

Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung - EIBV)

EIBV

Ausfertigungsdatum: 03.06.2005

Vollzitat:

"Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung vom 3. Juni 2005 (BGBl. I S. 1566), die zuletzt durch Artikel 2 Absatz 123 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 123 G v. 22.12.2011 I 3044

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 1. 8.2005 +++)

Die V wurde als Artikel 1 der V v. 3.6.2005 I 1566 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Einvernehmen mit den Bundesministerien für Finanzen und Wirtschaft und Arbeit mit Zustimmung des Bundesrates erlassen. Sie ist gem. Art. 4 Satz 2 dieser V am 1.8.2005 in Kraft getreten.

(+++ Amtlicher Hinweis des Normgebers auf EG-Recht:

Umsetzung der

EGRL 12/2001	(CELEX Nr: 301L0012)
EGRL 13/2001	(CELEX Nr: 301L0013)
EGRL 14/2001	(CELEX Nr: 301L0014)
EGEntsch 844/2002	(CELEX Nr: 302D0844) +++)

Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 75 S. 1), der Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. EG Nr. L 75 S. 26) und der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EG Nr. L 75 S. 29) und der Entscheidung der Kommission 2002/844/EG vom 23. Oktober 2002 zur Änderung der Richtlinie 2001/14/EG hinsichtlich des Termins für den Wechsel des Netzfahrplans im Eisenbahnverkehr (ABl. EG Nr. L 289 S. 30).

§ 1 Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur öffentlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. "Zugtrasse" denjenigen Anteil der Schienenwegkapazität eines Betreibers der Schienenwege, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann;
2. "Schienenwegkapazität" die Möglichkeit, für einen Teil des Schienenweges für einen bestimmten Zeitraum Zugtrassen einzuplanen;
3. "Zuweisung" die Zuweisung von Zugtrassen durch einen Betreiber der Schienenwege;
4. "Koordination" das Verfahren, in dessen Rahmen der Betreiber der Schienenwege und die Zugangsberechtigten versuchen, Lösungen für nicht miteinander zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen zu finden;
5. "überlastete Schienenwege" einen Schienenwegabschnitt, auf dem der Nachfrage nach Zugtrassen auch nach Koordination der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen während bestimmter Zeitabschnitte nicht in angemessenem Umfang entsprochen werden kann;
6. "Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität" eine mit einem Durchführungszeitplan verbundene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, die zur Einstufung eines Schienenwegabschnitts als "überlastet" führen;
7. "Netz" oder "Schienennetz" die Gesamtheit der Schienenwege eines Betreibers der Schienenwege;
8. "Netzfahrplan" die Daten zur Festlegung aller geplanten Zugbewegungen und Bewegungen der Fahrzeuge, die auf dem betreffenden Schienennetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden;
9. "Rahmenvertrag" eine Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Antragstellers und des Betreibers der Schienenwege in Bezug auf die zuzuweisenden Zugtrassen und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode.

§ 3 Leistungen, Fahrgastinformationen

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die Benutzung der von ihnen betriebenen Serviceeinrichtungen diskriminierungsfrei zu gewähren sowie die damit verbundenen Leistungen und die in Anlage 1 Nr. 2 beschriebenen Leistungen, wenn sie zu ihrem Geschäftsbetrieb gehören, diskriminierungsfrei zu erbringen. Betreiber der Schienenwege sind zusätzlich verpflichtet, die von ihnen betriebenen Schienenwege, die zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie die zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zur Nutzung bereitzustellen, Zugtrassen nach Maßgabe dieser Verordnung zuzuweisen und die in Anlage 1 Nr. 1 beschriebenen Leistungen zu erbringen.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen können darüber hinaus Leistungen nach Anlage 1 Nr. 3 erbringen.

(3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Zugangsstellen zum Schienenpersonenverkehr betreiben, dürfen die jeweils vorhandenen Fahrgastinformationen nicht auf Züge einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen beschränken. Sie sind darüber hinaus zur Erstellung und zum Aushang gültiger gemeinsamer Fahrpläne mit den Zügen des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs aller Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, die ihnen die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt haben. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach den Sätzen 1 und 2 entstehenden Kosten anteilig. Im Fall der Nichteinigung über die Kostentragung entscheidet auf Antrag eines beteiligten Unternehmens das Eisenbahn-Bundesamt.

§ 4 Schienennetz-Benutzungsbedingungen

(1) Der Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, Benutzungsbedingungen (Schienennetz-Benutzungsbedingungen) für die Erbringung der in Anlage 1 Nr. 1 genannten Leistungen zu erstellen und diese entweder

1. im Bundesanzeiger zu veröffentlichen oder
2. im Internet zu veröffentlichen und die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

Der Betreiber der Schienenwege hat Zugangsberechtigten auf deren Verlangen gegen Erstattung der Aufwendungen die Schienennetz-Benutzungsbedingungen zuzusenden.

(2) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen müssen mindestens die in Anlage 2 festgelegten und die sonst nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Angaben sowie die Allgemeinen Geschäftsbedingungen für die Benutzung der Zugtrassen enthalten. Die Liste der Entgelte ist nicht Bestandteil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

(3) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten.

(4) Beabsichtigte Neufassungen oder Änderungen von Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind mindestens sechs Monate vor Ablauf der nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan zu veröffentlichen. Bei der Veröffentlichung ist darauf hinzuweisen, dass Zugangsberechtigte einen Monat lang zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder deren Änderungen Stellung nehmen können, und anzugeben, auf welchem Wege diese Stellungnahmen erfolgen können.

(5) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind mindestens vier Monate vor Ablauf der nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan zu veröffentlichen. Sie treten mit dem Ablauf der nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen in Kraft.

(6) Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind gegenüber jedem Antragsteller in gleicher Weise anzuwenden. Sie sind für die Beteiligten verbindlich; hiervon bleiben Allgemeine Geschäftsbedingungen, die in ihnen enthalten sind, unberührt.

(7) Die Absätze 4 und 5 gelten nicht bei Neufassungen oder Änderungen von Schienennetz-Benutzungsbedingungen von unwesentlicher Bedeutung. Eine Neufassung oder Änderung von unwesentlicher Bedeutung ist insbesondere dann anzunehmen, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.

§ 5 Sicherheitsleistung, Geschäftsgeheimnis

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen können von Zugangsberechtigten, mit Ausnahme der nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, die Stellung einer Sicherheitsleistung in angemessener Höhe im Verhältnis zum Umfang der beantragten Leistungen verlangen. Die Grundsätze für die Stellung einer Sicherheitsleistung sind in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und zusätzlich von den Betreibern der Schienenwege der Kommission der Europäischen Gemeinschaften mitzuteilen.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, das Geschäftsgeheimnis jedes Zugangsberechtigten hinsichtlich der erhaltenen Angaben zu wahren.

§ 6 Antragstellung

(1) Zugangsberechtigte können bei dem Betreiber der Schienenwege jederzeit einen Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen stellen, soweit in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist. Zugangsberechtigte nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes müssen die Zuweisung an ein von ihnen im Zeitpunkt der Antragstellung benanntes Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen. Zugangsberechtigte nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes können die Zuweisung an sich oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen beantragen, das spätestens zum Ablauf der in § 8 Abs. 1 Nr. 6 genannten Frist dem Betreiber der Schienenwege benannt werden muss. Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für die in Anlage 1 Nr. 1 beschriebenen Leistungen.

(2) Zugangsberechtigte können Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, bei einem dieser Betreiber der Schienenwege beantragen. Der Antrag soll bei dem Betreiber der Schienenwege gestellt werden, dessen Schienenwege überwiegend genutzt werden. Der Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, bei den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege im Auftrag des Zugangsberechtigten die Zugtrassen zu beantragen. Der Betreiber der Schienenwege kann Erstattung seiner Kosten verlangen.

(3) Die Betreiber der Schienenwege können für die Anmeldung von Zugtrassen in mehreren Schienennetzen gemeinsame Einrichtungen schaffen. Ihre Errichtung und ihr Sitz sind entsprechend § 4 Abs. 1 Satz 1 zu veröffentlichen. Zugangsberechtigte haben ihre Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen dort zu stellen.

§ 7 Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Zugtrassen in mehreren Netzen

(1) Betreiber der Schienenwege im Inland sind verpflichtet, im Interesse einer effizienten Schaffung von Schienenwegkapazität und Zuweisung von Zugtrassen mit Betreibern der Schienenwege in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammenzuarbeiten. Sie sollen insbesondere im Rahmen des Transeuropäischen Schienengüternetzes grenzüberschreitende Zugtrassen vereinbaren. Sie sind verpflichtet, an

der Erstellung der dazu erforderlichen Verfahren mitzuwirken. Sie haben sicherzustellen, dass die Kommission der Europäischen Gemeinschaften über die Durchführung des Verfahrens unterrichtet und als Beobachter eingeladen wird.

(2) Die an der Zusammenarbeit nach Absatz 1 beteiligten Betreiber der Schienenwege im Inland sind verpflichtet, ihre Teilnahme, die Funktionsweise der Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Zugtrassen wesentlichen Kriterien den Zugangsberechtigten auf deren Anfrage mitzuteilen. Sie können sich dazu einer gemeinsamen Stelle bedienen.

(3) Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Absatz 1 legen die Betreiber der Schienenwege notwendige Kapazitätsreserven für Anträge nach § 14 fest.

(4) Absatz 1 Satz 1 sowie die Absätze 2 und 3 gelten für die Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege im Inland entsprechend. Sie können die dafür erforderlichen gemeinsamen Einrichtungen schaffen.

§ 8 Zuweisungsverfahren

(1) Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt. Die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, folgendes Verfahren für die Festlegung und Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans einzuhalten:

1. Vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen sind spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen, die Zuweisung vornehmenden Stellen im Wege der Zusammenarbeit nach § 7 festzulegen. Diese Zugtrassen sind im Internet zu veröffentlichen und die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.
2. Die Betreiber der Schienenwege haben im Rahmen der Zusammenarbeit nach § 7 Abs. 4 unverzüglich eine gemeinsame Frist festzulegen, binnen derer Zugangsberechtigte Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen stellen können; die Frist ist entsprechend § 4 Abs. 1 Satz 1 zu veröffentlichen; sie darf einen Monat nicht unterschreiten und beginnt mit der Veröffentlichung; wer Eisenbahnverkehrsleistungen in Anspruch nehmen möchte, ohne selbst Zugtrassen zu beantragen, kann binnen dieser Frist zu etwaigen Auswirkungen des künftigen Netzfahrplans auf seine Möglichkeit zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen Stellung nehmen.
3. Ergeben sich Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, ist das Verfahren nach § 9 durchzuführen.
4. Die Betreiber der Schienenwege haben spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf zu erstellen.
5. Die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, allen Zugangsberechtigten, die innerhalb der nach Nummer 2 festgelegten Frist Anträge gestellt haben, mindestens einen Monat lang Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf zu geben; Beginn und Ende der Frist sind entsprechend § 4 Abs. 1 Satz 1 zu veröffentlichen.
6. Die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, binnen einer von ihnen festzulegenden Frist geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen; nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.
7. Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs haben die Betreiber der Schienenwege ihre Angebote nach § 11 abzugeben oder die Ablehnung mitzuteilen.

(2) Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Betreiber der Schienenwege können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Regulierungsbehörde und, soweit der internationale Verkehr betroffen sein könnte, über die Regulierungsbehörde zusätzlich die Kommission der Europäischen Gemeinschaften.

(3) Der Betreiber der Schienenwege kann in seinen Schienennetz-Benutzungsbedingungen die Form der Stellungnahmen nach Absatz 1 Nr. 2 vierter Halbsatz und Nr. 5 festlegen und die Übermittlung an ihn auf den elektronischen Weg beschränken. Die Stellungnahmen sind, sofern dem in der Stellungnahme nicht widersprochen wird, allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen. Dies kann auch durch Einstellung in das Internet erfolgen. In diesem Fall ist die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

§ 9 Netzfahrplanerstellung, Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren für Schienenwege

(1) Die Betreiber der Schienenwege haben, so weit wie möglich, allen Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen stattzugeben. Über Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen darf ein Betreiber der Schienenwege nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden.

(2) Die Vorhaltung von Schienenwegkapazität für Instandhaltungszwecke ist im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen. Die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, die Instandhaltung der Schienenwege so zu betreiben, dass die Interessen der Zugangsberechtigten nicht mehr als notwendig beeinträchtigt werden.

(3) Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, hat der Betreiber der Schienenwege durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken. Er kann dazu Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Die Grundsätze dieses Koordinierungsverfahrens sind in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen festzulegen.

(4) Kommt eine Einigung nicht zustande, soll der Betreiber der Schienenwege vorbehaltlich der Rechte der Zugangsberechtigten, die sich aus § 13 ergeben, und vorbehaltlich der Bestimmungen des § 19 nach Maßgabe folgender Reihenfolge entscheiden:

1. vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr,
2. grenzüberschreitende Zugtrassen,
3. Zugtrassen für den Güterverkehr.

Abweichungen von dieser Reihenfolge sind insbesondere aus Gründen der sicheren Durchführung von Zugfahrten möglich. Bei seiner Entscheidung hat der Betreiber der Schienenwege die Auswirkungen auf andere Betreiber der Schienenwege angemessen zu berücksichtigen.

(5) Bei der Entscheidung zwischen gleichrangigen Verkehren nach Absatz 4 hat der Betreiber der Schienenwege die Entgelte für die streitigen Zugtrassen gegenüberzustellen und

1. bei einem Konflikt zwischen zwei Zugtrassen der Zugtrasse den Vorrang einzuräumen, bei der das höchste Regelentgelt zu erzielen ist,
2. bei einem Konflikt zwischen mehr als zwei Zugtrassen den Zugtrassen den Vorrang einzuräumen, bei denen in der Summe das höchste Regelentgelt zu erzielen ist.

Ist zwischen vertaktetem Schienenpersonennahverkehr und anderem Verkehr nach Absatz 4 Nr. 2 zu entscheiden, kann der Betreiber der Schienenwege abweichend von Satz 1 dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr den Vorrang einräumen.

(6) Ist eine Entscheidung auf der Grundlage der Absätze 4 und 5 nicht möglich, sind die Zugangsberechtigten vom Betreiber der Schienenwege aufzufordern, innerhalb von fünf Werktagen ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das auf der Grundlage der Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu zahlen wäre. Die Angebote sind dem Betreiber der Schienenwege ausschließlich über die Regulierungsbehörde zuzuleiten, die die übrigen Bieter nach Ablauf der Frist nach Satz 1 über die Angebote und deren Höhe informiert. Der Betreiber der Schienenwege hat gegenüber dem Zugangsberechtigten, der das höchste Entgelt zu zahlen bereit ist, das Angebot nach § 11 Abs. 1 zu machen. Entgeltnachlässe sind in diesen Fällen unzulässig.

(7) Vertakteter Verkehr ist eine Eisenbahnverkehrsleistung, die grundsätzlich auf demselben Weg am selben Tage mindestens viermal und höchstens in zweistündigem Abstand grundsätzlich zur gleichen Minute durchgeführt wird. Abweichungen hiervon können durch die Besonderheiten der einzelnen Verkehrsart, insbesondere des Güterverkehrs, begründet sein.

§ 10 Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren für Serviceeinrichtungen

(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die Erbringung der damit verbundenen sowie der in Anlage 1 Nr. 2 genannten Leistungen Nutzungsbedingungen aufzustellen. Die Liste der Entgelte ist nicht Bestandteil der Nutzungsbedingungen. § 4 Abs. 1, 3 und 6 gilt entsprechend. In den Nutzungsbedingungen sind für Serviceeinrichtungen nach § 2 Abs. 3c Nr. 2 bis 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Entgeltgrundsätze darzulegen, insbesondere

1. Einzelheiten der Entgeltregelung,
2. Informationen zu den mit dem Zugang verbundenen Leistungen und
3. Regelungen über die leistungsabhängigen Entgeltregelungen und die Vertragsstrafen bei von den Vertragspartnern zu vertretenden Betriebsstörungen.

Für Nutzungsbedingungen nach Satz 4 gilt § 4 Abs. 1 und Abs. 3 bis 7 entsprechend.

(2) Zugangsberechtigte können bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anträge auf Zugang zu den Serviceeinrichtungen und auf Erbringung von Leistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 in entsprechender Anwendung des § 6 Abs. 1 stellen.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben, so weit wie möglich, allen Anträgen auf Zugang zu den Serviceeinrichtungen und auf Erbringung von Leistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 stattzugeben. Über diese Anträge darf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden.

(4) Falls die Leistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 nicht vom Betreiber der Schienenwege des überwiegend genutzten Schienenweges angeboten werden, muss dieser bemüht sein, die Erbringung dieser Leistungen zu vermitteln. In diesem Fall kann der Betreiber der Schienenwege vom Zugangsberechtigten verlangen, seine Kosten zu ersetzen, auch wenn ein Vertrag nicht zustande kommt.

(5) Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf eine einvernehmliche Lösung hinzuwirken. Die Verhandlungsdauer soll 14 Tage nicht überschreiten.

(6) Kommt eine Einigung nicht zustande,

1. hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anträgen Vorrang zu gewähren, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind;
2. kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Anträgen des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Halters von Eisenbahnfahrzeugen auf Zugang zu den in § 2 Abs. 3c Nr. 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes genannten Einrichtungen und auf Erbringung der diesbezüglichen Leistungen Vorrang gewähren, in dessen Eigentum diese Einrichtungen stehen, sofern die Berücksichtigung anderer Anträge aus Gründen des Betriebs des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Halters von Eisenbahnfahrzeugen nicht möglich oder nicht zumutbar ist.

(7) Für Angebote des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes oder die Ablehnung von Anträgen gilt § 11 Abs. 1 Satz 1 bis 4 entsprechend.

§ 11 Rechte an Zugtrassen

(1) Nach Ablauf der Frist nach § 8 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 hat der Betreiber der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes abzugeben oder die Ablehnung des Antrags mitzuteilen und diese zu begründen. Die Erklärung erfolgt gegenüber den Zugangsberechtigten oder den von diesen benannten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Haben Zugangsberechtigte im Sinne des § 14 Abs. 2 Nr. 3 oder 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Zuweisung an sich beantragt, ist, insoweit abweichend von Satz 2, das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, soweit die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen vereinbart werden sollen, einem von ihnen nach § 6 Abs. 1 Satz 3 benannten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu machen. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden. Zugtrassen dürfen nicht an Dritte übertragen werden. Die Benutzung von Zugtrassen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das dabei die Geschäfte des Bundes oder einer nach dem Regionalisierungsgesetz zuständigen Stelle wahrnimmt, gilt nicht als Übertragung.

(2) Das Recht, eine Zugtrasse in Anspruch zu nehmen, kann Zugangsberechtigten längstens bis zum Ende einer Netzfahrplanperiode zuerkannt werden.

(3) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kann zur Erfüllung seiner Verpflichtungen aus einem Beförderungsvertrag verlangen, dass statt seiner ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen (Drittunternehmen) in die Rechte und Pflichten aus der Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eintritt. Der Betreiber der Schienenwege kann dem Eintritt des Drittunternehmens widersprechen, wenn es den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Sicherheitsanforderungen, nicht genügt.

Tritt ein Drittunternehmen in den Vertrag ein, so haften es und das Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Betreiber der Schienenwege als Gesamtschuldner für die Forderungen aus der Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und die durch den Eintritt des Dritten entstehenden Aufwendungen.

(4) Im Fall des Absatzes 1 Satz 3 wird die Vereinbarung mit dem Zugangsberechtigten erst wirksam, wenn diejenige zwischen dem Betreiber der Schienenwege und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zustande gekommen ist. Rechte an Zugtrassen dürfen nicht ausgeübt werden, solange eine solche Vereinbarung nicht besteht.

§ 12 Besonderes Kündigungsrecht

Wird das Recht aus einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes innerhalb eines Monats nach Beginn einer Netzfahrplanperiode oder dem vereinbarten Benutzungsbeginn ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Ist die Kündigung noch nicht erfolgt, und stellt ein dritter Zugangsberechtigter einen Antrag auf die Benutzung dieser Eisenbahninfrastruktureinrichtung, ist das Angebot gegenüber dem Dritten unter der aufschiebenden Bedingung der Kündigung zu machen. Hat der Dritte das Angebot nach Satz 2 angenommen, muss das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in Satz 1 genannte Vereinbarung insoweit kündigen. Der Zugangsberechtigte, dem nach Satz 3 gekündigt wurde, bleibt zum Ersatz des durch die Beendigung des Vertrags entstehenden Schadens verpflichtet; er hat insbesondere dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen das entgangene Entgelt für die Nutzung der Infrastruktur zu zahlen.

§ 13 Rahmenverträge

(1) Ein Betreiber der Schienenwege und ein Zugangsberechtigter können einen Rahmenvertrag über die Benutzung von Schienenwegkapazität in dem betreffenden Netz schließen, der eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat. In einem Rahmenvertrag kann für den Fall, dass bei der Netzfahrplanerstellung Anträge auf zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzung vorliegen, insbesondere festgelegt werden, inwieweit der Betreiber der Schienenwege innerhalb einer im Rahmenvertrag zu vereinbarenden Bandbreite zu der beantragten Zugtrasse Varianten anzubieten hat. Die im Rahmenvertrag zu vereinbarende Bandbreite soll so gewählt werden, dass unter den betrieblichen Bedingungen mindestens drei Trassen zur Verfügung stehen können. Der Rahmenvertrag darf nicht die Zuweisung einzelner Zugtrassen regeln. Dem Zugangsberechtigten ist bei der Erstellung des Netzfahrplans im Rahmen der jeweils vereinbarten Bandbreite eine Zugtrasse ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens nach § 9 Abs. 6 anzubieten.

(2) Die auf der Grundlage von Rahmenverträgen zu vergebenden Zugtrassen sollen 75 Prozent der Schienenwegkapazität eines Schienenweges pro Stunde nicht überschreiten. Rahmenverträge dürfen die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Zugangsberechtigte auch im Übrigen nicht ausschließen.

(3) Im Rahmenvertrag sind Regelungen über dessen Änderung oder Kündigung vorzusehen. Es können für diese Fälle auch Vertragsstrafen vereinbart werden.

(4) Rahmenverträge dürfen, soweit diese Verordnung nichts anderes bestimmt, nur bis zum Ende einer Rahmenfahrplanperiode geschlossen werden. Eine Rahmenfahrplanperiode hat eine Dauer von fünf Jahren. Die erste Rahmenfahrplanperiode endet mit dem Wechsel des Netzfahrplans im Jahr 2010.

(5) Rahmenverträge sollen grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren haben. Satz 1 gilt nicht für Rahmenverträge mit Zugangsberechtigten nach § 14 Abs. 2 Nr. 3 und 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

(6) Unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses ist der Betreiber der Schienenwege verpflichtet, die wesentlichen Merkmale jedes Rahmenvertrages anderen Zugangsberechtigten auf Verlangen offen zu legen. Dies kann auch durch die Einstellung in das Internet erfolgen. In diesem Fall ist die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

(7) Rechtzeitig vor Beginn einer Rahmenfahrplanperiode haben die Betreiber der Schienenwege im Rahmen der Zusammenarbeit gemäß § 7 Abs. 4 einen gemeinsamen Zeitraum festzulegen, binnen dessen Zugangsberechtigte Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages stellen können. Beginn und Ende des Zeitraums sind nach § 4 Abs. 1 Satz 1 zu veröffentlichen.

(8) Über Anträge auf Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines Rahmenvertrages darf ein Betreiber der Schienenwege nicht ohne sachlich gerechtfertigten Grund unterschiedlich entscheiden.

(9) Liegen Anträge auf eine zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzung vor, hat der Betreiber der Schienenwege durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken.

(10) Kommt eine Einigung nicht zustande, hat der Betreiber der Schienenwege nach der Zweckbestimmung des Rahmenvertrages in entsprechender Anwendung des § 9 Abs. 4 bis 6 zu entscheiden und dem Zugangsberechtigten unverzüglich ein Angebot zum Abschluss eines Rahmenvertrages zu machen oder die Ablehnung mitzuteilen und diese zu begründen. Das Angebot kann nur innerhalb von 14 Werktagen angenommen werden.

(11) Nach Vertragsschluss auf der Grundlage der Koordinierung gemäß den Absätzen 9 und 10 können

1. weitere Rahmenverträge nach Absatz 5 Satz 1 jederzeit bis zum Ende der Rahmenfahrplanperiode geschlossen werden,
2. weitere Rahmenverträge nach Absatz 5 Satz 2 jederzeit über das Ende einer Rahmenfahrplanperiode hinaus geschlossen werden, wenn die vereinbarte Bandbreite und ihre zeitliche Lage für die folgenden Rahmenfahrplanperioden nicht geändert wird.

§ 14 Gelegenheitsverkehr

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans innerhalb einer in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu veröffentlichenden Frist, die vier Wochen nicht übersteigen darf, ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes abzugeben oder die Ablehnung des Antrags mitzuteilen. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen oder in einer längeren in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu veröffentlichenden Frist angenommen werden.

(2) Abweichend von Absatz 1 hat der Betreiber der Schienenwege bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen, ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 14 Abs. 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes abzugeben oder die Ablehnung des Antrags mitzuteilen. Der Betreiber der Schienenwege kann nur im Fall besonders aufwändiger Bearbeitung von dieser Frist abweichen. Die Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, und die daraus resultierenden Fristen sind in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Das Angebot kann nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden.

(3) Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität müssen allen Zugangsberechtigten auf Verlangen unverzüglich zur Verfügung gestellt werden. Dies kann auch durch Einstellung in das Internet erfolgen. In diesem Fall ist die Adresse im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Der Betreiber der Schienenwege kann die Erstattung seiner Aufwendungen für die Auskunft verlangen. Diese Erstattung kann bei Vertragsschluss verrechnet werden.

(4) Die Betreiber der Schienenwege haben die voraussichtlich erforderliche Schienenwegkapazität innerhalb des Netzfahrplans vorzuhalten, um auf zu erwartende Anträge nach den Absätzen 1 und 2 reagieren zu können. Dies gilt auch bei überlasteten Schienenwegen.

§ 15 Sondermaßnahmen bei Störungen

(1) Zur Beseitigung von Störungen des Bahnbetriebs hat der Betreiber der Schienenwege alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Der Betreiber der Schienenwege hat in Abstimmung mit der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde einen Notfallplan aufzustellen, nach dessen Maßgabe die Eisenbahnaufsichtsbehörde über gefährliche Ereignisse im Bahnbetrieb zu unterrichten ist und in dem die Stellen benannt sind, die darüber hinaus bei gefährlichen Ereignissen im Bahnbetrieb zu unterrichten sind.

(2) Bis zur Beseitigung der Störung kann der Betreiber der Schienenwege, soweit es erforderlich ist, die Nutzung zugewiesener Zugtrassen ohne Ankündigung untersagen. Eisenbahnverkehrsunternehmen sind verpflichtet, dem Betreiber der Schienenwege zur Beseitigung der Störung auf seinen Antrag Hilfe zu leisten. Sie können vom Betreiber der Schienenwege Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen, es sei denn, sie haben die Störung zu vertreten.

§ 16 Überlastete Schienenwege

Liegen überlastete Schienenwege vor, hat der Betreiber der Schienenwege dies unverzüglich der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde und der Regulierungsbehörde mitzuteilen und damit den betreffenden Schienenwegabschnitt für überlastet zu erklären. Eine Mitteilung hat auch bei Schienenwegen zu erfolgen, bei

denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird. Die Mitteilung ist entsprechend § 4 Abs. 1 zu veröffentlichen.

§ 17 Kapazitätsanalyse

(1) Wurden Schienenwege für überlastet erklärt, so hat der Betreiber der Schienenwege eine Kapazitätsanalyse durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität nach § 18 umgesetzt wird.

(2) Die Kapazitätsanalyse dient der Untersuchung der Engpässe bei der Schienenwegkapazität, die verhindern, dass Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen in angemessener Weise stattgegeben werden kann. Gegenstand der Analyse sind der Schienenweg, die Betriebsverfahren, die Benutzung und deren Auswirkungen auf die Schienenwegkapazität. Zu prüfen sind insbesondere Maßnahmen zur Umleitung von Zügen, zur zeitlichen Verlagerung von Verkehrsleistungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienenweges, einschließlich kurz- und mittelfristiger Abhilfemaßnahmen.

(3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten abzuschließen, nachdem ein Schienenweg als überlastet ausgewiesen wurde.

§ 18 Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität

(1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat der Betreiber der Schienenwege nach vorheriger Beteiligung der Nutzer der betreffenden überlasteten Schienenwege sowie des betroffenen Landes einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität zu erstellen und der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde, der Regulierungsbehörde sowie den betroffenen Ländern vorzulegen.

(2) Im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität sind darzulegen:

1. die Gründe für die Überlastung,
2. die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,
3. die den Schienenwegausbau betreffenden Beschränkungen,
4. die möglichen Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Schienenwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Wegeentgelte.

Des Weiteren ist auf der Grundlage einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu ermitteln, ob Maßnahmen zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ergriffen werden sollen. Hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen. Die Entscheidung über die Finanzierung von Maßnahmen richtet sich, sofern die Maßnahmen durch den Betreiber der Schienenwege nicht ausschließlich selbst finanziert werden, bei Eisenbahnen des Bundes nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz, bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach Landesrecht.

(3) Der Betreiber der Schienenwege darf die Entgelte gemäß § 21 Abs. 3 nicht erheben, wenn er

1. keinen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorlegt oder
2. mit dem im Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität aufgeführten Maßnahmenkatalog keine Fortschritte erzielt.

(4) Der Betreiber der Schienenwege darf jedoch vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde weiterhin diese Entgelte erheben, wenn

1. der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität aus Gründen, die er nicht zu vertreten hat, nicht verwirklicht werden kann oder
2. die möglichen Maßnahmen wirtschaftlich oder finanziell nicht zumutbar sind.

Die Entscheidung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde ergeht im Benehmen mit der Regulierungsbehörde.

§ 19 Besondere Schienenwege

Sind mehrere geeignete Schienenwege vorhanden, so kann der Betreiber der Schienenwege in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen bestimmte Schienenwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsleistungen ausweisen und diesen darin bei der Zuweisung von Zugtrassen Vorrang einräumen. Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsleistungen nicht von der Nutzung der betreffenden

Schienenwege ausschließen, sofern Schienenwegkapazität verfügbar ist, und die betreffenden Fahrzeuge den technischen Betriebsmerkmalen des Schienenweges entsprechen.

§ 20 Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten für Schienenwege

(1) Finanziert ein Dritter Investitionen in die Schienenwege eines Betreibers der Schienenwege, soll durch die der Finanzierung zugrunde liegende Vereinbarung oder Entscheidung festgelegt werden, wie diese Investitionen bei der Ermittlung der für die Berechnung der Entgelte maßgeblichen Kriterien berücksichtigt werden. Regelungen nach Satz 1 gelten für alle Zugangsberechtigten. Sie können auf bestimmte Verkehrsleistungen sowie auf Marktsegmente innerhalb dieser Verkehrsleistungen beschränkt werden.

(2) Betreiber der Schienenwege im Inland sind verpflichtet, im Interesse einer effizienten Durchführung von Eisenbahnverkehrsleistungen mit Betreibern der Schienenwege in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union auch bei der Gestaltung der Entgelte zusammenzuarbeiten. Sie können die dafür erforderlichen, geeigneten gemeinsamen Einrichtungen schaffen.

§ 21 Entgeltgrundsätze für Schienenwege

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat seine Entgelte für die Pflichtleistungen so zu gestalten, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Betreibern der Schienenwege Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten. Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung haben für das gesamte Schienennetz eines Betreibers der Schienenwege zu gelten.

(2) Das Weegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der den Kosten umweltbezogener Auswirkungen des Zugbetriebs Rechnung trägt, wobei nach der Größenordnung der verursachten Auswirkungen zu differenzieren ist. Die Höhe des Gesamterlöses des Betreibers der Schienenwege darf dadurch nicht verändert werden.

(3) Das Weegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Schienenwegkapazität auf einem bestimmbar Schienenwegabschnitt in Zeiten der Überlastung widerspiegelt.

(4) Verursacht eine Verkehrsleistung gegenüber anderen Verkehrsleistungen erhöhte Kosten, dann dürfen diese Kosten nur für diese Verkehrsleistung berücksichtigt werden.

(5) Um unverhältnismäßig starke Schwankungen zu vermeiden, können die in den Absätzen 2 und 4 genannten Entgelte und das Entgelt für die Pflichtleistungen über angemessene Zeiträume gemittelt werden.

(6) Die Entgelte sind, soweit sich aus dieser Verordnung nichts anderes ergibt, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise zu berechnen. Sie sind bei nicht vertragsgemäßem Zustand des Schienenweges, der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie der zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom zu mindern.

(7) Die Entgelte der Betreiber der Schienenwege sind einen Monat vor dem Fristbeginn nach § 8 Abs. 1 Nr. 2 nach § 4 Abs. 1 zu veröffentlichen oder zuzusenden. Sie gelten für die gesamte neue Fahrplanperiode.

§ 22 Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen für Schienenwege

(1) Die zuständige Aufsichtsbehörde kann

1. Ausnahmen von § 14 Abs. 4 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes genehmigen, wenn die Kosten anderweitig ausgeglichen werden,
2. durch Allgemeinverfügung im Benehmen mit der Regulierungsbehörde alle Betreiber der Schienenwege allgemein von der Beachtung der Anforderungen nach § 14 Abs. 4 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes freistellen.

(2) Im Fall von künftigen Investitionsvorhaben oder von Vorhaben, die nach dem 15. März 1986 abgeschlossen wurden, darf der Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage der langfristigen Kosten dieser Vorhaben höhere Entgelte festlegen oder beibehalten, wenn die Vorhaben eine Steigerung der Nutzungsmöglichkeiten des Schienenweges oder eine Verminderung der Kosten bewirken und sonst nicht durchgeführt werden könnten oder durchgeführt worden wären. Zu einer derartigen Entgelterhebung können auch Vereinbarungen zur Aufteilung des mit neuen Investitionen verbundenen Risikos gehören.

§ 23 Entgeltnachlässe für Schienenwege

- (1) Entgeltnachlässe sind auf die Höhe der tatsächlich vom Betreiber der Schienenwege eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen, soweit nicht in Absatz 2 etwas anderes geregelt ist. Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind Kosteneinsparungen, die bereits im Rahmen des erhobenen Entgelts berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.
- (2) Die Betreiber der Schienenwege können für im Einzelnen angegebene Schienenwegabschnitte Entgeltregelungen einführen, die für alle Zugangsberechtigten gelten und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre oder zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden.
- (3) Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Schienenwegabschnitt erhoben werden.
- (4) Auf vergleichbare Verkehrsleistungen oder Marktsegmente sind gleiche Entgeltnachlässe zu gewähren.

§ 24 Entgelte für Serviceeinrichtungen

- (1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihre Entgelte so zu gestalten, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Serviceeinrichtungen betreiben, Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtungen bieten.
- (2) Finanziert ein Dritter Investitionen in Serviceeinrichtungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, soll durch die der Finanzierung zugrunde liegende Vereinbarung oder Entscheidung festgelegt werden, wie diese Investitionen bei der Ermittlung der für die Berechnung der Entgelte maßgeblichen Kriterien berücksichtigt werden. Regelungen nach Satz 1 gelten für alle Zugangsberechtigten. Sie können auf bestimmte Verkehrsleistungen oder auf Marktsegmente innerhalb dieser Verkehrsleistungen beschränkt werden.
- (3) Sofern ein gesondertes Entgelt für den Schienenzugang zu den Serviceeinrichtungen erhoben wird, gelten die §§ 21 bis 23 entsprechend. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Serviceeinrichtungen betreiben, können hiervon zu Gunsten der Zugangsberechtigten abweichen. Die Abweichungen dürfen nicht auf einzelne Zugangsberechtigte beschränkt werden. Abweichend von Satz 1 findet § 21 Abs. 7 auf Häfen keine Anwendung.
- (4) Die Entgelte sind, soweit sich aus dieser Verordnung nichts anderes ergibt, gegenüber jedem Zugangsberechtigten in gleicher Weise zu berechnen.

Anlage 1 (zu den §§ 3 und 21) Für die Zugangsberechtigten zu erbringende Leistungen

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2005, 1574

1. Die Pflichtleistungen des Betreibers der Schienenwege umfassen:
 - a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen;
 - b) die Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen und der Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom;
 - c) die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen;
 - d) alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.
2. Die Zusatzleistungen können umfassen:
 - a) Bereitstellung von Brennstoffen sowie alle weiteren Leistungen, die in den oben genannten Einrichtungen für Zugangsdienstleistungen erbracht werden;
 - b) kundenspezifische Leistungen für die Überwachung von Gefahrguttransporten oder die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.
3. Die Nebenleistungen können umfassen:

- a) Zugang zum Telekommunikationsnetz;
- b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
- c) technische Inspektion des rollenden Materials.

Anlage 2 (zu § 4 Abs. 2) **Inhalt der Schienennetz-Benutzungsbedingungen**

Fundstelle des Originaltextes: BGBl. I 2005, 1575

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen nach § 4 müssen folgende Angaben enthalten:

1. Schienenweg

Es sind Angaben zu machen zur Art des Schienenweges, der den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Schienenweg.

2. Entgeltgrundsätze

Die Entgeltgrundsätze sind darzulegen. Es müssen Einzelheiten der Entgeltregelung sowie Informationen zu den Entgelten für die in Anlage 1 aufgeführten Leistungen enthalten sein. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung des § 21 Abs. 2 und 3 sowie der §§ 22 und 23 angewandt werden. Dieser Abschnitt muss ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder vorgesehenen Entgeltänderungen sowie Regelungen über die leistungsabhängigen Entgeltregelungen und die Vertragsstrafen bei von den Vertragspartnern zu vertretenden Betriebsstörungen enthalten.

3. Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität

Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Schienenweges, der den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, sowie zu etwaigen Nutzungseinschränkungen, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, zu machen. Es sind ferner Angaben zur Abwicklung und zu den Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Schienenwegkapazität anzugeben, insbesondere

- a) zum Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen durch Zugangsberechtigte beim Betreiber der Schienenwege;
- b) zu den Anforderungen an Zugangsberechtigte;
- c) zum Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens;
- d) zu den Grundsätzen des Koordinierungsverfahrens;
- e) zu Einzelheiten der Nutzungsbeschränkung von Schienenwegen.

Es ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Verkehrsleistungen im Güterverkehr, der grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen und der dem Verfahren über Gelegenheitsverkehre unterliegenden Anträge sicherzustellen.