFSICHT ÜBER DAS KAPAZITÄTS- UND VERKEHRSMANAGEMENT

ABSCHNITT 1

Regulierungsstellen

Artikel 63

Zuständigkeiten der Regulierungsstellen

- (1) Die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Aufgaben und Befugnisse werden auch in den von dieser Verordnung erfassten Angelegenheiten wahrgenommen. Insbesondere überwacht die Regulierungsstelle die Tätigkeiten der Infrastrukturbetreiber gemäß den Kapiteln II bis V und überprüft auf eigene Initiative die Einhaltung dieser Verordnung, um eine Diskriminierung von Antragstellern zu verhindern.
- (2) Eisenbahnunternehmen, Antragsteller, potenzielle Antragsteller oder für den Verkehr zuständige nationale, regionale oder lokale Behörden können gemäß Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU bei der Regulierungsstelle Beschwerde einlegen, wenn sie der Auffassung sind, dass der Infrastrukturbetreiber sie bei der Ausübung der in den Kapiteln II, III, IV und V dieser Verordnung genannten Tätigkeiten (Infrastrukturbetrieb, Verkehrs- und Krisenmanagement, Leistungsüberprüfung und -management, Europäisches Netzwerk für die Koordinierung) unfair behandelt, diskriminiert oder in sonstiger Weise benachteiligt hat.

Artikel 64

Zusammenarbeit der Regulierungsstellen innerhalb des Europäischen Netzwerks der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (ENRRB)

- (1) Zur Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dieser Verordnung arbeiten die Regulierungsstellen im Rahmen des ENRRB gemäß Artikel 57 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU zusammen, unter anderem durch gemeinsame Konsultationen und Untersuchungen, die Annahme von Stellungnahmen oder Empfehlungen oder

andere einschlägige Tätigkeiten. Die Regulierungsstellen stellen dem ENRRB alle erforderlichen Informationen bereit.

In Abschnitt 2 dieses Kapitels sind die Aufgaben und Zuständigkeiten des ENRRB und die Organisation seiner Arbeit bei Tätigkeiten im Anwendungsbereich dieser Verordnung geregelt.

- (2) Bei einer Beschwerde oder einer Untersuchung auf eigene Initiative zu einer Angelegenheit, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fällt und den Zugang zu Eisenbahnnetzen oder deren Nutzung in mehr als einem Mitgliedstaat betrifft, unterrichtet die betreffende Regulierungsstelle das ENRRB und die Kommission über die Beschwerde oder die Untersuchung.
- (3) Eine Regulierungsstelle kann alle relevanten Angelegenheiten, Beschwerden oder Untersuchungen zum Meinungsaustausch oder zur Annahme einer Stellungnahme oder Empfehlung an das ENRRB weiterleiten.
- (4) Bei der Beschlussfassung in Angelegenheiten, die mehr als einen Mitgliedstaat betreffen, arbeiten die betreffenden Regulierungsstellen bei der Vorbereitung ihrer jeweiligen Beschlüsse zusammen, wobei sie vom ENRRB koordiniert werden, um eine Lösung herbeizuführen. Die betreffenden Regulierungsstellen nehmen zu diesem Zweck ihre Aufgaben gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels und Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU wahr. Sie berücksichtigen alle einschlägigen Stellungnahmen und Empfehlungen des ENRRB und übermitteln die Beschlüsse dem ENRRB.
- (5) Wenn eine Regulierungsstelle einen Beschluss fasst, der von einer einschlägigen Stellungnahme oder Empfehlung des ENRRB abweicht, oder eine Beschlussfassung ablehnt, übermittelt sie dem ENRRB eine Erläuterung, in der sie die Abweichungen darlegt und begründet, warum sie den Stellungnahmen oder Empfehlungen des ENRRB nicht Folge leistet.
- (6) Die vom ENRRB konsultierten Regulierungsstellen antworten innerhalb der vom ENRRB gesetzten Fristen und stellen ihm auf sein Ersuchen alle Informationen bereit, die sie nach ihrem nationalen Recht anfordern können. Diese Informationen werden nur für die Tätigkeiten der Regulierungsstellen gemäß dieser Verordnung verwendet.
- (7) Die Infrastrukturbetreiber stellen unverzüglich sämtliche Informationen bereit, die zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung gemäß diesem Artikel erforderlich sind und von der Regulierungsstelle des Mitgliedstaats, in dem der Infrastrukturbetreiber ansässig ist, angefordert wurden. Die Regulierungsstellen können vom ENIM Informationen zu Untersuchungen anfordern, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallen. Die Regulierungsstellen können diese Informationen dem ENRRB übermitteln.
- (8) Die Eisenbahn-Regulierungsstellen stellen die für die Arbeit des ENRRB erforderlichen Ressourcen bereit.

ABSCHNITT 2

Aufgaben und Zuständigkeiten des Europäischen Netzwerks der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr

Artikel 65

Aufgaben und Zuständigkeiten

- (1) Neben seinen Aufgaben gemäß der Richtlinie 2012/34/EU hat das ENRRB auch die in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben und Zuständigkeiten.
- (2) Das ENRRB koordiniert alle Kooperationstätigkeiten der Eisenbahn-Regulierungsstellen gemäß Artikel 64 und fördert die Angleichung der Beschlussfassung der Regulierungsstellen in Bezug auf grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste.
- (3) Auf Antrag von Antragstellern, Infrastrukturbetreibern und anderen Beteiligten gibt das ENRRB Stellungnahmen oder Empfehlungen zu anhängigen oder gefassten Beschlüssen über Beschwerden ab, die bei den Eisenbahn-Regulierungsstellen eingereicht wurden.
- (4) Beteiligte können beim ENRRB Beschwerde in Angelegenheiten einlegen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen oder den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur oder deren Nutzung in mehr als einem Mitgliedstaat betreffen. Nach dem Erhalt einer solchen Beschwerde leitet das ENRRB sie unverzüglich an die zuständige(n) Regulierungsstelle(n) weiter.

In diesen Fällen unterrichtet das ENRRB die betreffenden Eisenbahn-Regulierungsstellen umgehend über ihre Absicht, eine Stellungnahme oder Empfehlung zu der Angelegenheit abzugeben.
- (5) Das ENRRB übermittelt den betreffenden Eisenbahn-Regulierungsstellen ihre Stellungnahme oder Empfehlung innerhalb eines Monats nach Eingang aller relevanten Informationen hinsichtlich der Beschwerde. Das ENRRB kann die Frist bei besonders komplexen Angelegenheiten verlängern.
- (6) Das ENRRB entwickelt gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Beschlussfassung, zu der die Regulierungsstellen gemäß dieser Verordnung befugt sind.

Artikel 66

Organisation und Struktur des Europäischen Netzwerks der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (ENRRB)

Für die Zwecke dieser Verordnung besteht die Organisation des ENRRB aus

- a) einem Gremium der Regulierungsstellen;
- b) einem Sekretariat.

Die Regulierungsstellen gewährleisten die Geschäftstätigkeit des Sekretariats.

Artikel 67

Zusammensetzung des Gremiums der Regulierungsstellen

- (1) Das Gremium der Regulierungsstellen setzt sich aus je einem stimmberechtigten Mitglied aus jedem Mitgliedstaat, in dem ein Schienennetz genutzt wird, und einem von der Kommission ernannten Mitglied zusammen.
- (2) Stimmberechtigte Mitglieder sind der Leiter oder ein stellvertretender Leiter der in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstellen. Sie haben je einen Stellvertreter, der das Mitglied in dessen Abwesenheit vertritt. Der Stellvertreter wird von der Regulierungsstelle aus dem Leitungs- oder Verwaltungsgremium der Regulierungsstelle oder, wenn dies nicht möglich ist, aus ihrem Mitarbeiterkreis ernannt.
- (3) Die Mitglieder des Gremiums und ihre Stellvertreter handeln unabhängig und objektiv, im Interesse der Union sowie ungeachtet besonderer nationaler oder persönlicher Interessen. Sie dürfen Weisungen von Regierungen; Institutionen, Personen oder sonstigen Stellen weder einholen noch entgegennehmen.
- (4) Das Sekretariat des ENRRB veröffentlicht eine aktuelle Liste der Mitglieder des Gremiums und ihrer Stellvertreter sowie deren Interessenserklärungen.

Artikel 68

Rolle und Aufgaben des Gremiums

- (1) Das Gremium nimmt alle in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben des ENRRB wahr.
- (2) Insbesondere hat das Gremium folgende Aufgaben:
 - a) Abgabe von Stellungnahmen oder Empfehlungen zu Beschwerden oder Untersuchungen, die ihm vom Vorsitz oder von einer oder mehreren Regulierungsstellen gemäß Artikel 69 vorgelegt werden;
 - b) Erstellung und Annahme eines Jahresberichts über die Tätigkeiten des ENRRB;
 - c) Einsetzung von Arbeitsgruppen und Ernennung der Vorsitzenden dieser Arbeitsgruppen.

Artikel 69

Organisation der Arbeit des Gremiums

- (1) Das Gremium gibt sich nach Zustimmung der Kommission eine Geschäftsordnung.
- (2) Die Kommission führt den Vorsitz in den Sitzungen des Gremiums. Sie hat kein Stimmrecht.
- (3) Das Sekretariat erbringt die erforderlichen Dienstleistungen für die Organisation der Sitzungen und die Arbeit des Gremiums.
- (4) Sofern in seiner Geschäftsordnung nichts anderes bestimmt ist, fasst das Gremium seine Beschlüsse mit einfacher Mehrheit seiner Mitglieder.
- (5) Jedes Mitglied hat eine Stimme. Bei Abwesenheit eines Mitglieds ist der Stellvertreter berechtigt, dessen Stimmrecht auszuüben.

- (6) In der Geschäftsordnung können detailliertere Abstimmungsmodalitäten festgelegt werden, insbesondere das Verfahren für Abstimmungen in dringenden Angelegenheiten und in Bezug auf Empfehlungen zu Beschlüssen der Eisenbahn-Regulierungsstellen.

Artikel 70

Arbeitsgruppen des ENRRB

- (1) Auf eigene Initiative oder auf Vorschlag der Kommission kann das Gremium im Einklang mit seiner Geschäftsordnung mit einfacher Mehrheit beschließen, Arbeitsgruppen einzusetzen, um die Arbeit des ENRRB zu spezifischen Themen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Verordnung zu organisieren.
- (2) Das Gremium legt das Mandat der Arbeitsgruppen fest und ernennt die Vorsitzenden der Arbeitsgruppen, wobei nach Möglichkeit verschiedene Eisenbahn-Regulierungsstellen vertreten sein sollten.
- (3) An den Arbeitsgruppen können Sachverständige der Eisenbahn-Regulierungsstellen, der Kommission, der am Betrieb Beteiligten und gegebenenfalls anderer öffentlicher oder privater Stellen teilnehmen.
- (4) Das Sekretariat leistet den Arbeitsgruppen administrative Unterstützung.
- (5) Bei Bedarf können das Gremium oder die Vorsitzenden der Arbeitsgruppen auf dem jeweiligen Gebiet einzelne als sachkundig anerkannte Sachverständige einladen, im Einzelfall an den Sitzungen der Arbeitsgruppen teilzunehmen.

KAPITEL VII SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 71

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 9, Artikel 38 Absatz 3, Artikel 39 Absatz 9, Artikel 46 Absatz 6, Artikel 48 Absatz 3 und Artikel 53 Absatz 5 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [1. Januar 2026] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Artikel 72

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von dem in Artikel 62 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (3) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Artikel 73

Berichterstattung und Überprüfung

Die Kommission bewertet bis zum [31. Dezember 2030] die Auswirkungen dieser Verordnung auf den Eisenbahnsektor und legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über ihre Durchführung vor.

In diesem Bericht bewertet sie insbesondere

- a) die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten;
- b) die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Entwicklung von Schienenverkehrsdiensten, insbesondere von grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten, Fernverkehrsdiensten und Güterverkehrsdiensten;
- c) die Arbeit des Europäischen Netzwerks der Infrastrukturbetreiber, des Netzwerkkoordinators, des Europäischen Netzwerks der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr und des Leistungsüberprüfungsgremiums im Allgemeinen sowie in Bezug auf die Entwicklung, Annahme und Umsetzung gemeinsamer Kriterien, Methoden und Verfahren;
- d) die Notwendigkeit einer Stärkung der Koordinierungsmechanismen durch den Ersatz von Elementen der in den Artikeln 6 und 44 genannten Europäischen Rahmen durch verbindliche Vorschriften;
- e) die Notwendigkeit einer Stärkung der Regulierungsaufsicht durch die Einrichtung einer Regulierungsstelle der Union für den Schienenverkehr.

Artikel 74

Änderung der Richtlinie 2012/34/EU

- (1) Die Richtlinie 2012/34/EU wird wie folgt geändert:
 - a) In Artikel 1 erhält Buchstabe c folgende Fassung:

„c) die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr (Kapitel IV).“
 - b) Artikel 2 Absatz 6 wird gestrichen.
 - c) Die Nummern 20, 22, 23, 27 und 28 werden gestrichen.
 - d) Artikel 7b wird gestrichen.
 - e) Artikel 36 wird gestrichen.
 - f) Die Artikel 38 bis 54 werden gestrichen.

- g) In Anhang IV werden die Nummern 1 und 3 gestrichen.
- h) Anhang VII wird gestrichen.
- (2) Bezugnahmen auf die aufgehobenen Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang X Abschnitt 1 zu lesen.

Artikel 75

Übergangsbestimmungen

- (1) Gemäß Artikel 42 der Richtlinie 2012/34/EU geschlossene Rahmenvereinbarungen gelten bis zu ihrem Ablaufdatum weiter.
- (2) Artikel 3 Nummern 20, 22, 23, 27 und 28, die Artikel 7b, 36 und 38 bis 54, Anhang IV Nummer 3 und Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU gelten nicht für Tätigkeiten und Aufgaben im Zusammenhang mit Netzfahrplänen, die nach dem [8. Dezember 2029] in Kraft treten.

Artikel 76

Aufhebung

- (1) Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 wird mit Wirkung vom [9. Dezember 2029] aufgehoben.
- (2) Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Verordnung und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang X Abschnitt 2 zu lesen.

Artikel 77

Inkrafttreten und Anwendung

- (1) Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
- (2) Sie gilt ab dem [1. Januar 2026]. Jedoch gilt Folgendes:
 - a) Die Artikel 1, 2 und 3, das Kapitel II außer Artikel 9 Absätze 1 und 2 und Artikel 27 Absatz 4 sowie das Kapitel III außer Artikel 48 gelten nur für Tätigkeiten und Aufgaben, die in Bezug auf die nach dem [8. Dezember 2029] in Kraft tretenden Netzfahrplänen ausgeführt werden.
 - b) Artikel 9 Absätze 1 und 2 gilt ab dem [1. Januar 2028].
 - c) Artikel 27 Absatz 4 gilt ab dem [1. März 2026].
 - d) Die Artikel 48 und 62 gelten ab dem [13. Dezember 2026].
 - e) Artikel 74 gilt ab dem [9. Dezember 2029].

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin*

FINANZBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

1.2. Politikbereich(e)

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

1.4. Ziel(e)

1.4.1. *Allgemeine(s) Ziel(e)*

1.4.2. *Spezifische(s) Ziel(e)*

1.4.3. *Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen*

1.4.4. *Leistungsindikatoren*

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. *Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative*

1.5.2. *Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.*

1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

1.5.4. *Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten*

1.5.5. *Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung*

1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. *Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen*

2.2.2. *Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle*

2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. *Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel*

3.2.2. *Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden*

3.2.3. *Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel*

3.2.3.1. *Geschätzter Personalbedarf*

3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen*

3.2.5. *Finanzierungsbeteiligung Dritter*

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum.

1.2. Politikbereich(e)

Verkehr, einheitlicher europäischer Eisenbahnraum.

1.3. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

☒ eine neue Maßnahme

☐ eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme²⁴

☐ die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme

☐ die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme

1.4. Ziel(e)

1.4.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Das allgemeine Ziel dieser Initiative besteht darin, das Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- und Verkehrsmanagement zu verbessern, um die Nutzung des Eisenbahnnetzes sowie die Qualität der Kapazität und des Betriebs zu optimieren und so die Leistung der Schienenverkehrsdienste zu verbessern und mehr Verkehr zu bewältigen.

1.4.2. Spezifische(s) Ziel(e)

Die spezifischen Ziele dieser Initiative sind folgende:

- Ermöglichung wirksamerer Verfahren für das Kapazitätsmanagement im Rechtsrahmen,
- Verstärkung der Anreize zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur und der Schienenverkehrsdienste,
- Einführung wirksamerer Mechanismen für die Koordinierung zwischen den Interessenträgern, insbesondere über die Grenzen hinweg,
- Unterstützung der Einführung digitaler Instrumente für ein besseres Kapazitäts- und Verkehrsmanagement.

²⁴

Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

1.4.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken dürfte.

Durch die Einführung eines harmonisierten, unmittelbar anwendbaren Rahmens für das Eisenbahninfrastruktur- und Verkehrsmanagement wird der Vorschlag zum allgemeinen Ziel beitragen, mehr Verkehr auf dem Eisenbahnnetz zu bewältigen, wovon Bahnkunden im Personenverkehrs- als auch im Güterverkehrssegment profitieren werden. Die sich aus dem Vorschlag ergebende zusätzliche Kapazität wird voraussichtlich zu einer Zunahme des Schienenverkehrs (ausgedrückt in Zugkilometern) um 4 % führen, was einer zusätzlichen Kapazität von fast 250 Mio. Zugkilometern entspricht. Schätzungen zufolge wird diese zusätzliche Kapazität für die Eisenbahnunternehmen und ihre Kunden im Zeitraum 2025-2050 und in Nettogegenwartswerten (in Preisen von 2021) einen wirtschaftlichen Wert von 2500 Mio. EUR generieren.

Durch den Vorschlag wird der Prozess der Kapazitätszuweisung effizienter gestaltet, indem Maßnahmen eingeführt werden, die zur Verbesserung der Stabilität der zugewiesenen Zugtrassen beitragen werden, was im Zeitraum 2025-2050 und in Nettogegenwartswerten (in Preisen von 2021) zu Kosteneinsparungen in Höhe von rund 420 Mio. EUR für die Eisenbahnunternehmen und in ähnlicher Höhe für die Infrastrukturbetreiber führen wird.

Darüber hinaus wird der Vorschlag zu einer Verbesserung der grenzüberschreitenden Koordinierung vorübergehender Kapazitätsbeschränkungen führen, wodurch die Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs erhöht wird. Die verschiedenen Maßnahmen des Vorschlags dürften auch zu Verbesserungen in Bezug auf die Pünktlichkeit führen, deren wirtschaftlicher Nutzen für die Eisenbahnunternehmen auf 658 Mio. EUR geschätzt wird.

Außerdem wird erwartet, dass der Vorschlag durch die Einführung eines harmonisierten Rechtsrahmens für das Eisenbahn-Fahrwegkapazitäts- und Verkehrsmanagement sowie die Abschaffung der Schienengüterverkehrskorridore zu Verwaltungskosteneinsparungen für die nationalen Behörden führen wird. Diese Einsparungen werden für den Zeitraum 2025-2050 und in Gegenwartswerten (in Preisen von 2021) auf 2,6 Mio. EUR geschätzt.

1.4.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Fortschritte und Ergebnisse verfolgen lassen.

Die Kommissionsdienststellen werden die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Initiative anhand einer Reihe von Maßnahmen und Kernindikatoren überwachen, mit denen die Fortschritte bei der Erreichung der operativen Ziele gemessen werden. Diese Indikatoren werden auf der Grundlage der Ratschläge eines Leistungsüberprüfungsgremiums entwickelt, dem unabhängige Experten aus verschiedenen Interessengruppen mit Erfahrung im Eisenbahnsektor angehören. Die Daten werden vom Europäischen Netzwerk der Infrastrukturbetreiber (ENIM) und insbesondere von der unterstützenden operativen Stelle – dem Netzwerkkoordinator – bereitgestellt. Es wird erwartet, dass sich die Qualität der Daten durch die Anwendung einheitlicher Definitionen und Methoden für die Sammlung und Darstellung der Daten erhöht, die der Netzwerkkoordinator in Zusammenarbeit mit der Kommission entwickeln sollte. Daten und Analysen zu den Entwicklungen im Bereich Wettbewerb und zur Umsetzung werden voraussichtlich vom Europäischen

Netzwerk der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (ENRRB) bereitgestellt. Durch die Zusammenarbeit der Regulierungsstellen dürfte sich die Qualität der Informationen verbessern.

Zu den Leistungsindikatoren gehören in der Regel quantitative Indikatoren wie die Mengen der beantragten und der zugewiesenen Kapazität, die Zahl der Änderungen – einschließlich Stornierungen – von zugewiesenen Zugtrassen, die Zahl der Ereignisse, bei denen vorübergehend keine Fahrwegkapazität der Eisenbahn zur Verfügung steht, Haltestellenaufenthaltszeiten und Pünktlichkeitswerte sowie finanzielle Indikatoren (Verwaltungs-, Anpassungs- und Durchsetzungskosten, die sich aus der Durchführung der Maßnahmen der Initiative ergeben).

Mit der Initiative wird ein Rechtsrahmen für die Entwicklung detaillierterer Vorschriften, Verfahren und Muster geschaffen, die in Rechtsakten ohne Gesetzescharakter festgelegt werden sollen. Daher sollte beim Umsetzungszeitraum das Inkrafttreten dieser Rechtsakte berücksichtigt werden. Fünf Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist für alle einschlägigen Rechtsvorschriften (einschließlich der Annahme und des Inkrafttretens aller Durchführungs- und delegierten Rechtsakte) sollten die Kommissionsdienststellen eine Bewertung vornehmen, um zu überprüfen, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht wurden.

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Das Inkrafttreten der vorgeschlagenen Verordnung ist derzeit für das Jahr 2025 geplant.

Die Finanzierung der drei im Rahmen der Initiative vorgesehenen Koordinierungsmaßnahmen (siehe Kasten 1.5.5) ist für den Zeitraum 2025-2027 in Form von Finanzhilfen der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) für technische Hilfe bereits gesichert. Ziel ist es, diese Maßnahmen ab 2028 weiterhin über die Fazilität „Connecting Europe“ zu finanzieren.

1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größere Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieser Nummer bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der Union“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der Union ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.

Maßnahmen auf EU-Ebene sind erforderlich, um neue Verfahren, Instrumente und Anreize für das Eisenbahn-Kapazitäts- und Verkehrsmanagement einzuführen. Darüber hinaus sind Maßnahmen auf EU-Ebene erforderlich, um die derzeitigen Mängel bei der grenzüberschreitenden Koordinierung des Kapazitäts- und Verkehrsmanagements zu beheben.

Maßnahmen auf EU-Ebene sind auch notwendig, um grenzüberschreitende Probleme im Zusammenhang mit der Anwendung leistungsabhängiger Entgeltregelungen anzugehen.

Schließlich braucht es Maßnahmen auf EU-Ebene, um die mangelnde Harmonisierung und Interoperabilität digitaler Instrumente in Angriff zu nehmen. Dies ist nach wie vor eine große Schwachstelle des Managements der Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die angesichts der unzureichenden

Durchsetzungsmöglichkeiten wahrscheinlich nicht durch sektorale oder nationale Initiativen behoben werden kann.

Diese Initiative ist auch notwendig, um Hindernisse in den derzeitigen EU-Rechtsvorschriften zu beseitigen, die die vollständige Umsetzung von sektorbezogenen Initiativen im Zusammenhang mit der Kapazitätszuweisung wie dem vom EU-Eisenbahnsektor entwickelten TTR-Projekt („Timetable Redesign for Smart Capacity Management“) verhindern.

Durch die Annahme eines Rechtsrahmens auf EU-Ebene werden die Unterschiede zwischen den nationalen Vorschriften und Verfahren beseitigt, die einer optimalen Nutzung der Kapazität des Eisenbahnnetzes im Wege stehen, die Wirksamkeit des Schienenverkehrsmanagements beeinträchtigen und letztlich zu einer schlechten Leistung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs führen. Durch Maßnahmen auf EU-Ebene könnten zudem wirksame und effiziente Instrumente zur Koordinierung der strategischen Planung der Fahrwegkapazität geschaffen, potenzielle Lücken im Mandat der Regulierungsstellen in Bezug auf den grenzüberschreitenden Schienenverkehr geschlossen und harmonisierte Vorschriften eingeführt werden, die Anreize für die Verringerung der Zahl der Stornierungen und Änderungen von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität schaffen.

1.5.3. *Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse*

Im Jahr 2018 legte die Kommission einen Bericht über die Anwendung der RFC-Verordnung vor, gefolgt von einer Evaluierung im Jahr 2021.

Die Evaluierung ergab, dass die Strukturen der Korridore nur in begrenztem Umfang genutzt wurden und die Ziele der Verordnung allgemein nicht erreicht wurden. Aus der Evaluierung geht hervor, dass die Pünktlichkeit von Güterzügen bei der Abfahrt relativ niedrig ist und sich während der Zugfahrt weiter verschlechtert, mit einer noch niedrigeren Pünktlichkeit am Bestimmungsort. Dadurch verliert der Schienenverkehr gegenüber anderen Güterverkehrsträgern an Attraktivität.

Andererseits hat die erhebliche Verbesserung der Pünktlichkeit des Schienengüterverkehrs während der COVID-19-Pandemie – als nach dem Einbruch im Personenverkehr mehr Kapazität für den Güterverkehr zur Verfügung stand – gezeigt, dass es für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr ein großes ungenutztes Potenzial gibt.

Positiv zu vermerken ist, dass die RFC-Verordnung zum Ziel einer besseren Zusammenarbeit und auch – wenn auch in geringerem Maße – zum Ziel einer höheren Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs im multimodalen Verkehrssystem beigetragen hat. Die Schienengüterverkehrskorridore haben auch den Weg für Initiativen zur Beseitigung technischer und betrieblicher Engpässe, zur Modernisierung der Fahrplanerstellung und zur Vorhersage der Zugankunftszeiten geebnet.

1.5.4. *Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten*

Im Rahmen der Initiative zur Nutzung der Fahrwegkapazität der Eisenbahn sollen Mittel aus dem Programm der Fazilität „Connecting Europe“ (Rubrik 2 des Mehrjährigen Finanzrahmens) zur Kofinanzierung von drei ergänzenden Koordinierungsmaßnahmen verwendet werden, die unter Punkt 1.5.5 beschrieben werden. Die Mittel für diese Maßnahmen werden zur Deckung der operativen

Ausgaben für die Entwicklung von Verfahren, die Unterstützung der grenzüberschreitenden Koordinierung und die Leistungsüberwachung durch Fachpersonal beitragen.

Für die erste Maßnahme (siehe Punkt 1.5.5) wird die Kofinanzierung durch die EU im Wesentlichen in der Fortsetzung der technischen Hilfe bestehen, die derzeit zur Unterstützung der Schienengüterverkehrskorridore und von RailNetEurope bereitgestellt wird, jedoch im Rahmen der im Vorschlag vorgesehenen überarbeiteten Leitungsstruktur.

1.5.5. *Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung*

Die Initiative zur Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn sieht die Bereitstellung von EU-Kofinanzierungsmitteln für die folgenden ergänzenden Koordinierungsmaßnahmen vor:

(1) Unterstützung für die Koordinierung der Infrastrukturbetreiber:

Diese würde in einer Fortführung der technischen Hilfe bestehen, die derzeit zur Unterstützung der Schienengüterverkehrskorridore und von RailNetEurope bereitgestellt wird, jedoch im Rahmen der im Vorschlag vorgesehenen überarbeiteten Leitungsstruktur, wonach auf EU-Ebene ein „Netzwerkkoordinator“ als Teil des Europäischen Netzwerks der Infrastrukturbetreiber (ENIM), das die derzeitigen elf Korridorgremien ersetzt, ernannt wird. Die Verpflichtung zur Finanzierung des Betriebs des ENIM, einschließlich des Netzwerkkoordinators, liegt bei den nationalen Infrastrukturbetreibern. Die Infrastrukturbetreiber erhalten eine EU-Kofinanzierung.

(2) Unterstützung für die Koordinierung der Eisenbahnregulierungsstellen:

Gemäß dem Vorschlag müssen die nationalen Eisenbahnregulierungsstellen ein Sekretariat zur Unterstützung der Zusammenarbeit auf EU-Ebene einrichten, und zwar auf der Grundlage des bestehenden Europäischen Netzwerks der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr, bei dem es sich nicht um eine dezentrale Agentur oder eine andere gemäß den Unionsverträgen geschaffene Einrichtung im Sinne des Artikels 70 der Haushaltsordnung handelt. Dieses Sekretariat erhält Mittel von den nationalen Regulierungsstellen sowie eine Kofinanzierung durch die EU.

(3) Leistungsüberprüfungsgremium:

Der Vorschlag sieht außerdem die Einsetzung einer unabhängigen Gruppe von Eisenbahnexperten mit der Bezeichnung „Leistungsüberprüfungsgremium“ vor, bei der es sich nicht um eine dezentrale Agentur oder eine andere im Rahmen der Unionsverträge geschaffene Einrichtung im Sinne des Artikels 70 der Haushaltsordnung handelt. Das Gremium wird die Leistung der Eisenbahninfrastruktur und der Verkehrsdienste überprüfen und den Eisenbahnsektor und die Europäische Kommission in Bezug auf mögliche Leistungsverbesserungen beraten. Die EU-Mittel sollten die Kosten decken, die den Mitgliedern der Gruppe für ihre Teilnahme am Gremium (Teilzeit), ihre Reisekosten usw. entstehen.

Für jede dieser Maßnahmen erfolgt die Kofinanzierung durch die EU in Form von technischer Hilfe im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF) für den Zeitraum 2025-2027. CEF-Finanzhilfen werden dem Begünstigten ohne Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen (Direktvergabe) gewährt, da es

keine konkurrierenden alternativen Einrichtungen zu den oben genannten vorab bestimmten Empfängern gibt.

Für die Durchführung dieser Maßnahmen ist keine Aufstockung der Personalressourcen der Europäischen Kommission erforderlich.

1.6. Laufzeit und finanzielle Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative

☐ befristete Laufzeit

- ☐ Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ
- ☐ Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ.

☒ unbefristete Laufzeit

- Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ,
- anschließend reguläre Umsetzung.

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)²⁵

☒ Direkte Mittelverwaltung durch die Kommission

- ☒ durch ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den Delegationen der Union
- ☒ durch Exekutivagenturen

☐ Geteilte Mittelverwaltung mit Mitgliedstaaten

☐ Indirekte Mittelverwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

- ☐ Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen
- ☐ internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)
- ☐ die EIB und den Europäischen Investitionsfonds
- ☐ Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung
- ☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der GASP im Rahmen des Titels V EUV betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind
- *Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung angegeben werden, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.*

Bemerkungen

/

²⁵

Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und Verweise auf die Haushaltsordnung finden sich auf der Website BUDGpedia (in englischer Sprache):
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Bitte geben Sie an, wie oft und unter welchen Bedingungen diese Tätigkeiten erfolgen.

Die direkt von der GD MOVE wahrgenommenen Aufgaben, einschließlich der Berichterstattung über die Ergebnisse im jährlichen Tätigkeitsbericht der GD MOVE, folgen dem in der Kommission und den Exekutivagenturen geltenden jährlichen Planungs- und Überwachungszyklus.

Was den Netzwerkkoordinator (Maßnahme 2 im Kasten 1.5.5) betrifft, so sieht die vorgeschlagene Verordnung vor, dass das Arbeitsprogramm und der Haushalt des Netzwerkkoordinators vom Ausschuss der Infrastrukturbetreiber genehmigt werden müssen.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

2.2.1. Begründung der Methode(n) der Mittelverwaltung, des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen

Das Referat „Einheitlicher europäischer Eisenbahnraum“ der GD MOVE wird die Durchführung der vorgeschlagenen Verordnung überwachen.

Die Ausgaben werden im Wege der direkten Mittelverwaltung unter vollständiger Anwendung der Bestimmungen der Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und der Bestimmungen der Haushaltsordnung ausgeführt.

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen von Finanzhilfvereinbarungen, die, wie in Kasten 1.5.5 erläutert, an vorab bestimmte Begünstigte vergeben werden (Direktvergabe).

Die CEF-Mittel decken nur einen Teil der Kosten der in Kasten 1.5.5 beschriebenen Maßnahmen 1 und 2 (Kofinanzierung), da die Interessenträger gemäß der vorgeschlagenen Verordnung einen erheblichen Teil der zur Deckung der Kosten dieser Maßnahmen erforderlichen Mittel bereitstellen müssen.

Die Kontrollstrategie für Aufträge und Finanzhilfen der GD MOVE umfasst spezifische rechtliche, operative und finanzielle Ex-ante-Kontrollen der Verfahren sowie der Unterzeichnung von Verträgen und Vereinbarungen. Darüber hinaus unterliegen Ausgaben für die Beschaffung von Waren und Dienstleistungen Ex-ante- und erforderlichenfalls Ex-post-Finanzkontrollen.

2.2.2. Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle

Die vorab bestimmten Empfänger von CEF-Finanzhilfen für technische Hilfe (siehe Punkt 1.5.5) gelten als Begünstigte mit geringem Risiko. Potenzielle Risiken würden daher durch die bestehenden Mechanismen der Haushaltsordnung abgedeckt und durch die internen Kontrollen der GD MOVE (systematische Ex-ante-Rechts- und Finanzkontrollen, Ex-post-Audits der Ausgaben gemäß den jährlichen Auditplänen) gemindert.

Außerdem werden geeignete Kontrollen eingeführt, um das potenzielle Risiko von Interessenkonflikten zu mindern, insbesondere im Hinblick auf die Einhaltung der

den Begünstigten auferlegten Verpflichtungen und in Bezug auf die Vorschriften für die Arbeitsweise des Leistungsüberprüfungsgremiums.

- 2.2.3. *Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)*

Angesichts des begrenzten Umfangs und der begrenzten Höhe der zu gewährenden EU-Mittel und der Tatsache, dass die Empfänger der EU-Mittel als Begünstigte mit geringem Risiko gelten, wird davon ausgegangen, dass bei dieser Initiative keine über die bestehenden Kontrollkosten der GD MOVE hinausgehenden Kontrollkosten anfallen werden. Das Fehlerrisiko bei Zahlung und beim Abschluss dürfte unter 2 % bleiben.

2.3. **Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten**

Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen, z. B. im Rahmen der Betrugsbekämpfungsstrategie, bereits bestehen oder angedacht sind.

Es gelten die üblichen Präventions- und Schutzmaßnahmen der Kommission, insbesondere:

- Zahlungen für Dienstleistungen werden von den Kommissionsbediensteten vor der Zahlung unter Berücksichtigung etwaiger vertraglicher Verpflichtungen, wirtschaftlicher Grundsätze und einer guten Finanz- oder Verwaltungspraxis überprüft. In alle Finanzhilfvereinbarungen und Verträge zwischen der Kommission und den Zahlungsempfängern werden Bestimmungen zur Betrugsbekämpfung (Überwachung, Verpflichtung zur Berichterstattung usw.) aufgenommen.

- Zur Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen finden die Bestimmungen der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) uneingeschränkt Anwendung.

Die GD MOVE nahm im Jahr 2020 eine überarbeitete Betrugsbekämpfungsstrategie an. Diese stützt sich auf die Betrugsbekämpfungsstrategie der Kommission und eine spezifische Risikobewertung, die intern durchgeführt wurde, um die betrugsanfälligsten Bereiche, die bereits vorhandenen Kontrollen und die Maßnahmen zu ermitteln, die erforderlich sind, um die Fähigkeit der GD MOVE zur Verhinderung, Aufdeckung und Behebung von Betrug zu verbessern.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien.

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer	GM/NGM. ²⁶	von EFTA-Ländern ²⁷	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ²⁸	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
1	02 03 01 00 – CEF-Verkehr.	GM	NEIN	JA	NEIN	NEIN

²⁶ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

²⁷ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

²⁸ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	01	Binnenmarkt, Innovation und Digitales
--	----	---------------------------------------

GD MOVE			Jahr 2025 ²⁹	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028+ ³⁰	INSGESAMT (2025 – 2027)
Operative Mittel							
Haushaltslinie ³¹ : 02 03 01 00 –(CEF-Verkehr)	Verpflichtungen	(1a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Zahlungen	(2a)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Mittel INSGESAMT für die GD MOVE	Verpflichtungen	=1a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Zahlungen	=2a	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Operative Mittel INSGESAMT			5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

²⁹ Das Jahr 2025 ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Für den Zeitraum 2025-2027 werden die Ausgaben mit Mitteln aus der CEF-Verkehr für technische Hilfe gedeckt.

³⁰ Die für den Zeitraum nach 2028 angegebenen Beträge sind lediglich Richtwerte und hängen von den Beratungen über den nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen und der endgültigen Einigung ab.

³¹ Gemäß dem offiziellen Eingliederungsplan.

	Zahlungen	(5)	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 1 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Verpflichtungen	=4	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
	Zahlungen	=5	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	7	Verwaltungsausgaben
--	----------	---------------------

Zum Ausfüllen dieses Teils ist die „Tabelle für Verwaltungsausgaben“ zu verwenden, die zuerst in den Anhang des Finanzbogens zu Rechtsakten (Anhang 5 des Beschlusses der Kommission über die internen Vorschriften für die Ausführung des Einzelplans Kommission des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union), der für die dienststellenübergreifende Konsultation in DECIDE hochgeladen wird, aufgenommen wird.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Jahr N+X	INSGESAMT
GD <.....>							
• Personalausgaben							
• Sonstige Verwaltungsausgaben							
GD <.....> INSGESAMT	Mittel						

Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.)							
---	--	--	--	--	--	--	--	--

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2025 ³²	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028+ ³³	INSGESAMT (2025-2027)
Mittel INSGESAMT	Verpflichtungen	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5

³² Das Jahr 2025 ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

³³ Die für den Zeitraum nach 2028 angegebenen Beträge sind lediglich Richtwerte und hängen von den Beratungen über den nächsten Mehrjährigen Finanzrahmen und der endgültigen Einigung ab.

unter den RUBRIKEN 1 bis 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	Zahlungen	5,5	5,5	5,5	5,5	16,5
--	-----------	-----	-----	-----	-----	-------------

3.2.2. Geschätzte Ergebnisse, die mit operativen Mitteln finanziert werden

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Ergebnisse angeben ⇓			Jahr 2025		Jahr 2026		Jahr 2027		Jahr 2028 +			INSGESAMT (2025-2027)	
ERGEBNISSE													
	Art	Durchsch n. Kosten	Anz ahl	Koste n	Anz ahl	Koste n	Anz ahl	Koste n	Anz ahl	Koste n		Gesamtza hl	Gesamtkost en
Unterstützung für die Koordinierung der Infrastrukturbetreiber ³⁴													
Ergebni s	Anzahl der „koordinierten“ Grenzübergänge	0,013 ³⁵	73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Zwischensumme Maßnahme Nr. 1			73	0,941	73	0,941	73	0,941	73	0,941		219	2,823
Unterstützung für die Koordinierung der Eisenbahnregulierungsstellen													
Ergebni s	Entfällt	Entfällt	Entf ällt	Entfäll t	Entf ällt	Entfäll t	Entf ällt	Entfäll t	Entf ällt	Entfäll t		Entfällt	Entfällt
Zwischensumme Maßnahme Nr. 2			Entf ällt	Entfäll t	Entf ällt	Entfäll t	Entf ällt	Entfäll t	Entf ällt	Entfäll t		Entfällt	Entfällt

³⁴ Wie in Punkt 1.5.5 beschrieben („Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen“).

³⁵ Jährliche Kosten der ENIM/des Netzwerkkoordinators für die Gewährleistung der Abstimmung zwischen Infrastrukturbetreibern an Grenzübergängen (Personalkosten).

Leistungsüberprüfungsgremium													
Ergebnis	Anzahl der Mitglieder	0,009 ³⁶	11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
Zwischensumme Maßnahme Nr. 3			11	0,099	11	0,099	11	0,099	11	0,099		33	0,297
INSGESAMT³⁷			84	1,040	84	1,040	84	1,040	84	1,040		252	3,120

³⁶ Jährliche Kosten zur Deckung der Ausgaben der Mitglieder des Leistungsüberprüfungsgremiums (Tagegeld).

³⁷ Bitte beachten Sie, dass die Gesamtsummen hier nur die Summe der Kosten für die in der Tabelle aufgeführten Ergebnisse umfassen und nicht die Gesamtkosten der Maßnahmen 1 bis 3, die durch EU-Mittel abgedeckt werden.

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N ³⁸	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.	INSGESAM T
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	---------------

RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								
Personal								
Sonstige Verwaltungsausgaben								
Zwischensumme RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								

Außerhalb der RUBRIK 7³⁹ des Mehrjährigen Finanzrahmens								
Personal								
Sonstige Verwaltungsausgaben								
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens								

INSGESAMT								
------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

³⁸ Das Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Bitte ersetzen Sie „N“ durch das voraussichtlich erste Jahr der Umsetzung (z. B. 2021). Dasselbe gilt für die folgenden Jahre.

³⁹ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

3.2.3.1. Geschätzter Personalbedarf

- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird folgendes Personal benötigt:

Schätzung in Vollzeitäquivalenten

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+ 2	Jahr N+ 3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)							
20 01 02 01 (in den zentralen Dienststellen und in den Vertretungen der Kommission)							
20 01 02 03 (in den Delegationen)							
01 01 01 01 (Indirekte Forschung)							
01 01 01 11 (Direkte Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten – VZÄ) ⁴⁰							
20 02 01 (VB, ANS und LAK der Globaldotation)							
20 02 03 (VB, ÖB, ANS, LAK und JFD in den Delegationen)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	- in den zentralen Dienststellen						
	- in den Delegationen						
01 01 01 02 (VB, ANS und LAK der indirekten Forschung)							
01 01 01 12 (VB, ANS und LAK der direkten Forschung)							
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)							
INSGESAMT							

XX steht für den jeweiligen Politikbereich bzw. Haushaltstitel.

Der Personalbedarf wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnetes Personal der GD oder GD-interne Personalumschichtung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	

⁴⁰ VB = Vertragsbedienstete, ÖB = örtliche Bedienstete, ANS = abgeordnete nationale Sachverständige, LAK = Leiharbeitskräfte, JFD = Juniorfachkräfte in Delegationen.

⁴¹ Teilobergrenze für aus operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

3.2.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☒ kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.

Für die in Kasten 1.5.5 genannten Maßnahmen werden bestehende CEF-Mittel für technische Hilfe (Haushaltslinie 02 03 01 00) verwendet, die derzeit im Rahmen der laufenden Änderung des mehrjährigen Arbeitsprogramms der Fazilität „Connecting Europe“ für die Zuweisung an Infrastrukturbetreiber im Zeitraum 2025-2027 vorgesehen sind.

- ☐ erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.
- ☐ erfordert eine Revision des MFR.

3.2.5. Finanzierungsbeteiligung Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☐ sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- ☒ sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor⁴²:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2025 ⁴³	Jahr 2026	Jahr 2027	Jahr 2028+	INSGESAMT (2025-2050)
Infrastrukturbetreiber ⁴⁴	13,667	5,312	5,312	5,312	32,606
Nationale Regulierungsstellen ⁴⁵	3,558	0,180	0,185	0,190	9,401
Kofinanzierung INSGESAMT	17,226	5,492	5,496	5,501	42,007

⁴² Der Anteil Dritter ergibt sich aus der Differenz zwischen der Summe der geschätzten Kosten für die mit dem Vorschlag verbundenen Maßnahmen, die vom jeweiligen Begünstigten getragen werden (siehe Kasten 1.5.5), und dem Anteil der EU-Kofinanzierung für diesen Begünstigten. Die geschätzten Kosten wurden direkt aus den Berechnungen für die Folgenabschätzung des Vorschlags abgeleitet.

⁴³ Das Jahr 2025 ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

⁴⁴ Zur Finanzierung des Netzwerkkoordinators siehe Punkt 1 in Kasten 1.5.5.

⁴⁵ Zur Deckung der Kosten für die Einrichtung eines ENRRB-Sekretariats siehe Punkt 2 in Kasten 1.5.5.

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - ☐ auf die Eigenmittel
 - ☐ auf die übrigen Einnahmen
 - Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind: ☐

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie:	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁴⁶						
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6.) bitte weitere Spalten einfügen.		
Artikel								

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

/

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

⁴⁶ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.