



Brüssel, den 11. Juni 2024
(OR. en)

10938/24

Interinstitutionelles Dossier:
2023/0271(COD)

TRANS 302
CODEC 1484

VERMERK

Absender: Generalsekretariat des Rates

Empfänger: Rat

Nr. Vordok.: 10059/24 + ADD 1

Nr. Komm.dok.: 11718/23 + ADD 1-4

Betr.: 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
– Allgemeine Ausrichtung

I. HINTERGRUND

1. Die Kommission hat dem Rat und dem Europäischen Parlament am 11. Juli 2023 einen Vorschlag¹ 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 vorgelegt, der darauf abzielt, die Verfügbarkeit von Fahrwegkapazität durch bessere Planungs- und Zuweisungsverfahren und eine verbesserte grenzüberschreitende Koordinierung zu erhöhen.
2. Der Verordnungsentwurf ist auf Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) (ordentliches Gesetzgebungsverfahren) gestützt.

¹ Dok. ST 11718/23 + ADD 1 bis 4.

3. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss² hat seine Stellungnahme am 6. Februar 2024 abgegeben. Der Ausschuss der Regionen³ hat seine Stellungnahme am 18. März 2024 abgegeben.
4. Die Gruppe „Landverkehr“ hat den Vorschlag 20 Mal in ihren Sitzungen vom 4. September, 27. September, 20. Oktober, 6. November, 20. November, 27. November und 12. Dezember 2023 sowie vom 9. Februar, 13. Februar, 27. Februar, 7. März, 14. März, 19. März, 11. April, 16. April, 23. April, 30. April, 14. Mai, 21. Mai und 28. Mai 2024 erörtert.
5. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat auf seiner Tagung vom 5. Juni den aus den Beratungen der Gruppe „Landverkehr“ hervorgegangenen Kompromiss geprüft und ihn im Hinblick auf eine allgemeine Ausrichtung im Großen und Ganzen gebilligt. Zwei weiteren Bemerkungen der Mitgliedstaaten auf dieser Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter wurde in dem in der Anlage wiedergegebenen Text Rechnung getragen. Der Text ist gegenüber dem Kommissionsvorschlag gekennzeichnet (mit **Fettdruck und Unterstreichung** und [...]).
6. Im Europäischen Parlament ist der Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) federführend. Frau Tilly Metz (Grüne, LU) wurde als Berichterstatterin ernannt. Der Bericht wurde am 5. März 2024 vorgelegt; auf seiner Plenartagung vom 12. März 2024 hat das Europäische Parlament (EP) sein Verhandlungsmandat festgelegt.

II. SACHSTAND

A. Alternativlösungen zum ursprünglichen Vorschlag

7. Die Mitgliedstaaten unterstützen die Ziele des Vorschlags. Die Delegationen haben jedoch vorgeschlagen, bestimmte Verfahren für die Planung und Zuweisung von Fahrwegkapazität zu verbessern, die Rolle der Mitgliedstaaten zu stärken und die Leistungsüberprüfung und die Regulierungsaufsicht zu vereinfachen. Der Vorsitz hat daher die folgenden Alternativlösungen zu dem ursprünglichen Vorschlag erarbeitet, die von den Delegationen unterstützt wurden.

² ABl. C, C/2024/891 vom 6.2.2024.

³ ABl. C, C/2024/1982 vom 18.3.2024.

a. Anwendungsbereich der Verordnung

8. Der Vorsitz hat bestimmte Möglichkeiten von Ausnahmen oder Ausschlüssen vom Anwendungsbereich übernommen, die bereits gemäß der Richtlinie 2012/34/EU für das Kapazitätsmanagement im Eisenbahnverkehr galten, aber nicht in den Vorschlag der Kommission aufgenommen oder nicht vollständig von ihm erfasst waren, wie z. B. Eisenbahnverkehrsdiene, die im Transit durch die Union erbracht werden, oder die Beförderung von Straßenfahrzeugen im Pendelverkehr durch den Ärmelkanaltunnel (*Artikel 1*). Für grenzüberschreitende Zugtrassen, an denen Infraukturbetreiber aus Drittländern beteiligt sind, hat der Vorsitz die Möglichkeit eingeführt, von den in der Verordnung festgelegten Zeiträumen und Fristen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität abzuweichen, sofern dies keine Auswirkungen auf andere Infraukturbetreiber der Union hat, die nicht an diesen grenzüberschreitenden Zugtrassen beteiligt sind (*Artikel 38*).
9. Der Vorsitz hat in die Präambel Erwägungen für den Teil des Eisenbahnnetzes der Union aufgenommen, in dem ständig Kapazität zur Verfügung steht und kein echtes Risiko einer Überlastung besteht, und für den Teil des Eisenbahnnetzes der Union, der geografisch vom Rest dieses Netzes durch das Meer abgetrennt ist, für den die Mitgliedstaaten und die Infraukturbetreiber bei der Durchführung der Verordnung einen pragmatischen und verhältnismäßigen Ansatz verfolgen können sollten, wobei die in dieser Verordnung festgelegten Verpflichtungen uneingeschränkt einzuhalten sind (*Erwägungsgrund 6b*). Dies wird dazu beitragen, einen übermäßigen Verwaltungsaufwand in diesen spezifischen Situationen zu vermeiden.

b. Sicherheit und Verteidigung

10. Der Vorsitz hat alle Bedenken der Delegationen in Bezug auf Sicherheit und Verteidigung in den Text einfließen lassen. Erstens hat der Vorsitz betont, dass die Verordnung die Mitgliedstaaten nicht daran hindert, Maßnahmen zum Schutz wesentlicher Sicherheits- oder Verteidigungsinteressen und zur Gewährleistung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur für militärische Zwecke zu erlassen (*Artikel 1*). Diese Maßnahmen sind nicht mehr auf Krisensituationen beschränkt, sondern unterliegen denselben Bedingungen wie Maßnahmen, die in Krisensituationen ergriffen werden.
11. Anschließend hat der Vorsitz die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten eingeführt, eine Gewährung von Fahrwegkapazitätsrechten an einen Antragsteller zu verweigern oder diese zu entziehen, wenn sie feststellen, dass die Gewährung solcher Rechte an diesen Antragsteller eine ernsthafte und schwerwiegende Gefahr für die öffentliche Ordnung oder die öffentliche Sicherheit, einschließlich der nationalen Sicherheit und Verteidigung dieses Mitgliedstaats, mit sich bringt. Eine solche Maßnahme, die sich insbesondere auf benachbarte Mitgliedstaaten auswirken würde, muss hinreichend begründet, unbedingt erforderlich und im Hinblick auf das verfolgte Ziel verhältnismäßig sein und regelmäßig überprüft werden (*Artikel 10a*).

- c. Entwicklung der drei europäischen Rahmen durch das Europäische Netz der Infrastrukturbetreiber (ENIM)
 - 12. Der Vorsitz hat die Vorschriften weiter präzisiert und den Zeitplan verlängert, in dem das ENIM die drei europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement, für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements sowie für die Leistungsüberprüfung aufstellt. Der Vorsitz hat ferner eine Konsultation der am Betrieb Beteiligten sowie eine Empfehlung des Europäischen Netzes der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (ENRRB) vor der Annahme der Rahmen (*Artikel 6, 44 und 50*) hinzugefügt.
 - 13. Darüber hinaus hat der Vorsitz in der Präambel ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Inhalt der europäischen Rahmen nicht verbindlich ist (*Erwägungsgrund 15*). Diese Klarstellung ist zum einen aus Gründen der Rechtssicherheit erforderlich, damit die Infrastrukturbetreiber den Umfang ihrer Verpflichtungen aus dieser Verordnung kennen, und zum anderen um sicherzustellen, dass kein Widerspruch zur Rechtssache *Meroni*⁴ besteht, da das ENIM eine Drittstelle ist. Um jedoch ein ausreichend harmonisiertes Konzept für das Kapazitätsmanagement im Eisenbahnverkehr zu gewährleisten, sieht der Text vor, dass die Infrastrukturbetreiber bestrebt sein sollen, sich an den Inhalt dieser Rahmen zu halten und etwaige Abweichungen davon zu begründen.
- d. Strategische Leitlinien
- 14. Der Vorsitz hat den Umfang und die Bedeutung der strategischen Leitlinien, die die Mitgliedstaaten ihren Infrastrukturbetreibern geben, gestärkt. Insbesondere können die Mitgliedstaaten die Infrastrukturbetreiber dazu verpflichten, Fahrwegkapazität vorzuplanen, die Aufteilung der Kapazität von stark ausgelasteten oder überlasteten Fahrwegen steuern, die Umsetzung des förmlichen Konfliktlösungsmechanismus steuern oder die Reservierung von Kapazität durch Rahmenverträge oder eine fortlaufende Planung gestalten. Die Annahme solcher Leitlinien durch die Mitgliedstaaten bleibt jedoch fakultativ, ebenso wie die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, sie verbindlich zu machen. Der Vorsitz hat diese Stärkung mit geeigneten Schutzvorkehrungen flankiert, um ein fragmentiertes Konzept für das Kapazitätsmanagement im Eisenbahnverkehr zu vermeiden, indem die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, ihre jeweiligen strategischen Leitlinien untereinander abzustimmen und die betriebliche Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber zu achten (*Artikel 11, 18 und 37*).

⁴ Urteil des Gerichtshofs vom 13. Juni 1958 in der Rechtssache C9/56, *Meroni/Hohe Behörde*, ECLI:EU:C:1958:7,

e. Kapazitätsplanung

15. Der Vorsitz hat den Inhalt der Planungsdokumente, der nun vollständig in *Anhang I* aufgeführt ist, neu organisiert. Um die administrative Arbeitsbelastung der Infrastrukturbetreiber im Zusammenhang mit diesen Planungsdokumenten zu verringern, hat der Vorsitz die Fälle begrenzt, in denen solche Dokumente aktualisiert werden müssen. Beispielsweise werden Kapazitätsstrategien nur im Falle unvorhersehbarer und signifikanter Ereignisse aktualisiert, und Kapazitätsmodelle werden nur dann aktualisiert, wenn detailliertere Kapazitätsangebotspläne noch nicht veröffentlicht wurden (*Artikel 16 bis 18*).

f. Sozioökonomische, betriebliche und umweltbezogene Kriterien

16. Die Delegationen haben anerkannt, wie wichtig es ist, bei der Verwaltung knapper Kapazitäten sozioökonomische, betriebliche und umweltbezogene Kriterien anzuwenden, um den größtmöglichen Nutzen für die Gesellschaft zu erzielen. Diese Kriterien werden einerseits herangezogen, um alternative Aufteilungsoptionen für stark ausgelastete und überlastete Infrastrukturelemente zu bewerten–, wobei der Infrastrukturbetreiber auch die Möglichkeit hat, lokale oder nationale Gegebenheiten zu berücksichtigen–, und andererseits Konflikte zu lösen, die durch eine Koordinierung der Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität nicht gelöst werden konnten (*Artikel 25 und 37*). Die Kommission wird die Funktionsweise dieser Kriterien in ihrem Bericht über die Durchführung der Verordnung innerhalb von zehn Jahren nach ihrem Inkrafttreten überprüfen müssen (*Artikel 73*).

g. Strafen

17. Der Vorsitz hat die vorgeschlagene „*Entschädigung*“ für die Änderung von Kapazitätsrechten für den Fall, dass eine Partei ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, durch eine „*Strafe*“ ersetzt, da dieser Begriff geeigneter ist, um einen solchen finanziellen Anreiz für alle Parteien zur Einhaltung dieser Verpflichtungen zu benennen. Der Vorsitz hat alle Bestimmungen über Strafen in *Artikel 40* zusammengefasst. Der Vorsitz hat weitere Einzelheiten zur Höhe und zur Modulation der Strafe sowie zu den Kriterien vorgelegt, die bei der Festlegung dieser Höhe und Modulation zu berücksichtigen sind. Kapazitätsbeschränkungen, die sich aus den von den Infrastrukturbetreibern gemeldeten Infrastrukturarbeiten unter bestimmten Bedingungen ergeben, unterliegen keiner solchen Strafe. Schließlich hat der Vorsitz den Grundsatz eingeführt, dass unbeschadet des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) und des Rechts auf Einlegung eines Rechtsbehelfs nach nationalem und EU-Recht die Zahlung einer Strafe für die andere Partei die mit dieser Änderung verbundenen finanziellen Ansprüche erschöpft.

h. Krisensituationen

18. Angesichts der Tatsache, dass das Krisenmanagement in erster Linie in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fällt, hat der Vorsitz die Möglichkeit gestrichen, dass die Kommission von einem Mitgliedstaat verlangen kann, die als Reaktion auf eine Krisensituation erlassenen befristeten Maßnahmen aufzuheben. Die Mitgliedstaaten müssen jedoch die Kommission und das ENIM über solche befristeten Maßnahmen unterrichten, deren Inhalt auf das zur Bewältigung der Krisensituation unbedingt erforderliche Maß beschränken und sie mit anderen Mitgliedstaaten koordinieren, wenn sie Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr haben (*Artikel 47*).

i. Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten

19. Der Vorsitz hat eine förmliche Verpflichtung zur Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten für mehrere Aspekte des Textes eingeführt, um sicherzustellen, dass die Praxis erforderlichenfalls ausreichend harmonisiert wird (*Artikel 53a*). Dies wurde von einigen Delegationen als besonders wichtig erachtet, da die Verordnung über Schienengüterverkehrskorridore⁵ aufgehoben wurde, die Koordinierungsmechanismen enthielt, die jedoch auf Schienengüterverkehrsdiene beschränkt waren. Der Vorsitz ist der Auffassung, dass die Bestimmungen dieser Verordnung und der überarbeiteten TEN-V-Verordnung, mit der neue europäische Verkehrskorridore geschaffen werden, einen geeigneten Governance-Rahmen für alle Schienenverkehrsdiene schaffen werden.

j. Leistungsüberprüfung

20. Der Vorsitz hat das vorgeschlagene „*Leistungüberprüfungsgremium*“ gestrichen, da diese Stelle mit Aufgaben betraut worden wäre, die dem Fachgebiet bereits bestehender Stellen nahe kommen. Der Vorsitz hat stattdessen vorgeschlagen, das ENIM und das ENRRB mit der Leistungsüberprüfung der von den Infrastrukturbetreibern erbrachten Dienstleistungen zu betrauen. Insbesondere werden der Europäische Rahmen für die Leistungsüberprüfung und auf dieser Grundlage der Europäische Leistungsüberprüfungsbericht mit dem Beitrag und den Empfehlungen des ENRRB beibehalten (*Artikel 49 bis 51*).

⁵ Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr.

k. Digitalisierung

21. Der Vorsitz hat ausdrücklich auf die Möglichkeit hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten bestehende Kapazitätsmanagementinstrumente weiterhin nutzen, solange sie es ermöglichen, die Anforderungen der Verordnung zu erfüllen, um unnötige Investitionen in die Digitalisierung zu vermeiden (*Artikel 62*).

l. Delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte

22. Der Vorsitz hat die Befugnisse der Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte auf Aspekte, die unbedingt erforderlich sind, beschränkt und die Befugnisübertragung weiter umrissen (*Artikel 10, 11, 21, 38, 39 und 48*). Der Vorsitz ist der Auffassung, dass es angesichts der besonderen Komplexität dieser Verordnung und der Tatsache, dass es sich um eine völlig neue Art der Verwaltung der Kapazitäten für den Sektor handelt, wichtig war, die Überarbeitung bestimmter Aspekte der Verordnung zuzulassen, um sicherzustellen, dass die darin enthaltenen Vorschriften im Laufe der Zeit angemessen bleiben. Der Vorsitz hat klar festgelegt, welche Elemente in den Anhängen geändert werden könnten, und fügte Bedingungen für ein Tätigwerden der Kommission hinzu, wie z. B. größere Schwierigkeiten bei der Umsetzung. Der Vorsitz hat auch die Standardklauseln für delegierte Rechtsakte über die Möglichkeit, die Befugnisübertragung zu widerrufen, über die Konsultation von Sachverständigen und über das Annahmeverfahren (*Artikel 71*) eingeführt.
23. Der Vorsitz hat für alle Durchführungsrechtsakte, die auf der Grundlage dieser Verordnung zu erlassen sind, die Klausel über die "Nichtabgabe einer Stellungnahme" aufgenommen, was bedeutet, dass die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht erlässt, wenn der SERA-Ausschuss keine Stellungnahme abgibt (*Artikel 72*).

m. Abstimmungsregel für das ENIM

24. Die Kommission hat vorgeschlagen, die derzeitige Abstimmungsregel des ENIM beizubehalten, wobei alle Infrastrukturbetreiber eines Mitgliedstaats zusammen eine Stimme haben und das ENIM seine Beschlüsse mit einfacher Mehrheit fasst. Angesichts der weitgehend überarbeiteten Rolle des ENIM mit vielen neuen Aufgaben, die den neuen Kapazitätsmanagementprozess prägen werden, war der Vorsitz der Auffassung, dass für die Beschlussfassung eine größere Mehrheit von zwei Dritteln erforderlich sein sollte, wobei der Grundsatz einer Stimme pro Mitgliedstaat beibehalten werden sollte (*Artikel 55*). Mit dieser Abstimmungsregel, die von mehreren Delegationen unterstützt wird, wird sichergestellt, dass alle Stimmen berücksichtigt werden, was unterschiedliche operative Situationen widerspiegelt, und zugleich sichergestellt, dass das ENIM funktionsfähig ist und Beschlüsse fassen kann.

B. Finanzierung

25. In ihrer Folgenabschätzung⁶ hat die Kommission die neuen Kosten, die den nationalen Behörden durch die Verordnung entstehen, auf 0,9 Mio. EUR pro Jahr im Zeitraum 2025-2050⁷ und die neuen Kosten für die am Betrieb Beteiligten auf 79,3 Mio. EUR pro Jahr bewertet. Im Vergleich dazu wird erwartet, dass sich der Gesamtnutzen, einschließlich der Verringerung der externen Kosten, auf 519,3 Mio. EUR pro Jahr beläuft.
26. Die Kommission hat in dem Finanzbogen zu ihrem Vorschlag⁸ die Möglichkeit einer EU-Kofinanzierung in Form der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF), technische Hilfe, im Zeitraum 2025-2027 für den Betrieb des ENIM, einschließlich des Netzkoordinators, und des Sekretariats des ENRRB dargelegt. Die Kommission hat eine jährliche Kofinanzierung in Höhe von 5,5 Mio. EUR für 2025 bis 2027⁹ geplant und darauf hingewiesen, dass diese Kofinanzierung je nach den Beratungen über den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen verlängert werden könnte.

III. WEITERE BEMERKUNGEN IM AUSSCHUSS DER STÄNDIGEN VERTRETER

27. Der in der Anlage wiedergegebene Kompromiss spiegelt zwei weitere Bemerkungen wider, die die Mitgliedstaaten auf der Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter vom 5. Juni vorgebracht haben:
 - Betreiber intermodalen Verkehrs werden nun ausdrücklich unter den am Betrieb Beteiligten genannt, die am Koordinierungs- und Konsultationsprozess im Rahmen der ENIM-Arbeitsgruppen teilnehmen werden (*Artikel 56*);

⁶ ST 11718/23 ADD3, insbesondere Tabellen 7 und 11.

⁷ Davon 0,3 Mio. EUR für den Betrieb des Sekretariats des ENRRB, 1,1 Mio. EUR für Durchsetzungskosten, abzüglich 0,5 Mio. EUR an Kosteneinsparungen.

⁸ Dok. ST 11718/23

⁹ Möglicherweise vorbehaltlich einer Anpassung, da diese Schätzung die Einrichtung eines Leistungsüberprüfungsgremiums umfasste, das vom Vorsitz gestrichen wurde.

- Infrastrukturbetreiber, die für Strecken zuständig sind, die Teil des Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes der EFTA-Staaten und der südosteuropäischen Parteien des Vertrags zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft¹⁰ sind, sollten das Recht haben, Mitglieder des ENIM ohne Stimmrecht zu sein, sofern diese Staaten oder Vertragsparteien die Verordnung auf der Grundlage eines mit der EU geschlossenen internationalen Übereinkommens anwenden (*Erwägungsgrund 21a und Artikel 55*).

IV. FAZIT

28. Der Rat wird daher ersucht, eine allgemeine Ausrichtung zu dem Vorschlag für eine Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum festzulegen.

¹⁰ Beschluss (EU) 2017/1937 des Rates über die Unterzeichnung – im Namen der Europäischen Union – und die vorläufige Anwendung des Vertrags zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft.

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)

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 Sozialausschusses¹¹,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹²,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

¹¹ **ABl. C, C/2024/891 vom 6.2.2024[...]**

¹² **ABl. C, C/2024/1982 vom 18.3.2024 [...]**

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrer Mitteilung „Der europäische Grüne Deal“¹³ 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. **Beide Zielvorgaben werden in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates festgelegt. Im europäischen Grünen Deal wird dazu aufgerufen**, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 % zu verringern und gleichzeitig auf das Null-Schadstoff-Ziel hinzuarbeiten¹⁴, um bis 2030 die gesundheitlichen Auswirkungen der Luftschatstoffemissionen 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 Schienenverkehrsdienssten zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen und des verkehrsbedingten Energieverbrauchs beitragen.
- (2) In der Mitteilung über die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität¹⁵ 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, [...] **sollte** der Schienengüterverkehr im Hinblick auf Erschwinglichkeit und Zuverlässigkeit attraktiver werden, und die Dienstleistungen müssen besser auf die Bedürfnisse der Reisenden und der Güterverkehrskunden abgestimmt werden.

¹³ 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

- (3) Die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ 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 Rates¹⁷ sieht die Einrichtung von Schienengüterverkehrskorridoren und einzigen Anlaufstellen vor, um die Beantragung von Fahrwegkapazität für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdiene zu erleichtern.
- (5) Das **Management** der Fahrwegkapazität und des **Eisenbahnverkehrs** ist für das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnsektors von entscheidender Bedeutung. Der Betrieb von Eisenbahnverkehrsdiene, **insbesondere grenzüberschreitenden Schienenvverkehrsdiene**, 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 **und harmonisiertes** Kapazitätsmanagement schafft mehr Möglichkeiten für Schienenvverkehrsdiene und erhöht deren Zuverlässigkeit **und Kontinuität**. Diese Regulierung sollte den Infraukturbetreibern ausreichend Flexibilität für ein wirksames Kapazitätsmanagement bieten und gleichzeitig dafür sorgen, dass alle [...] **Antragsteller** beim Zugang zum Schienennetz **auf transparente und diskriminierungsfreie Weise** [...], **unter Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs**, behandelt werden.
- (6) In der Richtlinie 2012/34/EU wird das Recht der Mitgliedstaaten anerkannt, bestimmte Teile des Schienennetzes oder bestimmte Schienenvverkehrsdiene 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.

¹⁶ 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).

¹⁷ 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).

(6a) Der Betrieb der festen Ärmelkanalverbindung wird insbesondere durch den am 12. Februar 1986 in Canterbury unterzeichneten Vertrags zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über den Bau und Betrieb einer festen Ärmelkanal-Verbindung durch private Konzessionäre (im Folgenden „Canterbury-Vertrag“) und durch die Konzessionsvereinbarung zwischen dem Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited und France-Manche S.A. geregelt.

Nach diesem Vertrag und dieser Konzession (im Folgenden „Konzessionsvereinbarung“) sind die Konzessionäre verpflichtet, die Infrastruktur zu verwalten und einen Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen zu betreiben. Die Richtlinie 2012/34/EU findet mit Ausnahme bestimmter Artikel keine Anwendung auf Unternehmen, deren Geschäft ausschließlich auf die Erbringung von Leistungen im Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen durch den Ärmelkanaltunnel oder auf die Beförderung von Straßenfahrzeugen im Pendelverkehr durch diesen Tunnel beschränkt ist. Ebenso wenig ist es angebracht, diese Verordnung auf die Verwaltung von Fahrwegkapazität für den Betrieb solcher Dienste anzuwenden. Sofern nichts anderes bestimmt ist, sollte diese Verordnung für die Verwaltung der Fahrwegkapazität für den Betrieb anderer Dienste wie Personen- und Güterzüge gelten.

Außerdem sind die Konzessionäre nach dem Canterbury-Vertrag und der Konzessionsvereinbarung verpflichtet, die Bestimmungen dieser Vereinbarung, die in Frankreich und im Vereinigten Königreich geltenden Gesetze und sonstigen Vorschriften sowie die für den Bau und Betrieb der festen Ärmelkanalverbindung geltenden Unionsvorschriften einzuhalten. Die französische und die britische Regierung sind verpflichtet, sich untereinander abzustimmen und die Schritte zu unternehmen, die insbesondere für den Betrieb der festen Ärmelkanalverbindung im Einklang mit der Konzessionsvereinbarung erforderlich sind, auch bei internationalen Organisationen. Daher sollte die Anwendung bestimmter Bestimmungen dieser Verordnung auf die Infrastruktur der festen Ärmelkanalverbindung ausgeschlossen werden, wenn eine solche Anwendung die Gefahr eines Konflikts mit der Anwendung des im Vereinigten Königreich geltenden Rechts birgt. Dies gilt für die Bestimmung zur Festlegung von Schwellenwerten für stark ausgelastete oder überlastete Fahrwege.

- (6b) Bei der Durchführung dieser Verordnung in Bezug auf einen Teil des Eisenbahnnetzes der Union, in dem ständig Kapazität zur Verfügung steht und kurz- oder mittelfristig keine relevanten Änderungen zu erwarten sind, oder für einen Teil des Eisenbahnnetzes der Union, der geografisch vom Rest des Eisenbahnnetzes der Union durch das Meer abgetrennt ist, für den keine konkrete Notwendigkeit einer Koordinierung mit anderen Mitgliedstaaten oder Infrastrukturbetreibern, die Infrastruktur in anderen Mitgliedstaaten verwalten, besteht, sollten die Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber einen pragmatischen und verhältnismäßigen Ansatz verfolgen können, um unverhältnismäßige Kosten und einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, wobei die in dieser Verordnung festgelegten Verpflichtungen einzuhalten sind.**
- (6c) Durch diese Verordnung sollten die Mitgliedstaaten nicht daran gehindert werden, Maßnahmen, die zur Wahrung wesentlicher Sicherheits- oder Verteidigungsinteressen erforderlich sind, und Maßnahmen, mit denen sichergestellt wird, dass das Militär über einen ausreichenden Zugang zur Eisenbahninfrastruktur verfügt, zu ergreifen.**
- (6d) Die Verkehrsinfrastruktur bildet das Rückgrat der Wirtschaft und Gesellschaft insgesamt. Einige Eisenbahninfrastrukturen sind für das reibungslose Funktionieren lebenswichtiger gesellschaftlicher Funktionen von entscheidender Bedeutung und haben eine strategische Bedeutung für die nationale Sicherheit. In bestimmten Fällen könnte die Gewährung von Kapazitätsrechten an einen Antragsteller die öffentliche Sicherheit oder Ordnung in der Union, auch auf Ebene der Mitgliedstaaten, gefährden, z. B. wenn ein Eisenbahnunternehmen beabsichtigt, illegal in die Union verbrachte gefährliche Güter oder Waffen auf der Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaats zu befördern. Um einen reibungslosen, sicheren und geschützten Eisenbahnverkehr zu garantieren und den Schutz ihrer Schienenverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten von den Infrastrukturbetreibern verlangen können, eine Gewährung von Kapazitätsrechten an einen Antragsteller zu verweigern oder diese zu entziehen, wenn der Zugang zu ihrer Infrastruktur ein Risiko für die öffentliche Ordnung oder die öffentliche Sicherheit, einschließlich der nationalen Sicherheit und Verteidigung, darstellt. Eine solche Entscheidung sollte hinreichend begründet, unbedingt erforderlich und in einem angemessenen Verhältnis zu dem verfolgten Ziel stehen, wobei auch die Auswirkungen dieser Entscheidung auf den Wettbewerb und die Kontinuität der Lieferketten, insbesondere für die Versorgung mit kritischen Inputs, zu berücksichtigen sind und wenn das beantragte Kapazitätsrecht ein netzübergreifendes Kapazitätsrecht darstellt. Bei der Bewertung des Risikos für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung kann der betreffende Mitgliedstaat unter anderem berücksichtigen, dass der Antragsteller restriktiven Maßnahmen der Union unterliegt sowie die Gründe für den Erlass solcher Maßnahmen, dass er sich im**

Eigentum oder unter der tatsächlichen Kontrolle einer Person oder Einrichtung befindet, die restriktiven Maßnahmen der Union unterliegt oder im Namen oder auf Anweisung einer Person oder Einrichtung handelt, die restriktiven Maßnahmen der Union unterliegt, oder dass der Antragsteller oder diese Person oder Einrichtung an rechtswidrigen Tätigkeiten oder an Tätigkeiten beteiligt ist, die die Entwicklung der militärischen Fähigkeiten eines Drittlands erleichtern und eine Bedrohung für die nationale Sicherheit des Mitgliedstaats darstellen. Eine solche Entscheidung sollte von dem Mitgliedstaat regelmäßig überprüft werden, insbesondere indem regelmäßig bewertet wird, ob sie weiterhin gerechtfertigt und verhältnismäßig ist. Der Mitgliedstaat sollte die Kommission, die Regulierungsstelle und – bei netzübergreifenden Kapazitätsrechten – die anderen betreffenden Mitgliedstaaten über die Annahme des Beschlusses und die Gründe dafür unterrichten und sich mit diesen anderen Mitgliedstaaten abstimmen, falls diese Bedenken gegen den angenommenen Beschluss haben.

- (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, einschließlich Diensten im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, und einer kurzfristigen 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 [...] sollten die Infrastrukturbetreiber Prioritäten für die Benutzung stark ausgelasteter oder überlasteter Abschnitte festlegen [...]. Die Mitgliedstaaten sollten das Recht haben, dem Infrastrukturbetreiber strategische Leitlinien an die Hand zu geben, um sicherzustellen, dass die Planung und Nutzung von Fahrwegkapazität, insbesondere auf stark ausgelasteten oder überlasteten Abschnitten, mit ihren allgemeinen Zielen und politischen Leitlinien im

Einklang steht, wobei die betrieblichen Zuständigkeiten des Infrastrukturbetreibers zu achten sind. Die Infrastrukturbetreiber sollten die Auslastung der Fahrwegkapazität auf der Grundlage objektiver, transparenter und geeigneter Verfahren und Methoden beurteilen, wobei die durch das ENIM zu entwickelnde gemeinsame Methode weitestgehend berücksichtigt wird. Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, im Wege eines Durchführungsrechtsakts die allgemeinen Grundsätze der durch das ENIM zu entwickelnden Methode festzulegen. Bei der Annahme dieses Rechtsakts sollte die Kommission davon absehen, die Einzelheiten festzulegen, die in diese Methode aufzunehmen sind.

- (8a) Um eine optimale Nutzung der Fahrwegkapazität zu gewährleisten, sollten sozioökonomische, betriebliche und ökologische Kriterien bei der Planung und Zuweisung berücksichtigt werden, insbesondere bei der Bewertung alternativer Aufteilungsoptionen, wenn ein Teil der Infrastruktur als stark ausgelastet oder überlastet erklärt wurde, sowie für Konfliktlösungszwecke. Insbesondere sollte sich das gemäß der Richtlinie 2012/34/EU eingerichtete Europäische Netzwerk der Infrastrukturbetreiber (European Network of Infrastructure Managers, ENIM) bei der Festlegung von Verfahren für die Bewertung alternativer Aufteilungsoptionen und für die Konfliktlösung auf solche Kriterien stützen. Diese Verfahren sollten, soweit möglich, einfach und allgemein definiert sein, und so ihre Anwendung unter den meisten Umständen erlauben. [...]
- (9) Durch die strategische Kapazitätsplanung durch Infrastrukturbetreiber sollte die Auslastung der Eisenbahninfrastruktur verbessert werden, indem die Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten, auch durch die Analyse der erwarteten Verkehrsmarktentwicklungen, 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 Schienengüterverkehr zur Verfügung steht, sollte es den Infraukturbetreibern 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 Infraukturbetreiber an ihre strategische [...] Planung für das Kapazitätsangebot [...] halten und gleichzeitig sicherstellen, dass Fahrwegkapazität auf gerechte und nichtdiskriminierende Weise entsprechend der Marktnachfrage zugewiesen wird. Dabei können einige Anträge auf Fahrwegkapazität abgelehnt werden, auch bei der Anwendung der Konfliktlösungsmechanismen, und der Kapazitätsangebotsplan [...] sollte [...] laufend aktualisiert werden, um der [...] verfügbaren Kapazität Rechnung zu tragen. Bei den Konfliktlösungsmechanismen sollten die verschiedenen Methoden der Kapazitätszuweisung und die Merkmale der verschiedenen Segmente des Eisenbahnmarktes berücksichtigt werden.
- (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 Infraukturbetreiber in der Lage sein, Kapazität in ausreichender Qualität und Quantität auch für solche Schienengüterverkehrsunternehmen 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. **Da fortlaufende Planung für Schienengüterverkehrsdienste aufgrund deren Eigenschaften besonders zweckmäßig ist, sollte die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch das fortlaufende Planungsverfahren zumindest Schienengüterverkehrsdienste betreffen.**
- (14) Ein erheblicher Anteil des Schienengüterverkehrs entfällt auf den Fernverkehr und erfordert eine grenzüberschreitende Koordinierung der Infraukturbetreiber. 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 gestaltet [...] **und ein harmonisierter Ansatz** gewährleistet werden. Dementsprechend sollte die Rolle des [...] **ENIM** gestärkt werden, [...] **indem** es mit der Ausarbeitung von Leitlinien [...] **im Hinblick auf die Förderung einer [...] einheitlichen 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 [...] **ENIM** europäische Rahmen für das Kapazitätsmanagement, für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements sowie für die Leistungsüberprüfung aufstellen.
- (15) Die vom [...] **ENIM** aufgestellten europäischen Rahmen sollten Leitlinien, **einschließlich allgemeiner Grundsätze und Verfahren**, umfassen, die von Infraukturbetreibern nach besten Kräften befolgt werden. [...] **Obgleich diese Rahmen und die darin enthaltenen Elemente nicht bindend sein sollten und die Verantwortung der Infraukturbetreiber für die eigenen betrieblichen Entscheidungen nicht geschmälert werden sollte**, sollten Infraukturbetreiber **gemäß dieser Verordnung** [...] etwaige Abweichungen von diesen [...] Rahmen begründen. Dieses Vorgehen [...] **ermöglicht** 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 herzustellen. [...] **Zehn** Jahre nach dem

Beginn der Anwendung dieser Verordnung sollte die Kommission **bei der Bewertung der Durchführung dieser Verordnung** prüfen, ob der Stand der Vereinheitlichung der Verfahren und Methoden und die Wirksamkeit des Koordinierungsprozesses zwischen den Infraukturbetreibern sowie die allgemeinen Fortschritte bei der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums die **Änderung dieser Verordnung** [...] zur **Festlegung verbindlicher Vorschriften**, um bestimmte Elemente **der** vom [...] **ENIM** aufgestellten europäischen Rahmen zu ersetzen, rechtfertigen.

(15a) Das ENIM sollte einen Netzwerkoordinator benennen, der Unterstützungs- und operative Aufgaben wahrnimmt. Angesichts der Erfahrung und des Beitrags von RailNetEurope (RNE) zur Verbesserung des Managements der Fahrwegkapazität sollte diese gemeinnützige Vereinigung vom ENIM bei der Benennung des Netzkoordinators berücksichtigt werden.

- (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 Schienenverkehrsdienssten fördern. Sie sollten ein System der strukturierten Koordinierung zwischen Infraukturbetreibern und anderen Beteiligten vorsehen.
- (17) Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur erfordert nicht nur eine enge Zusammenarbeit zwischen den Infraukturbetreibern, 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 Infraukturbetreibern und anderen Beteiligten zu sorgen.
- (18) Die Zuverlässigkeit der Schienenverkehrsdiensste 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 Infraukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen und andere einschlägige Beteiligte zu fördern. Diese Anreize sollten sowohl wirtschaftlicher als auch nichtwirtschaftlicher Art sein.

(18a) Mit dieser Verordnung sollte ein Sanktionssystem für den Fall eingeführt werden, dass eine Partei – entweder der Infrastrukturbetreiber oder der Antragsteller – ihren Verpflichtungen in Bezug auf ein zugewiesenen Kapazitätsrecht nicht nachkommt. Die Höhe der Strafe, die von der Partei, die die Änderung der Kapazitätsrechte veranlasst hat, an die andere Partei zu bezahlen ist, sollte so bemessen werden, 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 Strafhöhe sollte verhältnismäßig und nichtdiskriminierend sein und mehrere Faktoren berücksichtigen, darunter die Auswirkungen der Änderung, der Zeitpunkt der Mitteilung der Änderung durch die Partei, die die Änderung bei der anderen Partei veranlasst hat, die Qualität der bereitgestellten alternativen Fahrwegkapazität, wenn die Änderung vom Infrastrukturbetreiber verursacht wird, oder die Frage, ob die Kapazität von einem anderen Antragsteller neu zugewiesen und genutzt werden kann, wenn die Änderung vom Antragsteller verursacht wird. Unbeschadet des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (COTIF), insbesondere gegebenenfalls Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe c des Anhangs E zu diesem Abkommen und des Rechts auf Einlegung eines Rechtsbehelfs gegen Entscheidungen bezüglich der gezahlten Strafe, sollte die Zahlung dieser Strafe durch die Partei, die die Änderung veranlasst hat, gemäß dieser Verordnung für die andere Partei weitere mit dieser Änderung verbundene finanziellen Ansprüche erschöpfen, um doppelte Entschädigung, die Multiplikation von gerichtlichen Verfahren und ein langwieriges, umständliches und schweres Verfahren, das eine Schadensersatzklage auf vollständige Entschädigung für den durch diese andere Partei erlittenen Schaden nach sich ziehen würde, zu vermeiden.

(19) Die kontinuierliche Überwachung der Qualität der Eisenbahninfraukturdienste und der Schienenverkehrsdienste 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. [...]

(20) Um die Leistung der Eisenbahninfrastrukturdienste im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu verbessern, sollte [...] das ENIM[...] einen europäischen Rahmen für [...] die Leistungsüberprüfung entwickeln. Dieser Rahmen sollte darauf abzielen, dafür zu sorgen [...], dass alle Infraukturbetreiber 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 darauf abzielen, dafür zu sorgen [...], dass die Infraukturbetreiber 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 Infraukturbetreibern ermöglichen, auf EU-Ebene bei der Festlegung von Maßnahmen zur Behebung von Leistungsmängeln zusammenzuarbeiten und deren Auswirkungen zu verfolgen. [...] Das ENIM[...] sollte diesen Rahmen regelmäßig überprüfen, damit er stets seinen Zweck erfüllt.

(20a) Das ENIM sollte einen europäischen Leistungsüberprüfungsbericht erstellen, der mindestens die Strecken abdeckt, die in den in der [neuen TEN-V-Verordnung] festgelegten europäischen Verkehrskorridoren enthalten sind. Das Europäische Netzwerk der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB) sollte zu dieser Überprüfung beitragen, indem es seine Bewertung und Empfehlungen zur Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Schienenverkehrsdiensten abgibt.

(21) Um auf EU-Ebene eine wirksame [...] Koordinierung der Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu gewährleisten, sollte [...] das ENIM[...] stärker in Anspruch genommen werden. Es sollte über Entscheidungsmechanismen verfügen, die es den Eisenbahninfrastrukturbetreibern [...] ermöglichen, die strategische Planung der Fahrwegkapazität der Eisenbahn wirksam zu koordinieren.

(21a) Alle Infraukturbetreiber der Mitgliedstaaten, die für Strecken zuständig sind, die einen Teil des Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes bilden, sollten Mitglieder des ENIM sein. Andere Infraukturbetreiber der Mitgliedstaaten sollten ebenfalls in der Lage sein, sich ohne Stimmrecht an den Beratungen des ENIM zu beteiligen. Darüber hinaus liegt es im Interesse der Union, Infraukturbetreibern, die für Strecken des Kernnetzes oder des erweiterten TEN-V-Kernnetzes von Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) und südosteuropäischen Parteien des von der Union gemäß dem Beschluss (EU) 2017/1937 des Rates unterzeichneten Vertrags zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft zuständig sind, die Teilnahme –

ohne Stimmrecht – am ENIM zu gestatten, sofern diese Staaten oder Vertragsparteien diese Verordnung im Rahmen einer mit der Union geschlossenen internationalen Übereinkunft anwenden. Diese Staaten und Vertragsparteien sind im Verkehrssektor eng mit der Union verbunden. Darüber hinaus verfügen die meisten von ihnen aufgrund ihrer geografischen Lage über wichtige Eisenbahnverbindungen zu den Mitgliedstaaten oder über Transitverkehr zwischen zwei oder mehreren Mitgliedstaaten. Daher ist ihr Beitrag zur ENIM-Arbeit wichtig.

(21b) Die Maßnahmen und politischen Leitlinien der Mitgliedstaaten, die sich auf den grenzüberschreitenden Schienenverkehr auswirken, sollten so weit wie möglich im Rahmen bestehender Foren einer Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten unterliegen.

- (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 [...] ENRRB erfolgen, um gemeinsame Verfahren für die Beschlussfassung in Fragen, für die sie nach dieser Verordnung zuständig sind, zu entwickeln. Zu diesem Zweck sollte das [...] ENRRB Koordinierungsaufgaben wahrnehmen und kann unverbindliche Empfehlungen [...] Stellungnahmen oder Berichte in Bezug auf grenzüberschreitende Schienenverkehrsdiene und die Erbringung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Schienenverkehrsdiene annehmen [...]. Die Empfehlungen und Stellungnahmen des ENRRB sollten 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 [...] durch die Lenkungsgruppe

der Systemsäule [...] sowie [...] die in Artikel 96 **bzw.** Artikel 97 der Verordnung (EU) 2021/2085 genannte **Einsatzgruppe** abstimmen.

(25) [...].

- (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 **bestimmte Elemente der Dokumente der strategischen Planung der Fahrwegkapazität; den Zeitplan für die strategische Kapazitätsplanung und das Kapazitätszuweisungsverfahren; die [...] Zeiträume für Änderungen an zugewiesener Kapazität und für die Konstruktion alternativer Lösungen für Antragsteller; [...] bestimmte, mit dem Zeitplan für die Koordinierung, Konsultation und Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten verbundene Elemente;** die [...] **Schwellenwerte für die Kapazitätsauslastung** von stark ausgelasteten und überlasteten Fahrwegen sowie [...]; [...] die Informationen, die den am Betrieb Beteiligten zur Verfügung zu stellen sind [...]. 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 Rechtsetzung¹⁸ 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; [...] **detaillierte Vorschriften über das Verfahren für den Abschluss von Rahmenvereinbarungen, Form und Inhalt dieser Vereinbarungen; die wichtigsten Grundsätze der Methode zur Berechnung der Auslastung der Schieneninfrastruktur;**

¹⁸

ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

die Einstufung von Änderungen an Kapazitätsrechten und die Bedingungen, die zur Zahlung von Strafen führen [...] gemeinsame Kriterien und Verfahren **für die Umplanung zum Zwecke der Bewältigung von Netzstörungen;** [...] **und bestimmte** Elemente [...] **des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung** [...]. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁹ *ausgeübt* werden. **Gibt der Ausschuss im Rahmen des Prüfverfahrens keine Stellungnahme ab, sollte die Kommission den im Entwurf vorgesehenen Durchführungsrechtsakt nicht erlassen.**

- (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 Infraukturbetreibern, 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. 913/2010²⁰ 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 Infraukturbetreibern 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 **sollte** daher **aufgehoben werden** und die Bestimmungen

¹⁹ 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).

²⁰ SWD(2021) 134 final vom 2. Juni 2021.

der Richtlinie 2012/34/EU über die Zuweisung von Fahrwegkapazität sollten **gestrichen** [...] und durch die vorliegende Verordnung ersetzt werden, **wobei ein ausreichender Übergangszeitraum zu gewährleisten ist.**

- (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 2012[...]/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 **sollte** [...] 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.
- (31) Im Zuge des neuen Rechtsrahmens sollten die Vorbereitungsschritte für einen Netzfahrplan mit dem **Beginn der Phase** der Kapazitätsstrategie fünf Jahre vor dem Inkrafttreten des betreffenden Netzfahrplans beginnen. **Dieser Zeitrahmen steht im Einklang mit den vertraglichen Vereinbarungen zwischen dem Mitgliedstaat und dem Infrastrukturbetreiber, die die Struktur der zur Finanzierung des Infrastrukturbetreibers vereinbarten Zahlungen für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren gemäß der Richtlinie 2012/34/EU enthalten.** 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 [...]13. Dezember 2031[...] geltende Netzfahrplan sein. Alle Beteiligten sollten unverzüglich mit den notwendigen Vorbereitungen für die Einhaltung des neuen Rechtsrahmens beginnen.

(32) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich ein effizienteres Management der Fahrwegkapazität und des Verkehrs, wodurch die Qualität der Dienstleistungen verbessert und ein größerer Verkehr im Eisenbahnnetz ermöglicht wird, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen der grenzüberschreitenden Dimension der Maßnahme besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden.
Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

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 **Betreibern** **von** 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 Eisenbahninfrastruktur 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) **Kapitel I Artikel 2 und 3 und** die Kapitel II bis V dieser Verordnung finden während der Geltungsdauer der einschlägigen Ausnahmen keine Anwendung auf Eisenbahninfrastruktur oder Eisenbahnverkehrsdiene, die **ein Mitgliedstaat** gemäß Artikel 2 Absätze 3, 3a, 4, 8 **und** 8a [...] der Richtlinie 2012/34/EU von der Anwendung des Kapitels IV der genannten Richtlinie ausgenommen hat.
- Diese Verordnung gilt nicht für Eisenbahnverkehrsdiene, die ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 2 Absatz 10 der Richtlinie 2012/34/EU von der Anwendung des Kapitels IV der genannten Richtlinie ausgenommen hat.**
- Diese Verordnung findet keine Anwendung auf die in Artikel 2 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Unternehmen oder Beförderungsleistungen.**
- (4) Diese Verordnung gilt nicht für Zypern und Malta, solange in ihrem jeweiligen Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

(5) Durch diese Verordnung sollen die Mitgliedstaaten nicht daran gehindert werden, Maßnahmen, die zur Wahrung wesentlicher Sicherheits- oder Verteidigungsinteressen erforderlich sind, und Maßnahmen, mit denen sichergestellt wird, dass das Militär über einen ausreichenden Zugang zur Eisenbahninfrastruktur verfügt, insbesondere für militärische Operationen und Übungen, zu ergreifen; zu diesen Maßnahmen zählen auch die in Artikel 47 Absatz 1 Buchstaben a bis e beschriebenen Arten von Maßnahmen. Artikel 47 Absatz 1 Unterabsätze 2 und 3 sowie Artikel 47 Absätze 2 bis 7 gelten entsprechend für die Annahme dieser Maßnahmen.

(6) Diese Verordnung berührt nicht die Zuständigkeiten der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Finanzierung des Ausbaus und der Instandhaltung der Infrastruktur. Sie begründet keine finanzielle Verpflichtung in dieser Hinsicht.

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 **in Artikel 55 Absatz 2 genannten** 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 Wahrnehmung ihrer **Aufgaben und** Zuständigkeiten gemäß **dieser Verordnung** müssen die Infrastrukturbetreiber
 - a) die verfügbare Fahrwegkapazität [...] 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, **gerechten** Zugang dazu – auch bei **Infrastrukturarbeiten** – gewährleisten, um einen fairen Wettbewerb zu **ermöglichen und die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverkehrsdienste zu gewährleisten**;
- d) einen nahtlosen netzübergreifenden Eisenbahnverkehr ermöglichen, **insbesondere indem ein effizienter Betrieb von Güterzügen und Personenzügen mit reibungslosen Übergängen zwischen den Netzen ermöglicht wird**;
- e) Transparenz in Bezug auf den Zustand und die Verfügbarkeit von Fahrwegkapazität gewährleisten;
- f) die Leistung der Eisenbahninfrastruktur [...] in enger Zusammenarbeit mit **am Betrieb Beteiligten** überprüfen und verbessern;
- g) zur Umsetzung und Entwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beitragen.

Artikel 3

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

- (1) Die Infraukturbetreiber 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.

- (1a) Die Infraukturbetreiber wahren im Einklang mit dem nationalen und dem EU-Recht das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen gemachten Angaben, gegebenenfalls auch indem an andere Parteien weitergegebene Informationen anonymisiert werden.**

- (2) Was das Verkehrsmanagement anbelangt, so sorgen die Infrastrukturbetreiber dafür, dass die Eisenbahnunternehmen **und die Betreiber von Serviceeinrichtungen** 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 **und Betreiber von Serviceeinrichtungen** 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 **weitestgehend** 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 [...] Ereignisse oder Situationen, die sich der Kontrolle des Infrastrukturbetreibers oder des Eisenbahnunternehmens entziehen, die nicht durch angemessene Vorsorge- und Sorgfaltmaßnahmen 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 Rates²¹;
- (3) „am Betrieb **Beteiligte** **Antragsteller**, **Eisenbahnunternehmen**, **Infrastrukturbetreiber**, **zuständige Behörden gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**, **Betreiber von Serviceeinrichtungen** und jede andere Stelle, die unmittelbar an der Durchführung eines Schienenverkehrsdienstes beteiligt ist;
- (4) „Europäischer Koordinator“ den **gemäß Artikel 52** der Verordnung ... [neue TEN-V-Verordnung] **benannten** Koordinator;
- (4a) „Europäischen Verkehrskorridore“ die in Artikel 11 der Verordnung ... [neue TEN-V-Verordnung] genannten Korridore;**
- (4b) „städtische Knoten“ städtische Knoten im Sinne von Artikel 3 Nummer 6 der Verordnung ... [neue TEN-V-Verordnung];**
- (4c) „Kernnetz“ das in Anhang I der Verordnung ... [neue TEN-V-Verordnung] ermittelte Kernnetz. Für die Zwecke von Artikel 55 Absatz 3a bezeichnet der Ausdruck „Kernnetz“ das in Anhang IV der Verordnung ... [neue TEN-V-Verordnung] ermittelte Kernnetz;**
- (4d) „erweitertes Kernnetz“ das in Anhang I der Verordnung ... [neue TEN-V-Verordnung] ermittelte erweiterte Kernnetz. Für die Zwecke von Artikel 55 Absatz 3a bezeichnet der Ausdruck „erweitertes Kernnetz“ das in Anhang IV der Verordnung ... [neue TEN-V-Verordnung] ermittelte erweiterte Kernnetz;**
- (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;

²¹ 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).

- (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 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 kommerziellen und betrieblichen Merkmale der Fahrwegkapazität bestimmt, die der Infrastrukturbetreiber dem betreffenden Antragsteller bereitzustellen hat, und das [...] genügend Informationen liefert, um spezifische Zugtrassen vorzubereiten, die diesen Merkmalen entsprechen;
- (10) „netzübergreifender Schienenverkehrsdiens“ einen inländischen oder grenzüberschreitenden Schienengüter- oder Schienenpersonenverkehrsdiens, der auf zwei oder mehr Netzen verschiedener Infrastrukturbetreiber betrieben wird. Der Zug kann erweitert und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben [...];
- (11) „netzübergreifendes Kapazitätsrecht“ die Gesamtheit der Kapazitätsrechte, die die Erbringung eines netzübergreifenden Schienenverkehrsdiens ermöglichen;
- (12) „Aufteilung von Fahrwegkapazität“ das Zuteilen von Anteilen der insgesamt verfügbaren Kapazität eines Fahrwegteils an verschiedene Arten von Schienenverkehrsdiens 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;
- (14a) „fortlaufendes Planungsverfahren“ eine Methode, nach der mindestens Schienengüterverkehrsdienssten Kapazität außerhalb der Fristen des jährlichen Zuweisungsverfahrens zugewiesen werden;**
- (15) „Infrastrukturarbeiten“ **einen Eingriff** 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 **bzw.** 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;
- (17a) „Knoten“ einen Ort, an dem zwei oder mehr Eisenbahnstrecken miteinander verbunden sind, von denen keine gemäß Artikel 1 Absatz 3 dieser Verordnung vom Anwendungsbereich des Kapitels I Artikel 2 und 3 und der Kapitel II bis V ausgenommen ist;**
- (17b) „spezifischer Fahrplanentwurf“ ein System, nach dem während einer Zeitspanne – die üblicherweise in regelmäßigen Abständen repliziert werden soll – die Kombination der Trassen auf den Abschnitten und Knoten eines bestimmten Netzes oder Teils eines Netzes, auch für den netzübergreifenden Verkehr, organisiert wird, wobei gegebenenfalls die Verbindungen und die Umsteigezeit zwischen den Diensten zu berücksichtigen sind.**

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) Bis zum ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]** entwickelt und beschließt das ENIM **nach Konsultation der am Betrieb Beteiligten** einen „Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement“, der im Einklang mit den Bestimmungen des Kapitels II steht und in dem gemeinsame Grundsätze und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität und für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern [...] und anderen am Betrieb Beteiligten festgelegt werden.

Die Infrastrukturbetreiber bemühen sich, diese gemeinsamen Grundsätze und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität anzuwenden.

- (1a) Das ENIM dem Europäischen Netzwerk der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB) innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Entwurf des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement vor. Das ENRRB legt dem ENIM innerhalb von vier Monaten nach Eingang des vom ENIM ausgearbeiteten Entwurfs eine Empfehlung für den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement vor. Das ENIM trägt dieser Empfehlung bei der Annahme des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement weitestgehend Rechnung.**
- (2) 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. Bei der Aktualisierung des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement übermittelt das ENIM einen Entwurf an das ENRRB, damit dieses eine Empfehlung abgibt.**
- (4) Bei der Ausarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU und Artikel 5 Absatz 2 dieser Verordnung tragen die Infrastrukturbetreiber Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement weitestgehend Rechnung.** Sie begründen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen etwaige Abweichungen von den im Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement festgelegten gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren.

Antragsteller

- (1) Die Antragsteller stellen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität. Zwecks Nutzung der Fahrwegkapazität benennen die Antragsteller, bei denen es sich nicht um ein Eisenbahnunternehmen handelt, ein Eisenbahnunternehmen. Das Eisenbahnunternehmen schließt mit dem Infraukturbetreiber eine Vereinbarung gemäß Artikel 28 der Richtlinie 2012/34/EU. Das Recht der Antragsteller, mit Infraukturbetreibern Rahmenverträge nach Artikel 31 dieser Verordnung zu schließen, bleibt hiervon unberührt.
- (2) Der Infraukturbetreiber kann mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Fahrwegauslastung Anforderungen an Antragsteller festlegen. Die Anforderungen müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Sie werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen im Einklang mit Anhang IV Nummer 2 Buchstabe c 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 Kriterien erlassen, die für die Festlegung der Anforderungen gemäß Absatz 2 zu befolgen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Management der Fahrwegkapazität

- (1) Die Infraukturbetreiber stellen sicher, dass mit der [...] 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 die Fahrwegkapazität berücksichtigen die Infraukturbetreiber die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 11 Absatz 3 aufgestellten strategischen Leitlinien für die Auslastung von Fahrwegkapazität unbeschadet des Unterabsatzes 4, sofern die Mitgliedstaaten solche Leitlinien aufgestellt haben.

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 **eingehalten werden**.

(2a) Die Infrastrukturbetreiber gehen bei der Planung und Zuweisung der Kapazität so weit wie möglich so vor, dass für die betreffenden Antragsteller annehmbare Lösungen gefunden werden und gleichzeitig für eine bestmögliche Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in dem betreffenden Netz sichergestellt wird.

(3) Die Infrastrukturbetreiber lösen Kapazitätskonflikte weitestmöglich im Rahmen des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 36, in den die betreffenden Antragsteller eingebunden sind und der zu einvernehmlichen Lösungen für nicht miteinander zu vereinbarenden Kapazitätsbedürfnissen und -anträgen führt.

(4) Führt der in Absatz 3 genannte Mechanismus nicht zu einer zufriedenstellenden Lösung von nicht miteinander zu vereinbarenden Kapazitätsbedürfnissen und -anträgen, so wenden die Infrastrukturbetreiber zur Lösung der Kapazitätskonflikte den förmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 37 an.

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

(5) [...]

[...]

[...]

[...]

(6) [...]

(7) [...]

Artikel 9

Informationen über Fahrwegkapazität

(1) Die Infrastrukturbetreiber stellen [...] Antragstellern, Regulierungsstellen **und** **gegebenenfalls anderen am Betrieb Beteiligten** 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 [...].
- (3) Auf Verlangen der Antragsteller stellen die Infrastrukturbetreiber die in Absatz 1 genannten Informationen auf der Grundlage konkreter **kommerzieller und betrieblicher Bedürfnisse der Antragsteller** zur Verfügung.

Artikel 10

Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten und verschlechterten Fahrwegen

- (1) Unbeschadet der Artikel 7, **7a**, 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 **geschätzten** 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/EU 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 beachten die Infrastrukturbetreiber die in Anhang I Abschnitt 3 festgelegten **Anforderungen**.
- (4a)** Bei Kapazitätsbeschränkungen mit wesentlichen Auswirkungen **im Sinne von Anhang I Abschnitt 3 Nummer 0** 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 – sofern Alternativstrecken bestehen –** 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 **mindestens** alle Infrastrukturarbeiten auf den **Eisenbahnstrecken, die Teil der europäischen Verkehrskorridore sind**, 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 **– sofern Alternativstrecken bestehen –** 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. **Diese Kapazitätsbeschränkungen führen nicht zu**

Strafen gemäß Artikel 40. Für solche **Kapazitätsbeschränkungen** 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 zu erlassen, um Folgendes zu ändern:
- aa) **die Klassifizierung der Kapazitätsbeschränkungen und der Auswirkungen auf den Verkehr gemäß Anhang I Abschnitt 3 Nummer 0,**
 - a) **die Fristen für die Veröffentlichung gemäß Nummer 1 des genannten Abschnitts,**
 - b) **die Fristen für die Koordinierung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Nummer 4 des genannten Abschnitts**
- , **wenn diese Elemente zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung geführt oder sich als unwirksam erwiesen haben,** um unter Berücksichtigung planerischer, betrieblicher, technischer und kommerzieller Erwägungen der betreffenden Beteiligten **sowie der Erfahrungen und Stellungnahmen des ENIM** die Auswirkungen von Kapazitätsbeschränkungen, die sich aus Infrastrukturarbeiten ergeben, auf den Eisenbahnverkehr **und den Verwaltungsaufwand für die Infrastrukturbetreiber weiter zu verringern.**

Artikel 10a

Verweigerung oder Entzug von Kapazitätsrechten aus Gründen der öffentlichen Ordnung oder der öffentlichen Sicherheit

1. **Ein Mitgliedstaat kann vom Infrastrukturbetreiber verlangen, eine Gewährung von Kapazitätzrechten an einen Antragsteller zu verweigern oder diese zu entziehen, wenn die zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats feststellen, dass die Gewährung solcher Rechte an diesen Antragsteller eine ernsthafte und schwerwiegende Gefahr für die öffentliche Ordnung oder die öffentliche Sicherheit, einschließlich der nationalen Sicherheit und Verteidigung dieses Mitgliedstaats, mit sich bringt. Ein solcher Beschluss muss hinreichend begründet, unbedingt erforderlich und im Hinblick auf das verfolgte Ziel verhältnismäßig sein.**

2. Unbeschadet der Vertraulichkeit von Verschlusssachen unterrichtet der Mitgliedstaat die Kommission, die Regulierungsstelle und – bei netzübergreifenden Kapazitätsrechten – die anderen betreffenden Mitgliedstaaten innerhalb von zehn Tagen nach Annahme eines Beschlusses auf der Grundlage von Absatz 1 dieses Artikels über die Annahme eines solchen Beschlusses und die Gründe dafür. Diese Beschlüsse werden von den Mitgliedstaaten regelmäßig überprüft.
3. Bringt ein Mitgliedstaat Bedenken hinsichtlich eines Beschlusses eines anderen Mitgliedstaats auf der Grundlage von Absatz 1 dieses Artikels vor, so koordinieren sich die betreffenden Mitgliedstaaten gemäß Artikel 53a untereinander.

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 zu erlassen, um

- (i) Teile des detaillierten Inhalts der Kapazitätsstrategie, des Kapazitätsmodells und des Kapazitätsangebotsplans gemäß Anhang I Abschnitt 1 zu streichen und
 - (ii) die in Anhang I Abschnitt 2 genannten Fristen zu ändern,

wenn diese Elemente zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung geführt oder sich als unwirksam erwiesen haben, um unter Berücksichtigung der Erfahrungen und Stellungnahmen des ENIM, [...] der Antragsteller, [...] der Regulierungsstellen und des ENRRB bei der Umsetzung dieses Abschnitts einen effizienten strategischen Planungsprozess zu gewährleisten und den betrieblichen Anliegen der Infraukturbetreiber und der Antragsteller Rechnung zu tragen. Die Kommission streicht keine Elemente aus Anhang I Abschnitt 1, die den in den Artikeln 16 bis 18 genannten Elementen entsprechen.
- (3) Vorbehaltlich des Grundsatzes der Unabhängigkeit der Geschäftsführung gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2012/34/EU können die Mitgliedstaaten dem Infraukturbetreiber auf der Grundlage der Leitstrategien für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU strategische Leitlinien vorgeben. In diesen Leitlinien werden die betrieblichen Zuständigkeiten der Infraukturbetreiber geachtet, was ihnen eine optimale Nutzung des Netzes und eine wirksame Koordinierung bei der Zuweisung von Kapazität für den grenzüberschreitenden Verkehr ermöglicht. Diese Leitlinien stehen im Einklang mit den Bestimmungen dieser Verordnung. Die Leitlinien werden rechtzeitig bereitgestellt, damit die Infraukturbetreiber die in Anhang I genannten Fristen einhalten können, und können insbesondere Folgendes abdecken oder beinhalten:
 - a) allgemeine Ziele der nationalen Eisenbahnpolitik, die für die strategische Kapazitätsplanung im Anwendungsbereich dieser Verordnung relevant sind, etwa nationale Verfahren für Zugfahrpläne;
 - 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 54 der [neuen TEN-V-Verordnung];
 - c) allgemeine Leitlinien für die Nutzung der Fahrwegkapazität, gegebenenfalls einschließlich politischer Leitlinien, in Bezug auf
 - i) das Aufkommen der verschiedenen in Artikel 12 genannten Verkehrsarten, dem die Infraukturbetreiber im Rahmen des strategischen Planungsprozesses gerecht zu werden beabsichtigen,

- ii) die Umsetzung der spezifischen Fahrplanentwürfe sowohl für Güter- als auch für Personenverkehrsdieneste wie integrierte Taktfahrpläne,
- iii) den Umfang der Kapazität, die über Rahmenverträge oder fortlaufende Planungsverfahren reserviert werden kann,
- iv) die Umsetzung (durch die Infrastrukturbetreiber) der in Artikel 37 festgelegten Regeln für die Konfliktlösung,

denen der Infrastrukturbetreiber bei der strategischen Kapazitätsplanung weitestgehend Rechnung trägt, insbesondere im Zusammenhang mit stark ausgelasteten und überlasteten Fahrwegen gemäß Artikel 21 und bei dem in den Artikeln 18 und 20 genannten Vorplanungsprozess;

- d) einen Ausblick auf die geplante Entwicklung der Schienenverkehrsdiene im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Standpunkte der beteiligten regionalen oder lokalen Behörden.

Die Mitgliedstaaten koordinieren sich im Einklang mit Artikel 53a, um zwischen den jeweiligen strategischen Leitlinien, die sie gemäß diesem Absatz vorgeben, Kohärenz mit Blick auf die Unterstützung des Ausbaus grenzüberschreitender Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrsdiene sicherzustellen.

Die Infrastrukturbetreiber begründen etwaige Abweichungen von den gemäß den Buchstaben c und d dieses Absatzes von den Mitgliedstaaten bereitgestellten Leitlinien.

Die Mitgliedstaaten können vorsehen, dass Elemente der unter Buchstabe c dieses Absatzes genannten Leitlinien verbindlich sind.

Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die gemäß diesem Absatz angenommenen strategischen Leitlinien, sofern die Mitgliedstaaten solche Leitlinien aufgestellt haben.
Die strategischen Leitlinien werden rechtzeitig veröffentlicht, damit die strategische Kapazitätsplanung vorbereitet werden kann.

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

Allgemeine Anforderungen an die strategische Kapazitätsplanung

- (1) Die Infraukturbetreiber berücksichtigen in **gerechter, transparenter** und nichtdiskriminierender Weise alle Arten von Schienenverkehrsdiesten, 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 Infraukturbetreiber mindestens zwischen folgenden Arten von Schienenverkehrsdiesten:
 - a) Güterverkehrsdiene;
 - b) überregionale Personenverkehrsdiene (Fernverkehr);
 - c) Personenverkehrsdiene im Stadt- und Regionalverkehr.

Sofern dies angesichts der Erfahrungen bei der Durchführung dieser Verordnung **und zur Förderung der grenzübergreifenden Kohärenz des strategischen Planungsprozesses** erforderlich ist, kann das ENIM eine detailliertere **harmonisierte** Liste festlegen, in der zwischen Arten von Schienenverkehrsdiesten weiter unterschieden wird. **Diese Liste** ist in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 aufzunehmen. **Die Infraukturbetreiber tragen dieser Liste weitestgehend Rechnung.**

- (3) In der strategischen Kapazitätsplanung, insbesondere im Kapazitätsmodell gemäß Artikel 17 und im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18, geben die Infraukturbetreiber die vorgeplante Kapazität an, die für die Erbringung von netzübergreifenden Verkehrsdiesten, **einschließlich grenzüberschreitender Schienenverkehrsdiene**, geeignet ist. **Die Infraukturbetreiber koordinieren sich gemäß Artikel 53 ab, wenn sie die vorgeplante Kapazität angeben, die für die Erbringung von netzübergreifenden Verkehrsdiesten 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 Schienenverkehrsdienssten und Fahrwegkapazität, wie im Rahmen der Analyse gemäß Artikel 15 dieser Verordnung ermittelt;
- c) **Anmeldungen von Kapazitätsbedarf durch Antragsteller und** die Beiträge aus der Konsultation der **am Betrieb Beteiligten** 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 Verkehrsdiensste umzuleiten, umzuplanen oder durch andere Verkehrsträger zu ersetzen,
 - v) die Volatilität der Nachfrage nach Beförderungen auf der Schiene und die daraus resultierende Notwendigkeit, Schienenverkehrsdiensste mit einem anderen Zeithorizont zu planen.

(5) Die strategische Kapazitätsplanung muss die durch Rahmenverträge und fortlaufende Planung zugewiesene Kapazität widerspiegeln.

(5a) Für die Zwecke der strategischen Kapazitätsplanung erstellen die Infrastrukturbetreiber 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 Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die strategische Streckenkarte in das Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 aufgenommen wird.

- (6) Die strategische Kapazitätsplanung umfasst die Eisenbahnstrecken des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes. Die Infrastrukturbetreiber, einschließlich derjenigen, die keine Strecken des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes betreiben, können beschließen, andere Strecken und Knoten des von ihnen betriebenen Netzes in die strategische Kapazitätsplanung einzubeziehen. Im Einklang mit ihren jeweiligen strategischen Leitlinien gemäß Artikel 11 Absatz 3 können die Mitgliedstaaten auch vorsehen, dass die Infrastrukturbetreiber eine strategische Kapazitätsplanung für andere Strecken und Knoten des von diesen Infrastrukturbetreibern betriebenen Netzes durchführen.

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.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass diese Abschnitte [...] im Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 angegeben sind.

- (7) Die strategische Kapazitätsplanung erstreckt sich auf einen Zeitraum, der fünf Jahre vor der Änderung des Fahrplans, auf den sie sich bezieht, beginnt. 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 erforderlichenfalls die Ergebnisse der strategischen Kapazitätsplanung und berücksichtigen dabei insbesondere Folgendes:

- a) den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur;
- b) Veränderungen der Marktnachfrage nach Fahrwegkapazität, einschließlich des angemeldeten Kapazitätsbedarfs;
- c) die Ergebnisse der Zuweisungsverfahren gemäß den Abschnitten 3 und 4 dieses Kapitels 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 und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 dieser Verordnung auf. [...]

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 im Rahmen von Artikel 7e der Richtlinie 2012/34/EU alle am Betrieb Beteiligten, einschließlich derjenigen, die netzübergreifende Schienenverkehrsdienste betreiben, gemäß dem in Anhang I Abschnitt 2 festgelegten Zeitplan zur strategischen Kapazitätsplanung, einschließlich der in den Artikeln 16 bis 18 genannten Planungsdokumente.

- (2) **Für die Zwecke dieser Konsultation tragen die Infrastrukturbetreiber den Grundsätzen des in Artikel 6 genannten Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement weitestgehend Rechnung.**

Für die Zwecke der Konsultation von am Betrieb Beteiligten, die netzübergreifende Schienenverkehrsdienste betreiben, koordinieren sich die Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 53 bzw. für europäische und grenzüberschreitende Angelegenheiten gemäß Artikel 54 untereinander.

Artikel 14

Koordinierung der strategischen Kapazitätsplanung zwischen Infrastrukturbetreibern

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

Im Rahmen der Koordinierung ist insbesondere dafür zu sorgen, dass

- 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, **einschließlich grenzüberschreitender 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 [...] ENRRB, der Europäischen Koordinatoren, der Behörden der Mitgliedstaaten und **erforderlichenfalls** anderer Beteiligter.

- (2) [...]

- (3) Die Infrastrukturbetreiber tragen allen vom ENIM gemäß **Artikel 54** abgegebenen Empfehlungen Rechnung. Wenn die Infrastrukturbetreiber der Empfehlung nicht folgen, begründen sie dies in den Planungsdokumenten.
- (4) 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) **Der Netzwerkkoordinator führt regelmäßig eine Verkehrsmarktstudie zu den Netz- und Marktentwicklungen betreffend grenzüberschreitende Schienenverkehrsdiene** durch. **Der Netzwerkkoordinator übermittelt die Ergebnisse dieser Studie den Mitgliedstaaten, den Infrastrukturbetreibern und anderen einschlägigen Beteiligten, einschließlich der Europäischen Koordinatoren. Der Netzwerkkoordinator überprüft und aktualisiert die Verkehrsmarktstudie erforderlichenfalls, in jedem Fall jedoch mindestens alle fünf Jahre. Die Infrastrukturbetreiber tragen dieser Marktstudie** als Grundlage für ihre allgemeine Geschäftsstrategie, ihr Kapazitäts- und ihr Notfallmanagement und ihre Investitionsentscheidungen **Rechnung**.
- (2) Für die Zwecke dieser Verordnung liefert die in Absatz 1 genannte **Verkehrsmarktstudie** 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) [...]

(4) [...]

(5) [...]

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 **Grundlage** für die Kommunikation, Konsultation und Koordinierung zwischen den am Betrieb Beteiligten.

(2) Die Kapazitätsstrategie enthält **die in Anhang I Abschnitt 1 aufgeführten** Informationen.

(3) [...]

- (4) Der Infrastrukturbetreiber erstellt **und** veröffentlicht [...] die Kapazitätsstrategie gemäß dem im Anhang I Abschnitt 2 festgelegten Zeitplan. **Im Fall unvorhersehbarer und signifikanter Ereignisse aktualisieren die Infrastrukturbetreiber die Kapazitätsstrategie entsprechend.**
- (5) [...]

Artikel 17

Kapazitätsmodell

- (1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt ein Kapazitätsmodell, mit dem die Kapazitätsstrategie auf der Grundlage der Ergebnisse **der in Artikel 12 Absatz 4 Buchstabe c genannten Anmeldung von Kapazitätsbedarf und** der Konsultations- und Koordinierungstätigkeiten gemäß Artikel 13 und 14 präzisiert wird.

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

- (2) Das Kapazitätsmodell **enthält die in Anhang I Abschnitt 1 aufgeführten Informationen.** Die Infrastrukturbetreiber erstellen und veröffentlichen das Kapazitätsmodell für jede Netzfahrplanperiode und aktualisieren das Kapazitätsmodell [...]

gemäß dem im Anhang I Abschnitt 2 festgelegten Zeitplan. **Die Pflicht zur Aktualisierung des Kapazitätsmodells gilt nicht, wenn der Kapazitätsangebotsplan für dieselbe Netzfahrplanperiode veröffentlicht wurde.**

- (3) Die Infrastrukturbetreiber dokumentieren und begründen gegebenenfalls **wesentliche** Abweichungen zwischen dem Kapazitätsmodell und der Kapazitätsstrategie für dieselbe Netzfahrplanperiode. [...]
- (4) [...]

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.

Der Kapazitätsangebotsplan enthält die in Anhang I Abschnitt 1 aufgeführten Informationen.

- (1a) Die Infrastrukturbetreiber erstellen den Kapazitätsangebotsplan im Einklang mit den Ergebnissen der strategischen Kapazitätsplanung gemäß den Artikeln 11 bis 17 und nach dem in Anhang I Abschnitt 2 festgelegten Zeitplan.**
- (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 dokumentieren und begründen gegebenenfalls **wesentliche** 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. **Im Rahmen ihrer strategischen Leitlinien gemäß Artikel 11 Absatz 3 Buchstabe c können die Mitgliedstaaten die Infrastrukturbetreiber verpflichten, Fahrwegkapazität für bestimmte Strecken und Knoten vorzuplanen.**
- (5) Vorgeplante Kapazität wird im Kapazitätsangebotsplan in Form von **Kapazitätsplanungsobjekten** 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.

(5a) Bei der Vorplanung der Kapazität tragen die Infrastrukturbetreiber den in Artikel 25 Absatz 2a Buchstaben a bis f festgelegten Kriterien Rechnung.

[...]

(7) [...]

(8) [...]

Für die Zwecke der Kapazitätsvorplanung tragen die Infrastrukturbetreiber den Ergebnissen der Konsultation der Antragsteller gemäß Artikel 13 und der Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 14 **Rechnung**.

(9) Die Regulierungsstelle analysiert den Kapazitätsangebotsplan und kann **innerhalb von 30 Tagen nach Veröffentlichung des endgültigen Kapazitätsangebotsplans** einen Beschluss fassen, mit dem der Infrastrukturbetreiber aufgefordert wird, den

Kapazitätsangebotsplan zu ändern, wenn **die Analyse ergeben hat, dass der Plan nicht mit den Bestimmungen dieser Verordnung oder der Richtlinie 2012/34/EU oder mit den Grundsätzen der Transparenz und der Nichtdiskriminierung im Einklang steht.**

- (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:
- die Mittel für die Veröffentlichung des Kapazitätsangebotsplans, einschließlich digitaler Dienste, Instrumente, Funktionen und Schnittstellen;
 - 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:
- die Ausweisung von alternativen **Eisenbahnstrecken – sofern alternative Eisenbahnstrecken bestehen –**, die eine Umleitung des Verkehrs im Falle der Nichtverfügbarkeit der **Eisenbahnstrecken** des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes **und der anderen Eisenbahnstrecken und Knoten, die in den Dokumenten für die strategische Kapazitätsplanung erfasst sind,** ermöglichen;

- b) eine indikative Planung der auf den gemäß Buchstabe a ausgewiesenen alternativen **Eisenbahnstrecken – sofern alternative Eisenbahnstrecken bestehen –** verfügbaren Fahrwegkapazität, um Transparenz zu schaffen hinsichtlich der auf diesen Strecken verfügbaren Fahrwegkapazität **und der technischen Merkmale**, 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 Koordinierung des grenzüberschreitenden 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 – **sofern alternative Eisenbahnstrecken bestehen –** und die indikative Kapazitätsplanung für Alternativstrecken gemäß Absatz 2 Buchstabe b – **sofern alternative Eisenbahnstrecken bestehen –**, werden in das Kapazitätsmodell und in den Kapazitätsangebotsplan aufgenommen.
- (5) [...]

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 gerechter, transparenter und nichtdiskriminierender Kriterien und Verfahren zu.

Die Infrastrukturbetreiber können Kapazitätsplanungsobjekte, etwa vorgeplante Zugtrassen bei der Vorplanung der Kapazität zur Bereitstellung eines spezifischen Fahrplanentwurfs, im Einklang mit den in Artikel 11 Absatz 3 genannten strategischen Leitlinien – sofern diese aufgestellt wurden und unter Berücksichtigung des von Antragstellern geäußerten Marktbedarfs – bündeln.

- (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, Höchstlänge, technische Parameter und Anzahl der enthaltenen Slots sowohl für Güter- als auch für Personenverkehrsdienste.
- (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. Die Infrastrukturbetreiber tragen diesem gemeinsamen Rahmen weitestgehend Rechnung.
- (4) Das ENIM entwickelt und beschließt [...] Spezifikationen für die in Absatz 2 genannten 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. **Die Infrastrukturbetreiber tragen diesen Spezifikationen weitestgehend Rechnung.**

Artikel 21

Stark ausgelastete und überlastete Fahrwege

- (1) Die Infrastrukturbetreiber melden unverzüglich, dass **Abschnitte oder Knoten** von Fahrwegen entweder stark ausgelastet oder überlastet sind, wenn mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:
- die Auslastung **der Fahrwegkapazität** hat die Schwellenwerte für stark ausgelastete oder überlastete Fahrwege in den Bezugszeiträumen gemäß Anhang II [...] in der vorangegangenen oder der laufenden Netzfahrplanperiode überschritten;
 - 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, **auch aufgrund von gemäß Artikel 10 geplanten Infrastrukturarbeiten, die mehr als zwölf Monate andauern und zu Kapazitätsbeschränkungen führen.**

[...]

Die Infrastrukturbetreiber beurteilen die Auslastung der Fahrwegkapazität auf der Grundlage objektiver, transparenter und geeigneter Verfahren und Methoden.

Unterabsatz 1 Buchstabe a gilt nicht für die feste Ärmelkanalverbindung im Sinne des am 12. Februar 1986 in Canterbury unterzeichneten Vertrags zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über den Bau und Betrieb einer festen Ärmelkanal-Verbindung durch private Konzessionäre und der Konzessionsvereinbarung zwischen dem Secretary of State for Transport, Le Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, The Channel Tunnel Group Limited und France-Manche S.A.

- (1a) Das ENIM entwickelt eine gemeinsame Methode für die Auslastung der Fahrwegkapazität. Diese Methode ist in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 aufzunehmen. Die Infrastrukturbetreiber tragen dieser Methode weitestgehend Rechnung.**
- (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 **während der letzten fünf Jahre vor der Meldung eines Fahrwegs als stark ausgelastet oder überlastet kein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität gemäß Artikel 23 durchgeführt wurde oder** ein solcher Plan nicht bereits 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.
- Für als überlastet gemeldete Abschnitte oder Knoten von Fahrwegen kann der Infrastrukturbetreiber zur Anwendung von Artikel 27 Absatz 6 spezifische Schwellenwerte festlegen.**
- (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 von Fahrwegkapazität auf der Grundlage transparenter und objektiver Kriterien an. Dieses Verfahren wird gemäß **Artikel 25** dieser Verordnung durchgeführt und zusammen mit den geltenden Kriterien in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen.
- (7) **Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die als stark ausgelastet oder überlastet gemeldeten Knoten oder Abschnitte im Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 angegeben sind.**

- (8) [...]
- (9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Schwellenwerte für die Kapazitätsauslastung und der Bezugszeiträume gemäß Anhang II zu erlassen, wenn diese Elemente zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung geführt oder sich als unwirksam erwiesen haben, 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.
- (10) Die Kommission kann gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen die wesentlichen Grundsätze der gemäß Absatz 1a vom ENIM zu entwickelnden Methode für die Auslastung der Fahrwegkapazität festgelegt werden.

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, sofern während der letzten fünf Jahre vor der Meldung eines Fahrwegs als stark ausgelastet oder überlastet kein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität durchgeführt wurde oder ein solcher Plan nicht bereits umgesetzt wird.

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 **dieser Verordnung**.

Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht das Ergebnis der Kapazitätsanalyse.

- (4) Die Infrastrukturbetreiber berücksichtigen **gegebenenfalls** 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 **für als überlastet gemeldete Abschnitte oder Knoten**.

In dem Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität wird Folgendes dargelegt:

- die Gründe für die Überlastung;
- die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung;
- den Fahrwegausbau betreffende Beschränkungen;

- d) die Optionen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität, einschließlich **organisatorischer Maßnahmen und** 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.

Ein Mitgliedstaat kann beschließen, dass dieser Plan von seiner vorherigen Genehmigung abhängig gemacht wird.

- (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.

[...]

- (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:

- Der Infrastrukturbetreiber legt keinen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vor;
- 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:

- Der Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität kann aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, nicht verwirklicht werden;
- 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 **auf dieser Grundlage** 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 **und in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen** 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) **Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die** gemäß Absatz 2 bestimmten Fahrwege im Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 angegeben sind.

Artikel 25

Aufteilung der Kapazität von als stark ausgelastet oder überlastet gemeldeten Fahrwegen

- (1) Wurde ein Fahrwegteil für eine künftige Netzfahrplanperiode als stark ausgelastet oder überlastet gemeldet, so **kann** 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 vornehmen.

(2) Bei der Aufteilung von Fahrwegkapazität gemäß Absatz 1 handelt der Infrastrukturbetreiber im Einklang mit den in Artikel 11 Absatz 3 genannten strategischen Leitlinien, sofern die Mitgliedstaaten solche Leitlinien aufgestellt und deren Verbindlichkeit vorgesehen haben, und berücksichtigt den Kapazitätsbedarf für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste.

(2a) Im Hinblick auf die Aufteilung von Fahrwegkapazität gemäß Absatz 1 bewerten die Infrastrukturbetreiber vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Daten alternative Aufteilungsoptionen, unter anderem auf der Grundlage der folgenden sozioökonomischen, betrieblichen und umweltbezogenen Kriterien:

- a) Betriebskosten der Betreiber und von Schienenverkehrsdiensten, deren technische Parameter 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, einschließlich der Qualität der Verbindungen und der Umsteige- bzw. Umladezeit für Schienenpersonenverkehrsdienste und Schienengüterverkehrsdienste;
- d) Umweltauswirkungen, beispielsweise Treibhausgasemissionen und Lärm;
- e) Aufkommen des Personen- und des Güterverkehrs;
- f) Auslastung des Infrastrukturnetzes.

Bei der Bewertung alternativer Aufteilungsoptionen berücksichtigen die Infrastrukturbetreiber die vom ENIM entwickelten Verfahren gemäß Absatz 2b.

(2b) Das ENIM erarbeitet und beschließt ein gerechtes, transparentes und nichtdiskriminierendes Verfahren für die Bewertung der alternativen Aufteilungsoptionen und nimmt es in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. Die Verfahren müssen folgende Schritte umfassen:

- a) Festlegung von Spannen von Standardwerten für Schienenverkehrsdienste als eine erste Bewertungsgrundlage;

- b) Entwurf alternativer Szenarien für die Aufteilung der für verschiedene Arten von Schienenverkehrsdienssten verfügbaren Kapazität;**
- c) Bewertung und Einstufung der Szenarien auf der Grundlage objektiver, transparenter und nichtdiskriminierender Methoden unter Berücksichtigung der sozioökonomischen, betrieblichen und umweltbezogenen Kriterien gemäß Absatz 2a, und Ermöglichung der Berücksichtigung lokaler oder nationaler Gegebenheiten auf der Grundlage akzeptierter Ansätze und empirischer Nachweise;**
- d) Auswahl des auf der Grundlage der Bewertung gemäß Buchstabe c am höchsten eingestuften Szenarios und entsprechende Änderung des Kapazitätsangebotsplans.**

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 gegen Entgelt von **Kapazitätsrechten für Fahrwege** gemäß Kapitel IV Abschnitt 2 der Richtlinie 2012/34/EU stellen.

Die Infrastrukturbetreiber weisen den Antragstellern **Kapazitätsrechten für Fahrwege** 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. **Die Infrastrukturbetreiber tragen diesen Merkmalen weitestgehend Rechnung.**

- (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 **nationalen Recht** festgelegt.

(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 während der laufenden und der folgenden Netzfahrplanperiode.

Die Nutzung von Fahrwegkapazität durch ein Eisenbahnunternehmen, das die Geschäfte eines Antragstellers wahrnimmt, der kein Eisenbahnunternehmen ist, gilt nicht als Übertragung. Ein Antragsteller, der kein Eisenbahnunternehmen ist, unterrichtet den Infrastrukturbetreiber mindestens zehn Tage vor der Nutzung der Kapazität darüber, welches Eisenbahnunternehmen die Kapazität nutzen wird. Diese Informationen umfassen auch einen Nachweis für die Annahme durch das Eisenbahnunternehmen.

(7) 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.

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.

- (4) Die Infrastrukturbetreiber weisen mittels digitaler Instrumente und digitaler Dienste gemäß Artikel 62 auf Antrag Fahrwegkapazität für die gesamte Hin- und Rückfahrt zu.**

- (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 höhere Gewalt zurückzuführen. Das ENIM legt Spannen für die Schwellenwerte fest und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. Die Infrastrukturbetreiber tragen den vom ENIM festgelegten Spannen für die Schwellenwerte weitestgehend Rechnung.**

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

- (6a) Im Einklang mit den in Artikel 20 Absatz 1 genannten Kriterien und Verfahren kann ein Infrastrukturbetreiber gegebenenfalls die Zuweisung von Kapazität ablehnen, wenn die Anträge nicht mit der strategischen Kapazitätsplanung vereinbar sind. In diesem Fall bemüht sich der Infrastrukturbetreiber nach besten Kräften, dem**

Antragsteller alternative Kapazität bereitzustellen. Eine Ablehnung wird dem Antragsteller unverzüglich mitgeteilt. Der Antragsteller hat gemäß Artikel 63 Absatz 2 das Recht, bei der Regulierungsstelle Beschwerde einzulegen.

- (6b) Die Infrastrukturbetreiber unterrichten die Regulierungsstelle mindestens einmal jährlich über alle eingegangenen Anträge auf Fahrwegkapazität, die den im Kapazitätsangebotsplan festgelegten Parametern der verfügbaren Kapazität nicht entsprachen, unabhängig davon, ob den Anträgen entsprochen wurde oder ob sie abgelehnt wurden. Auf der Grundlage dieser Informationen kann die Regulierungsstelle eine Stellungnahme abgeben, in der sie dem Infrastrukturbetreiber empfehlen kann, das Kapazitätsmodell zu ändern.

Artikel 28

Zuweisung netzübergreifender Kapazitätsrechte

- (0) Die Antragsteller haben im Einklang mit Artikel 62 Absatz 5 das Recht, an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang nach den in den Artikeln 31 bis 34 genannten Zuweisungsverfahren, auch für die gesamte Hin- und Rückfahrt, netzübergreifende Kapazitätsrechte zu beantragen und Antworten auf solche Anträge zu erhalten.

Die Infrastrukturbetreiber arbeiten bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität für netzübergreifende Schienenverkehrsdiene zusammen, insbesondere bei grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiene und grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdiene.

[...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

(6) [...]

(7) [...]

Artikel 28

[...]

- (1) Erhält der Infrastrukturbetreiber einen Antrag auf netzübergreifende Kapazitätsrechte [...], so koordiniert er sich gemäß Artikel 53 mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern.
- (2) Insbesondere ist im Rahmen der Koordinierung **gemäß Absatz 1** 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 wählt der Antragsteller den Infrastrukturbetreiber aus, der als einzige Anlaufstelle für Anfragen im Zusammenhang mit dem spezifischen Antrag auf Fahrwegkapazität fungiert.

- (2a) Ein Infrastrukturbetreiber storniert gemäß Artikel 27 Absatz 6 kein netzübergreifendes Kapazitätsrecht, ohne sich vorher mit den anderen betreffenden Infrastrukturbetreibern koordiniert zu haben.**

Storniert der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 27 Absatz 6 netzübergreifende Kapazitätsrechte, so unterrichtet er die Regulierungsstelle darüber. Betrifft das stornierte netzübergreifende Kapazitätsrecht den grenzüberschreitenden Verkehr, so unterrichtet die Regulierungsstelle die zuständigen Regulierungsstellen und das ENRRB.

- (4) [...]
- (5) Das ENIM legt die detaillierten Verfahren und Methoden zur Förderung einer einheitlichen Anwendung 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.

Die Infrastrukturbetreiber tragen diesen Verfahren und Methoden weitestgehend Rechnung.

Artikel 29

Kooperation bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität und Serviceeinrichtungen

- (1) [...]²²[...]

²² [...]

(1) Infrastrukturbetreiber und Betreiber von Serviceeinrichtungen, die für die Durchführung eines Schienenverkehrsdienstes erforderliche Dienste anbieten und deren Serviceeinrichtungen Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes gemäß Anhang II der Verordnung ... [neue TEN-V-Verordnung] sind, einschließlich derjenigen, die sich in städtischen Knoten im Sinne von Artikel 3 Buchstabe f der genannten Verordnung befinden, koordinieren sich, um gegebenenfalls sicherzustellen, dass die Kapazitätszuweisung auf Fahrwegen und in Serviceeinrichtungen kohärent ist.

- (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 [...] Informationen über die verfügbare Kapazität in digitaler Form gemäß Artikel 62 **Absatz 5 und im Einklang mit den Zeitplänen des Anhangs I** zur Verfügung.
- (6) [...]

(7) [...]

(6) Dieser Artikel gilt nicht für Betreiber von Serviceeinrichtungen, die unter eine Ausnahme nach Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 fallen.

Artikel 30

Netzfahrplan

- (1) Die Infrastrukturbetreiber veröffentlichen vor Beginn jeder Netzfahrplanperiode einen neuen Netzfahrplan.

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 stellen bis zum Ende der Netzfahrplanperiode sicher, dass der Netzfahrplan aktuell ist, 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 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.

(1a) Die Infraukturbetreiber geben in den Planungsdokumenten der strategischen Kapazitätsplanung die Fahrwegkapazität an, die sie für die Zuweisung durch Rahmenverträge zu reservieren beabsichtigen. Unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 AEUV weist der Infraukturbetreiber vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 die **Kapazität, die in diesen Planungsdokumenten für Rahmenverträge reserviert ist, den Antragstellern durch** diese Rahmenverträge zu. **Dadurch wird der Infraukturbetreiber vorbehaltlich des Absatzes 4 nicht daran gehindert, die beantragte Kapazität durch Rahmenverträge zuzuweisen, wenn diese Kapazität in den Planungsdokumenten nicht reserviert ist.**

(1b) Rahmenverträge können zwischen mehreren Infraukturbetreibern und einem Antragsteller geschlossen werden, wenn mehr als ein Netz betroffen ist.

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. **Bei Rahmenverträgen, die den grenzüberschreitenden Verkehr betreffen, koordinieren sich die zuständigen Regulierungsstellen.**

- (2) Ein Antragsteller, der Vertragspartei eines Rahmenvertrags ist, beantragt die Umwandlung der im Rahmenvertrag enthaltenen Kapazitätsspezifikationen in eine entsprechende Zugtrasse nach Maßgabe dieses Vertrags. **Diese Umwandlung wird gemäß Artikel 26 Absatz 2 durchgeführt.**
- (3) Die Infraukturbetreiber **stellen sicher, dass** die Rahmenverträge mit den Planungsdokumenten der strategische Kapazitätsplanung gemäß Artikel 11 Absatz 2 – **sofern vorhanden – und mit den strategischen Leitlinien gemäß Artikel 11 Absatz 3 im Einklang stehen, sofern die Mitgliedstaaten solche Leitlinien aufgestellt und deren Verbindlichkeit vorgesehen haben.**

Benachbarte Infraukturbetreiber koordinieren ihre strategische Kapazitätsplanung in Bezug auf die Kapazitätsanteile, die für grenzüberschreitende Rahmenverträge zur Verfügung stehen.

- (4) Rahmenverträge dürfen die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Antragsteller oder Verkehrsdiene 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) Rahmenverträge müssen im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert [...] werden können. **Diese Änderungen gelten nicht als Änderungen von Kapazitätsrechten, die einer Strafe gemäß Artikel 40 unterliegen. Andere Änderungen von Kapazitätsrechten, die durch Rahmenverträge zugewiesen wurden, unterliegen einer Strafe gemäß Artikel 40.**
- (6) [...]
- (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 **Abschnitt 5** muss mit erforderlichen spezifischen Investitionen neuer Marktteilnehmer oder mit der erheblichen Neuheit des Verkehrsdiene, **einschließlich erheblicher Verbesserungen der Qualität des Verkehrsdiene**, begründet worden sein.
- (8) Für Verkehrsdiene 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, der Eisenbahnunternehmen, **der Infrastrukturbetreiber** und [...] des ENRRB kann die Kommission [...] **Durchführungsrechtsakte** erlassen, in denen **detaillierte Vorschriften**

in Bezug auf das Verfahren für den Abschluss von Rahmenverträgen sowie die Form und der Inhalt solcher Verträge festgelegt sind, um eine einheitliche Anwendung dieses Artikels **zu gewährleisten**. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 32

Kapazitätszuweisung im jährlichen Zuweisungsverfahren

- (1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt **den in Artikel 30 genannten** Netzfahrplan 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 des **Absatzes 6 und des Artikels 27 Absatz 6a** 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) [...]
- (4) [...]

(5) [...]

- (6) Die im jährlichen Zuweisungsverfahren gewährten Kapazitätsrechte können Folgendes beinhalten:
- Zugtrassen;
 - 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) [...]
- (9) [...]
- (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 **mindestens Schienengüterverkehrsdiesten** Kapazität im fortlaufenden Planungsverfahren innerhalb der in Anhang I **Abschnitt 6** festgelegten Fristen zu. Dazu reservieren die Infrastrukturbetreiber Kapazität im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18.

Unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 AEUV weist der Infrastrukturbetreiber die Kapazität, die in den Planungsdokumenten für die fortlaufende Planung reserviert ist, den Antragstellern durch das fortlaufende Planungsverfahren zu. Dadurch wird der Infrastrukturbetreiber nicht daran gehindert, die beantragte Kapazität durch fortlaufende Planung zuzuweisen, wenn diese Kapazität in den Planungsdokumenten nicht reserviert ist. Das fortlaufende Planungsverfahren darf die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Antragsteller oder Verkehrsdiene nicht ausschließen.

- (2) Kapazitätsrechte, die im fortlaufenden Planungsverfahren gewährt werden, können Folgendes beinhalten:
- Zugtrassen oder Kapazitätsspezifikationen für alle Verkehrstage während der Netzfahrplanperiode, die den ersten im Antrag angegebenen Verkehrstag einschließt;
 - Kapazitätsspezifikationen für alle Verkehrstage, die über die Netzfahrplanperiode hinausgehen, die den ersten im Antrag angegebenen Tag einschließt, für einen in Anhang I **Abschnitt 6** festgelegten Höchstzeitraum.

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

- (2a) Infrastrukturbetreiber und Antragsteller können gemeinsam beschließen, die durch das fortlaufende Planungsverfahren gewährten Kapazitätsspezifikationen im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes zu ändern. Diese Änderungen gelten nicht**

als Änderungen von Kapazitätsrechten, die einer Strafe gemäß Artikel 40 unterliegen.

Andere Änderungen von Kapazitätsrechten, die durch das fortlaufende

Planungsverfahren zugewiesen wurden, unterliegen einer Strafe gemäß Artikel 40.

- (3) Unbeschadet des Artikels 18 weisen die Infrastrukturbetreiber die für eine Zuweisung im fortlaufenden Planungsverfahren reservierte Kapazität nach dem **Windhundprinzip** zu.
- (4) [...]
- (5) [...]
- (6) Nach einer Mitteilung an die Regulierungsstelle [...] lehnt der Infrastrukturbetreiber Anträge im Rahmen der fortlaufenden Planung ab, wenn sie [...] die Merkmale von Kapazität erfüllen, die normalerweise durch Rahmenverträge gemäß Artikel 31 zugewiesen wird. Die Regulierungsstelle unterrichtet das ENRRB über solche **Ablehnungen 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) [...] **(0a) Bei der Planung von Infrastrukturarbeiten gemäß diesem Artikel halten sich die Infrastrukturbetreiber an den Zeitplan und die Anforderungen, die in Anhang I Abschnitt 3 festgelegt sind.**

- (0b)** Bei der Planung von Infrastrukturarbeiten begrenzen die Infrastrukturbetreiber so weit wie möglich die Auswirkungen auf die im Kapazitätsmodell oder im Kapazitätsangebotsplan enthaltene vorgeplante Kapazität.

- (1)** **Die Infrastrukturbetreiber planen** Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten, **die nicht im Kapazitätsangebotsplan** gemäß Artikel 18 **enthalten sind, so frühzeitig wie möglich.**

- (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, **die dem Eisenbahnunternehmen den Betrieb der betroffenen Verkehrsdienste ermöglicht.**

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) [...]

- (6) Die Infrastrukturbetreiber nehmen Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten – **sobald diese geplant sind** – in das Kapazitätsmodell **oder** 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 **bemüht sich der Infrastrukturbetreiber, allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben, und** hat 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:
- die von allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen;
 - die allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen;
 - die auf den betreffenden Strecken gemäß Absatz 2 vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen;
 - vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität verwendeten Kriterien.

Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 1a 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 **nicht miteinander zu vereinbarenden** Anträgen auf Fahrwegkapazität für inländische Schienenverkehrsdiene werden in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufgenommen.
- (5) [...]
- (6) [...]
- (7) Bei einem **Konflikt, der mindestens einen Antrag** auf netzübergreifende Fahrwegkapazität betrifft, 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 für **Konflikte, die mindestens einen Antrag auf netzübergreifende Fahrwegkapazität betreffen, und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. Die Infrastrukturbetreiber tragen diesen Leitlinien weitestgehend Rechnung.**

Artikel 37

Förmlicher Konfliktlösungsmechanismus [...]

- (1) Kann der Kapazitätskonflikt nicht im Rahmen der einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismen gemäß Artikel 36 gelöst werden, so **räumt der Infrastrukturbetreiber Anträgen Vorrang ein, die mit der im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18 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 Anhang I Abschnitt 1 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. In diesem Fall bemüht sich der Infrastrukturbetreiber nach besten Kräften, dem Antragsteller alternative Kapazität bereitzustellen. Der Antragsteller hat gemäß Artikel 56 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU das Recht, bei der Regulierungsstelle Beschwerde einzulegen.

(1a) Infrastrukturbetreiber lösen Konflikte, die nicht gemäß Absatz 1 beigelegt wurden, durch ein gerechtes, transparentes und nichtdiskriminierendes Verfahren im Einklang mit den in Artikel 11 Absatz 3 genannten strategischen Leitlinien, sofern die Mitgliedstaaten solche Leitlinien aufgestellt und deren Verbindlichkeit vorgesehen haben.

Ermöglicht die Anwendung dieser Leitlinien keine Lösung des Konflikts, so lösen die Infrastrukturbetreiber den Konflikt durch ein gerechtes, transparentes und nichtdiskriminierendes Verfahren unter Berücksichtigung des vom ENIM gemäß Absatz 1b festgelegten Verfahrens.

(1b) Das ENIM erarbeitet und beschließt die in Absatz 1a genannten Verfahren und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. Die Verfahren müssen folgende Schritte umfassen:

- (0) Festlegung von Spannen von Standardwerten für Schienenverkehrsdienste als eine erste Bewertungsgrundlage;
- a) Entwurf alternativer Szenarien für die Zuweisung 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 in Buchstabe a genannten Szenarien auf der Grundlage objektiver, transparenter und nichtdiskriminierender Methoden unter Berücksichtigung der sozioökonomischen, betrieblichen und umweltbezogenen Kriterien gemäß Absatz 1c, und Ermöglichung der Berücksichtigung lokaler oder nationaler Gegebenheiten auf der Grundlage akzeptierter Ansätze und empirischer Nachweise;

c) Auswahl des auf der Grundlage der Bewertung gemäß Buchstabe b am höchsten eingestuften Szenarios und entsprechende Änderung des Kapazitätsangebotsplans.

- (1c) Im Rahmen der vom ENIM gemäß Absatz 1b festgelegten Verfahren werden vorbehaltlich der Verfügbarkeit von den in Absatz 1b Nummer 0 genannten Daten alternative Optionen für die Nutzung von Fahrwegkapazität bewertet, unter anderem auf der Grundlage der folgenden sozioökonomischen, betrieblichen und umweltbezogenen Kriterien:
- a) Betriebskosten der Betreiber und von Schienenverkehrsdiensten, deren technische Parameter 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, einschließlich der Qualität der Verbindungen und der Umsteige- bzw. Umladezeit für Schienenpersonenverkehrsdienste und Schienengüterverkehrsdienste;
 - d) Umweltauswirkungen, beispielsweise Treibhausgasemissionen und Lärm;
 - e) Aufkommen des Personen- und des Güterverkehrs;
 - f) technische Parameter für eine effiziente Nutzung der Fahrwege, beispielsweise Homogenität des Verkehrs, Zuglänge oder Verkehrsfrequenzen.

- (2) Im Rahmen des förmlichen Konfliktlösungsmechanismus sind Anträge auf netzübergreifende Kapazitätsrechte in ihrer Gesamtheit zu berücksichtigen. Gelten gemäß Absatz 1b Buchstabe b 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 [...] in einer Weise zu, die der größtmöglichen Zahl von Antragstellern Zugang gewährt. Für diesen Zweck können Infrastrukturbetreiber Kapazität auf der Grundlage einer Auktion zuweisen. Die Methode der Kapazitätszuweisung gemäß diesem Absatz bedarf der vorherigen Genehmigung durch die Regulierungsstelle.

Zeitplan für die Kapazitätszuweisungsverfahren

- (1) **Für die Zwecke der Umsetzung der Artikel 31 bis 34** halten sich die Infrastrukturbetreiber und Antragsteller an den Zeitplan für die Verfahren zur Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Anhang I Abschnitte 4, 5, 6 **bzw.** 7.
- (2) Die Infrastrukturbetreiber können 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, 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, **oder**
 - die Festlegung grenzüberschreitender Zugtrassen in Zusammenarbeit mit Infrastrukturbetreibern aus anderen Drittländern erhebliche Auswirkungen auf den Zeitplan für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Allgemeinen hat, sofern dies keine Auswirkungen auf die Verfahren zur Zuweisung von Fahrwegkapazität anderer Infrastrukturbetreiber der Union hat, die nicht an diesen internationalen Zugtrassen beteiligt sind.
- (3) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen die Fristen und die Dauer, die in Anhang I Abschnitte 4, 5, 6 und 7 festgelegt sind, geändert und die darin enthaltenen Etappenziele oder Zeiträume innerhalb der Grenzen des mit den Artikeln 31 bis 34 festgesetzten Rahmens angepasst werden, wenn diese Elemente zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung geführt oder sich als unwirksam erwiesen haben, wobei die Erfahrungen der Infrastrukturbetreiber und der Antragsteller berücksichtigt werden, um die Verfahren zur Zuweisung von Fahrwegkapazität zu rationalisieren, 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. [...]

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 **Grundsätzen** haben Infrastrukturbetreiber [...] Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung weitestmöglich zu beschränken. **Ferner beschränken die Antragsteller ihren Antrag auf Änderung an solchen Rechten nach der Zuweisung weitmöglichst.**
- (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.

- (3aa) Eine Stornierung von Kapazitätsrechten gilt ebenso als eine spezifische Art der Änderung.**

- (3a) Im Falle von Änderungen an Kapazitätsrechten** können Infrastrukturbetreiber **kürzere Fristen als die in Anhang I Abschnitt 8 genannten Fristen** für die Zuweisung von **solchen Kapazitätsrechten anwenden**. Die Infrastrukturbetreiber machen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Angaben über die für die Konstruktion einer Zugtrasse erforderliche Zeit. [...]

- (4) In den Vorschriften und Verfahren, die bei einer Änderung an einem Kapazitätsrecht **vom Infrastrukturbetreiber** anzuwenden sind, wird den betrieblichen und kommerziellen Auswirkungen der Änderung auf den Antragsteller Rechnung getragen. Dazu **stufen**

Infrastrukturbetreiber Änderungen auf der Grundlage ihrer Auswirkungen **ein und ermitteln jene Kategorie von Änderungen, die wesentliche Auswirkungen haben, wobei den vom ENIM auf der Grundlage von Absatz 8 beschlossenen Verfahren Rechnung getragen wird.**

- (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, **koordiniert** die Zuweisung eines alternativen netzübergreifenden Kapazitätsrechts mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern [...] 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) [...]

- (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 **einheitliche** Verfahren für Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Mit diesen Verfahren **werden Kriterien für die Unterscheidung der** Änderungen **je nach ihren kommerziellen und betrieblichen** Auswirkungen auf Antragsteller und Eisenbahnunternehmen **festgelegt, einschließlich Kriterien für die Einstufung von Änderungen als wesentliche Auswirkungen.**

- (9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zur Änderung der in Anhang I Abschnitt 8 **festgelegten Zeiträume** zu erlassen, um effiziente Anpassungs- und Umplanungsverfahren unter Berücksichtigung planerischer, betrieblicher, technischer und kommerzieller Erwägungen der Beteiligten zu gewährleisten. **Dabei berücksichtigt die Kommission die Erfahrungen der Infrastrukturbetreiber und der Antragsteller.**

Artikel 40

Strafe 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 **Absatz 4** als größer eingestuften Änderung, so zahlt er eine **Strafe** an die andere Partei.

Für die Zwecke dieses Artikels gilt die Nichtnutzung eines zugewiesenen Kapazitätsrechts durch Eisenbahnunternehmen als Stornierung nach der Abfahrtszeit des betreffenden Zuges.

- (2) Die **Strafe** nach Absatz 1 ist in Fällen höherer Gewalt nicht fällig. **Im Falle von netzübergreifenden Kapazitätsrechten gilt eine Stornierung aufgrund höherer Gewalt auf einem Netz als Stornierung aufgrund höherer Gewalt entlang der gesamten von den Kapazitätsrechten abgedeckten Strecke.**

- (2a) Plant ein Infrastrukturbetreiber gemäß den Artikeln 10 und 35 eine Kapazitätsbeschränkungen, die in den Anwendungsbereich von Anhang I Abschnitt 3 fällt und die dem Zeitplan und den Anforderungen, die darin festgelegt werden, entspricht, so ist die in Absatz 1 genannte Strafe nicht fällig.**

(2b) Entzieht ein Infrastrukturbetreiber Kapazitätsrechte im Einklang mit den von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10a ergriffenen Maßnahmen, so ist die in Absatz 1 genannte Strafe nicht fällig.

(3) Die Infrastrukturbetreiber nehmen unter Berücksichtigung der vom ENIM nach Unterabsatz 2 beschlossenen Leitlinien Bedingungen, die zu einer Strafe führen, in ihre Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf.

(3) [...] Nach Konsultation der Antragsteller und des ENRRB kann das ENIM unter Berücksichtigung der in Artikel 39 Absätze 4 und 8 festgelegten Vorschriften und Verfahren Leitlinien für die Festlegung einheitlicher Bedingungen, die zu einer Strafe führen, beschließen. Das ENIM nimmt diese Leitlinien in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. Das ENRRB veröffentlicht eine Stellungnahme zu diesen vom ENIM festgelegten Leitlinien.

(4) Nach Genehmigung durch die Regulierungsstelle legen die Infrastrukturbetreiber in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Höhe der von den Antragstellern zu zahlenden Strafe fest.

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

Die Höhe der Strafe 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.

Bei dieser Höhe sind insbesondere die in Artikel 39 Absätze 4 und 8 bestimmten Vorschriften und Verfahren [...] zu berücksichtigen.

Die Höhe der Strafen wird anhand folgender Kriterien bis höchstens auf die zweifache Höhe der Wegeentgelte moduliert:

- a) Auswirkungen der Änderung an Kapazitätsrechten,
- b) Zeitpunkt der Mitteilung der Änderung durch die Partei, die die Änderung veranlasst hat, an die andere Partei,
- c) in Fällen, in denen die Änderung vom Infrastrukturbetreiber verursacht wird, die Qualität der bereitgestellten alternativen Fahrwegkapazität in Bezug auf Streckenführung, Zeitplan, technische Merkmale und andere relevante Aspekte, sofern alternative Fahrwegkapazität vorhanden ist, oder
- c) in Fällen, in denen die Änderung vom Antragsteller verursacht wird, ob die Fahrwegkapazität neu zugewiesen und von einem anderen Antragsteller genutzt werden kann.

Für die Zwecke der Anwendung von Unterabsatz 5 kann ein Mitgliedstaat Modulationsschlüssel festlegen. Diese Schlüssel müssen den in Unterabsatz 3 festgelegten Bedingungen entsprechen. Die Mitgliedstaaten bemühen sich, sich gemäß Artikel 53a untereinander abzustimmen.

- (5) Ein netzübergreifendes Kapazitätsrecht gilt als ein einziges Kapazitätsrecht. Die Verpflichtung zur Zahlung der Strafe an den Antragsteller gilt 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 Strafe für die Gesamtheit des Kapazitätsrechts darf das Zweifache der Strafe nicht übersteigen, die für das vom Infrastrukturbetreiber zugewiesene Kapazitätsrecht fällig ist.
- (6) [...] Die betreffenden Regulierungsstellen entscheiden über Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Grund für die Änderung an einem Kapazitätsrecht oder im Zusammenhang mit Verzögerungen bei der Zahlung einer Strafe und treffen unverzüglich und innerhalb von sechs Wochen 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. Wird das ENRRB konsultiert, so berät es Regulierungsstellen mit dem Ziel, sicherzustellen, dass diese Entscheidungen kohärent sind und auf allgemein anerkannten Grundsätzen beruhen.

Bei netzübergreifenden Kapazitätsrechten kann ein Antragsteller bei der Regulierungsstelle, die für den Infrastrukturbetreiber, der gemäß Artikel 28 als einzige Anlaufstelle fungiert, zuständig ist, Beschwerde einlegen. Die zuständige

Regulierungsstelle unterrichtet die anderen betreffenden Regulierungsstellen und das ENRRB.

- (7) **Unbeschadet des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (COTIF), insbesondere gegebenenfalls des Anhangs E zu diesem Übereinkommen, und des Rechts auf Einlegung eines Rechtsbehelfs nach nationalem und EU-Recht erschöpft die Zahlung einer Strafe durch die Partei, die die Änderung an Kapazitätsrechten veranlasst hat, gemäß diesem Artikel für die andere Partei die mit dieser Änderung verbundenen finanziellen Ansprüche.**

Artikel 40a

Durchführungsrechtsakte für Änderungen an Kapazitätsrechten und für Strafen

Falls das ENIM [innerhalb von 24 Monaten nach dem im einleitenden Teil von Artikel 77 Absatz 2 genannten Anwendungsbeginn] nicht die in Artikel 39 Absatz 8 genannten Verfahren oder die in Artikel 40 Absatz 3 genannten Bedingungen beschließt oder falls diese Verfahren und Bedingungen eine einheitliche Umsetzung des Artikels 39 oder des Artikels 40 entweder aus Gründen im Zusammenhang mit dem Inhalt dieser Verfahren und Bedingungen oder aus Gründen einer mangelnden Umsetzung durch Infrastrukturbetreiber verhindern, kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen die [...] Einstufung von Änderungen an Kapazitätsrechten und die Bedingungen, die zur Zahlung von Strafen führen, festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 41

Uoplanung 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 **unter Berücksichtigung der in Absatz 2 genannten Leitlinien**, 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 **Störungsmanagements** und des Windhundprinzips auf.
Für die Fälle, in denen **Störungsmanagement** Anwendung findet, stellt das ENIM Leitlinien für die anzuwendenden Verfahren auf, die gegebenenfalls die Anwendung des einvernehmlichen **Konfliktlösungsmechanismus** nach Artikel 36 und des förmlichen **Konfliktlösungsmechanismus** nach Artikel 37 umfassen. Das ENIM nimmt diese Leitlinien in den Europäischen Rahmen **für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements** gemäß Artikel **44** auf.
- (3) Im Zuge von Uoplanungen **unternehmen** die Infrastrukturbetreiber **alles in ihrer Macht Stehende, um** bestehende Kapazitätsrechte nicht einseitig zum Zwecke der Bewältigung von Störungen zu ändern oder zu stornieren. [...]

- (4) Infraukturbetreiber und Antragsteller können gemeinsam Maßnahmen festlegen, die im Falle einer Netzstörung den Ersatz bestimmter Kapazitätsrechte vorsehen. Solche Maßnahmen sind in dem Notfallplan gemäß Artikel 19 zu erwähnen.
- (5) Bei Netzstörungen, die den Verkehr auf mehr als einem Netz betreffen, koordinieren die betroffenen Infraukturbetreiber die Zuweisung alternativer Fahrwegkapazität im Einklang mit Artikel 53 und unter Berücksichtigung des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44.
- (6) Falls das ENIM [innerhalb von 24 Monaten nach dem im einleitenden Teil von Artikel 77 Absatz 2 genannten Anwendungsbeginn] keine Leitlinien für das Management und die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Falle von Netzstörungen beschließt oder falls diese Leitlinien eine einheitliche Umsetzung dieses Artikels entweder aus Gründen im Zusammenhang mit dem Inhalt dieser Leitlinien oder aus Gründen einer mangelnden Umsetzung durch Infraukturbetreiber verhindern, kann die Kommission [...] einen Durchführungsrechtsakt erlassen, in dem die Kriterien und Verfahren für Umplanungen, einschließlich einseitiger Änderungen an zugewiesenen Kapazitätsrechten durch Infraukturbetreiber zum Zwecke der Bewältigung von Netzstörungen, festgelegt werden. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (4) [...]
- (5) [...]

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) [...]

- (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 **alle Arten von** Eisenbahnverkehr zu minimieren, wobei den Bedürfnissen aller Verkehrsarten Rechnung zu tragen ist. Die **Vorschriften und Verfahren** 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 **den gemäß Artikel 19 entwickelten** Notfallplan 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.[...]

- (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) [...]

Artikel 44

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

- (1) Das ENIM entwickelt und beschließt [...] bis zum 24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen „Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements“ gemäß den Grundsätzen nach Artikel 42, mit dem Leitlinien für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen und anderen am Betrieb Beteiligten festgelegt werden. Die Infrastrukturbetreiber bemühen sich, diese Leitlinien für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements einzuhalten. Sie erläutern in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Gründe für etwaige Abweichungen von diesen Leitlinien.
- (1a) 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 Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2021/2085 gegründeten Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen.

- (2) [...] (1b) **Das ENIM legt dem ENRRB innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Entwurf des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements vor. Das ENRRB legt dem ENIM innerhalb von vier Monaten nach Eingang des vom ENIM ausgearbeiteten Entwurfs eine Empfehlung für den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements vor. Beim Beschluss des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements berücksichtigt das ENIM diese Empfehlung weitestgehend.**
- (3) [...] Der Europäische Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements muss **mindestens** die in Anhang V aufgeführten Elemente umfassen **und ist bei Bedarf zu aktualisieren, um den Erfahrungen der Infraukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen und anderen Antragsteller Rechnung zu tragen, und zwar auf der Grundlage der Arbeiten des ENIM. Bei der Aktualisierung des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements übermittelt das ENIM einen Entwurf an das ENRRB, damit dieses eine Empfehlung abgibt.**

Artikel 45

Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements

Die Infraukturbetreiber koordinieren das Verkehrsmanagement im Einklang mit Artikel 53. **Dabei berücksichtigen sie weitestgehend den** Europäischen Rahmen für die [...] Koordinierung des **grenzüberschreitenden** Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44.

Im Rahmen der Koordinierung ist insbesondere dafür zu sorgen, dass

- a) grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienele 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 Infraukturbetreibern, Antragstellern [...] 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 Infraukturbetreiber die voraussichtliche Dauer und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorfalls auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen und früherer Erfahrungen, wobei sie die in Absatz 5a genannte gemeinsame Methode weitestgehend berücksichtigen.

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

- (2) Hat die Netzstörung Auswirkungen auf mehr als ein Netz oder ist davon auszugehen, dass sie Auswirkungen auf mehr als ein Netz haben wird, so meldet der Betreiber der Infrastruktur, in der sich die Netzstörung ereignet hat, eine netzübergreifende Störung und koordiniert die Maßnahmen gemäß den Artikeln 45 und 53, wobei er den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 weitestgehend berücksichtigt.

- (3) [...]

- (2a) Wirkt sich die Netzstörung auf einen Streckenabschnitt eines Europäischen Verkehrskorridors aus und führt sie zu einer teilweisen oder vollständigen Unterbrechung der Verkehrsdienste für mehr als 15 Tage, übermittelt der Infraukturbetreiber dem Netzwerkkoordinator so bald wie möglich nach der**

Meldung der Störung gemäß Absatz 1 oder Absatz 2 einen Bericht über den Vorfall und übermittelt alle 30 Tage während der gesamten Dauer der Störung eine Aktualisierung.

Der Netzwerkkoordinator legt diesen Bericht dem ENIM, den relevanten Europäischen Koordinatoren sowie auf Anfrage den betreffenden Antragstellern vor.

- (4) Der Infrastrukturbetreiber informiert die Beteiligten so früh wie möglich über die Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität [...].

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, **wobei er die vom ENIM gemäß Artikel 54 Absatz 1 verabschiedeten Leitlinien berücksichtigt,** und erstattet dem ENIM [...] darüber Bericht.

- (6) [...]

Bei der Aktualisierung des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 berücksichtigt das ENIM die Schlussfolgerungen des Netzwerkkoordinators zu Netzstörungen.

- (5a) **Das ENIM legt eine gemeinsame Methode zur Schätzung der voraussichtlichen Dauer und Auswirkungen von Netzstörungen auf den Verkehr, zur Festlegung des Mindestinhalts des Vorfallberichts und zur Bereitstellung eines Musters des Vorfallberichts fest. Das ENIM nimmt diese Methode, diesen Mindestinhalt und dieses Muster in den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 auf. Diese Methode, dieser Mindestinhalt und dieses Muster werden von den Infrastrukturbetreibern weitestgehend berücksichtigt.**

Artikel 47

Krisensituationen

(1) Unbeschadet des Artikels 1 Absatz 5 können die Mitgliedstaaten bei Krisen oder bei der unmittelbaren Gefahr des Eintretens einer Krise im Zusammenhang mit der öffentlichen Sicherheit, Epidemien, Naturkatastrophen, der Umwelt, Verteidigung oder Sicherheit, die entscheidende Auswirkungen auf das Angebot von oder die Nachfrage nach Schienenverkehrsdienssten 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 Strafe gemäß Artikel 40;
- b) alternative Grundsätze, Vorschriften und Verfahren für das Kapazitätsmanagement [...];
- 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 Notfallplänen beruhen, die gemäß Artikel 19 aufgestellt wurden. Gemäß Artikel 53a koordiniert er solche Notfallmaßnahmen mit anderen Mitgliedstaaten.

Inhalt und Dauer der Notfallmaßnahmen sind auf das zur Bewältigung der betreffenden Krisensituation unbedingt erforderliche Maß beschränkt.

(2) Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission und das ENIM unverzüglich über seine Entscheidung, Notfallmaßnahmen anzuwenden, und über die Aufhebung solcher Maßnahmen, legt eine Begründung und eine Beschreibung dieser Maßnahmen vor und nennt die voraussichtliche Dauer ihrer Anwendung. In Fällen, in denen Verordnung zur Schaffung eines Rahmens von Maßnahmen für Notfälle und die

Resilienz des Binnenmarkts] Anwendung findet, unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat das zentrale Verbindungsbüro, das von dem Mitgliedstaat gemäß Artikel 5 der genannten Verordnung benannt wurde, über die gemäß dem vorliegenden Artikel angenommen Maßnahmen.

- (3) **Gemäß Artikel 60 benannten Kontaktstellen übermitteln** der Kommission, dem ENIM, anderen Infrastrukturbetreibern und anderen Beteiligten Informationen über die Notfallmaßnahmen [...] und **tragen** zur Koordinierung dieser Maßnahmen **bei**.
- (4) Haben Notfallmaßnahmen erhebliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr, so stimmen sich die Infrastrukturbetreiber untereinander gemäß **Artikel 53** ab, **wobei sie die vom ENIM gemäß Artikel 54 Absatz 1 verabschiedeten Leitlinien berücksichtigen**. 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) **Wenn Notfallmaßnahmen erhebliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr haben und wenn die Kommission darum ersucht,** übermitteln die Regulierungsstellen und das ENRRB der Kommission innerhalb der von ihr gesetzten Frist ihre Stellungnahme zu den Notfallmaßnahmen. [...]
- (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 **werden für Änderungen an Kapazitätsrechten mit einer Strafe belegt. Für eine solche Strafe gelten die Vorschriften gemäß Artikel 40 entsprechend.**

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 Schienenverkehrsdiensst 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 **durch Infrastrukturbetreiber bereitgestellten** Eisenbahninfrastrukturdiensten unter Berücksichtigung der in Artikel 2 dieser Verordnung festgelegten allgemeinen **Grundsätze. Das ENIM arbeitet dazu mit den Europäischen Koordinatoren und mit dem ENRRB zusammen.**
- (2) **Die Infrastrukturbetreiber legen** ihre eigenen **gemäß Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe c festgelegten** Leistungsziele in dem **Geschäftsplan** gemäß Artikel 8 Absatz 3 der

Richtlinie 2012/34/EU fest, wobei sie alle in den vertraglichen Vereinbarungen gemäß Artikel 30 **Absatz 2** der Richtlinie festgelegten Ziele berücksichtigen. [...] **Diese Ziele müssen die in [Artikel 19 Absatz 1 Buchstaben a und b der neuen TEN-V-Verordnung] festgelegten Zielwerte umfassen.**

Infrastrukturbetreiber 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. [...]

(3) [...]

(3) Die Infrastrukturbetreiber überwachen auch die Leistung der Schienenverkehrsdienste, sofern sie mit ihren eigenen Leistungszielen verknüpft sind.

Artikel 50

Europäischer Rahmen für die Leistungsüberprüfung

(1) [...] **Nach Konsultation vom am Betrieb Beteiligten entwickelt das ENIM bis zum [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] zur Festlegung von gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren einen Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung und nimmt diesen an.** Dieser Rahmen muss insbesondere den in Artikel 2 Absatz 3, [...] und Artikel 42 Absatz 3 festgelegten Grundsätzen und den operativen [...] **Prioritäten**, gemäß Artikel 19 [...] der neuen TEN-V-Verordnung **sowie den nach Artikel 15 Absatz 6 der Richtlinie 2012/34/EU angenommenen Durchführungsrechtsakten** Rechnung tragen. **Die Infrastrukturbetreiber sind bestrebt, diese gemeinsamen Grundsätze und Verfahren einzuhalten. Sie begründen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen etwaige Abweichungen von den im Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung festgelegten gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren.**

(1a) Das ENIM legt dem ENRRB innerhalb von 18 Monaten nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Entwurf des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung vor. Das ENRRB legt dem ENIM innerhalb von vier Monaten nach Eingang des vom ENIM ausgearbeiteten Entwurfs eine Empfehlung für den Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung vor. Das ENIM trägt dieser Empfehlung bei der Annahme des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung weitestgehend Rechnung.

- (2) Der europäische Rahmen muss **mindestens** 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 [...] Leistungsziele.
- (3) Auf der Grundlage von Absatz 2 Buchstabe d überprüft das ENIM regelmäßig den Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung und [...] **seine Umsetzung durch die Infrastrukturbetreiber** und [...] **aktualisiert den Rahmen, sofern erforderlich. Bei der Aktualisierung des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung übermittelt das ENIM einen Entwurf an das ENRRB, damit dieses eine Empfehlung abgibt.**
- (4) [...]

- (5) Die Kommission kann nach dem [...] **Prüfverfahren** gemäß Artikel 72 Absatz [...]3 Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Vorschriften zu den Elementen in Absatz 2 Buchstaben b bis d erlassen. **Bei der Erstellung der Durchführungsrechtsakte** berücksichtigt die Kommission die Arbeit des ENIM gemäß Absatz 3 und **den in Artikel 51 Absatz 2 genannten eigenständigen Abschnitt des europäischen Leistungsüberprüfungsberichts.**

Artikel 51

Europäischer Leistungsüberprüfungsbericht

- (1) Unbeschadet des Artikels 15 der Richtlinie 2012/34/EU und [...]²³ **den auf deren Grundlage angenommenen Durchführungsrechtsakten** erstellt und veröffentlicht das ENIM bis zum [...]30 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen europäischen Leistungsüberprüfungsbericht auf der Grundlage des in Artikel 50 dieser Verordnung genannten Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung. **Das ENIM erstellt und veröffentlicht jährlich eine aktualisierte Fassung des Berichts.**
- (2) Das [...] **ENRRB** erstellt einen eigenständigen Abschnitt des Berichts, in den es seine Bewertung der Leistung von Eisenbahninfrastrukturdienssten und Schienenverkehrsdiensten, Empfehlungen zu Leistungsaspekten, die vorrangig behandelt werden sollten, sowie Empfehlungen zu Maßnahmen zur Verbesserung der Leistung aufnimmt. **Das ENIM nimmt diesen Abschnitt in den in Absatz 1 genannten Bericht auf.**
- (3) Der **europäische** Leistungsüberprüfungsbericht muss mindestens die Strecken erfassen, die zu den [...] Europäischen Verkehrskorridoren gehören, **und die in Artikel 54 Absatz 3 Buchstabe g der [neuen TEN-V-Verordnung] genannten** Informationen enthalten. Die vorgelegten Informationen müssen hinsichtlich der geografischen Abdeckung hinreichend detailliert sein und einen ausreichend langen Zeitraum abdecken, um sinnvolle Rückschlüsse zu ermöglichen.

²³ [...]

- (4) Der **europäische** 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.

Artikel 52 [...]

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 **mindestens** in Bezug auf die Zuständigkeiten und Aufgaben ab, die ihnen in dieser Verordnung übertragen werden.
- (2) [...]

(2) 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, **einschließlich auf Ebene der Europäischen Verkehrskorridore**, 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 [...];
- e) benennen die Infrastrukturbetreiber eine federführende Stelle, die dem ENIM Bericht erstattet und für die Organisation von Konsultationstätigkeiten [...] zuständig ist, wenn an den Koordinierungstätigkeiten mehrere Akteure beteiligt sind;

- f) verweisen die Infrastrukturbetreiber Fälle, in denen [...] keine einvernehmlichen Ergebnisse erzielt werden können, an das ENIM;
- g) überprüfen die Infrastrukturbetreiber die Koordinierungstätigkeiten gemäß Kapitel IV.

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.

Sind das ENIM oder der Netzwerkkoordinator an der Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern beteiligt, so stellen sie sicher, dass grenzüberschreitende Aspekte angemessen berücksichtigt werden.

- (3) [...]
- (4) [...]
- (5) [...]

Artikel 53a

Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten

- (1) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, oder um den grenzüberschreitenden Verkehr durch Bewältigung von Herausforderungen im Bereich Kapazität zu fördern, stimmen sich die Mitgliedstaaten untereinander ab. Sie legen insbesondere, soweit erforderlich, Verfahren und Zeitpläne für ihre Koordinierung fest.**

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 gilt insbesondere Folgendes:

- a) die Mitgliedstaaten stimmen sich auf der am besten geeigneten geografischen Ebene und, soweit möglich, im Rahmen bestehender Foren ab, um im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip wirksame und effiziente Ergebnisse zu erzielen, insbesondere auf der Ebene der Europäischen Verkehrskorridore;**
- b) die Mitgliedstaaten beziehen gegebenenfalls die Europäischen Koordinatoren mit ein, insbesondere wenn Fortschritte bei den operativen Prioritäten gemäß Artikel 19 der [neuen TEN-V-Verordnung] erzielt werden;**
- c) die Mitgliedstaaten laden die Europäische Kommission zu Fragen ein, bei denen eine Koordinierung auf Unionsebene erforderlich ist oder wenn dies anderweitig relevant ist.**

Artikel 54

Konsultationsmechanismus für europäische und grenzüberschreitende Angelegenheiten

(0) [...] Die Infrastrukturbetreiber gewährleisten eine angemessene und regelmäßige Konsultation der Beteiligten [...] zu europäischen und grenzüberschreitenden Angelegenheiten. Zu diesem Zweck berücksichtigen sie die vom ENIM ausgearbeiteten in Absatz 1 genannten Leitlinien.

(1) Das ENIM erstellt und verabschiedet Leitlinien, um [...] eine angemessene und regelmäßige Konsultation der Beteiligten zu europäischen und grenzüberschreitenden Angelegenheiten zu gewährleisten, setzt diese Leitlinien um und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6, den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, des Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 und den Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 50 auf. [...] Diese Leitlinien werden mit Unterstützung des Netzwerkkoordinators und unter Einbeziehung der [...] von den Infrastrukturbetreibern benannten Kontaktstellen gemäß Artikel 60 entwickelt und umgesetzt.

(2) Nimmt das ENIM eine Stellungnahme oder Empfehlung an, die voraussichtlich wesentliche Auswirkungen auf [...] Antragsteller, andere am Betrieb Beteiligte und sonstige Beteiligte hat, so veröffentlicht sie einen Entwurf zur Konsultation der betroffenen Beteiligten. Die betroffenen Beteiligten erhalten [...] mindestens zwei Wochen Zeit, um

sich zu dem Entwurf **der Stellungnahme oder der Empfehlung** zu äußern. [...] **Soweit erforderlich** werden [...] die Behörden der Mitgliedstaaten einbezogen.

- (3) Das ENIM berücksichtigt **bei der Erstellung der Leitlinien nach Absatz 1** und bei der Annahme der endgültigen Stellungnahme oder Empfehlung **nach Absatz 2** die Rückmeldungen der betroffenen Akteure [...]. Werden wesentliche Elemente der Rückmeldungen nicht berücksichtigt, so begründet das ENIM dies.

Artikel 55

Organisation des Europäischen Netzwerks der Infraukturbetreiber

- (1) Das in Artikel 7f der Richtlinie 2012/34/EU genannte Europäische Netzwerk der Infraukturbetreiber **(ENIM)** wird für die Zwecke dieser Verordnung gemäß dem vorliegenden Artikel organisiert.
- (2) Alle [...] **Infraukturbetreiber**, die für [...] Strecken des Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes zuständig sind, sind Mitglied des ENIM. Sie ernennen einen Vertreter und dessen Stellvertreter.
- (3) **Infraukturbetreiber, die für die in Absatz 2 genannten Strecken nicht zuständig sind und somit keine Mitglieder des ENIM sind, können an den Beratungen des ENIM ohne Stimmrecht teilnehmen. Sie können Erklärungen zur Prüfung durch das ENIM vorlegen.**
- (3a) Infraukturbetreiber, die für Strecken zuständig sind, die Teil des Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes von Staaten sind, die Mitglieder der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) oder der südosteuropäischen Parteien des Vertrags zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft sind, den die Union im Einklang mit dem Beschluss (EU) 2017/1937 des Rates unterzeichnet hat, haben das Recht, Mitglieder des ENIM ohne Stimmrecht zu werden, sofern diese Staaten oder Vertragsparteien diese Verordnung aufgrund eines mit der Union geschlossenen internationalen Übereinkommens und im Einklang mit den in einem solchen Übereinkommen festgelegten Bedingungen anwenden.**

Das ENIM schließt Arbeitsvereinbarungen, in denen die Einzelheiten der Teilnahme der betreffenden Infrastrukturbetreiber festgelegt sind.

- (3b) Unbeschadet des Absatzes 3a kann das ENIM auf Ad-hoc-Basis Infrastrukturbetreiber aus Drittländern einladen, an seinen Sitzungen als Beobachter ohne Stimmrecht teilzunehmen.**
- (3c) Die Mitglieder statthen das ENIM mit den für die Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Ressourcen aus.**
- (4) Nach Konsultation [...] der Kommission gibt sich das ENIM eine Geschäftsordnung und veröffentlicht sie. Es organisiert seine Tätigkeiten im Einklang mit [...] **dieser** Geschäftsordnung.
- (5) Sofern in der Geschäftsordnung nichts anderes bestimmt ist, beschließt das ENIM mit [...] **Zweidrittelmehrheit seiner Mitglieder**. Alle Mitglieder aus einem Mitgliedstaat haben zusammen eine Stimme. Bei Abwesenheit **des Vertreters** eines Mitglieds ist der Stellvertreter berechtigt, dessen Stimmrecht auszuüben.
- (6) Das ENIM tritt in regelmäßigen Abständen zusammen. Es wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden **im Einklang mit dem in Absatz 5 genannten Abstimmverfahren**.
- (7) Die Kommission ist nicht stimmberechtigtes Mitglied des ENIM. Sie unterstützt die Tätigkeit des ENIM und erleichtert die Koordinierung **unter den ENIM-Mitgliedern**.
- (8) Das ENIM legt sein Arbeitsprogramm fest. Das Arbeitsprogramm erstreckt sich auf mindestens zwei **und höchstens fünf** Jahre. Das ENIM konsultiert Antragsteller und andere am Betrieb Beteiligte [...] – **nach den in** Artikel 54 genannten [...] **Leitlinien** – zum Entwurf des Arbeitsprogramms [...] **sowie** [...] die [...] Kommission, die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, [...] 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. **Diese Aufgaben dürfen nicht delegiert 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 **grenzüberschreitenden** Verkehrs-, **Störungs-** und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 an;
 - c) nimmt es den Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 50 an;
 - ca) **nimmt es gemäß Artikel 61 eine gemeinsame Gliederung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen und einen gemeinsamen Zeitplan für die Konsultation an;**
 - d) nimmt es gemäß dieser Verordnung und auf eigene Initiative Stellungnahmen und Empfehlungen an die Infrastrukturbetreiber an;
 - e) [...] [...]
 - f) organisiert es **mithilfe eines Beitrags des Netzwerkkoordinators** die Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 53.

(2) [...]

Das ENIM hat keine Politikgestaltungs- oder Regulierungsbefugnisse.

(1a) Das ENIM richtet Arbeitsgruppen ein, um die Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern und anderen am Betrieb Beteiligten, einschließlich Eisenbahnunternehmen, Betreiber von Serviceeinrichtungen und Betreiber des intermodalen Verkehrs, sowie die Konsultation dieser am Betrieb Beteiligten zu gewährleisten. Die Mitglieder der Arbeitsgruppen können zu jedem Vorschlag des ENIM, der Auswirkungen auf die am Betrieb Beteiligten hat, Stellung nehmen. Sie können dem ENIM auch von sich aus Stellungnahmen vorlegen.

Artikel 57

Transparenz

- (1) Das ENIM stellt sicher, dass seine Mitglieder, seine [...] **Arbeitsweise** 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** 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. [...]

Artikel 58

Netzwerkkoordinator

- (1) [...] **ENIM benennt** 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.

Die Mitglieder des ENIM statten den Netzwerkkoordinator mit den für die Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Ressourcen aus. Vor der Ernennung des Netzwerkkoordinators [...] **konsultieren die Mitglieder des ENIM die** Kommission in Bezug auf die benannte Stelle und die folgenden Aspekte [...]:

- a) die Bestimmungen und Bedingungen für die Ernennung des Netzwerkkoordinators;
- b) die Bedingungen für den Widerruf der Ernennung **und die Ernennung eines neuen Koordinators;**
- 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.

Die unter den Buchstaben a bis c dieses Absatzes genannten Aspekte werden durch die nach Artikel 55 angenommene Geschäftsordnung des ENIM geregelt. Die operativen Funktionen und Aufgaben des Netzwerkkoordinators gemäß Buchstabe d dieses Absatzes werden in dem Rechtsakt festgelegt, mit dem das ENIM den Netzkoordinator ernannt.

- (2) Der Netzwerkkoordinator nimmt seine Aufgaben unparteiisch und auf **transparente und kosteneffiziente Weise** wahr [...]. 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. **ENIM billigt das jährliche Arbeitsprogramm und den Jahresbericht bevor diese angenommen werden.**

Artikel 59

Aufgaben und Zuständigkeiten des Netzwerkkoordinators

Der Netzkoordinator nimmt zur Unterstützung des ENIM folgende Aufgaben wahr:

- a) [...] **er nimmt** Sekretariatsgeschäfte [...] **wahr und bereitet die** Sitzungen, Dokumente, Beschlüsse und Stellungnahmen des ENIM **vor** [...], **insbesondere durch einen** 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) [...] **er trägt** zur operativen Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 53 **bei**;
- d) [...] **er ermittelt** Regeln, Verfahren und Instrumente 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 **und schlägt dem ENIM Methoden zur Erleichterung der grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdienste vor;**

- da) er trägt zur Koordinierung zwischen den Infraukturbetreibern in Bezug auf die strategische Kapazitätsplanung gemäß Artikel 14 bei, indem er spezifische Fahrplanentwürfe ausarbeitet, die wettbewerbsfähige netzübergreifende Fernverkehrstrassen ermöglichen;
- e) [...] er fungiert als Anlaufstelle im Namen der Infraukturbetreiber für [...] die Bereitstellung von Informationen, [...] insbesondere im Zusammenhang mit Eisenbahnvorfällen und vorübergehenden Kapazitätsbeschränkungen [...];
- f) [...] er fungiert als erste Anlaufstelle [...] durch Anbahnung von Kontakten zu relevanten Akteuren bei Infraukturbetreibern und anderen am Betrieb Beteiligten.
- g) [...]

Artikel 60

Kontaktstellen für die Koordinierung der Infraukturbetreiber

- (1) Zur Gewährleistung der Koordinierung zwischen den Infraukturbetreibern gemäß Artikel 53 benennen die Infraukturbetreiber Kontaktstellen. Die Kontaktstelle fungiert als zentrale Schnittstelle zwischen der Organisation des Infraukturbetreibers und den anderen an den Koordinierungstätigkeiten beteiligten Stellen.
- (1a) Für jeden europäischen Verkehrskorridor können Infraukturbetreiber, die Infrastrukturteile eines solchen europäischen Verkehrskorridors verwalten, gemäß Artikel 53 Absatz 2 Buchstabe a eine zentrale Kontaktstelle benennen, die als zentrale Schnittstelle zwischen ihnen und den anderen an den Koordinierungstätigkeiten beteiligten Stellen fungiert.
- (1b) Die in Absatz 1 genannte zentrale Kontaktstelle fungiert als Anlaufstelle für Antragsteller und andere am Betrieb Beteiligte bei der Einführung oder Änderung grenzüberschreitender Schienenverkehrsdiene oder bei der Organisation der Unterstützung von Ad-hoc-Tätigkeiten, insbesondere zur Bewältigung der in Artikel 47 genannten Krisensituationen.

(1c) Die in Absatz 1a genannte zentrale Kontaktstelle überwacht die Zuweisung der Anträge auf netzübergreifende Fahrwegkapazität bezüglich der Eisenbahnstrecken, die Teil der Europäischen Verkehrskorridore sind, bis zum Ende des jährlichen Netzfahrplans.

(2) Die Infrastrukturbetreiber unterrichten das ENIM unverzüglich über jede Änderung der Kontaktstellen, damit diese in die in Artikel 57 Absatz 1 [...] 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 **dieser Verordnung**, dem Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 **dieser Verordnung** sowie dem Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 50 dieser Verordnung so weit wie möglich Rechnung.
- (3) [...] **Der** Infrastrukturbetreiber **nennt** in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen **die Gründe für die Abweichung von der Gliederung und dem Zeitplan nach Absatz 1 und den Europäischen Rahmen nach Absatz 2** und unterrichtet die zuständige Regulierungsstelle und das ENIM **über diese Gründe**.

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.

Die Kapazitätsmanagementinstrumente müssen den Anforderungen hinsichtlich des in Kapitel II dieser Verordnung festgelegten Kapazitätsplanungs- und -zuweisungsprozesses entsprechen sowie den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte. Infrastrukturbetreiber können weiterhin Kapazitätsmanagementinstrumente nutzen, die vor dem in Artikel 77 Absatz 2 Buchstabe d genannten Geltungsbeginn vorhanden waren, sofern der Infrastrukturbetreiber bei Nutzung dieser Instrumente die oben genannten Anforderungen erfüllen kann.

- (2) Die eingesetzten digitalen Instrumente und die bereitgestellten digitalen Dienste müssen
- die **wirksame** Leistung und Qualität [...] **gewährleisten**, einschließlich der vollständigen Interoperabilität der Dienste, die die Infrastrukturbetreiber für Antragsteller [...] **erbracht haben**;
 - die Transparenz des Kapazitätsmanagements und des Verkehrsmanagements im Schienenverkehr in allen Phasen [...] **gewährleisten, einschließlich durch Echtzeit-Lösungen, die schrittweise eingeführt werden**;
 - 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 [...];
 - den Datenabgleich mit dem Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 gewährleisten.**
- (3) [...]

- (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 [...] **gewährleisten** das ENIM und die Infrastrukturbetreiber [...] eine angemessene Vertretung in der Lenkungsgruppe der Systemsäule und der Einsatzgruppe gemäß Artikel 96 bzw. Artikel 97 der Verordnung (EU) 2021/2085.
- (5) Infrastrukturbetreiber, [...] Antragsteller und gegebenenfalls die Betreiber von [...] **Serviceeinrichtungen** 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 [...] **auf der Grundlage jener Richtlinie** festgelegt sind, haben, digitale Informationen im Zusammenhang mit dem Kapazitätsmanagement und dem Verkehrsmanagement aus.

Bei netzübergreifenden Schienenverkehrsdiensten oder **grenzübergreifenden Diensten** stellen die Infrastrukturbetreiber digitale Dienste und digitale Informationen über eine einzige Schnittstelle oder gemeinsame Systeme bereit, die unter der Koordinierung des ENIM [...] entwickelt und eingesetzt werden, **insbesondere um die Kapazitätszuweisung zu verwalten.**

- (5a) Bis zum [6 Monate nach dem in Artikel 77 Absatz 2 Buchstabe d genannten Geltungsbeginn] stellt das ENIM Leitlinien für die funktionalen und technischen Anforderungen an den in Absatz 5 genannten Informationsaustausch zwischen Infrastrukturbetreibern, Antragstellern und gegebenenfalls Betreibern von Serviceeinrichtungen bereit und berücksichtigt dabei die Arbeit des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen.**

KAPITEL VI

REGULIERUNGSAUFSICHT ÜBER DAS KAPAZITÄTS- UND VERKEHRSMANAGEMENT

ABSCHNITT 1

Regulierungsstellen

Artikel 63

Zuständigkeiten der Regulierungsstellen

- (1) **Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass** die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Aufgaben und Befugnisse auch in den von dieser Verordnung erfassten Angelegenheiten wahrgenommen werden. Insbesondere überwacht die Regulierungsstelle die Tätigkeiten der Infrastrukturbetreiber gemäß den Kapiteln II bis V **der vorliegenden Verordnung** und überprüft auf eigene Initiative die Einhaltung dieser Verordnung, um eine Diskriminierung von Antragstellern zu verhindern.
- (2) [...] Antragsteller und für **Schienenverkehrsdienste** zuständige nationale, regionale oder lokale Behörden können **gemäß dem Verfahren nach 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 unfair behandelt, diskriminiert oder in sonstiger Weise benachteiligt hat.

ABSCHNITT 2

Europäisches Netzwerk der Regulierungsstellen

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 **gemäß Artikel 57 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU geschaffenen** ENRRB zusammen, unter anderem durch gemeinsame Konsultationen und Untersuchungen, die Annahme von Stellungnahmen oder Empfehlungen oder andere einschlägige Tätigkeiten. Die Regulierungsstellen stellen dem ENRRB **gemäß Absatz 6** 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 grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste 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.

(4a) Kommt es im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß Absatz 4 zu Abweichungen bei der Beschlussfassung der betreffenden Regulierungsstellen, so übermitteln sie dem ENRRB eine Erläuterung, in der sie die Abweichungen darlegen.

- (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.

Artikel 64a

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 (im Folgenden „Gremium“);**
- b) einem Sekretariat.**

Die Regulierungsstellen gewährleisten die Geschäftstätigkeit des Sekretariats.

ABSCHNITT 2

[...]

Artikel 65

Aufgaben und Zuständigkeiten des ENRRB

- (1) Neben seinen Aufgaben gemäß der Richtlinie 2012/34/EU hat das ENRRB auch die in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben und Zuständigkeiten. **Das ENRRB veröffentlicht etwaige Stellungnahmen und Empfehlungen, die es angenommen hat.**
Das ENRRB hat keine Politikgestaltungs- oder Regulierungsbefugnisse.
- (2) Das ENRRB koordiniert **gegebenenfalls** alle Kooperationstätigkeiten der Eisenbahn-Regulierungsstellen gemäß Artikel 64 und fördert die Angleichung der Beschlussfassung der Regulierungsstellen in Bezug auf **grenzüberschreitende** Schienenverkehrsdienste.
- (3) **(4) Antragsteller können** das ENRRB über Angelegenheiten **unterrichten**, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen und den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur oder deren Nutzung in mehr als einem Mitgliedstaat **betreffen können**. Nach dem Erhalt

solcher Informationen leitet das ENRRB sie unverzüglich an die zuständige(n) Regulierungsstelle(n) weiter.

Das ENRRB kann beschließen, eine Stellungnahme oder Empfehlung zu diesen Angelegenheiten abzugeben. In diesen Fällen unterrichtet das ENRRB die betreffenden [...] Regulierungsstellen unverzüglich über ihre **diesbezügliche** Absicht.

- (5) [...] Das ENRRB übermittelt den betreffenden [...] Regulierungsstellen ihre Stellungnahme oder Empfehlung innerhalb **von vier Wochen** nach Eingang aller relevanten Informationen hinsichtlich der **betreffenden Angelegenheit**. Das ENRRB kann die Frist bei besonders komplexen Angelegenheiten verlängern.
- (6) Das ENRRB entwickelt gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die **Annahme der Beschlüsse durch die Regulierungsstellen**, zu der **diese** Regulierungsstellen gemäß dieser Verordnung befugt sind.
- (7) **Das ENRRB gibt Empfehlungen zum Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6, zum Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 und zum Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 50 ab, bevor sie vom ENIM angenommen werden.**
- (8) **Das ENRRB erstellt einen eigenständigen Abschnitt des Europäischen Leistungsüberprüfungsberichts gemäß Artikel 51, der seine Bewertung der Erbringung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Schienenverkehrsdiens und seine diesbezüglichen Empfehlungen enthält. Es berät die Kommission und die Europäischen Koordinatoren in Fragen hinsichtlich der Erbringung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Schienenverkehrsdiens.**
- (9) **Das ENRRB übermittelt der Kommission seine Stellungnahmen oder Empfehlungen zu etwaigen Mängeln des Koordinierungsverfahrens gemäß Artikel 14 und – auf Ersuchen der Kommission – zu Notfallmaßnahmen der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 47 Absatz 5, die erhebliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr haben.**

- (10) Das ENRRB übermittelt dem ENIM seine Stellungnahme oder Empfehlung zu den vom ENIM entwickelten Leitlinien zur Festlegung der Bedingungen gemäß Artikel 40 Absatz 3, die eine Strafe nach sich ziehen.**

Artikel 66

[...]

Artikel 67

Zusammensetzung und Organisation des Gremiums [...]

- (1) Die Regulierungsstellen [...] aus jedem Mitgliedstaat, in dem ein Schienennetz genutzt wird, sind Mitglieder des Gremiums.

Sie benennen einen Vertreter und dessen Stellvertreter für das Gremium.

Die Vertreter sind der Leiter oder ein stellvertretender Leiter der in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Regulierungsstellen. Der Stellvertreter wird [...] aus dem Leitungs- oder Verwaltungsgremium der Regulierungsstelle oder, wenn dies nicht möglich ist, aus ihrem Mitarbeiterkreis ernannt.

- (3) Die Mitglieder des Gremiums [...] 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 Vertreter der Mitglieder des Gremiums und ihrer Stellvertreter sowie deren Interessenserklärungen.
- (5) Nach Anhörung der Kommission gibt sich das Gremium eine Geschäftsordnung und veröffentlicht sie. In der Geschäftsordnung können detailliertere Abstimmungsmodalitäten festgelegt werden, insbesondere das Verfahren für Abstimmungen in dringenden Angelegenheiten.
- (6) Sofern in seiner Geschäftsordnung nichts anderes bestimmt ist, fasst das Gremium seine Beschlüsse mit Zweidrittelmehrheit seiner Mitglieder. Jedes Mitglied hat eine Stimme. Bei Abwesenheit des Vertreters eines Mitglieds ist der Stellvertreter berechtigt, dessen Stimmrecht auszuüben.
- (7) Die Kommission ist nicht stimmberechtigtes Mitglied des Gremiums. Sie koordiniert und unterstützt die Arbeit des Gremiums und unterbreitet ihm gegebenenfalls Empfehlungen.
- (8) Das Sekretariat erbringt die erforderlichen Dienstleistungen für die Organisation der Sitzungen und die Arbeit des Gremiums.
- (9) Im Einklang mit seiner Geschäftsordnung kann das Gremium beschließen, Arbeitsgruppen einzusetzen, um die Arbeit des ENRRB zu spezifischen Themen im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Verordnung zu organisieren, insbesondere zu Fragen hinsichtlich der Erbringung von Eisenbahninfrastrukturdiensten.

An den Arbeitsgruppen können Sachverständige der Eisenbahn-Regulierungsstellen und der Kommission teilnehmen. Sachverständige der am Betrieb Beteiligten und anderer öffentlicher oder privater Stellen können auf Ad-hoc-Basis zur Teilnahme an diesen Arbeitsgruppen eingeladen werden.

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 – im Einklang mit der in Artikel 67 festgelegten oder darin genannten Geschäftsordnung – von Stellungnahmen und Empfehlungen des ENRRB zu Beschwerden oder Untersuchungen, die ihm von einer oder mehreren Regulierungsstellen gemäß Artikel 64 Absatz 3 weitergeleitet wurden;
- b) Erstellung und Annahme eines Jahresberichts über die Tätigkeiten des ENRRB;
- c) Einsetzung von Arbeitsgruppen und Ernennung der Vorsitzenden dieser Arbeitsgruppen.

Artikel 69

[...]

Artikel 70

[...]

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 und **Artikel 48 Absatz 3** wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [1. Januar 2029] 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.
- (3) **Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 9, Artikel 38 Absatz 3, Artikel 39 Absatz 9 und Artikel 48 Absatz 3 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der**

Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 9, Artikel 38 Absatz 3, Artikel 39 Absatz 9 und Artikel 48 Absatz 3 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

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 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (3) [...] **Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den im Entwurf vorgesehenen Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3** der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

Artikel 73

Berichterstattung und Überprüfung

Die Kommission bewertet **bis zum [zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung]** 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 Eisenbahninfraukturdiensten;
 - b) die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Entwicklung von **Schienenverkehrsdiensten**, insbesondere von grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten, Fernverkehrsdiensten und Güterverkehrsdiensten;
- ba) die finanziellen und administrativen Auswirkungen dieser Verordnung auf Infraukturbetreiber und andere am Betrieb Beteiligte, Regulierungsstellen und Behörden der Mitgliedstaaten;**

- c) die Arbeit des **ENIM**, des Netzwerkkoordinators und des **ENRRB** im Allgemeinen sowie in Bezug auf die Entwicklung, Annahme und Umsetzung gemeinsamer Kriterien, Methoden und Verfahren;
- d) **die Wirksamkeit der Koordinierungsmechanismen innerhalb des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6, des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 sowie des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 50:**
[...]
- e) **das Funktionieren der sozioökonomischen, betrieblichen und umweltbezogenen Kriterien und die Notwendigkeit, gegebenenfalls einen Vorschlag für mögliche Änderungen der Artikel 25 und 37 vorzulegen.**

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) **In Artikel 3** werden die Nummern 20, 22, 23, 27 und 28 gestrichen.
 - d) Artikel 7b wird gestrichen.
- da) Artikel 27 Absatz 2 erhält folgende Fassung:**

„(2) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zu den Zugangsbedingungen für die betreffende Eisenbahninfrastruktur. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten ferner Informationen zu den Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Infrastrukturbetreibers angeschlossen sind, und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen oder verweisen auf eine Website, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Anhang IV enthält den Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.“

- 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 am oder nach dem [13. Dezember 2031] in Kraft treten.
- (3) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum [zwei Jahre nach dem in Artikel 77 Absatz 2 Unterabsatz 1 genannten Datum] einen Bericht über die Überwachung der Übergangsbestimmungen gemäß Artikel 75.**

Artikel 76

Aufhebung

- (1) Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 wird mit Wirkung vom [8. 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 2029]. 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 dieser Verordnung gelten nur für Tätigkeiten und Aufgaben, die in Bezug auf die **am oder** nach dem [13. Dezember 2031] in Kraft tretenden Netzfahrplänen ausgeführt werden.
 - b) Artikel 9 Absätze 1 und 2 gilt ab dem [1. Januar 2030].
 - c) [...]
 - d) **Artikel 27 Absatz 4, Artikel 28 Absatz 0**, Artikel 48 und Artikel 62 gelten ab dem [31. Dezember 2029].
 - e) Artikel 74 gilt ab dem [13. Dezember 2031].

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

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident /// Die Präsidentin

Im Namen des Rates

Der Präsident /// Die Präsidentin

ANHANG I

DOKUMENTE UND ZEITPLAN FÜR DAS KAPAZITÄTSMANAGEMENT

GEMÄß DEN ARTIKELN 11, 16, 18 UND 38

1. VON INFRASTRUKTURBETREIBERN IM RAHMEN DER STRATEGISCHEN KAPAZITÄTSPLANUNG GEMÄß DEN ARTIKELN 11, 16, 17 UND 18 AUSZUARBEITENDE DOKUMENTE

Dokument	Inhalt
Kapazitätsstrategie (Artikel 16)	<ul style="list-style-type: none">– Geografischer Anwendungsbereich der Kapazitätsstrategie: Strecken, die gemäß Artikel 12 Absatz 6 in der strategischen Kapazitätsplanung erfasst sind– geplante Entwicklung der physischen Infrastruktur, einschließlich Neubauten, Umrüstungen, Erneuerungen und Schließungen/Stilllegungen, mit Angaben zu den Merkmalen dieser Infrastruktur– prognostizierte Entwicklung der Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten– strategische Leitlinien der Mitgliedstaaten für die Kapazitätsauslastung, sofern die Mitgliedstaaten solche Leitlinien aufgestellt und deren Verbindlichkeit vorgesehen haben– in Rahmenverträgen zugewiesene Kapazität und für die Erbringung von Verkehrsdiensten im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge möglichsterweise benötigte Kapazität– Informationen über die Verfügbarkeit und Auslastung der Eisenbahninfrastruktur, einschließlich als stark ausgelastet oder überlastet gemeldeter Fahrwege– geplante Infrastrukturarbeiten, die zu Kapazitätsbeschränkungen führen und wesentliche Auswirkungen haben
Kapazitätsmodell (Artikel 17)	<ul style="list-style-type: none">– alle in der Kapazitätsstrategie enthaltenen Informationen, gegebenenfalls aktualisiert und genauer ausgeführt– Gesamtumfang der für Antragsteller zur Verfügung stehenden Kapazität, einschließlich netzübergreifender Kapazität, nach Netzabschnitt, einschließlich des Umfangs der zur Verfügung stehenden Kapazität nach Segment des Schienenverkehrsmärkts für verschiedene Segmente von Schienenverkehrsdiensten und/oder nach Zuweisungsverfahren

	<ul style="list-style-type: none"> – Umfang der für Kapazitätsbeschränkungen reservierten Kapazität aufgrund von Infrastrukturarbeiten nach Auswirkung auf den geschätzten Verkehr – Verkehrsaufkommen im Sinne von Anhang I Abschnitt 3 – geografische Einzelheiten: Aufschlüsselung in geeignete Planungsabschnitte, die die Infrastruktur- und Nachfragemerkmale widerspiegeln – zeitlicher Anwendungsbereich: eine Netzfahrplanperiode – zeitliche Einzelheiten: zumindest ein jährlicher Überblick (Kapazitätsbeschränkungen) und ein oder mehrere repräsentative Tage (für Anträge verfügbare Kapazität)
Kapazitätsangebotsplan (Artikel 18)	<ul style="list-style-type: none"> – alle im Kapazitätsmodell enthaltenen Informationen, gegebenenfalls aktualisiert und genauer ausgeführt – Kapazität, die Antragstellern für die Netzfahrplanperiode, auf die sich der Kapazitätsangebotsplan bezieht, zugewiesen werden kann: <ul style="list-style-type: none"> – i) gegebenenfalls im Rahmen von Artikel 18 Absatz 4 und im Einklang mit Artikel 18 Absätze 4 und 5 für Anträge verfügbare vorgeplante Kapazität, einschließlich netzübergreifender Kapazität, definiert in Form von Kapazitätsobjekten im Einklang mit Artikel 18 Absatz 5. – ii) Kapazität, die vom Infrastrukturbetreiber nicht vorgeplant wurde, – iii) Kapazität, die in Serviceeinrichtungen gemäß Artikel 29 Absatz 1 zur Verfügung steht. – Kapazität, die Antragstellern nicht zugewiesen werden kann: <ul style="list-style-type: none"> – i) Kapazitätsbeschränkungen, definiert in Form von Kapazitätsobjekten, einschließlich Kapazitätsbeschränkungen gemäß des vorliegenden Anhangs Nummer 1 Abschnitt 3. – ii) Kapazität, die bereits durch Rahmenverträge gemäß Artikel 31 oder im mehrjährigen fortlaufenden Planungsverfahren gemäß Artikel 33 zugewiesen wurde,

	<p>iii) <u>Kapazität, die für andere als die unter den Ziffern i und ii genannten Zwecke reserviert ist; die Zwecke sind vom Infraukturbetreiber eindeutig anzugeben,</u></p> <p>iv) <u>sonstige bereits zugewiesene Kapazität, wenn der Kapazitätsangebotsplan während der Netzfahrplanperiode, auf die sich der Plan bezieht, aktualisiert wird.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – verfügbare alternative Kapazität bei Kapazitätsbeschränkungen – verfügbare alternative Kapazität bei Netzstörungen – <u>für die Nutzung von besonderen Fahrwegen gemäß Artikel 24 geltende Beschränkungen</u>
--	--

2. ZEITPLAN FÜR DAS STRATEGISCHE KAPAZITÄTSMANAGEMENT GEMÄß DEN ARTIKELN 11, 16, 17 UND 18

1. Bei der Ausarbeitung der Dokumente der strategischen Kapazitätsplanung für eine bestimmte Netzfahrplanperiode halten sich Infraukturbetreiber an den in diesem Abschnitt festgelegten Zeitplan.

Infraukturbetreiber können frühere Fristen festlegen. Diese früheren Fristen sind vom ENIM zu koordinieren und in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 aufzunehmen.

Die Konsultation der Beteiligten in Bezug auf europäische und grenzüberschreitende Angelegenheiten erfolgt gemäß Artikel 54 und bezieht alle am Betrieb Beteiligte [...] ein. Die Infraukturbetreiber koordinieren die Planungsdokumente fortlaufend im Rahmen des Koordinierungsverfahrens gemäß Artikel 53.

Dokument	Etappenziel	Frist (spätestens)
Kapazitätsstrategie (Artikel 16)	<u>Beginn der Phase</u> der Kapazitätsstrategie	X-60
	Erste Konsultation der <u>am Betrieb</u> Beteiligten	X-58
	<u>Veröffentlichung des</u> <u>Strategieentwurfs</u>	<u>X-39</u>
	<u>Zweite Konsultation der am</u> <u>Betrieb</u> <u>Beteiligten zum</u> <u>Strategieentwurf</u>	X-38

	Veröffentlichung der endgültigen Kapazitätsstrategie nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-36
Kapazitätsmodell (Artikel 17)	Beginn der Ausarbeitung	X-36
	<u>Anmeldungen von Kapazitätsbedarf durch Antragsteller und potenzielle Antragsteller und Konsultation der am Betrieb Beteiligten</u>	X-24
	Veröffentlichung des Entwurfs des Kapazitätsmodells	X-21
	Koordinierung mit den Antragstellern und den am Betrieb Beteiligten	X-19
	Veröffentlichung des endgültigen Kapazitätsmodells nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-18
Kapazitätsangebotsplan (Artikel 18)	Beginn der Ausarbeitung	X-18
	Konsultation der Antragsteller und der am Betrieb Beteiligten	X-14
	Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Abschnitt 3 Nummer 1 dieses Anhangs	X-12
	Veröffentlichung des endgültigen Kapazitätsangebotsplans nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-11
	Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Abschnitt 3 Nummer 5 dieses Anhangs	X-4
	Umwidmung von für die Zuweisung im Rahmen des Netzfahrplans reservierter Kapazität für andere Zuweisungsverfahren	X-2
	Aktualisierung des Kapazitätsangebotsplans, um Änderungen an vorgeplanter oder zugewiesener Kapazität Rechnung zu tragen	Bis X+12 unverzüglich
Anmerkung:		
(1) „X-m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“) gemäß Abschnitt 4.		

2. Abweichend von Nummer 1 gilt für das Dokument „Kapazitätsstrategie“ in Bezug auf die im Dezember 2030 und Dezember 2031 beginnenden Netzfahrplanperioden folgender vereinfachter und verkürzter Zeitplan:

Kapazitätsstrategie (Artikel 16)	Veröffentlichung des Strategieentwurfs	X-38
	<u>Konsultation der am Betrieb Beteiligten zum Strategieentwurf</u>	<u>X-37</u>
	Veröffentlichung der endgültigen Kapazitätsstrategie nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-36

3. **ZEITPLAN UND ANFORDERUNGEN FÜR DIE KOORDINIERUNG, KONSULTATION UND VERÖFFENTLICHUNG VON KAPAZITÄTSBESCHRÄNKUNGEN AUFGRUND VON INFRASTRUKTURARBEITEN GEMÄß DEN ARTIKELN 10 UND 35**

- (0) **Kapazitätsbeschränkungen werden nach ihrer Dauer (Anzahl aufeinanderfolgender Tage) und ihren Auswirkungen auf den Verkehr (geschätztes Verkehrsaufkommen auf einer Schienenstrecke, das pro Tag storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird) gemäß der nachstehenden Tabelle klassifiziert:**

	<u>Dauer</u>	<u>Auswirkungen auf den Verkehr</u>
<u>wesentliche Auswirkungen</u>	<u>mehr als 30 aufeinanderfolgende Tage</u>	<u>über 50 %</u>
<u>große Auswirkungen</u>	<u>mehr als 7 aufeinanderfolgende Tage</u>	<u>über 30 %</u>
<u>moderate Auswirkungen</u>	<u>7 oder weniger aufeinanderfolgende Tage</u>	<u>über 50 %</u>
<u>geringfügige Auswirkungen</u>	<u>nicht näher bestimmt</u>	<u>über 10 %</u>

1. Hinsichtlich [...] **Beschränkungen der Kapazität** von Schienenstrecken, die durch Gründe wie z. B. Infrastrukturarbeiten einschließlich der damit verbundenen Geschwindigkeitsbeschränkungen, Achslast, Zuglänge, Traktion oder Lichtraumprofil bedingt sind („Kapazitätsbeschränkungen“) und **große oder wesentliche Auswirkungen haben**, müssen die betroffenen Infrastrukturbetreiber alle Kapazitätsbeschränkungen sowie

die vorläufigen Ergebnisse einer Konsultation der Antragsteller zum ersten Mal, soweit bekannt, mindestens 24 Monate und zum zweiten Mal in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlichen. [...]

2. Als Teil der Koordinierung untereinander erörtern die Infrastrukturbetreiber diese Kapazitätsbeschränkungen bei der ersten Veröffentlichung auch gemeinsam mit interessierten Antragstellern und den wichtigsten Betreibern betroffener Serviceeinrichtungen, sofern sich die Kapazitätsbeschränkungen auf mehr als ein Netz auswirken.
3. Bei der ersten Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Nummer 1 leitet der Infrastrukturbetreiber eine Konsultation der Antragsteller und der wichtigsten Betreiber betroffener Serviceeinrichtungen zu den Kapazitätsbeschränkungen ein. Ist zwischen der ersten und der zweiten Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen eine Koordinierung gemäß Nummer 4 erforderlich, konsultieren die unter diese Verordnung fallenden Infrastrukturbetreiber die Antragsteller und die wichtigsten Betreiber betroffener Serviceeinrichtungen zwischen dem Ende dieser Koordinierung und der zweiten Veröffentlichung der Kapazitätsbeschränkung ein zweites Mal.
4. Vor der Veröffentlichung der Kapazitätsbeschränkungen gemäß Nummer 1 stimmen die unter diese Verordnung fallenden Infrastrukturbetreiber, einschließlich Infrastrukturbetreibern, die von einer Zugumleitung betroffen sein könnten, Kapazitätsbeschränkungen, die zu einer Stornierung, Umleitung oder einen Ersatz durch andere Verkehrsträger führen könnten, miteinander ab, wenn sich die Kapazitätsbeschränkungen auf mehr als ein Netz auswirken.

Die Koordinierung vor der zweiten Veröffentlichung muss zu folgenden Zeitpunkten abgeschlossen sein:

- (a) spätestens 18 Monate vor dem Netzfahrplanwechsel bei Kapazitätsbeschränkungen mit wesentlichen Auswirkungen,
- (b) spätestens 13 Monate und 15 Tage vor dem Netzfahrplanwechsel bei Kapazitätsbeschränkungen mit großen Auswirkungen,
- (c) spätestens 13 Monate und 15 Tage vor dem Netzfahrplanwechsel bei Kapazitätsbeschränkungen mit moderaten Auswirkungen.

Soweit erforderlich, laden die Stellen, die die Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 53 Absatz 4 vornehmen, die auf den betroffenen Strecken tätigen Antragsteller und die wichtigsten Betreiber betroffener Serviceeinrichtungen zur Teilnahme an dieser Koordinierung ein.

5. Hinsichtlich Kapazitätsbeschränkungen mit geringfügigen Auswirkungen, die in der folgenden Fahrplanperiode auftreten und dem Infrastrukturbetreiber spätestens 6 Monate

und 15 Tage vor dem Netzfahrplanwechsel bekannt werden, konsultiert der Infrastrukturbetreiber die betroffenen Antragsteller zu den vorgesehenen Kapazitätsbeschränkungen und teilt die aktualisierten Kapazitätsbeschränkungen mindestens vier Monate vor dem Netzfahrplanwechsel mit. Der Infrastrukturbetreiber stellt die Einzelheiten zu den angebotenen Zugtrassen für Personenzüge spätestens vier Monate und für Güterzüge spätestens einen Monat vor dem Beginn der Kapazitätsbeschränkung bereit, außer wenn der Infrastrukturbetreiber und die betroffenen Antragsteller eine kürzere Vorlaufzeit vereinbaren.

6. Die Infrastrukturbetreiber können auf der Grundlage einer Konsultation mit Antragstellern und Betreibern von Serviceeinrichtungen entscheiden, strengere Schwellen für Kapazitätsbeschränkungen anzuwenden, die auf niedrigeren Prozentsätzen des geschätzten Verkehrsaufkommens oder einer kürzeren Dauer beruhen, als nach Abschnitt 3 dieses Anhangs erforderlich wäre, oder neben den Kriterien aus diesem Anhang weitere Kriterien anzuwenden. Sie veröffentlichen die Schwellen und Kriterien für die Zusammenfassung von Kapazitätsbeschränkungen in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Anhang IV **Nummer 2**.
7. Der Infrastrukturbetreiber kann entscheiden, die unter den Nummer 1 bis 5 genannten Fristen nicht anzuwenden, wenn die Kapazitätsbeschränkung für die Wiederherstellung eines sicheren Zugbetriebs erforderlich ist, der Zeitpunkt der Beschränkungen nicht der Kontrolle des Infrastrukturbetreibers unterliegt, die Anwendung dieser Fristen nicht kostenwirksam oder mit nicht zu vertretenden Nachteilen für Lebensdauer oder Zustand von Anlagen verbunden wäre oder wenn alle betroffenen Antragsteller zustimmen. In diesen Fällen sowie im Falle anderer Kapazitätsbeschränkungen, die nicht gemäß anderen Bestimmungen dieses Anhangs einer Konsultation unterzogen werden müssen, konsultiert der Infrastrukturbetreiber die betroffenen Antragsteller und die wichtigsten Betreiber betroffener Serviceeinrichtungen umgehend.
8. Die vom Infrastrukturbetreiber bei Maßnahmen gemäß den Nummern 1, 5 oder 7 bereitzustellenden Informationen müssen Folgendes enthalten:
 - (a) den vorgesehenen Tag,
 - (b) die Tageszeit und, sobald möglich, Uhrzeit des Beginns und Endes der Kapazitätsbeschränkung,
 - (c) den von der Kapazitätsbeschränkung betroffenen Streckenabschnitt,
 - (d) gegebenenfalls die Kapazität der Umleitungsstrecken.

Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht diese Informationen oder einen entsprechenden Link zur Fundstelle gemäß Anhang IV **Nummer 2** in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Der Infrastrukturbetreiber muss diese Informationen laufend aktualisieren. Darüber hinaus müssen die Infrastrukturbetreiber diese Informationen in digitaler Form gemäß den Artikeln 9 und 62 veröffentlichen.

9. Hinsichtlich Kapazitätsbeschränkungen mit **wesentlichen Auswirkungen** muss der Infrastrukturbetreiber den Antragstellern auf deren Anfrage hin während der ersten Konsultationsrunde einen Vergleich der Bedingungen bei mindestens zwei alternativen Kapazitätsbeschränkungen bereitstellen. Der Infrastrukturbetreiber gestaltet diese Alternativen gemeinsam mit den Antragstellern anhand der Angaben, die ihm die Antragsteller zum Zeitpunkt ihrer Anfrage bereitstellen.

Der Vergleich muss für jede Alternative mindestens Folgendes umfassen:

- (a) die Dauer der Kapazitätsbeschränkung,
- (b) die erwartungsgemäß ungefähr zu erwartenden Infrastrukturentgelte,
- (c) die auf Umleitungsstrecken verfügbare Kapazität,
- (d) die verfügbaren Alternativstrecken und
- (e) die ungefähren Fahrtzeiten.

Bevor er zwischen den alternativen Kapazitätsbeschränkungen wählt, konsultiert der Infrastrukturbetreiber die interessierten Antragsteller und berücksichtigt die Auswirkungen der verschiedenen Alternativen auf diese Antragsteller und die Nutzer der Dienste.

Die Analyse alternativer Kapazitätsbeschränkungen muss auch Situationen umfassen, die mehr als einen Infrastrukturbetreiber betreffen. In diesem Fall koordinieren die Infrastrukturbetreiber die Planung einer alternativen Kapazitätsbeschränkung gemäß Artikel 53.

10. Im Falle von Kapazitätsbeschränkungen mit **wesentliche Auswirkungen** muss der Infrastrukturbetreiber Kriterien festlegen, welche Züge jeder Verkehrsart umgeleitet werden sollten, und dabei die gewerblichen und betrieblichen Sachzwänge des Antragstellers berücksichtigen, soweit diese betrieblichen Sachzwänge nicht aus unternehmerischen oder organisatorischen Entscheidungen des Antragstellers resultieren, unbeschadet des Ziels gemäß Artikel 30 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU, die Kosten des Infrastrukturbetreibers zu senken. Der Infrastrukturbetreiber veröffentlicht diese Kriterien in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen.
11. Das ENIM veröffentlicht die nach Nummer 8 erforderlichen Informationen auf seiner Website.
12. [...]

4. ZEITPLAN FÜR DIE KAPAZITÄTSZUWEISUNG IM JÄHRLICHEN ZUWEISUNGSVERFAHREN GEMÄß DEN ARTIKELN 32 UND 38

1. Der Infrastrukturbetreiber und die Antragsteller halten sich an den folgenden Zeitplan:

Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer⁽¹⁾
Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans („Netzfahrplanperiode“)	<u>von 24:00 Uhr des zweiten Samstags im Dezember bis 24:00 Uhr des zweiten Samstags im Dezember des darauffolgenden Jahres</u>

Inkrafttreten des Netzfahrplans	am zweiten Samstag im Dezember um 24:00 Uhr
Veröffentlichung des Kapazitätsangebotsplans	gemäß Abschnitt 2 dieses Anhangs
Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten	gemäß den Abschnitten 2 und 3 dieses Anhangs
Frist für die Einreichung von Anträgen auf Kapazitätsrechte	X-8,5
Erstellung des Netzfahrplanentwurfs	X-6,5
Frist für die Übermittlung des Kapazitätsangebotsentwurfs des Infrastrukturbetreibers an die Antragsteller	
Abschluss der Koordinierung mit den Antragstellern	X- <u>5,5</u>
Frist für die Übermittlung des endgültigen Kapazitätsangebots des Infrastrukturbetreibers an die Antragsteller	X- <u>4,5</u>
Veröffentlichung des [...] Netzfahrplans	X- <u>4,25</u>
Frist für die Zuweisung von Kapazitätsrechten durch den Infrastrukturbetreiber an die Antragsteller	
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen	<u>vom Infrastrukturbetreiber unter Berücksichtigung</u> des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 festzulegen
Anmerkung:	
(1) „X-m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“).	

[...]

3. Die in der Tabelle unter Nummer 1 festgelegte Frist für die Einreichung von Anträgen auf Kapazitätsrechte ist die Frist für die Beantragung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU.

5. ZEITPLAN FÜR DIE KAPAZITÄTSZUWEISUNG DURCH RAHMENVERTRÄGE GEMÄß DEN ARTIKELN 31 UND 38

Der Infrastrukturbetreiber hält sich an den folgenden Zeitplan:

Zeitraum	Dauer ⁽¹⁾
Standardlaufzeit von Rahmenverträgen	5 Jahre
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen	zwischen X–8,5 und X–6,5 (gemeinsam mit der Koordinierung im jährlichen Zuweisungsverfahren gemäß Abschnitt 4)
Anmerkung:	
(1) „X–m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“) gemäß Abschnitt 4.	

6. ZEITPLAN FÜR DIE KAPAZITÄTSZUWEISUNG IM FORTLAUFENDEN PLANUNGSVERFAHREN GEMÄß DEN ARTIKELN 33 UND 38

Der Infrastrukturbetreiber und die Antragsteller halten sich während des fortlaufenden Planungsverfahrens an den folgenden Zeitplan:

Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer ⁽¹⁾
Frühester Zeitpunkt, zu dem Antragsteller Anträge auf Fahrwegkapazität im fortlaufenden Planungsverfahren einreichen können	4 Monate vor der ersten Zugfahrt
Spätester Zeitpunkt, zu dem Antragsteller Anträge auf Fahrwegkapazität im fortlaufenden Planungsverfahren einreichen können	1 Monat vor der ersten Zugfahrt
Maximale Laufzeit der im fortlaufenden Planungsverfahren gewährten Kapazitätsrechte	36 Monate ab der ersten Zugfahrt
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen für Kapazitätsrechte, die gemäß Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe a gewährt wurden	zwischen X–8,5 und X–6,5 (gemeinsam mit der Koordinierung im jährlichen Zuweisungsverfahren gemäß Abschnitt 4)
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen für Kapazitätsrechte, die gemäß Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe b gewährt wurden	vom Infrastrukturbetreiber unter Berücksichtigung des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 festzulegen
Maximale Frist für Infrastrukturbetreiber, um ein Angebot von Kapazitätsrechten im Rahmen des	15 Tage

<u>fortlaufenden Planungsverfahrens zu erstellen</u>	
Anmerkung:	

(1) „X–m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“) gemäß Abschnitt 4.

4. [...]

7. ZEITPLAN FÜR DIE KAPAZITÄTSZUWEISUNG IM AD-HOC-VERFAHREN GEMÄß DEN ARTIKELN 34 UND 38

Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität im Ad-hoc-Verfahren hält sich der Infraukturbetreiber an den folgenden Zeitplan:

Zeitraum	Dauer
Maximale Frist für Infraukturbetreiber, um ein Angebot von Kapazitätsrechten für ein einziges Netz zu erstellen	<u>5 Tage</u>
Maximale Frist für Infraukturbetreiber, um ein Angebot von netzübergreifenden Kapazitätsrechten zu erstellen	<u>8 Tage</u>

8. ZEITPLAN FÜR ÄNDERUNGEN AN ZUGEWIESENER KAPAZITÄT GEMÄß ARTIKEL 39

Bei der Änderung von Fahrwegkapazitätsrechten im Ad-hoc-Verfahren hält sich der Infraukturbetreiber an den folgenden Zeitplan:

Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer
Maximale Frist für den Infraukturbetreiber, um ein alternatives Kapazitätsrecht für ein einziges Netz anzubieten	<u>5 Tage</u>
Maximale Frist für betroffene Infraukturbetreiber, um ein alternatives netzübergreifendes Kapazitätsrecht anzubieten	<u>8 Tage</u>

ANHANG II

[...]

Schwellen für die Meldung von Fahrwegen als stark ausgelastet und überlastet gemäß Artikel 21

(1) [...] [...]

Auslastung	Einstufung	Kapazitätsauslastung	Bezugszeitraum
heterogener Verkehr	stark ausgelastet	> <u>85 %</u> theoretischen Kapazität	der mehr als 4 Stunden an mehr als 200 Tagen pro Jahr
heterogener Verkehr	überlastet	> 95 % theoretischen Kapazität	der mehr als 4 Stunden an mehr als 250 Tagen pro Jahr
homogener Verkehr	stark ausgelastet	> <u>90 %</u> theoretischen Kapazität	der mehr als 4 Stunden an mehr als 200 Tagen pro Jahr
homogener Verkehr	überlastet	> 95 % theoretischen Kapazität	der mehr als 4 Stunden an mehr als 250 Tagen pro Jahr

[...]

Die Infrastrukturbetreiber tragen der Methode gemäß Artikel 21 Absatz 1a weitestgehend Rechnung, um die Auslastung der Fahrwegkapazität zu bestimmen.

„Homogener Verkehr“ bedeutet, dass Züge auf dem betreffenden Abschnitt im Allgemeinen ähnliche für die Kapazitätsauslastung relevante Merkmale aufweisen, insbesondere Geschwindigkeit, Haltemuster und Beschleunigung.

„Heterogener Verkehr“ bedeutet, dass sich Züge auf dem betreffenden Abschnitt hinsichtlich der für die Kapazitätsauslastung relevanten Merkmale, insbesondere Geschwindigkeit, Haltemuster und Beschleunigung, unterscheiden.

2. [...]

ANHANG III

INHALT DES EUROPÄISCHEN RAHMENS FÜR DAS KAPAZITÄTSMANAGEMENT GEMÄß ARTIKEL 6

Der Europäische Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 muss mindestens folgende Elemente enthalten:

Element	Fundstelle(n)
[...]	[...]
Arten und Beschreibung der Schienenverkehrsdienste, die zur strategischen Planung der Fahrwegkapazität zu verwenden sind	Artikel 12 Absatz 2
Gemeinsame Grundsätze, Verfahren und Methoden für die strategische Kapazitätsplanung, einschließlich Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und Konsultation der Beteiligten, auch für Anmeldungen von Kapazitätsbedarf	<u>Artikel 12 Absatz 4,</u> <u>Artikel 12</u> Absatz 9, Artikel 13, Artikel 14, <u>Artikel 17 Absatz 1,</u> <u>Artikel 54</u>
Leitlinien zur Festlegung der Verfahren und Methoden für die Analyse des Verkehrsmarkts	<u>Artikel 15 Absatz 3</u>
Mittel für die Veröffentlichung des Kapazitätsangebotsplans und Verfahren für die Konsultation der Antragsteller	Artikel 18 Absatz 10
Vorschriften und Verfahren für die Zuweisung von im Kapazitätsangebotsplan enthaltener vorgeplanter Kapazität	Artikel 20 Absatz 3
Gemeinsame Methode für die Auslastung der Fahrwegkapazität	<u>Artikel 21 Absatz 1a</u>
Merkmale der Kapazitätsspezifikationen	Artikel 26 Absatz 1
Spannen für Schwellenwerte für die Stornierung ungenutzter Kapazitätsrechte	Artikel 27 Absatz 6
Verfahren und Methoden für die Koordinierung der Zuweisung netzübergreifender Kapazitätsrechte, einschließlich Mindestqualitätsanforderungen	Artikel 28 Absatz 5
Leitlinien für die Festlegung der Grenzen von Abweichungen zwischen der von Antragstellern beantragten und der von Infrastrukturbetreibern im einvernehmlichen	Artikel 36 Absatz 2

Konfliktlösungsverfahren angebotenen Fahrwegkapazität	
<u>Leitlinien für den einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus für Konflikte, die mindestens einen Antrag auf netzübergreifende Fahrwegkapazität betreffen</u>	<u>Artikel 36 Absatz 8</u>
<u>Verfahren und Methoden für die Lösung von Konflikten über Fahrwegkapazität auf der Grundlage sozioökonomischer und umweltbezogener Kriterien</u>	<u>Artikel 37 Absatz 1b</u>
Verfahren für Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung	Artikel 39 Absatz 8
<u>Leitlinien für die Festlegung der Bedingungen, die eine Strafe für Änderungen an Kapazitätsrechten nach sich ziehen</u>	Artikel 40 Absatz 3
[...]	[...]

ANHANG IV

Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU – Abschnitt über Kapazitäts- und Verkehrsmanagement

Zusätzlich zu den Elementen gemäß Artikel 27 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU enthalten die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß diesem Artikel Folgendes:

- (1) Einen Abschnitt mit Angaben zur Art des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Dieser Abschnitt muss auf Informationen verweisen, die im Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 verfügbar sind.
- (2) Einen Abschnitt mit den Grundsätzen und den Kriterien für das Kapazitätsmanagement. Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. In diesem Abschnitt sind ferner die Abwicklung und die Fristen des Kapazitätsmanagementverfahrens anzugeben. Er muss spezifische Kriterien enthalten, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere
 - (a) die Verfahren, nach denen Antragsteller zur strategischen Kapazitätsplanung konsultiert werden und Anmeldungen von Kapazitätsbedarf vorlegen,
 - (b) die Verfahren, nach denen Antragsteller beim Infrastrukturbetreiber die Zuweisung von Fahrwegkapazität beantragen können,
 - (c) die Anforderungen an Antragsteller,
 - (d) den Zeitplan der strategischen Kapazitätsplanung, der Antrags-, Zuweisungs-, Anpassungs- und Umplanungsverfahren und der Verfahren, die bei der Anforderung von Informationen zur Netzfahrplanerstellung einzuhalten sind, sowie der Verfahren zur zeitlichen Planung planmäßiger und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten,
 - (e) die Grundsätze des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus gemäß Artikel 36, einschließlich des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems, und des förmlichen Konfliktlösungsmechanismus gemäß Artikel 37,
 - (f) die Struktur und Höhe der Strafen für Änderungen an Kapazitätsrechten,
 - (g) die im Fall eines stark ausgelasteten Fahrwegs oder einer Fahrwegüberlastung durchzuführenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien,
 - (h) Einzelheiten zu Nutzungsbeschränkungen von Fahrwegen,
 - (i) eine Erläuterung etwaiger Abweichungen von dem in Artikel 6 genannten Europäischen Rahmen.
- (3) Einen Abschnitt über den Betrieb, einschließlich Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement. Darin ist die Umsetzung der in dieser Verordnung und in der Richtlinie

(EU) 2016/797, der Richtlinie (EU) 2016/798 und der Richtlinie 2007/59/EG festgelegten Anforderungen darzulegen, darunter:

- (a) Betriebsvorschriften, einschließlich Vorrangregeln oder Vorranggrundsätzen für das Verkehrsmanagement, eine Liste technischer Vorschriften, Betriebs- und Sicherheitsvorschriften sowie Vorschriften für Betriebspersonal oder Verweise darauf,
 - (b) betriebliche Maßnahmen, einschließlich Vorschriften und Verfahren für das Störungs- und Krisenmanagement, die Betriebskommunikation und den Datenaustausch mit Eisenbahnunternehmen und anderen am Betrieb Beteiligten,
 - (c) eine Liste der für den Betrieb verwendeten Informationssysteme und Verweise darauf,
 - (d) eine Erläuterung etwaiger Abweichungen von dem in Artikel 44 genannten Europäischen Rahmen.
- (4) Einen Abschnitt mit den wichtigsten Elementen des Leistungsmanagements, darunter insbesondere
- (a) Verweise auf Leistungsziele, die im Geschäftsplan gemäß Artikel 8 **Absatz 3** der Richtlinie 2012/34/EU und in der in Artikel 30 jener Richtlinie genannten vertraglichen Vereinbarung festgelegt sind,
 - (b) Verfahren zur Überwachung der Fortschritte bei der Erreichung der Zielvorgaben und zur diesbezüglichen Berichterstattung, zur gemeinsamen Ermittlung der Ursachen von Leistungsmängeln mit den am Betrieb Beteiligten und zur Konzeption und Umsetzung von Abhilfemaßnahmen zur Verbesserung der Leistung,
 - (c) eine Erläuterung etwaiger Abweichungen von dem in Artikel 50 genannten Europäischen Rahmen.

ANHANG V

INHALT DES EUROPÄISCHEN RAHMENS FÜR DIE KOORDINIERUNG DES GRENZÜBERSCHREITENDEN VERKEHRS-, STÖRUNGS- UND KRISENMANAGEMENTS GEMÄß ARTIKEL 44

Der Europäische Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements muss mindestens folgende Elemente enthalten:

Element	Fundstelle(n)
Gemeinsame Grundsätze für das Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement, die von den Infraukturbetreibern bei der Festlegung von Vorschriften und Verfahren für das Verkehrsmanagement zu berücksichtigen sind	Artikel 43
Gemeinsame Vorschriften und Verfahren für die Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements zwischen den Infraukturbetreibern und mit am Betrieb Beteiligten	Artikel 42, Artikel 43, Artikel 44 Absatz 2 , Artikel 45, Artikel 46
Gemeinsame Vorschriften und Verfahren für das Management und die Zuweisung von Kapazität im Falle von Netzstörungen und Krisensituationen	Artikel 41 Absatz 1, Artikel 41 Absatz 2
Festlegung der Zuständigkeiten von am Betrieb Beteiligten, die am Management des grenzüberschreitenden Verkehrs mitwirken, auf der Grundlage einer Reihe vereinbarter betrieblicher Verfahren, Etappenziele und Schnittstellen	Artikel 45
Verfahren, Vorschriften, Instrumente und Schnittstellen für die Kommunikation und den Informationsaustausch, einschließlich harmonisierter digitaler Instrumente und Schnittstellen, zwischen Infraukturbetreibern, am Betrieb Beteiligten und anderen betroffenen Beteiligten, insbesondere Behörden	Artikel 45, Artikel 62
[...]	[...]
<u>Gemeinsame Methode zur Schätzung der Bedingungen in Bezug auf die Dauer und die voraussichtlichen Auswirkungen auf den Verkehr und den Vorfallbericht des Netzwerkkoordinatoren</u>	Artikel 47 Absatz 5a

ANHANG VI

Netzstörungen gemäß Artikel 46

Art des Vorfalls	Voraussichtliche Dauer	Voraussichtliche Auswirkungen
Netzstörung	Es sind mindestens drei Tage erforderlich, um wieder das Kapazitätsniveau zu erreichen, das vor dem Vorfall für den Zugverkehr verfügbar war.	– mindestens 50 % der Züge auf dem betroffenen Abschnitt, die nur auf einem einzigen Netz verkehren, bedürfen einer betrieblichen Behandlung – weniger als 50 % der Züge auf dem betroffenen Abschnitt, die netzübergreifend verkehren, bedürfen (voraussichtlich) einer betrieblichen Behandlung
netzübergreifende Störung	Es sind mindestens drei Tage erforderlich, um wieder das Kapazitätsniveau zu erreichen, das vor dem Vorfall für den Zugverkehr verfügbar war.	– mindestens 50 % der Züge auf dem betroffenen Abschnitt, die netzübergreifend verkehren, bedürfen (voraussichtlich) einer betrieblichen Behandlung

Die Bedingungen in Bezug auf die Dauer und die voraussichtlichen Auswirkungen auf den Verkehr sind kumulativ.

ANHANG VII

[...]

INHALT DES EUROPÄISCHEN RAHMENS FÜR DIE LEISTUNGSÜBERPRÜFUNG GEMÄß ARTIKEL 50

Leistungsbereich	Relevante Aspekte (indikativ)
Infrastruktur und Ausrüstung	<ul style="list-style-type: none">– Kapazität und Fähigkeiten der physischen Infrastruktur und ihrer Ausrüstung, einschließlich der Einführung von TEN-V-Standards– Verringerung der Kapazität oder Leistungsfähigkeit der Infrastruktur infolge aufgeschobener Erneuerung, Instandhaltung oder Reparatur der Infrastruktur
Fahrwegkapazität	<ul style="list-style-type: none">– Kapazitätsangebot in Bezug auf Quantität und Qualität– Kapazitätsauslastung, Kapazitätsreserven zur Bewältigung des Verkehrszuwachses– Kohärenz zwischen verfügbarer (geplanter/ungeplanter) Kapazität und Marktbedarf auf Einzel- und netzübergreifender Ebene– Stabilität des Kapazitätsangebots, insbesondere im Zusammenhang mit Infrastrukturarbeiten– überlastete Fahrwege– geplante Aufenthaltszeiten von Zügen an Grenzbahnhöfen
Verkehrsmanagement	<ul style="list-style-type: none">– Pünktlichkeit/Verspätungen verschiedener Arten von Schienenverkehrsdiensten am Ausgangsort, bei Zwischenhalten und am Bestimmungsort sowie an für den Betrieb wichtigen Orten– Zugausfälle– tatsächliche Aufenthaltszeiten von Zügen an Grenzbahnhöfen
Störungs- und Krisenmanagement	<ul style="list-style-type: none">– Anteil des Verkehrs, der während der Störung bzw. Krise umgeleitet oder umgeplant werden könnte– Auswirkungen von Störungen auf den Eisenbahnverkehr in Form von Verspätungen und Ausfällen– Auswirkungen von Störungen auf die Betreiber von Schienenverkehrsdiensten und auf deren Kunden

	<ul style="list-style-type: none"> – spezifische aufgetretene Probleme (qualitativ)
Einführung und Leistung digitaler Dienste, Instrumente und Schnittstellen	<ul style="list-style-type: none"> – Unterstützung der Prozesse im Zusammenhang mit dem Kapazitäts-, Verkehrs- und Störungsmanagement – Vollständigkeit und Qualität der bereitgestellten Informationen und Daten – Angleichung an die im Rahmen des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen entwickelte europäische Architektur und an die einschlägigen technischen Spezifikationen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797
Einhaltung der Vorschriften, Regulierungsaufsicht	<ul style="list-style-type: none"> – Prozessindikatoren zur Überwachung der Einhaltung von Vorschriften und Verfahren – bei Regulierungsstellen und dem ENRRB eingereichte Beschwerden

ANHANG VIII

Den am Betrieb Beteiligten zur Verfügung zu stellende Informationen gemäß Artikel 48

Die folgenden Angaben, die gegebenenfalls nach der Richtlinie (EU) 2016/797 und den auf deren Grundlage angenommenen Durchführungsrechtsakten bereitgestellt werden, werden vorbehaltlich der jeweiligen Zuständigkeiten der Beteiligten gemäß der [Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission und der Verordnung (EU) Nr. 454/2011 der Kommission] im Einklang mit Artikel 48 bereitgestellt:

Vom Infrastrukturbetreiber zur Verfügung zu stellende Informationen:

- Zugnummer
- Zugpositionsmeldung
- Trassenzuweisung
- Zuglaufmeldung und Zuglaufprognose
- Information über Verkehrsunterbrechungen
- Datenaustausch zur Qualitätsverbesserung

Von am Betrieb Beteiligten zur Verfügung zu stellende Informationen:

- Frachtbriefdaten
- Trassenantrag
- Zugvorbereitung
- Zuglaufmeldung und Zuglaufprognose
- Information über Verkehrsunterbrechungen
- voraussichtliche Abfahrtszeit (ETD), voraussichtliche Übergangszeit (ETI), voraussichtliche Ankunftszeit (ETA) der Lieferung
- Wagenbewegung
- Datenaustausch zur Qualitätsverbesserung

ANHANG IX

[...]

[...]

ANHANG X

Entsprechungstabelle

1. ENTSPRECHUNGSTABELLE FÜR DIE IN DER RICHTLINIE 2012/34/EU GESTRICHENEN BESTIMMUNGEN

Richtlinie 2012/34/EU	Vorliegende Verordnung
Artikel 2 Absatz 6	<u>Artikel 38</u> Absatz 2
Artikel 3 Nummer 20	Artikel 21 <u>und Anhang II</u>
Artikel 3 Nummer 22	<u>Artikel 36 und Artikel 37</u>
Artikel 3 Nummer 23	<u>Artikel 4 Nummer 5 und</u> Artikel 31
Artikel 3 Nummer 27	Artikel 4 Nummer 8
Artikel 3 Nummer 28	Artikel 4 Nummer 13
Artikel 7b Absatz 1	Artikel 3 Absatz 1
Artikel 7b Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 7b Absatz 3	Artikel 3 Absatz 3 und Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b
Artikel 36	Artikel 40
Artikel 38 Absatz 1	Artikel 26 Absatz 1 Unterabsatz 2 und Artikel 26 Absatz 6
Artikel 38 Absatz 2	Artikel 26 Absatz 3
Artikel 38 Absatz 3	Artikel 26 Absatz 4
Artikel 38 Absatz 4	<u>Artikel 26 Absatz 7</u>
Artikel 39 Absatz 1	Artikel 11 Absatz 3
Artikel 39 Absatz 2	Artikel 3 <u>Absatz 1a</u>
Artikel 40 Absatz 1	Artikel 14, <u>Artikel 28 und Artikel 53</u>
Artikel 40 Absatz 2	Artikel 55 Absatz 7, Artikel 57 Absatz 2, Artikel 63 Absatz 1, [...] Artikel 64 Absätze 1 und 7
Artikel 40 Absatz 3	Artikel 55 Absätze 2 und <u>5</u>
Artikel 40 Absatz 4	Artikel 57 Absatz 1
Artikel 40 Absatz 5	

Artikel 41 Absatz 1	Artikel 7 Absatz 1
Artikel 41 Absatz 2	Artikel 7 Absatz 2
Artikel 41 Absatz 3	Artikel 7 Absatz 3
Artikel 42 Absatz 1	Artikel 31 Absatz 1
Artikel 42 Absatz 2	Artikel 31 Absatz 4
Artikel 42 Absatz 3	Artikel 31 Absatz 5
Artikel 42 Absatz 4	Artikel 31 Absatz 5
Artikel 42 Absatz 5	Artikel 31 Absatz 7 und Anhang I Abschnitt 5
Artikel 42 Absatz 6	Artikel 31 Absatz 8
Artikel 42 Absatz 7	Artikel 31 Absatz 10
Artikel 42 Absatz 8	Artikel 31 Absatz 11
Artikel 43 Absatz 1	Artikel 38 Absatz 1, Artikel 32 Absätze 6, 7 und 8, Artikel 33 Absätze 1 und 2 <u>und Anhang I Abschnitte 2, 4, 5, 6 und 7</u>
Artikel 43 Absatz 2	Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 9, Artikel 38 Absatz 3 und Artikel 39 Absatz 9
Artikel 43 Absatz 3	[...]
Artikel 44 Absatz 1	Artikel 26 Absatz 1
Artikel 44 Absatz 2	Artikel 32 Absätze 7 und 8
Artikel 44 Absatz 3	Artikel 31 Absatz 2
Artikel 44 Absatz 4	Artikel 28 <u>und Artikel 62 Absatz 5</u>
Artikel 45 Absatz 1	Artikel 32 Absatz 2
Artikel 45 Absatz 2	<u>Artikel 25</u>
Artikel 45 Absatz 3	Artikel 32 Absatz 10
Artikel 45 Absatz 4	Artikel 32 Absatz 11
Artikel 46 Absatz 1	Artikel 8 <u>Absätze 2a und 3</u> , [...] Artikel 20 Absatz 3 <u>und Artikel 36 Absatz 1</u>

Artikel 46 Absatz 2	Artikel 36 Absatz 2
Artikel 46 Absatz 3	Artikel 36 Absatz 3
Artikel 46 Absatz 4	Artikel 36 Absatz 4
Artikel 46 Absatz 5	Artikel 36 <u>Absatz 2</u>
Artikel 46 Absatz 6	<u>Artikel 37</u>
Artikel 47 Absatz 1	Artikel 21 Absatz 1 <u>und Anhang II</u>
Artikel 47 Absatz 2	Artikel 21 Absatz 4
Artikel 47 Absatz 3	Artikel 21 <u>Absatz 6</u> , Artikel 25 Absatz 1
Artikel 47 Absatz 4	Artikel 8 Absätze 1 <u>und 2</u> und Artikel 11 Absatz 3
Artikel 47 Absatz 5	Artikel 8 Absatz 1 und <u>Artikel 33</u>
Artikel 47 Absatz 6	Artikel 21 Absatz 6
Artikel 48 Absatz 1	Artikel 34 Absatz 1
Artikel 48 Absatz 2	Artikel 18 Absatz 4
Artikel 49 Absatz 1	Artikel 24 Absatz 1
Artikel 49 Absatz 2	Artikel 24 Absatz 2
Artikel 49 Absatz 3	Artikel 24 Absatz 3
Artikel 50 Absatz 1	Artikel 22 Absatz 1
Artikel 50 Absatz 2	Artikel 22 Absatz 2
Artikel 50 Absatz 3	Artikel 22 Absatz 1
Artikel 51 Absatz 1	Artikel 23 Absatz 1
Artikel 51 Absatz 2	Artikel 23 Absätze 1 und 2
Artikel 51 Absatz 3	Artikel 23 Absatz 4
Artikel 51 Absatz 4	Artikel 23 Absatz 5
Artikel 52 Absatz 1	Artikel 12 Absatz 8
Artikel 52 Absatz 2	Artikel 27 Absatz 6

Artikel 53 Absatz 1	Artikel 35 Absatz 1
Artikel 53 Absatz 2	Artikel 10 Absätze 2 und 4 und Artikel 35 Absatz 4
Artikel 53 Absatz 3	Artikel 9 Absatz 1
Artikel 54 Absatz 1	Artikel 43 Absatz 3
Artikel 54 Absatz 2	Artikel 43 Absatz 5
Artikel 54 Absatz 3	Artikel 43 Absatz 6

2. ENTSPRECHUNGSTABELLE FÜR DIE VERORDNUNG (EU) NR. 913/2010

Verordnung (EU) Nr. 913/2010	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 bis Artikel 7	
Artikel 8	Artikel 55 Absätze 1 bis 4, 6, 7 und 8 und Artikel 56 Absatz 1 Buchstaben a bis c und f und Absatz 2
Artikel 9 Absatz 1	Artikel 14 Absatz 1, Artikel 22 Absätze 3 und 4, Artikel 23 Absatz 3 und Artikel 57
Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a, c, d, e und Absätze 2, 3, 4 und 5	
Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 15 und Artikel 22 Absätze 3 und 4
Artikel 10	
Artikel 11	Artikel 55 Absätze 1 bis 4, 6, 7 und 8
Artikel 12 bis Artikel 18	
Artikel 19	Artikel 49 und Artikel 65 Absätze 7 und 8
Artikel 20 bis Artikel 25	