



C/2026/2585

12.5.2026

STANDPUNKT (EU) Nr. 8/2026 DES RATES IN ERSTER LESUNG

im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazität im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

Vom Rat am 21. April 2026 angenommen

(Text von Bedeutung für den EWR)

(C/2026/2585)

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 Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrer Mitteilung vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ gibt die Kommission das Ziel für die Union vor, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen und die Nettotreibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 50 % mit Tendenz zu 55 % gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Beide Zielvorgaben werden in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ festgelegt. Im europäischen Grünen Deal wird dazu aufgerufen, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 % zu verringern und gleichzeitig auf das Null-Schadstoff-Ziel hinzuarbeiten, um bis 2030 die gesundheitlichen Auswirkungen der Luftschadstoffemissionen um mehr als 55 % und den Anteil der Menschen, die chronisch durch Verkehrslärm beeinträchtigt werden, um 30 % zu senken. Auf den Verkehr entfallen rund 25 % der gesamten Treibhausgasemissionen der Union, und diese Emissionen haben in den letzten Jahren zugenommen. Im europäischen Grünen Deal wird der Verlagerung eines wesentlichen Anteils von 75 % des Güterbinnenverkehrs, der derzeit auf der Straße abgewickelt wird, auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen Vorrang eingeräumt. Da der Schienenverkehr ein weitgehend elektrifizierter und energieeffizienter Verkehrsträger ist, dürfte eine stärkere Nutzung von Schienenverkehrsdiensten zur Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen und des verkehrsbedingten Energieverbrauchs beitragen.
- (2) In der Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ werden Etappenziele für den Weg des Verkehrssystems der Union zu einer nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilität aufgestellt. 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 auf Strecken unter 500 km innerhalb der Union bis 2030 CO₂-Neutralität zu verwirklichen. Um diese Ziele zu erreichen, sollte der Schienenverkehr im Hinblick auf Erschwinglichkeit, Zuverlässigkeit und Zugänglichkeit attraktiver werden. Schienenverkehrsdienste sollten außerdem besser auf die Bedürfnisse der Reisenden und der Güterverkehrskunden abgestimmt werden.

⁽¹⁾ ABl. C, C/2024/891, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>.

⁽²⁾ ABl. C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

⁽³⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 12. März 2024 (AbI. C, C/2025/1020, 27.2.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1020/oj>) und Standpunkt des Rates in erster Lesung vom 21. April 2026 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽⁴⁾ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 (AbI. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (3) Das grundlegende Ziel dieser Verordnung besteht darin, die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zu erhöhen, indem diese Infrastruktur durch bessere Planungs- und Zuweisungsverfahren und eine bessere grenzüberschreitende Koordinierung effizienter genutzt wird, und dadurch zu einer Zunahme der Schienenverkehrsdienste im Einklang mit den Dekarbonisierungszielen der Union beizutragen. Es werden jedoch auf allen Ebenen zusätzliche Maßnahmen erforderlich sein, die über den Anwendungsbereich dieser Verordnung hinausgehen, um die Eisenbahninfrastrukturkapazität weiter zu erhöhen und so die erhöhte Nachfrage nach Eisenbahninfrastrukturkapazität sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr zu decken und die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu steigern.
- (4) Die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁵⁾ enthält die Bestimmungen für das Management und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur sowie die Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität für den inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr.
- (5) Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁶⁾ sieht die Einrichtung von Schienengüterverkehrskorridoren und einzigen Anlaufstellen vor, um die Beantragung von Eisenbahninfrastrukturkapazität für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zu erleichtern.
- (6) Das Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität und das Management des Eisenbahnverkehrs sind für das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnsektors von entscheidender Bedeutung. Der Betrieb von Schienenverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdiensten, 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 Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität schafft mehr Möglichkeiten und erhöht die Zuverlässigkeit der Schienenverkehrsdienste. Diese Verordnung sollte den Infrastrukturbetreibern ausreichend Flexibilität für ein wirksames Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität bieten, während sie gleichzeitig dafür sorgen, dass alle Antragsteller beim Zugang zum Schienennetz auf angemessene, transparente und nichtdiskriminierende Weise, unter Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs, behandelt werden.
- (7) In der Richtlinie 2012/34/EU wird das Recht der Mitgliedstaaten anerkannt, bestimmte Teile des Schienennetzes oder bestimmte Schienenverkehrsdienste von der Anwendung der Bestimmungen über die Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität auszunehmen, soweit das Funktionieren des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums durch diese Ausnahmen vom Anwendungsbereich des Unionsrechts nicht beeinträchtigt wird. Diese Ausnahmen sollten in streng begrenzten und hinreichend begründeten Fällen weiterhin bestehen, und die Mitgliedstaaten sollten das Recht behalten, diese Ausnahmen in Zukunft auch in Bezug auf diese Verordnung zu beantragen.
- (8) Der Betrieb der festen Ärmelkanalverbindung wird insbesondere durch den am 12. Februar 1986 in Canterbury unterzeichneten Vertrag zwischen der Französischen Republik und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über den Bau und Betrieb einer festen Ärmelkanal-Verbindung durch private Konzessionäre (im Folgenden „Vertrag von Canterbury“) und durch die Konzessionsvereinbarung zwischen dem Secretary of State for Transport, dem Ministre de l'Urbanisme du Logement et des Transports, der Channel Tunnel Group Limited und France-Manche S.A., die am 14. März 1986 unterzeichnet und seitdem mehrere Male geändert wurde (im Folgenden „Konzessionsvereinbarung“), geregelt. Nach dem Vertrag von Canterbury und der Konzessionsvereinbarung sind die Konzessionäre verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur zu verwalten und einen Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen zu betreiben. Die Richtlinie 2012/34/EU findet mit Ausnahme bestimmter Bestimmungen keine Anwendung auf Unternehmen, deren Geschäft ausschließlich auf die Erbringung von Leistungen im Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen durch die feste Ärmelkanalverbindung oder auf die Beförderung von Straßenfahrzeugen im Pendelverkehr über diese feste Verbindung beschränkt ist. Ebenso wenig ist es angebracht, diese Verordnung auf das Management von Eisenbahninfrastrukturkapazität für den Betrieb solcher Dienste anzuwenden. Sofern nichts anderes bestimmt ist, sollte diese Verordnung für das Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität für den Betrieb anderer Dienste wie Personen- und Güterzüge gelten.

⁽⁵⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj>).

⁽⁶⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/913/oj>).

- (9) Bei der Durchführung dieser Verordnung in Bezug auf einen Teil des Schienennetzes der Union, der geografisch vom Rest des Schienennetzes der Union durch das Meer abgetrennt ist, für den keine konkrete Notwendigkeit einer Koordinierung mit anderen Mitgliedstaaten oder Infrastrukturbetreibern, die Eisenbahninfrastruktur in anderen Mitgliedstaaten verwalten, besteht, und in dem ständig Kapazität zur Verfügung steht und kurz- oder mittelfristig keine relevanten Änderungen zu erwarten sind, 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.
- (10) Durch diese Verordnung sollten die Mitgliedstaaten nicht daran gehindert werden, Maßnahmen zu ergreifen, die zur Wahrung wesentlicher Sicherheits- oder Verteidigungsinteressen erforderlich sind, oder Maßnahmen zu ergreifen, die erforderlich sind um zu gewährleisten, dass das Militär über einen ausreichenden Zugang zur Eisenbahninfrastruktur verfügt.
- (11) Die Verkehrsinfrastruktur bildet das Rückgrat der Wirtschaft und Gesellschaft insgesamt. Ein Teil der Eisenbahninfrastruktur ist für das reibungslose Funktionieren lebenswichtiger gesellschaftlicher Funktionen von entscheidender Bedeutung und hat eine strategische Bedeutung für die nationale Sicherheit. In bestimmten Fällen könnte die Gewährung von Kapazitätsrechten an einen Antragsteller die öffentliche Sicherheit oder die öffentliche Ordnung in der Union, auch auf Ebene der Mitgliedstaaten, gefährden, z. B. wenn ein Eisenbahnunternehmen beabsichtigt, gefährliche Güter oder Waffen, die illegal in die Union verbracht wurden, auf der Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaats zu befördern. Um einen reibungslosen, sicheren und geschützten Eisenbahnverkehr zu garantieren und den Schutz ihrer Eisenbahninfrastruktur 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 Eisenbahninfrastruktur 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 zu berücksichtigen ist, welche Auswirkungen diese Entscheidung auf den Wettbewerb und die Kontinuität der Lieferketten, insbesondere für die Versorgung mit kritischen Inputs, hat und ob das beantragte Kapazitätsrecht ein netzübergreifendes Kapazitätsrecht darstellt. Bei der Bewertung des Risikos für die öffentliche Sicherheit oder die öffentliche Ordnung sollte der betreffende Mitgliedstaat neben anderen Faktoren die Tatsache, dass der Antragsteller restriktiven Maßnahmen der Union unterliegt, und die Gründe für den Erlass solcher Maßnahmen berücksichtigen können, dass der Antragsteller 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 bewertet wird, ob sie weiterhin gerechtfertigt und verhältnismäßig ist. Der Mitgliedstaat sollte die Kommission, die Regulierungsstelle und – bei netzübergreifenden Kapazitätsrechten – die anderen betroffenen Mitgliedstaaten über die getroffene Entscheidung und die Gründe dafür unterrichten und sich mit diesen anderen Mitgliedstaaten abstimmen, falls diese Bedenken gegen die getroffene Entscheidung haben. Werden die von einem Mitgliedstaat vorgebrachten Bedenken nicht durch gegenseitige Abstimmung beseitigt, so sollte der betroffene Mitgliedstaat die Möglichkeit haben, die Kommission um eine Empfehlung zu der von einem anderen Mitgliedstaat getroffenen Entscheidung zu ersuchen.
- (12) Die Mitgliedstaaten sollten das Recht haben, dem Infrastrukturbetreiber strategische Leitlinien zu geben, um sicherzustellen, dass die Planung und Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazität mit ihren allgemeinen Zielen und politischen Leitlinien im Einklang steht. Insbesondere sollten die Mitgliedstaaten die Infrastrukturbetreiber dazu verpflichten können, spezifische Fahrplankonzepte wie integrierte Taktfahrpläne umzusetzen, für bestimmte Verkehrsarten einen Mindestumfang an Kapazität zu reservieren und bei den Parametern der Methode für die Kapazitätsaufteilung und die Konfliktlösung nationale Gegebenheiten und politische Prioritäten zu berücksichtigen. Dabei sollten die Mitgliedstaaten die betrieblichen Zuständigkeiten der Infrastrukturbetreiber achten und sicherstellen, dass sie einen ausreichenden betrieblichen Spielraum behalten, um alle ihre Aufgaben und Zuständigkeiten wahrzunehmen.
- (13) Da Infrastrukturbetreiber verpflichtet sein könnten, ein bestimmtes spezifisches Fahrplankonzept anzuwenden, könnte ein netzübergreifender Schienenverkehrsdienst verschiedenen Fahrplankonzepten unterliegen. Vor diesem Hintergrund, aber auch angesichts anderer Faktoren sollten sich die Mitgliedstaaten, die für die Infrastrukturbetreiber zuständig sind, die Kapazitätsrechte für einen netzübergreifenden Schienenverkehrsdienst zuweisen, der verschiedenen Fahrplankonzepten unterliegt, abstimmen, um für Stimmigkeit zwischen ihren strategischen Leitlinien und den nationalen Anforderungen zu sorgen. Da in den Mitgliedstaaten unterschiedliche Verfahren für die Fahrplanplanung angewandt werden, erfordern diese Verfahren darüber hinaus eine verstärkte gegenseitige Abstimmung auch zwischen den Infrastrukturbetreibern über die Grenzen hinweg, insbesondere wenn die Infrastrukturbetreiber für die Vorplanung der Kapazitäten Taktfahrpläne verwenden müssen.

- (14) Die Bestimmungen und Verfahren für das Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität sollten die Erfordernisse aller Segmente des Eisenbahnmarktes berücksichtigen und ihnen auf nichtdiskriminierende Weise nachkommen. 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, der Kapazitätszuweisung 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 Schienenverkehrsdiensten zugutekommen, deren Vorausplanung schwieriger oder deren Organisation komplexer ist, wozu Güterzüge und grenzüberschreitende Personenzüge, einschließlich Nachtzüge, gehören.
- (15) Ein steigender Anteil des Schienennetzes der Union ist bereits überlastet oder nahezu überlastet und kann weder den Eisenbahninfrastrukturkapazitätsbedarf 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⁽⁷⁾ aufgestellten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und insbesondere im Einklang mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrssystem (European Rail Traffic Management System, ERTMS) dürften mittel- bis langfristig zu einer Erhöhung der verfügbaren Kapazität führen. Dennoch sind Infrastrukturbetreiber wahrscheinlich nicht in der Lage, allen Anträgen auf Eisenbahninfrastrukturkapazität für die Nutzung stark ausgelasteter oder überlasteter Eisenbahninfrastruktur stattzugeben, und sollten sich auf eine solide Planung stützen, um den Bedarf vorherzusehen, den Antragstellern frühzeitig Hinweise zu geben und die Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität zu erleichtern.
- (16) Um eine optimale Nutzung der Eisenbahninfrastrukturkapazität zu gewährleisten, sollten sozioökonomische, betriebliche und ökologische Kriterien bei der Planung und Zuweisung berücksichtigt werden, insbesondere bei der Bewertung alternativer Optionen zur Kapazitätsaufteilung in Bezug auf einen Teil der Eisenbahninfrastruktur, der stark ausgelastet oder überlastet ist, sowie für Konfliktlösungszwecke. Insbesondere für Antragsteller, die Kapazitäten in verschiedenen Mitgliedstaaten beantragen, wäre es von Vorteil, wenn die Infrastrukturbetreiber eine gemeinsame Methode und transparente Kriterien anwenden würden, aus denen hervorgeht, wie diese Kriterien berücksichtigt wurden und wie sie sich auf die getroffenen Entscheidungen ausgewirkt haben.
- (17) Das Europäische Netzwerk der Infrastrukturbetreiber (European Network of Infrastructure Managers, ENIM) sollte Leitlinien für die Festlegung einer gemeinsamen objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Methode bereitstellen, die auf sozioökonomischen, betrieblichen und ökologischen Kriterien für die Aufteilung und Zuweisung von Kapazität beruht. Da es sich hierbei um eine neue Methode für die Entscheidung über die Kapazitätsaufteilung oder die Konfliktlösung handelt und es wichtig sein wird, die Werte der Parameter auf dem richtigen Niveau festzulegen, sollte die Anwendung der betrieblichen, sozioökonomischen und ökologischen Kriterien vor ihrer Anwendung vom ENIM geprüft und kalibriert werden.
- (18) Infrastrukturbetreiber sollten die Standardparameterwerte soweit erforderlich anpassen, um lokalen oder nationalen Gegebenheiten auf der Grundlage akzeptierter Ansätze und empirischer Nachweise Rechnung zu tragen.
- (19) Durch die strategische Kapazitätsplanung durch Infrastrukturbetreiber sollte die Nutzung 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 Eisenbahninfrastruktur berücksichtigt wird. Dies sollte sicherstellen, dass Eisenbahninfrastrukturkapazität in der Art und Weise zugewiesen wird, die den größtmöglichen Nutzen der Schienenverkehrsdienste für die Gesellschaft verspricht. Die Infrastrukturbetreiber sollten sicherstellen, dass die strategische Kapazitätsplanung einen zunehmend höheren Detaillierungsgrad über die verfügbare Kapazität aufweist, wobei die Rückmeldungen von am Betrieb Beteiligten berücksichtigt werden, und dass die Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität auf ihrer Grundlage erfolgt.
- (20) Um sicherzustellen, dass Kapazität zur Zuweisung an verschiedene Segmente des Eisenbahnmarktes und insbesondere für den Güterverkehr und den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zur Verfügung steht, sollte es den Infrastrukturbetreibern gestattet sein, die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazität auf überlasteter oder stark ausgelasteter Eisenbahninfrastruktur 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 Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ermöglichen, indem Züge mit ähnlichen Leistungsmerkmalen in der Phase der Kapazitätszuweisung gebündelt werden.

⁽⁷⁾ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

- (21) Bei der Zuweisung von Kapazität sollten sich die Infrastrukturbetreiber an ihre strategische Planung für das Kapazitätsangebot halten und gleichzeitig sicherstellen, dass die Kapazität auf gerechte und nichtdiskriminierende Weise entsprechend der Marktnachfrage zugewiesen wird. Dabei können einige Anträge auf Kapazität, die nicht mit dem Kapazitätsangebotsplan vereinbar sind, abgelehnt oder in der Zuweisungsphase mit geringerer Priorität behandelt werden. Der Kapazitätsangebotsplan sollte laufend aktualisiert werden, um der verfügbaren Kapazität Rechnung zu tragen.
- (22) Den Unternehmen der verschiedenen Segmente des Eisenbahnmarktes ist es in unterschiedlichem Maße möglich, ihren Eisenbahninfrastrukturkapazitätsbedarf 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 dieser Bedarf passt möglicherweise auch nicht in die jährliche Planung des Netzfahrplans. Deshalb sollten die Infrastrukturbetreiber in der Lage sein, Kapazität in ausreichender Qualität und Quantität auch für solche Schienenverkehrsdienste anzubieten, die eine instabile Nachfrage aufweisen, relativ kurzfristig organisiert werden, mehr als eine einzelne Zugfahrt umfassen und möglicherweise wiederholt für einen Zeitraum durchgeführt werden, der nicht mit der Dauer der Netzfahrplanperiode übereinstimmt. Für diesen Zweck sollte es möglich sein, Kapazität für Zugtrassen zu reservieren, die dann kurzfristig zugewiesen werden kann.
- (23) Antragsteller für Eisenbahninfrastrukturkapazität sollten Eisenbahninfrastrukturkapazität jährlich über den Netzfahrplan planen und beantragen können. Ebenso sollten Antragsteller über Rahmenverträge Kapazität weiter im Voraus beantragen können, damit sie stabile, mehrjährige Schienenverkehrsdienste anbieten können. Schließlich sollten Antragsteller Kapazität für einzelne Züge kurz vor dem Betrieb über Ad-hoc-Anträge auf Kapazität und für wiederholte Schienenverkehrsdienste über Anträge im Rahmen der rollierenden Planung beantragen können. Da die rollierende Planung für Schienengüterverkehrsdienste aufgrund von deren Eigenschaften besonders zweckmäßig ist, sollte die Zuweisung von Kapazität durch das rollierende Planungsverfahren zumindest Schienengüterverkehrsdienste betreffen.
- (24) Ein erheblicher Anteil des Schienengüterverkehrs entfällt auf den Fernverkehr und erfordert eine grenzüberschreitende Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern. 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 Bestimmungen und Verfahren für das Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität kohärenter und einheitlicher gestaltet werden, wobei bei ihrer Festlegung auf den Erfahrungen und dem Fachwissen des Sektors aufgebaut werden sollte. Dementsprechend sollte die Rolle des ENIM gestärkt werden, indem es mit der Ausarbeitung von Leitlinien betraut wird, um die einheitliche Umsetzung der Verfahren und Methoden dieser Verordnung für das Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität und die aktive Koordinierung der grenzüberschreitenden Eisenbahninfrastrukturkapazität und des grenzüberschreitenden Verkehrs zu ermöglichen. Insbesondere sollte das ENIM europäische Rahmen für das Kapazitätsmanagement, für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements sowie für die Leistungsüberprüfung ausarbeiten. Eisenbahnunternehmen, Antragsteller und andere am Betrieb Beteiligte sollten bei der Entwicklung dieser europäischen Rahmen ebenfalls konsultiert werden.
- (25) Der europäische Rahmen für das Kapazitätsmanagement, der europäische Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements und der europäische Rahmen für die Leistungsüberprüfung, die alle vom ENIM ausgearbeitet werden, sollten Leitlinien mit gemeinsamen Instrumenten, Methoden und Verfahrensregelungen vorgeben, die den Infrastrukturbetreibern eine einheitliche Durchführung dieser Verordnung im gesamten einheitlichen europäischen Eisenbahnraum ermöglichen, und zwar in Bezug auf das Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität, die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs, das Management von Verkehrsstörungen und Krisensituationen sowie die Leistungsüberprüfung. Auch wenn diese Rahmen und die darin enthaltenen Elemente nicht bindend sein sollten und die Infrastrukturbetreiber die Verantwortung für ihre betrieblichen Entscheidungen behalten sollten, wird von den Infrastrukturbetreibern dennoch erwartet, dass sie sich an die Rahmen halten, es sei denn, besondere Umstände rechtfertigen eine Abweichung von ihnen. In solchen Fällen sollten die Infrastrukturbetreiber nach dem Grundsatz „Befolgen oder Begründen“ handeln und etwaige Abweichungen von diesen Rahmen begründen. Dieses Vorgehen ermöglicht es, ein Gleichgewicht zwischen den Erfordernissen der Koordinierung und der Anwendung einheitlicher 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. Wenn das ENIM keine Einigung über die gemeinsamen Instrumente, Methoden und Verfahrensregelungen erzielt und daher nicht zur Ausarbeitung der europäischen Rahmen in der Lage ist oder wenn diese Rahmen im Falle einer solchen Einigung nicht geeignet sind, um ihre angestrebten Ziele zu erreichen, oder wenn es erhebliche Abweichungen von der Anwendung dieser Rahmen gibt, die die einheitliche Durchführung dieser Verordnung untergraben, sollte die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen verbindliche Bestimmungen für die gemeinsamen Instrumente, Methoden und Verfahrensregelungen festgelegt werden, die für die einheitliche Umsetzung dieser europäischen Rahmen oder ihrer Bestandteile erforderlich sind.

- (26) Das ENIM sollte einen Netzwerkkoordinator benennen, der Unterstützungs- und operative Aufgaben wahrnimmt. Bei der Benennung des Netzwerkkoordinators sollte das ENIM eine gemeinnützige Vereinigung in Erwägung ziehen, die über Erfahrung bei der Verbesserung des Managements der Eisenbahninfrastruktur verfügt und daran beteiligt ist.
- (27) Die Bestimmungen für das Management des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs unter normalen Bedingungen und im Falle von Störungen sollten einen reibungslosen, resilienten und nahtlosen Betrieb von Schienenverkehrsdiensten fördern. Diese Bestimmungen sollten ein System der strukturierten Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und anderen Beteiligten enthalten.
- (28) Das Management der Eisenbahninfrastruktur erfordert nicht nur eine enge Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern, sondern auch ein enges Zusammenwirken mit Eisenbahnunternehmen und anderen Beteiligten, die unmittelbar in den Schienenverkehr, den multimodalen Verkehr und den Logistikbetrieb eingebunden sind. Deshalb ist es nötig, für eine strukturierte Konsultation der Infrastrukturbetreiber und der anderen Beteiligten zu sorgen. Die Europäische Eisenbahnplattform (European Railway Platform, ERP) sollte als Plattform für diese strukturierte Konsultation dienen, da sie sich voraussichtlich aus Vertretern aller an Schienenverkehrsdiensten beteiligten Interessenträger zusammensetzen wird, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Eisenbahnunternehmen, Betreiber von Serviceeinrichtungen oder Betreiber multimodaler Verkehrsterminals. Die ERP sollte in der Lage sein, dem ENIM seine Stellungnahmen während der Entwicklung der europäischen Rahmen vorzulegen, über konkrete Erfahrungen zu berichten und praktische Vorschläge für spezifische Herausforderungen zu unterbreiten sowie zur weiteren Verbesserung der Funktionsweise der europäischen Schienenverkehrsdienste beizutragen.
- (29) Die Zuverlässigkeit der Schienenverkehrsdienste und die frühzeitige Kenntnis des Zeitpunkts, zu dem die Dienste erbracht werden können, gehören zu den Aspekten, die von Eisenbahnkunden und Antragstellern 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. Daher sollten Fahrplanabweichungen auf ein Minimum beschränkt bleiben, und es sollte ein System mit angemessenen Anreizen eingeführt werden, um die Erfüllung der Verpflichtungen durch Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen und andere einschlägige Beteiligte zu fördern.
- (30) Mit dieser Verordnung sollte ein System von Strafen eingeführt werden, die zu zahlen sind, wenn entweder der Infrastrukturbetreiber oder der Antragsteller seinen Verpflichtungen in Bezug auf ein zugewiesenes Kapazitätsrecht nicht nachkommt. Die Höhe der zu verhängenden Strafen sollte wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nichtdiskriminierend sein, um die Einhaltung der geplanten Kapazitätsnutzung zu gewährleisten. Die Höhe der Strafe sollte auch von der Regulierungsstelle genehmigt werden. Der Infrastrukturbetreiber könnte die im Schienennetz gezahlten Wegeentgelte als Grundlage für die Unterbreitung von Vorschlägen zur Höhe der Strafen heranziehen. Bei der Modulation der Strafen sollten mehrere Faktoren berücksichtigt werden, darunter der Zeitpunkt der Mitteilung der Änderung, die Qualität der bereitgestellten alternativen Kapazität in Bezug auf zusätzliche Entfernung oder Zeitplanung, technische Merkmale und andere relevante Aspekte oder die Frage, ob die Kapazität neu zugewiesen und von einem anderen Antragsteller genutzt werden kann. Die angewandte Modulation sollte gering ausfallen, wenn die Qualität der Alternative hoch ist oder wenn die Kapazität neu zugewiesen werden kann. Die angewandte Modulation sollte höher ausfallen, wenn die Änderung kurz vor dem Zeitpunkt der Nutzung des Kapazitätsrechts beantragt wird oder wenn die Qualität im Vergleich zum ursprünglich zugewiesenen Kapazitätsrecht zu niedrig ist. Die Infrastrukturbetreiber in Mitgliedstaaten, deren Währung nicht der Euro ist, sollten Strafbeträge in ihrer Währung vorsehen, die den in dieser Verordnung zum Zeitpunkt ihres Inkrafttretens in Euro festgelegten Strafbeträgen entsprechen. Diese Infrastrukturbetreiber werden aufgefordert, die Höhe der Strafen regelmäßig zu überprüfen, auch im Hinblick auf die Entwicklung des Wechselkurses. Dieses System von Strafen sollte darauf abzielen, die Beilegung von Streitigkeiten zu beschleunigen und Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Nichteinhaltung zugewiesener Kapazitätsrechte zu verringern sowie sowohl den Infrastrukturbetreibern als auch den Antragstellern Gewissheit, Rechtssicherheit, Vorhersehbarkeit und Transparenz in Bezug auf ihre Verpflichtungen betreffend die zugewiesenen Kapazitätsrechte zu bieten.
- (31) Die kontinuierliche Überwachung der Qualität der Eisenbahninfrastrukturdienste und der Schienenverkehrsdienste ist eine Voraussetzung für die Verbesserung der Leistung dieser Dienste. Während die Infrastrukturbetreiber die Leistung der Eisenbahninfrastrukturdienste und der Schienenverkehrsdienste auf nationaler Ebene überwachen und vergleichen sollten, sollte das ENIM die Leistung auf Unionsebene überwachen. 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 Leistung im Laufe der Zeit zu überwachen und dabei den unterschiedlichen Gegebenheiten und Merkmalen im Eisenbahnsektor Rechnung zu tragen. Bei der Einrichtung eines solchen Systems und der Auswertung seiner Ergebnisse sollten sich das ENIM und die Kommission auf unabhängige Sachverständige in Form eines Beratenden Leistungsausschusses stützen können. Der Beratende Leistungsausschuss sollte in der Lage sein, das ENIM und die Kommission sowie die am Betrieb Beteiligten und die europäischen Koordinatoren in allen Bereichen, die die Leistung von Schienenverkehrsdiensten und das Management der Eisenbahninfrastruktur beeinflussen, unabhängig zu beraten. Er sollte auch zu den Leistungsüberprüfungsberichten beitragen.

- (32) Um die Leistung der Eisenbahninfrastrukturdienste im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu verbessern, sollte das ENIM einen Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung entwickeln. Ziel des Rahmens sollte es sein, dafür zu sorgen, dass alle Infrastrukturbetreiber in der Union gemeinsame Instrumente, Methoden und Verfahrensregelungen für die Leistungsmessung anhand vereinbarter Indikatoren anwenden. Er sollte die Ermittlung von Leistungsmängeln im Schienennetz der Union ermöglichen. Er sollte dafür sorgen, dass die Infrastrukturbetreiber ihre Leistungsziele so festlegen, dass den Besonderheiten des von ihnen betriebenen Netzes Rechnung getragen wird, gleichzeitig sollte er aber eine kohärente Erkennung der wichtigsten Leistungsmängel gewährleisten. Er sollte es den Infrastrukturbetreibern ermöglichen, auf Unionsebene bei der Ermittlung von Maßnahmen zusammenzuarbeiten, mit denen Leistungsmängel behoben und ihre Wirkung verfolgt wird. Das ENIM sollte diesen Rahmen regelmäßig überprüfen, damit er stets seinen Zweck erfüllt.
- (33) Um auf Unionsebene eine wirksame Koordinierung der Infrastrukturbetreiber zu gewährleisten, sollte das ENIM funktionsfähiger gestaltet werden. Es sollte über Entscheidungsmechanismen verfügen, die es den Infrastrukturbetreibern ermöglichen, die strategische Kapazitätsplanung der Eisenbahn wirksam zu koordinieren.
- (34) Alle Infrastrukturbetreiber der Mitgliedstaaten, die für Strecken zuständig sind, die einen Teil des Kernnetzes des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (im Folgenden „TEN-V-Kernnetz“) und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes bilden, sollten Mitglieder des ENIM sein. Andere Infrastrukturbetreiber der Mitgliedstaaten, die in das strategische Kapazitätsmanagement für Strecken außerhalb des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes einbezogen sind, sollten ebenfalls in der Lage sein, sich an den Beratungen des ENIM zu beteiligen. Weitere Infrastrukturbetreiber könnten eingeladen werden, sich als Beobachter, jedoch ohne Stimmrecht, an der Arbeit des ENIM zu beteiligen. Darüber hinaus liegt es im Interesse der Union, Infrastrukturbetreibern, die für Strecken des TEN-V-Kernnetzes oder des erweiterten TEN-V-Kernnetzes von Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation und südosteuropäischen Parteien des von der Union gemäß dem Beschluss (EU) 2017/1937 des Rates⁽⁸⁾ unterzeichneten Vertrags zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft zuständig sind, die Teilnahme am ENIM zu gestatten, sofern diese Staaten oder Vertragsparteien diese Verordnung im Rahmen einer mit der Union geschlossenen internationalen Übereinkunft anwenden. Die Modalitäten ihrer Teilnahme am ENIM sollten im Rahmen der Übereinkunft festgelegt werden, die diese Staaten und Vertragsparteien mit der Union geschlossen haben. 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 Arbeit des ENIM wichtig.
- (35) Die Eisenbahn-Regulierungsstellen sollten auf Unionsebene zusammenarbeiten, um eine kohärente Anwendung des Rechtsrahmens und eine einheitliche Behandlung der Antragsteller im gesamten einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu gewährleisten. Die Zusammenarbeit sollte über das Europäische Netzwerk der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB) erfolgen, um gemeinsame Verfahren für die Beschlussfassung in Fragen, für die sie nach dieser Verordnung zuständig sind, zu entwickeln. Hierzu sollte das ENRRB Koordinierungsaufgaben wahrnehmen und kann unverbindliche Empfehlungen, Stellungnahmen oder Berichte in Bezug auf grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste und die Leistung der Eisenbahninfrastrukturdienste und Schienenverkehrsdienste annehmen. Die Empfehlungen und Stellungnahmen des ENRRB sollten nationale Entscheidungen fördern, die die in den europäischen Rahmen beschriebenen harmonisierten Verfahren unterstützen, und die Zuständigkeiten der Eisenbahn-Regulierungsstellen oder der Infrastrukturbetreiber unberührt lassen.
- (36) Für ein effizientes Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität und des Eisenbahnverkehrsmanagements ist der 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. Als Europäische Systembehörde für Telematikanwendungen sollte die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (European Union Agency for Railways, ERA) in die Entwicklung und Umsetzung der in der vorliegenden Verordnung genannten digitalen Instrumente einbezogen werden, um sicherzustellen, dass sie den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität für Telematikanwendungen im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/797 und gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁹⁾ entsprechen.

(8) Beschluss (EU) 2017/1937 des Rates vom 11. Juli 2017 über die Unterzeichnung – im Namen der Europäischen Union – und die vorläufige Anwendung des Vertrags zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft (ABl. L 278 vom 27.10.2017, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2017/1937/oj>).

(9) Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/796/oj>).

- (37) Die Infrastrukturbetreiber sollten sich – insbesondere bei der Digitalisierung – mit den Arbeiten des nach der Verordnung (EU) 2021/2085 des Rates⁽¹⁰⁾ gegründeten Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen durch die Lenkungsgruppe der Systemsäule und die Einsatzgruppe, die in Artikel 96 bzw. Artikel 97 jener Verordnung genannt werden, abstimmen.
- (38) 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 über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte zu erlassen, und zwar in Bezug auf bestimmte Elemente der Dokumente der strategischen Planung der Eisenbahninfrastrukturkapazität, den Zeitplan für die strategische Kapazitätsplanung und das Kapazitätszuweisungsverfahren, den Zeitraum für Änderungen an zugewiesener Kapazität und für die Entwicklung alternativer Lösungen für Antragsteller, bestimmte, mit dem Zeitplan für die Koordinierung, Konsultation und Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Eisenbahninfrastrukturarbeiten verbundene Elemente, die Schwellenwerte für die Kapazitätsauslastung von stark ausgelasteten und überlasteten Fahrwegen, die Anpassung der Höhe der Strafen an die Inflation und 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 in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁽¹¹⁾ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (39) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um Folgendes einzuführen: technische und betriebliche Anforderungen zur Erleichterung des reibungslosen Funktionierens des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums in Bezug auf einheitliche Kriterien für die von Infrastrukturbetreibern festgelegten Anforderungen an Antragsteller, technische und betriebliche Anforderungen an die Notfallplanung, detaillierte Bestimmungen über das Verfahren für den Abschluss von Rahmenverträgen, deren Form und deren Inhalt sowie detaillierte Bestimmungen über das rollierende Planungsverfahren und in Bezug auf die Europäischen Rahmen. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹²⁾ ausgeübt werden. Gibt der gemäß der Richtlinie 2012/34/EU eingesetzte Ausschuss im Rahmen des Prüfverfahrens keine Stellungnahme ab, sollte die Kommission den im Entwurf vorgesehenen Durchführungsrechtsakt nicht erlassen.
- (40) Die Kommission hat ihre Absicht bekundet, angesichts ihrer geplanten Überarbeitung der Verordnung (EU) 2016/796 die Durchführbarkeit und die möglichen Vorteile einer Ausweitung der Zuständigkeit der ERA auf die Eisenbahninfrastrukturkapazität zu bewerten. Die Bewertung könnte Überlegungen zur Nutzung bestehender Kompetenzen der ERA für sektorweite Konsultationsprozesse, insbesondere bei der Festlegung von Bestimmungen des Sekundärrechts, sowie eine unterstützende Rolle bei der Erleichterung einer unabhängigen Leistungsüberwachung und einer Bewertung der Auswirkungen auf den Haushalt umfassen.
- (41) Die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU für die Kapazitätszuweisung werden durch die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung ersetzt. Daher sollten die Bestimmungen über die Zusammenarbeit zwischen Infrastrukturbetreibern, die Bestimmungen über die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn-Regulierungsstellen sowie die Anforderungen an die Elemente der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, in denen die Art der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stehenden Eisenbahninfrastruktur, die Bedingungen für den Zugang dazu und die Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität beschrieben werden, ebenfalls in der vorliegenden Verordnung festgelegt werden. Die Bestimmungen über die Zusammenarbeit und Koordinierung sowie über die Elemente der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die sich nicht auf das Kapazitätsmanagement beziehen, sollten von der vorliegenden Verordnung unberührt bleiben.

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EU) 2021/2085 des Rates vom 19. November 2021 zur Gründung der gemeinsamen Unternehmen im Rahmen von „Horizont Europa“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 219/2007, (EU) Nr. 557/2014, (EU) Nr. 558/2014, (EU) Nr. 559/2014, (EU) Nr. 560/2014, (EU) Nr. 561/2014 und (EU) Nr. 642/2014 (ABl. L 427 vom 30.11.2021, S. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/2085/oj>).

⁽¹¹⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

⁽¹²⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (42) Wie die Ex-post-Bewertung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 ergeben hat, wurde mit ihr 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 Eisenbahninfrastrukturbetreibern beim Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität aus grenzübergreifender Sicht nach wie vor als unwirksam erwiesen. Ferner hat diese Bewertung aufgezeigt, dass das Kapazitätsmanagement nicht effizient ist, wenn die Schienengüterverkehrskorridore getrennt vom übrigen Schienennetz behandelt werden. Für das Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität sollte ein einheitlicher regulatorischer Rahmen gelten, in dem die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 konsolidiert werden. Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 sollte daher nach einem ausreichenden Übergangszeitraum aufgehoben werden, und die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU über die Zuweisung von Fahrwegkapazität sollten durch die vorliegende Verordnung ersetzt werden.
- (43) Für die Erstellung eines Netzfahrplans sind vorbereitende Tätigkeiten nötig, die in den Jahren vor dem Inkrafttreten dieses Netzfahrplans erfolgen müssen. Daher setzt der Übergang von dem durch die Richtlinie 2012/34/EU und die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 geschaffenen regulatorischen Rahmen zu dem mit der vorliegenden Verordnung geschaffenen Rechtsrahmen voraus, dass die Vorbereitungen für die Erstellung der Netzfahrpläne nach dem neuen Rechtsrahmen parallel zur Anwendung der Bestimmungen des derzeitigen Rahmens beginnen sollten. Aus diesem Grund sollte während eines Übergangszeitraums eine Doppelregelung gelten, nach der die notwendigen Vorbereitungsschritte für einen Netzfahrplan im Einklang mit dem für diesen bestimmten Netzfahrplan geltenden Rechtsrahmen unternommen werden sollten. Rahmenverträge, die nach dem derzeitigen Rechtsrahmen geschlossen wurden, sollten bis zu ihrem Ablaufdatum fortgelten können.
- (44) Nach dem neuen regulatorischen Rahmen sollten die Vorbereitungsschritte für einen Netzfahrplan mit dem Beginn der Phase der Kapazitätsstrategie fünf Jahre vor dem Inkrafttreten dieses Netzfahrplans beginnen. Dieser Zeitrahmen steht im Einklang mit dem der 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, vereinfacht werden, indem die Phase der Kapazitätsstrategie verkürzt wird. Dementsprechend sollte der erste Netzfahrplan nach dem neuen Rechtsrahmen der ab dem 14. Dezember 2030 geltende Netzfahrplan sein. Zur Einhaltung des neuen regulatorischen Rahmens sollten alle Beteiligten unverzüglich mit den notwendigen Vorbereitungen beginnen.
- (45) In der Richtlinie (EU) 2022/2557 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹³⁾ sind Maßnahmen festgelegt, mit denen ein hohes Maß an Resilienz für kritische Einrichtungen erreicht werden soll, die in der Union wesentliche Dienste erbringen. Infrastrukturbetreiber, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, fallen grundsätzlich auch in den Anwendungsbereich der genannten Richtlinie. Gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2557 müssen kritische Einrichtungen Maßnahmen zur Verbesserung der Resilienz ergreifen. Diese Verordnung schreibt ferner vor, dass die Infrastrukturbetreiber im Falle von Netzstörungen und Krisensituationen, die sich auf den Schienenverkehr auswirken, Maßnahmen zur Verbesserung der Resilienz ergreifen müssen. Im Rahmen dieser Verordnung ergriffene Resilienzmaßnahmen sollten unbeschadet der Richtlinie (EU) 2022/2557 und ergänzend zu dieser Richtlinie gelten. Die Infrastrukturbetreiber müssen sicherstellen, dass sie auch ihren Verpflichtungen aus der Richtlinie (EU) 2022/2557 nachkommen. Haben Infrastrukturbetreiber gemäß dieser Verordnung bereits Maßnahmen ergriffen und Dokumente erstellt, die für Maßnahmen zur Verbesserung der Resilienz gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2557 relevant sind, sollten sie diese Maßnahmen und Dokumente nutzen können, um die Anforderungen in Bezug auf Resilienzmaßnahmen gemäß der genannten Richtlinie zu erfüllen.
- (46) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich ein effizienteres Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität und des Schienenverkehrs, wodurch die Qualität der Dienste verbessert und mehr Verkehr im Eisenbahnnetz ermöglicht wird, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen der grenzüberschreitenden Wirkung der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

⁽¹³⁾ Richtlinie (EU) 2022/2557 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Resilienz kritischer Einrichtungen und zur Aufhebung der Richtlinie 2008/114/EG des Rates (ABl. L 333 vom 27.12.2022, S. 164, ELI <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj>).

KAPITEL I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

(1) In dieser Verordnung werden die Grundsätze, Regeln und Verfahren für das Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität, das Verkehrsmanagement, das Krisenmanagement und das Leistungsmanagement für den inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr sowie die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und anderen am Betrieb Beteiligten festgelegt; außerdem werden die Grundsätze, Regeln und Verfahren für den Einsatz digitaler Instrumente festgelegt, um die Kapazitäts- und Verkehrsmanagementverfahren in dieser Verordnung zu unterstützen. Ferner werden Regeln für ein europäisches Netzwerk für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und mit anderen relevanten 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 jener 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 Schienenverkehrsdienste, die ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 2 Absätze 3, 3a, 4, 8 und 8a der Richtlinie 2012/34/EU von der Anwendung des Kapitels IV jener Richtlinie ausgenommen hat.

(4) Diese Verordnung gilt nicht für Schienenverkehrsdienste, die ein Mitgliedstaat gemäß Artikel 2 Absatz 10 der Richtlinie 2012/34/EU von der Anwendung des Kapitels IV der genannten Richtlinie ausgenommen hat.

(5) Diese Verordnung findet keine Anwendung auf die in Artikel 2 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Unternehmen oder Beförderungsleistungen.

(6) Diese Verordnung gilt nicht für Zypern und Malta, solange in ihrem jeweiligen Staatsgebiet kein Eisenbahnsystem besteht.

(7) Durch diese Verordnung sollen die Mitgliedstaaten nicht daran gehindert werden, Maßnahmen, die zur Wahrung wesentlicher Sicherheits- oder Verteidigungsinteressen erforderlich sind, oder 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 49 Absatz 1 Buchstaben a bis e vorgesehenen Arten von Maßnahmen.

Artikel 2

Allgemeine Zuständigkeiten und Grundsätze

(1) Diese Verordnung lässt die in Artikel 4 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegte Unabhängigkeit der Geschäftsführung von Infrastrukturbetreibern unberührt.

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

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

(3) Um ein effizientes und wirksames Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität und ein effizientes und wirksames Verkehrsmanagement in der Union zu erleichtern, arbeiten die in Artikel 58 Absatz 3 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.

- (4) Bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und Zuständigkeiten gemäß dieser Verordnung müssen die Infrastrukturbetreiber
- a) durch effektive Planung und Koordinierung die verfügbare Eisenbahninfrastruktur so effektiv wie möglich nutzen mit dem Ziel, sowohl bei Personen- als auch bei Güterverkehrsdiensten den Anteil des Schienenverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern im Einklang mit den Klimazielen der Union zu erhöhen,
 - b) den Nutzen der durch die Eisenbahninfrastruktur ermöglichten Schienenverkehrsdienste für die Gesellschaft in sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Hinsicht maximieren,
 - c) ein nichtdiskriminierendes Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität und einen angemessenen und transparenten Zugang dazu – auch bei Eisenbahninfrastrukturarbeiten – gewährleisten, um einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen und die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverkehrsdienste zu gewährleisten,
 - d) einen nahtlosen netzübergreifenden und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr ermöglichen, indem die Beseitigung von Engpässen und betrieblichen Hindernissen angestrebt wird,
 - e) Transparenz bei Zustand und Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur gewährleisten,
 - f) die Leistung der Eisenbahninfrastruktur in enger Zusammenarbeit mit den am Betrieb Beteiligten überprüfen und verbessern,
 - g) zur Umsetzung und Entwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beitragen, insbesondere durch gemeinsame europäische technische und betriebliche Bestimmungen und Normen.

Artikel 3

Unparteilichkeit des Infrastrukturbetreibers beim Kapazitäts- und Verkehrsmanagement, einschließlich der Instandhaltungsplanung

- (1) Die Infrastrukturbetreiber nehmen die Aufgaben des Kapazitäts- und Verkehrsmanagements, einschließlich der Instandhaltungsplanung, auf angemessene, transparente und nichtdiskriminierende Weise wahr. Die Personen, die für Entscheidungen im Zusammenhang mit diesen Aufgaben zuständig sind, müssen frei von Interessenkonflikten sein.
- (2) Die Infrastrukturbetreiber wahren gemäß dem Unionsrecht und dem nationalen Recht das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen gemachten Angaben, gegebenenfalls auch indem an andere Parteien weitergegebene Informationen anonymisiert werden.
- (3) Beim Verkehrsmanagement sorgen die Infrastrukturbetreiber dafür, dass die am Betrieb Beteiligten bei sie betreffenden Störungen umfassend und rechtzeitig Zugang zu den relevanten Informationen erhalten. Gewährt der Infrastrukturbetreiber Zugang zum Verkehrsmanagementverfahren, so tut er dies für die am Betrieb Beteiligten auf angemessene, transparente und nichtdiskriminierende Weise.
- (4) Zum Kapazitätsmanagement und zur 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 gemäß der vorliegenden Verordnung und trägt den von diesen Antragstellern vorgebrachten Anliegen weitestmöglich Rechnung.

Artikel 4

Strategische Leitlinien und nationale Anforderungen

(1) Die Mitgliedstaaten können dem Infrastrukturbetreiber auf der Grundlage der Leitstrategien für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU strategische Leitlinien vorgeben. In diesen strategischen Leitlinien, die mit der vorliegenden Verordnung vereinbar sein müssen, sind die betrieblichen Zuständigkeiten der Infrastrukturbetreiber zu achten, was ihnen eine Optimierung der Nutzung des Netzes und eine wirksame Koordinierung bei der Zuweisung von Kapazität für den grenzüberschreitenden Verkehr ermöglicht. Sie werden rechtzeitig bereitgestellt, damit die Infrastrukturbetreiber die in Anhang I der vorliegenden Verordnung 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,
- b) einen Ausblick auf die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur unter Berücksichtigung der einschlägigen nationalen oder regionalen Pläne und Strategien und der Arbeitspläne der Europäischen Verkehrskorridore,
- c) allgemeine Anforderungen und Leitlinien für die Nutzung der Eisenbahninfrastrukturkapazität, die der Infrastrukturbetreiber bei der strategischen Kapazitätsplanung berücksichtigen muss, insbesondere in Bezug auf stark ausgelasteter und überlasteter Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 23 dieser Verordnung,
- d) einen Ausblick auf die geplante Entwicklung der Schienenverkehrsdienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, wo erforderlich unter Berücksichtigung der Standpunkte der beteiligten regionalen oder lokalen Gebietskörperschaften.

(2) Die Mitgliedstaaten können vorsehen, dass ein oder mehrere Elemente der in diesem Absatz genannten Leitlinien verbindlich sind, indem sie den Infrastrukturbetreibern die Anforderung auferlegen,

- a) spezifische Fahrplankonzepte wie integrierte Taktfahrpläne sowohl für Güter- als auch Personenverkehrsdienste umzusetzen,
- b) für die in Artikel 14 genannten Arten von Schienenverkehrsdiensten einen Mindestumfang an Kapazität zu reservieren, um ihren verkehrspolitischen Prioritäten Rechnung zu tragen,
- c) gemäß Artikel 20 Absatz 5 Eisenbahninfrastrukturkapazität für bestimmte Strecken und Knoten vorzuplanen,
- d) mittels nationaler Parameter bei der Methode für die Kapazitätsaufteilung nach Artikel 27 und mittels nationaler Parameter bei der Methode für die förmliche Konfliktlösung nach Artikel 39 nationalen verkehrspolitischen Prioritäten Rechnung zu tragen.

Diese Anforderungen dürfen die verfügbare Kapazität für einen Eisenbahninfrastrukturabschnitt nicht in einem Ausmaß binden, das dem Infrastrukturbetreiber den ausreichenden betrieblichen Spielraum entzieht, um alle in Artikel 2 Absatz 4 festgelegten Aufgaben und Zuständigkeiten zu erfüllen.

Die Erbringung von Schienenverkehrsdiensten gemäß spezifischen Fahrplankonzepten wie integrierten Taktfahrplänen, die Konsultation zu strategischer Kapazitätsplanung und die Zuweisung von Kapazitätsrechten, die für diese Dienste erforderlich sind, müssen allen Antragstellern und Eisenbahnunternehmen in angemessener, transparenter und nichtdiskriminierender Weise offenstehen.

(3) Haben die Mitgliedstaaten strategische Leitlinien und Anforderungen gemäß den Absätzen 1 und 2 angenommen, so geben sie diese in einem einzigen Dokument an und machen dieses Dokument auf ihrer Website öffentlich zugänglich. Das ENIM macht die Links zu diesen Dokumenten auf seiner Website zugänglich.

(4) Zur Unterstützung der Entwicklung grenzüberschreitender Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrsdienste koordinieren sich die Mitgliedstaaten untereinander gemäß Artikel 56, um zwischen den jeweiligen strategischen Leitlinien und Anforderungen, die sie gemäß diesem Artikel vorgeben, Stimmigkeit sicherzustellen.

(5) Unbeschadet der Bestimmungen über staatliche Beihilfen können die Mitgliedstaaten dem Infrastrukturbetreiber gegebenenfalls einen Ausgleich für Mindereinnahmen gewähren, die ausschließlich dadurch entstehen, dass die strategischen Leitlinien und Anforderungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazität eingehalten werden.

Artikel 5

Begriffsbestimmungen

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

Darüber hinaus bezeichnet der Ausdruck

1. „*höhere Gewalt*“ alle unvorhersehbaren, unvermeidbaren oder außergewöhnlichen Ereignisse oder Situationen, die sich der Kontrolle des am Betrieb Beteiligten entziehen und die nicht durch angemessene Vorsorge- und Sorgfalsmaßnahmen überwunden werden können, die nicht durch dem am Betrieb Beteiligten technisch, finanziell oder wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen behoben werden können, die tatsächlich eingetreten und objektiv nachprüfbar sind und die es dem am Betrieb Beteiligten vorübergehend oder dauerhaft unmöglich machen, seine Verpflichtungen gemäß dieser Verordnung und gemäß der Richtlinie 2012/34/EU oder seine vertraglichen Verpflichtungen zu erfüllen;
2. „*Interoperabilität*“ die Interoperabilität im Sinne des Artikels 2 Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁴⁾;
3. „*am Betrieb Beteiligter*“ einen Antragsteller, ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber, eine zuständige Behörde gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁵⁾, einen Betreiber von Serviceeinrichtungen oder jede andere Stelle, die unmittelbar an der Durchführung eines Schienenverkehrsdienstes beteiligt ist;
4. „*Europäischer Koordinator*“ den gemäß Artikel 52 der Richtlinie (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁶⁾ benannten Koordinator;
5. „*Europäische Verkehrskorridore*“ die in den Artikeln 7 und 11 sowie in Anhang III der Verordnung (EU) 2024/1679 genannten Korridore;
6. „*Rahmenvertrag*“ eine rechtsverbindliche allgemeine öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers und des Infrastrukturbetreibers in Bezug auf die zuzuweisende Eisenbahninfrastrukturkapazität und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode;
7. „*simultane Kapazitätszuweisung*“ ein Verfahren, bei dem Infrastrukturbetreiber Eisenbahninfrastrukturkapazität als Reaktion auf eine Reihe von bis zu einem bestimmten Stichtag eingegangenen Anträgen auf Eisenbahninfrastrukturkapazität und durch Koordinierung dieser Anträge zuweisen, um die bestmögliche Auslastung der Eisenbahninfrastruktur und die größtmögliche Übereinstimmung mit den Anträgen zu gewährleisten;

⁽¹⁴⁾ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>).

⁽¹⁵⁾ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

⁽¹⁶⁾ Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

8. „Windhundprinzip“ einen Grundsatz für die Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität, dem zufolge die Priorität für das Zuweisungsverfahren nach der chronologischen Reihenfolge der Anträge auf Eisenbahninfrastrukturkapazität festgelegt wird;
9. „Zugtrasse“ die Eisenbahninfrastrukturkapazität, 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;
10. „Kapazitätsspezifikation“ ein Kapazitätsrecht, das die für den betreffenden Antragsteller relevanten kommerziellen und betrieblichen Merkmale der Eisenbahninfrastrukturkapazität bestimmt und das dem Infrastrukturbetreiber genügend Informationen liefert, um spezifische Zugtrassen vorzubereiten, die diesen Merkmalen entsprechen;
11. „netzübergreifender Schienenverkehrsdienst“ einen inländischen oder grenzüberschreitenden Schienengüter- oder Schienenpersonenverkehrsdienst, der auf zwei oder mehr Netzen verschiedener Infrastrukturbetreiber betrieben wird. Der Zug kann verbunden und/oder geteilt werden, und die verschiedenen Zugteile können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben;
12. „netzübergreifendes Kapazitätsrecht“ die Gesamtheit der Kapazitätsrechte, die die Erbringung eines netzübergreifenden Schienenverkehrsdienstes ermöglichen;
13. „Aufteilung von Eisenbahninfrastrukturkapazität“ das Zuteilen von Anteilen der insgesamt verfügbaren Kapazität eines Eisenbahninfrastrukturabschnitts an verschiedene Arten von Schienenverkehrsdiensten und an sich aufgrund von Eisenbahninfrastrukturarbeiten ergebende Kapazitätsbeschränkungen;
14. „Netzfahrplan“ die laufend aktualisierten Daten zur Festlegung aller geplanten Zug- und Fahrzeugbewegungen, die auf dem betreffenden Schienennetz der Eisenbahn entsprechend den zugewiesenen Kapazitätsrechten während einer Netzfahrplanperiode durchgeführt werden;
15. „Netzfahrplanperiode“ den Zeitraum, in dem ein bestimmter Netzfahrplan gültig ist;
16. „Eisenbahninfrastrukturarbeiten“ einen Eingriff in die Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke des Ausbaus, der Instandhaltung, der Erneuerung oder der Umrüstung der Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Artikels 3 Nummern 2a, 2c, 2d und 2e der Richtlinie 2012/34/EU;
17. „Regulierungsstelle“ die in Artikel 55 der Richtlinie 2012/34/EU genannte Regulierungsstelle;
18. „Vorfall“ jedes Vorkommnis oder jede Reihe von Vorkommnissen desselben Ursprungs, das bzw. die eine Störung des Eisenbahnverkehrs verursacht;
19. „Abschnitte und Knoten“ eine Abbildung des Eisenbahnnetzes in Form eines Schaubilds, das aus durch Abschnitte verbundenen Knoten besteht und eine Struktur aufweist, die es ermöglicht, relevanten Merkmalen der Nachfrage nach und des Angebots an Eisenbahninfrastrukturkapazität Rechnung zu tragen, insbesondere für die Zwecke der strategischen Kapazitätsplanung;
20. „spezifisches Fahrplankonzept“ eine bestimmte Art und Weise, im Hinblick auf bestimmte politische Ziele Zugtrassen in einem Fahrplan anzuordnen, auch für den netzübergreifenden Verkehr;
21. „Sondertransport“ einen Sondertransport im Sinne der Anlage J der Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission ⁽¹⁷⁾;

⁽¹⁷⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2019/773 der Kommission vom 16. Mai 2019 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung des Beschlusses 2012/757/EU (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773/oj).

- 22. „Taktfahrplan“ ein spezifisches Fahrplankonzept, nach dem Schienenverkehrsdienste in regelmäßigen und gleichbleibenden Abständen wiederholend eingeplant werden sollen und die Trassen auf den Abschnitten und Knoten eines Netzes oder Teils eines Netzes kombiniert werden sollen, wobei gegebenenfalls die Verbindungen und die Umsteigezeiten zwischen den Linien zu berücksichtigen sind;
- 23. „Eisenbahninfrastrukturabschnitt“ einen Abschnitt der Gleise des Netzes, das vom Infrastrukturbetreiber für die Zwecke der Anwendung besonderer Bestimmungen dieser Verordnung ausgewiesen wird;
- 24. „Kapazitätsbeschränkung“ die Verringerung der Kapazität oder die Verringerung der Leistung von Fahrwegen unter deren Auslegungswerte aus Gründen, die unter der Kontrolle des Infrastrukturbetreibers stehen oder sich seiner Kontrolle entziehen, wie etwa Eisenbahninfrastrukturarbeiten, die Verschlechterung des Zustands der Anlagen oder extreme Wetterereignisse.

KAPITEL II

Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität

Abschnitt 1

Allgemeine Grundsätze für das Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität

Artikel 6

Kapazitätsmanagement

(1) Die Infrastrukturbetreiber verwalten die Eisenbahninfrastrukturkapazität durch ein Planungs- und Zuweisungsverfahren, das drei Phasen umfasst:

- a) strategische Kapazitätsplanung gemäß Abschnitt 2;
- b) Netzfahrplanerstellung und Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität 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 jener Richtlinie das Folgende auf:

- a) einen Abschnitt über die den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung gestellten Eisenbahninfrastruktur,
- b) einen Abschnitt über das Kapazitätsmanagement,
- c) einen Abschnitt über den Betrieb, einschließlich Verkehrsmanagement, Störungsmanagement und Krisenmanagement, sowie
- d) einen Abschnitt über das Leistungsmanagement gemäß Anhang V dieser Verordnung.

(3) Entscheidungen über das Kapazitätsmanagement gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels, 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. Für Entscheidungen über das Kapazitätsmanagement gelten die in der genannten Richtlinie festgelegten Bestimmungen über wesentliche Funktionen.

*Artikel 7***Europäischer Rahmen für das Kapazitätsmanagement**

- (1) Bis zum ... [18 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] entwickelt und beschließt das ENIM gemäß den Bestimmungen des Artikels 4 und des Kapitels II einen „Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement“, in dem gemeinsame Instrumente, Methoden und Verfahrensregelungen für das Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität und für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und anderen am Betrieb Beteiligten festgelegt werden. Für das Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität tragen die Infrastrukturbetreiber diesen gemeinsamen Instrumenten, Methoden und Verfahrensregelungen weitestgehend Rechnung.
- (2) Bei der Ausarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU und Artikel 6 Absatz 2 dieser Verordnung tragen die Infrastrukturbetreiber dem 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 Instrumenten, Methoden und Verfahrensregelungen.
- (3) Das ENIM veröffentlicht einen Entwurf des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement, den es der Europäischen Eisenbahnplattform (European Railway Platform, ERP) und den am Betrieb Beteiligten zur Konsultation vorlegt. Die ERP und die am Betrieb Beteiligten können ihre Antworten auf die Konsultation innerhalb von drei Monaten nach Veröffentlichung dieses Entwurfs übermitteln.
- (4) Das ENIM legt dem Europäischen Netzwerk der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB) bis zum ... [zwölf Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] den endgültigen Entwurf des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement vor. Das ENRRB legt dem ENIM innerhalb von drei 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.
- (5) 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 am Betrieb Beteiligten und den Arbeiten des ENIM Rechnung zu tragen. Bei der Aktualisierung des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement konsultiert das ENIM die ERP und die am Betrieb Beteiligten und legt dem ENRRB den endgültigen Entwurf für eine Empfehlung gemäß den Absätzen 3 und 4 dieses Artikels vor.
- (6) Bei der Ausübung ihrer Befugnisse in Bezug auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 56 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2012/34/EU berücksichtigt die Regulierungsstelle die vom ENRRB angenommene Empfehlung für den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Absatz 4 des vorliegenden Artikels und unbeschadet des Grundsatzes der Unabhängigkeit der Regulierungsstellen.
- (7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 74 Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des Europäischen Rahmens für das in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannte Kapazitätsmanagement zu erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 76 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 8***Antragsteller**

- (1) Die Antragsteller stellen Anträge auf Eisenbahninfrastrukturkapazität. Zur Nutzung der Eisenbahninfrastrukturkapazität benennen Antragsteller, bei denen es sich nicht um ein Eisenbahnunternehmen handelt, ein Eisenbahnunternehmen. Das Eisenbahnunternehmen schließt mit dem Infrastrukturbetreiber eine Vereinbarung gemäß Artikel 28 der Richtlinie 2012/34/EU. Der Abschluss einer solchen Vereinbarung durch das Eisenbahnunternehmen lässt das Recht der Antragsteller, mit Infrastrukturbetreibern Rahmenverträge nach Artikel 33 dieser Verordnung zu schließen, unberührt.

(2) Der Infrastrukturbetreiber kann zur Sicherung seiner berechtigten Erwartungen an seine künftigen Erlöse und die Auslastung der Eisenbahninfrastruktur Anforderungen an Antragsteller festlegen. Die Anforderungen müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Sie dürfen nur die Stellung einer Finanzgarantie enthalten, die eine angemessene Höhe nicht übersteigt und in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Umfang der Tätigkeit des Antragstellers steht, sowie zur Zusicherung der Fähigkeit zur Abgabe konformer Anträge auf Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität. Diese Anforderungen werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Anhang IV Nummer 2 Buchstabe c angegeben.

(3) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte mit den Einzelheiten der für die Anwendung von Absatz 2 dieses Artikels geltenden Kriterien erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 76 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 9

Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität

(1) Die Infrastrukturbetreiber stellen sicher, dass mit der Eisenbahninfrastrukturkapazität in allen Phasen des in Artikel 6 dieser Verordnung 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 Eisenbahninfrastrukturkapazität berücksichtigen die Infrastrukturbetreiber die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 4 vorgegebenen strategischen Leitlinien und nationalen Anforderungen für die Auslastung der Eisenbahninfrastrukturkapazität, sofern die Mitgliedstaaten solche Leitlinien und Anforderungen vorgegeben haben. Die Planung und die Zuweisung der Eisenbahninfrastrukturkapazität erfolgt anhand angemessener, transparenter und nichtdiskriminierender Verfahren.

(3) Die Infrastrukturbetreiber nehmen die Planung und Zuweisung der Kapazität weitestmöglich vor, wobei sie die betreffenden Antragsteller einbinden, suchen nach Lösungen, die mit dem Kapazitätsbedarf der Antragsteller und ihren Anträgen auf Kapazitätsrechte vereinbar sind, und stellen gleichzeitig eine bestmögliche Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in dem betreffenden Netz sicher.

Artikel 10

Informationen über die Eisenbahninfrastrukturkapazität

(1) Die Infrastrukturbetreiber stellen Antragstellern, Regulierungsstellen und gegebenenfalls anderen am Betrieb Beteiligten während des gesamten Kapazitätsmanagementverfahrens genaue und aktuelle Informationen über die Verfügbarkeit von Eisenbahninfrastrukturkapazität 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 20 und des Netzfahrplans gemäß Artikel 32.

(2) Die Infrastrukturbetreiber veröffentlichen die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Informationen gemäß Artikel 66 Absatz 5.

(3) Auf Verlangen der Antragsteller stellen die Infrastrukturbetreiber die in Absatz 1 genannten Informationen auf der Grundlage konkreter Spezifikationen der kommerziellen und betrieblichen Erfordernisse zur Verfügung („Machbarkeitsbeurteilungen“). Für grenzüberschreitende Verkehrsdienste erhalten und beantworten die Infrastrukturbetreiber solche Anträge an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang oder über eine einzige Schnittstelle.

*Artikel 11***Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Eisenbahninfrastrukturarbeiten und eines verschlechterten Zustands der Eisenbahninfrastruktur**

(1) Unbeschadet der Artikel 7, 7a, 7c und 7e der Richtlinie 2012/34/EU planen die Infrastrukturbetreiber Eisenbahninfrastrukturarbeiten 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 Eisenbahninfrastrukturarbeiten 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 Eisenbahninfrastrukturarbeiten handelt der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 2 Absatz 4 und Artikel 3.

Insbesondere berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber in ausgewogener Weise die Auswirkungen von Eisenbahninfrastrukturarbeiten 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 Eisenbahninfrastrukturarbeiten im Rahmen der Koordinierungsmechanismen nach Artikel 7e der Richtlinie 2012/34/EU und in Bezug auf grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste gemäß Artikel 57 dieser Verordnung.

(4) Die Infrastrukturbetreiber planen Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Eisenbahninfrastrukturarbeiten rechtzeitig im Voraus, informieren die Antragsteller darüber rechtzeitig im Voraus und konsultieren sie dazu rechtzeitig im Voraus, wobei sie den geschätzten Auswirkungen auf Eisenbahnunternehmen Rechnung tragen. Dabei beachten die Infrastrukturbetreiber den Zeitplan und die Anforderungen gemäß Anhang I Abschnitt 3.

(5) Bei Kapazitätsbeschränkungen mit schwerwiegenden Auswirkungen im Sinne von Anhang I Abschnitt 3 Nummer 1 können die Antragsteller vom Infrastrukturbetreiber verlangen, dass dieser eine alternative Planung für die Kapazitätsbeschränkung vorlegt, um eine Option zu ermitteln und auszuwählen, die den Auswirkungen auf die 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 solche Alternativstrecken bestehen –, auch in anderen Schienennetzen, zu erstrecken und sich im Kapazitätsmodell gemäß Artikel 19 und im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 20 widerzuspiegeln.

(6) Die Infrastrukturbetreiber berücksichtigen und mindern die Auswirkungen von Eisenbahninfrastrukturarbeiten auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Die Infrastrukturbetreiber koordinieren gemäß Artikel 55 mindestens alle Eisenbahninfrastrukturarbeiten auf den Eisenbahnstrecken, die Teil der Europäischen Verkehrskorridore sind, und etwaige andere Eisenbahninfrastrukturarbeiten mit erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen.

Die Koordinierung erstreckt sich insbesondere auf die Optimierung des Zeitplans für die Eisenbahninfrastrukturarbeiten und die Bereitstellung alternativer Kapazität auf der betroffenen Strecke und auf den Alternativstrecken gemäß Absatz 5 Unterabsatz 2 unter Berücksichtigung der betrieblichen und kommerziellen Erfordernisse der Antragsteller.

(7) Als Kapazitätsbeschränkungen gelten auch sich aus der Verschlechterung des Zustands der Anlagen ergebende Verringerungen der Kapazität oder der Leistung von Fahrwegen unter deren Auslegungswerte, wie z. B. eine Verringerung der zulässigen Geschwindigkeit oder Achslast. Diese Kapazitätsbeschränkungen führen nicht zu Strafen gemäß Artikel 42, es sei denn, dadurch wird eine Änderung der Merkmale eines zugewiesenen Kapazitätsrechts verursacht, die dem Antragsteller zum Zeitpunkt der Zuweisung nicht bekannt ist, und diese Änderung wird gemäß Artikel 41 Absatz 6 als erheblich eingestuft. Für solche Kapazitätsbeschränkungen gelten die Informationspflichten nach Artikel 10.

(8) 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.

(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 75 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Abschnitt 3 zu erlassen, wenn die darin festgelegten Elemente sich als unwirksam erwiesen oder zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung geführt haben oder wenn der Sektor neue und allgemein anerkannte bewährte Verfahren entwickelt hat, 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 Eisenbahninfrastrukturarbeiten ergeben, auf den Eisenbahnverkehr und den Verwaltungsaufwand für die Infrastrukturbetreiber weiter zu verringern.

Artikel 12

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

(1) Ein Mitgliedstaat kann vom Infrastrukturbetreiber verlangen, eine Gewährung von Kapazitätsrechten an einen Antragsteller zu verweigern oder diese zu entziehen, wenn die zuständigen Behörden dieses Mitgliedstaats feststellen, dass die Gewährung dieser 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 Entscheidung muss hinreichend begründet, unbedingt erforderlich und im Hinblick auf das verfolgte Ziel verhältnismäßig sein.

(2) Unbeschadet der Vertraulichkeit von Verschlusssachen unterrichten die Mitgliedstaaten die Kommission, die Regulierungsstelle und – bei netzübergreifenden Kapazitätsrechten – die anderen betroffenen Mitgliedstaaten innerhalb von zehn Tagen, nachdem die Entscheidung auf der Grundlage von Absatz 1 getroffen wurde, über die Annahme dieser Entscheidung und die Gründe dafür. Diese Entscheidungen werden von den Mitgliedstaaten regelmäßig überprüft.

(3) Bringt ein Mitgliedstaat Bedenken hinsichtlich einer Entscheidung vor, die ein anderer Mitgliedstaat auf der Grundlage von Absatz 1 des vorliegenden Artikels angenommen hat, so koordinieren sich die betroffenen Mitgliedstaaten gemäß Artikel 56 untereinander.

(4) Bei netzübergreifenden Kapazitätsrechten kann ein betroffener Mitgliedstaat die Kommission um eine Empfehlung zu der Entscheidung, die ein anderer Mitgliedstaat auf der Grundlage von Absatz 1 angenommen hat, ersuchen.

Abschnitt 2

Strategische Kapazitätsplanung

Artikel 13

Strategische Kapazitätsplanung

(1) Die strategische Kapazitätsplanung umfasst alle in den Artikeln 14 bis 27 genannten Tätigkeiten.

(2) Die strategische Kapazitätsplanung führt zu folgender Reihenfolge von Planungsdokumenten, die einen zunehmend höheren Detaillierungsgrad über die verfügbare Kapazität aufweisen:

- a) Kapazitätsstrategie gemäß Artikel 18;
- b) Kapazitätsmodell gemäß Artikel 19;
- c) Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 20.

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

Die gemäß Unterabsatz 1 Buchstaben a, b und c erstellten Dokumente werden vom Infrastrukturbetreiber in mindestens zwei Amtssprachen der Organe der Union zur Verfügung gestellt.

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

(4) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 75 delegierte Rechtsakte zu erlassen, mit denen Folgendes geändert wird:

i) Teile des detaillierten Inhalts der Kapazitätsstrategie, des Kapazitätsmodells und des Kapazitätsangebotsplans gemäß Anhang I Abschnitt 1 sowie

ii) die in Anhang I Abschnitt 2 festgelegten Fristen,

wenn diese Elemente sich als unwirksam erwiesen oder zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung geführt haben oder wenn der Eisenbahnsektor neue und allgemein anerkannte bewährte Verfahren entwickelt hat, um unter Berücksichtigung der Erfahrungen und Stellungnahmen des ENIM, der Antragsteller, der Regulierungsstellen und des ENRRB bei der Umsetzung von Anhang I Abschnitte 1 und 2 einen effizienten strategischen Planungsprozess zu gewährleisten und den betrieblichen Anliegen der Infrastrukturbetreiber und der Antragsteller Rechnung zu tragen.

(5) Die strategische Kapazitätsplanung darf nicht die Gewährung von Kapazitätsrechten an einzelne Antragsteller gemäß Artikel 28 beinhalten.

Artikel 14

Allgemeine Anforderungen an die strategische Kapazitätsplanung

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

(2) Bei der strategischen Kapazitätsplanung, insbesondere im Kapazitätsmodell gemäß Artikel 19 und im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 20, unterscheiden die Infrastrukturbetreiber mindestens zwischen folgenden Arten von Schienenverkehrsdiensten:

a) Güterverkehrsdienste,

b) überregionale Personenverkehrsdienste (Fernverkehr),

c) Personenverkehrsdienste im Stadt- und Regionalverkehr.

Sofern dies angesichts der Erfahrungen bei der Durchführung dieser Verordnung und zur Förderung der grenzübergreifenden Kohärenz des strategischen Planungsprozesses erforderlich ist, kann das ENIM in Konsultation mit den am Betrieb Beteiligten und der ERP eine detailliertere harmonisierte Liste erstellen, in der zwischen Arten von Schienenverkehrsdiensten weiter unterschieden wird. Diese Liste wird in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement aufgenommen.

(3) Bei der strategischen Kapazitätsplanung, insbesondere im Kapazitätsmodell gemäß Artikel 19 und im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 20, geben die Infrastrukturbetreiber die vorgeplante Kapazität an, die für die Erbringung von netzübergreifenden Schienenverkehrsdiensten geeignet ist.

- (4) Bei der strategischen Kapazitätsplanung ist auch Folgendes zu berücksichtigen:
- a) die beobachtete Struktur und Entwicklung der Nachfrage nach Eisenbahninfrastrukturkapazität, wie durch die Kapazitätszuweisung in früheren Netzfahrplanperioden und durch die Marktüberwachung gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2012/34/EU ermittelt;
 - b) die erwartete Entwicklung des Verkehrsbedarfs und der sich daraus ergebenden Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten und Eisenbahninfrastrukturkapazität, wie im Rahmen der Analyse gemäß Artikel 17 dieser Verordnung ermittelt;
 - c) Kapazitätsbedarfsmeldungen durch Antragsteller und die Beiträge aus der Konsultation der am Betrieb Beteiligten gemäß Artikel 15 dieser Verordnung;
 - d) die erwartete oder geplante Entwicklung der Eisenbahninfrastrukturkapazität, insbesondere wie 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 ermittelt;
 - e) die geplanten Eisenbahninfrastrukturarbeiten, die sich voraussichtlich auf das Netz auswirken werden;
 - f) die Merkmale der verschiedenen Schienenverkehrsmärkte, insbesondere in Bezug auf
 - i) Geschwindigkeit,
 - ii) Häufigkeit,
 - iii) Spielraum für Abweichungen von der zugewiesenen Zugtrasse,
 - iv) die Möglichkeit, im Falle von Netzstörungen Verkehrsdienste umzuleiten, umzuplanen oder durch andere Verkehrsträger zu ersetzen,
 - v) die Volatilität der Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten und die daraus resultierende Notwendigkeit, Schienenverkehrsdienste mit einem anderen Zeithorizont zu planen.

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

(6) Die strategische Kapazitätsplanung umfasst die Abschnitte und Knoten des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes, wie in Anhang I der Verordnung (EU) 2024/1679 ermittelt. Die Infrastrukturbetreiber können beschließen, andere Abschnitte und Knoten des von ihnen betriebenen Netzes in die strategische Kapazitätsplanung einzubeziehen. Im Einklang mit den strategischen Leitlinien gemäß Artikel 4 können die Mitgliedstaaten vorsehen, dass die Infrastrukturbetreiber eine strategische Kapazitätsplanung für andere Abschnitte und Knoten des von diesen Infrastrukturbetreibern betriebenen Netzes durchführen.

Die strategische Kapazitätsplanung erfolgt auf einem Detaillierungsgrad, der hinreichend ist, um die Kapazitätsplanung für das Netz zu ermöglichen. Hierzu wird das Netz durch Abschnitte und Knoten abgebildet, die es ermöglichen, relevanten Merkmalen der Kapazitätsnachfrage und des Kapazitätsangebots Rechnung zu tragen.

Die Mitgliedstaaten weisen die Infrastrukturbetreiber an, diese Abschnitte und Knoten im Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 anzugeben.

(7) Für die Zwecke der strategischen Kapazitätsplanung erstellen die Infrastrukturbetreiber eine Karte mit strategischen Strecken im Hinblick auf Abschnitte und Knoten, in der Folgendes festgelegt ist:

- a) der geografische Anwendungsbereich der Kapazitätsstrategie gemäß Artikel 18, des Kapazitätsmodells gemäß Artikel 19 und des Kapazitätsangebotsplans gemäß Artikel 20;
- b) die bei Kapazitätsbeschränkungen gemäß Artikel 11 und im Rahmen der Notfallplanung gemäß Artikel 21 in Betracht gezogenen Alternativstrecken.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Karte mit strategischen Strecken öffentlich zugänglich gemacht und in das Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 aufgenommen wird.

(8) 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.

(9) Die Infrastrukturbetreiber überprüfen und aktualisieren die Ergebnisse der strategischen Kapazitätsplanung und berücksichtigen dabei insbesondere Folgendes:

- a) die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur;
- b) Veränderungen der Marktnachfrage nach Eisenbahninfrastrukturkapazität, auch durch Kapazitätsbedarfsmeldungen;
- c) die Ergebnisse der Zuweisungsverfahren gemäß den Abschnitten 3 und 4 dieses Kapitels in früheren Netzfahrplanperioden, einschließlich des Grads der Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazität 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.

(10) Das ENIM entwickelt Leitlinien mit gemeinsamen Instrumenten, Methoden und Verfahrensregelungen für die strategische Kapazitätsplanung und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement auf.

(11) Die Infrastrukturbetreiber tragen diesen Leitlinien in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU Rechnung. Sie begründen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen etwaige Abweichungen von den in den Leitlinien festgelegten gemeinsamen Instrumenten, Methoden und Verfahrensregelungen.

Artikel 15

Konsultation mit Beteiligten zur strategischen Kapazitätsplanung

(1) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren gemäß Artikel 7e der Richtlinie 2012/34/EU alle am Betrieb Beteiligten, einschließlich derjenigen, die netzübergreifende Schienenverkehrsdienste betreiben, gemäß dem in Anhang I Abschnitt 2 der vorliegenden Verordnung festgelegten Zeitplan zur strategischen Kapazitätsplanung, einschließlich der in Artikel 13 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung genannten Planungsdokumente.

(2) Für die Zwecke der Konsultation von am Betrieb Beteiligten, die netzübergreifende Schienenverkehrsdienste betreiben, koordinieren sich die Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 55 bzw. für europäische und grenzüberschreitende Angelegenheiten gemäß Artikel 57 untereinander.

*Artikel 16***Koordinierung der strategischen Kapazitätsplanung zwischen Infrastrukturbetreibern**

(1) Die Infrastrukturbetreiber koordinieren gegebenenfalls ihre Tätigkeiten im Zusammenhang mit der strategischen Kapazitätsplanung gemäß Artikel 55.

Die Koordinierung muss insbesondere Folgendes gewährleisten:

- a) die Kohärenz der strategischen Planung über die betreffenden Netze hinweg, insbesondere in Bezug auf die Kapazitätsstrategie, das Kapazitätsmodell und den Kapazitätsangebotsplan, die Planung von Eisenbahninfrastrukturarbeiten und die Notfallplanung;
- b) die angemessene Berücksichtigung des Kapazitätsbedarfs für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste in der Kapazitätsstrategie, dem Kapazitätsmodell und dem Kapazitätsangebotsplan;
- c) eine Überprüfung der Leistung der strategischen Kapazitätsplanung und ihrer Ergebnisse gemäß Kapitel IV;
- d) die Einbeziehung aller am Betrieb Beteiligten und, wo angebracht, der ERP, der Regulierungsstellen und des ENRRB, der Europäischen Koordinatoren, der Behörden der Mitgliedstaaten und erforderlichenfalls anderer Beteiligter.

(2) Die Antragsteller haben das Recht, ihre Bedenken hinsichtlich der in Artikel 13 Absatz 2 genannten Planungsdokumente beim ENIM geltend zu machen. Das ENIM kann eine Stellungnahme oder Empfehlung zu diesen Bedenken abgeben und unterrichtet das ENRRB.

(3) Die Infrastrukturbetreiber tragen allen vom ENIM gemäß Absatz 2 abgegebenen Empfehlungen Rechnung. Wenn die Infrastrukturbetreiber der Empfehlung nicht folgen, begründen sie dies in den Planungsdokumenten.

(4) Das ENRRB überwacht das Koordinierungsverfahren und seine Umsetzung. Es unterrichtet die Kommission über seinen Standpunkt zu der Notwendigkeit, etwaige Mängel des Koordinierungsverfahrens zu beheben.

*Artikel 17***Analyse der erwarteten Verkehrsmarktentwicklungen**

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

(2) Der Netzwerkkoordinator führt regelmäßig eine Verkehrsmarktstudie zu den Netz- und Marktentwicklungen bei grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdiensten durch. Der Netzwerkkoordinator überprüft und aktualisiert die Verkehrsmarktstudie erforderlichenfalls, in jedem Fall jedoch mindestens alle fünf Jahre. Die Ergebnisse der Marktstudie werden öffentlich zugänglich gemacht.

(3) Die Verkehrsmarktanalyse im Sinne von Absatz 1 des vorliegenden Artikels und die in Absatz 2 des vorliegenden Artikels genannte Verkehrsmarktstudie liefern insbesondere einen Beitrag zur strategischen Kapazitätsplanung gemäß Artikel 4, zur Aufteilung von Eisenbahninfrastrukturkapazität gemäß Artikel 27 und zur Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität im Rahmen des förmlichen Konfliktlösungsmechanismus gemäß Artikel 39.

Die Infrastrukturbetreiber tragen der Verkehrsmarktanalyse im Sinne von Absatz 1 und der in Absatz 2 genannten Marktstudie als Grundlage für ihre allgemeine Geschäftsstrategie, ihr Kapazitäts- und ihr Notfallmanagement und ihre Investitionsentscheidungen Rechnung.

*Artikel 18***Kapazitätsstrategie**

(1) Der Infrastrukturbetreiber beschließt eine Kapazitätsstrategie, in der er seine Erwartungen an die künftigen Entwicklungen der Nachfrage nach und des Angebots an Eisenbahninfrastrukturkapazität 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) Der Infrastrukturbetreiber erstellt, veröffentlicht und, wenn erforderlich, aktualisiert die Kapazitätsstrategie gemäß dem Zeitplan und den Inhalten, die in Anhang I Abschnitt 2 festgelegt sind.

*Artikel 19***Kapazitätsmodell**

(1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt ein Kapazitätsmodell, mit dem die Kapazitätsstrategie auf der Grundlage der Ergebnisse der Konsultation der am Betrieb Beteiligten gemäß Artikel 15 und der Konsultations- und Koordinierungstätigkeiten gemäß Artikel 16 präzisiert wird, unter anderem in der Form der Kapazitätsbedarfsmeldung gemäß Artikel 14 Absatz 4 Buchstabe c.

Das Kapazitätsmodell unterstützt eine ausgewogene Berücksichtigung des Kapazitätsbedarfs der verschiedenen Segmente von Schienenverkehrsdiensten und des Bedarfs der Infrastrukturbetreiber, die Eisenbahninfrastruktur instand zu halten, zu erneuern und auszubauen, einschließlich der Umrüstung bestehender und des Baus neuer Eisenbahninfrastruktur. 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 bei Bedarf 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) Der Infrastrukturbetreiber hat das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen ein Kapazitätsmodell vorzuschlagen, das von den Beiträgen aus der Konsultation der Antragsteller abweicht. Der Infrastrukturbetreiber legt die geltenden Grenzen in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen fest. Das ENIM entwickelt Leitlinien zu diesen Grenzen und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement auf.

(4) Kann der Infrastrukturbetreiber innerhalb der in Absatz 3 dieses Artikels genannten Grenzen kein Kapazitätsmodell ausarbeiten, so teilt er die Kapazität auf diesem Eisenbahninfrastrukturabschnitt gemäß Artikel 27 auf.

(5) Sofern dies angezeigt ist, stimmen sich die Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 16 ab, um sicherzustellen, dass die Ergebnisse der Kapazitätsaufteilung kohärent sind, und um nahtlose netzübergreifende Dienste sicherzustellen.

(6) Die Infrastrukturbetreiber dokumentieren und – sofern angezeigt – begründen wesentliche Abweichungen zwischen dem Kapazitätsmodell und der Kapazitätsstrategie für dieselbe Netzfahrplanperiode.

*Artikel 20***Kapazitätsangebotsplan**

(1) Der Infrastrukturbetreiber erstellt einen Kapazitätsangebotsplan, mit dem das Kapazitätsmodell auf der Grundlage der Konsultation der Antragsteller gemäß Artikel 15, unter anderem in der Form der Kapazitätsbedarfsmeldungen gemäß Artikel 14 Absatz 4 Buchstabe c, und auf der Grundlage der Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 16 präzisiert wird.

Der Kapazitätsangebotsplan bildet die Grundlage für die Kapazitätszuweisung. Nach den Anforderungen in Anhang I Abschnitte 1 und 2 enthält er umfassende Informationen über

- a) die für eine Zuweisung an Antragsteller verfügbare Eisenbahninfrastrukturkapazität,
- b) die für eine Zuweisung nicht verfügbare Eisenbahninfrastrukturkapazität.

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

(2) Die Infrastrukturbetreiber erstellen den Kapazitätsangebotsplan im Einklang mit den Ergebnissen der strategischen Kapazitätsplanung gemäß den Artikeln 13 bis 19 und im Einklang mit dem in Anhang I Abschnitt 2 festgelegten Zeitplan.

(3) Die Infrastrukturbetreiber veröffentlichen den Kapazitätsangebotsplan für jede Netzfahrplanperiode spätestens bis zum Ablauf der in Anhang I Abschnitt 2 genannten Frist und aktualisieren diesen Plan laufend bis zum Ende der Netzfahrplanperiode, auf die sich dieser bezieht. Der Kapazitätsangebotsplan wird für jeden einzelnen Tag der betreffenden Netzfahrplanperiode erstellt.

(4) Die Infrastrukturbetreiber dokumentieren und begründen gegebenenfalls wesentliche Abweichungen zwischen dem Kapazitätsangebotsplan und dem Kapazitätsmodell für dieselbe Netzfahrplanperiode.

(5) Im Kapazitätsangebotsplan können die Infrastrukturbetreiber Eisenbahninfrastrukturkapazität als vorgeplant angeben. Vorgeplante Kapazität bezeichnet Kapazität, für die der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 22 Merkmale und Umfang der von Antragstellern beantragbaren Kapazität bestimmt, Bestimmungen 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, Bestimmungen und Zuweisungsverfahren berücksichtigt.

(6) Vorgeplante Kapazität wird im Kapazitätsangebotsplan in Form von Kapazitätsplanungsobjekten gemäß Artikel 22 dargestellt, die den Umfang und die Merkmale der Kapazität angeben und die mit den Zuweisungsbestimmungen und -verfahren verknüpft sind, durch die diese Kapazität bereitgestellt wird.

(7) Der Infrastrukturbetreiber hat das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen einen Kapazitätsangebotsplan vorzuschlagen, der von den Beiträgen aus der Konsultation der Antragsteller abweicht. Der Infrastrukturbetreiber legt die geltenden Grenzen in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen fest. Das ENIM entwickelt Leitlinien zu diesen Grenzen und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement auf.

(8) Ist der Infrastrukturbetreiber nicht in der Lage, innerhalb der in Absatz 7 dieses Artikels genannten Grenzen einen Kapazitätsangebotsplan ausarbeiten, so teilt er die Kapazität auf diesem Eisenbahninfrastrukturabschnitt gemäß Artikel 27 auf.

(9) Sofern dies sachdienlich ist, stimmen sich die Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 16 ab, um sicherzustellen, dass die Ergebnisse der Kapazitätsaufteilung kohärent sind und nahtlose netzübergreifende Dienste gewährleisten.

(10) Innerhalb der in Anhang I Abschnitt 2 zur vorliegenden Verordnung festgelegten Fristen legt der Infrastrukturbetreiber den Entwurf des Kapazitätsangebotsplans der Regulierungsstelle zur Prüfung vor, woraufhin die Regulierungsstelle diesen Plan analysiert und einen Beschluss fassen kann, mit dem der Infrastrukturbetreiber aufgefordert wird, den Kapazitätsangebotsplan zu ändern, wenn die Analyse ergeben hat, dass der Plan nicht mit dieser Verordnung, mit der Richtlinie 2012/34/EU oder mit den Grundsätzen der Transparenz und der Nichtdiskriminierung im Einklang steht.

Erforderlichenfalls stimmen sich die Regulierungsstellen mit anderen Regulierungsstellen ab.

(11) Das ENIM entwickelt Leitlinien und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement auf; in den Leitlinien ist Folgendes festzulegen:

- a) die Mittel für die Veröffentlichung des Kapazitätsangebotsplans, einschließlich digitaler Dienste, Instrumente, Funktionen und Schnittstellen,
- b) das Verfahren für die Konsultation der Antragsteller zum Kapazitätsangebotsplan.

Artikel 21

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 44, 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 ihrer Notfallplanung in einem Notfallplan.

(2) Die Notfallplanung umfasst insbesondere Folgendes:

- a) die Ausweisung von Alternativstrecken – sofern solche Strecken bestehen –, auch in anderen Schienennetzen, die eine Umleitung des Verkehrs im Falle der Nichtverfügbarkeit von Eisenbahninfrastrukturabschnitten des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes und der anderen Abschnitte und Knoten, die in den Dokumenten für die strategische Kapazitätsplanung erfasst sind, ermöglichen;
- b) eine indikative Planung der auf den gemäß Buchstabe a ausgewiesenen Alternativstrecken verfügbaren Eisenbahninfrastrukturkapazität, um Transparenz zu schaffen hinsichtlich der auf diesen Strecken verfügbaren Eisenbahninfrastrukturkapazität, die bei Vorfällen und insbesondere Netzstörungen gemäß Artikel 48 genutzt werden kann;
- c) die Festlegung von Bestimmungen 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 44 und dem in Artikel 46 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 Eisenbahninfrastrukturarbeiten gemäß Artikel 11 in Einklang steht.

(4) Die Ergebnisse der Notfallplanung, insbesondere die Ausweisung von Alternativstrecken gemäß Absatz 2 Buchstabe a und die indikative Kapazitätsplanung für Alternativstrecken gemäß Absatz 2 Buchstabe b, werden in das Kapazitätsmodell und in den Kapazitätsangebotsplan aufgenommen.

(5) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Einzelheiten des Verfahrens und der Kriterien für die Anwendung des Absatzes 2 des vorliegenden Artikels, insbesondere für Situationen, die sich auf den grenzüberschreitenden Verkehr auswirken können. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 76 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 22

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 20 enthalten ist, anhand angemessener, transparenter und nichtdiskriminierender Kriterien und Verfahren zu.

Die Infrastrukturbetreiber nehmen diese Kriterien und Verfahren unter Berücksichtigung des in Absatz 4 genannten gemeinsamen Rahmens in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf.

(2) Bei der Vorplanung der Kapazität zur Bereitstellung eines spezifischen Fahrplankonzepts können die Infrastrukturbetreiber Kapazitätsplanungsobjekte, etwa vorgeplante Zugtrassen, im Einklang mit den in Artikel 4 genannten strategischen Leitlinien bündeln, sofern diese Leitlinien bestehen, und unter Berücksichtigung des von Antragstellern geäußerten Marktbedarfs.

(3) Kapazitätsplanungsobjekte definieren die Merkmale und Eigenschaften der verschiedenen Arten vorgeplanter Kapazität, einschließlich der von Antragstellern beantragbaren Kapazität, der für Eisenbahninfrastrukturarbeiten 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 Trassen sowohl für Güter- als auch für Personenverkehrsdienste.

(4) 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 auf. In dem gemeinsamen Rahmen sind die Vorteile der Reservierung von Kapazität für bestimmte Arten von Schienenverkehrsdiensten oder Zuweisungsverfahren gegen die Notwendigkeit abzuwägen, über Flexibilität zu verfügen, um bei der Kapazitätszuweisung dem Marktbedarf gerecht werden zu können. Dazu muss der gemeinsame Rahmen die Möglichkeit vorsehen, dass Anträge auf Kapazitätsrechte, die nicht mit dem Kapazitätsangebotsplan im Einklang stehen, angenommen werden, und der Notwendigkeit, den Kapazitätsangebotsplan entsprechend anzupassen, Rechnung tragen.

(5) Das ENIM entwickelt Spezifikationen für Kapazitätsplanungsobjekte in einem für Menschen lesbaren und maschinenlesbaren Format. Das ENIM nimmt diese Spezifikationen in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement auf. Gestützt auf seine Erfahrungen mit der Anwendung dieses Artikels übermittelt das ENIM der Kommission gemäß Artikel 66 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung Informationen über mögliche Änderungen der in der Richtlinie (EU) 2016/797 und den gemäß der Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität.

*Artikel 23***Stark ausgelastete und überlastete Eisenbahninfrastruktur**

(1) Die Infrastrukturbetreiber erklären unverzüglich, dass ein Eisenbahninfrastrukturabschnitt entweder stark ausgelastet oder überlastet ist, wenn mindestens eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- a) die Auslastung der Eisenbahninfrastrukturkapazität hat die Schwellenwerte für stark ausgelastete oder überlastete Eisenbahninfrastruktur in den Bezugszeiträumen gemäß Anhang II in der vorangegangenen oder der laufenden Netzfahrplanperiode überschritten;
- b) die Infrastrukturbetreiber müssen die Kapazität im Rahmen der strategischen Kapazitätsplanung gemäß Artikel 19 Absatz 4 oder Artikel 20 Absatz 8 aufteilen;
- c) gemäß Artikel 11 geplante bedeutende Eisenbahninfrastrukturarbeiten, die zu Kapazitätsbeschränkungen führen, haben zur Folge, dass Kapazität stark ausgelastet oder überlastet wird.

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

(2) Das ENIM entwickelt eine gemeinsame Methode für die Auslastung der Eisenbahninfrastrukturkapazität. Diese Methode ist in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement aufzunehmen.

(3) In der in Absatz 1 genannten Erklärung geben sie die Netzfahrplanperiode und den Eisenbahninfrastrukturabschnitt sowie die spezifischen Zeiträume, auf die sie sich bezieht, an.

(4) Nicht miteinander zu vereinbarende einzelne Anträge auf Eisenbahninfrastrukturkapazität, die während der Netzfahrplanperiode zur Zuweisung eingereicht werden, dürfen nicht als Begründung für die Meldung eines Eisenbahninfrastrukturabschnitts als stark ausgelastet oder überlastet dienen, es sei denn, mindestens eine der in Absatz 1 genannten Bedingungen ist erfüllt.

(5) Wurden Eisenbahninfrastrukturabschnitte als stark ausgelastet oder überlastet gemeldet, so führt der Infrastrukturbetreiber eine Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 24 durch, außer es wurde während der letzten fünf Jahre vor der Meldung eines Eisenbahninfrastrukturabschnitts als stark ausgelastet oder überlastet ein Plan zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität gemäß Artikel 25, mit dem alle einschlägigen Faktoren abgedeckt werden, durchgeführt oder ein solcher Plan wird bereits umgesetzt.

(6) Für Eisenbahninfrastrukturabschnitte, die als stark ausgelastet oder überlastet gemeldet wurden, reservieren die Infrastrukturbetreiber in dem in Artikel 20 genannten Kapazitätsangebotsplan Kapazität unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 24.

(7) Die Mitgliedstaaten weisen die Infrastrukturbetreiber an, die als stark ausgelastet oder überlastet gemeldeten Eisenbahninfrastrukturabschnitte in dem in Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten Infrastrukturregister anzugeben.

(8) Die in Bezug auf überlastete Eisenbahninfrastruktur zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegt und müssen gemäß Artikel 27 erlassene Maßnahmen und Kriterien einhalten.

(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 75 delegierte Rechtsakte zur Änderung der Schwellenwerte für die Kapazitätsauslastung und der Bezugszeiträume gemäß Anhang II zu erlassen, wenn diese Elemente sich als unwirksam erwiesen haben oder zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung geführt haben oder wenn der Sektor neue und allgemein anerkannte bewährte Verfahren entwickelt hat, um unter Berücksichtigung der Erfahrungen des ENIM, der Infrastrukturbetreiber, der Antragsteller und anderer am Betrieb Beteiligter, der Regulierungsstellen und des ENRRB aus der Durchführung dieses Artikels ein effizientes Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität auf stark ausgelasteter und überlasteter Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten und den betrieblichen Anliegen von Infrastrukturbetreibern und Antragstellern Rechnung zu tragen.

Artikel 24

Kapazitätsanalyse bei stark ausgelasteter oder überlasteter Eisenbahninfrastruktur

(1) Der Infrastrukturbetreiber führt innerhalb von sechs Monaten nach der Meldung einer Eisenbahninfrastruktur als stark ausgelastet oder überlastet eine Kapazitätsanalyse durch, außer es wurde während der letzten fünf Jahre vor der Meldung einer Eisenbahninfrastruktur als stark ausgelastet oder überlastet ein Plan zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität, mit dem alle einschlägigen Faktoren abgedeckt werden, durchgeführt oder ein solcher Plan wird bereits umgesetzt.

Im Rahmen der Kapazitätsanalyse werden Engpässe bei der Eisenbahninfrastrukturkapazität ermittelt, die der Einbeziehung des von Antragstellern geäußerten Kapazitätsbedarfs in das Kapazitätsmodell oder in den Kapazitätsangebotsplan entgegenstehen oder verhindern, dass Anträgen auf Eisenbahninfrastrukturkapazität 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 der Infrastruktur in Bezug auf Kapazität, Leistung und Interoperabilität, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Verkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Eisenbahninfrastruktur. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Verkehrsdiensten, gegebenenfalls auch über andere Netze, die zeitliche Verlagerung von Verkehrsdiensten, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit, die Harmonisierung von Betriebsverfahren und Verbesserungen der Eisenbahninfrastruktur.

(3) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren die Antragsteller zum Entwurf der Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 7e der Richtlinie 2012/34/EU und, sofern der betreffende Eisenbahninfrastrukturabschnitt Teil eines Europäischen Verkehrskorridors ist, gemäß Artikel 57 dieser Verordnung.

Der Infrastrukturbetreiber macht das Ergebnis der Kapazitätsanalyse auf seiner Website öffentlich zugänglich. Das ENIM veröffentlicht die Links zum Ergebnis der Kapazitätsanalyse auf seiner Website.

(4) Die Infrastrukturbetreiber berücksichtigen gegebenenfalls die Ergebnisse einer gemäß diesem Artikel durchgeführten Kapazitätsanalyse, auch wenn diese in anderen betroffenen Netzen durchgeführt wurde, 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 betreffenden Europäischen Koordinator übermittelt.

Artikel 25

Plan zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität

(1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 24 erstellt der Infrastrukturbetreiber einen Plan zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität für gemäß Artikel 23 als überlastet gemeldete Eisenbahninfrastrukturabschnitte.

In dem Plan zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität wird Folgendes dargelegt:

- a) die Gründe für die Überlastung,
- b) die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,
- c) Einschränkungen bei der Eisenbahninfrastrukturentwicklung,

- d) die Optionen und Kosten für die Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität, einschließlich der in Artikel 24 Absatz 2 genannten Maßnahmen und der zu erwartenden Änderungen der Zugangsentgelte.

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

- (2) Der Plan zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität wird nach der Konsultation der Nutzer der betreffenden überlasteten Fahrwege gemäß Artikel 15 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 Eisenbahninfrastrukturkapazität.

Der betreffende Europäische Koordinator berücksichtigt den Plan zur Erhöhung der Eisenbahninfrastrukturkapazität in seinem Arbeitsplan gemäß Artikel 53 der Verordnung (EU) 2024/1679.

- (4) Unbeschadet des Artikels 42 dieser Verordnung stellt der Infrastrukturbetreiber die Erhebung von Entgelten für die betreffende Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 31 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU in einem der folgenden Fälle ein:

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

Artikel 26

Spezialisierte Infrastruktur

- (1) Unbeschadet des Absatzes 2 dieses Artikels gilt Eisenbahninfrastrukturkapazität 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 27 nachgewiesen werden, dass dies aus sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Sicht gerechtfertigt ist, so kann der Infrastrukturbetreiber nach Konsultation der Beteiligten bestimmte Eisenbahninfrastrukturabschnitte für die Nutzung durch bestimmte Verkehrsarten ausweisen. In diesem Fall gibt der Infrastrukturbetreiber die Nutzungsbeschränkung in den Planungsdokumenten gemäß Artikel 13 Absatz 2 und in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen an und reserviert im Kapazitätsangebotsplan Eisenbahninfrastrukturkapazität für die angegebenen Verkehrsarten.

Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsarten nicht von der Nutzung der betreffenden Fahrwege ausschließen, sofern Eisenbahninfrastrukturkapazität verfügbar ist.

- (3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels bestimmten Eisenbahninfrastruktur im Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 angegeben ist.

Artikel 27

Aufteilung der Kapazität von als stark ausgelastet oder überlastet gemeldeter Eisenbahninfrastruktur

(1) Der Infrastrukturbetreiber teilt die Eisenbahninfrastrukturkapazität auf den jeweiligen als stark ausgelastet oder überlastet gemeldeten Eisenbahninfrastrukturabschnitten unter Anwendung einer angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Methode auf.

Der Infrastrukturbetreiber legt die Einzelheiten der Methode, einschließlich aller anwendbaren Parameterwerte, in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen unter Berücksichtigung des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement fest. Die vom Infrastrukturbetreiber festgelegten Parameterwerte unterliegen der Koordinierung gemäß Artikel 7e Buchstabe d der Richtlinie 2012/34/EU.

Der Infrastrukturbetreiber berücksichtigt den Kapazitätsbedarf für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste.

(2) Die Methode gemäß Absatz 1 umfasst folgende Schritte:

- a) Entwurf alternativer Szenarien für die Aufteilung der für verschiedene Arten von Schienenverkehrsdiensten verfügbaren Kapazität, die, soweit möglich, die Bereitstellung alternativer Kapazität auf anderen Strecken oder alternative Zeitpläne umfassen;
- b) Bewertung und Einstufung der unter Buchstabe a dieses Absatzes genannten Szenarien unter Berücksichtigung der betrieblichen, sozioökonomischen und ökologischen Kriterien gemäß Absatz 3 des vorliegenden Artikels;
- c) Auswahl des auf der Grundlage der Bewertung gemäß Buchstabe b dieses Absatzes am höchsten eingestuften Szenarios und entsprechende Änderung des Kapazitätsmodells und des Kapazitätsangebotsplans.

Mit der Methode wird ermöglicht, dass der Bedarf an netzübergreifenden Schienenverkehrsdiensten in ihrer Gesamtheit berücksichtigt wird.

(3) Die in Absatz 2 Buchstabe b genannte Bewertung stützt sich – vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Daten und unter Berücksichtigung technischer und betrieblicher Erwägungen sowie der Auslastung der Eisenbahninfrastruktur –, ohne darauf beschränkt zu sein, auf die folgenden betrieblichen, sozioökonomischen und ökologischen Kriterien:

- a) Betriebskosten der Betreiber von Schienenverkehrsdiensten und daraus erwachsende Auswirkungen auf die Preise für die Kunden von Schienenverkehrsdiensten;
- b) zeitbezogene Kosten für die Kunden von Schienenverkehrsdiensten;
- c) Konnektivität und Zugänglichkeit für Menschen und Regionen, die von den Schienenverkehrsdiensten bedient werden, einschließlich der Qualität der Verbindungen insbesondere im Hinblick auf die Umsteige- bzw. Umschlagzeit für Schienenpersonenverkehrsdienste und Schienengüterverkehrsdienste sowie deren Häufigkeit;
- d) Auswirkungen auf die externen Kosten des Verkehrs, z. B. Unfälle, Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm, die durch Schienenverkehrsdienste und deren wahrscheinliche Alternativen verursacht werden;
- e) Aufkommen des Personen- und des Güterverkehrs.

(4) Das ENIM legt eine angemessene, transparente und nichtdiskriminierende Methode fest und erstellt die Liste der Parameter für Schienenverkehrsdienste und der betrieblichen, sozioökonomischen und ökologischen Kriterien, die für die in Absatz 3 genannte Bewertung erforderlich sind. Gegebenenfalls gibt das ENIM Standardparameterwerte oder Spannen von Standardwerten an. Das ENIM stellt sicher, dass die Parameterwerte im betrieblichen Kontext ausreichend geprüft und kalibriert werden.

Das ENIM nimmt die Methodik und die Liste der Parameter und die Standardwerte für die Parameter in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement auf.

Der Infrastrukturbetreiber passt die Standardparameterwerte soweit erforderlich an, um lokalen oder nationalen Gegebenheiten auf der Grundlage akzeptierter Ansätze und empirischer Nachweise Rechnung zu tragen, und wendet dabei, sofern zutreffend, die Anforderungen der Mitgliedstaaten nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d an.

Abschnitt 3

Netzfahrplanerstellung und Kapazitätszuweisung

Artikel 28

Kapazitätsrechte

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

Die Infrastrukturbetreiber weisen den Antragstellern das Recht, Eisenbahninfrastrukturkapazität zu nutzen, 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 auf.

(2) Die Infrastrukturbetreiber wandeln die in Form einer Kapazitätsspezifikation zugewiesenen Kapazitätsrechte vor der tatsächlichen Zugfahrt innerhalb der in Anhang I Abschnitte 4, 5 und 6 festgelegten Fristen in Kapazitätsrechte in Form einer Zugtrasse um.

(3) Kapazitätsrechte in Form einer Zugtrasse können Antragstellern längstens für die Dauer einer Netzfahrplanperiode gewährt werden. Kapazitätsrechte in Form einer Kapazitätsspezifikation können gemäß den Artikeln 33 und 35 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 Eisenbahninfrastrukturkapazität vertraglich oder im nationalen Recht festgelegt.

(5) 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 Eisenbahninfrastrukturkapazität während der laufenden und der folgenden Netzfahrplanperiode.

Die Nutzung von Eisenbahninfrastrukturkapazität 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 10 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.

(6) Beabsichtigt ein Antragsteller, Eisenbahninfrastrukturkapazität 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 Eisenbahninfrastrukturkapazität 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 Schienenpersonenverkehrsdienste 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 10 Tagen, unterrichtet werden.

*Artikel 29***Methoden der Kapazitätszuweisung**

(1) Die Infrastrukturbetreiber gewähren den Antragstellern Kapazitätsrechte nach den in den Artikeln 33 bis 36 genannten Zuweisungsverfahren.

Eine Änderung der zugewiesenen Kapazität gilt ebenfalls als Kapazitätszuweisung.

(2) Die Infrastrukturbetreiber weisen Eisenbahninfrastrukturkapazität mittels digitaler Instrumente und digitaler Dienste gemäß Artikel 66 zu.

(3) Der Infrastrukturbetreiber storniert Kapazitätsrechte, die über einen Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines Schwellenwerts genutzt wurden, es sei denn, dies war auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen, die sich dem Einfluss des Antragstellers entziehen. In diesem Fall unterrichtet der Infrastrukturbetreiber die Regulierungsstelle.

Das ENIM legt Spannen für die Schwellenwerte fest und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement auf.

Die Infrastrukturbetreiber legen die Schwellenwerte in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen unter Berücksichtigung der vom ENIM festgelegten Spannen für die Schwellenwerte fest.

Die Regulierungsstelle überwacht die angemessene, transparente und nichtdiskriminierende Anwendung der Verpflichtungen nach diesem Absatz und untersucht alle eingegangenen Beschwerden.

(4) Storniert der Infrastrukturbetreiber gemäß Absatz 3 netzübergreifende Kapazitätsrechte, so unterrichtet die für diesen Infrastrukturbetreiber zuständige Regulierungsstelle die betreffenden Regulierungsstellen und das ENRRB.

*Artikel 30***Zuweisung und Koordinierung von netzübergreifenden Kapazitätsrechten**

(1) Die Antragsteller haben das Recht, nach den in den Artikeln 33 bis 36 genannten Zuweisungsverfahren, auch für die gesamte Hin- und Rückfahrt, netzübergreifende Kapazitätsrechte zu beantragen und Antworten auf solche Anträge über eine einzige Anlaufstelle, die gemäß Artikel 66 Absatz 5 eingerichtet wurde, zu erhalten.

Gemäß Artikel 55 koordinieren sich die Infrastrukturbetreiber bei der Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste, insbesondere bei grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten und grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdiensten.

(2) Die Koordinierung gemäß Absatz 1 stellt insbesondere Folgendes sicher:

- 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 38 und des förmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 39;

- d) die Koordinierung etwaiger Änderungen an zugewiesenen netzübergreifenden Kapazitätsrechten gemäß Abschnitt 4, um jederzeit die Integrität der netzübergreifenden Kapazitätsrechte zu gewährleisten;
- e) unbeschadet des Artikels 1 Absatz 7 schnelle und effiziente Streckenkompatibilitätsprüfungen für netzübergreifende Sondertransporte für militärische oder Verteidigungszwecke.

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 Eisenbahninfrastrukturkapazität fungiert.

- (3) Ein Infrastrukturbetreiber storniert gemäß Artikel 29 Absatz 3 kein netzübergreifendes Kapazitätsrecht, ohne sich gemäß Artikel 55 vorher mit den anderen betreffenden Infrastrukturbetreibern koordiniert zu haben.

Storniert der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 29 Absatz 3 netzübergreifende Kapazitätsrechte, so unterrichtet er die Regulierungsstelle darüber. Die Regulierungsstelle unterrichtet die betreffenden Regulierungsstellen und das ENRRB.

- (4) Anträge auf netzübergreifende Kapazitätsrechte werden in gleicher und nichtdiskriminierender Weise behandelt wie Anträge auf Kapazitätsrechte für ein Einzelnetz.

- (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 auf.

Artikel 31

Kooperation bei der Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität und Kapazität in Serviceeinrichtungen

- (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 (EU) 2024/1679 sind, einschließlich derjenigen, die sich in städtischen Knoten im Sinne von Artikel 3 Absatz 6 der genannten Verordnung befinden, kooperieren, um sicherzustellen, dass die Zuweisung von Kapazitätsrechten für Eisenbahninfrastruktur und Kapazität 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 unter Verwendung der gemäß Artikel 66 Absatz 5 eingerichteten einzigen Anlaufstelle an einem Ort und in einem Vorgang Kapazitätsrechte für Eisenbahninfrastruktur und Kapazität in den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Serviceeinrichtungen beantragen können .

- (4) Infrastrukturbetreiber können mit Betreibern anderer Serviceeinrichtungen eine gemeinsame Bereitstellung von Kapazität vereinbaren.

- (5) 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 zur beantragten Kapazität bereitzustellen.

- (6) Die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Betreiber von Serviceeinrichtungen stellen dem Infrastrukturbetreiber Informationen über die verfügbare Kapazität in digitaler Form gemäß Artikel 66 Absatz 5 zur Verfügung. Echtzeitinformationen werden bereitgestellt, wann immer dies von den in Artikel 66 Absatz 5 genannten digitalen Instrumenten unterstützt wird.

(7) Dieser Artikel gilt nicht für Betreiber von Serviceeinrichtungen, die unter eine Ausnahme nach Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission ⁽¹⁸⁾ fallen.

Artikel 32

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 34 zuweisen, wobei sie die durch Rahmenverträge gemäß Artikel 33 und das rollierende Planungsverfahren gemäß Artikel 35 zugewiesenen Kapazitätsrechte berücksichtigen.

(2) Die Infrastrukturbetreiber stellen bis zum Ende der Netzfahrplanperiode sicher, dass der Netzfahrplan aktuell ist, wobei sie die im rollierenden Planungsverfahren gemäß Artikel 35 zugewiesene Kapazität, die im Ad-hoc-Verfahren gemäß Artikel 36 zugewiesene Kapazität, Änderungen an Kapazitätsrechten gemäß Artikel 41 und mit Störungs- und Krisenmanagement zusammenhängende Umplanungen gemäß Artikel 43 berücksichtigen.

Artikel 33

Kapazitätszuweisung durch Rahmenverträge

(1) Antragsteller haben das Recht, durch Rahmenverträge Eisenbahninfrastrukturkapazität für einen Zeitraum zu beantragen, der über eine Netzfahrplanperiode hinausgeht.

In Rahmenverträgen werden die in Form einer Kapazitätsspezifikation gemäß Artikel 28 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 die zuständigen Regulierungsstellen ihr Tätigwerden untereinander.

(2) Die Infrastrukturbetreiber geben in den Planungsdokumenten der strategischen Kapazitätsplanung die Eisenbahninfrastrukturkapazität an, die sie für die Zuweisung durch Rahmenverträge zu reservieren beabsichtigen. Unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) weist der Infrastrukturbetreiber vorbehaltlich der Absätze 5 und 6 des vorliegenden Artikels die Kapazität, die in diesen Planungsdokumenten für Rahmenverträge reserviert ist, den Antragstellern durch diese Rahmenverträge zu. Dadurch wird der Infrastrukturbetreiber vorbehaltlich des Absatzes 6 des vorliegenden Artikels nicht daran gehindert, die beantragte Kapazität durch Rahmenverträge zuzuweisen, wenn diese Kapazität in den Planungsdokumenten nicht reserviert ist.

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

(4) Ein Antragsteller, der Vertragspartei eines Rahmenvertrags ist, beantragt, dass der Infrastrukturbetreiber die im Rahmenvertrag enthaltenen Kapazitätsspezifikationen in eine entsprechende Zugtrasse nach Maßgabe dieses Vertrags umwandelt. Diese Umwandlung wird gemäß Artikel 28 Absatz 2 durchgeführt.

⁽¹⁸⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen (ABl. L 307 vom 23.11.2017, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/2177/oj).

(5) Die Infrastrukturbetreiber stellen sicher, dass die Rahmenverträge mit Folgendem im Einklang stehen:

a) den Planungsdokumenten im Zusammenhang mit der strategischen Kapazitätsplanung gemäß Artikel 13 Absatz 2,

b) den strategischen Leitlinien, einschließlich ihrer möglichen verbindlichen Elemente, sofern die Mitgliedstaaten solche Leitlinien gemäß Artikel 4 bereitgestellt haben.

Benachbarte Infrastrukturbetreiber koordinieren ihre strategische Kapazitätsplanung in Bezug auf die für grenzüberschreitende Rahmenverträge zur Verfügung stehende Kapazität.

(6) Rahmenverträge schließen die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Antragsteller oder Verkehrsdienste nicht aus. Hierzu legen die Infrastrukturbetreiber die Anteile an der Gesamtkapazität fest, die durch Rahmenverträge höchstens zugewiesen werden können, und nehmen diese Anteile in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf.

(7) Unbeschadet der Artikel 41 und 42 müssen Rahmenverträge die Änderungen ihrer Bestimmungen im Interesse einer besseren Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erlauben. Andere Änderungen von Kapazitätsrechten, die durch Rahmenverträge zugewiesen wurden, unterliegen einer Strafe gemäß Artikel 42.

(8) 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 Verkehrsdienstes, die erhebliche Verbesserungen der Qualität des Verkehrsdienstes mit sich bringt, begründet worden sein.

(9) Für Verkehrsdienste auf spezialisierter Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Artikels 26, die vom Antragsteller hinreichend begründete, erhebliche und langfristige Investitionen erfordern, können Rahmenverträge mit einer Laufzeit von bis zu 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.

(10) Die Infrastrukturbetreiber nehmen die über Rahmenverträge zugewiesene Kapazität in das Kapazitätsmodell gemäß Artikel 19 und in den Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 20 auf.

(11) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses ist die allgemeine Art jedes Rahmenvertrags allen Beteiligten offenzulegen.

(12) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden, der Eisenbahnunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und des ENRRB kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen detaillierte Bestimmungen in Bezug auf das Verfahren und die Kriterien 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 76 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 34

Kapazitätszuweisung im jährlichen Zuweisungsverfahren

(1) Vorbehaltlich der Absätze 2, 3 und 4 des vorliegenden Artikels nimmt der Infrastrukturbetreiber im Rahmen des Verfahrens der simultanen Kapazitätszuweisung seine Kapazitätszuweisungen mit dem Ziel vor, weitestmöglich allen Anträgen auf Eisenbahninfrastrukturkapazität gemäß Artikel 32 Absatz 1 zu entsprechen. Dabei berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber weitestmöglich alle Sachzwänge, denen die Antragsteller unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Geschäft.

(2) Nach Maßgabe der Artikel 20 und 22 kann der Infrastrukturbetreiber Anträge auf Kapazitätsrechte, die nicht mit dem Kapazitätsangebotsplan im Einklang stehen, annehmen oder ablehnen.

Steht ein Antrag nicht im Einklang mit dem Kapazitätsangebotsplan, so hat der Infrastrukturbetreiber das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Eisenbahninfrastrukturkapazität vorzuschlagen, die von der beantragten Kapazität abweicht, und den Kapazitätsangebotsplan zu ändern oder beides zu tun. In solchen Fällen wendet der Infrastrukturbetreiber die in Artikel 22 Absatz 1 genannten Kriterien und Verfahren an.

Nimmt der Infrastrukturbetreiber Anträge an, die nicht mit dem Kapazitätsangebotsplan im Einklang stehen, so bemüht er sich, das Gesamtgleichgewicht zwischen den in Artikel 20 Absatz 6 aufgeführten Elementen des Kapazitätsangebotsplans aufrechtzuerhalten, und er räumt im Falle eines Konflikts mit anderen Anträgen den Anträgen Vorrang ein, die mit dem Kapazitätsangebotsplan im Einklang stehen, insbesondere der vorgeplanten Kapazität.

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

Mindestens einmal im Jahr unterrichten die Infrastrukturbetreiber die Regulierungsstelle über alle eingegangenen Anträge auf Eisenbahninfrastrukturkapazität, die den im Kapazitätsangebotsplan festgelegten Parametern der verfügbaren Kapazität nicht entsprechen, unabhängig davon, ob die Anträge angenommen oder abgelehnt wurden. Auf der Grundlage dieser Informationen kann die Regulierungsstelle eine Stellungnahme abgeben, in der sie dem Infrastrukturbetreiber empfehlen kann, das Kapazitätsmodell zu ändern.

(3) Im Falle von Konflikten zwischen zwei oder mehr Anträgen auf Eisenbahninfrastrukturkapazität bemüht sich der Infrastrukturbetreiber zunächst, den Konflikt im Rahmen des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 38 zu lösen. Kann dieser Kapazitätskonflikt nicht im Rahmen des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus gelöst werden, so wendet der Infrastrukturbetreiber den förmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 39 an.

(4) Die im jährlichen Zuweisungsverfahren gewährten Kapazitätsrechte können Folgendes beinhalten:

a) Kapazitätsspezifikationen,

b) Zugtrassen.

Die Infrastrukturbetreiber wandeln die in Form von Kapazitätsspezifikationen gewährten Kapazitätsrechte gemäß Anhang I Abschnitt 4 in Zugtrassen um.

(5) Der Infrastrukturbetreiber hält sich an den in Anhang I Abschnitt 4 vorgesehenen Zeitplan für das Zuweisungsverfahren.

(6) Der Infrastrukturbetreiber berücksichtigt Anträge, die nach Ablauf der in Anhang I Abschnitt 4 festgelegten Frist eingereicht werden, und weist die Kapazität nach dem Windhundprinzip zu.

(7) Bei Anträgen, die nach Ablauf der Frist eingereicht wurden und denen weder mit für den Netzfahrplan reservierter Restkapazität noch mit verfügbarer ungeplanter Kapazität entsprochen werden kann, muss der Infrastrukturbetreiber versuchen, Alternativen über eine andere Route anzubieten.

(8) Der Infrastrukturbetreiber konsultiert die Beteiligten zum Entwurf des Netzfahrplans. Beteiligte sind alle Antragsteller, die Eisenbahninfrastrukturkapazität nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten.

(9) Der Infrastrukturbetreiber trifft geeignete Maßnahmen, um vorgebrachten Anliegen Rechnung zu tragen.

Artikel 35

Kapazitätszuweisung im rollierenden Planungsverfahren

(1) Die Infrastrukturbetreiber weisen mindestens Schienengüterverkehrsdiensten Eisenbahninfrastrukturkapazität im rollierenden Planungsverfahren innerhalb der in Anhang I Abschnitt 6 festgelegten Fristen zu. Dazu reservieren die Infrastrukturbetreiber Kapazität im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 20.

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

(2) Kapazitätsrechte, die im rollierenden Planungsverfahren gewährt werden, können Folgendes beinhalten:

- a) Zugtrassen oder Kapazitätsspezifikationen für alle Verkehrstage während der Netzfahrplanperiode, die den ersten im Antrag angegebenen Verkehrstag einschließt;
- b) Kapazitätsspezifikationen für alle Verkehrstage, die über die Netzfahrplanperiode hinausgehen, die den ersten im Antrag angegebenen Tag einschließt, für einen in Anhang I Abschnitt 6 festgelegten Höchstzeitraum.

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

(3) Infrastrukturbetreiber und Antragsteller können gemeinsam beschließen, die durch das rollierende 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 42 unterliegen. Andere Änderungen von Kapazitätsrechten, die durch das rollierende Planungsverfahren zugewiesen wurden, unterliegen einer Strafe gemäß Artikel 42.

(4) Unbeschadet des Artikels 20 weisen die Infrastrukturbetreiber die für eine Zuweisung im rollierenden Planungsverfahren reservierte Kapazität nach dem Windhundprinzip zu.

(5) Im Einklang mit den Bestimmungen und Verfahren des Artikels 22 unternehmen Infrastrukturbetreiber alles in ihrer Macht Stehende, um bei Anträgen im Rahmen der rollierenden Planung alternative Kapazitäten anzubieten, wenn die Anträge nicht mit dem in Artikel 20 genannten Kapazitätsangebotsplan vereinbar sind. Ist es nicht möglich, eine Alternative anzubieten, so kann der Infrastrukturbetreiber die Zuweisung von Kapazität für diese nicht vereinbaren Anträge ablehnen. Der Antragsteller hat das Recht, bei der Regulierungsstelle Beschwerde einzulegen.

(6) Nach einer Mitteilung an die Regulierungsstelle lehnt der Infrastrukturbetreiber Anträge im Rahmen der rollierenden Planung ab, wenn diese Anträge die Merkmale von Kapazität erfüllen, die normalerweise durch Rahmenverträge gemäß Artikel 33 zugewiesen wird. Die Regulierungsstelle unterrichtet das ENRRB über solche Ablehnungen und gewährleistet eine kohärente Anwendung dieses Absatzes.

(7) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden, der Eisenbahnunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und des ENRRB kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, in denen detaillierte Bestimmungen in Bezug auf das rollierende Planungsverfahren festgelegt sind, um eine einheitliche Anwendung dieses Artikels zu gewährleisten. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 76 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 36

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 Eisenbahninfrastrukturkapazität, 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 10 zur Verfügung gestellt.

Kapazitätsrechte, die im Ad-hoc-Verfahren gewährt werden, werden in Form von Zugtrassen gewährt.

(2) Die Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität als Reaktion auf Ad-hoc-Anträge erfolgt nach dem Windhundprinzip.

Artikel 37

Planung von Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Eisenbahninfrastrukturarbeiten

(1) Die Infrastrukturbetreiber halten sich bei der Planung von Eisenbahninfrastrukturarbeiten gemäß diesem Artikel an den Zeitplan und die Anforderungen, die in Anhang I Abschnitte 3 und 8 festgelegt sind.

(2) Bei der Planung von Eisenbahninfrastrukturarbeiten begrenzen die Infrastrukturbetreiber weitestmöglich die Auswirkungen auf die im Kapazitätsmodell oder im Kapazitätsangebotsplan enthaltene vorgeplante Kapazität.

(3) Erfordert die Planung einer Kapazitätsbeschränkung aufgrund von Eisenbahninfrastrukturarbeiten eine Änderung an einem zugewiesenen Kapazitätsrecht im Sinne des Artikels 41, 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.

(4) Die Infrastrukturbetreiber nehmen Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Eisenbahninfrastrukturarbeiten – sobald diese geplant sind – in das Kapazitätsmodell oder den Kapazitätsangebotsplan auf, unabhängig davon, zu welchem Zeitpunkt sie eingeplant werden.

(5) Der Infrastrukturbetreiber kann in folgenden Fällen von den in Anhang I Abschnitt 3 Tabelle 1 festgelegten Fristen und der Anforderung, Kapazitätsbeschränkungen mit großen oder schwerwiegenden Auswirkungen in das Kapazitätsmodell nach Artikel 19 aufzunehmen, abweichen:

- a) Es liegen Nachweise dafür vor, dass die Kapazitätsbeschränkung aufgrund unvorhersehbarer Ereignisse erforderlich ist, um den sicheren Zugbetrieb wiederherzustellen,
- b) der Zeitpunkt der Beschränkungen entzieht sich der Kontrolle des Infrastrukturbetreibers, seiner Auftragnehmer oder anderer in seinem Namen handelnder Betreiber oder
- c) wenn alle am Betrieb Beteiligten zustimmen.

In diesen Fällen konsultiert der Infrastrukturbetreiber unverzüglich die betroffenen Antragsteller und Betreiber der Serviceeinrichtungen und unterrichtet sie regelmäßig über die Fortschritte bei der Wiederaufnahme des normalen Betriebs.

Kapazitätsbeschränkungen, die Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung mit sich bringen, müssen den Anforderungen nach Artikel 41 und Anhang I Abschnitt 8 entsprechen.

*Artikel 38***Einvernehmlicher Konfliktlösungsmechanismus und Koordinierung der Anträge**

(1) Ergeben sich im Zusammenhang mit der simultanen Kapazitätszuweisung nicht miteinander zu vereinbarende Anträge auf Eisenbahninfrastrukturkapazität, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber durch Koordinierung dieser 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 auf Eisenbahninfrastrukturkapazität im Rahmen der Koordinierung stattzugeben, und hat das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Eisenbahninfrastrukturkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht. Der Infrastrukturbetreiber legt die geltenden Grenzen in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen fest. Das ENIM entwickelt Leitlinien zu diesen Grenzen und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement auf.

(3) Der Infrastrukturbetreiber bemüht sich in Absprache mit den betreffenden Antragstellern um eine Lösung etwaiger Konflikte. Für die Zwecke dieser Absprache werden die folgenden Informationen innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und in elektronischer Form offengelegt:

- a) die von allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken beantragten Kapazitätsrechte,
- b) die allen übrigen Antragstellern auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Kapazitätsrechte,
- c) die auf den betreffenden Strecken gemäß Absatz 2 vorgeschlagenen alternativen Kapazitätsrechte,
- d) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität verwendeten Kriterien.

Unbeschadet des Artikels 3 Absatz 2 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 auf Eisenbahninfrastrukturkapazität zu erleichtern.

(4) Der Infrastrukturbetreiber legt in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Grundsätze für die Koordinierung von Anträgen auf Eisenbahninfrastrukturkapazität für Schienenverkehrsdienste fest.

(5) Kann Anträgen auf Eisenbahninfrastrukturkapazität nicht ohne Koordinierung stattgegeben werden, so bemüht sich der Infrastrukturbetreiber, allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben.

(6) Bei Anträgen auf netzübergreifende Eisenbahninfrastrukturkapazität wird der in den Absätzen 1, 2 und 3 des vorliegenden Artikels festgelegte einvernehmliche Konfliktlösungsmechanismus gemäß Artikel 55 angewandt und der Netzwerkkoordinator einbezogen.

(7) Das ENIM entwickelt Leitlinien für den einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus bei Anträgen auf netzübergreifende Eisenbahninfrastrukturkapazität und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement auf.

*Artikel 39***Förmlicher Konfliktlösungsmechanismus**

(1) Kann der Konflikt nicht im Rahmen des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus gemäß Artikel 38 gelöst werden, so weisen die Infrastrukturbetreiber Eisenbahninfrastrukturkapazität unter Anwendung einer angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Methode zu.

Der Infrastrukturbetreiber legt die Einzelheiten der Methode, einschließlich aller anwendbaren Parameterwerte, in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen unter Berücksichtigung des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement fest. Die vom Infrastrukturbetreiber festgelegten Parameterwerte unterliegen der Koordinierung gemäß Artikel 7e Buchstabe c der Richtlinie 2012/34/EU.

(2) Die Methode gemäß Absatz 1 umfasst folgende Schritte:

- a) Entwurf alternativer Szenarien für die Aufteilung der für verschiedene Arten von Schienenverkehrsdiensten verfügbaren Kapazität, die, soweit möglich, die Bereitstellung alternativer Kapazität auf anderen Strecken oder alternative Zeitpläne umfassen;
- b) Bewertung und Einstufung der unter Buchstabe a des vorliegenden Absatzes genannten Szenarios unter Berücksichtigung der betrieblichen, sozioökonomischen und ökologischen Kriterien gemäß Absatz 3;
- c) Auswahl des auf der Grundlage der Bewertung gemäß Buchstabe b des vorliegenden Absatzes am höchsten eingestuften Szenarios und entsprechende Änderung des Kapazitätsmodells und des Kapazitätsangebotsplans.

(3) Die in Absatz 2 Buchstabe b genannte Bewertung stützt sich – vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Daten und unter Berücksichtigung technischer und betrieblicher Erwägungen sowie der Eisenbahninfrastrukturauslastung, ohne darauf beschränkt zu sein, unter anderem auf die folgenden betrieblichen, sozioökonomischen und ökologischen Kriterien:

- a) Betriebskosten der Betreiber von Schienenverkehrsdiensten und daraus erwachsende Auswirkungen auf die Preise für die Kunden von Schienenverkehrsdiensten;
- b) zeitbezogene Kosten für die Kunden von Schienenverkehrsdiensten;
- c) Konnektivität und Zugänglichkeit für Menschen und Regionen, die von den Schienenverkehrsdiensten bedient werden, einschließlich der Qualität der Verbindungen insbesondere im Hinblick auf die Umsteige- bzw. Umschlagzeit für Schienenpersonenverkehrsdienste und Schienengüterverkehrsdienste sowie deren Häufigkeit;
- d) Auswirkungen auf die externen Kosten des Verkehrs, z. B. Unfälle, Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm, die durch Schienenverkehrsdienste und deren wahrscheinliche Alternativen verursacht werden;
- e) Aufkommen des Personen- und des Güterverkehrs.

(4) Das ENIM legt eine angemessene, transparente und nichtdiskriminierende Methode fest und erstellt die Liste der Parameter im Zusammenhang mit Schienenverkehrsdiensten und sozioökonomischen Kriterien, die für die in Absatz 3 genannte Bewertung erforderlich sind. Gegebenenfalls sind Standardparameterwerte oder Spannen von Standardwerten anzugeben. Das ENIM stellt sicher, dass diese Parameterwerte im betrieblichen Kontext ausreichend geprüft und kalibriert werden.

Das ENIM nimmt die Methode, die Liste der Parameter und die Standardwerte für die Parameter in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement auf.

Der Infrastrukturbetreiber passt die Standardparameterwerte soweit erforderlich an, um lokalen oder nationalen Gegebenheiten auf der Grundlage akzeptierter Ansätze und empirischer Nachweise Rechnung zu tragen und folgt dabei, sofern zutreffend, den Anforderungen der Mitgliedstaaten nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d.

(5) Im Rahmen des förmlichen Konfliktlösungsmechanismus sind Anträge auf netzübergreifende Kapazitätsrechte in ihrer Gesamtheit zu berücksichtigen. Gelten gemäß Absatz 4 unterschiedliche nationale Parameter, so sind diese für die jeweiligen Abschnitte zu verwenden.

(6) Bei nicht miteinander zu vereinbarenden Anträgen auf Eisenbahninfrastrukturkapazität, die Schienenverkehrsdienste mit ähnlichen Merkmalen und einem ähnlichen sozioökonomischen Profil betreffen, teilt der Infrastrukturbetreiber Eisenbahninfrastrukturkapazität auf der Grundlage einer Auktion oder in einer Weise zu, die der größtmöglichen Zahl von Antragstellern Zugang gewährt. Die letztgenannte Methode bedarf der Genehmigung durch die Regulierungsstelle.

*Artikel 40***Zeitplan für die Kapazitätszuweisungsverfahren**

- (1) Für die Zwecke der Umsetzung der Artikel 33 bis 36 halten sich die Infrastrukturbetreiber und Antragsteller an den Zeitplan für die Verfahren zur Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität gemäß Anhang I Abschnitte 4 bis 7.
- (2) Die Infrastrukturbetreiber können andere Zeiträume und Fristen für den Zeitplan für die Zuweisung von Kapazitätsrechten für den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr festlegen, als nach dieser Verordnung und nach Anhang VI Nummer 2 Buchstabe b der Richtlinie 2012/34/EU vorgesehen, wenn
- a) 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 Eisenbahninfrastrukturkapazität im Allgemeinen hat oder
 - b) die Festlegung grenzüberschreitender Zugtrassen in Zusammenarbeit mit Infrastrukturbetreibern aus anderen Drittländern erhebliche Auswirkungen auf den Zeitplan für die Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität hat, sofern dies keine Auswirkungen auf die Verfahren zur Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität anderer Infrastrukturbetreiber der Union hat.
- (3) Die Kommission hat die Befugnis, gemäß Artikel 75 delegierte Rechtsakte zu erlassen, in denen die Fristen und die Dauer, die in Anhang I Abschnitte 4 bis 7 festgelegt sind, geändert und die darin enthaltenen Etappenziele oder Zeiträume innerhalb der Grenzen des mit den Artikeln 33 bis 36 festgesetzten Rahmens angepasst werden, wenn diese Elemente sich als unwirksam erwiesen oder zu erheblichen Schwierigkeiten bei der Umsetzung geführt haben, wobei die Erfahrungen der Infrastrukturbetreiber und der Antragsteller berücksichtigt werden, um die Verfahren zur Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität 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 41***Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung**

- (1) Infrastrukturbetreiber dürfen Kapazitätsrechte, die sie einem Antragsteller zugewiesen haben, auf eigene Initiative nur gemäß dieser Verordnung ändern. Antragsteller können jederzeit Änderungen an zugewiesener Kapazität beantragen.

Im Falle von Änderungen an zugewiesenen Kapazitätsrechten findet Artikel 42 Anwendung, und die Infrastrukturbetreiber aktualisieren unverzüglich den Netzfahrplan gemäß Artikel 32.

- (2) Nach der Zuweisung von Kapazitätsrechten beschränken die Infrastrukturbetreiber im Einklang mit den in Artikel 2 Absatz 4 genannten Grundsätzen weitestmöglich Änderungen an diesen Rechten. Ebenso beschränken die Antragsteller weitestmöglich ihre Anträge auf Änderungen an diesen Kapazitätsrechten.
- (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 Antragsteller über die Notwendigkeit der Änderung informiert hat.
- (4) Eine Stornierung von Kapazitätsrechten gilt ebenso als eine spezifische Art der Änderung.
- (5) 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.

(6) In den Bestimmungen und Verfahren, die bei einer Änderung an einem Kapazitätsrecht anzuwenden sind, wird den betrieblichen und kommerziellen Auswirkungen dieser Änderung Rechnung getragen. Dazu stufen Infrastrukturbetreiber Änderungen auf der Grundlage ihrer Auswirkungen ein und ermitteln jene Kategorie von Änderungen, die erhebliche Auswirkungen haben, wobei den vom ENIM auf der Grundlage von Absatz 10 beschlossenen Verfahren Rechnung getragen wird.

(7) 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.

Eine Stornierung aufgrund *höherer Gewalt* auf einem Netz gilt als Stornierung aufgrund *höherer Gewalt* entlang der gesamten von dem Kapazitätsrecht abgedeckten Strecke.

Der Infrastrukturbetreiber, der eine Änderung an einem netzübergreifenden Kapazitätsrecht vornimmt, koordiniert die Änderung mit den anderen betroffenen Infrastrukturbetreibern und ist für das Verfahren der Zuweisung eines alternativen netzübergreifenden Kapazitätsrechts verantwortlich; er unterrichtet den Antragsteller und alle betroffenen Beteiligten über das Ergebnis der Koordinierung. Dieses Ergebnis besteht entweder in der Zuweisung eines alternativen netzübergreifenden Kapazitätsrechts oder in der Information, dass kein alternatives Kapazitätsrecht verfügbar ist.

(8) Für die Zwecke dieser Verordnung gilt die Nichtnutzung eines zugewiesenen Kapazitätsrechts durch Eisenbahnunternehmen als Stornierung am Tag der betreffenden Zugfahrt.

(9) 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, so stellt der Infrastrukturbetreiber dem Antragsteller einschlägige Informationen zur Verfügung, die es dem Antragsteller ermöglichen, einen neuen Antrag auf Eisenbahninfrastrukturkapazität zu stellen. Gegebenenfalls beziehen sich diese Informationen auf den Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 20 und die Notfallplanung gemäß Artikel 21.

(10) Das ENIM erarbeitet und beschließt einheitliche Verfahren für Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement auf.

Mit diesen Verfahren werden Kriterien für die Unterscheidung der Änderungen je nach ihren kommerziellen und betrieblichen Auswirkungen festgelegt, einschließlich Kriterien für die Einstufung von Änderungen als Änderungen mit erheblichen Auswirkungen.

Um eine Änderung als Änderung mit erheblichen Auswirkungen einzustufen, sollte das ENIM unter anderem die Fähigkeit des Eisenbahnunternehmens zur vertragsgemäßen Erbringung des Verkehrsdienstes, Verspätungen bei der Abfahrt oder Streckenänderungen, die zu einer Erhöhung der Entfernung, der Fahrzeit, der Weagentgelte oder anderer damit verbundener Kosten führen, sowie die Schwellen für diese Änderungen berücksichtigen.

(11) Bis zum ... [18 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] erlässt die Kommission gemäß Artikel 75 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Abschnitt 8, um effiziente Anpassungs- und Umplanungsverfahren unter Berücksichtigung planerischer, betrieblicher, technischer und kommerzieller Erwägungen der betroffenen Beteiligten zu gewährleisten. Dabei erwägt die Kommission die Einführung von Zeitfenstern für die Umplanung im Falle kleinerer Arbeiten, die nicht als Arbeiten mit erheblichen, großen oder moderaten Auswirkungen eingestuft werden, und berücksichtigt auch die Erfahrungen von Infrastrukturbetreibern und Antragstellern.

Artikel 42

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 Änderung, die gemäß Artikel 41 Absatz 6 als erheblich eingestuft wird, so zahlt er eine Strafe an die andere Partei. Diese Strafe muss wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nichtdiskriminierend sein.

(2) Die Strafe nach Absatz 1 ist unter den folgenden Umständen nicht zu entrichten:

- a) *höhere Gewalt*;
- b) ein Infrastrukturbetreiber entzieht Kapazitätsrechte im Einklang mit den von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 12 ergriffenen Maßnahmen;
- c) ein Kapazitätsrecht wird gemäß Artikel 29 Absatz 3 storniert;
- d) Rahmenverträge werden gemäß Artikel 33 Absatz 7 geändert;
- e) Abweichungen nach Artikel 37 Absatz 5 werden in Anspruch genommen.

(3) Die Höhe der Strafe liegt gemäß Anhang IV zwischen einem Mindest- und einem Höchstbetrag. Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Regulierungsstelle legen die Infrastrukturbetreiber in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Höhe der von den Infrastrukturbetreibern und den Antragstellern zu zahlenden Strafe fest.

(4) Die von einem Infrastrukturbetreiber zu zahlende Strafe darf nicht nach Marktsegment des Schienenverkehrsdienstes differenziert werden. Die von einem Antragsteller zu zahlende Strafe ist nach Marktsegment des Schienenverkehrsdienstes zu differenzieren.

(5) Die Strafe kann je nach Auswirkung der Änderung und nach folgenden Kriterien um einen Faktor von 0,1 bis 2 moduliert werden:

- a) Zeitpunkt der Mitteilung der Änderung;
- b) die Qualität der alternativen Eisenbahninfrastrukturkapazität – in Fällen, in denen die Änderung vom Infrastrukturbetreiber verursacht wird und alternative Eisenbahninfrastrukturkapazität vorhanden ist; oder
- c) Möglichkeit der neuen Zuweisung der Fahrwegkapazität und ihre Nutzbarkeit durch andere Antragsteller, in Fällen, in denen die Änderung vom Antragsteller verursacht wird.

Die maximale Modulation darf nur in Fällen angewandt werden, in denen das Kapazitätsrecht storniert wird.

(6) Auf der Grundlage der in Absatz 5 festgelegten Kriterien entwickelt das ENIM Leitlinien für die Anwendung der Modulation und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement auf.

Der Infrastrukturbetreiber bestimmt die Modulationsstufen gestützt auf die genannten Leitlinien.

(7) Vorbehaltlich der Genehmigung durch die Regulierungsstelle legt der Infrastrukturbetreiber in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Modulationsstufen fest, die auf die vom Infrastrukturbetreiber und vom Antragsteller zu zahlenden Strafen angewandt werden.

(8) Im Falle eines netzübergreifenden Kapazitätsrechts wird die Gesamtstrafe berechnet, indem der Betrag der Strafen, einschließlich der Modulation, in den einzelnen Schienennetzen addiert und Folgendes berücksichtigt wird:

- a) die Verpflichtung zur Zahlung der Strafe an den Antragsteller gilt für den Infrastrukturbetreiber, der für die Änderung des Kapazitätsrechts verantwortlich ist, wobei das Kapazitätsrecht in seiner Gesamtheit zu berücksichtigen ist; die vom Infrastrukturbetreiber zu zahlende Strafe beträgt das Dreifache der in seinem eigenen Schienennetz zu zahlenden Strafe, jedoch nicht mehr als die Summe der Strafen für das gesamte Kapazitätsrecht;
- b) die Verpflichtung zur Zahlung der Strafe an die Infrastrukturbetreiber gilt für den Antragsteller, der die Änderung beantragt hat, wobei das Kapazitätsrecht in seiner Gesamtheit zu berücksichtigen ist; die Strafe wird den betreffenden Infrastrukturbetreibern entsprechend ihrem jeweiligen Anteil am netzübergreifenden Kapazitätsrecht gezahlt.

(9) Ein Infrastrukturbetreiber oder ein Antragsteller hat das Recht, gegen die Änderung eines Kapazitätsrechts oder die Zahlung einer Strafe bei der zuständigen Regulierungsstelle Beschwerde einzulegen. Die Regulierungsstelle trifft ihre Entscheidung unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb eines Monats nach Einholung aller für die Beurteilung der Ursache der Änderung erforderlichen Informationen.

(10) Im Falle eines Kapazitätsrechts für ein Einzelnetz entscheidet die Regulierungsstelle des Mitgliedstaats, in dem das Kapazitätsrecht besteht.

Bei netzübergreifenden Kapazitätsrechten entscheidet die Regulierungsstelle, die für den Infrastrukturbetreiber, der gemäß Artikel 30 als einzige Anlaufstelle fungiert, zuständig ist.

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.

(11) Die Kommission erlässt gemäß Artikel 75 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs IV, um die Mindest- und Höchstbeträge der Strafen an die Inflationsrate anzupassen. Die Höhe der Strafen wird alle zwei Jahre unter Berücksichtigung der Inflationsrate, die anhand des von Eurostat veröffentlichten Europäischen Verbraucherpreisindex gemessen wird, überprüft. Die erste Überprüfung der Höhe der Strafen erfolgt im Jahr 2033.

Artikel 43

Umplanung im Zusammenhang mit dem Störungs- und Krisenmanagement

(1) Im Falle einer Netzstörung gemäß Artikel 48 oder einer Krisensituation gemäß Artikel 49 unternehmen der oder die betreffenden Infrastrukturbetreiber alles in ihrer Macht Stehende, um den von der Störung betroffenen Verkehr umzuplanen. Dazu weisen die Infrastrukturbetreiber Eisenbahninfrastrukturkapazität unter Berücksichtigung der in Absatz 2 genannten Leitlinien, auf der Grundlage der gemäß Artikel 21 vorbereiteten Notfallpläne und in enger Zusammenarbeit mit den am Betrieb Beteiligten und gegebenenfalls anderen Beteiligten zu.

(2) Das ENIM entwickelt und verabschiedet Leitlinien für das Management und die Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität im Falle einer Netzstörung gemäß Artikel 48 und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements auf. Insbesondere entwickelt das ENIM Leitlinien für die Anwendung des Störungsmanagements und des Windhundprinzips.

Für die Fälle, in denen das Störungsmanagement Anwendung findet, entwickelt das ENIM Leitlinien für die anzuwendenden Verfahren, die gegebenenfalls die Anwendung des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 38 und des förmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 39 umfassen. Das ENIM nimmt diese Leitlinien in den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 46 auf.

(3) Infrastrukturbetreiber und Antragsteller können freiwillig Vereinbarungen schließen, die den Ersatz bestimmter Kapazitätsrechte im Falle einer Netzstörung gemäß Artikel 48 vorsehen. Diese Vereinbarungen werden in den Notfallplan gemäß Artikel 21 aufgenommen.

(4) Betrifft eine Netzstörung gemäß Artikel 48 den Verkehr auf mehr als einem Netz, so koordinieren die betroffenen Infrastrukturbetreiber die Zuweisung alternativer Eisenbahninfrastrukturkapazität im Einklang mit Artikel 55 und unter Berücksichtigung des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 46.

KAPITEL III

Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement

Artikel 44

Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement

(1) Die Infrastrukturbetreiber führen das Verkehrsmanagement im Einklang mit dieser Verordnung, der Richtlinie (EU) 2016/797 und den Spezifikationen durch, die in den gemäß dieser 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 48 erfordern;
- c) Verkehrsmanagement in Krisensituationen gemäß Artikel 49.

(2) 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 Krisensituationen;
- c) stellen den am Betrieb Beteiligten und anderen betroffenen 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 66, bereitgestellt.

Artikel 45

Bestimmungen und Verfahren für das Verkehrs- und Störungsmanagement

(1) Die Infrastrukturbetreiber legen Bestimmungen und Verfahren für das Management von vom Netzfahrplan abweichenden Zugbewegungen fest. Diese Bestimmungen 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 44 Absatz 1 Buchstaben a, b und c dieser Verordnung genannten Situationen.

(2) Die in Absatz 1 genannten Bestimmungen und Verfahren zielen darauf ab, die Gesamtauswirkungen von Fahrplanabweichungen auf alle Arten von Eisenbahnverkehr so gering wie möglich zu halten, wobei den Bedürfnissen aller Verkehrsarten Rechnung zu tragen ist. Die Bestimmungen 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 der Infrastrukturbetreiber den gemäß Artikel 21 entwickelten Notfallplan um. Wirkt sich eine Störung möglicherweise auf den grenzüberschreitenden Verkehr aus, so 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 46 wieder zu normalisieren.

(4) Bei der Festlegung der Bestimmungen und Verfahren gemäß Absatz 1 tragen die Infrastrukturbetreiber dem Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 46 Rechnung. Sie erläutern in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Grund für etwaige Abweichungen von den im Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements festgelegten gemeinsamen Bestimmungen und Verfahren.

(5) Im Falle *höherer Gewalt* und sofern dies unbedingt notwendig ist, weil die Eisenbahninfrastruktur wegen eines Vorfalls vorübergehend nicht benutzt werden kann, können die zugewiesenen Kapazitätsrechte ohne Ankündigung so lange entzogen werden, wie es zur Instandsetzung des Systems erforderlich ist, wobei nach besten Kräften versucht werden muss, mögliche Alternativen anzubieten.

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) Im Falle der Stornierung von Kapazitäten unterrichten die Infrastrukturbetreiber die Eisenbahnunternehmen über ihr Zeitmanagement, den Fortschritt der Reparaturarbeiten und mögliche Alternativen zu den ihnen zugewiesenen Kapazitäten.

(7) Die Mitgliedstaaten können von den Eisenbahnunternehmen verlangen, dass sie sich an der Sicherstellung der Durchsetzung und Überwachung der für sie geltenden Sicherheitsnormen und -Bestimmungen beteiligen.

Artikel 46

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

(1) Das ENIM entwickelt und beschließt bis zum ... [22 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] – unter Berücksichtigung der Arbeit des mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EU) 2021/2085 gegründeten Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen – einen Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß den Grundsätzen nach Artikel 44, mit dem gemeinsame Instrumente, Methoden und Verfahrensregelungen für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen und anderen am Betrieb Beteiligten festgelegt werden. Die Infrastrukturbetreiber tragen diesen gemeinsamen Instrumenten, Methoden und Verfahrensregelungen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements weitestgehend Rechnung.

(2) Bei der Ausarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU und Artikel 6 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung tragen die Infrastrukturbetreiber dem Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements weitestgehend Rechnung. Sie begründen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen etwaige Abweichungen von den in diesem Rahmen festgelegten Leitlinien für die Koordinierung.

(3) Das ENIM veröffentlicht einen Entwurf des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements, den es der ERP und den am Betrieb Beteiligten zur Konsultation vorlegt. Die ERP und die am Betrieb Beteiligten können ihre Antworten auf die Konsultation innerhalb von drei Monaten nach Veröffentlichung dieses Entwurfs übermitteln.

(4) Das ENIM legt dem ENRRB bis zum ... [16 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] den endgültigen Entwurf des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements vor. Das ENRRB legt dem ENIM innerhalb von drei Monaten, nachdem es den Entwurf vom ENIM erhalten hat, 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.

(5) Der Europäische Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements muss mindestens die in Anhang VI aufgeführten Elemente umfassen und ist bei Bedarf zu aktualisieren, um den Erfahrungen der am Betrieb Beteiligten und den Arbeiten des ENIM Rechnung zu tragen. Bei der Aktualisierung des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements konsultiert das ENIM die ERP und die am Betrieb Beteiligten und legt dem ENRRB einen Entwurf vor, damit Letzterer gemäß den Absätzen 3 und 4 eine Empfehlung abgibt.

(6) Bei der Ausübung ihrer Befugnisse in Bezug auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 56 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2012/34/EU berücksichtigt die Regulierungsstelle die vom ENRRB angenommene Empfehlung für den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels und unbeschadet des Grundsatzes der Unabhängigkeit der Regulierungsstellen.

(7) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 74 Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements im Sinne von Absatz 5 dieses Artikels zu erlassen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 76 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 47

Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements

Die Infrastrukturbetreiber koordinieren das Verkehrsmanagement im Einklang mit Artikel 55 und auf der Grundlage des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 46.

Die Koordinierung gewährleistet insbesondere, dass

- a) grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste sowohl bei normalem Betrieb als auch in Störungssituationen so störungsfrei wie möglich betrieben werden können;
- b) die besonderen Probleme im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Abschnitten, die sich unter anderem aus begrenzter Interoperabilität der Infrastruktur, technischen Ausrüstung und Betriebsabläufe, der Sprach- und Schulungsanforderungen an das Personal sowie der Verwaltungs- oder Grenzformalitäten ergeben, angemessen berücksichtigt werden;
- c) ein effizienter Austausch aktueller und relevanter Informationen stattfindet zwischen Infrastrukturbetreibern, Antragstellern, Eisenbahnunternehmen und anderen am Betrieb Beteiligten sowie gegebenenfalls einschlägigen Governance-Strukturen für das Krisenmanagement auf Unionsebene, auch im Einklang mit Artikel 66.

Artikel 48

Netzstörungen

(1) Führt ein Vorfall zu Beschränkungen des Netzbetriebs oder ist davon auszugehen, dass er zu Beschränkungen führen wird, die ein abgestimmtes Vorgehen der am Betrieb Beteiligten erfordern, um ein bestmögliches Verkehrsmanagement während der Beschränkungen zu gewährleisten, so prüfen die betroffenen Infrastrukturbetreiber die voraussichtliche Dauer und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorfalls auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen und früherer Erfahrungen, wobei sie die in Absatz 7 genannte Methode berücksichtigen.

Erfüllen die geschätzte voraussichtliche Dauer und die geschätzten voraussichtlichen Auswirkungen des Vorfalls die in Anhang VII festgelegten Kriterien für die Meldung von Netzstörungen, so melden die betroffenen Infrastrukturbetreiber eine Netzstörung und wenden die in Artikel 45 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 Eisenbahninfrastruktur, in der sich die Netzstörung ereignet hat, eine netzübergreifende Störung und koordiniert die Maßnahmen gemäß Artikel 47, wobei er den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 46 berücksichtigt.

(3) Hat die Netzstörung grenzüberschreitende Auswirkungen und führt sie zu einer teilweisen oder vollständigen Unterbrechung der Verkehrsdienste für mehr als 15 Tage, so übermittelt der Infrastrukturbetreiber 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.

In dem Bericht über den Vorfall sind Informationen über alle betrieblichen Maßnahmen enthalten, die ergriffen wurden, um für Alternativstrecken und die Wiederherstellung der regulären Verkehrsdienste zu sorgen.

Der Netzwerkkoordinator legt den Bericht über den Vorfall dem ENIM, den relevanten Europäischen Koordinatoren sowie auf Anfrage den betroffenen Antragstellern vor.

(4) Der Infrastrukturbetreiber informiert die Beteiligten so früh wie möglich über die Nichtverfügbarkeit von Eisenbahninfrastrukturkapazität.

Die Mitgliedstaaten können vom Infrastrukturbetreiber verlangen, dass er diese Informationen der in Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2022/2557 genannten zuständigen Behörde bereitstellt.

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 57 Absatz 2 entwickelten Leitlinien berücksichtigt, und erstattet dem ENIM und dem Beratenden Ausschuss für Leistungen darüber Bericht.

(6) Bei der Aktualisierung des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 46 berücksichtigt das ENIM die Schlussfolgerungen des Netzwerkkoordinators zu Netzstörungen.

(7) Das ENIM legt eine Methode zur Schätzung der voraussichtlichen Dauer und Auswirkungen von Netzstörungen auf den Verkehr fest, legt den Mindestinhalt des Berichts über den Vorfall fest und stellt ein Muster für den Bericht über den Vorfall bereit. 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 46 auf. Diese Methode, dieser Mindestinhalt und dieses Muster werden von den Infrastrukturbetreibern berücksichtigt.

Artikel 49

Krisensituationen

(1) In Krisensituationen oder bei der unmittelbaren Gefahr des Eintretens von Krisensituationen im Zusammenhang mit der öffentlichen Sicherheit, Epidemien, Naturkatastrophen oder der Umwelt, die entscheidende Auswirkungen auf das Angebot von oder die Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten haben oder voraussichtlich haben werden, können die Mitgliedstaaten Notfallmaßnahmen anwenden, die abweichend von den Bestimmungen dieser Verordnung und den Bestimmungen über die Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität gemäß Kapitel IV Abschnitt 3 der Richtlinie 2012/34/EU Folgendes umfassen:

a) die Stornierung von Kapazitätsrechten ohne Strafe gemäß Artikel 42;

b) alternative Grundsätze, Bestimmungen 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 weitestmöglich den in dieser Verordnung festgelegten Grundsätzen für das Kapazitätsmanagement und das Verkehrsmanagement folgen und dass sie auf bestehenden Notfallplänen beruhen, die gemäß Artikel 21 aufgestellt wurden. Gemäß Artikel 56 koordiniert er diese Notfallmaßnahmen mit anderen Mitgliedstaaten.

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

(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 die Verordnung (EU) 2024/2747 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁹⁾ Anwendung findet, unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat auch das zentrale Verbindungsbüro, das von dem Mitgliedstaat gemäß Artikel 8 der genannten Verordnung benannt wurde, über die gemäß dem vorliegenden Artikel angenommenen Maßnahmen.

(3) Gemäß Artikel 64 der vorliegenden Verordnung benannte Kontaktstellen übermitteln der Kommission, dem ENIM, anderen Infrastrukturbetreibern, der zuständigen Behörde gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2022/2557 sowie 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 55 ab, wobei sie die vom ENIM gemäß Artikel 57 Absatz 2 entwickelten Leitlinien berücksichtigen. Erfolgt die Abstimmung im Rahmen spezieller Koordinierungsstrukturen gemäß Artikel 55 Absatz 2 Buchstabe a, so werden die Kommission und die betroffenen Mitgliedstaaten darin einbezogen.

(5) Wenn Notfallmaßnahmen erhebliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr haben, übermitteln die Regulierungsstellen und das ENRRB der Kommission auf deren Ersuchen und innerhalb der von dieser gesetzten Frist ihre Stellungnahme zu den Notfallmaßnahmen. Die Kommission kann Beschlüsse erlassen, mit denen ein Mitgliedstaat aufgefordert wird, die Notfallmaßnahmen aufzuheben, wenn sie diese als unnötig erachtet.

(6) Soweit erforderlich oder auf Ersuchen der Kommission stellen die Mitgliedstaaten aktualisierte Informationen zur Verfügung. Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission alle von ihr verlangten Informationen über die Notfallmaßnahmen innerhalb der von der Kommission gesetzten Fristen.

(7) Behörden, die für die Bewältigung von Krisensituationen zuständig sind, einschließlich des Militärs, der Katastrophenschutzbehörden und anderer Stellen, können Übungen zur Simulation von Krisensituationen, die in den Anwendungsbereich dieses Artikels fallen, durchführen. In solchen Fällen weist der Infrastrukturbetreiber bei Bedarf Kapazität zu und kann dazu, wenn nötig, auch bereits zugewiesene Kapazitätsrechte stornieren. Die betreffenden Behörden werden für Änderungen an Kapazitätsrechten gemäß den Grundsätzen des Artikels 42 mit einer Strafe belegt.

⁽¹⁹⁾ Verordnung (EU) 2024/2747 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Oktober 2024 zur Schaffung eines Rahmens von Maßnahmen für einen Binnenmarkt-Notfall und die Resilienz des Binnenmarkts und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2679/98 des Rates (ABl. L, 2024/2747, 8.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2747/oj>).

Artikel 50

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 gemäß Anhang IX über diesen Schienenverkehrsdienst.

Die betroffenen Beteiligten dürfen die Informationen nur für die Zwecke dieser Verordnung, der Richtlinie (EU) 2016/797 und der gemäß jener Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakte verwenden, sofern in vertraglichen Vereinbarungen nichts anderes festgelegt ist.

(2) Der Infrastrukturbetreiber macht die Informationen gemäß Artikel 66 zugänglich.

(3) Die Kommission hat die Befugnis, gemäß Artikel 75 dieser Verordnung delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs IX dieser Verordnung zu erlassen, um unter Berücksichtigung planerischer, betrieblicher, technischer und kommerzieller Erwägungen der betroffenen 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 51

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 Eisenbahninfrastrukturbetreiber bereitgestellten Eisenbahninfrastrukturdiensten unter Berücksichtigung der in Artikel 2 dieser Verordnung festgelegten allgemeinen Grundsätze. Gegebenenfalls arbeitet das ENIM dazu mit den Europäischen Koordinatoren, dem Beratenden Ausschuss für Leistungen und dem ENRRB zusammen.

(2) Die Infrastrukturbetreiber legen in dem Geschäftsplan gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU ihre eigenen Leistungsziele im Einklang mit den in Artikel 52 Absatz 5 Buchstabe c dieser Verordnung genannten Kriterien und Verfahren fest, wobei sie alle in den vertraglichen Vereinbarungen gemäß Artikel 30 Absatz 2 der genannten Richtlinie festgelegten Ziele berücksichtigen. Diese Ziele müssen die in Artikel 19 Absatz 1 Buchstaben a und b der Verordnung (EU) 2024/1679 festgelegten Zielwerte umfassen.

(3) Infrastrukturbetreiber richten Verfahren zur Überwachung der Fortschritte bei der Erreichung der Leistungsziele und zur diesbezüglichen Berichterstattung, zur 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 52 dieser Verordnung genannten Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung Rechnung tragen.

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

Artikel 52

Europäischer Rahmen für die Leistungsüberprüfung

(1) Das ENIM entwickelt bis zum ... [26 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] einen Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung, in dem gemeinsame Instrumente, Methoden und Verfahrensregelungen festgelegt sind, und nimmt diesen an, wobei den in Artikel 2 Absatz 4 und Artikel 44 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung festgelegten Grundsätzen und den operativen Prioritäten gemäß Artikel 19 der Verordnung (EU) 2024/1679 sowie den nach Artikel 15 Absatz 6 der Richtlinie 2012/34/EU angenommenen Durchführungsrechtsakten Rechnung getragen wird. Die Infrastrukturbetreiber tragen diesen gemeinsamen Instrumenten, Methoden und Verfahrensregelungen bei der Durchführung der Leistungsüberprüfung weitestgehend Rechnung.

(2) Bei der Ausarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU und Artikel 6 Absatz 2 dieser Verordnung tragen die Infrastrukturbetreiber dem Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung weitestgehend Rechnung. Sie begründen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Abweichungen von den in diesem Rahmen festgelegten gemeinsamen Instrumenten, Methoden und Verfahrensregelungen.

(3) Das ENIM veröffentlicht einen Entwurf des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung zur Konsultation mit der ERP und den am Betrieb Beteiligten. Die ERP und die am Betrieb Beteiligten können ihre Antworten im Rahmen der Konsultation innerhalb von drei Monaten nach Veröffentlichung des Entwurfs des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung übermitteln.

(4) Das ENIM legt dem ENRRB bis zum ... [20 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] einen endgültigen Entwurf des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung vor. Das ENRRB legt dem ENIM innerhalb von drei Monaten nach Eingang des endgültigen 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.

(5) Der Europäische Rahmen für die Leistungsüberprüfung muss mindestens die in Anhang VIII aufgeführten Leistungsbereiche abdecken. Insbesondere muss er Folgendes enthalten:

- a) eine Liste vorrangiger Leistungsaspekte der gemäß dem genannten Anhang 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, b und c genannten Elemente, der Durchführung von Korrekturmaßnahmen und der Erreichung der Leistungsziele.

(6) Der Europäische Rahmen für die Leistungsüberprüfung wird bei Bedarf aktualisiert, um den Erfahrungen der am Betrieb Beteiligten sowie den Tätigkeiten des ENIM Rechnung zu tragen. Bei der Aktualisierung des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung konsultiert das ENIM die ERP und die am Betrieb Beteiligten und legt dem ENRRB einen Entwurf für eine Empfehlung gemäß den Absätzen 3 und 4 vor.

(7) Bei der Ausübung ihrer Befugnisse in Bezug auf die Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 56 Absätze 1 und 2 der Richtlinie 2012/34/EU berücksichtigt die Regulierungsstelle die vom ENRRB angenommene Empfehlung für den Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung gemäß Absatz 4 und unbeschadet des Grundsatzes der Unabhängigkeit der Regulierungsstellen.

(8) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 74 Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung zu erlassen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 76 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 53

Europäischer Leistungsüberprüfungsbericht

(1) Unbeschadet des Artikels 15 der Richtlinie 2012/34/EU und der auf deren Grundlage angenommenen Durchführungsrechtsakte erstellt und veröffentlicht das ENIM bis zum ... [38 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] einen europäischen Leistungsüberprüfungsbericht auf der Grundlage des in Artikel 52 dieser Verordnung genannten Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung. Das ENIM erstellt und veröffentlicht jährlich eine aktualisierte Fassung des Berichts.

(2) Der Beratende Ausschuss für Leistungen erstellt einen eigenständigen Abschnitt des europäischen Leistungsüberprüfungsberichts, in dem eine Bewertung der Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Schienenverkehrsdiensten, Empfehlungen zu Leistungsaspekten, die vorrangig behandelt werden sollten, sowie Empfehlungen zu Maßnahmen zur Verbesserung der Leistung enthalten sind. 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 Verordnung (EU) 2024/1679 genannten Informationen enthalten. Die vorgelegten Informationen müssen hinsichtlich der geografischen Abdeckung hinreichend detailliert sein und einen ausreichend langen Zeitraum abdecken, um aussagekräftige Rückschlüsse zu ermöglichen.

(4) Der europäische Leistungsüberprüfungsbericht muss einen eigenen Abschnitt über die Leistung bei der Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 55 und über den Konsultationsmechanismus gemäß Artikel 57 enthalten.

Artikel 54

Beratender Ausschuss für Leistungen

(1) Die Kommission kann nach dem in Artikel 76 Absatz 2 genannten Verfahren ein unparteiisches und fachkundiges Gremium einrichten oder benennen, das als Beratender Ausschuss für Leistungen fungiert. Der Beratende Ausschuss für Leistungen wird als unabhängiges und unparteiisches Expertengremium eingerichtet. Die Mitglieder werden auf der Grundlage ihrer Verdienste ernannt und bringen eine Mischung aus Fähigkeiten und Erfahrung mit, die für das Kapazitäts-, Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement im Schienenverkehr relevant sind. Der Beratende Ausschuss für Leistungen setzt sich aus höchstens neun Mitgliedern zusammen. Die Mitglieder werden von der Kommission ernannt. Der Ausschuss tritt mindestens viermal jährlich zusammen. Die Mittel für die Arbeit des Beratenden Ausschusses für Leistungen werden von der Kommission zur Verfügung gestellt.

Die Mitglieder des Beratenden Ausschusses für Leistungen werden für eine Amtszeit von vier Jahren ernannt und ihr Mandat kann zweimal verlängert werden.

(2) Der Beratende Ausschuss für Leistungen

a) gibt Empfehlungen an das ENIM in Bezug auf die Einrichtung und Überprüfung des in Artikel 52 genannten Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung ab, unter anderem in Bezug auf Leistungsbereiche, zu behandelnde Leistungsaspekte in jedem Leistungsbereich sowie die Harmonisierung der Methoden, Verfahren, Kriterien und Definitionen für die Erhebung und Analyse von Daten im Zusammenhang mit der Leistung und den Leistungsindikatoren;

b) gibt Empfehlungen an das ENIM, das ENRRB, Infrastrukturbetreiber, Antragsteller, Regulierungsstellen, Behörden der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls andere für Korrekturmaßnahmen zuständige Beteiligte in Bezug auf das Kapazitäts-, Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement ab;

c) überprüft die Ergebnisse des Entwurfs des europäischen Leistungsüberprüfungsberichts und erstellt den in Artikel 53 Absatz 2 genannten eigenständigen Abschnitt;

d) gibt Stellungnahmen und Empfehlungen in Bezug auf die Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten im Zusammenhang mit der Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU, dem Geschäftsplan gemäß Artikel 8 Absatz 3 der genannten Richtlinie, den vertraglichen Vereinbarungen gemäß Artikel 30 Absatz 2 der genannten Richtlinie und der leistungsabhängigen Entgeltregelung gemäß Artikel 35 der genannten Richtlinie;

e) berät die Europäischen Koordinatoren zu Fragen der Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Schienenverkehrsdiensten.

(3) Das ENIM, der Netzwerkkordinator, Infrastrukturbetreiber, Regulierungsstellen, das ENRRB und gegebenenfalls andere Beteiligte arbeiten mit dem Beratenden Ausschuss für Leistungen zusammen, indem sie insbesondere Leistungsinformationen auf eigene Initiative oder auf Verlangen des Beratenden Ausschusses für Leistungen übermitteln, und bemühen sich nach besten Kräften, den Empfehlungen des Ausschusses bei ihrer Arbeit zum Leistungsmanagement im Schienenverkehr Rechnung zu tragen.

(4) Der Beratende Ausschuss für Leistungen wahrt beim Umgang mit Informationen, die von einschlägigen Beteiligten oder der Kommission bereitgestellt werden, die Vertraulichkeit von Geschäftsgeheimnissen.

KAPITEL V

Europäisches Netzwerk für die Koordinierung

Artikel 55

Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern

(1) Die Infrastrukturbetreiber stimmen sich untereinander und mit anderen einschlägigen Beteiligten in Bezug auf die Zuständigkeiten und Aufgaben ab, die ihnen in dieser Verordnung übertragen werden.

(2) Insbesondere

- a) richten die Infrastrukturbetreiber gegebenenfalls Organisationsstrukturen, Verfahren und Instrumente ein, einschließlich der in Artikel 66 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 64 zusammen;
- d) beziehen die Infrastrukturbetreiber in Angelegenheiten, die für die Union von Bedeutung sind, gegebenenfalls das ENIM oder den Netzwerkkordinator ein;
- e) benennen die Infrastrukturbetreiber eine federführende Stelle, die dem ENIM Bericht erstattet und für die Organisation von Konsultationstätigkeiten gemäß Artikel 57 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.

(3) Die Koordinierung kann auf mehr als einer Ebene erfolgen, insbesondere in Angelegenheiten, bei denen eine Koordinierung sowohl auf Unionsebene als auch innerhalb eines enger gefassten geografischen Gebiets erforderlich ist.

(4) Sind das ENIM oder der Netzwerkkordinator an der Koordinierung beteiligt, so stellen sie sicher, dass grenzüberschreitende Aspekte angemessen berücksichtigt werden.

(5) Die Koordinierung umfasst alle Abschnitte und Knoten, die zu den Europäischen Verkehrskorridoren gehören.

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

(6) Die Koordinierung in Bezug auf die Zuweisung netzübergreifender Kapazitätsrechte gemäß Artikel 30 erstreckt sich auf alle Netze der Infrastrukturbetreiber, die Mitglieder des ENIM sind.

*Artikel 56***Koordinierung zwischen den Mitgliedstaaten**

(1) Zur Förderung des grenzüberschreitenden Personen- und Schienengüterverkehrs stimmen sich die Mitgliedstaaten untereinander ab, um für die Stimmigkeit zwischen ihren jeweiligen gemäß Artikel 4 festgelegten strategischen Leitlinien und nationalen Anforderungen zu sorgen. Sie legen insbesondere Verfahren und Zeitpläne für ihre Koordinierung fest und veröffentlichen diese.

(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 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 betrieblichen Prioritäten gemäß Artikel 19 der Verordnung (EU) 2024/1679 erzielt werden;
- c) die Mitgliedstaaten laden die Kommission zu Angelegenheiten ein, bei denen eine Koordinierung auf Unionsebene erforderlich ist oder wenn dies anderweitig relevant ist.

*Artikel 57***Konsultationsmechanismus für europäische und grenzüberschreitende Angelegenheiten**

(1) Die Infrastrukturbetreiber gewährleisten eine angemessene und regelmäßige Konsultation der Beteiligten zu europäischen und grenzüberschreitenden Angelegenheiten. Hierzu berücksichtigen sie die vom ENIM ausgearbeiteten in Absatz 2 genannten Leitlinien.

(2) 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, den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, des Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 46 und den Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 52 auf. Diese Leitlinien werden nach Konsultation der ERP entwickelt und mit Unterstützung des Netzwerkkoordinators sowie unter Einbeziehung der von den Infrastrukturbetreibern benannten Kontaktstellen gemäß Artikel 64 umgesetzt.

(3) Nimmt das ENIM eine Stellungnahme oder Empfehlung an, die sich nicht auf den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement, den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements oder den Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung bezieht und die voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf Antragsteller, andere am Betrieb Beteiligte oder sonstige Beteiligte haben wird, veröffentlicht es einen Entwurf zur Konsultation der betroffenen Beteiligten, einschließlich der ERP. Die betroffenen Beteiligten haben sechs Wochen Zeit, um sich zu dem Entwurf der Stellungnahme oder der Empfehlung zu äußern. Soweit erforderlich werden die Behörden der Mitgliedstaaten einbezogen.

(4) Das ENIM berücksichtigt bei der Ausarbeitung der Leitlinien nach Absatz 2 und bei der Annahme der endgültigen Stellungnahme oder Empfehlung nach Absatz 3 die Rückmeldungen der betroffenen Beteiligten. Entscheidet das ENIM, wesentliche Elemente der Rückmeldungen nicht zu berücksichtigen, so begründet das ENIM dies.

*Artikel 58***Organisation des ENIM**

- (1) Für die Zwecke dieser Verordnung wird das in der Richtlinie 2012/34/EU genannte ENIM gemäß dem vorliegenden Artikel geregelt.
- (2) Die Mitglieder statten das ENIM mit den für die Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Ressourcen aus.
- (3) Alle Infrastrukturbetreiber, die für Strecken des Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes zuständig sind, sind Mitglied des ENIM. Andere Infrastrukturbetreiber, die an dem strategischen Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 14 beteiligt sind, können Mitglieder des ENIM sein. Jedes Mitglied ernennt einen Vertreter und dessen Stellvertreter.
- (4) Infrastrukturbetreiber, die nicht für die in Absatz 3 genannten Strecken zuständig sind und somit keine Mitglieder des ENIM sind, können an den Beratungen des ENIM als Beobachter ohne Stimmrecht teilnehmen. Sie können Erklärungen vorlegen, die das ENIM in seine Überlegungen einbezieht.
- (5) Infrastrukturbetreiber, 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 gemäß dem Beschluss (EU) 2017/1937 des Rates unterzeichnet hat, haben das Recht, Mitglieder des ENIM 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 Modalitäten der Teilnahme anwenden.
- (6) Das ENIM kann Infrastrukturbetreiber aus nicht unter Absatz 5 fallenden Drittländern, die Eisenbahnstrecken des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes verwalten, auf Ad-hoc-Basis als Beobachter einladen.
- (7) Das ENIM gibt sich nach Zustimmung der Kommission eine Geschäftsordnung und veröffentlicht sie. Das ENIM organisiert seine Tätigkeiten im Einklang mit dieser Geschäftsordnung.
- (8) Das ENIM fasst seine Beschlüsse mit einer Mehrheit von zwei Dritteln. Ist es in der Geschäftsordnung so bestimmt, kann das ENIM bestimmte Beschlüsse mit einfacher Mehrheit fassen. Alle Mitglieder aus einem Mitgliedstaat haben zusammen eine Stimme. Bei Abwesenheit des Vertreters eines Mitglieds ist der Stellvertreter berechtigt, dessen Stimmrecht auszuüben.
- (9) Das ENIM tritt in regelmäßigen Abständen zusammen. Es wählt einen Vorsitzenden aus dem Kreis seiner Mitglieder.
- (10) Die Kommission ist nicht stimmberechtigtes Mitglied des ENIM. Sie unterstützt die Tätigkeit des ENIM und erleichtert die Koordinierung.
- (11) Das ENIM legt sein Arbeitsprogramm fest. Das Arbeitsprogramm erstreckt sich auf einen Zeitraum von zwei bis fünf Jahren. Das ENIM konsultiert die ERP, Antragsteller und andere am Betrieb Beteiligte – im Einklang mit den in Artikel 57 genannten Leitlinien – zum Entwurf des Arbeitsprogramms sowie die Kommission, die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (European Union Agency for Railways, ERA), das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen sowie gegebenenfalls andere Beteiligte. Die betroffenen Beteiligten haben vier Wochen Zeit, um sich zu dem Entwurf des Arbeitsprogramms zu äußern.

*Artikel 59***Zuständigkeiten des ENIM**

- (1) Neben den in Artikel 7f der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Aufgaben nimmt das ENIM alle Aufgaben wahr, die ihm im Rahmen dieser Verordnung übertragen werden. Insbesondere
 - a) nimmt es den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement an;
 - b) nimmt es den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 46 dieser Verordnung an;

- c) nimmt es den Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 52 dieser Verordnung an;
 - d) nimmt es gemäß Artikel 65 dieser Verordnung eine gemeinsame Struktur der Schienennetz-Nutzungsbedingungen und einen gemeinsamen Zeitplan für die Konsultation an;
 - e) nimmt es gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung und auf eigene Initiative Stellungnahmen und Empfehlungen an die Infrastrukturbetreiber an;
 - f) nimmt es in den in Artikel 55 Absatz 2 Buchstabe f dieser Verordnung genannten Fällen Stellungnahmen und Empfehlungen an die Infrastrukturbetreiber an;
 - g) organisiert es mithilfe eines Beitrags des Netzwerkkoordinators die Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 55 und Artikel 64 dieser Verordnung.
- (2) Das ENIM hat keine Politikgestaltungs- oder Regulierungsbefugnisse.
- (3) Das ENIM kann Arbeitsgruppen einrichten.

Artikel 60

Transparenz des ENIM

- (1) Das ENIM stellt sicher, dass seine Mitglieder, seine Arbeitsmethoden und alle relevanten Informationen über seine Arbeit auf seiner Website öffentlich zugänglich gemacht werden. Dazu zählen auch die Kontaktdaten der von den Infrastrukturbetreibern eingerichteten speziellen Koordinierungsgruppen und Verweise auf Koordinierungsinstrumente und -verfahren gemäß Artikel 55.
- (2) Das ENIM lädt die Europäischen Koordinatoren sowie gegebenenfalls Vertreter der ERP, Vertreter der Mitgliedstaaten in der ERA und Vertreter anderer Stellen zu seinen Sitzungen ein, um Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur zu erörtern und die Zusammenarbeit mit den Europäischen Koordinatoren gemäß der Verordnung (EU) 2024/1679 sicherzustellen.

Artikel 61

Netzwerkkoordinator

- (1) Das ENIM benennt bis zum ... [sechs Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] eine unparteiische und fachkundige Stelle, die die in Artikel 62 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.

In der Geschäftsordnung des ENIM gemäß Artikel 58 Absatz 7 wird Folgendes festgelegt:

- a) die Bestimmungen für die Ernennung des Netzwerkkoordinators und den Widerruf der Ernennung;
- b) das Verfahren für die Zuweisung zusätzlicher Funktionen und Aufgaben an den Netzwerkkoordinator sowie
- c) die Regelungen für die Überwachung und Bewertung seiner Arbeit.

- (2) Der Netzwerkkoordinator nimmt seine Aufgaben unparteiisch und auf transparente und kosteneffiziente Weise wahr. Hierzu legt er dem ENIM sein jährliches Arbeitsprogramm für die in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben und einen Jahresbericht über die Durchführung des Arbeitsprogramms vor. Das ENIM billigt das jährliche Arbeitsprogramm und den Jahresbericht, bevor der Netzwerkkoordinator sie annimmt.

*Artikel 62***Aufgaben des Netzwerkkordinators**

Der Netzwerkkordinator nimmt zur Unterstützung des ENIM folgende Aufgaben wahr:

- a) er nimmt Sekretariatsgeschäfte wahr und bereitet die Sitzungen, Dokumente, Beschlüsse und Stellungnahmen des ENIM vor;
- b) er trägt zur Ausarbeitung des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement, des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 46 und des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 52 bei;
- c) er trägt zur operativen Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 55 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;
- e) er trägt zur Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern in Bezug auf die strategische Kapazitätsplanung gemäß Artikel 16 bei, indem er spezifische Fahrplankonzepte ausarbeitet, die wettbewerbsfähige langlaufende Zugtrassen ermöglichen;
- f) er fungiert als Anlaufstelle im Namen der Infrastrukturbetreiber für Anfragen im Zusammenhang mit der Kapazitätsplanung und -zuweisung, insbesondere für potenzielle Anträge auf Eisenbahninfrastrukturkapazität, oder für Anfragen zu Informationen oder Anlaufstellen im Zusammenhang mit Eisenbahnvorfällen und vorübergehenden Kapazitätsbeschränkungen;
- g) er fungiert als erste Anlaufstelle für Akteure, die an der Nutzung von Schienenverkehrsdiensten interessiert sind, indem er Kontakte zu relevanten Akteuren wie Infrastrukturbetreibern und anderen am Betrieb Beteiligten anbahnt;
- h) er fungiert als Anlaufstelle im Namen des ENIM für Antragsteller und andere am Betrieb Beteiligte in Fragen, die nicht ausdrücklich unter diese Verordnung fallen, insbesondere was die Einführung oder Änderung grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste oder die Organisation der Unterstützung von Ad-hoc-Tätigkeiten betrifft, insbesondere zur Bewältigung der in Artikel 49 genannten Krisensituationen;
- i) er bietet Dienstleistungen an, insbesondere auf Antrag Dienstleistungen in Bezug auf digitale und IT-Instrumente zur Verbesserung der Schienenverkehrsdienste und zur Förderung des transeuropäischen Schienenverkehrs.

*Artikel 63***Organisation der ERP**

(1) Am Betrieb Beteiligte, bei denen es sich nicht um Infrastrukturbetreiber handelt, können der Kommission bis zum ... [sechs Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] einen Vorschlag zur Einrichtung der ERP zur Erleichterung ihres Austauschs und ihrer Konsultation mit dem ENIM vorlegen. Zweck der ERP ist es, eine wirksame Konsultation des Eisenbahnsektors gegenüber dem ENIM zu gewährleisten.

Ein solcher Vorschlag enthält die Geschäftsordnung der ERP, in der die Arbeitsmodalitäten und die Kriterien für die Auswahl und Neubesetzung ihrer Mitglieder festgelegt sind.

(2) Die ERP muss eine ausgewogene Vertretung der Interessen aller am Betrieb Beteiligten, bei denen es sich nicht um Infrastrukturbetreiber handelt, ermöglichen.

Die ERP steht auf der Grundlage angemessener, transparenter und nichtdiskriminierender Kriterien zur Teilnahme offen.

(3) Innerhalb von zwei Monaten nach Eingang eines Vorschlags gemäß Absatz 1 bewertet die Kommission nach Anhörung des ENRRB, ob der Vorschlag den Anforderungen des Absatzes 2 entspricht, gegebenenfalls einschließlich der Frage, ob Änderungen erforderlich sind.

(4) Nach der Bewertung gemäß Absatz 3 und der Annahme etwaiger erforderlicher Änderungen des Vorschlags teilt die Kommission ihre Zustimmung zur Einrichtung der ERP mit.

Anschließend veröffentlicht die ERP ihre Geschäftsordnung auf ihrer Website.

(5) Die Einrichtung der ERP berührt nicht das Recht der am Betrieb Beteiligten, bei denen es sich nicht um Infrastrukturbetreiber handelt, auf Konsultationsanfragen des ENIM und der Infrastrukturbetreiber auf Einzelbasis zu reagieren.

(6) Die ERP kann auf eigene Initiative Stellungnahmen abgeben.

(7) Die ERP legt der Kommission einen Jahresbericht über ihre Tätigkeit vor. Der Bericht wird veröffentlicht.

Artikel 64

Kontaktstellen für die Koordinierung der Infrastrukturbetreiber

(1) Zur Gewährleistung der Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 55 benennen die Infrastrukturbetreiber Kontaktstellen. Die Kontaktstelle fungiert als zentrale Schnittstelle zwischen der Organisation des Infrastrukturbetreibers und den anderen an den Koordinierungstätigkeiten beteiligten Stellen.

(2) Die Infrastrukturbetreiber unterrichten das ENIM unverzüglich über jede Änderung der Kontaktstellen, damit diese in die in Artikel 60 Absatz 1 genannten Veröffentlichungen aufgenommen werden können.

Artikel 65

Gemeinsame Gliederung, Inhalt und Zeitplan der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

(1) Das ENIM erarbeitet und beschließt bis zum ... [12 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] eine gemeinsame Gliederung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU, wobei es den in Anhang IV der genannten Richtlinie und in Anhang V der vorliegenden Verordnung aufgeführten Informationen Rechnung trägt, sowie einen gemeinsamen Zeitplan für die Konsultation der Beteiligten zum Entwurf der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Die Infrastrukturbetreiber tragen dieser Gliederung und diesem Zeitplan bei der Ausarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen weitestgehend Rechnung.

(2) Das ENIM legt bis zum ... [sechs Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] einen Entwurf der gemeinsamen Gliederung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Absatz 1 vor. Innerhalb von drei Monaten nach Eingang des vom ENIM ausgearbeiteten Entwurfs legt das ENRRB dem ENIM eine Empfehlung zu dieser gemeinsamen Gliederung vor. Das ENIM trägt dieser Empfehlung Rechnung.

(3) 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 7 dieser Verordnung, dem Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 46 dieser Verordnung sowie dem Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 52 dieser Verordnung weitestgehend Rechnung.

(4) Die Infrastrukturbetreiber nennen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Grund für die Abweichung von der Gliederung und dem Zeitplan nach Absatz 1 und den Europäischen Rahmen nach Absatz 3 und unterrichten die zuständige Regulierungsstelle und das ENIM über diesen Grund.

Artikel 66

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 von den Infrastrukturbetreibern verwendeten Kapazitätsmanagementinstrumente müssen den Anforderungen des in Kapitel II dieser Verordnung festgelegten Kapazitätsplanungs- und -zuweisungsprozesses entsprechen. Die digitalen Instrumente müssen den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte entsprechen, um die Interoperabilität der Systeme und die Angleichung der Daten an das Infrastrukturregister gemäß Artikel 49 der Richtlinie (EU) 2016/797 zu gewährleisten. Infrastrukturbetreiber können weiterhin Kapazitätsmanagementinstrumente nutzen, die vor dem in Artikel 81 Absatz 2 Buchstabe d dieser Verordnung genannten Geltungsbeginn vorhanden waren, sofern die Infrastrukturbetreiber bei Nutzung dieser Instrumente die Anforderungen in diesem Unterabsatz erfüllen können.

(2) Die eingesetzten digitalen Instrumente und die bereitgestellten digitalen Dienste müssen

- a) die wirksame Leistung und Qualität gewährleisten, einschließlich der vollständigen Interoperabilität der Dienste, die die Infrastrukturbetreiber für Antragsteller erbringen;
- b) die Transparenz des Kapazitätsmanagements und des Verkehrsmanagements im Schienenverkehr in allen Phasen gewährleisten, einschließlich durch Echtzeit-Lösungen, die mit den einschlägigen Beteiligten ausgearbeitet und gemäß den Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/797 eingeführt werden;
- c) den Verwaltungsaufwand für Antragsteller verringern, indem jede Information nur einmal angefordert wird und Informationen oder Daten – auch für grenzüberschreitende Dienste – an einer zentralen Stelle bereitgestellt werden.

(3) Müssen die zur Unterstützung von Kapazitäts- oder Verkehrsmanagementverfahren erforderlichen digitalen Instrumente oder digitalen Dienste durch technische Spezifikationen für die Interoperabilität geregelt werden oder müssen bestehende Spezifikationen, die diese Instrumente gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 und den auf ihrer Grundlage erlassenen Durchführungsrechtsakten ganz oder teilweise regeln, geändert werden, so tragen das ENIM und die Infrastrukturbetreiber in Zusammenarbeit mit der ERA und dem Gemeinsamen Unternehmen für Europas Eisenbahnen nach dem Verfahren gemäß Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 dazu bei, diese Spezifikationen zu entwickeln und auf dem aktuellen Stand zu halten.

(4) Die Infrastrukturbetreiber tragen in Fragen, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, zur Arbeit des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen bei. Hierzu 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, am Betrieb Beteiligte 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 der genannten Richtlinie festgelegt sind, haben, digitale Informationen im Zusammenhang mit dem Kapazitätsmanagement und dem Verkehrsmanagement aus.

Bei netzübergreifenden Schienenverkehrsdiensten oder grenzübergreifenden Linien 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.

Das ENIM richtet eine einzige Anlaufstelle ein, damit Antragsteller an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang netzübergreifende Kapazitätsrechte beantragen können.

(6) Die Infrastrukturbetreiber stellen sicher, dass die in Absatz 1 dieses Artikels genannten digitalen Instrumente und digitalen Dienste bis zum Ende der in Artikel 81 dieser Verordnung festgelegten Fristen einsatzbereit sind. Der Netzwerkkoordinator stellt gemeinsame europäische digitale Instrumente und Dienste für das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement bereit, die gemäß Absatz 3 dieses Artikels entwickelt und eingesetzt werden. Gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) 2016/796 überwacht die ERA die Einführung der digitalen Systeme und ihre Einhaltung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, koordiniert die Entwicklung und Aktualisierung dieser Spezifikationen und unterstützt die Kommission dabei.

KAPITEL VI

Regulierungsaufsicht über das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement

Abschnitt 1

Regulierungsstellen

Artikel 67

Zuständigkeiten der Regulierungsstellen

(1) Die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Aufgaben und Befugnisse einer Regulierungsstelle werden in den von dieser Verordnung erfassten Angelegenheiten wahrgenommen. 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 einschließlich 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 bis V dieser Verordnung genannten Tätigkeiten ungerecht behandelt, diskriminiert oder in sonstiger Weise benachteiligt hat.

Abschnitt 2

Europäisches Netzwerk der Regulierungsstellen

Artikel 68

Kooperation von Regulierungsstellen innerhalb des ENRRB

(1) Zur Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten 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 des vorliegenden Artikels alle erforderlichen Informationen bereit.

Bei ihrer Tätigkeit im Anwendungsbereich dieser Verordnung hat das ENRRB die in diesem Abschnitt festgelegten Aufgaben und Zuständigkeiten und organisiert seine Arbeit wie in diesem Abschnitt festgelegt.

(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 Entscheidungen in Angelegenheiten, die in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen und den Zugang zu Eisenbahnnetzen oder deren Nutzung in mehr als einem Mitgliedstaat betreffen, arbeiten die betreffenden Regulierungsstellen unter der Koordinierung des ENRRB zusammen, um die Kohärenz ihrer jeweiligen Entscheidungen zu gewährleisten. Die betreffenden Regulierungsstellen nehmen hierzu ihre Aufgaben gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels und Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU wahr. Sie berücksichtigen alle einschlägigen Stellungnahmen und Empfehlungen des ENRRB und übermitteln die Beschlüsse dem ENRRB.

(5) Wenn eine Regulierungsstelle einen Beschluss fasst, der von einer einschlägigen Stellungnahme oder Empfehlung des ENRRB abweicht, oder eine Beschlussfassung ablehnt, übermittelt sie dem ENRRB eine Erläuterung, in der sie die Abweichungen darlegt und begründet, warum sie den Stellungnahmen oder Empfehlungen des ENRRB nicht folgt, und nimmt die entsprechende Erläuterung in ihren Beschluss auf.

(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 69

Organisation und Struktur des 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.

Artikel 70

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 sämtliche Stellungnahmen oder Empfehlungen, die es angenommen hat. Das ENRRB hat keine Politikgestaltungs- oder Regulierungsbefugnisse.

(2) Das ENRRB koordiniert gegebenenfalls alle Kooperationstätigkeiten der Eisenbahn-Regulierungsstellen gemäß Artikel 68 und fördert die Harmonisierung der Beschlussfassung der Regulierungsstellen in Bezug auf grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste.

(3) Die am Betrieb Beteiligten 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.

(4) Das ENRRB übermittelt den betreffenden Regulierungsstellen seine Stellungnahme oder Empfehlung innerhalb von vier Wochen nach Eingang aller relevanten Informationen zu der betreffenden Angelegenheit. Das ENRRB kann die Frist bei besonders komplexen Angelegenheiten verlängern.

(5) Das ENRRB kann auf Antrag von Antragstellern oder auf eigene Initiative Stellungnahmen und Empfehlungen zu Entscheidungen des ENIM oder des Netzwerkkoordinators annehmen. Bei der Annahme einer Stellungnahme oder Empfehlung gemäß diesem Absatz unterrichtet es die betreffenden Regulierungsstellen.

(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 übermittelt der Kommission seine Stellungnahmen oder Empfehlungen zu etwaigen Mängeln des Koordinierungsverfahrens gemäß Artikel 16 und – auf Ersuchen der Kommission – zu Notfallmaßnahmen der Mitgliedstaaten gemäß Artikel 49 Absatz 5, die erhebliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr haben.

(8) Das ENRRB übermittelt dem ENIM seine Stellungnahme oder Empfehlung zu den vom ENIM entwickelten Leitlinien zu den Bedingungen gemäß Artikel 42 Absatz 6, die eine Strafe nach sich ziehen.

(9) Das ENRRB kann zu Fragen, die in seinen Zuständigkeitsbereich fallen, auf eigene Initiative Stellungnahmen abgeben.

Artikel 71

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 Kommission ist ein nicht stimmberechtigtes Mitglied des Gremiums und ernennt einen Vertreter und einen Stellvertreter für das Gremium.

(2) Die Mitglieder des Gremiums und ihre Stellvertreter handeln unabhängig und objektiv, im Interesse der Union sowie ungeachtet besonderer nationaler oder persönlicher Interessen. Sie dürfen Weisungen von Regierungen, Institutionen, Personen oder sonstigen Stellen weder einholen noch entgegennehmen.

(3) Das Sekretariat des ENRRB stellt eine aktuelle Liste der Mitglieder des Gremiums und ihrer Stellvertreter sowie deren Interessenserklärungen und Kontaktangaben öffentlichen zur Verfügung.

(4) Das Gremium gibt sich eine Geschäftsordnung, die der Zustimmung der Kommission unterliegt, und veröffentlicht sie. In der Geschäftsordnung können detailliertere Abstimmungsmodalitäten festgelegt werden, insbesondere das Verfahren für Abstimmungen in dringenden Angelegenheiten.

(5) 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.

(6) Der Vorsitz des Gremiums wird gemeinsam von der Kommission und einem Mitglied des Gremiums, das vom Gremium aus seiner Mitte gewählt wird, geführt. Die Kommission ist ein ständiger Ko-Vorsitzender des Gremiums, und der andere Ko-Vorsitzende wird für einen Zeitraum von zwei Jahren gewählt.

(7) Das Sekretariat erbringt die erforderlichen Dienstleistungen für die Durchführung der Sitzungen und die Arbeit des Gremiums.

(8) 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 der Leistung 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 72

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) Annahme – im Einklang mit der in Artikel 71 Absatz 5 oder in Artikel 71 Absatz 4 festgelegten oder darin genannten Geschäftsordnung – von Stellungnahmen und Empfehlungen des ENRRB zu Beschwerden oder Untersuchungen, die ihm von einer oder mehreren Regulierungsstellen gemäß Artikel 68 Absatz 3 weitergeleitet wurden;
- b) Annahme von Stellungnahmen und Empfehlungen zu Entscheidungen, die von dem ENIM in Zusammenarbeit mit dem Netzwerkkoordinator im Rahmen des Anwendungsbereichs der vorliegenden Verordnung getroffen werden;
- c) Annahme von Empfehlungen und Stellungnahmen des ENRRB zu den in Artikel 63 genannten Konsultationen nach Beschwerden von Eisenbahnunternehmen, Betreibern von Serviceeinrichtungen oder anderen interessierten Parteien;
- d) Erstellung und Annahme eines Jahresberichts über die Tätigkeiten des ENRRB;
- e) Einsetzung von Arbeitsgruppen und Ernennung der Vorsitzenden dieser Arbeitsgruppen;
- f) Sicherstellung, dass die Arbeitsmethoden des ENRRB und alle relevanten Informationen über seine Arbeit, einschließlich seiner Stellungnahmen und Empfehlungen, auf seiner Website öffentlich zugänglich gemacht werden; sie enthält Kontaktdaten für Beschwerden, Kontaktinformationen für spezielle Arbeitsgruppen und Informationen über Verfahren.

KAPITEL VII

Schlussbestimmungen

Artikel 73

Überwachung der europäischen Rahmen

(1) Der Beratende Ausschuss für Leistungen überwacht die Annahme und die Anwendung des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement sowie dessen Teile gemäß Artikel 7, des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements sowie dessen Teile gemäß Artikel 46 sowie des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung sowie dessen Teile gemäß Artikel 52.

(2) Der Beratende Ausschuss für Leistungen legt dem ENIM und der Kommission innerhalb von zwei Jahren nach Annahme der in Absatz 1 genannten Rahmen durch das ENIM einen Bericht über die Anwendung dieser Rahmen vor, in dem ihre Wirksamkeit bewertet wird. Der Bericht kann auch Empfehlungen dazu enthalten, wie spezifische Mängel behoben werden können. Hat der Beratende Ausschuss für Leistungen erhebliche Mängel in den Rahmen festgestellt, fordert er das ENIM auf, diese innerhalb von drei Monaten zu beheben und den einschlägigen Rahmen entsprechend zu aktualisieren.

Der Bericht ist öffentlich zugänglich zu machen.

Der Beratende Ausschuss für Leistungen legt mindestens alle drei Jahre einen Bericht vor.

(3) Der Beratende Ausschuss für Leistungen arbeitet bei der Überwachung der Rahmen und der Ausarbeitung des Berichts eng mit den nationalen Regulierungsstellen und dem ENRRB zusammen. Der Beratende Ausschuss für Leistungen kann gegebenenfalls das ERP und andere am Betrieb Beteiligte konsultieren.

Artikel 74

Durchführungsrechtsakte zur Überwachung der europäischen Rahmen

(1) Die Kommission erlässt spätestens 18 Monate nach dem Tag, an dem das ENIM den einschlägigen Rahmen zu erlassen hat, einen Durchführungsrechtsakt, in dem die in den Artikeln 7, 46 und 52 genannten europäischen Rahmen oder Teile davon in folgenden Fällen festgelegt werden:

- a) wenn das ENIM den in Artikel 7 genannten Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement oder Teile davon bis zum ... [18 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] nicht annimmt;
- b) wenn das ENIM den in Artikel 46 genannten Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements oder Teile davon bis zum ... [22 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] nicht annimmt;
- c) wenn das ENIM den in Artikel 52 genannten Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung oder Teile davon bis zum ... [26 Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] nicht annimmt.

(2) Die Kommission erlässt spätestens zwölf Monate nach der Veröffentlichung des Berichts des Beratenden Ausschusses für Leistungen einen Durchführungsrechtsakt, in dem die in den Artikeln 7, 46 und 52 genannten europäischen Rahmen oder Teile davon festgelegt werden, wenn die Kommission unter Berücksichtigung des in Artikel 73 genannten Berichts des Beratenden Ausschusses für Leistungen zu dem Schluss kommt, dass

- a) die im Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement festgelegten gemeinsamen Instrumente, Methoden und Verfahrensregelungen nicht ausreichen, um die angestrebten Ziele zu erreichen und das Management der Eisenbahninfrastrukturkapazität oder die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und anderen am Betrieb Beteiligten zu gewährleisten;
- b) die im Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements festgelegten gemeinsamen Instrumente, Methoden und Verfahrensregelungen nicht ausreichen, um die angestrebten Ziele zu erreichen und das grenzüberschreitende Verkehrsmanagement zwischen Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen und anderen am Betrieb Beteiligten zu gewährleisten;
- c) die im Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung festgelegten gemeinsamen Instrumente, Methoden und Verfahrensregelungen nicht ausreichen, um die angestrebten Ziele zu erreichen und die Leistungsüberprüfung der unter die vorliegende Verordnung fallenden Infrastrukturbetreiber sicherzustellen;

- d) der Europäische Rahmen für das Kapazitätsmanagement nicht ausreicht, um einheitliche Bedingungen für die Durchführung der vorliegenden Verordnung zu gewährleisten; oder der Europäische Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements nicht ausreicht, um einheitliche Bedingungen für die Durchführung der vorliegenden Verordnung zu gewährleisten; oder der Europäische Rahmen für die Leistungsüberprüfung nicht ausreicht, um einheitliche Bedingungen für die Durchführung der vorliegenden Verordnung zu gewährleisten; oder
- e) das ENIM die vom Beratenden Ausschuss für Leistungen in dem in Artikel 73 Absatz 2 genannten Bericht festgestellten Mängel nicht ausreichend innerhalb der Dreimonatsfrist behoben hat.
- (3) Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 76 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (4) Bei der Ausarbeitung der Entwürfe von Durchführungsrechtsakten berücksichtigt die Kommission die Arbeit des ENIM und – sofern verfügbar – den Bericht des Beratenden Ausschusses für Leistungen.

Artikel 75

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 11 Absatz 9, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 23 Absatz 9, Artikel 40 Absatz 3, Artikel 41 Absatz 11, Artikel 42 Absatz 11 und Artikel 50 Absatz 3 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem ... [Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung] 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 11 Absatz 9, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 23 Absatz 9, Artikel 40 Absatz 3, Artikel 41 Absatz 11, Artikel 42 Absatz 11 und Artikel 50 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 11 Absatz 9, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 23 Absatz 9, Artikel 40 Absatz 3, Artikel 41 Absatz 11, Artikel 42 Absatz 11 oder Artikel 50 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 76

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.

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 77

Berichterstattung und Überprüfung

Die Kommission bewertet bis zum 31. Dezember 2033 die Auswirkungen der vorliegenden 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 Umsetzung vor.

In diesem Bericht bewertet sie insbesondere

- a) die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten;
- b) die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Entwicklung von Schienenverkehrsdiensten, insbesondere von grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten, Fernverkehrsdiensten und Güterverkehrsdiensten;
- c) die Arbeit des 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 7, des Europäischen Rahmens für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 46 sowie des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 52;
- e) die Wirksamkeit der Regulierungsaufsicht auf nationaler und europäischer Ebene;
- f) das Funktionieren der sozioökonomischen, betrieblichen und ökologischen Kriterien.

Artikel 78

Änderungen der Richtlinie 2012/34/EU

(1) Die Richtlinie 2012/34/EU wird wie folgt geändert:

a) In Artikel 1 Absatz 1 erhält Buchstabe c folgende Fassung:

„c) die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr (Kapitel IV).“

b) In Artikel 2 wird Absatz 6 gestrichen.

c) In Artikel 3 werden die Nummern 20, 22, 23, 27 und 28 gestrichen.

d) Artikel 7b wird gestrichen.

e) 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.“

f) Artikel 36 wird gestrichen.

g) Die Artikel 38 bis 54 werden gestrichen.

h) In Anhang IV werden die Nummern 1 und 3 gestrichen.

i) Anhang VII wird aufgehoben.

(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 79

Übergangsbestimmungen

(1) Gemäß Artikel 42 der Richtlinie 2012/34/EU geschlossene Rahmenverträge 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 der Richtlinie 2012/34/EU und deren Anhang VII gelten nicht für Tätigkeiten und Aufgaben im Zusammenhang mit Netzfahrplänen, die am oder nach dem 14. Dezember 2030 in Kraft treten.

Artikel 80

Aufhebung

(1) Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 wird mit Wirkung vom 14. Dezember 2030 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 81

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

(1) Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

(2) Diese Verordnung gilt ab dem ... [ein Tag nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung]. Jedoch gilt Folgendes:

a) Artikel 29 Absatz 2, Artikel 30 Absatz 1, Artikel 50 sowie Artikel 66 gelten ab dem 31. Dezember 2027.

b) Artikel 10 Absätze 1 und 2 gelten ab dem 1. Januar 2029.

c) Die Artikel 2 und 3, das Kapitel II außer Artikel 7, Artikel 10 Absätze 1 und 2, Artikel 29 Absatz 2 und Artikel 30 Absatz 1 sowie das Kapitel III außer Artikel 46, 49 und 50 gelten nur für Tätigkeiten und Aufgaben, die in Bezug auf die am 14. Dezember 2030 oder danach in Kraft tretenden Netzfahrplänen ausgeführt werden.

d) Artikel 78 gilt ab dem 14. Dezember 2030.

(3) Ungeachtet des Absatzes 2 dieses Artikels gelten Artikel 7 Absatz 7, Artikel 8 Absatz 3, Artikel 21 Absatz 5, Artikel 33 Absatz 12, Artikel 35 Absatz 7, Artikel 46 Absatz 7 und Artikel 52 Absatz 8 sowie Artikel 11 Absatz 9, Artikel 13 Absatz 4, Artikel 23 Absatz 9, Artikel 40 Absatz 3, Artikel 41 Absatz 11, Artikel 42 Absatz 11 und Artikel 50 Absatz 3, mit denen der Kommission Durchführungs- bzw. delegierte Befugnisse übertragen werden, ab dem ... [ein Tag nach dem Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung].

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

Geschehen zu ... am ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

Im Namen des Rates

Der Präsident/Die Präsidentin

ANHANG I

DOKUMENTE UND ZEITPLAN FÜR DAS KAPAZITÄTSMANAGEMENT

Abschnitt 1

Von Infrastrukturbetreibern im Rahmen der strategischen Kapazitätsplanung gemäß den Artikeln 13, 18, 19 und 20 auszuarbeitende Dokumente

Dokument	Inhalt
Kapazitätsstrategie (Artikel 18)	— geografischer Anwendungsbereich der Kapazitätsstrategie: Strecken, die gemäß Artikel 14 Absatz 6 in der strategischen Kapazitätsplanung erfasst sind — geplante Entwicklung der physischen Eisenbahninfrastruktur, einschließlich Neubauten, Umrüstungen, Erneuerungen und Schließungen/Stillegungen, mit Angaben zu den Merkmalen dieser Eisenbahninfrastruktur — 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 möglicherweise benötigte Kapazität — Informationen über die Verfügbarkeit und Auslastung der Eisenbahninfrastruktur, einschließlich als stark ausgelastet oder überlastet gemeldeter Eisenbahninfrastruktur — geplante Eisenbahninfrastrukturarbeiten, die zu Kapazitätsbeschränkungen mit schwerwiegenden Auswirkungen führen
Kapazitätsmodell (Artikel 19)	— 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 Schienenverkehrsmarkts für verschiedene Segmente von Schienenverkehrsdiensten und/oder nach Zuweisungsverfahren, einschließlich gesicherter Kapazität für spätere Anträge und durch Rahmenverträge zugewiesene Kapazität — Umfang der für Kapazitätsbeschränkungen reservierten Kapazität aufgrund von Eisenbahninfrastrukturarbeiten nach Auswirkung auf den geschätzten Verkehr gemäß Abschnitt 3 des vorliegenden Anhangs — geografische Einzelheiten: Aufschlüsselung in geeignete Planungsabschnitte, die die Eisenbahninfrastruktur- und Nachfragemerkmale widerspiegeln — zeitlicher Anwendungsbereich: eine Netzfahrplanperiode — zeitliche Einzelheiten: zumindest ein jährlicher Überblick (Kapazitätsbeschränkungen) und ein oder mehrere repräsentative Tage (für Anträge verfügbare Kapazität)

Dokument	Inhalt
Kapazitätsangebotsplan (Artikel 20)	— 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: i) soweit Anwendbarkeit im Rahmen von Artikel 20 Absatz 5 und im Einklang mit Artikel 20 Absätze 5 und 6 für Anträge verfügbare vorgeplante Kapazität, einschließlich netzübergreifender Kapazität, definiert in Form von Kapazitätsobjekten im Einklang mit Artikel 20 Absatz 6; ii) Kapazität, die vom Infrastrukturbetreiber nicht vorgeplant wurde; iii) Kapazität, die in Serviceeinrichtungen gemäß Artikel 31 Absatz 1 zur Verfügung steht. — Kapazität, die Antragstellern nicht zugewiesen werden kann: i) Kapazitätsbeschränkungen, definiert in Form von Kapazitätsobjekten, einschließlich Kapazitätsbeschränkungen gemäß Abschnitt 3 Nummer 2 des vorliegenden Anhangs; ii) Kapazität, die bereits durch Rahmenverträge gemäß Artikel 33 oder im mehrjährigen rollierenden Planungsverfahren gemäß Artikel 35 zugewiesen wurde; iii) Kapazität, die für andere als die unter den Ziffern i und ii genannten Zwecke reserviert ist; die Zwecke sind vom Infrastrukturbetreiber eindeutig anzugeben; iv) sonstige bereits zugewiesene Kapazität, wenn der Kapazitätsangebotsplan während der Netzfahrplanperiode, auf die sich der Plan bezieht, aktualisiert wird. — verfügbare alternative Kapazität bei Kapazitätsbeschränkungen — verfügbare alternative Kapazität bei Netzstörungen — für die Nutzung von spezialisierter Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 26 geltende Beschränkungen

Abschnitt 2

Zeitplan für das strategische Kapazitätsmanagement gemäß den Artikeln 13, 18, 19 und 20

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

Die Konsultation der Beteiligten in Bezug auf europäische und grenzüberschreitende Angelegenheiten erfolgt gemäß Artikel 57 und bezieht alle am Betrieb Beteiligten ein. Die Infrastrukturbetreiber koordinieren die Planungsdokumente rollierend im Rahmen des Koordinierungsverfahrens gemäß Artikel 55.

Dokument	Etappenziel	Frist (spätestens)
Kapazitätsstrategie (Artikel 18)	Beginn der Ausarbeitungsphase der Kapazitätsstrategie	X-60
	Erste Konsultation der am Betrieb Beteiligten	X-58
	Veröffentlichung des Strategieentwurfs und zweite Konsultation der am Betrieb Beteiligten zum Strategieentwurf	X-39
	Veröffentlichung der endgültigen Kapazitätsstrategie nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern und unter Berücksichtigung etwaiger Stellungnahmen der ERP nach der Veröffentlichung des Entwurfs der Kapazitätsstrategie	X-36

Dokument	Etappenziel	Frist (spätestens)
Kapazitätsmodell (Artikel 19)	Beginn der Ausarbeitung	X-36
	Kapazitätsbedarfsmeldungen durch Antragsteller und potenzielle Antragsteller und Konsultation der am Betrieb Beteiligten	X-24
	Veröffentlichung des Entwurfs des Kapazitätsmodells und Beginn der zweiten Konsultation der Antragsteller und der am Betrieb Beteiligten	X-21
	Ende der Konsultation der Antragsteller und der am Betrieb Beteiligten und Berücksichtigung etwaiger Stellungnahmen der Regulierungsstelle nach der Veröffentlichung des Entwurfs des Kapazitätsmodells	X-19
	Veröffentlichung des endgültigen Kapazitätsmodells nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-18
Kapazitätsangebotsplan (Artikel 20)	Beginn der Ausarbeitung	X-18
	Konsultation der Antragsteller und der am Betrieb Beteiligten	X-14
	Die Regulierungsstelle analysiert den Entwurf des Kapazitätsangebotsplans und kann einen Beschluss fassen, mit dem der Infrastrukturbetreiber aufgefordert wird, den Kapazitätsangebotsplan zu ändern	X-14 bis X-13
	Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Abschnitt 3 Nummer 2 des vorliegenden Anhangs	X-12
	Veröffentlichung des endgültigen Kapazitätsangebotsplans nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-11
	Aktualisierung des Kapazitätsangebotsplans für verspätete Anträge	X-6,5
	Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Abschnitt 3 Nummer 5 des vorliegenden 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: „X-m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“) gemäß Abschnitt 4.

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

Kapazitätsstrategie (Artikel 18)	Veröffentlichung des Strategieentwurfs und Konsultation der am Betrieb Beteiligten	X-38
	Veröffentlichung der endgültigen Kapazitätsstrategie nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern und unter Berücksichtigung etwaiger Stellungnahmen der ERP nach der Veröffentlichung des Entwurfs der Kapazitätsstrategie	X-36

Abschnitt 3

Zeitplan und Anforderungen für die Koordinierung, Konsultation und Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Eisenbahninfrastrukturarbeiten gemäß den Artikeln 11 und 37

1. Kapazitätsbeschränkungen werden nach ihrer Dauer und ihren Auswirkungen auf den Verkehr (geschätztes Verkehrsaufkommen, das auf einer Schienenstrecke pro Tag betroffen ist) gemäß der nachstehenden Tabelle klassifiziert.

Tabelle 1. Klassifizierung von Kapazitätsbeschränkungen

	Dauer	Auswirkungen auf den Verkehr	Abschluss der ersten Koordinierung und Konsultation und Veröffentlichung des Entwurfs von Kapazitätsbeschränkungen	Abschluss der zweiten Koordinierung und Konsultation zu Kapazitätsbeschränkungen mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz	Veröffentlichung der endgültigen Kapazitätsbeschränkungen	Angabe von Einzelheiten zu den angebotenen alternativen Zugtrassen
schwerwiegende Auswirkungen	mehr als 30 Tage	über 50 %	X-24	X-18	X-12	
große Auswirkungen	mehr als 7 Tage	über 30 %	X-24	X-13,5	X-12	
moderate Auswirkungen	bis zu 7 Tage	über 50 %		X-13,5	X-12	
geringe Auswirkungen	bis zu 7 Tage	über 10 %			X-4	T-4 Personen T-1 Güter

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

„T-m“ bedeutet „m“ Monate vor Beginn der betreffenden Zugfahrt.

2. Hinsichtlich Kapazitätsbeschränkungen mit wesentlichen oder großen Auswirkungen müssen die betreffenden Infrastrukturbetreiber alle Kapazitätsbeschränkungen sowie die vorläufigen Ergebnisse einer Konsultation der Antragsteller zum ersten Mal mindestens 24 Monate und zum zweiten Mal in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlichen. Diese Eisenbahninfrastrukturbeschränkungen werden in den Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 20 aufgenommen.

3. Bei der ersten Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Nummer 2 leitet der Infrastrukturbetreiber eine Konsultation der Antragsteller und der 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 Infrastrukturbetreiber die Antragsteller und die Betreiber betroffener Serviceeinrichtungen zwischen dem Ende dieser Koordinierung und der zweiten Veröffentlichung der Kapazitätsbeschränkung ein zweites Mal.
4. Vor der Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Nummer 1 stimmen sich die Infrastrukturbetreiber untereinander und erforderlichenfalls mit betroffenen Antragstellern und Betreibern betroffener Serviceeinrichtungen ab, wenn sich die Auswirkungen der Kapazitätsbeschränkungen nicht auf ein Netz beschränken.

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

- a) spätestens 18 Monate vor dem Netzfahrplanwechsel bei Kapazitätsbeschränkungen mit schwerwiegenden 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.

Die endgültige Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen mit wesentlichen, großen und moderaten Auswirkungen muss mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel abgeschlossen sein.

5. Zu Kapazitätsbeschränkungen mit geringen Auswirkungen, die in der folgenden Fahrplanperiode auftreten und dem Infrastrukturbetreiber spätestens sechs 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 V Nummer 2.
7. Die vom Infrastrukturbetreiber bei Maßnahmen gemäß den Nummern 1 oder 5 oder Artikel 37 Absatz 5 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 nach Anhang V 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 10 und 66 veröffentlichen.

8. Hinsichtlich Kapazitätsbeschränkungen mit schwerwiegenden 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 entrichtenden 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. Betrifft die Analyse alternativer Kapazitätsbeschränkungen mehr als einen Infrastruktur-betreiber, so stimmen sich die Infrastrukturbetreiber untereinander ab.

9. Im Falle von Kapazitätsbeschränkungen mit schwerwiegenden Auswirkungen muss der Infrastrukturbetreiber Kriterien festlegen, welche Züge jeder Verkehrsart umgeleitet werden sollten, und dabei die gewerblichen und betrieblichen Sachzwänge des Antragstellers berücksichtigen, sofern 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.

10. Das ENIM veröffentlicht die nach Nummer 7 erforderlichen Informationen auf seiner Website.

Abschnitt 4

Zeitplan für die Kapazitätszuweisung im jährlichen Zuweisungsverfahren gemäß den Artikeln 34 und 40

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

Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer
Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans („Netzfahrplanperiode“)	von 24:00 Uhr des zweiten Samstags im Dezember bis 24:00 Uhr des zweiten Samstags im Dezember des darauffolgenden Jahres
Inkrafttreten des Netzfahrplans	am zweiten Samstag im Dezember um 24:00 Uhr
Veröffentlichung des Kapazitätsangebotsplans	gemäß Abschnitt 2 des vorliegenden Anhangs

Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer
Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Eisenbahninfrastrukturarbeiten	gemäß den Abschnitten 2 und 3 des vorliegenden Anhangs
Frist für die Einreichung von Anträgen auf Kapazitätsrechte	X-9,5
Erstellung des Netzfahrplanentwurfs. Frist für die Übermittlung des Kapazitätsangebotsentwurfs des Infrastrukturbetreibers an die Antragsteller	X-7,5
Abschluss der Konsultation mit den Antragstellern	X-6,5
Frist für die Übermittlung des endgültigen Kapazitätsangebots des Infrastrukturbetreibers an die Antragsteller	X-5,5
Veröffentlichung des Netzfahrplans. Frist für die Zuweisung von Kapazitätsrechten durch den Infrastrukturbetreiber an die Antragsteller	X-5,25
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen	von den Infrastrukturbetreibern unter Berücksichtigung des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 7 in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen

Anmerkung: „X-m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“).

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

Abschnitt 5

Zeitplan für die Kapazitätszuweisung durch Rahmenverträge gemäß den Artikeln 33 und 40

Der Infrastrukturbetreiber hält sich an den folgenden Zeitplan:

Zeitraum	Dauer
Standardlaufzeit von Rahmenverträgen	5 Jahre
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen	zwischen X-9,5 und X-7,5 (gemeinsam mit der Koordinierung im jährlichen Zuweisungsverfahren gemäß Abschnitt 4)

Anmerkung: „X-m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“) gemäß Abschnitt 4.

Abschnitt 6

Zeitplan für die Kapazitätszuweisung im rollierenden Planungsverfahren gemäß den Artikeln 35 und 40

Der Infrastrukturbetreiber und die Antragsteller halten sich während der Kapazitätszuweisung im rollierenden Planungsverfahren an den folgenden Zeitplan:

Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer
Frühester Zeitpunkt, zu dem Antragsteller Anträge auf Eisenbahninfrastrukturkapazität im rollierenden Planungsverfahren einreichen können	Vier Monate vor der ersten Zugfahrt
Spätester Zeitpunkt, zu dem Antragsteller Anträge auf Eisenbahninfrastrukturkapazität im rollierenden Kapazitätsplanungsverfahren einreichen können	Einen Monat vor der ersten Zugfahrt
Maximale Laufzeit der im rollierenden Kapazitätsplanungsverfahren gewährten Kapazitätsrechte	36 Monate ab der ersten Zugfahrt
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen für Kapazitätsrechte, die gemäß Artikel 35 Absatz 2 Buchstabe a gewährt wurden	vom Infrastrukturbetreiber unter Berücksichtigung des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 7 festzulegen
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen für Kapazitätsrechte, die gemäß Artikel 35 Absatz 2 Buchstabe b gewährt wurden	vom Infrastrukturbetreiber unter Berücksichtigung des Europäischen Rahmens für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 7 festzulegen
Maximale Frist für Infrastrukturbetreiber, um ein Angebot von Kapazitätsrechten im Rahmen des rollierenden Kapazitätsplanungsverfahrens zu erstellen	15 Tage

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

Abschnitt 7

Zeitplan für die Kapazitätszuweisung im Ad-hoc-Verfahren gemäß den Artikeln 36 und 40

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

Zeitraum	Dauer
Maximale Frist für Infrastrukturbetreiber, um ein Angebot von Kapazitätsrechten zu erstellen	Sieben Kalendertage und in jedem Fall 24 Stunden vor Aufnahme des Zugbetriebs

Abschnitt 8

Zeitplan für Änderungen an zugewiesener Kapazität gemäß Artikel 41

Bei der Änderung von Eisenbahninfrastrukturkapazitätsrechten hält sich der Infrastrukturbetreiber an den folgenden Zeitplan:

Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer
Maximale Frist für den Infrastrukturbetreiber, um ein alternatives Kapazitätsrecht für ein einziges Netz anzubieten	Vier Kalendertage und in jedem Fall 24 Stunden vor Aufnahme des Zugbetriebs
Maximale Frist für betroffene Infrastrukturbetreiber, um ein alternatives netzübergreifendes Kapazitätsrecht anzubieten	Acht Kalendertage und in jedem Fall 24 Stunden vor Aufnahme des Zugbetriebs

ANHANG II

SCHWELLEN FÜR DIE MELDUNG VON EISENBAHNINFRASTRUKTUR ALS STARK AUSGELASTET UND ÜBERLASTET
GEMÄß ARTIKEL 23

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

„Kapazitätsauslastung“ bezeichnet das Verhältnis zwischen der zugewiesenen Kapazität oder – für frühere Fahrplanperioden – der Anzahl der tatsächlich gefahrenen Züge und der theoretisch auf einem Eisenbahninfrastrukturabschnitt zur Verfügung stehenden Kapazität nach der in Artikel 23 Absatz 2 genannten Methode.

„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 bei den für die Kapazitätsauslastung relevanten Merkmalen, insbesondere Geschwindigkeit, Haltemuster und Beschleunigung, unterscheiden.

ANHANG III

INHALT DES EUROPÄISCHEN RAHMENS FÜR DAS KAPAZITÄTSMANAGEMENT GEMÄß ARTIKEL 7

Der Europäische Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 7 muss mindestens folgende Elemente enthalten:

Element	Fundstelle(n)
Arten und Beschreibung der Schienenverkehrsdienste, die zur strategischen Kapazitätsplanung der zu verwenden sind	Artikel 14 Absatz 2
Gemeinsame Instrumente, Methoden und Verfahrensregelungen für die strategische Kapazitätsplanung, einschließlich Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und Konsultation der Beteiligten, auch für Kapazitätsbedarfsmeldungen	Artikel 14 Absatz 4, Artikel 14 Absatz 10, Artikel 15, Artikel 16, Artikel 19 Absatz 1, Artikel 57
Leitlinien zur Festlegung der Verfahren und Methoden für die Analyse des Verkehrsmarkts	Artikel 17 Absatz 3
Mittel für die Veröffentlichung des Kapazitätsangebotsplans und Verfahren für die Konsultation der Antragsteller	Artikel 20 Absatz 11
Leitlinien für die Festlegung von Grenzen, innerhalb deren der Infrastrukturbetreiber ein Kapazitätsmodell oder einen Kapazitätsangebotsplan vorschlagen kann, das bzw. der von den eingegangenen Beiträgen abweicht	Artikel 19 Absatz 3, Artikel 20 Absatz 7
Kriterien und Verfahren für die Zuweisung von im Kapazitätsangebotsplan enthaltener vorgeplanter Kapazität	Artikel 22 Absatz 4
Spezifikationen für Kapazitätsplanungsobjekte in einem vom Menschen lesbaren und maschinenlesbaren Format	Artikel 22 Absatz 5
Gemeinsame Methode für die Auslastung der Eisenbahninfrastrukturkapazität	Artikel 23 Absatz 2
Bewertungsmethode und Liste der Parameter im Zusammenhang mit Schienenverkehrsdiensten und sozioökonomischen und ökologischen Kriterien, einschließlich der Liste der Parameter, Standardparameterwerte oder Spannen von Standardwerten	Artikel 27 Absatz 4, Artikel 39 Absatz 4
Merkmale der Kapazitätsspezifikationen	Artikel 28 Absatz 1
Spannen für Schwellenwerte für die Stornierung ungenutzter Kapazitätsrechte	Artikel 29 Absatz 3

Element	Fundstelle(n)
Verfahren und Methoden für die Koordinierung der Zuweisung netzübergreifender Kapazitätsrechte, einschließlich Mindestqualitätsanforderungen	Artikel 30 Absatz 5
Leitlinien für die Festlegung der Grenzen von Abweichungen zwischen der von Antragstellern beantragten und der von Infrastrukturbetreibern im einvernehmlichen Konfliktlösungsverfahren angebotenen Eisenbahninfrastrukturkapazität	Artikel 38 Absatz 2
Leitlinien für den einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus für Konflikte, die mindestens einen Antrag auf netzübergreifende Eisenbahninfrastrukturkapazität betreffen	Artikel 38 Absatz 7
Verfahren für Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung	Artikel 41 Absatz 10
Leitlinien für die Anwendung der Modulierung von Strafen	Artikel 42 Absatz 6
Leitlinien für eine angemessene und regelmäßige Konsultation der Beteiligten zu europäischen und grenzüberschreitenden Angelegenheiten	Artikel 57 Absatz 2

ANHANG IV

HÖHE DER MINDEST- UND HÖCHSTSTRAFE GEMÄß ARTIKEL 42

Die Höhe der Mindeststrafe vor einer möglichen Modulation beträgt 1 EUR/km der betroffenen Zugtrasse.

Die Höhe der Höchststrafe vor einer möglichen Modulation beträgt 8 EUR/km der betroffenen Zugtrasse.

ANHANG V

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 dem genannten Artikel Folgendes:

- (1) einen Abschnitt mit Angaben zur Art der Eisenbahninfrastrukturkapazität, 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 der Eisenbahninfrastrukturkapazität, 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 Kapazitätsbedarfsmeldungen vorlegen,
 - b) die Verfahren, nach denen Antragsteller beim Infrastrukturbetreiber die Zuweisung von Eisenbahninfrastrukturkapazität 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 38 und des förmlichen Konfliktlösungsmechanismus gemäß Artikel 39,
 - f) die Struktur und Höhe der Strafen für Änderungen an Kapazitätsrechten,
 - g) die im Fall einer stark ausgelasteten oder überlasteten Eisenbahninfrastruktur durchzuführenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien,
 - h) Einzelheiten zu Nutzungsbeschränkungen der Eisenbahninfrastruktur,
 - i) eine Erläuterung etwaiger Abweichungen von dem in Artikel 7 genannten Europäischen Rahmen.
- (3) einen Abschnitt über den Betrieb, einschließlich Verkehrsmanagement, Störungsmanagement 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 46 der vorliegenden Verordnung 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 52 der vorliegenden Verordnung genannten Europäischen Rahmen.
-

ANHANG VI

INHALT DES EUROPÄISCHEN RAHMENS FÜR DIE KOORDINIERUNG DES GRENZÜBERSCHREITENDEN VERKEHRS-, STÖRUNGS- UND KRISENMANAGEMENTS GEMÄß ARTIKEL 46

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

Element	Fundstelle(n)
Bestimmungen und Verfahren für das Verkehrs- und Störungsmanagement, die von den Infrastrukturbetreibern bei der Festlegung von Bestimmungen und Verfahren für das Verkehrsmanagement zu berücksichtigen sind	Artikel 45
Gemeinsame Bestimmungen und Verfahren für die Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements zwischen den Infrastrukturbetreibern und mit am Betrieb Beteiligten	Artikel 44, Artikel 45, Artikel 46 Absatz 1, Artikel 46 Absatz 4, Artikel 47, Artikel 48
Leitlinien für das Management und die Zuweisung von Kapazität im Falle von Netzstörungen und Krisensituationen	Artikel 43 Absatz 2
Festlegung der Verantwortlichkeiten von am Betrieb Beteiligten, die am Management des grenzüberschreitenden Verkehrs mitwirken, auf der Grundlage einer Reihe vereinbarter betrieblicher Verfahren, Etappenziele und Schnittstellen	Artikel 47
Verfahren, Bestimmungen, Instrumente und Schnittstellen für die Kommunikation und den Informationsaustausch, einschließlich harmonisierter digitaler Instrumente und Schnittstellen, zwischen Infrastrukturbetreibern, am Betrieb Beteiligten und anderen betroffenen Beteiligten, insbesondere Behörden	Artikel 47, Artikel 50, Artikel 66
Grundsätze für die Einrichtung spezieller Koordinierungsgruppen für das Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement	Artikel 55 Absatz 2
Regelungen für Simulation und Schulung, insbesondere in Bezug auf Störungen und Krisensituationen	Artikel 49 Absatz 7
Gemeinsame Methode zur Schätzung der Bedingungen in Bezug auf die Dauer und die voraussichtlichen Auswirkungen auf den Verkehr und den Vorfallbericht des Netzwerkkoordinatoren	Artikel 48 Absatz 7
Leitlinien zur Gewährleistung einer angemessenen und regelmäßigen Konsultation der Beteiligten zu europäischen und grenzüberschreitenden Angelegenheiten	Artikel 57 Absatz 2

ANHANG VII

NETZSTÖRUNGEN GEMÄß ARTIKEL 48

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

ANHANG VIII

INHALT DES EUROPÄISCHEN RAHMENS FÜR DIE LEISTUNGSÜBERPRÜFUNG GEMÄß ARTIKEL 52

Leistungsbereich	Relevante Aspekte (indikativ)
Eisenbahninfrastruktur und Ausrüstung	— Kapazität und Leistungsmerkmale der physischen Infrastruktur und ihrer Ausrüstung, einschließlich der Einführung von TEN-V-Standards — Verringerung der Eisenbahninfrastrukturkapazität oder Leistungsmerkmale der Infrastruktur infolge aufgeschobener Erneuerung, Instandhaltung oder Reparatur der Eisenbahninfrastruktur
Eisenbahninfrastrukturkapazität	— Kapazitätsangebot in Bezug auf Quantität und Qualität — Kapazitätsauslastung, Kapazitätsreserven zur Bewältigung des Verkehrszuwachses — Übereinstimmung von verfügbarer (geplanter/ungeplanter) Kapazität und Marktbedarf auf Einzel- und netzübergreifender Ebene — Stabilität des Kapazitätsangebots, insbesondere im Zusammenhang mit Eisenbahninfrastrukturarbeiten — überlastete Eisenbahninfrastruktur — geplante Aufenthaltszeiten von Zügen an Grenzbahnhöfen
Verkehrsmanagement	— 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	— 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 — spezifische aufgetretene Probleme (qualitativ)
Einführung und Leistung digitaler Dienste, Instrumente und Schnittstellen	— Unterstützung der Prozesse im Zusammenhang mit dem Kapazitäts-, Verkehrs- und Störungsmanagement — Vollständigkeit und Qualität der bereitgestellten Informationen und Daten sowie leichter Zugang für die am Betrieb Beteiligten — 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

Leistungsbereich	Relevante Aspekte (indikativ)
Einhaltung der Bestimmungen, Regulierungsaufsicht	— Prozessindikatoren zur Überwachung der Einhaltung von Regeln und Verfahren — bei Regulierungsstellen und dem ENRRB eingereichte Beschwerden

Regelungen zur Überprüfung der Leistung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements, einschließlich der Koordinierung zwischen am Betrieb Beteiligten

Leitlinien zur Gewährleistung einer angemessenen und regelmäßigen Konsultation der Beteiligten zu europäischen und grenzüberschreitenden Angelegenheiten gemäß Artikel 57 Absatz 2

ANHANG IX

DEN AM BETRIEB BETEILIGTEN ZUR VERFÜGUNG ZU STELLENDE INFORMATIONEN GEMÄß ARTIKEL 50

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 2026/253 ⁽¹⁾ im Einklang mit Artikel 50 der vorliegenden Verordnung bereitgestellt:

Vom Infrastrukturbetreiber zur Verfügung zu stellende Informationen:

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

Von anderen am Betrieb Beteiligten zur Verfügung zu stellende Informationen:

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

⁽¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2026/253 der Kommission vom 6. Februar 2026 über eine technische Spezifikation in Bezug auf das Teilsystem Telematik des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union für die Interoperabilität der gemeinsamen Datennutzung im Schienenverkehr (TSI TEL) und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 454/2011 (TSI TAP) und (EU) Nr. 1305/2014 (TSI TAF) (ABl. L, 2026/253, 10.2.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/253/oj).

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	Artikel 40 Absatz 2
Artikel 3 Nummer 20	Artikel 23 und Anhang II
Artikel 3 Nummer 22	Artikel 38 und Artikel 39
Artikel 3 Nummer 23	Artikel 5 Nummer 6 und Artikel 33
Artikel 3 Nummer 27	Artikel 5 Nummer 9
Artikel 3 Nummer 28	Artikel 5 Nummer 14
Artikel 7b Absatz 1	Artikel 3 Absatz 1
Artikel 7b Absatz 2	Artikel 3 Absatz 3
Artikel 7b Absatz 3	Artikel 3 Absatz 4 und Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe b
Artikel 36	Artikel 42
Artikel 38 Absatz 1	Artikel 28 Absatz 1 Unterabsatz 2 und Artikel 28 Absatz 5
Artikel 38 Absatz 2	Artikel 28 Absatz 3
Artikel 38 Absatz 3	Artikel 28 Absatz 4
Artikel 38 Absatz 4	Artikel 28 Absatz 7
Artikel 39 Absatz 1	Artikel 13 Absatz 3
Artikel 39 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 40 Absatz 1	Artikel 16, Artikel 30 und Artikel 55
Artikel 40 Absatz 2	Artikel 58 Absatz 10, Artikel 61 Absatz 2, Artikel 67 Absatz 1, Artikel 68 Absätze 1 und 7
Artikel 40 Absatz 3	Artikel 58 Absätze 3 und 8
Artikel 40 Absatz 4	Artikel 56 Absatz 1

Richtlinie 2012/34/EU	Vorliegende Verordnung
Artikel 40 Absatz 5	—
Artikel 41 Absatz 1	Artikel 8 Absatz 1
Artikel 41 Absatz 2	Artikel 8 Absatz 2
Artikel 41 Absatz 3	Artikel 8 Absatz 3
Artikel 42 Absatz 1	Artikel 33 Absatz 1
Artikel 42 Absatz 2	Artikel 33 Absatz 6
Artikel 42 Absatz 3	Artikel 33 Absatz 7
Artikel 42 Absatz 4	Artikel 33 Absatz 7
Artikel 42 Absatz 5	Artikel 33 Absatz 8 und Anhang I Abschnitt 5
Artikel 42 Absatz 6	Artikel 33 Absatz 9
Artikel 42 Absatz 7	Artikel 33 Absatz 11
Artikel 42 Absatz 8	Artikel 33 Absatz 12
Artikel 43 Absatz 1	Artikel 40 Absatz 1, Artikel 34 Absätze 5, 6 und 7, Artikel 35 Absätze 1 und 2 und Anhang I Abschnitte 2, 4, 5, 6 und 7
Artikel 43 Absatz 2	Artikel 11 Absatz 9, Artikel 13 Absatz 2, Artikel 23 Absatz 9, Artikel 40 Absatz 3 und Artikel 41 Absatz 11
Artikel 43 Absatz 3	—
Artikel 44 Absatz 1	Artikel 28 Absatz 1
Artikel 44 Absatz 2	Artikel 34 Absätze 6 und 7
Artikel 44 Absatz 3	Artikel 33 Absatz 4
Artikel 44 Absatz 4	Artikel 30 und Artikel 66 Absatz 5
Artikel 45 Absatz 1	Artikel 34 Absatz 1
Artikel 45 Absatz 2	Artikel 27
Artikel 45 Absatz 3	Artikel 34 Absatz 9
Artikel 45 Absatz 4	Artikel 34 Absatz 10

Richtlinie 2012/34/EU	Vorliegende Verordnung
Artikel 46 Absatz 1	Artikel 38 Absatz 1
Artikel 46 Absatz 2	Artikel 38 Absatz 2
Artikel 46 Absatz 3	Artikel 38 Absatz 3
Artikel 46 Absatz 4	Artikel 38 Absatz 4
Artikel 46 Absatz 5	Artikel 38 Absatz 2
Artikel 46 Absatz 6	Artikel 39
Artikel 47 Absatz 1	Artikel 23 Absatz 1 und Anhang II
Artikel 47 Absatz 2	Artikel 23 Absatz 5
Artikel 47 Absatz 3	Artikel 27 Absatz 1
Artikel 47 Absatz 4	Artikel 9 Absätze 1 und 2 und Artikel 13 Absatz 3
Artikel 47 Absatz 5	Artikel 9 Absatz 1 und Artikel 35
Artikel 47 Absatz 6	Artikel 23 Absatz 6
Artikel 48 Absatz 1	Artikel 36 Absatz 1
Artikel 48 Absatz 2	Artikel 20 Absatz 5
Artikel 49 Absatz 1	Artikel 26 Absatz 1
Artikel 49 Absatz 2	Artikel 26 Absatz 2
Artikel 49 Absatz 3	Artikel 26 Absatz 3
Artikel 50 Absatz 1	Artikel 24 Absatz 1
Artikel 50 Absatz 2	Artikel 24 Absatz 2
Artikel 50 Absatz 3	Artikel 24 Absatz 1
Artikel 51 Absatz 1	Artikel 23 Absatz 1
Artikel 51 Absatz 2	Artikel 25 Absätze 1 und 2
Artikel 51 Absatz 3	Artikel 25 Absatz 4
Artikel 51 Absatz 4	Artikel 25 Absatz 5

Richtlinie 2012/34/EU	Vorliegende Verordnung
Artikel 52 Absatz 1	Artikel 14 Absatz 9
Artikel 52 Absatz 2	Artikel 29 Absatz 3
Artikel 53 Absatz 1	Artikel 37 Absatz 1
Artikel 53 Absatz 2	Artikel 11 Absätze 2 und 4 und Artikel 37 Absatz 3
Artikel 53 Absatz 3	Artikel 10 Absatz 1
Artikel 54 Absatz 1	Artikel 45 Absatz 3
Artikel 54 Absatz 2	Artikel 45 Absatz 5
Artikel 54 Absatz 3	Artikel 45 Absatz 7

2. Entsprechungstabelle für die Verordnung (EU) Nr. 913/2010

Verordnung (EU) Nr. 913/2010	Vorliegende Verordnung
Artikel 1 bis Artikel 7	—
Artikel 8	Artikel 58 Absätze 1 bis 7, 9, 10 und 11 und Artikel 60 Absatz 1 Buchstaben a, b und c und g und Artikel 60 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 1	Artikel 16 Absatz 1, Artikel 24 Absätze 3 und 4, Artikel 25 Absatz 3 und Artikel 61
Artikel 9 Absatz 1 Buchstaben a, c, d und e, Artikel 9 Absatz 2, Artikel 9 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 4 und Artikel 9 Absatz 5	—
Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 17 und Artikel 24 Absätze 3 und 4
Artikel 10	—
Artikel 11	Artikel 58 Absätze 1 bis 7, 9, 10 und 11
Artikel 12 bis Artikel 18	—
Artikel 19	Artikel 51 und Artikel 70 Absätze 7 und 8
Artikel 20 bis Artikel 25	—