

Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

ERegG

Ausfertigungsdatum: 29.08.2016

Vollzitat:

"Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1737) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 29.6.2020 I 1531

Hinweis: Änderung durch Art. 1 G v. 9.6.2021 I 1737 (Nr. 32) textlich nachgewiesen, dokumentarisch noch nicht abschließend bearbeitet

Änderung durch Art. 2 G v. 9.6.2021 I 1737 (Nr. 32) textlich nachgewiesen, dokumentarisch noch nicht abschließend bearbeitet

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 2.9.2016 +++)

(+++ Zur Anwendung vgl. §§ 2, 14 Abs. 3, 16, 33 Abs. 1, 35 Abs. 5, 37 Abs. 3, 44 Abs. 3, 49 Abs. 8 u. 10, 56 Abs. 3, 60 Abs. 2, 63, 70 Abs. 4, 74 Abs. 3, 75, 80, 81 +++)

Das G wurde als Artikel 1 des G v. 29.8.2016 I 2082 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Es ist gem. Art. 7 dieses G am 2.9.2016 in Kraft getreten.

Inhaltsübersicht

Kapitel 1 Allgemeine Bestimmungen

- § 1 Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen
- § 2 Ausnahmen und Befreiungen von den Entflechtungsvorgaben
- § 2a Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Eisenbahnanlagen
- § 2b Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen
- § 2c Ausnahme für Schienennetze ohne strategische Bedeutung
- § 3 Ziele der Regulierung
- § 4 Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse

Kapitel 2 Entwicklung des Eisenbahnsektors

- § 5 Unabhängigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen
- § 6 Führung der Eisenbahnverkehrsunternehmen
- § 7 Getrennte Rechnungslegung
- § 8 Unabhängigkeit des Betreibers von Eisenbahnanlagen
- § 8a Unabhängigkeit des Betreibers von Eisenbahnanlagen in Bezug auf wesentliche Funktionen
- § 8b Unparteilichkeit des Betreibers von Eisenbahnanlagen hinsichtlich des Verkehrsmanagements, der Instandhaltungsplanung und der baulichen Planung
- § 8c Auslagerung und Aufteilung der Funktionen des Betreibers von Eisenbahnanlagen
- § 8d Finanzielle Transparenz
- § 8e Europäisches Netzwerk der Hauptinfrastrukturbetreiber
- § 9 Geschäftsplan des Betreibers von Eisenbahnanlagen

- § 10 Zugang zu Eisenbahnanlagen und zu Serviceeinrichtungen
- § 10a Besondere Regeln für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen
- § 11 Zugang zu Leistungen
- § 12 Unabhängigkeit von Entscheidungen für Serviceeinrichtungen; getrennte Rechnungsführung
- § 13 Serviceeinrichtungen
- § 14 Zugang zu weiteren Leistungen
- § 15 Werksbahnen
- § 16 Durchführungsrechtsakt über den Zugang zu Leistungen
- § 17 Umfang der Marktüberwachung

Kapitel 3 Erhebung von Entgelten und Zuweisung von Schienenwegkapazität im Schienenverkehr

- § 18 Effektive Nutzung der Schienenwegkapazität
- § 19 Schienennetz-Nutzungsbedingungen
- § 20 Vereinbarungen zwischen einem Zugangsberechtigten und dem Betreiber der Schienenwege oder einer Serviceeinrichtung
- § 21 Vereinbarungen zur Betriebssicherheit
- § 22 Eintritt eines Drittunternehmens
- § 23 Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten für Schienenwege
- § 24 Entgeltregulierung, Schienenwegkosten und Rechnungsführung beim Betreiber der Schienenwege
- § 25 Anreizsetzung
- § 26 Verfahren im Rahmen der Anreizsetzung
- § 27 Ausnahmen im Rahmen der Anreizsetzung
- § 28 Inflationsfaktor, Produktivitätsfaktor
- § 29 Regulierung durch Regulierungsvereinbarungen mit dem Betreiber der Schienenwege
- § 30 Verfahren für qualifizierte Vereinbarungen
- § 31 Ermittlung der Entgelte des Betreibers der Schienenwege
- § 31a Ermittlung der Entgelte des Betreibers der Personenbahnsteige und des Betreibers der Laderampen
- § 32 Ermittlung der Entgelte des Betreibers einer Serviceeinrichtung
- § 33 Ermittlung und Genehmigung der Entgelte in Ausnahmefällen
- § 34 Entgeltgrundsätze
- § 35 Besondere Bedingungen bei Entgelten
- § 36 Ausgestaltung der Entgelte
- § 37 Ausgestaltung der Entgelte für Eisenbahnanlagen und Personenbahnhöfe für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags; Kostendeckungsbericht
- § 38 Entgeltnachlässe für Betreiber der Schienenwege
- § 39 Besondere Entgeltregelungen, leistungsabhängige Entgeltregelung für Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Serviceeinrichtungen
- § 40 Entgelte für vorgehaltene Schienenwegkapazität
- § 41 Zusammenarbeit bei netzübergreifenden Entgeltregelungen
- § 42 Rechte an Schienenwegkapazität
- § 43 Rechte an und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen
- § 44 Zuweisung von Zugtrassen und Schienenwegkapazität

- § 45 Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze
- § 46 Verfahren zur Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze
- § 47 Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Kapazität und bei der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen
- § 48 Anforderungen an Zugangsberechtigte
- § 49 Rahmenvertrag
- § 49a Verfahren zur Genehmigung von Rahmenverträgen
- § 50 Zeitplan des Zuweisungsverfahrens im Netzfahrplan
- § 51 Antragstellung
- § 52 Netzfahrplanerstellung, Koordinierungsverfahren, Streitbeilegungsverfahren
- § 52a Pilotprojekte zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und der Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts; Verordnungsermächtigung
- § 53 Netzfahrplanerstellung, Konsultationsverfahren
- § 54 Nutzungsvertrag
- § 55 Überlastete Schienenwege
- § 56 Anträge außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans
- § 57 Besondere Schienenwege
- § 58 Kapazitätsanalyse
- § 59 Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität
- § 60 Nutzung von Zugtrassen
- § 61 Schienenwegkapazität für Instandhaltungsarbeiten
- § 62 Sondermaßnahmen bei Störungen
- § 63 (weggefallen)
- § 64 (weggefallen)
- § 65 (weggefallen)

Kapitel 4 Regulierungsbehörde

- § 66 Die Regulierungsbehörde und ihre Aufgaben
- § 67 Befugnisse der Regulierungsbehörde, Überwachung des Verkehrsmarktes, Vollstreckungsregelungen
- § 68 Entscheidungen der Regulierungsbehörde
- § 69 Gebühren und Auslagen
- § 70 Überwachung der Entflechtungsvorschriften
- § 71 Berichtspflichten
- § 72 Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- § 73 Vorabprüfung durch die Regulierungsbehörde
- § 74 Wissenschaftliche Beratung der Regulierungsbehörde
- § 75 Zusammenarbeit mit den Regulierungsbehörden der Europäischen Union
- § 76 Beteiligung der Regulierungsbehörde bei bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten
- § 77 Beschlusskammern
- § 77a Gerichtliches Verfahren
- § 78 Gutachten der Monopolkommission
- § 79 Eisenbahninfrastrukturbeirat

Kapitel 5

Übergangsvorschriften

§ 80	Übergangsvorschriften
§ 81	(weggefallen)
Anlage 1	Verzeichnis der Eisenbahnanlagen
Anlage 2	Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringende Leistungen
Anlage 3	Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen
Anlage 4	Anreizsetzung
Anlage 5	Grundsätze und Eckdaten für Regulierungsvereinbarungen zwischen den zuständigen Stellen und Betreibern der Schienenwege
Anlage 6	Abweichungen und Ergänzungen von Durchführungsrechtsakten der Kommission
Anlage 7	Anforderungen in Bezug auf die Kosten der Eisenbahnanlagen und Zugangsentgelte
Anlage 8	(weggefallen)
Anlage 9	Der Regulierungsbehörde auf Verlangen vorzulegende Buchführungsdaten

Kapitel 1 Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen

(1) Dieses Gesetz regelt für Eisenbahnen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

1. die Struktur der Eisenbahnen,
2. den Zugang zu den in Anlage 1 aufgeführten Eisenbahnanlagen,
3. den Zugang zu Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2,
4. den Zugang zu Werksbahnen und
5. die Erhebung von Entgelten für den Zugang zu Eisenbahnanlagen und, zu Serviceeinrichtungen und zu Werksbahnen.

(2) Dieses Gesetz gilt für die Nutzung von Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen im inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr.

(3) Dieses Gesetz gilt ferner für die Versorgung von Eisenbahnen mit leitungsgebundener Energie, insbesondere Fahrstrom, und Telekommunikationsleistungen, soweit dies jeweils durch dieses Gesetz bestimmt ist.

(4) Soweit in diesem Gesetz nicht etwas anderes bestimmt ist, sind die Begriffsbestimmungen des § 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes anzuwenden.

(4a) Betrieb der Eisenbahnanlagen sind die Kapazitätszuweisung, das Verkehrsmanagement und die Erhebung von Entgelten.

(4b) Wesentliche Funktionen des Betriebs von Eisenbahnanlagen sind

1. Entscheidungen über die Zugtrassenzuweisung, einschließlich sowohl der Bestimmung als auch der Beurteilung der Verfügbarkeit und der Zuweisung von einzelnen Zugtrassen, und
2. Entscheidungen über die Entgelte für die Nutzung von Eisenbahnanlagen, einschließlich ihrer Festlegung und Erhebung.

(5) Betreiber der Personenbahnsteige ist jeder Betreiber von Eisenbahnanlagen, der für den Bau, den Betrieb, die Unterhaltung, die Instandhaltung und die Erneuerung von Personenbahnsteigen einschließlich der Zugangswege zu diesen Personenbahnsteigen zuständig ist.

(5a) Betreiber der Laderampen ist jeder Betreiber von Eisenbahnanlagen, der für den Bau, den Betrieb, die Unterhaltung, die Instandhaltung und die Erneuerung von Laderampen einschließlich der Zugangswege zu diesen Laderampen zuständig ist.

- (6) Alternativstrecke ist eine andere Strecke zwischen demselben Herkunfts- und Bestimmungsort, wenn die beiden Strecken für den Betrieb des betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienstes durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgetauscht werden können.
- (7) Eine tragfähige Alternative ist der Zugang zu einer anderen Serviceeinrichtung, die für das Eisenbahnverkehrsunternehmen wirtschaftlich annehmbar ist und es ihm ermöglicht, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst zu betreiben.
- (8) Eine grenzüberschreitende Vereinbarung ist eine Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Drittstaaten, mit der die Erbringung von grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdiensten erleichtert werden soll.
- (9) Angemessener Gewinn ist eine Eigenkapitalrendite, die dem Risiko des Betreibers einer Serviceeinrichtung, auch hinsichtlich der Einnahmen, oder dem Fehlen eines solchen Risikos Rechnung trägt und von der durchschnittlichen Rendite in dem betreffenden Sektor in den Vorjahren nicht wesentlich abweicht.
- (10) Zuweisung ist die Zuweisung von Zugtrassen oder Kapazitäten durch einen Betreiber von Eisenbahnanlagen.
- (11) Eine internationale Gruppierung von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine Gruppierung von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union niedergelassen sind und dem Zweck dient, den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern. Diese internationalen Gruppierungen haben in den Mitgliedstaaten, in denen die angeschlossenen Unternehmen niedergelassen sind, für die Eisenbahninfrastruktur Zugangs- und Transitrechte und in den anderen Mitgliedstaaten, soweit die Abwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs dies erfordert, Transitrechte.
- (12) Zugangsberechtigte sind
1. Eisenbahnverkehrsunternehmen oder internationale Gruppierungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen oder
 2. andere natürliche oder juristische Personen, insbesondere
 - a) zuständige Behörden im Rahmen der 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),
 - b) Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Schienenwegkapazität oder Kapazitäten in Serviceeinrichtungen haben; dazu gehören insbesondere Unternehmen, die Güter durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen befördern lassen wollen, sowie
 - c) die nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes durch Landesrecht bestimmten Stellen.
- (13) Ein überlasteter Schienenweg ist ein Schienenwegabschnitt, auf dem der Nachfrage nach Zugtrassen auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen während bestimmter Zeitabschnitte nicht in angemessenem Umfang entsprochen werden kann.
- (14) Ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ist eine mit einem Durchführungszeitplan verbundene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen zur Behebung von Kapazitätsengpässen, die zur Einstufung eines Schienenwegabschnitts als überlasteter Schienenweg führen würde.
- (15) Eine Koordinierung ist das Verfahren, in dessen Rahmen der Betreiber von Eisenbahnanlagen und die Zugangsberechtigten versuchen, Lösungen für nicht miteinander vereinbare Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen oder Kapazitäten in Eisenbahnanlagen zu finden.
- (16) Ein Rahmenvertrag ist eine Vereinbarung über die Rechte und Pflichten eines Zugangsberechtigten und des Betreibers der Schienenwege in Bezug auf die zuzuweisenden Zugtrassen und die zu erhebenden Entgelte über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode.
- (17) Schienenwegkapazität ist die Möglichkeit, für einen Teil des Schienenweges für einen bestimmten Zeitraum Zugtrassen einzuplanen, wobei die praktische Leistungsfähigkeit des Schienenweges zu Grunde zu legen ist.

(18) Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien für die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen einschließlich der zusätzlichen Informationen, die für die Beantragung von Kapazität in Eisenbahnanlagen benötigt werden.

(19) Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind die Beschreibungen der Serviceeinrichtung gemäß Artikel 3 Nummer 3 der 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).

(20) Eine Zugtrasse ist derjenige Anteil der Schienenwegkapazität, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

(21) Ein Netzfahrplan sind die Daten zur Festlegung aller geplanten Zuggewegungen und Bewegungen der Fahrzeuge, die auf dem betreffenden Schienennetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden.

(22) Schwere Instandhaltung sind Arbeiten, die nicht routinemäßig als Teil des alltäglichen Betriebs durchgeführt werden und für die das Fahrzeug aus dem Betrieb genommen werden muss.

(22a) Eine öffentlich-private Partnerschaft ist eine Vereinbarung zwischen öffentlichen Stellen und einem oder mehreren anderen Unternehmen als dem Hauptinfrastrukturbetreiber, in deren Rahmen die Unternehmen Eisenbahnanlagen

1. teilweise oder ganz aufbauen,
2. finanzieren oder
3. das Recht erwerben, die in § 2 Absatz 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes aufgelisteten Funktionen für einen vorab festgelegten Zeitraum wahrzunehmen.

(22b) Vorstand ist das Leitungsorgan eines Unternehmens, das Führungs- und Verwaltungsaufgaben wahrnimmt und für das Tagesgeschäft des Unternehmens verantwortlich und rechenschaftspflichtig ist.

(22c) Aufsichtsrat ist das oberste Aufsichtsorgan eines Unternehmens. Der Aufsichtsrat nimmt Aufsichtsaufgaben wahr, einschließlich der Kontrolle über den Vorstand und allgemeiner strategischer Entscheidungen in Bezug auf das Unternehmen.

(22d) Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste sind Schienenpersonenverkehrsdienste, die ohne fahrplanmäßigen Zwischenhalt zwischen zwei mindestens 200 Kilometer voneinander entfernten Orten auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten Strecken erbracht werden, die für Geschwindigkeiten von im Allgemeinen mindestens 250 Kilometern pro Stunde ausgelegt sind und im Durchschnitt mit diesen Geschwindigkeiten betrieben werden.

(23) Vertakteter Verkehr ist ein Eisenbahnverkehrsdienst, der grundsätzlich auf demselben Weg am selben Tag mindestens viermal und höchstens in zweistündigem Abstand grundsätzlich zur gleichen Minute durchgeführt wird.

(24) Eigenständige Schienennetze im Sinne dieses Gesetzes sind die Schienennetze der nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

(24a) Örtliche Schienennetze sind zusammenhängende Schienennetze mit einer Streckenlänge von bis zu 100 Kilometern.

(24b) Regionale Schienennetze sind zusammenhängende Schienennetze mit einer Streckenlänge von bis zu 300 Kilometern.

(25) Ein vertikal integriertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei dem im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen („EG-Fusionskontrollverordnung“) (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1)

1. ein Betreiber von Eisenbahnanlagen von einem Unternehmen kontrolliert wird, das gleichzeitig mindestens ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert, das Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Betreibers von Eisenbahnanlagen durchführt,

2. ein Betreiber von Eisenbahnanlagen von mindestens einem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert wird, das Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Betreibers von Eisenbahnanlagen durchführt oder
3. mindestens ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Schienenverkehrsdienste auf dem Netz des Betreibers von Eisenbahnanlagen durchführt, von diesem kontrolliert wird.

Ein vertikal integriertes Unternehmen ist auch ein Unternehmen, das aus voneinander getrennten Bereichen besteht, die keine eigene Rechtspersönlichkeit haben und bei denen ein Bereich den Betrieb von Eisenbahnanlagen und mindestens ein anderer Bereich die Durchführung von Verkehrsdiensten umfasst. Kein vertikal integriertes Unternehmen liegt vor, wenn ein Betreiber von Eisenbahnanlagen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, die voneinander unabhängig sind, unmittelbar durch den Bund oder mindestens ein Land ohne zwischengeschaltete Stelle kontrolliert werden.

(26) Personenbahnsteige sind der am Schienenweg gelegene Bereich für den Ein- und Ausstieg von Fahrgästen einschließlich aller Aufbauten und Einrichtungen, die nicht gesetzlich dem Betrieb des Personenbahnhofs zugewiesen sind.

(27) Laderampen sind an Schienenwegen liegende ortsfeste bauliche Anlagen, die die Be- und Entladung von Güterwagen erleichtern, indem sie der Überwindung des Höhenunterschieds zwischen dem Güterwagen und der Umgebung dienen.

(28) Der Deutschlandtakt ist ein Konzept für den Personen- und Güterverkehr auf Basis eines integralen Taktfahrplans und bildet die Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung der Eisenbahnanlagen.

(29) Integraler Taktfahrplan ist ein Fahrplan, in dem vertaktete Linienfahrpläne hinsichtlich ihrer Ankunfts- und Abfahrtszeiten in definierten Knoten so aufeinander abgestimmt sind, dass in diesen Knoten optimierte Umsteigebeziehungen geschaffen werden können. Dabei wiederholen sich die Anschlussbeziehungen innerhalb des Taktgefüges nach einem grundsätzlich festen Rhythmus.

(30) Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sind die Stellen, die Aufgaben gemäß § 1 Absatz 1 des Regionalisierungsgesetzes wahrnehmen.

§ 2 Ausnahmen und Befreiungen von den Entflechtungsvorgaben

(1) Die §§ 5 bis 9 und 12 sind nicht anzuwenden auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich tätig sind im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr

1. auf eigenständigen örtlichen und regionalen Schienennetzen für Verkehrsdienste auf Eisenbahnanlagen oder
2. auf Netzen, die nur für die Durchführung von Schienenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind.

(2) Werden Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des Absatzes 1 direkt oder indirekt von einem Dritten kontrolliert, der andere Schienenverkehrsdienste als Dienste im Stadtverkehr, Vorortverkehr oder Regionalverkehr erbringt oder durch Gesellschaften erbringt, an denen er mehrheitlich beteiligt ist, so gelten unbeschadet des Absatzes 1 die §§ 5 und 6. § 7 gilt für solche Eisenbahnverkehrsunternehmen auch hinsichtlich der Beziehung zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Dritten, der es direkt oder indirekt kontrolliert.

(3) Nicht anzuwenden sind

1. die §§ 8 bis 9 für Betreiber der Schienenwege von nicht regelspurigen Eisenbahnen,
2. die §§ 8 bis 9 für Betreiber der Schienenwege von regelspurigen Eisenbahnen oder von S-Bahnen ohne besondere Bahnstromsysteme, soweit die Betreiber der Schienenwege
 - a) eigenständige örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste betreiben,
 - b) nur für die Durchführung von Schienenpersonennahverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze betreiben oder
 - c) regionale Schienennetze, die ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird, betreiben;

im Fall des Buchstabens c gilt dies auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Personenverkehrsdienste genutzt wird,

3. die §§ 8 bis 9 für Betreiber von örtlichen Schienennetzen mit schwachem Verkehrsaufkommen, die für den Güterverkehr zwischen einer Hauptstrecke und dem Abfahrtsort oder dem Bestimmungsort der Verbringung entlang dieser Strecken genutzt werden, sofern diese Strecken von anderen Stellen als dem Hauptinfrastrukturbetreiber betrieben werden und
 - a) diese Strecken von einem einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmen für Güterverkehrsdienste genutzt werden oder
 - b) die wesentlichen Funktionen bezüglich dieser Strecken von einer nicht von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollierten Stelle wahrgenommen werden;

dies gilt auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Personenverkehrsdienste genutzt wird,

4. die §§ 8 bis 8d für Betreiber von regionalen Schienennetzen mit schwachem Verkehrsaufkommen, die von einer anderen Stelle als dem Hauptinfrastrukturbetreiber betrieben und für den Betrieb regionaler Personenverkehrsdienste genutzt werden, die von einem einzigen, nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt werden, jedoch nur
 - a) bis zu dem Zeitpunkt, zu dem Kapazität für Personenverkehrsdienste auf diesem Schienennetz beantragt wird, und
 - b) sofern das Unternehmen unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, die Güterverkehrsdienste durchführen;

dies gilt auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Güterverkehrsdienste genutzt wird,

5. § 12 für Betreiber von Serviceeinrichtungen, soweit die Serviceeinrichtungen an nicht regelspurigen Schienenwegen liegen.

(4) Die Regulierungsbehörde soll auf Antrag Eisenbahnen ganz oder teilweise von der Anwendung der §§ 5, 6, 7 Absatz 1, 2 und 4 Satz 1 sowie der §§ 8 bis 8d und 12 befreien, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Eine Beeinträchtigung ist insbesondere nicht zu erwarten, wenn ihre Schienenwege nach Streckenlänge und Betriebsleistung oder ihre Verkehrsleistung von geringer Bedeutung sind.

(5) Für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen gelten die Ausnahmen des Absatzes 3 entsprechend, soweit die Schienenwege, an denen sie liegen, in den Anwendungsbereich des Absatzes 3 fallen.

(6) Unbeschadet des Absatzes 3 sollen auf Antrag Betreiber von örtlichen und regionalen Schienennetzen, deren Infrastrukturen für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind, von der Anwendung der §§ 8, 8a, 8c und 9 ausgenommen werden; desgleichen soll die Regulierungsbehörde auf Antrag Betreiber von örtlichen Schienennetzen ganz oder teilweise von der Anwendung des Kapitels 3 mit Ausnahme der §§ 18, 20, 21, 22, 33, 42, 44, 47, 54, 56, 57, 61 Absatz 2 und 3 und des § 62 befreien, wenn deren Infrastrukturen für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts nicht von strategischer Bedeutung sind. Die Regulierungsbehörde teilt der Europäischen Kommission ihre Absicht mit, Ausnahmen für die Betreiber von Schienennetzen vorzusehen. Die Regulierungsbehörde entscheidet auf der Grundlage der Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission nach Artikel 2 Absatz 4 und Artikel 62 Absatz 2 der 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), die zuletzt durch den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.

(6a) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber der Schienenwege, die Schienenwege ausschließlich zu dem Zweck musealer Nutzung betreiben, auf Antrag von den Pflichten dieses Gesetzes mit Ausnahme des § 17 Absatz 2 Nummer 1 befreien, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.

(7) Liegt im Falle des Absatzes 3 Nummer 2 eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs vor, hat die Regulierungsbehörde anzuordnen, dass die in Absatz 3 Nummer 2 bezeichneten Vorschriften ab einem in der Anordnung zu bestimmenden Zeitpunkt anzuwenden sind.

(8) Beantragt im Falle des Absatzes 3 Nummer 2 Buchstabe c ein Zugangsberechtigter die Zuweisung von Schienenkapazität auf einem betroffenen Schienennetz, hat die Regulierungsbehörde die unverzügliche Anwendung der in Absatz 3 Nummer 2 bezeichneten Vorschriften anzuordnen.

(9) Die Regulierungsbehörde hat eine Anordnung nach Absatz 7 oder Absatz 8 unbeschadet der verwaltungsverfahrenrechtlichen Vorschriften über Rücknahme und Widerruf zu widerrufen, sobald die Voraussetzungen für die Anordnung entfallen sind.

§ 2a Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Eisenbahnanlagen

(1) Nicht anzuwenden sind

1. für Betreiber der Schienenwege von nicht regelspurigen Eisenbahnen das Kapitel 3,
2. für Betreiber der Schienenwege von regelspurigen Eisenbahnen oder von S-Bahnen ohne besondere Bahnstromsysteme die §§ 18 und 23 Absatz 2, §§ 24 bis 30, 31 Absatz 2, § 34 Absatz 3 und 4, §§ 35 bis 38, 39 Absatz 2 bis 5, §§ 45, 49 bis 55 und 58 bis 60, soweit die Betreiber der Schienenwege
 - a) eigenständige örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste betreiben,
 - b) nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze betreiben oder
 - c) regionale Schienennetze betreiben, die ausschließlich für regionale Güterverkehrsdienste genutzt werden, bis zu dem Zeitpunkt, zu dem von einem anderen Antragsteller die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf dem betreffenden Netz beantragt wird;

im Fall des Buchstabens c gilt dies auch, wenn die Strecke in begrenztem Umfang auch für Personenverkehrsdienste genutzt wird,

3. für Betreiber der Schienenwege, die ein Schienennetz von höchstens 1 000 Kilometern Länge betreiben, die §§ 24 bis 30.

Für Satz 1 Nummer 2 gilt § 2 Absatz 7 bis 9 entsprechend.

(2) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber von Eisenbahnanlagen, die ausschließlich von Betreibern kulturhistorischer Eisenbahnen im Rahmen ihrer Zweckbestimmung genutzt werden, auf Antrag von den Pflichten dieses Gesetzes mit Ausnahme des § 17 Absatz 2 Nummer 1 befreien, wenn die Eisenbahnanlage ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes ist.

(3) § 36 Absatz 5 gilt nicht für Weegeentgelte für vor 1985 zum ersten Mal in Betrieb genommene Züge, die nicht mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem ausgerüstet sind und die für regionale Personenverkehrsdienste verwendet werden.

(4) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber der Eisenbahnanlagen, auf deren in ihrem Eigentum stehenden Netzen weder Schienenpersonenfernverkehr noch Schienengüterverkehr im erheblichen Umfang stattfindet, auf Antrag von den Vorgaben des § 37 befreien. Gleiches gilt für Betreiber von Personenbahnhöfen, an deren Bahnhöfen Züge des Schienenpersonenfernverkehrs nur in unerheblichem Umfang halten.

(5) Absatz 1 gilt entsprechend für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen, soweit der Betreiber der Schienenwege, an dessen Schienenwegen die Personenbahnsteige und Laderampen liegen, in den Anwendungsbereich des Absatzes 1 fällt.

§ 2b Ausnahmen und Befreiungen von den Entgelt- und Zuweisungsvorschriften für Serviceeinrichtungen

(1) Kapitel 3 ist nicht anzuwenden für Betreiber von Serviceeinrichtungen, soweit die Serviceeinrichtungen an nicht regelspurigen Schienenwegen liegen.

(2) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber einer Serviceeinrichtung, die eine Serviceeinrichtung nach Anlage 2 Nummer 2 betreiben oder darin Leistungen erbringen, auf Antrag ganz oder teilweise von den Pflichten des § 13 und des Kapitels 3 unter Ausnahme der §§ 21 und 43 befreien, wenn

1. die Serviceeinrichtung oder Leistung hinsichtlich der Auslastung der Serviceeinrichtung, der Art und des Umfangs des potentiell betroffenen Verkehrs sowie der Art der in der Serviceeinrichtung angebotenen Leistungen ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes ist,
2. die Serviceeinrichtung oder die Leistung in einem wettbewerbsorientierten Umfeld mit einer Vielzahl von Wettbewerbern, die vergleichbare Leistungen erbringen, betrieben oder erbracht wird oder

3. die Anwendung dieser Vorschriften das Funktionieren des Marktes für Serviceeinrichtungen beeinträchtigen könnte.

Satz 1 ist nicht anzuwenden, soweit ein auf Grund des Artikels 13 Absatz 9 der 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; L 67 vom 12.3.2015, S. 32), die zuletzt durch den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69) geändert worden ist, erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder eine entgegenstehende Regelung trifft.

(3) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber einer Serviceeinrichtung, die ausschließlich von Betreibern kulturhistorischer Eisenbahnen für eigene Zwecke genutzt wird, auf Antrag von den Pflichten dieses Gesetzes mit Ausnahme des § 17 Absatz 2 Nummer 1 befreien, wenn die Serviceeinrichtung oder Leistung ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarktes ist.

(4) Werden die Kriterien für die Gewährung einer Ausnahme nicht länger erfüllt, ist die Entscheidung zu widerrufen.

§ 3 Ziele der Regulierung

Ziele der Regulierung des Eisenbahnsektors sind:

1. die Steigerung des Anteils des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen;
2. die Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Wahrung der Interessen der Verbraucher;
3. die Förderung von Investitionen der Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrsunternehmen und die Unterstützung von Innovationen;
4. die Förderung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes;
5. die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur und
6. die Verkürzung der Reisezeiten im Schienenpersonenverkehr und der durchschnittlichen Transportdauer im Schienengüterverkehr.

§ 4 Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse

(1) Sind nach diesem Gesetz in einem Verfahren Angaben gegenüber einem Dritten zu machen, so hat der Dritte Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse zu wahren. Er ist auf die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse und die Pflicht zu deren Wahrung besonders hinzuweisen.

(2) Absatz 1 gilt im Rahmen der nach diesem Gesetz übertragenen Aufgaben nicht gegenüber der Regulierungsbehörde und den Eisenbahnaufsichtsbehörden, soweit für diese die Kenntnis der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse im Rahmen ihrer jeweiligen Aufgabenerfüllung erforderlich ist.

Fußnote

(+++ § 4: zur Anwendung vgl. § 44 Abs. 3 +++)

(+++ § 4: zur Anwendung vgl. § 49 Abs. 8 +++)

(+++ § 4: zur Anwendung vgl. § 74 Abs. 3 +++)

Kapitel 2 Entwicklung des Eisenbahnsektors

§ 5 Unabhängigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die unmittelbar oder mittelbar im Eigentum des Bundes, eines Landes oder einer kommunalen Gebietskörperschaft stehen oder von diesen kontrolliert werden, müssen in Bezug auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die interne Kontrolle der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungsfragen eine unabhängige Stellung haben. Die unabhängige Stellung der Eisenbahnverkehrsunternehmen muss insbesondere dadurch gewährleistet werden, dass deren Vermögen,

Haushaltsplan und Rechnungsführung jeweils getrennt sind vom Vermögen, vom Haushaltsplan und von der Rechnungsführung des Bundes, eines Landes oder einer kommunalen Gebietskörperschaft.

Fußnote

(+++ §§ 5 bis 9 u. § 12: zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 6 Führung der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen nach den betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden, die für Wirtschaftsunternehmen gelten. Diese Verpflichtung gilt auch für ihnen auferlegte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sowie für die öffentlichen Dienstleistungsaufträge, über die sie mit den zuständigen Behörden Verträge schließen.

Fußnote

(+++ §§ 5 bis 9 u. § 12: zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 7 Getrennte Rechnungslegung

(1) Eisenbahnen müssen ungeachtet ihrer Rechtsform für die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen einerseits und für den Betrieb von Eisenbahnanlagen andererseits jeweils gesonderte Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen aufstellen und in entsprechender Anwendung der §§ 325 bis 328 des Handelsgesetzbuchs offenlegen. Handels- und steuerrechtliche Pflichten zur Rechnungslegung bleiben unberührt.

(2) Eisenbahnen nach Absatz 1 haben in ihrer Buchführung die beiden Bereiche Erbringung von Verkehrsleistungen und Betrieb von Eisenbahnanlagen zu trennen. Hierzu gehören getrennte Konten für die beiden genannten Bereiche und für einen außerhalb dieser Bereiche gelegenen Tätigkeitsbereich. Sie haben für jeden der nach Satz 2 umfassten Bereiche eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und eine Gewinn- und Verlustrechnung in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen. Soweit dabei eine unmittelbare Zuordnung von Vermögensgegenständen, Schulden, Eigenkapital und Rechnungsabgrenzungsposten oder von Aufwendungen und Erträgen zu den einzelnen Bereichen nicht möglich ist oder mit unvertretbarem Aufwand verbunden wäre, hat die Zuordnung durch Schlüsselung der Konten, die sachgerecht und für Dritte nachvollziehbar sein muss, zu erfolgen. Im Anhang zum Jahresabschluss sind die Regeln anzugeben, nach denen die Positionen der Aktiva und Passiva sowie die ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge jedem der nach Satz 2 umfassten Bereiche zugewiesen werden. Änderungen dieser Regeln in Ausnahmefällen sind zu erläutern und zu begründen.

(3) Öffentliche Gelder zugunsten eines der beiden Tätigkeitsbereiche nach Absatz 2 Satz 1 dürfen nicht auf den jeweils anderen übertragen werden. Dieses Verbot muss auch in der Rechnungslegung der beiden Tätigkeitsbereiche zum Ausdruck kommen. Dies gilt auch für Unternehmen nach Absatz 1.

(4) Für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die sowohl Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr als auch im Güterverkehr erbringen, gilt Absatz 2 entsprechend. Öffentliche Gelder für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind im Einklang mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in den entsprechenden Buchführungen getrennt auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.

(5) Die Rechnungsführung der verschiedenen in den Absätzen 1 bis 4 bezeichneten Tätigkeitsbereiche muss es ermöglichen, die Einhaltung des Verbots, öffentliche Gelder zugunsten eines der Tätigkeitsbereiche auf einen anderen zu übertragen, sowie die Verwendung der Einnahmen aus Entgelten für die Nutzung von Eisenbahnanlagen und des Gewinns aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten zu überprüfen.

(6) (weggefallen)

Fußnote

(+++ §§ 5 bis 9 u. § 12: zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 8 Unabhängigkeit des Betreibers von Eisenbahnanlagen

(1) Ein Betreiber von Eisenbahnanlagen muss rechtlich getrennt sein

1. von Eisenbahnverkehrsunternehmen,
2. in vertikal integrierten Unternehmen von anderen Bereichen innerhalb des Unternehmens.

(2) In vertikal integrierten Unternehmen darf keiner der anderen Bereiche einen bestimmenden Einfluss auf die Entscheidungen des Betreibers von Eisenbahnanlagen hinsichtlich der wesentlichen Funktionen ausüben. Die Mitglieder des Aufsichtsrates und des Vorstands des Betreibers von Eisenbahnanlagen und die ihnen unmittelbar unterstellten Führungskräfte müssen in diskriminierungsfreier Weise handeln. Die Unparteilichkeit dieser Personen muss, insbesondere für den Fall auftretender Konflikte zwischen den Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, durch unternehmensinterne Regelungen sichergestellt werden. Diese unternehmensinternen Regelungen sind zu veröffentlichen. In ihnen ist insbesondere festzulegen, welche besonderen Pflichten die Mitarbeiter zur Verhinderung solcher Einflussnahme haben. Betreiber von Eisenbahnanlagen sind zudem auf Verlangen der Regulierungsbehörde verpflichtet, dieser einen Beauftragten zu benennen, der über die Einhaltung der Regelungen wacht. Der Beauftragte hat der Regulierungsbehörde jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen vorzulegen.

(3) Eine Person kann nicht zur gleichen Zeit in folgenden Positionen tätig sein:

1. als Mitglied des Vorstands eines Betreibers von Eisenbahnanlagen und als Mitglied des Vorstands eines Eisenbahnverkehrsunternehmens,
2. als Person, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen eines Betreibers von Eisenbahnanlagen zu treffen hat, und als Mitglied des Vorstands eines Eisenbahnverkehrsunternehmens,
3. als Mitglied des Aufsichtsrats eines Betreibers von Eisenbahnanlagen und als Mitglied des Aufsichtsrats eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, sofern ein Aufsichtsrat eingesetzt worden ist, oder
4. als Mitglied des Aufsichtsrats eines Unternehmens, das Teil eines vertikal integrierten Unternehmens ist und das sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch einen Betreiber von Eisenbahnanlagen kontrolliert, und als Mitglied des Vorstands dieses Betreibers von Eisenbahnanlagen.

(4) In vertikal integrierten Unternehmen darf den Mitgliedern des Vorstands des Betreibers von Eisenbahnanlagen und den Personen, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen des Betreibers von Eisenbahnanlagen zu treffen haben, nicht gewährt werden

1. eine leistungsbezogene Vergütung von einer anderen rechtlichen Einheit im vertikal integrierten Unternehmen oder
2. Bonuszahlungen, die im Wesentlichen mit der finanziellen Leistungsfähigkeit einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen verknüpft sind.

Ihnen können jedoch Anreize geboten werden, die im Zusammenhang mit der Gesamtleistung des Eisenbahnsystems zu sehen sind. Die Gesamtleistung des Eisenbahnsystems umfasst die Gesamtleistung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen.

(5) Verfügen verschiedene Einheiten in einem vertikal integrierten Unternehmen über gemeinsame Informationssysteme, so muss der Zugang zu sensiblen Informationen betreffend wesentliche Funktionen auf befugtes Personal des Betreibers von Eisenbahnanlagen beschränkt werden. Sensible Informationen dürfen nicht an andere Einheiten in einem vertikal integrierten Unternehmen weitergegeben werden.

(6) Vertikal integrierte Unternehmen müssen sicherstellen, dass andere rechtliche Einheiten innerhalb dieser Unternehmen keinen entscheidenden Einfluss auf Ernennungen und Entlassungen von Personen ausüben, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben.

(7) Die Verfahren für Ausbau und Finanzierung der Eisenbahnanlagen und die Zuständigkeiten betreffend die Infrastrukturfinanzierung, die Entgelte für Eisenbahnanlagen und die Kapazitätszuweisung bleiben unberührt.

(8) Die organschaftliche Haftung der Mitglieder von Organen des Mutterunternehmens für Vorgänge in Bereichen, auf die diese Mitglieder nach diesem Gesetz keinen Einfluss ausüben dürfen und tatsächlich keinen Einfluss ausgeübt haben, ist ausgeschlossen.

Fußnote

(+++ §§ 5 bis 9 u. § 12: zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 8a Unabhängigkeit des Betreibers von Eisenbahnanlagen in Bezug auf wesentliche Funktionen

(1) Ein Betreiber von Eisenbahnanlagen muss innerhalb der in § 8 Absatz 1, §§ 23 und 39 Absatz 1 und § 44 dieses Gesetzes festgelegten Grenzen rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen in Bezug auf die wesentlichen Funktionen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein.

(2) Ein Betreiber von Eisenbahnanlagen muss, soweit es sich um Entscheidungen nach Absatz 1 handelt, über eine eigene Geschäftsführung, Verwaltung und interne Kontrolle verfügen.

(3) Im Hinblick auf Absatz 1 darf insbesondere

1. ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder eine andere juristische Person keinen bestimmenden Einfluss auf den Betreiber von Eisenbahnanlagen hinsichtlich der wesentlichen Funktionen ausüben; die gesetzlich vorgesehenen Aufgaben und Mitwirkungen des Bundes und der Länder bleiben unberührt;
2. ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein anderer Bereich in einem vertikal integrierten Unternehmen keinen bestimmenden Einfluss auf die Ernennungen und Entlassungen der Personen ausüben, die Entscheidungen über die wesentlichen Funktionen zu treffen haben; und
3. die berufliche Mobilität der Personen, die mit den wesentlichen Funktionen betraut sind, nicht zu Konflikten zwischen den Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreibern von Eisenbahnanlagen führen.

§ 8b Unparteilichkeit des Betreibers von Eisenbahnanlagen hinsichtlich des Verkehrsmanagements, der Instandhaltungsplanung und der baulichen Planung

(1) Die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement, der Instandhaltungsplanung und der Erneuerungsplanung müssen auf transparente und diskriminierungsfreie Weise ausgeführt werden. Entscheidungen nach Satz 1 dürfen nur von dem Personal des Betreibers von Eisenbahnanlagen getroffen werden, das keine Funktionen in Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundenen Unternehmen ausübt.

(2) Zur Erreichung des in Absatz 1 genannten Ziels muss der Betreiber von Eisenbahnanlagen sicherstellen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu einschlägigen Informationen haben.

(3) Im Rahmen des Verkehrsmanagements hat der Betreiber von Eisenbahnanlagen die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen über Störungen umfassend und rechtzeitig zu informieren. Gewährt der Betreiber von Eisenbahnanlagen Eisenbahnverkehrsunternehmen weiteren Zugang zum Verkehrsmanagementprozess, so muss er dies für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf transparente und diskriminierungsfreie Weise tun.

(4) Hinsichtlich der langfristigen Planung größerer Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten an den Eisenbahnanlagen hat der Betreiber von Eisenbahnanlagen die Zugangsberechtigten zu konsultieren. Er hat den vorgebrachten Anliegen im bestmöglichen Umfang Rechnung zu tragen. Der Betreiber von Eisenbahnanlagen hat die Planung von Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten in diskriminierungsfreier Weise durchzuführen.

§ 8c Auslagerung und Aufteilung der Funktionen des Betreibers von Eisenbahnanlagen

(1) Entstehen keine Konflikte zwischen den Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ist die Vertraulichkeit der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse gewährleistet, kann der Betreiber von Eisenbahnanlagen die Durchführung von Arbeiten und damit verbundenen Aufgaben hinsichtlich des Ausbaus, der Instandhaltung und der Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur an Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Unternehmen auslagern, die das Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren oder von dem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert werden. Der Betreiber von Eisenbahnanlagen behält die Aufsichtsbefugnis über und trägt die endgültige Verantwortung für die Wahrnehmung der in § 2 Absatz 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes genannten Funktionen. Jede Stelle, die wesentliche Funktionen wahrnimmt, muss den §§ 8, 8a, 8b und 8d genügen.

(2) Vorbehaltlich der Überwachung durch die Regulierungsbehörde kann der Betreiber von Eisenbahnanlagen in diskriminierungsfreier Weise Kooperationsvereinbarungen mit einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen schließen, die den Zugangsberechtigten oder Endnutzern Vorteile bieten sollen, wie niedrigere Kosten oder höhere Leistungsfähigkeit des von der Vereinbarung erfassten Teils des Netzes. Die Kooperationsvereinbarungen sind der Regulierungsbehörde unverzüglich nach Abschluss anzuzeigen. Im Rahmen

der Überwachung der Durchführung dieser Vereinbarungen kann die Regulierungsbehörde in begründeten Fällen dazu raten, sie zu beenden. § 67 bleibt unberührt.

§ 8d Finanzielle Transparenz

(1) Die Einnahmen aus dem Betrieb von Eisenbahnanlagen, einschließlich Zuwendungen durch öffentliche Gelder dürfen vom Betreiber von Eisenbahnanlagen unter Beachtung der gesetzlich vorgesehenen Verfahren ausschließlich zur Finanzierung seiner eigenen Geschäftstätigkeit, einschließlich der Bedienung seiner Darlehen, verwendet werden. Der Betreiber von Eisenbahnanlagen kann Gewinne auch für die Zahlung von Dividenden an die Eigentümer des Unternehmens verwenden. Zu diesen Eigentümern dürfen Gebietskörperschaften oder private Anteilseigner gehören, nicht jedoch Unternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind und die sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch diesen Betreiber von Eisenbahnanlagen kontrollieren.

(2) Ist die Gebietskörperschaft mit dem Betreiber von Eisenbahnanlagen über eine Muttergesellschaft verbunden, ist eine Gewinnabführung an die Muttergesellschaft zulässig, soweit diese den Gewinn ihrerseits an die Gebietskörperschaft abführt.

(3) Ein Betreiber von Eisenbahnanlagen darf einem Eisenbahnverkehrsunternehmen weder direkt noch indirekt Darlehen gewähren.

(4) Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen Betreibern von Eisenbahnanlagen weder direkt noch indirekt Darlehen gewähren.

(5) Abweichend von den Absätzen 3 und 4 dürfen Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens gewährt, ausgezahlt und bedient werden, wenn dies zu Marktsätzen und -bedingungen geschieht, die das individuelle Risikoprofil des betreffenden Unternehmens widerspiegeln.

(6) Die dem Betreiber von Eisenbahnanlagen von anderen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens angebotenen Dienstleistungen werden auf der Grundlage von Verträgen erbracht und

1. entweder nach Marktpreisen oder
2. nach Preisen, die die Produktionskosten widerspiegeln, zuzüglich einer angemessenen Gewinnspanne bezahlt.

(7) Verbindlichkeiten des Betreibers von Eisenbahnanlagen werden eindeutig getrennt von Verbindlichkeiten anderer rechtlicher Einheiten vertikal integrierter Unternehmen ausgewiesen. Derartige Verbindlichkeiten werden gesondert bedient. Zulässig ist jedoch, dass die abschließende Begleichung der Verbindlichkeiten über ein Unternehmen, das Teil eines vertikal integrierten Unternehmens ist und das sowohl ein Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch einen Betreiber von Eisenbahnanlagen kontrolliert, oder über eine andere Einheit des Unternehmens erfolgt.

(8) Die Konten des Betreibers von Eisenbahnanlagen und der übrigen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens werden so geführt, dass die Einhaltung dieses Paragraphen sichergestellt ist und eine getrennte Rechnungsführung sowie transparente Finanzkreisläufe innerhalb des Unternehmens ermöglicht werden.

(9) In vertikal integrierten Unternehmen führt der Betreiber von Eisenbahnanlagen detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerziellen und finanziellen Beziehungen zu den übrigen rechtlichen Einheiten dieses Unternehmens.

(10) Handels- und steuerrechtliche Pflichten zur Rechnungslegung bleiben unberührt.

§ 8e Europäisches Netzwerk der Hauptinfrastrukturbetreiber

Der Hauptinfrastrukturbetreiber arbeitet mit den Hauptinfrastrukturbetreibern der anderen Mitgliedstaaten in einem europäischen Netzwerk zusammen, um die Erbringung effizienter und wirksamer Eisenbahndienste in der Union zu erleichtern. Dieses Netzwerk tagt regelmäßig im Hinblick auf

1. den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Union,
2. die Förderung der zügigen und effizienten Einführung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums,
3. den Austausch bewährter Praktiken,

4. die Überwachung und den Vergleich der Leistungen,
5. den Beitrag zu der Marktüberwachung gemäß Artikel 15 der Richtlinie 2012/34/EU,
6. die Befassung mit grenzüberschreitenden Engpässen und
7. die Erörterung der Anwendung der Zusammenarbeit im Rahmen der §§ 41 und 47.

Für die Zwecke der Nummer 4 legt das Netzwerk gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Überwachung und den Vergleich der Leistung in einheitlicher Weise fest. Die Koordinierung nach Maßgabe dieses Absatzes berührt weder das Recht der Zugangsberechtigten, die Regulierungsbehörde zu befassen, noch die Befugnisse der Regulierungsbehörde gemäß den §§ 66 bis 74.

§ 9 Geschäftsplan des Betreibers von Eisenbahnanlagen

(1) Jeder Betreiber von Eisenbahnanlagen hat einen Geschäftsplan zu beschließen, der auch die geplanten Investitions- und Finanzierungsprogramme enthält. Der Plan ist so zu entwerfen, dass eine optimale und effiziente Nutzung, Bereitstellung und Entwicklung der Infrastruktur unter gleichzeitiger Wahrung des finanziellen Gleichgewichts und Bereitstellung der zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel gewährleistet ist. Jeder Betreiber von Eisenbahnanlagen sorgt dafür, dass Zugangsberechtigte vor der Annahme des Geschäftsplans durch den Betreiber von Eisenbahnanlagen die für das Erreichen der Ziele wesentlichen Informationen erhalten. Sie haben durch den Betreiber von Eisenbahnanlagen die Möglichkeit zu erhalten, sich zum Inhalt des Geschäftsplans im Rahmen der Koordinierung nach Absatz 2 und 3 zu äußern. Der Regulierungsbehörde und den zuständigen Aufsichtsbehörden sind der Geschäftsplan und die Hinweise der Zugangsberechtigten zur Verfügung zu stellen.

(1a) Über Absatz 1 hinaus hat jeder Betreiber der Schienenwege, der einen Netzbeirat nach § 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes eingerichtet hat, den Mitgliedern des Netzbeirates Gelegenheit zur Stellungnahme zu seinem Geschäftsplan zu geben. Die Zuständigkeiten des Netzbeirates nach § 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bleiben unberührt.

(2) Die Koordinierung nach Absatz 1 Satz 4 bezieht sich auf

1. den Bedarf der Zugangsberechtigten hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Infrastrukturkapazität,
2. den Inhalt und die Umsetzung der nutzerorientierten Zielvorgaben der qualifizierten Regulierungsvereinbarung gemäß den §§ 29 und 30 sowie der Anreize nach § 25,
3. den Inhalt und die Umsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß § 19,
4. Fragen der Intermodalität und Interoperabilität,
5. sonstige Fragen zu den Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur, zur Nutzung der Infrastruktur sowie zur Qualität der Dienstleistungen des Betreibers von Eisenbahnanlagen.

(3) Der Hauptinfrastrukturbetreiber erstellt und veröffentlicht in Absprache mit den Beteiligten Leitlinien für die Koordinierung. Die Koordinierung erfolgt mindestens einmal jährlich. Der Hauptinfrastrukturbetreiber veröffentlicht auf seiner Internetseite einen Überblick über die gemäß dieser Vorschrift durchgeführten Tätigkeiten. Die Koordinierung nach Maßgabe dieses Paragraphen berührt weder das Recht der Zugangsberechtigten, die Regulierungsbehörde zu befassen, noch die Befugnisse der Regulierungsbehörde gemäß den §§ 66 bis 74.

Fußnote

(+++ §§ 5 bis 9 u. § 12: zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 10 Zugang zu Eisenbahnanlagen und zu Serviceeinrichtungen

(1) Jeder Zugangsberechtigte hat das Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen. Dieses Recht schließt auch den Zugang zu Infrastrukturen für die Anbindung von See- und Binnenhäfen und anderen Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 und den Zugang zu Infrastrukturen ein, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen können.

(2) Unbeschadet der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 haben Zugangsberechtigte für Schienenpersonenverkehrsdienste das Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen für alle Arten von Personenverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen. Die

Eisenbahnverkehrsunternehmen haben das Recht, Fahrgäste an jedem beliebigen Bahnhof aufzunehmen und abzusetzen. Dieses Recht schließt den Zugang zu Infrastrukturen ein, durch die Serviceeinrichtungen nach Nummer 2 der Anlage 2 angebunden werden.

(3) Jeder Zugangsberechtigte hat das Recht auf Zugang einschließlich des Schienenzugangs zu den in Anlage 2 Nummer 2 genannten Einrichtungen zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen.

(4) Die Regelungen dieses Paragraphen sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund von Artikel 11 Absatz 4 oder Artikel 13 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 10a Besondere Regeln für Betreiber der Personenbahnsteige und Betreiber der Laderampen

(1) Für Betreiber der Personenbahnsteige und der Laderampen gelten, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, die §§ 19 bis 24, 34, 36 bis 39, 42, 44, 48, 50 bis 54, 56 sowie die §§ 60 bis 62 sinngemäß. Für die Erhebung der Entgelte gilt § 31a, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt.

(2) Für Betreiber gemäß Absatz 1, die von § 34 Absatz 3 ausgenommen oder befreit sind, gelten für die Bemessung der Entgelte die Anforderungen des § 32. § 31a ist nicht anwendbar.

(3) Werden Schienenwege zusammen mit Personenbahnsteigen oder Laderampen betrieben, gelten die Vorschriften für Betreiber der Schienenwege.

(4) Ist ein Betreiber im Sinne von Absatz 3 von § 34 Absatz 3 dieses Gesetzes ausgenommen oder befreit, so hat er die Wahl, ob er die Entgelte

1. für die Gesamtheit seiner Eisenbahnanlagen nach den Vorschriften für die Betreiber der Schienenwege ermittelt oder
2. für Schienenwege, Personenbahnsteige und Laderampen jeweils getrennt ermittelt.

Für Betreiber, die gemäß Satz 1 Nummer 2 die Entgelte für Personenbahnsteige und Laderampen jeweils getrennt von anderen Eisenbahnanlagen ermitteln, gelten, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, die Anforderungen des § 32; die §§ 31a und 33 sind nicht anwendbar.

(5) Die Betreiber der Personenbahnsteige beschreiben in den Nutzungsbedingungen die für den Personenverkehr erbrachten Leistungen verbindlich mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit.

§ 11 Zugang zu Leistungen

(1) Ein Betreiber von Eisenbahnanlagen hat für alle Zugangsberechtigten die Leistungen des Mindestzugangspakets nach Anlage 2 Nummer 1 zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen zu erbringen.

(2) Ein Betreiber einer Serviceeinrichtung hat für alle Zugangsberechtigten die Leistungen, die in den in Anlage 2 Nummer 2 genannten Einrichtungen erbracht werden, zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen zu erbringen.

(3) Absatz 2 ist insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 13 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 12 Unabhängigkeit von Entscheidungen für Serviceeinrichtungen; getrennte Rechnungsführung

(1) Wird ein Betreiber einer der in Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe a, b, c, d, g und h aufgeführten Serviceeinrichtungen unmittelbar oder mittelbar von einem Unternehmen kontrolliert, das auch auf einem inländischen Schienenverkehrsmarkt tätig ist, für den die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, und das auf diesem Markt eine beherrschende Stellung hat, so muss der Betreiber dieser Serviceeinrichtungen, zur Gewährleistung der vollständigen Transparenz und Nichtdiskriminierung in Bezug auf den Zugang zu den betreffenden Serviceeinrichtungen und zur Gewährleistung der Erbringung der betreffenden Leistungen, so organisiert sein, dass diese Serviceeinrichtungen organisatorisch und in den Entscheidungen von dem Dritten unabhängig sind. Diese Vorgabe kann dadurch erfüllt werden, dass innerhalb ein und desselben Unternehmens voneinander getrennte Bereiche eingerichtet werden, ohne dass eine eigenständige juristische Person für Serviceeinrichtungen zu schaffen ist.

(2) Eisenbahnen haben in ihrer Buchführung die beiden Bereiche Erbringen von Verkehrsleistungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen zu trennen. Hierzu gehören getrennte Konten für die beiden genannten Bereiche und für einen außerhalb dieser Bereiche gelegenen Tätigkeitsbereich. Sie haben für jeden der nach Satz 2 umfassten Bereiche eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und eine Gewinn- und Verlustrechnung in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen. Soweit dabei eine unmittelbare Zuordnung von Vermögensgegenständen, Schulden, Eigenkapital und Rechnungsabgrenzungsposten oder von Aufwendungen und Erträgen zu den einzelnen Bereichen nicht möglich ist oder mit unvertretbarem Aufwand verbunden wäre, hat die Zuordnung durch Schlüsselung der Konten, die sachgerecht und für Dritte nachvollziehbar sein muss, zu erfolgen. Im Anhang zum Jahresabschluss sind die Regeln anzugeben, nach denen die Positionen der Aktiva und Passiva sowie die ausgewiesenen Aufwendungen und Erträge jedem der nach Satz 2 umfassten Bereiche zugewiesen werden. Änderungen dieser Regeln in Ausnahmefällen sind zu erläutern und zu begründen.

(3) Wird die Serviceeinrichtung von einem Betreiber von Eisenbahnanlagen betrieben oder wird der Betreiber einer Serviceeinrichtung unmittelbar oder mittelbar von einem Betreiber von Eisenbahnanlagen kontrolliert, so gelten die Anforderungen der Absätze 1 und 2 als erfüllt, wenn die Anforderungen der §§ 7 und 8 für Eisenbahnverkehrsunternehmen und für Betreiber einer Serviceeinrichtung entsprechend eingehalten werden.

Fußnote

(+++ §§ 5 bis 9 u. § 12: zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 13 Serviceeinrichtungen

(1) Der Antrag eines Zugangsberechtigten auf Zugang zur Serviceeinrichtung und auf das dortige Erbringen von Leistungen nach Anlage 2 Nummer 2 muss innerhalb einer von der Regulierungsstelle festgelegten angemessenen Frist beantwortet werden. Das Angebot des Betreibers einer Serviceeinrichtung kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden.

(2) Stellt der Betreiber einer Serviceeinrichtung nach Anlage 2 Nummer 2 Konflikte zwischen verschiedenen Anträgen fest, so hat er sich zunächst zu bemühen, allen Anträgen so weit wie möglich zu entsprechen. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung kann als Vorrangkriterium gemäß Artikel 11 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 die abschließende Entscheidung über die Kapazitätszuweisung durch die Durchführung eines Höchstpreisverfahrens vorsehen. In diesem Fall kann er das Höchstpreisverfahren nach Maßgabe des § 52 Absatz 8 Satz 3 bis 6 bei der Regulierungsbehörde durchführen.

(3) Besteht keine tragfähige Alternative und kann nicht allen auf nachgewiesenem Bedarf beruhenden Anträgen auf Zugang zu Kapazitäten in der betreffenden Serviceeinrichtung stattgegeben werden, so kann der Zugangsberechtigte Beschwerde bei der Regulierungsbehörde einlegen. Die Regulierungsbehörde prüft, unabhängig von der Entscheidung nach § 73 Absatz 1 Nummer 1, den Fall und wird tätig, damit ein angemessener Teil der Kapazität dem Zugangsberechtigten zugewiesen wird.

(4) Der Betreiber einer Serviceeinrichtung ist nicht verpflichtet, Investitionen in Ressourcen oder Einrichtungen zu tätigen, um allen Anträgen von Zugangsberechtigten entsprechen zu können.

(5) Die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen enthalten zusätzlich zu den gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 erforderlichen Mindestinhalten die nach Absatz 6 und den §§ 21, 34 Absatz 2, § 39 Absatz 2 und 4 und § 47 Absatz 9 geforderten Bedingungen. Information über kurzfristig bevorstehende, vorübergehende Einschränkungen der angebotenen Leistungen und über vorübergehende Kapazitäts- und Nutzungsbeschränkungen müssen nicht in die Nutzungsbedingungen aufgenommen werden, wenn die Zugangsberechtigten auf anderem Wege über diese Einschränkungen informiert werden.

(6) Leistungen, die in Serviceeinrichtungen erbracht werden, die dem Personenverkehr dienen, sind in den Nutzungsbedingungen für diese Serviceeinrichtungen mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit verbindlich zu beschreiben.

(7) Alle Zugangsberechtigten gemäß § 1 Absatz 12 sind Antragsteller im Sinne von Artikel 1 Satz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177.

Fußnote

- (+++ § 13: zur Anwendung vgl. § 16 +++)
- (+++ § 13 Abs. 1: zur Anwendung vgl. § 14 Abs. 3 +++)
- (+++ § 13 Abs. 2 S. 2 HalbS. 2: zur Anwendung vgl. § 80 Abs. 1 +++)
- (+++ § 13 Abs. 3 Nr. 4: zur Anwendung vgl. § 80 Abs. 1 +++)
- (+++ § 13 Abs. 4 S. 1: zur Anwendung vgl. § 63 Abs. 2 +++)
- (+++ § 13 Abs. 4 S. 1 HalbS. 2 u. S. 3: zur Anwendung vgl. § 80 Abs. 1 +++)
- (+++ § 13 Abs. 5: zur Anwendung vgl. § 80 Abs. 1 +++)

§ 14 Zugang zu weiteren Leistungen

(1) Erbringt

1. ein Betreiber einer Serviceeinrichtung oder
2. ein Betreiber von Eisenbahnanlagen

Zusatzleistungen nach Anlage 2 Nummer 3, so muss er diese zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen für alle Zugangsberechtigten erbringen, die dies beantragen. Diese Pflicht gilt nur für diejenigen Betriebsstandorte, an denen solche Leistungen angeboten werden.

(2) Ein Zugangsberechtigter kann den Betreiber von Eisenbahnanlagen oder den Betreiber einer Serviceeinrichtung um Nebenleistungen nach Anlage 2 Nummer 4 ersuchen. Der Betreiber von Eisenbahnanlagen oder der Betreiber einer Serviceeinrichtung ist zur Erbringung dieser Leistungen nicht verpflichtet. Beschließt der Betreiber von Eisenbahnanlagen oder der Betreiber einer Serviceeinrichtung, anderen Zugangsberechtigten solche Leistungen anzubieten, so muss er diese zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen für alle Zugangsberechtigten erbringen, die dies beantragen. Diese Pflicht gilt nur für diejenigen Betriebsstandorte, an denen solche Leistungen angeboten werden.

(3) § 13 Absatz 1 gilt entsprechend.

Fußnote

(+++ § 14: zur Anwendung vgl. § 16 +++)

§ 15 Werksbahnen

(1) Der Betreiber einer Werksbahn kann sich vorbehalten, Transporte auf der von ihm betriebenen Eisenbahninfrastruktur oder Teilen davon selbst durchzuführen oder durch ein von ihm beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen durchführen zu lassen. In diesen Fällen hat der Betreiber einer Werksbahn die angeschlossenen Eisenbahnen und die an der Eisenbahninfrastruktur liegenden Unternehmen schriftlich oder elektronisch von dem Vorbehalt zu unterrichten und zu gewährleisten, dass die Verkehrsdienste zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen erbracht werden.

(2) Wenn sich der Betreiber einer Werksbahn nicht vorbehält, Transporte auf der von ihm betriebenen Eisenbahninfrastruktur selbst durchzuführen oder durch ein von ihm beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen durchführen zu lassen, hat jeder Zugangsberechtigte das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen, soweit dies für den eigenen Güterverkehr der angeschlossenen Eisenbahnen und der an der Eisenbahninfrastruktur liegenden Unternehmen erforderlich ist. Ebenso hat er die Leistungen angemessen, nichtdiskriminierend und transparent zu gewähren, die er für den eigenen Güterverkehr erbringt.

(3) Der Betreiber einer Werksbahn kann den Zugang nach Absatz 2 Satz 1 jeweils zum Ablauf einer Netzfahrplanperiode beenden. Die Beendigung wird zum Ende der Fahrplanperiode wirksam, wenn die Zugangsberechtigten, denen bislang Zugang gewährt wurde, und die angeschlossenen Eisenbahnen davon schriftlich oder elektronisch spätestens zwei Monate vor Beginn der Frist, binnen derer Zugangsberechtigte Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen nach § 51 stellen können, unterrichtet worden sind.

(4) Gewährt der Betreiber einer Werksbahn Zugang nach Absatz 2 Satz 1 zu seiner Eisenbahninfrastruktur, ist er verpflichtet, die Entgelte für die Benutzung seiner Eisenbahninfrastruktur und für die Erbringung von Leistungen nach dem Maßstab des § 32 Absatz 2 zu bemessen.

(5) Für Werksbahnen gelten im Übrigen ausschließlich die §§ 1, 3, 17, 66 bis 71, 74 bis 77 dieses Gesetzes und § 4 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes.

Fußnote

(+++ § 15: zur Anwendung vgl. § 16 +++)

§ 16 Durchführungsrechtsakt über den Zugang zu Leistungen

Die §§ 13, 14 und 15 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 13 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 17 Umfang der Marktüberwachung

(1) Die Regulierungsbehörde führt zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Hinblick auf die Erfüllung der in § 3 dieses Gesetzes genannten Ziele, insbesondere zur Herstellung von Markttransparenz, eine Marktüberwachung bei den Eisenbahnen und Zugangsberechtigten durch. Die Regulierungsbehörde kann darüber hinaus zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben gesonderte Erhebungen zur Erstellung von Studien und Marktanalysen im Einzelfall unter Beachtung des hiermit für die Zugangsberechtigten und die Eisenbahnen verbundenen Aufwands durchführen.

(2) Gegenstand der Marktüberwachung sind insbesondere

1. die Nutzung der Schienennetze und Serviceeinrichtungen,
2. die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor, insbesondere in Bezug auf
 - a) die Weegeentgelte und Entgelte für Serviceeinrichtungen und Nebenleistungen,
 - b) die Kapazitätszuweisung,
 - c) getätigte Investitionen in die Eisenbahnanlagen,
 - d) die Entwicklungen bei Preisen und Qualität der Schienenverkehrsdienste,
 - e) die Schienenverkehrsdienste im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge,
 - f) die Erteilung von Genehmigungen,
 - g) den Grad der Marktöffnung,
 - h) die Entwicklung der Beschäftigungsbedingungen und der betreffenden sozialen Bedingungen im Eisenbahnsektor sowie
 - i) den Markt für Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdienste,
 - j) die Entwicklung auf den Märkten für Serviceeinrichtungen und deren Leistungen,
3. Pilotprojekte nach § 52a; die Regulierungsbehörde schlägt der Bundesregierung aufgrund der Erfahrungen mit diesen Pilotprojekten gegebenenfalls Anpassungen des Rechtsrahmens vor, um neue Fahrplankonzepte dauerhaft zu ermöglichen.

(3) Zur Durchführung der Marktüberwachung und der gesonderten Erhebungen im Einzelfall kann die Regulierungsbehörde bei den Zugangsberechtigten und Eisenbahnen erforderliche Auskünfte und Daten auch außerhalb konkreter Prüfungen in einer von ihr vorgegebenen Form verlangen, insbesondere über

1. die Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts und die für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringenden Leistungen nach Anlage 2,
2. die in Absatz 2 Nummer 2 genannten Rahmenbedingungen, auch in Bezug auf den öffentlichen Schienenpersonenverkehr,
3. den Zustand der Eisenbahnanlagen und der Personenbahnhöfe,
4. die Nutzung der Zugangsrechte,
5. Hindernisse auf dem Weg zu effizienteren Schienenverkehrsdiensten,
6. Infrastrukturbeschränkungen und
7. die Auskünfte und Daten, die auf Grund eines nach Artikel 15 Absatz 6 der Richtlinie 2012/34/EU erlassenen Durchführungsrechtsaktes bei den Zugangsberechtigten und Eisenbahnen gefordert werden,
8. Pilotprojekte nach § 52a und deren Auswirkungen.

(4) Zur Durchführung der Marktüberwachung und der gesonderten Erhebungen im Einzelfall kann die Regulierungsbehörde bei den nach § 5 Absatz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zuständigen Genehmigungsbehörden vorliegende Informationen über die Zugangsberechtigten und Eisenbahnen verlangen. Diese stellen der Regulierungsbehörde die Informationen im erforderlichen Umfang zur Verfügung. Die Genehmigungsbehörden informieren die Regulierungsbehörde über Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die in ihrem Zuständigkeitsbereich den Betrieb aufgenommen oder beendet haben oder die den Unternehmensnamen oder -sitz geändert haben.

(5) Die Regulierungsbehörde stellt der Europäischen Kommission zum Zweck der Marktüberwachung unter Berücksichtigung der Rolle der Sozialpartner jährlich die erforderlichen Informationen über die Nutzung der Schienennetze und die Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor bereit.

(6) Die Absätze 1 bis 5 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 15 Absatz 6 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

(7) Das Bundeskartellamt kann binnen einer angemessenen Frist, im Regelfall innerhalb von vier Wochen, zu Inhalt und Methode der Marktüberwachung Stellung nehmen.

Kapitel 3

Erhebung von Entgelten und Zuweisung von Schienenwegkapazität im Schienenverkehr

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 18 Effektive Nutzung der Schienenwegkapazität

Die Regelungen über Entgelte und Kapazitätszuweisungen für Schienenwege nach diesem Gesetz sind so auszulegen, dass es den Betreibern der Schienenwege ermöglicht wird, die verfügbare Schienenwegkapazität zu vermarkten und so effektiv wie möglich zu nutzen.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 19 Schienennetz-Nutzungsbedingungen

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat nach Konsultation mit den Zugangsberechtigten nach Absatz 2 Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu erstellen und zu veröffentlichen. Für das Transeuropäische Eisenbahnnetz und Schienenwege, die unmittelbar Anschluss an das Ausland haben, sind die Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Deutsch und mindestens einer weiteren Amtssprache der Europäischen Union zu veröffentlichen. Ihr Inhalt ist unentgeltlich in elektronischer Form vom Betreiber der Schienenwege auf seiner Internetseite bereitzustellen und der Regulierungsbehörde für das Einstellen auf einer zu diesem Zweck von der Regulierungsbehörde eingerichteten Internetseite zur Verfügung zu stellen. Gegen Zahlung eines Entgelts, das nicht höher sein darf als die Kosten für die Veröffentlichung dieser Unterlagen, hat der Betreiber der Schienenwege die Schienennetz-Nutzungsbedingungen auch in Schriftform zur Verfügung zu stellen.

(2) Beabsichtigt ein Betreiber der Schienenwege eine Neufassung oder Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, so muss er mindestens sieben Monate vor Ablauf der Frist für einen Antrag auf Zuteilung von Schienenwegkapazität einen Entwurf auf seiner Internetseite veröffentlichen. Der Veröffentlichung ist eine Darstellung der Änderungen in geeigneter Form, insbesondere als synoptische Darstellung mit den erforderlichen Erläuterungen, beizufügen. Bei der Veröffentlichung muss er darauf hinweisen, dass Zugangsberechtigte einen Monat lang zu den Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder deren Änderungen Stellung nehmen können, und angeben, in welcher Form diese Stellungnahmen übermittelt werden können. Der Betreiber der Schienenwege kann bestimmen, dass die Übermittlung an ihn auf elektronischem Weg erfolgen muss.

(3) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen müssen Angaben zum Schienenweg, der den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung steht, und zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Schienenweg enthalten sowie auf eine Internetseite verweisen, auf der die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen, die an das Netz des Betreibers der Schienenwege angeschlossen sind, unentgeltlich

in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Der Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen richtet sich nach Anlage 3. Sie können Vorgaben für die Form der im Rahmen der Konsultation nach Absatz 2 erfolgenden Stellungnahmen enthalten. Absatz 2 Satz 4 gilt entsprechend.

(4) Die veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.

(5) Die endgültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind vor dem Netzfahrplanwechsel, mindestens jedoch vier Monate vor Ablauf der Frist für einen Antrag auf Zuteilung von Schienenwegkapazität, zu veröffentlichen. Sie dienen als Grundlage für das Zuweisungsverfahren und den Vertragsschluss für die Trassen der folgenden Netzfahrplanperiode. Mit Beginn der folgenden Netzfahrplanperiode treten die Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Kraft und gelten für die Durchführung der Verkehre während der gesamten Fahrplanperiode.

(6) Bei Erstfassungen und Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen gelten die Absätze 2 und 5 nicht, wenn ein Einhalten der jeweiligen Fristvorgaben eine wesentliche Beeinträchtigung von Zielen der Regulierung gemäß § 3 darstellen würde. In diesen Fällen sind die geänderten beziehungsweise neu gefassten Schienennetz-Nutzungsbedingungen unter Hinweis auf die konkret drohende Beeinträchtigung der Ziele der Regulierung unverzüglich vorläufig in Kraft zu setzen. Die Regulierungsbehörde ist darüber zu informieren. Das Stellungnahmeverfahren gemäß Absatz 2 ist zeitgleich mit der Inkraftsetzung einzuleiten. Unverzüglich im Anschluss an das Stellungnahmeverfahren ist die Regulierungsbehörde gemäß § 72 Satz 1 Nummer 5 über die Erstfassung oder Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu unterrichten. Die eingegangenen Stellungnahmen sind mit zu übersenden. Die vorläufig in Kraft gesetzten Regelungen treten vor Ablauf der in § 73 Absatz 1 Nummer 4 genannten Frist nicht endgültig in Kraft. Vorläufig in Kraft gesetzte Regelungen treten mit Ablehnung durch die Regulierungsbehörde außer Kraft. Soweit keine Unterrichtung erfolgt, treten vorläufig in Kraft gesetzte Regelungen drei Monate nach ihrer vorläufigen Inkraftsetzung außer Kraft. Der Betreiber der Schienenwege unterrichtet die Zugangsberechtigten über den Ausgang des Verfahrens bei der Regulierungsbehörde. Die §§ 21 und 66 bis 68 bleiben unberührt.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)
(+++ § 19 Abs. 2 S. 1: zur Anwendung vgl. § 80 Abs. 4 +++)
(+++ § 19 Abs. 4: zur Anwendung vgl. § 63 Abs. 1 +++)
(+++ § 19 Abs. 6 S. 1: zur Anwendung vgl. § 80 Abs. 4 +++)

§ 20 Vereinbarungen zwischen einem Zugangsberechtigten und dem Betreiber der Schienenwege oder einer Serviceeinrichtung

(1) Der Betreiber der Schienenwege schließt mit jedem Zugangsberechtigten die erforderlichen Vereinbarungen über

1. die Einzelheiten des Zugangs, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunktes und der Dauer der Nutzung,
2. das zu entrichtende Entgelt und
3. die sonstigen Nutzungsbedingungen.

(2) Die Bedingungen dieser Vereinbarungen müssen angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sein.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten auch für den Betreiber einer Serviceeinrichtung.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 21 Vereinbarungen zur Betriebssicherheit

(1) Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen müssen einen Abschnitt mit Bestimmungen enthalten, die der Betriebssicherheit dienen. Ist der Zugangsberechtigte keine Eisenbahn, müssen die Bestimmungen über die Betriebssicherheit auch zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der nutzenden Eisenbahn gesondert vereinbart werden. Rechte an Zugtrassen oder an Kapazitäten in Serviceeinrichtungen dürfen nicht ausgeübt werden, solange eine solche Vereinbarung nicht besteht.

(2) Die nach Absatz 1 in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen aufzunehmenden Bestimmungen über die Betriebssicherheit müssen den Anforderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen genügen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterliegen insoweit der Aufsicht der Eisenbahnaufsichtsbehörden.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 22 Eintritt eines Drittunternehmens

Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kann zur Erfüllung seiner Verpflichtungen aus einem Beförderungsvertrag verlangen, dass statt seiner ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen (Drittunternehmen) in die Rechte und Pflichten aus den Vereinbarungen nach den §§ 20 und 21 eintritt. Der Vertragspartner des Eisenbahnverkehrsunternehmens bei den Vereinbarungen nach den §§ 20 und 21 kann dem Eintritt des Drittunternehmens widersprechen, wenn das Drittunternehmen den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Sicherheitsanforderungen, nicht genügt. Tritt ein Drittunternehmen in eine Vereinbarung ein, so haften es und das Eisenbahnverkehrsunternehmen dem Vertragspartner des Eisenbahnverkehrsunternehmens bei den Vereinbarungen nach den §§ 20 und 21 als Gesamtschuldner für die Forderungen aus der Vereinbarung und die durch den Eintritt des Dritten entstehenden Aufwendungen.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 23 Festsetzung, Berechnung und Erhebung von Entgelten für Schienenwege

(1) Ein Betreiber der Schienenwege hat zu gewährleisten, dass die Entgeltregelung in seinem gesamten Netz auf denselben Grundsätzen beruht.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege hat zu gewährleisten, dass die Anwendung der Entgeltregelung zu gleichwertigen und nichtdiskriminierenden Entgelten für unterschiedliche Eisenbahnverkehrsunternehmen führt, die Verkehrsdienste gleichwertiger Art in vergleichbaren Teilen des Markts erbringen, und dass die tatsächlich erhobenen Entgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen vorgesehenen Regeln entsprechen. Unterscheidungen innerhalb von Verkehrsdiensten müssen bundesweit gelten. Die Entgelte für die jeweiligen Leistungen sind, vorbehaltlich des § 37, bundesweit zu mitteln.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 24 Entgeltregulierung, Schienenwegkosten und Rechnungsführung beim Betreiber der Schienenwege

(1) Verpflichtet sich der Betreiber der Schienenwege gegenüber Gebietskörperschaften vertraglich zur Leistung von Eigenmitteln, so gehen die Kosten, zu deren Deckung die Eigenmittel verwendet werden, nach Maßgabe der Vorschriften dieses Gesetzes in die Gesamtkosten nach den §§ 25 bis 27 ein.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege hat ein Verzeichnis der Vermögensgegenstände des Anlage- und Umlaufvermögens, die ihm gehören oder deren Verwaltung ihm obliegt, zu erstellen und zu führen; das Verzeichnis dient der Beurteilung des Finanzbedarfs für Instandhaltung oder Ersetzung im Zusammenhang mit den Vermögensgegenständen. Zusätzlich werden Einzelheiten zu Aufwendungen für die Erneuerung und Umrüstung der Schienenwege angegeben.

(3) Die Regulierungsbehörde kann das Verzeichnis nach Absatz 2 auf die Darstellung des Anlagevermögens und des Umlaufvermögens, dessen Verwaltung dem Betreiber der Schienenwege obliegt, beschränken, sofern Wettbewerb und Transparenz auf dem Eisenbahnmarkt hierdurch nicht gefährdet werden.

(4) Ein Betreiber der Schienenwege hat ein Verfahren für die Zurechnung der Kosten zu den verschiedenen Kategorien von Leistungen, die für Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht werden, festzulegen.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 25 Anreizsetzung

(1) Für die Dauer einer Regulierungsperiode hat ein Betreiber der Schienenwege der Regulierungsbehörde das Ausgangsniveau der Gesamtkosten in Euro und die zugehörigen Betriebsleistungen für die einzelnen Verkehrsdienste und deren Marktsegmente in Trassenkilometern bezogen auf das Basisjahr darzulegen. Das Basisjahr wird als Jahresdurchschnitt über einen durch die Regulierungsbehörde zu bestimmenden Zeitraum, der maximal fünf Jahre betragen darf, berechnet. Der Betreiber der Schienenwege hat auf dieser Grundlage das Ausgangsniveau der Gesamtkosten für das Mindestzugangspaket nach Anlage 2 Nummer 1 im Verfahren nach Anlage 4 zu berechnen. Die Regulierungsbehörde überprüft das vom Betreiber der Schienenwege mitgeteilte Ausgangsniveau der Gesamtkosten und die mitgeteilte Betriebsleistung und legt beide durch Verwaltungsakt fest.

(2) Für die Dauer eines Netzfahrplans wird die Obergrenze der Gesamtkosten vorbehaltlich des § 29 Absatz 5 durch das Ausgangsniveau der Gesamtkosten nach Absatz 1, zuzüglich eines im Laufe der Regulierungsperiode kumulierten Betrags auf der Grundlage einer Inflationierung nach § 28 Absatz 1, abzüglich eines im Laufe der Regulierungsperiode kumulierten Betrags auf der Grundlage des Produktivitätsfortschritts nach § 28 Absatz 2 bestimmt.

(3) Ergibt sich aus einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung im Sinne des § 29 Absatz 2 ein gegenüber dem Ausgangsniveau der Gesamtkosten mehr als geringfügig veränderter Aufwand für Instandhaltung oder Ersatzinvestitionen für ein Jahr innerhalb der Regulierungsperiode und sind die in Anlage 4 Nummer 6 enthaltenen Voraussetzungen erfüllt, so hat die Regulierungsbehörde die Obergrenze der Gesamtkosten auf Antrag in entsprechender Höhe im Verfahren nach Anlage 4 Nummer 6 anzupassen.

(4) Im Falle des Absatzes 3 ist Absatz 2 entsprechend anzuwenden. Dies gilt nicht für die Aufwendungen, die durch Mittel gedeckt werden, die in der qualifizierten Regulierungsvereinbarung benannt sind.

(5) Ist der bei der Anpassung nach Absatz 3 berücksichtigte Aufwand tatsächlich nicht entstanden, nimmt die Regulierungsbehörde vor der nächsten Ermittlung der jährlichen Obergrenze der Gesamtkosten an dieser eine angemessene Korrektur vor.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

(+++ § 25: zur Anwendung vgl. § 80 Abs. 5 +++)

§ 26 Verfahren im Rahmen der Anreizsetzung

(1) Nach Ermittlung der jährlichen Obergrenze der Gesamtkosten prüft die Regulierungsbehörde auf Antrag des betroffenen Betreibers der Schienenwege oder von Amts wegen, ob der errechnete Wert für den jeweiligen Betreiber tatsächlich erreichbar ist und nimmt gegebenenfalls Anpassungen vor. Die jährliche Obergrenze der Gesamtkosten wird dem betreffenden Betreiber der Schienenwege mitgeteilt.

(2) Nach Mitteilung der Obergrenze der Gesamtkosten hat ein Betreiber der Schienenwege die Entgelte für die einzelnen Verkehrsdienste und deren Marktsegmente auf der Grundlage der §§ 23 und 31 bis 41 festzulegen und von der Regulierungsbehörde nach § 45 genehmigen zu lassen. Die mit den Betriebsleistungen nach § 25 Absatz 1 gewichtete Summe dieser Entgelte darf die Obergrenze der Gesamtkosten nicht übersteigen. Die Obergrenze der Gesamtkosten dient ausschließlich als Grundlage für die Begrenzung der zu genehmigenden Entgelte und nicht zur Begrenzung des zu erzielenden Gesamtumsatzes.

(3) Der Zeitraum der Regulierungsperiode nach § 25 Absatz 1 soll fünf Jahre betragen.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

(+++ § 26: zur Anwendung vgl. § 80 Abs. 5 +++)

§ 27 Ausnahmen im Rahmen der Anreizsetzung

(1) Liegen besondere oder unvorhergesehene Mehrbelastungen für einen Betreiber der Schienenwege vor, so kann die Regulierungsbehörde auf Antrag Ausnahmen von § 25 Absatz 2 bis 5 oder § 26 Absatz 1 für den Zeitraum der betroffenen Regulierungsperiode genehmigen, um dadurch notwendige Investitionen des Betreibers der Schienenwege in die Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen. Besondere oder unvorhergesehene Mehrbelastungen können im Rahmen von außergewöhnlichen Neu- und Ausbaumaßnahmen und durch Instandsetzungen auf Grund von Schäden an der Eisenbahninfrastruktur durch

1. schwere Unwetter,
2. schwere Unfälle oder
3. rechtswidrige Zerstörungen durch Dritte in erheblichem Umfang

entstehen. Besondere Mehrbelastungen liegen insbesondere dann vor, wenn die Kosten für eine Maßnahme unvorhersehbar und in hohem Umfang über die kalkulierten Kosten der Maßnahme hinausgehen.

(2) Erhält der Betreiber der Schienenwege Zuwendungen zur Finanzierung der im Mindestzugangspaket zu berücksichtigenden Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, kann die Regulierungsbehörde vom Betreiber der Schienenwege jederzeit eine Darlegung verlangen, dass die erhaltenen Zuwendungen bei der Ermittlung der Anschaffungs- und Herstellkosten des Anlagevermögens und entsprechend bei der Ermittlung der im Ausgangsniveau der Gesamtkosten zu berücksichtigenden Abschreibungen in Abzug gebracht werden. Im Falle der Gewährung von Zuwendungen, die in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit investiven Maßnahmen stehen, ist entsprechend in Bezug auf zuwendungsgedekte Kosten zu verfahren.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

(+++ § 27: zur Anwendung vgl. § 80 Abs. 5 +++)

§ 28 Inflationsfaktor, Produktivitätsfaktor

(1) Der Inflationsfaktor bestimmt sich nach dem Mittelwert der vom Statistischen Bundesamt ermittelten Werte für die Veränderung des Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte. Hierfür wird für jedes Jahr der Mittelwert der Erzeugerpreisindizes gewerblicher Produkte aus den vorausgegangenen fünf Jahren gebildet. Ist der Produktivitätsfaktor nach Absatz 2 für diese vorausgegangenen fünf Jahre noch nicht verfügbar, ist ein der Verfügbarkeit des Produktivitätsfaktors entsprechender Fünfjahreszeitraum für den Inflationsfaktor zu wählen.

(2) Der Produktivitätsfaktor bestimmt sich nach dem Mittelwert der vorausgegangenen fünf Jahre der vom Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ermittelten Werte für die Veränderung der Produktivität auf Stundenbasis für die Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung für Deutschland gegenüber dem jeweiligen Vorjahr. Hierfür wird zur Bestimmung des Produktivitätsfaktors der jeweils aktuelle Jahresbericht des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung zugrunde gelegt.

(3) Fünf Jahre nach dem 2. September 2016 hat die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag auf Grundlage eines Berichts der Regulierungsbehörde eine Stellungnahme zur Angemessenheit des Faktors nach Absatz 2 vorzulegen.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

(+++ § 28: zur Anwendung vgl. § 80 Abs. 5 +++)

§ 29 Regulierung durch Regulierungsvereinbarungen mit dem Betreiber der Schienenwege

(1) Zwischen einer Gebietskörperschaft und einem Betreiber der Schienenwege können für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren Vereinbarungen über die Finanzierung von Investitionen in die Infrastruktur und deren Instandhaltung einerseits und das herzustellende Qualitätsniveau der Infrastruktur andererseits geschlossen werden, die auch der Regulierung dienen (Regulierungsvereinbarungen).

(2) Im Rahmen der Regulierung ist nur eine Regulierungsvereinbarung zu berücksichtigen, die auch dem Ziel dient, dem Betreiber der Schienenwege unter Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und

Verbesserung der Qualität der bereitzustellenden Schienenwege Anreize zur Senkung der mit der Bereitstellung der Schienenwege verbundenen Kosten zu geben, die die in Anlage 5 aufgeführten Grundsätze und Eckdaten einhält (qualifizierte Regulierungsvereinbarung) und die von der Regulierungsbehörde nach § 30 anerkannt wurde. Andere Regulierungsvereinbarungen finden nur Berücksichtigung, soweit es durch dieses Gesetz angeordnet ist.

(3) Eine Regulierungsvereinbarung nach Absatz 2 gibt insbesondere dann Anreize zur Senkung der mit der Schienenwegbereitstellung verbundenen Kosten, wenn darin dem Betreiber der Schienenwege staatliche Mittel für Instandhaltung oder Investitionen zugesagt werden und Vertragsstrafen für den Fall der Nichterreichung der vertraglich vereinbarten Ziele durch den Betreiber der Schienenwege vorgesehen sind. In den übrigen Fällen ist durch die Regulierungsbehörde zu prüfen, ob Anreize zur Senkung der mit der Bereitstellung der Schienenwege verbundenen Kosten bestehen.

(4) Das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht einen Monat vor der Unterzeichnung der Regulierungsvereinbarung deren Inhalt auf seiner Internetseite. Zugangsberechtigte und potenzielle Zugangsberechtigte haben die Möglichkeit, sich dazu zu äußern. Die Regulierungsvereinbarung wird innerhalb eines Monats nach ihrem Abschluss auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes veröffentlicht. Die vertragsschließende Behörde übermittelt dem Eisenbahn-Bundesamt die hierfür erforderlichen Daten.

(5) Besteht eine qualifizierte Regulierungsvereinbarung, ist durch die Regulierungsbehörde festzustellen, in welcher Höhe das Ausgangsniveau der Gesamtkosten durch Mittel gedeckt wird, die Gegenstand dieser Vereinbarung sind. Hierzu übermittelt der Betreiber der Schienenwege der Regulierungsbehörde die erforderlichen Informationen. Auf den nach Satz 1 festgestellten Betrag ist bei der Ermittlung der Obergrenze der Gesamtkosten nach § 25 Absatz 2 weder ein Inflationsausgleich noch ein Produktivitätsfortschritt in Anrechnung zu bringen. Der durch die qualifizierte Regulierungsvereinbarung gesetzte Anreiz nach den Absätzen 2 und 3 ist für den Anteil der Gesamtkosten, der durch Mittel gedeckt wird, die Gegenstand einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung sind, abschließender Anreiz im Sinne von Artikel 30 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU.

(6) Der Betreiber der Schienenwege gewährleistet die Übereinstimmung zwischen der qualifizierten Regulierungsvereinbarung und dem Geschäftsplan. Dies wird durch die zuständigen Aufsichtsbehörden überwacht.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

(+++ § 29: zur Anwendung vgl. § 80 Abs. 5 +++)

§ 30 Verfahren für qualifizierte Vereinbarungen

Die Anerkennung einer Vereinbarung als qualifizierte Regulierungsvereinbarung muss bei der Regulierungsbehörde beantragt werden. Die Regulierungsbehörde hat nach Vorliegen aller Unterlagen binnen zwei Monaten darüber zu entscheiden, ob die vorgelegte Vereinbarung die in Anlage 5 aufgeführten Grundsätze und Eckdaten einhält. Soweit eine Regulierungsvereinbarung einzelne der in Anlage 5 aufgeführten Grundsätze und Eckdaten nicht enthält, gelten die Anforderungen der Anlage 5 gleichwohl als erfüllt, wenn der Betreiber der Schienenwege nachweist, dass sich die betreffenden Inhalte aus anderen Vereinbarungen oder Vorschriften ergeben. Trifft die Regulierungsbehörde innerhalb der Frist nach Satz 2 keine Entscheidung, gilt die Vereinbarung als anerkannt.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 31 Ermittlung der Entgelte des Betreibers der Schienenwege

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat das Entgelt für das Mindestzugangspaket in Euro je Trassenkilometer auszuweisen. Mit diesem Entgelt ist das gesamte Mindestzugangspaket abgegolten.

(2) Der Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, mit der Summe der nach § 26 Absatz 2 ermittelten Entgelte die Gesamtkosten des Mindestzugangspakets zu decken. Die Regulierungsbehörde kann auf Antrag hiervon Ausnahmen zulassen, wenn die Kostenunterdeckung voraussichtlich nur vorübergehend eintreten wird oder die Gesamtkosten anderweitig gedeckt werden.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)
(+++ § 31 Abs. 2: zur Anwendung vgl. § 80 Abs. 5 +++)

§ 31a Ermittlung der Entgelte des Betreibers der Personenbahnsteige und des Betreibers der Laderampen

(1) Der Betreiber der Personenbahnsteige und der Betreiber der Laderampen haben das Entgelt für das Mindestzugangspaket in Euro je Nutzungsfall auszuweisen. Mit diesem Entgelt ist das gesamte Mindestzugangspaket abgegolten.

(2) Die Entgelte des Betreibers der Personenbahnsteige und des Betreibers der Laderampen für die Erbringung des Mindestzugangspakets sind von der Regulierungsbehörde zu genehmigen. Die Genehmigung ist zu erteilen, sofern die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen des § 23 Absatz 1 und 2 Satz 1, § 24 Absatz 2 bis 4 sowie §§ 34 bis 41 entsprechen. Für das Verfahren zur Genehmigung der Entgelte gelten die Vorschriften des § 46 entsprechend mit der Maßgabe, dass

1. in § 46 Absatz 1 an die Stelle der Frist zur Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen eine in den Nutzungsbedingungen festgelegte Frist zur Stellung von Anträgen auf Nutzung treten kann und
2. in § 46 Absatz 4 an die Stelle der Netzfahrplanperiode auch das Kalenderjahr treten kann.

(3) Andere als die genehmigten Entgelte dürfen nicht vereinbart werden.

§ 32 Ermittlung der Entgelte des Betreibers einer Serviceeinrichtung

(1) Die Entgelte für den Schienenzugang innerhalb von Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 und für die Erbringung von Leistungen in diesen Einrichtungen dürfen die Kosten für deren Erbringung, zuzüglich eines angemessenen Gewinns, nicht übersteigen.

(2) Ein Betreiber einer Serviceeinrichtung nach Anlage 2 Nummer 2 ist verpflichtet, die Entgelte so zu bemessen, dass sie angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sind. Eine Beeinträchtigung der Grundsätze des Satzes 1 liegt insbesondere vor, wenn

1. Entgelte gefordert werden, welche die entstandenen Kosten für das Erbringen der Leistungen in unangemessener Weise überschreiten oder
2. einzelnen Zugangsberechtigten Vorteile gegenüber anderen Zugangsberechtigten eingeräumt werden, soweit hierfür nicht ein sachlich gerechtfertigter Grund vorliegt.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für die Betreiber von Wartungseinrichtungen.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)
(+++ § 32: zur Anwendung vgl. § 37 Abs. 3 +++)
(+++ § 32: zur Anwendung vgl. § 63 Abs. 2 +++)
(+++ § 32 Abs. 2: zur Anwendung vgl. § 35 Abs. 5 +++)

§ 33 Ermittlung und Genehmigung der Entgelte in Ausnahmefällen

(1) Es bedürfen der Genehmigung:

1. Entgelte der Betreiber der Schienenwege, die von den Vorschriften zur Entgeltbildung für Schienenwege befreit sind und
2. Entgelte der Betreiber von Personenbahnhöfen.

Die jeweilige Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Anforderungen des § 32 erfüllt sind. Für Betreiber der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes und für Personenbahnhöfe der Eisenbahnen des Bundes gilt abweichend von Satz 2 für Personenverkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 der § 37, soweit nicht § 37 Absatz 3 Abweichendes regelt.

(2) Andere als die genehmigten Entgelte dürfen nicht vereinbart werden. Ist in einem Vertrag eine Entgeltvereinbarung wegen Verstoßes gegen Satz 1 unwirksam, gilt das jeweils genehmigte Entgelt als vereinbart. Das genehmigte Entgelt gilt als billiges Entgelt im Sinne des § 315 des Bürgerlichen Gesetzbuches.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 34 Entgeltgrundsätze

(1) Entgelte für die Nutzung der Schienenwege und von Serviceeinrichtungen sind an den Betreiber der Schienenwege und den Betreiber einer Serviceeinrichtung zu entrichten, dem sie zur Finanzierung seiner Unternehmenstätigkeit dienen.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege oder ein Betreiber einer Serviceeinrichtung ist verpflichtet, der Regulierungsbehörde alle erforderlichen Informationen zu den erhobenen Entgelten vorzulegen, damit diese ihre in § 66 genannten Aufgaben wahrnehmen kann. Der Betreiber der Schienenwege oder der Betreiber einer Serviceeinrichtung muss dem jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen nachweisen können, dass die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen nach den §§ 28 bis 31 von dem Betreiber der Schienenwege oder nach § 32 von dem Betreiber einer Serviceeinrichtung tatsächlich berechneten Wege- und Dienstleistungsentgelte den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen von Serviceeinrichtungen vorgesehenen Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen entsprechen.

(3) Unbeschadet des § 31 Absatz 2, des § 32 und des § 36 ist das Entgelt für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Eisenbahnanlagen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen. Satz 1 ist nicht für Entgelte der Betreiber von Serviceeinrichtungen anzuwenden.

(4) Die Vorgaben über die Bedingungen zur Berechnung der Kosten, wie sie auf Grund eines nach Artikel 31 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU erlassenen, durch Anlage 6 modifizierten Durchführungsrechtsaktes bestimmt werden, sind zu beachten. Der Betreiber der Schienenwege hat diese spätestens nach vier Jahren anzuwenden.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 35 Besondere Bedingungen bei Entgelten

(1) Die Wegeentgelte nach § 34 Absatz 3 können einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Schienenwegkapazität auf dem bestimmbaren Schienenwegabschnitt in Zeiten der Überlastung durch Entgelterhöhungen widerspiegelt.

(2) Die Wegeentgelte nach § 34 Absatz 3 können geändert werden, um den Kosten umweltbezogener Auswirkungen auf Grund des Zugbetriebs Rechnung zu tragen. Solche Änderungen müssen nach Maßgabe der verursachten Auswirkungen differenziert werden. Das Wegeentgelt für den Schienengüterverkehr ist nach den Lärmauswirkungen zu differenzieren. Die Differenzierung soll Anreize für die Umrüstung vorhandener Wagen auf eine Lärm mindernde Technik, insbesondere Bremstechnik setzen. Die Höhe des Gesamterlöses eines Betreibers der Schienenwege darf dadurch nicht verändert werden. Eine Anlastung umweltbezogener Kosten, die eine Erhöhung der Gesamterlöse eines Betreibers der Schienenwege mit sich bringt, ist nur dann zulässig, wenn auch im Straßengüterverkehr in Einklang mit dem Recht der Europäischen Union eine solche Anlastung erfolgt. Informationen, die erforderlich sind, um den Ursprung umweltbezogener Abgaben und ihre Anwendung verfolgen zu können, müssen aufbewahrt und der Regulierungsbehörde auf Anfrage übermittelt werden, damit diese sie der Europäischen Kommission auf deren Anfrage hin zur Verfügung stellt.

(3) Absatz 2 ist insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 31 Absatz 5 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegengesetzte Regelung trifft.

(4) Um unerwünschte übermäßige Schwankungen zu vermeiden, können die in den Absätzen 1 und 2 und in § 34 Absatz 3 genannten Entgelte über eine angemessene Spanne von Zugverkehrsdiensten und Zeiträumen gemittelt werden. Die relative Höhe der Wegeentgelte muss jedoch zu den von den Verkehrsdiensten verursachten Kosten in Beziehung stehen.

(5) Werden die in Anlage 2 Nummer 3 und 4 aufgeführten Zusatzleistungen und Nebenleistungen nur von einem einzigen Dienstleister angeboten, so gilt für diese Leistungen § 32 Absatz 2 entsprechend.

(6) Beinhalten Entgeltgenehmigungen die vollständige oder teilweise Genehmigung eines vertraglich bereits vereinbarten Entgelts, so wirken sie zurück auf den Zeitpunkt der erstmaligen Leistungsbereitstellung durch den Betreiber von Eisenbahnanlagen. Das Gericht kann im Verfahren nach § 123 der Verwaltungsgerichtsordnung die vorläufige Zahlung eines beantragten höheren Entgelts anordnen, wenn überwiegend wahrscheinlich ist, dass der Anspruch auf die Genehmigung des höheren Entgelts besteht; der Darlegung eines Anordnungsgrundes bedarf es nicht. Geht der Anspruch auf Genehmigung eines höheren Entgelts damit einher, dass die Entgelte in einem anderen Segment oder in mehreren anderen Segmenten abzusenken wären, ist diese Absenkung vom Gericht vorläufig mit auszusprechen. Verpflichtet das Gericht die Regulierungsbehörde zur Erteilung einer Genehmigung für ein höheres Entgelt, so entfaltet diese Genehmigung die Rückwirkung nach Satz 1 nur, wenn eine Anordnung nach Satz 2 ergangen ist. Der Antrag auf Erlass einer einstweiligen Anordnung nach § 123 Absatz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur bis zum Ablauf von zwei Monaten nach Klageerhebung gestellt und begründet werden. Im Übrigen richten sich Anträge auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung einer Klage gegen die Genehmigung eines Entgelts nach § 80 Absatz 5 der Verwaltungsgerichtsordnung. In diesen Fällen führt die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage nicht dazu, dass Entgelte anderer Segmente vorläufig angehoben werden.

(7) Absatz 6 Satz 4 ist nicht anzuwenden, wenn

1. der Vertragspartner nach Absatz 6 Satz 1 Leistungen nachfragt und
2. der Vertragspartner im letzten Geschäftsjahr vor der Klageerhebung, für das ein Jahresabschluss vorliegt, einen Jahresumsatz von mehr als 500 Millionen Euro erzielt hat.

Gehört der Vertragspartner zu einem vertikal integrierten Unternehmen, ist dessen Umsatz zu berücksichtigen.

(8) In dem Verfahren nach Absatz 6 in Verbindung mit § 123 der Verwaltungsgerichtsordnung kann das Gericht durch Beschluss anordnen, dass nur solche Personen beigeladen werden, die dies innerhalb einer bestimmten Frist beantragen. Der Beschluss ist unanfechtbar. Er ist im elektronischen Bundesanzeiger bekannt zu machen und auf der Internetseite der Bundesnetzagentur zu veröffentlichen. Die Bekanntmachung kann zusätzlich in einem von dem Gericht für Bekanntmachungen bestimmten Informations- und Kommunikationssystem erfolgen. Die Frist gemäß Satz 1 muss mindestens einen Monat ab der Bekanntmachung im elektronischen Bundesanzeiger betragen. In der Veröffentlichung auf der Internetseite der Bundesnetzagentur ist mitzuteilen, an welchem Tag die Frist abläuft. Für die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand bei Versäumung der Frist gilt § 60 der Verwaltungsgerichtsordnung entsprechend. Das Gericht soll Personen, die von der Entscheidung erkennbar in besonderem Maße betroffen werden, auch ohne Antrag beiladen.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 36 Ausgestaltung der Entgelte

(1) Damit ein Betreiber der Schienenwege die ihm entstehenden Kosten vollständig decken kann, sind Aufschläge auf der Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze zu erheben, wobei die bestmögliche Wettbewerbsfähigkeit der Segmente des Eisenbahnmarktes zu gewährleisten ist. Die Entgeltregelung muss dem von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielten Produktivitätszuwachs Rechnung tragen.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege hat zu prüfen, inwieweit die Aufschläge für bestimmte Verkehrsdienste oder Marktsegmente in Betracht kommen. Dabei hat er die in Anlage 7 Nummer 1 genannten Verkehrsdienst- oder Marktsegmentpaare zu prüfen und die zutreffenden auszuwählen, mindestens jedoch

1. Güterverkehrsdienste,
2. Schienenpersonennahverkehrsdienste und sonstige Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags und
3. Schienenpersonenfernverkehrsdienste.

Die erhobenen Entgelte dürfen nicht die Nutzung der Schienenwege durch Verkehrsdienste oder Marktsegmente ausschließen, die mindestens die Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, sowie eine Rendite, die der Markt tragen kann, erbringen können. Aufschläge müssen so gewählt werden, dass die

Verkehrsdienste Güterverkehrsdienst und Personenverkehrsdienst die dem Betreiber der Schienenwege insgesamt entstehenden Kosten decken.

(3) Ein Betreiber der Schienenwege kann die Verkehrsdienste in Marktsegmente je nach Art der transportierten Güter oder der Personenbeförderung weiter untergliedern. Marktsegmente, in denen Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenwärtig nicht tätig sind, in denen sie aber während der Laufzeit der Entgeltregelung Leistungen erbringen könnten, werden ebenfalls festgelegt. Der Betreiber der Schienenwege nimmt in die Entgeltregelung für diese Marktsegmente keine Aufschläge auf. Die Liste der Marktsegmente wird in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht und mindestens alle fünf Jahre überprüft. Die Regulierungsbehörde überwacht diese Liste nach Maßgabe des § 67.

(4) Im Falle von künftigen Investitionsvorhaben oder von Investitionsvorhaben, die nach 1988 abgeschlossen wurden, darf ein Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage der langfristigen Kosten dieser Vorhaben höhere Entgelte festlegen oder beibehalten, wenn die Vorhaben eine Steigerung der Effizienz oder der Kostenwirksamkeit oder beides bewirken und sonst nicht durchgeführt werden könnten oder durchgeführt worden wären. Eine solche Entgeltregelung kann auch Vereinbarungen zur transparenten Aufteilung des mit neuen Investitionen verbundenen Risikos einschließen.

(5) Die Wegeentgelte für die Nutzung der in der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 158 vom 15.6.2016, S. 1; L 279 vom 15.10.2016, S. 94) in der jeweils geltenden Fassung angegebenen Eisenbahnkorridore sollen vom Betreiber der Schienenwege unterschieden werden, um Anreize dafür zu geben, dass Züge mit einer Version des European Train Control System (ETCS) ausgerüstet werden, die mit der durch die Entscheidung 2008/386/EG der Kommission vom 23. April 2008 zur Änderung von Anhang A der Entscheidung 2006/679/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems und von Anhang A der Entscheidung 2006/860/EG über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 136 vom 24.5.2008, S. 11) gebilligten Version oder den Folgeversionen kompatibel ist. Eine solche Unterscheidung darf nicht dazu führen, dass die Erlöse eines Betreibers der Schienenwege insgesamt steigen. § 31 Absatz 2 bleibt unberührt. Der Betreiber der Schienenwege kann die Differenzierung auf die in der Verordnung (EU) 2016/919 genannten Schienenstrecken beschränken, auf denen auch Züge verkehren dürfen, die nicht mit ETCS ausgerüstet sind. Der Betreiber der Schienenwege kann die Differenzierung auch auf Schienenstrecken ausweiten, die nicht in der Verordnung (EU) 2016/919 genannt sind. Die Regulierungsbehörde kann dem Betreiber der Schienenwege Vorgaben zum Umfang und zur Art und Weise der Differenzierung machen.

(6) (weggefallen)

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

(+++ § 36 Abs. 2 S. 5 u. 6: zur Anwendung vgl. § 81 Abs. 1 +++)

§ 37 Ausgestaltung der Entgelte für Eisenbahnanlagen und Personenbahnhöfe für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags; Kostendeckungsbericht

(1) Stehen den Ländern für die jeweilige Fahrplanperiode vom Bund Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr (Regionalisierungsmittel), zur Verfügung, so haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 die Höhe der Entgelte für die Nutzung von Eisenbahnanlagen je Land und für Nutzung von Personenbahnhöfen je Aufgabenträgergebiet festzulegen.

(2) Die Entgelte nach Absatz 1 sind für jedes Land oder im Falle der Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen für jedes Aufgabenträgergebiet so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehre bei Eisenbahnanlagen im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2020/2021 und bei Personenbahnhöfen im jeweiligen Aufgabenträgergebiet im Kalenderjahr 2021 entsprechen. Soweit sich der Gesamtbetrag der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2021 bis zu dem Jahr, in dem das Entgelt tatsächlich zu zahlen ist, geändert hat, sind die Entgelte nach Absatz 1 mit der in § 5 Absatz 3 des Regionalisierungsgesetzes festgesetzten jährlichen Änderungsrate anzupassen.

(3) Absatz 2 gilt nicht für Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen, soweit in einer Vereinbarung zwischen einer Gebietskörperschaft oder einem Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und dem Betreiber des Personenbahnhofs eine abweichende Vereinbarung zur Höhe der Entgelte getroffen ist. Regelungen nach Satz 1 gelten für alle Zugangsberechtigten. Sie können auf bestimmte Verkehrsleistungen sowie auf Marktsegmente innerhalb dieser Verkehrsleistungen beschränkt werden. § 32 gilt entsprechend.

(3a) Für einen Betreiber der Personenbahnsteige, der die Entgelte nach Absatz 1 nicht nach den Vorschriften für die Betreiber der Schienenwege ermittelt, gelten die Regelungen für Personbahnhöfe nach den Absätzen 1 bis 3 entsprechend.

(4) Die Regulierungsbehörde überprüft, ob für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 auf Grund des § 37 eine Unterdeckung besteht oder ob in Summe höhere Entgelte eingenommen werden, als zur Deckung der Kosten erforderlich sind. Zu diesem Zweck kann die Regulierungsbehörde

1. die Mengen- und Erlösentwicklungen untersuchen oder
2. untersuchen, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 in Verbindung mit den Absätzen 1 bis 3a dieser Vorschrift die Aufschläge nach § 36 Absatz 2 Satz 4 so wählen können, dass die Kosten, die den Betreibern von Eisenbahnanlagen für diese Verkehrsdienste entstehen, gedeckt werden können.

Sie überprüft auch, ob die Stationspreise der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Halte von Verkehrsdiensten nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2, die sich aus den Absätzen 1 bis 3a ergeben, die diesen Halten nach § 32 zuzuordnenden Kosten decken oder ob in Summe höhere Entgelte eingenommen werden, als zur Deckung dieser Kosten erforderlich sind.

(5) Die Regulierungsbehörde hat auf Grundlage der Erkenntnisse nach Absatz 4 einen Berichtsentwurf zu erstellen. Dieser stellt die finanzielle Situation der Betreiber der Eisenbahnanlagen im Hinblick auf die Kostendeckung in den einzelnen Verkehrsdiensten nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2, auch im Verhältnis zu den Verkehrsdiensten nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 3 dar. Der Berichtsentwurf hat auch die finanzielle Situation im Hinblick auf die Kostendeckung für Stationshalte des Schienenpersonennahverkehrs darzustellen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes erhalten Gelegenheit, innerhalb einer von der Regulierungsbehörde zu setzenden angemessenen Frist zu dem Berichtsentwurf Stellung zu nehmen.

(6) Auf der Grundlage des Berichtsentwurfs und der Stellungnahmen erstellt die Regulierungsbehörde den Kostendeckungsbericht und veröffentlicht ihn auf ihrer Internetseite. Die Regulierungsbehörde leitet den Kostendeckungsbericht unverzüglich dem Eisenbahninfrastrukturbeirat und der Bundesregierung zu. Die Bundesregierung leitet den Bericht unverzüglich dem Deutschen Bundestag zu; sie kann dem Bericht eine Stellungnahme beifügen.

(7) Ein Bericht nach Absatz 6 ist alle fünf Jahre, erstmals zum 31. Dezember 2018, vorzulegen.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

(+++ § 37: zur Anwendung vgl. § 33 Abs. 1 +++)

(+++ § 37: zur Anwendung vgl. § 80 Abs. 5 +++)

§ 38 Entgeltnachlässe für Betreiber der Schienenwege

(1) Ungeachtet der grundsätzlichen Festlegung der Höhe der Kosten nach den §§ 34 und 35 müssen alle Nachlässe auf Entgelte, die ein Betreiber der Schienenwege von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen erhebt, den in den Absätzen 2 bis 5 genannten Kriterien entsprechen.

(2) Nachlässe sind auf die Höhe der tatsächlich vom Betreiber der Schienenwege eingesparten Verwaltungskosten zu begrenzen. Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind Kosteneinsparungen, die bereits im Rahmen des erhobenen Entgelts berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.

(3) Ein Betreiber der Schienenwege kann abweichend von Absatz 2 für im Einzelnen angegebene Verkehrsströme Entgeltregelungen einführen, die für alle Schienenwegnutzer zur Verfügung stehen und in deren Rahmen zeitlich begrenzte Nachlässe zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste oder Nachlässe zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad gewährt werden.

(4) Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Schienenwegabschnitt erhoben werden.

(5) Nachlassregelungen werden in angemessener, nichtdiskriminierender und transparenter Weise auf alle Eisenbahnverkehrsunternehmen angewandt.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 39 Besondere Entgeltregelungen, leistungsabhängige Entgeltregelung für Betreiber der Schienenwege und Betreiber von Serviceeinrichtungen

(1) Ein Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, den Zugangsberechtigten den Zugang zu Eisenbahnanlagen zu angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Entgelten und Entgeltregelungen zu gestatten.

(2) Die Entgeltregelungen für die Schienenwegnutzung müssen durch leistungsabhängige Bestandteile den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem jeweiligen Betreiber der Schienenwege Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten. Diese Regelungen können Vertragsstrafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Leistungsniveau übersteigen, umfassen.

(3) Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung nach Anlage 7 Nummer 2 gelten für das gesamte Netz eines Betreibers der Schienenwege.

(4) Absatz 2 gilt für Betreiber von Serviceeinrichtungen entsprechend.

(5) Die Absätze 2 und 3 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 35 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener delegierter Rechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 40 Entgelte für vorgehaltene Schienenwegkapazität

(1) Ein Betreiber der Schienenwege kann von einem Zugangsberechtigten ein angemessenes Entgelt für Schienenwegkapazität verlangen, die vertraglich zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde. Das Entgelt ist insbesondere angemessen, wenn es Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität schafft. Ein derartiges Entgelt muss von dem Zugangsberechtigten erhoben werden, wenn er es regelmäßig versäumt, zugewiesene Trassen oder Teile davon zu nutzen. Um dieses Entgelt verlangen zu können, muss der Betreiber der Schienenwege in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Kriterien für die Feststellung einer solchen Nichtnutzung veröffentlichen.

(2) Der Betreiber der Schienenwege muss zu jeder Zeit in der Lage sein, jedem Zugangsberechtigten Auskunft über den Umfang der Schienenwegkapazität zu geben, die dem diese Kapazität nutzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits zugewiesen wurde. Dies kann auch durch Einstellung auf seiner Internetseite erfolgen. Die Internetadresse ist im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Der Betreiber der Schienenwege kann die Erstattung seiner Aufwendungen für die Auskunft verlangen. Diese Erstattung kann bei einem Vertragsschluss verrechnet werden.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

(+++ § 40: zur Anwendung vgl. § 60 Abs. 2 +++)

§ 41 Zusammenarbeit bei netzübergreifenden Entgeltregelungen

(1) Betreiber der Schienenwege haben zur Koordinierung der Entgelterhebung oder zur Erhebung der Entgelte für den netzübergreifenden Zugbetrieb im Eisenbahnsystem mit den anderen Betreibern der Schienenwege in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammenzuarbeiten. Die Betreiber der Schienenwege müssen

insbesondere bestrebt sein, die Wettbewerbsfähigkeit grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste zu gewährleisten und die effiziente Nutzung der Schienennetze sicherzustellen.

(2) Die Zusammenarbeit nach Absatz 1 soll es auch ermöglichen, dass bei netzübergreifendem Verkehr im Eisenbahnsystem innerhalb des Gebietes der Europäischen Union Aufschläge nach § 36 und leistungsabhängige Entgeltregelungen nach § 39 in einem für die Zugangsberechtigten transparenten Verfahren angewandt werden können.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 42 Rechte an Schienenwegkapazität

(1) Der jeweilige Betreiber der Schienenwege hat dem jeweiligen Zugangsberechtigten Schienenwegkapazität nach § 44 zuzuweisen. Nach der Zuweisung an den Zugangsberechtigten darf die Schienenwegkapazität von diesem nicht auf Dritte übertragen werden.

(2) Jeder Handel mit zugewiesenen Schienenwegkapazitäten ist verboten.

(3) Die Nutzung von Schienenwegkapazität durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Geschäfte eines Zugangsberechtigten wahrnimmt, der kein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, gilt nicht als Übertragung.

(4) Das Recht, besondere Schienenwegkapazität in Form einer Zugtrasse in Anspruch zu nehmen, kann der Betreiber der Schienenwege Zugangsberechtigten längstens für die Dauer einer Netzfahrplanperiode zuerkennen.

(5) Ein Betreiber der Schienenwege und ein Zugangsberechtigter können nach § 49 einen Rahmenvertrag über die Nutzung von Schienenwegkapazität in dem Netz des Betreibers der Schienenwege schließen, der eine Laufzeit von mehr als einer Netzfahrplanperiode hat.

(6) Beabsichtigt der Zugangsberechtigte, Schienenwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen Personenverkehrsdienst in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zu betreiben, in dem das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2012/34/EU eingeschränkt ist, so muss er die betroffenen Betreiber der Schienenwege und die betroffenen Regulierungsbehörden mindestens 18 Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans, auf den sich der Antrag auf Fahrwegkapazität bezieht, davon in Kenntnis setzen. Soweit die deutsche Regulierungsbehörde die Entscheidung trifft, bewertet sie die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen auf bestehende öffentliche Dienstleistungsaufträge.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 43 Rechte an und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen

(1) Der jeweilige Betreiber einer Serviceeinrichtung hat dem jeweiligen Zugangsberechtigten Kapazitäten in der Serviceeinrichtung zuzuweisen. Nach der Zuweisung an den Zugangsberechtigten darf eine Kapazität in der Serviceeinrichtung von diesem nicht auf Dritte übertragen werden.

(2) Jeder Handel mit zugewiesenen Kapazitäten in Serviceeinrichtungen ist verboten.

(3) Die Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Geschäfte eines Zugangsberechtigten wahrnimmt, der kein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, gilt nicht als Übertragung. Das Gleiche gilt für den Fall, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zugewiesen worden sind, diese von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen einer Kooperation mitnutzen lässt.

(4) Wird das Recht auf Nutzung einer Serviceeinrichtung aus einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 und 3 innerhalb eines Monats nach Beginn einer Netzfahrplanperiode oder nach dem vereinbarten Benutzungsbeginn ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, kann der Betreiber der Serviceeinrichtung insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Ist die Kündigung noch nicht erfolgt und stellt ein dritter Zugangsberechtigter einen Antrag auf die Nutzung dieser Serviceeinrichtung, ist das Angebot diesem Dritten gegenüber unter der aufschiebenden Bedingung

der Kündigung zu machen. Hat der Dritte das Angebot nach Satz 2 angenommen, muss der Betreiber der Serviceeinrichtung 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 Betreiber der Serviceeinrichtung das entgangene Entgelt für die Nutzung der Serviceeinrichtung zu zahlen.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 44 Zuweisung von Zugtrassen und Schienenwegkapazität

(1) Ein Betreiber der Schienenwege hat die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich des Verfahrens angemessen, nichtdiskriminierend und transparent durchzuführen. Für den Fall, dass die Schienenwegkapazität durch Baumaßnahmen vorübergehend nur eingeschränkt zur Verfügung steht, kann der Betreiber der Schienenwege ein besonderes Zuweisungsverfahren von Schienenwegkapazität im Netzfahrplan anwenden. Das besondere Zuweisungsverfahren ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen. Es muss Kriterien für die Bewertung der Umleitungsfähigkeit der Verkehrsarten beinhalten und eine Veröffentlichung der beabsichtigten sowie der endgültigen Verteilung der eingeschränkten Schienenwegkapazität auf die einzelnen Verkehrsarten durch den Betreiber der Schienenwege vorsehen. Vor einer Festlegung der Verteilung der eingeschränkten Schienenwegkapazität auf die einzelnen Verkehrsarten in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen hat eine Konsultation der Zugangsberechtigten stattzufinden. Die als Ergebnis der Konsultation beabsichtigte Verteilung der Schienenwegkapazität wird für Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan verbindlich, wenn sie die Regulierungsbehörde nicht nach § 73 Absatz 1 Nummer 6 abgelehnt und der Betreiber der Schienenwege die endgültige Festlegung der Verteilung der Kapazität auf die Verkehrsarten veröffentlicht hat.

(2) Der Betreiber der Schienenwege hat allen Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen stattzugeben, soweit die Zugtrassen zur Verfügung stehen.

(3) § 4 gilt entsprechend.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 45 Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze

(1) Die Entgelte eines Betreibers der Schienenwege für die Erbringung des Mindestzugangspakets sind einschließlich der Entgeltgrundsätze nach Anlage 3 Nummer 2 von der Regulierungsbehörde zu genehmigen. Die Genehmigung ist zu erteilen, soweit die Ermittlung der Entgelte den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46 und die Entgeltgrundsätze den Vorgaben der Anlage 3 Nummer 2 entsprechen. Entspricht die Ermittlung der Entgelte nicht den Anforderungen der §§ 24 bis 40 und 46, kann die Regulierungsbehörde die Ermittlung der Entgelte im erforderlichen Umfang anpassen und die sich hieraus ergebenden Entgelte genehmigen.

(2) Der Betreiber der Schienenwege darf für das Erbringen des Mindestzugangspakets keine anderen als die genehmigten Entgelte vereinbaren. Ist in einem Vertrag eine Entgeltvereinbarung wegen Verstoßes gegen Satz 1 unwirksam, gilt das jeweils genehmigte Entgelt als vereinbart. Das genehmigte Entgelt gilt als billiges Entgelt im Sinne des § 315 des Bürgerlichen Gesetzbuches.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 46 Verfahren zur Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze

(1) Die Genehmigung der Entgelte ist mindestens sechs Monate vor Ablauf der in § 51 Absatz 1 Satz 2 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan schriftlich oder elektronisch bei der Regulierungsbehörde zu beantragen. Dem Antrag ist eine Darlegung der Übereinstimmung mit den Vorgaben dieses Gesetzes beizufügen. Die Regulierungsbehörde hat dem Antragsteller den Eingang des Antrags in Textform zu bestätigen. Die Regulierungsbehörde weist den Antragsteller unverzüglich auf fehlende oder unrichtige Unterlagen hin. Über die Anforderung und Berücksichtigung von nach Ablauf der Frist eingereichten Unterlagen entscheidet die Regulierungsbehörde.

- (2) Wird eine Genehmigung nicht binnen der Frist des Absatzes 1 Satz 1 beantragt oder kann die Regulierungsbehörde auf Grund fehlender oder unrichtiger Unterlagen nicht über den Antrag entscheiden, so kann sie ein vorläufiges Entgelt festsetzen und von Amts wegen ein Genehmigungsverfahren einleiten.
- (3) Die Regulierungsbehörde veröffentlicht die beantragten Entgelte auf ihrer Internetseite. Sie setzt hierbei eine Frist fest, binnen derer Hinzuziehungsanträge nach § 77 Absatz 3 Nummer 3 gestellt und Stellungnahmen nach § 77 Absatz 6 abgegeben werden können.
- (4) Die Genehmigung ist mindestens für den Zeitraum einer Netzfahrplanperiode zu erteilen sowie grundsätzlich bis zum Ende einer Netzfahrplanperiode zu befristen.
- (5) Trifft die Regulierungsbehörde binnen einer Frist von zwei Monaten nach Vorliegen der vollständigen und inhaltlich richtigen Unterlagen keine Entscheidung, so gilt das beantragte Entgelt als genehmigt. Im Übrigen gilt § 42a des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 47 Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Kapazität und bei der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen

- (1) Ein Betreiber von Eisenbahnanlagen im Inland ist verpflichtet, im Interesse einer wirksamen Schaffung von Kapazitäten und Zuweisung von Zugtrassen mit anderen Betreibern von Eisenbahnanlagen im Inland und in den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union zusammenzuarbeiten. Dies gilt auch für Rahmenverträge nach § 49. Jeder betroffene Betreiber der Schienenwege ist verpflichtet, an der Erstellung der dazu erforderlichen Verfahren und der Festlegung der entsprechenden netzübergreifenden Zugtrassen mitzuwirken. Die im Rahmen dieser Zusammenarbeit aufgestellten Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Zugtrassen haben die jeweiligen Betreiber von Eisenbahnanlagen nach Anlage 3 Nummer 3 in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.
- (2) Ein Betreiber von Eisenbahnanlagen, dessen Entscheidungen über Zuweisungen von Zugtrassen sich auf andere Betreiber von Eisenbahnanlagen auswirken, muss mit diesen zusammenarbeiten, um die grenzüberschreitenden Zugtrassen zuzuweisen oder deren Zuweisung zu koordinieren. Die im Rahmen dieser Zusammenarbeit aufgestellten Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Zugtrassen veröffentlichen die jeweiligen Betreiber von Eisenbahnanlagen nach Anlage 3 Nummer 3 in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Soweit sich die Entscheidungen über die Zuweisungen auf einen Betreiber von Eisenbahnanlagen aus einem Drittstaat auswirken, soll an diesem Verfahren ein Vertreter des jeweiligen Betreibers von Eisenbahnanlagen aus dem Drittstaat beteiligt werden.
- (3) Jeder Betreiber von Eisenbahnanlagen hat sicherzustellen, dass die Europäische Kommission über die wichtigsten Sitzungen, in denen gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von grenzüberschreitenden Zugtrassen entwickelt werden, unterrichtet und zu diesen Sitzungen als Beobachter eingeladen wird. Die Regulierungsbehörde ist über die Entwicklung gemeinsamer Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Zugtrassen und über die IT-Systeme für die Zuweisung von Zugtrassen ausreichend zu informieren, damit sie ihre Aufsicht nach Maßgabe des § 67 ausüben kann.
- (4) Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen für netzübergreifende Eisenbahnverkehrsdienste dürfen nur von Vertretern der jeweiligen Betreiber von Eisenbahnanlagen getroffen werden.
- (5) Die an der Zusammenarbeit nach Absatz 1 Beteiligten haben dafür Sorge zu tragen, dass ihre Teilnahme, die Funktionsweise der Zusammenarbeit und alle für die Bewertung und Zuweisung von Zugtrassen wesentlichen Kriterien auf der in § 19 Absatz 1 bezeichneten Internetseite öffentlich zugänglich gemacht werden.
- (6) Im Rahmen der Zusammenarbeit nach Absatz 1 müssen die Betreiber von Eisenbahnanlagen den Bedarf an grenzüberschreitenden Zugtrassen bewerten und deren Einrichtung vorschlagen, soweit ein Bedarf dafür besteht. Sie haben deren Einrichtung sicherzustellen, um den Betrieb von Güterzügen zu erleichtern, für die ein Antrag außerhalb des Netzfahrplans nach § 56 gestellt wurde.
- (7) Diese im Voraus vereinbarten grenzüberschreitenden Zugtrassen sind einem Zugangsberechtigten über einen der beteiligten Betreiber von Eisenbahnanlagen zugänglich zu machen.

(8) Die Bestimmungen der 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) bleiben unberührt.

(9) Betreiber von Eisenbahnanlagen und Betreiber von Serviceeinrichtungen sind verpflichtet, im Interesse einer wirksamen, aufeinander abgestimmten Nutzung der Kapazitäten bei der Zuweisung und Nutzung von Kapazität in Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen zusammenzuarbeiten; dies gilt auch für Betreiber von aneinander angrenzenden Serviceeinrichtungen. Absatz 1 Satz 3 und 4 und Absatz 3 Satz 2 gelten entsprechend.

(10) Betreiber von Eisenbahnanlagen, deren Netze aneinander angrenzen, unterrichten einander über die aufgestellten Nutzungsbedingungen.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 48 Anforderungen an Zugangsberechtigte

(1) Ein Betreiber der Schienenwege kann mit Rücksicht auf berechtigte Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Schienenwegnutzung Anforderungen an Zugangsberechtigte festlegen. Die Anforderungen müssen angemessen, nichtdiskriminierend und transparent sein und müssen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Anlage 3 Nummer 3 Buchstabe b veröffentlicht werden. Sie dürfen nur die Stellung einer Finanzgarantie in angemessener Höhe im Verhältnis zum geplanten Umfang der Tätigkeit des Zugangsberechtigten sowie die Fähigkeit zur Abgabe konformer Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität vorsehen.

(2) Absatz 1 ist insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 41 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 49 Rahmenvertrag

(1) Zwischen einem Betreiber der Schienenwege und einem Zugangsberechtigten kann ein Rahmenvertrag geschlossen werden. In dem Rahmenvertrag müssen die Merkmale der vom Zugangsberechtigten zu beantragenden und ihm zuzuweisenden Schienenwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode festgelegt werden. Der Rahmenvertrag darf keine Zugtrassen im Einzelnen regeln, muss aber so gestaltet sein, dass er den berechtigten kommerziellen Erfordernissen des Zugangsberechtigten entspricht. Hierzu kann in dem Rahmenvertrag festgelegt werden, inwieweit im Fall von Trassennutzungskonflikten bei der Erstellung des Netzfahrplans der Betreiber der Schienenwege innerhalb eines konkreten Zeitrahmens zu den beantragten Zugtrassen Varianten anzubieten hat. Der im Rahmenvertrag zu vereinbarende Zeitrahmen soll so gewählt werden, dass unter den betrieblichen Bedingungen mindestens drei zueinander konfliktfrei konstruierbare Zugtrassen zur Verfügung stehen können.

(2) Rahmenverträge und ihre nachträgliche Änderung bedürfen der vorherigen Genehmigung der Regulierungsbehörde.

(3) Der Rahmenvertrag darf die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Zugangsberechtigte nicht ausschließen. Artikel 8 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (ABl. L 94 vom 8.4.2016, S. 1) ist nicht anzuwenden.

(4) Rahmenverträge müssen im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert oder eingeschränkt werden können. Im Rahmenvertrag sind daher Regelungen über dessen Änderung oder Kündigung vorzusehen. Es können für diese Fälle auch Vertragsstrafen vereinbart werden.

(4a) Bei der Aufstellung eines Kapazitätsnutzungsplans gemäß § 52a ist der Kapazitätsbedarf für bestehende Rahmenverträge auf den betreffenden Strecken zu berücksichtigen. Ist eine Berücksichtigung nicht möglich, versucht der Betreiber der Schienenwege mit dem Rahmenvertragsinhaber den Rahmenvertrag so zu ändern, dass dessen Kapazitätsbedarf im Kapazitätsnutzungsplan berücksichtigt werden kann. Ist eine einvernehmliche

Änderung nicht möglich, darf der Betreiber der Schienenwege den Rahmenvertrag gemäß Absatz 4 Satz 1 einschränken oder kündigen.

(5) Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren und können um die gleichen Zeiträume wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden. Der Betreiber der Schienenwege kann einer kürzeren oder längeren Laufzeit in besonderen Fällen zustimmen. Jede Laufzeit von über fünf Jahren ist durch das Bestehen geschäftlicher Verträge, besonderer Investitionen oder Risiken zu rechtfertigen.

(6) Jeder Rahmenvertrag mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren bedarf bezüglich der Laufzeit einer zusätzlichen Genehmigung der Regulierungsbehörde. Hierzu wird das Vorliegen der Voraussetzungen nach Absatz 5 oder 7 geprüft. Rahmenverträge mit Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs bedürfen keiner zusätzlichen Genehmigung bezüglich der Laufzeit.

(7) Für Dienste auf besonderen Schienenwegen im Sinne des § 57, die vom Zugangsberechtigten zu begründende erhebliche und langfristige Investitionen erfordern, können Rahmenverträge eine Laufzeit von bis zu 15 Jahren haben. Eine längere Laufzeit als 15 Jahre ist nur in Ausnahmefällen zulässig, insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem wenn die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mehrjährigen Abschreibungsplans, einhergehen. In einem solchen Fall kann der Rahmenvertrag genaue Angaben zu den Schienenwegkapazitäten, die dem Zugangsberechtigten für die Laufzeit des Rahmenvertrags zur Verfügung zu stellen sind, festlegen. Diese Angaben können unter anderem die Nutzungshäufigkeit, den Umfang und die Qualität der Zugtrassen einschließen. In dem Rahmenvertrag muss festgelegt werden, dass der Betreiber der Schienenwege die reservierte Schienenwegkapazität verringern kann, wenn die Nutzung dieser Schienenwegkapazität in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb des Schwellenwerts nach § 60 liegt.

(8) Unter Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse ist jeder Rahmenvertrag allen Zugangsberechtigten offenzulegen; § 4 gilt entsprechend. Dies kann auch durch die Einstellung auf die Internetseite des Betreibers der Schienenwege erfolgen.

(9) Die Absätze 1 bis 8 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 42 Absatz 8 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegensetzende Regelung trifft.

(10) Führt die Koordinierung nach Artikel 9 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 nicht zu einer Einigung, hat der Betreiber der Schienenwege nach der Zweckbestimmung des Rahmenvertrags in entsprechender Anwendung des § 52 Absatz 7 und 8 zu entscheiden. Artikel 9 Absatz 3 bis 6 und Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 sind nicht anzuwenden.

(11) Auf Rahmenverträge, die vor dem 28. April 2016 geschlossen wurden, sind Artikel 6 Absatz 2 sowie die Artikel 7, 8, 9, 10, 11 und 13 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 bis zum 6. April 2021 nicht anzuwenden. Satz 1 gilt nicht für Änderungen von Rahmenverträgen, die nach dem in Satz 1 genannten Zeitpunkt vereinbart wurden und die eine Erhöhung der zugewiesenen Rahmenkapazität oder eine Verlängerung der Laufzeit des Rahmenvertrages zur Folge hätten.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 49a Verfahren zur Genehmigung von Rahmenverträgen

(1) Der Betreiber der Schienenwege beantragt die Genehmigung der Rahmenverträge und deren Änderung schriftlich oder elektronisch bei der Regulierungsbehörde. Dem Antrag sind, soweit nicht öffentlich zugänglich, die Rahmenkapazitätserklärung oder Informationen nach Artikel 3 Absatz 3 und 4 und die Ergebnisse der Prüfungen nach Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 beizufügen. Die Regulierungsbehörde bestätigt den Eingang des Antrags schriftlich oder elektronisch und weist den Antragsteller unverzüglich auf fehlende oder unrichtige Unterlagen hin.

(2) Die Regulierungsbehörde erteilt die Genehmigung, wenn

1. die Anforderungen der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 und des § 49 erfüllt sind und
2. die Vereinbarkeit mit Pilotprojekten gemäß § 52a gegeben ist.

(3) Trifft die Regulierungsbehörde innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Vorliegen der vollständigen Unterlagen keine Entscheidung, so gilt der beantragte Rahmenvertrag oder dessen Änderung als genehmigt. Im Übrigen gilt § 42a des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

(4) Die Genehmigung der längeren Laufzeit von Rahmenverträgen nach § 49 Absatz 6 kann durch die Zugangsberechtigten beantragt werden.

§ 50 Zeitplan des Zuweisungsverfahrens im Netzfahrplan

(1) Ein Betreiber der Schienenwege hat den im Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017 zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69) vorgesehenen Zeitplan für die Zuweisung von Schienenwegkapazität einzuhalten.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege hat mit den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege zu vereinbaren, welche grenzüberschreitenden Zugtrassen in den Netzfahrplan aufgenommen werden müssen, bevor Konsultationen nach § 52 Absatz 5 über den Netzfahrplanentwurf aufgenommen werden. Änderungen dürfen nur vorgenommen werden, wenn dies unbedingt erforderlich ist.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 51 Antragstellung

(1) Die Zuweisung von Schienenwegkapazität hat der Zugangsberechtigte bei dem Betreiber der Schienenwege zu beantragen, dessen Netz genutzt werden soll. Die Frist für den Eingang der Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität im Netzfahrplan endet am zweiten Montag im April um 24 Uhr. Zur Nutzung der Schienenwegkapazität benennt der Zugangsberechtigte, der kein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, bei Antragstellung ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den angemeldeten Verkehr durchführen soll. Abweichend von Satz 3 kann der Betreiber der Schienenwege in seinen Schienennetz-Nutzungsbedingungen eine Frist für die Benennung des Eisenbahnverkehrsunternehmens vorsehen; dies soll er insbesondere für Zugtrassen eines Korridors im Sinne der 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) und für Schienenwegkapazität außerhalb eines Korridors, wenn diese im Vor- oder Nachlauf unmittelbar an eine Zugtrasse eines Korridors anschließt, vorsehen. Die vertraglichen Vereinbarungen richten sich nach den §§ 20 und 21.

(2) Ein Zugangsberechtigter, der Vertragspartei eines Rahmenvertrags ist, hat entsprechend den rahmenvertraglich vereinbarten Bandbreiten seinen Bedarf an Schienenwegkapazität anzumelden.

(3) Im Falle netzübergreifender Zugtrassen haben die betroffenen Betreiber der Schienenwege gemeinsam sicherzustellen, dass sich alle Zugangsberechtigten an eine einzige Anlaufstelle wenden können, bei der es sich entweder um eine von den Betreibern der Schienenwege eingerichtete gemeinsame Stelle oder um einen einzelnen an der Zugtrasse beteiligten Betreiber der Schienenwege handelt. Der jeweilige Betreiber der Schienenwege oder die von den Betreibern der Schienenwege eingerichtete gemeinsame Stelle ist berechtigt, bei den anderen beteiligten Betreibern der Schienenwege im Auftrag des Zugangsberechtigten um Schienenwegkapazität nachzusuchen. Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 bleibt unberührt.

(4) Einen Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen kann der Zugangsberechtigte bei dem Betreiber der Schienenwege jederzeit stellen, soweit nichts anderes bestimmt ist. Der Antrag hat alle Angaben zu enthalten, die nach den Schienennetz-Nutzungsbedingungen erforderlich sind, um über den Antrag zu entscheiden. Der Betreiber der Schienenwege hat von dem Zugangsberechtigten fehlende Angaben unverzüglich nachzufordern. Die Sätze 1 bis 3 gelten entsprechend für die in Anlage 2 Nummer 1 und 2 beschriebenen Leistungen.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 52 Netzfahrplanerstellung, Koordinierungsverfahren, Streitbeilegungsverfahren

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss, soweit ihm dies möglich ist, allen Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität, einschließlich der Anträge auf netzübergreifende Zugtrassen, stattgeben.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege darf lediglich in den in § 55 und § 57 bestimmten Fällen besonderen Verkehrsarten im Netzfahrplanerstellungs- und Koordinierungsverfahren Vorrang einräumen.

(3) Ergeben sich bei der Netzfahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, so hat der Betreiber der Schienenwege die Anträge zu koordinieren, um alle Erfordernisse zu erfüllen und allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben, soweit dies möglich ist.

(4) Der Betreiber der Schienenwege hat das Recht, innerhalb vertretbarer Grenzen Schienenwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht.

(5) Der Betreiber der Schienenwege hat durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf einvernehmliche Lösungen hinzuwirken. Zu diesem Zweck hat er die folgenden Informationen den betroffenen Zugangsberechtigten innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und schriftlich oder elektronisch offenzulegen:

1. die von den übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen;
2. die den übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen;
3. die auf den betreffenden Strecken nach Absatz 2 vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen und
4. vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität verwendeten Kriterien.

Diese Informationen werden nach Maßgabe des § 4 bereitgestellt, ohne dass die Identität anderer Zugangsberechtigter offengelegt wird, es sei denn, die Zugangsberechtigten haben einer Offenlegung zugestimmt.

(6) Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Sie tragen insbesondere

1. der Schwierigkeit, grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und
2. den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Betreiber der Schienenwege

Rechnung.

(7) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des § 66 hat jeder Betreiber der Schienenwege für Streitfälle in Bezug auf die Zuweisung von Schienenwegkapazität ein Verfahren vorzusehen, das geeignet ist, Streitigkeiten rasch beilegen zu können. Danach soll der Betreiber der Schienenwege vorbehaltlich der sich aus § 49 ergebenden Rechte der Zugangsberechtigten und vorbehaltlich der Bestimmungen der §§ 55 und 57 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.

(8) Bei einer Entscheidung zwischen gleichrangigen Verkehren im Sinne des Absatzes 7 Satz 2 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 7 zu entscheiden, kann der Betreiber der Schienenwege abweichend von Satz 1 dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr den Vorrang einräumen. Ist eine Entscheidung auf dieser Grundlage nicht möglich, muss der Betreiber der Schienenwege die Zugangsberechtigten auffordern, innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das auf der Grundlage der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu zahlen wäre.

Die Angebote dürfen dem Betreiber der Schienenwege ausschließlich über die Regulierungsbehörde zugeleitet werden, die die übrigen Bieter nach Ablauf der Frist von fünf Arbeitstagen 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 § 54 zu machen. Entgeltnachlässe sind in diesen Fällen unzulässig. Ergänzungen und Abweichungen hat der Betreiber der Schienenwege in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Gelangt dieses System zur Anwendung, muss innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung getroffen werden.

(9) Das Regelentgelt im Sinne von Absatz 8 beinhaltet nicht umweltbezogene Aufschläge oder Abschläge nach § 35 Absatz 2, insbesondere keine Entgeltdifferenzierung nach Lärmauswirkungen.

(10) Im Verfahren nach Absatz 8 Satz 2 bis 6 gilt das höchste Entgelt als das genehmigte Entgelt.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

(+++ § 52 Abs. 7 u. 8: zur Anwendung vgl. § 49 Abs. 10 +++)

§ 52a Pilotprojekte zur Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und der Fahrplanerstellung sowie des Deutschlandtakts; Verordnungsermächtigung

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung Schienenwege festzulegen, auf denen Pilotprojekte zur Erprobung verschiedener neuer Modelle der Kapazitätsnutzung und der Fahrplanerstellung durchgeführt werden. Dies dient insbesondere der Erprobung von Modellen im Hinblick auf den geplanten Deutschlandtakt sowie auf europäischer Ebene der Ermöglichung von Projekten im Rahmen des Projektes Redesign of the International Timetabling Process. Die Festlegung gemäß Satz 1 kann mit Vorgaben verbunden werden, insbesondere

1. wie das Verfahren zur Aufstellung des Kapazitätsnutzungsplans unbeschadet des § 19 nach Absatz 2 auszugestalten ist,
2. wie für die ausgewählten Schienenwege eine Mittelfristperspektive für die Kapazitätsnutzung über die Laufzeit der Pilotprojekte aussehen kann und
3. welchen Bedingungen die Konstruktionsparameter unbeschadet des Absatzes 2 Satz 6 zu genügen haben.

In der Verordnung können auch Vorgaben zur Laufzeit der Pilotprojekte sowie zur Berücksichtigung der Bedarfe und des gesellschaftlichen Nutzens der jeweiligen Verkehrsdienste gemäß Absatz 2 getroffen werden.

(2) Für nach Absatz 1 festgelegte Schienenwege hat der Betreiber der Schienenwege jeweils einen Kapazitätsnutzungsplan aufzustellen. Der Betreiber der Schienenwege darf dabei von den Vorgaben der §§ 52, 55 und 57 abweichen. In dem Kapazitätsnutzungsplan sind die Kapazitäten auf die einzelnen Verkehrsdienste entsprechend ihren Bedarfen zu verteilen. Übersteigen die Bedarfe die Kapazitäten, ist bei der Kapazitätsverteilung zusätzlich der gesellschaftliche Nutzen der jeweiligen Verkehrsdienste zu berücksichtigen. § 56 Absatz 3 bleibt unberührt. Der Betreiber der Schienenwege hat bei der Festlegung der Konstruktionsparameter darauf zu achten, dass diese einem wirksamen Wettbewerb nicht entgegenstehen. In dem Kapazitätsnutzungsplan sind ferner unter Berücksichtigung der Ziele des § 3 die im Rahmen der Erstellung des Netzfahrplans maßgeblichen Einzelheiten des Koordinierungs- und Streitbeilegungsverfahrens zu regeln.

(3) Ein Kapazitätsnutzungsplan gilt jeweils für die Dauer einer Netzfahrplanperiode und ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 zu veröffentlichen.

§ 53 Netzfahrplanerstellung, Konsultationsverfahren

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss spätestens vier Monate nach Ablauf der in § 51 Absatz 1 Satz 2 genannten Frist einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf erstellen. Er hat die Beteiligten zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf anzuhören und ihnen zur Stellungnahme eine Frist von mindestens einem Monat einzuräumen. Beabsichtigte Ablehnungen von Anträgen sind zu begründen. Beteiligte im Sinne des Satzes 2 sind alle Zugangsberechtigten, die Schienenwegkapazität nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten.

(2) Der Betreiber der Schienenwege hat berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf innerhalb einer festzulegenden Frist, die nach § 19 Absatz 5 in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen ist, Rechnung zu tragen.

(3) Nach Ablauf der Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 54 Nutzungsvertrag

Steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest, hat der Betreiber der Schienenwege unverzüglich

1. ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 und § 21 abzugeben oder
2. die Ablehnung des Antrags mitzuteilen.

Die Erklärung erfolgt gegenüber dem Zugangsberechtigten. Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 55 Überlastete Schienenwege

(1) In den Fällen, in denen Anträgen auf die Zuweisung von Schienenwegkapazität nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Zugangsberechtigten nach den §§ 52 und 53 nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat der Betreiber der Schienenwege den betreffenden Schienenwegabschnitt unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies ist auch bei Schienenwegen zu erklären, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird. Erklärungen zur Überlastung sind gegenüber der Regulierungsbehörde und der zuständigen Aufsichtsbehörde abzugeben. Die Mitteilung ist entsprechend § 19 Absatz 2 zu veröffentlichen.

(2) Wurden Schienenwege für überlastet erklärt, so hat der Betreiber der Schienenwege die Kapazitätsanalyse nach § 58 durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität nach § 59 umgesetzt wird.

(3) Wurden Entgelte nach § 35 Absatz 1 nicht erhoben oder hat das Erheben von Entgelten zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde der Schienenweg für überlastet erklärt, so kann der Betreiber der Schienenwege bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität zusätzlich Vorrangkriterien nach Maßgabe der Absätze 4 und 5 anwenden.

(4) Die Vorrangkriterien haben dem gesellschaftlichen Nutzen eines Verkehrsdienstes gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die hierdurch von der Schienenwegnutzung ausgeschlossen werden, Rechnung zu tragen. Der Betreiber der Schienenwege kann dazu Verkehrsdiensten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr den Vorrang geben, sofern dies zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsdiensten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr zwingend erforderlich ist. Bei Maßnahmen nach Satz 2 sind auch die Auswirkungen eines Ausschlusses auf die Betreiber der Schienenwege in anderen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen.

(5) Die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist bei der Festlegung von Vorrangkriterien zu berücksichtigen.

(6) Die in Bezug auf überlastete Schienenwege zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 zu veröffentlichen.

(7) Hat ein Betreiber der Schienenwege einen Schienenweg für überlastet erklärt, soll die Regulierungsbehörde auf Antrag eines Zugangsberechtigten nach § 1 Absatz 12 Nummer 2 Buchstabe a dem Betreiber der Schienenwege aufgeben, binnen drei Wochen Vorrangkriterien im Sinne der Absätze 4 und 5 ungeachtet der sonstigen Voraussetzungen des Absatzes 3 aufzustellen und zu veröffentlichen, soweit dies zur Beseitigung der Überlastung erforderlich ist. Die Vorrangkriterien sind eine Woche nach Veröffentlichung anzuwenden. Fälle besonderer Dringlichkeit sind insbesondere gegeben, wenn die Funktionsfähigkeit eingerichteter Taktsysteme im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr unmittelbar gefährdet ist.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)
(+++ § 55: zur Anwendung vgl. § 56 Abs. 3 +++)

§ 56 Anträge außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss über Anträge außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans auf Zuweisung einzelner Zugtrassen unverzüglich entscheiden, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen. Das Angebot kann der Zugangsberechtigte grundsätzlich nur innerhalb von einem Arbeitstag annehmen. Ist die Bearbeitung besonders aufwändig, kann der Betreiber der Schienenwege von der Frist nach Satz 1 abweichen. Diese Fälle und die abweichend von Satz 1 geltenden Fristen muss er in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 veröffentlichen.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege muss Informationen über verfügbare Kapazitätsreserven allen Zugangsberechtigten, die diese Kapazität in Anspruch nehmen können, zur Verfügung stellen, auch durch Einstellung auf seine Internetseite. Die Adresse der Internetseite ist im Bundesanzeiger bekannt zu machen. Der Betreiber der Schienenwege kann die Erstattung seiner Aufwendungen für die Auskunft verlangen. Diese kann bei einem Vertragsschluss verrechnet werden.

(3) Der Betreiber der Schienenwege hat zu prüfen, ob es erforderlich ist, Kapazitätsreserven innerhalb des fertiggestellten Netzfahrplans vorzuhalten, um auf vorhersehbare Anträge im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 schnell reagieren zu können. Soweit die Notwendigkeit dazu erkannt wird, sind diese Kapazitätsreserven vorzuhalten. Dies gilt auch für Fälle des § 55. In diese Prüfung sind mindestens die Anträge einzubeziehen, die innerhalb der letzten zwei Netzfahrplanperioden außerhalb des Netzfahrplans gestellt worden sind.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 57 Besondere Schienenwege

(1) Die Schienenwegkapazität gilt als von Verkehrsdiensten aller Art nutzbar, die den Betriebsmerkmalen der Zugtrasse entsprechen.

(2) Ist eine geeignete Alternativstrecke vorhanden, so kann der Betreiber der Schienenwege nach Konsultation der Zugangsberechtigten nach Absatz 3 bestimmte Schienenwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsdiensten ausweisen. Wurde eine solche Nutzungsbeschränkung ausgesprochen, kann der Betreiber der Schienenwege unbeschadet der Artikel 101, 102 und 106 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union Verkehrsdiensten dieser Art bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität Vorrang einräumen. Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsarten nicht von der Nutzung der betroffenen Fahrwege ausschließen, sofern Schienenwegkapazität verfügbar ist.

(3) Eine Nutzungsbeschränkung von Schienenwegen nach Absatz 2 ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 anzugeben.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 58 Kapazitätsanalyse

(1) Zweck einer Kapazitätsanalyse überlasteter Schienenwege ist neben der Ermittlung der Engpässe bei der Schienenwegkapazität, die verhindern, dass Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität vollständig stattgegeben werden kann, die Darlegung von Möglichkeiten, wie zusätzlichen, die derzeitige Kapazität übersteigenden Anträgen stattgegeben werden kann. In der Kapazitätsanalyse sind von dem Betreiber der Schienenwege die Gründe für Überlastungen zu ermitteln und mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemaßnahmen darzulegen.

(2) Gegenstand der Kapazitätsanalyse sind der Schienenweg, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Verkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Schienenwegkapazität. Zu

den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung und zeitliche Verlagerung von Verkehrsdiensten, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserungen des Schienenwegs.

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

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 59 Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität

(1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat der Betreiber der Schienenwege nach Konsultation der Nutzer der betroffenen überlasteten Schienenwege nach Absatz 2 der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde und der Regulierungsbehörde einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorzulegen. Darin sind

1. die Gründe für die Überlastung,
2. die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung,
3. den Schienenwegausbau betreffende Beschränkungen und
4. die möglichen Maßnahmen und Kosten für die Erhöhung der Schienenwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Wegeentgelte,
5. eine Kosten-Nutzen-Analyse der Maßnahmen nach Nummer 4 und
6. ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen nach Nummer 4,

darzulegen.

(2) Beabsichtigt der Betreiber der Schienenwege einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität vorzulegen, so ist der Plan mindestens drei Monate vor seiner Vorlage nach Absatz 1 auf der Internetseite des Betreibers der Schienenwege zu veröffentlichen. Der Veröffentlichung ist eine Darstellung der geplanten Maßnahmen in geeigneter Form beizufügen. Bei der Veröffentlichung ist darauf hinzuweisen, dass Zugangsberechtigte einen Monat lang zum Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität Stellung nehmen können. Es ist anzugeben, auf welchem Weg diese Stellungnahmen erfolgen können.

(3) Die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde stellt im Einvernehmen mit der Regulierungsbehörde innerhalb von sechs Wochen nach Vorlage des Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität gegenüber dem Betreiber der Schienenwege fest, ob der Plan den Anforderungen des Absatzes 1 Satz 2 genügt und die Vorgaben zur Veröffentlichung gemäß Absatz 2 eingehalten worden sind. In der Feststellung empfiehlt die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde, eine oder mehrere Maßnahmen zu realisieren, die besonders geeignet sind, die Schienenwegkapazität zu erhöhen.

(4) Im Anschluss an die Feststellung, dass der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität den Anforderungen des Absatzes 1 Satz 2 genügt und die Vorgaben gemäß Absatz 2 eingehalten worden ist, hat der Betreiber der Schienenwege den Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität auf seiner Internetseite bis zur Beseitigung der Überlastung zu veröffentlichen.

(5) Beabsichtigt der Betreiber der Schienenwege, einen nach Absatz 4 veröffentlichten Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität zu ändern, so sind die beabsichtigten Änderungen den in Absatz 1 Satz 1 genannten Behörden vorzulegen. Vor der Vorlage an die Behörden sind die beabsichtigten Änderungen eines Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität auf der Internetseite des Betreibers der Schienenwege zu veröffentlichen. Die Sätze 2 bis 4 des Absatzes 2, 3 und 4 gelten entsprechend.

(6) 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 und den verfügbaren Bundeshaushaltsmitteln, bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach dem hierfür geltenden Zuwendungsrecht.

(7) Nach der positiven Entscheidung über die Finanzierung nach Absatz 6 ist der Betreiber der Schienenwege verpflichtet, die Maßnahmen unverzüglich umzusetzen.

(8) Der Betreiber der Schienenwege muss die Erhebung der Entgelte für die betreffende Infrastruktur nach § 35 Absatz 1 in den Fällen einstellen, in denen er

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

(9) Unbeschadet des Absatzes 8 darf der Betreiber der Schienenwege vorbehaltlich der Zustimmung der Regulierungsbehörde weiterhin die Entgelte erheben, wenn

1. der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität aus Gründen, die sich seinem Einfluss entziehen, nicht verwirklicht werden kann,
2. die verfügbaren Optionen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragfähig sind oder
3. keine positive Entscheidung nach Absatz 6 vorliegt.

(10) Die Aufsichtsbehörde überwacht die Einhaltung der Verpflichtungen aus den Regelungen zum überlasteten Schienenweg nach den Absätzen 1 bis 8 und nach § 58. Die Aufsichtsbehörde kann im Benehmen mit der Regulierungsbehörde die erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Pflichten treffen. Die Aufsichtsbehörde kann ihre Anordnungen nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 60 Nutzung von Zugtrassen

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Bedingungen festlegen, anhand derer er dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von vereinbarten Zugtrassen bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung trägt.

(2) Wird das Recht auf Nutzung von Zugtrassen aus einer Vereinbarung nach § 20 Absatz 1 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 der Betreiber der Schienenwege insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Ist die Kündigung noch nicht erfolgt und stellt ein dritter Zugangsberechtigter einen Antrag auf die Zuweisung dieser Schienenwegkapazität, ist das Angebot dem Dritten gegenüber unter der aufschiebenden Bedingung der Kündigung zu machen. Hat der Dritte das Angebot nach Satz 2 angenommen, muss der Betreiber der Schienenwege 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; § 40 ist anzuwenden.

(2a) Wird eine Zugtrasse nach Durchführung des Verfahrens gemäß § 52 Absatz 7 oder 8 vergeben, teilt der Betreiber der Schienenwege den unterlegenen Zugangsberechtigten mit, wenn eine Kündigung nach Absatz 2 Satz 1 erfolgt ist.

(3) Der Betreiber der Schienenwege hat insbesondere bei überlasteten Schienenwegen die Aufgabe von Zugtrassen zu verlangen, die in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden Schwellenwerts genutzt wurden, es sei denn, dass dies auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des Zugangsberechtigten entziehen.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 61 Schienenwegkapazität für Instandhaltungsarbeiten

(1) Die Vorhaltung von Schienenwegkapazität für Instandhaltungszwecke ist im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen.

(2) Der Betreiber der Schienenwege muss die Vorhaltung von Schienenwegkapazität für regelmäßige Schienenweginstandhaltungsarbeiten so planen, dass Zugangsberechtigte möglichst wenig beeinträchtigt werden.

(3) Der Betreiber der Schienenwege unterrichtet die Zugangsberechtigten unverzüglich, nachdem er die entsprechende Kenntnis erlangt hat, über die Nichtverfügbarkeit von Schienenwegkapazität als Folge außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten. Die Regulierungsbehörde kann vom Betreiber der Schienenwege verlangen, dass ihr die Informationen nach Satz 1 ebenfalls zur Verfügung gestellt werden.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§ 62 Sondermaßnahmen bei Störungen

(1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat der Betreiber der Schienenwege alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Situation wieder zu normalisieren. Zu diesem Zweck hat er einen Notfallplan zu erstellen, in dem die verschiedenen Stellen aufgeführt sind, die bei schwerwiegenden Vorfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu unterrichten sind. Im Fall einer Störung, die mögliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr hat, gibt der Betreiber der Schienenwege alle relevanten Informationen an andere Betreiber der Schienenwege weiter, deren Netz und Verkehr von dieser Störung betroffen sein könnten. Die betroffenen Betreiber der Schienenwege arbeiten zusammen, um den grenzüberschreitenden Verkehr wieder zu normalisieren. Die Sätze 3 und 4 gelten auch für den schienennetzübergreifenden Verkehr im Inland.

(2) In Notfallsituationen oder sofern dies notwendig ist, weil der Schienenweg wegen einer Betriebsstörung vorübergehend nicht benutzt werden kann, können die zugewiesenen Zugtrassen ohne Ankündigung so lange gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung des Systems erforderlich ist. Der Betreiber der Schienenwege kann verlangen, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihn bei der Beseitigung der Betriebsstörung unterstützen, soweit ihnen dies zumutbar ist. Sie können vom Betreiber der Schienenwege Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen, es sei denn, sie haben die Störung zu vertreten.

Fußnote

(+++ Kapitel 3 (§§ 18 bis 62): zur Anwendung vgl. § 2 +++)

§§ 63 bis 65 (weggefallen)

Kapitel 4 Regulierungsbehörde

§ 66 Die Regulierungsbehörde und ihre Aufgaben

(1) Ist ein Zugangsberechtigter der Auffassung, durch Entscheidungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein, so hat er unabhängig von § 52 Absatz 7 das Recht, die Regulierungsbehörde anzurufen.

(2) Ist ein Verband im Sinne des Satzes 2 der Auffassung, dass durch Entscheidungen eines Betreibers der Schienenwege oder eines Betreibers einer Serviceeinrichtung Rechte der Kunden im Personenverkehr oder im Güterverkehr nicht gewahrt werden, so hat er das Recht, bei der Regulierungsbehörde eine Beschwerde einzureichen, auf die ihm innerhalb einer angemessenen Frist eine Antwort erteilt werden muss. Beschwerdeberechtigt ist ein Verband nur, wenn

1. der Verband rechtsfähig ist,
2. es zu den satzungsgemäßen Aufgaben des Verbandes gehört, die Interessen der Verbraucher nicht gewerbsmäßig und nicht nur vorübergehend wahrzunehmen, und
3. der Verband
 - a) als Mitglieder entweder in dem in Nummer 2 genannten Aufgabenbereich tätige Verbände oder mindestens 75 natürliche Personen hat,
 - b) seit mindestens einem Jahr besteht und

- c) auf Grund seiner bisherigen Tätigkeit Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung bietet.

Ein Verband, der in die Liste nach § 4 Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit Satz 2 des Unterlassungsklagengesetzes eingetragen ist, genügt den Anforderungen des Satzes 2.

(3) Kommt eine Vereinbarung über den Zugang oder über einen Rahmenvertrag nicht zustande, können die Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durch die Regulierungsbehörde auf Antrag des Zugangsberechtigten oder von Amts wegen überprüft werden. Der Antrag ist innerhalb der Frist zu stellen, in der das Angebot zum Abschluss von Vereinbarungen nach § 13 Absatz 1 Satz 2 oder § 54 Satz 3 angenommen werden kann.

(4) Überprüft werden können auf Antrag oder von Amts wegen insbesondere

1. der Entwurf und die Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen,
2. der Entwurf und die Endfassung der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen,
3. die darin festgelegten Kriterien,
4. das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis,
5. die Entgeltregelung,
6. die Höhe oder Struktur der Wegeentgelte, die der Zugangsberechtigte zu zahlen hat oder hätte,
7. die Höhe und Struktur sonstiger Entgelte, die der Zugangsberechtigte zu zahlen hat oder hätte,
8. die Zugangsregelungen nach den §§ 10, 11 und 13,
9. Entscheidungen zum Verkehrsmanagement hinsichtlich möglicher Verstöße gegen das Eisenbahnregulierungsrecht,
10. Entscheidungen über die Art und Weise der Erneuerungen und von geplanten und ungeplanten Instandhaltungen hinsichtlich möglicher Verstöße gegen das Eisenbahnregulierungsrecht, wobei die jeweiligen Planungen von der Überprüfung mit umfasst sind; § 9 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes bleibt unberührt; und
11. die Erfüllung der Anforderungen der §§ 8 bis 8d, einschließlich der Anforderungen in Hinsicht auf Konflikte zwischen den Interessen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

§ 67 Befugnisse der Regulierungsbehörde, Überwachung des Verkehrsmarktes, Vollstreckungsregelungen

(1) Die Regulierungsbehörde kann gegenüber Eisenbahnen und den übrigen nach diesem Gesetz Verpflichteten die Maßnahmen treffen, die erforderlich sind, um Verstöße gegen dieses Gesetz oder unmittelbar geltende Rechtsakte der Europäischen Union im Anwendungsbereich dieses Gesetzes zu beseitigen oder zu verhüten. Vollstreckt die Regulierungsbehörde ihre Anordnungen, so beträgt die Höhe des Zwangsgeldes abweichend von § 11 Absatz 3 des Verwaltungs-Vollstreckungsgesetzes bis zu 500 000 Euro.

(2) Die Regulierungsbehörde kann Stellungnahmen zu den Entwürfen des Geschäftsplans nach § 9 abgeben. Sie untersucht insbesondere, ob diese Instrumente mit der Wettbewerbssituation in den Schienenverkehrsmärkten vereinbar sind.

(3) Die Regulierungsbehörde konsultiert regelmäßig, mindestens alle zwei Jahre, Vertreter der Nutzer von Dienstleistungen in den Bereichen Schienengütertransport und -personenverkehr und berücksichtigt ihre Ansichten zum Eisenbahnmarkt im Rahmen ihrer Ermessensausübung. Insbesondere sind anerkannte Verbraucherverbände im Sinne von § 66 Absatz 2 zu konsultieren.

(4) Die Regulierungsbehörde kann, soweit dies zur Durchführung der ihr nach diesem Gesetz übertragenen Aufgaben erforderlich ist, von den Zugangsberechtigten, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder sonstigen nach diesem Gesetz Verpflichteten und den für sie tätigen Personen auch verdachtsunabhängig verlangen,

1. Auskünfte über ihre wirtschaftlichen Verhältnisse zu erteilen sowie
2. innerhalb der üblichen Betriebs- oder Geschäftszeiten die geschäftlichen Unterlagen einsehen, vervielfältigen und prüfen zu dürfen,
3. Nachweise zu erbringen,
4. Hilfsmittel zu stellen und

5. Hilfsdienste zu leisten.

(5) Die der Regulierungsbehörde zu erteilenden Auskünfte umfassen sämtliche Informationen, die sie in ihrer Eigenschaft als Beschwerdeinstanz und für die Überwachung des Wettbewerbs in den Schienenverkehrsmärkten benötigt. Dazu gehören auch Informationen, die für statistische und Marktüberwachungszwecke erforderlich sind. Die Regulierungsbehörde kann Vorgaben bezüglich der Form der zu erteilenden Auskünfte machen.

(6) Die verlangten Auskünfte sind innerhalb eines von der Regulierungsbehörde festgesetzten angemessenen Zeitraums von höchstens einem Monat zu erteilen, es sei denn, es liegen außergewöhnliche Umstände vor und die Regulierungsbehörde stimmt einer Verlängerung von nicht mehr als zwei zusätzlichen Wochen zu.

(7) Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens wegen einer Ordnungswidrigkeit aussetzen würde. Die Regulierungsbehörde darf die ihr erteilten Auskünfte und Unterlagen erheben, speichern und nutzen, soweit dies zur Durchführung der ihr nach diesem Gesetz übertragenen Aufgaben erforderlich ist.

Fußnote

(+++ § 67 Abs. 6 u. Abs. 7 S. 2: zur Anwendung vgl. § § 70 Abs. 4 +++)

(+++ § 67 Abs. 6 u. Abs. 7 S. 2: zur Anwendung vgl. § 75 Abs. 7 +++)

§ 68 Entscheidungen der Regulierungsbehörde

(1) Binnen eines Monats ab Erhalt einer Beschwerde prüft die Regulierungsbehörde die Beschwerde. Dazu fordert sie von den Betroffenen die für die Entscheidung erforderlichen Auskünfte an und leitet Gespräche mit allen Betroffenen ein. Innerhalb einer vorab bestimmten angemessenen Frist, in jedem Fall aber binnen sechs Wochen nach Erhalt aller erforderlichen Informationen entscheidet sie über die Beschwerde, trifft Abhilfemaßnahmen und setzt die Betroffenen von ihrer Entscheidung, die zu begründen ist, in Kenntnis. Unabhängig von den Zuständigkeiten der Kartellbehörden entscheidet sie von Amts wegen über geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Diskriminierung und Marktverzerrung.

(2) Beeinträchtigt im Fall des § 66 Absatz 1 oder 3 die Entscheidung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens das Recht des Zugangsberechtigten auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, so

1. verpflichtet die Regulierungsbehörde das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung der Entscheidung oder
2. entscheidet die Regulierungsbehörde über die Geltung des Vertrags oder des Entgeltes, erklärt entgegenstehende Verträge für unwirksam und setzt die Vertragsbedingungen oder Entgelte fest.

Die Entscheidung nach Satz 1 kann auch Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen betreffen.

(3) Die Regulierungsbehörde kann mit Wirkung für die Zukunft das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Änderung von Maßnahmen im Sinne des § 66 Absatz 4 verpflichten oder diese Maßnahmen für ungültig erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften dieses Gesetzes oder unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Union im Anwendungsbereich dieses Gesetzes in Einklang stehen.

(4) (weggefallen)

(5) (weggefallen)

§ 69 Gebühren und Auslagen

Die Regulierungsbehörde erhebt für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen Gebühren und Auslagen.

§ 70 Überwachung der Entflechtungsvorschriften

(1) Die Regulierungsbehörde ist befugt, einen Betreiber der Schienenwege, einen Betreiber einer Serviceeinrichtung und die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu prüfen, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur Entflechtung, zur Verhinderung von Interessenkonflikten und zur finanziellen Transparenz nach den §§ 5 bis 8d und 12 eingehalten werden. Handelt es sich um vertikal integrierte Unternehmen, erstrecken sich diese Befugnisse auf alle rechtlichen Einheiten. Die Regulierungsbehörde ist befugt, von den Beteiligten die

Auskünfte, Unterlagen und sonstigen Daten zu verlangen, die erforderlich sind, um die Überprüfung nach Satz 1 wirksam durchzuführen. Die Regulierungsbehörde ist insbesondere befugt, von dem Betreiber der Schienenwege, dem Betreiber einer Serviceeinrichtung sowie von sämtlichen Unternehmen oder sonstigen Stellen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Infrastrukturbetriebs nach den §§ 7 und 12 erbringen oder in sich integrieren, die Vorlage der in Anlage 9 genannten Buchführungsdaten zu verlangen, soweit dies für die Überwachung erforderlich ist.

(2) Unbeschadet der Befugnisse der für staatliche Beihilfen zuständigen Behörden teilt die Regulierungsbehörde diesen die Informationen mit, die für die Aufgabenwahrnehmung dieser Behörden erforderlich sind, soweit nicht besondere Offenbarungsverbote entgegenstehen.

(3) Der Überprüfung durch die Regulierungsbehörde unterliegen insbesondere

1. Finanzströme im Sinne des § 8d Absatz 1,
2. Darlehen im Sinne des § 8d Absatz 5 und des § 80 Absatz 2,
3. Preise im Sinne des § 8d Absatz 6,
4. Verbindlichkeiten im Sinne des § 8d Absatz 7,
5. die Führung der Konten im Sinne des § 8d Absatz 8 sowie
6. die Führung der Aufzeichnungen im Sinne des § 8d Absatz 9.

(4) Die in § 8c Absatz 2 genannten Kooperationsvereinbarungen unterliegen der Überprüfung durch die Regulierungsbehörde.

(5) Die Absätze 1 bis 4 und Anlage 9 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 56 Absatz 13 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener delegierter Rechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

(6) § 67 Absatz 6 und Absatz 7 Satz 2 gilt entsprechend.

§ 71 Berichtspflichten

Die Regulierungsbehörde legt den gesetzgebenden Körperschaften des Bundes in den Jahren, in denen ein Gutachten der Monopolkommission nach § 78 erstellt wird, einen Bericht über ihre Tätigkeit sowie über die Lage und Entwicklung auf ihrem Aufgabengebiet Eisenbahnen vor, der eine Darstellung der Entwicklung des Eisenbahnmarktes mit den wesentlichen Marktdaten enthält.

§ 72 Besondere Unterrichtungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Regulierungsbehörde unter Angabe der maßgeblichen Gründe unverzüglich zu unterrichten über

1. die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan einschließlich des Mindestzugangspakets, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden sollen,
2. die beabsichtigte Entscheidung über die Zuweisung von Zugtrassen einschließlich des Mindestzugangspakets außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden sollen,
3. die beabsichtigte Entscheidung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen einschließlich der damit verbundenen Leistungen, sofern Anträge ganz oder teilweise abgelehnt werden sollen,
4. die beabsichtigte Entscheidung über die Ablehnung eines Rahmenvertrages,
5. die beabsichtigte Neufassung oder Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen und von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen einschließlich der jeweils vorgesehenen Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen,
6. die beabsichtigte Festlegung von Zugtrassen im Sinne des Artikels 14 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und
7. die beabsichtigte Entscheidung über die Verteilung der eingeschränkten Schienenwegkapazität im Sinne des § 44 Absatz 1.

Als teilweise Ablehnung im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 bis 3 gelten nicht solche Veränderungen von Inhalten der Anmeldung, die im Rahmen eines Verfahrens nach § 52 oder nach Artikel 10 der Durchführungsverordnung

(EU) 2017/2177 einvernehmlich erfolgen. Die Regulierungsbehörde kann Festlegungen zur Ausgestaltung der Unterrichtungen aus Satz 1 treffen. Die Unterrichtungspflicht nach Satz 1 Nummer 5 entfällt bei zu genehmigenden Entgelten und Entgeltgrundsätzen. Die Regelungen in Satz 1 Nummer 1 und 2 gelten entsprechend für die Zuweisung von Zugtrassen im Sinne des Artikels 14 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 913/2010.

§ 73 Vorabprüfung durch die Regulierungsbehörde

(1) Die Regulierungsbehörde kann nach Eingang einer Unterrichtung nach § 72 innerhalb von

1. zehn Arbeitstagen die beabsichtigte Entscheidung nach § 72 Satz 1 Nummer 1 und 3,
2. einem Arbeitstag die beabsichtigte Entscheidung nach § 72 Satz 1 Nummer 2,
3. sechs Wochen die beabsichtigte Entscheidung nach § 72 Satz 1 Nummer 4,
4. sechs Wochen die beabsichtigte Neufassung oder Änderung nach § 72 Satz 1 Nummer 5,
5. sechs Wochen die beabsichtigte Festlegung nach § 72 Satz 1 Nummer 6 und
6. sechs Wochen die beabsichtigte Festlegung nach § 72 Satz 1 Nummer 7

ablehnen und die Ablehnung mit Vorgaben verbinden, soweit die beabsichtigten Entscheidungen, Neufassungen, Änderungen und Festlegungen nicht den gesetzlichen Voraussetzungen genügen.

(2) Vor Ablauf der Frist

1. kann das betreffende Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in Absatz 1 Nummer 1 bis 3, 5 und 6 erfasste beabsichtigte Entscheidung oder Festlegung dem Zugangsberechtigten nur als rechtlich nicht bindenden Entwurf mitteilen oder die Festlegung der Kapazitätsverteilung nach § 44 Absatz 1 Satz 4 nur als rechtlich nicht bindenden Entwurf veröffentlichen und
2. treten die in Absatz 1 Nummer 4 erfassten Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sowie Entgeltgrundsätze und die Festlegung der Entgelthöhen nicht in Kraft.

Die Regulierungsbehörde kann dem betreffenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor Ablauf der Frist von Amts wegen mitteilen, dass sie ihr Ablehnungsrecht nicht ausüben wird. In diesem Fall kann sie bestimmen, dass

1. in den Fällen des Satzes 1 Nummer 1 eine wirksame Mitteilung oder Veröffentlichung möglich ist und
2. in den Fällen des Satzes 1 Nummer 2 ein Inkrafttreten vor Ablauf der Frist möglich ist.

§ 68 bleibt unberührt.

(3) Übt die Regulierungsbehörde ihr Ablehnungsrecht aus,

1. ist im Fall des Absatzes 1 Nummer 1 bis 3 und 6 unter Beachtung der Vorgaben der Regulierungsbehörde zu entscheiden,
2. treten im Fall des Absatzes 1 Nummer 4 die Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen einschließlich der vorgesehenen Entgeltgrundsätze oder die Festlegung der Entgelthöhen im Umfang der Ablehnung nicht in Kraft und dürfen insoweit nicht angewendet werden,
3. sind die Trassen im Fall des Absatzes 1 Nummer 5 unter Beachtung der Vorgaben der Regulierungsbehörde neu festzulegen.

(4) Die Regulierungsbehörde kann auf eine Unterrichtung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens nach § 72 ganz oder teilweise im Voraus verzichten, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs durch die beabsichtigte Entscheidung, Neufassung, Änderung oder Festlegung nicht zu erwarten ist.

§ 74 Wissenschaftliche Beratung der Regulierungsbehörde

(1) Die Regulierungsbehörde kann zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen oder zur Begutachtung von Fragen der Regulierung wissenschaftliche Kommissionen einsetzen. Die Mitglieder der Kommissionen müssen auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs über ausgewiesene volkswirtschaftliche, betriebswirtschaftliche, technologische oder rechtliche Erfahrungen und wissenschaftliche Erkenntnisse verfügen.

(2) Die Regulierungsbehörde kann sich bei der Erfüllung ihrer Aufgaben fortlaufend wissenschaftlich beraten lassen, insbesondere bei der Aufbereitung und Weiterentwicklung der wissenschaftlichen Grundlagen für die Überwachung der Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Infrastruktur.

(3) § 4 gilt entsprechend.

§ 75 Zusammenarbeit mit den Regulierungsbehörden der Europäischen Union

(1) Die Regulierungsbehörde tauscht in nicht personenbezogener Form Informationen über ihre Arbeit, ihre Entscheidungsgrundsätze und ihre Entscheidungspraxis, insbesondere über die wichtigsten Fragen ihrer Verfahren und Probleme bei der Auslegung des umgesetzten Rechts der Europäischen Union für den Eisenbahnsektor mit den Regulierungsbehörden der Europäischen Union aus. Die Regulierungsbehörde arbeitet mit ihnen auch anderweitig zusammen, um ihre Entscheidungen in der gesamten Europäischen Union zu koordinieren. Sie ist zu diesem Zweck Mitglied in einem regelmäßig tagenden Netzwerk der Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in dem diese zusammenarbeiten. Die Vertraulichkeit der von den jeweiligen Unternehmen bereitgestellten Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse ist zu wahren.

(2) Die Regulierungsbehörde arbeitet mit den Regulierungsbehörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union, auch im Rahmen von Arbeitsvereinbarungen, zum Zwecke der Amtshilfe bei der Marktüberwachung, der Bearbeitung von Beschwerden oder der Durchführung von Untersuchungen, eng zusammen.

(3) Bei Beschwerden oder Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Zugang zu grenzüberschreitenden Zugtrassen und entsprechenden Wegeentgelten sowie der Überwachung des Wettbewerbs im grenzüberschreitenden Schienenverkehr hört die Regulierungsbehörde, bevor sie eine Entscheidung trifft, die Regulierungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, durch deren Gebiet die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse führt, und, soweit die Beteiligung der Europäischen Kommission nach Absatz 8 beantragt wurde, die Europäische Kommission an und ersucht sie um alle erforderlichen Informationen.

(3a) In Angelegenheiten, die einen grenzüberschreitenden Verkehrsdienst betreffen und in denen Entscheidungen von zwei oder mehr Regulierungsbehörden innerhalb der Europäischen Union erforderlich sind, arbeitet die Regulierungsbehörde mit den anderen betroffenen Regulierungsbehörden bei der Ausarbeitung der jeweiligen Entscheidungen zusammen, um eine Lösung herbeizuführen.

(4) Wurde die Regulierungsbehörde ihrerseits nach Absatz 3 angehört, so erteilt sie anderen Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sämtliche Informationen, die sie selbst auf Grund ihres nationalen Rechts anfordern darf. Diese und empfangene Informationen dürfen nur zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung nach Absatz 3 verwendet werden. § 77 Absatz 7 gilt zum Schutz von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen entsprechend.

(5) Hat die Regulierungsbehörde eine Beschwerde erhalten oder von sich aus eine Untersuchung durchgeführt, übergibt sie der zuständigen Regulierungsbehörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union die sachdienlichen Informationen, damit diese gegenüber den Beteiligten die erforderlichen Maßnahmen ergreift.

(6) Die beteiligten Vertreter der Betreiber der Schienenwege sind nach § 44 Absatz 1 verpflichtet, unverzüglich sämtliche Informationen bereitzustellen, die zur Bearbeitung der Beschwerde oder zur Durchführung der Untersuchung nach Absatz 3 erforderlich sind und von der Regulierungsbehörde angefordert wurden. Die Regulierungsbehörde ist nach Maßgabe des Absatzes 4 befugt, die Informationen über die betreffende grenzüberschreitende Zugtrasse an die in Absatz 3 genannten Regulierungsbehörden weiterzuleiten.

(7) § 67 Absatz 6 und Absatz 7 Satz 2 gilt entsprechend.

(8) Auf Antrag der Regulierungsbehörde kann die Europäische Kommission an den Tätigkeiten nach den Absätzen 2 bis 6 teilnehmen, um die Zusammenarbeit der Regulierungsbehörden zu fördern.

(9) Die Regulierungsbehörde erarbeitet mit den anderen Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union gemeinsame Grundsätze und Verfahren für die Entscheidungen, zu denen sie auf Grund dieses Gesetzes befugt sind. Diese gemeinsamen Grundsätze und Verfahren sollen unter anderem Regelungen für die Beilegung von Streitigkeiten zwischen Regulierungsbehörden bei der Zusammenarbeit nach Absatz 3a enthalten.

(10) Die Regulierungsbehörde überprüft Entscheidungen und Verfahren von Vereinigungen von Betreibern der Schienenwege nach § 41 und § 47 Absatz 1, die der Durchführung dieses Gesetzes oder anderweitigen Erleichterung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs dienen.

(11) Bei Entscheidungen über eine zwei Mitgliedstaaten verbindende Infrastruktur soll eine Koordinierung der Regulierungsbehörde mit der anderen betroffenen Regulierungsbehörde erfolgen, damit sich die Entscheidungen in beiden Mitgliedstaaten in gleicher Weise auswirken.

(12) Die Absätze 1 bis 11 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 57 Absatz 8 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 76 Beteiligung der Regulierungsbehörde bei bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten

Für bürgerliche Rechtsstreitigkeiten, die sich aus diesem Gesetz ergeben, gilt § 90 Absatz 1 und 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen mit der Maßgabe entsprechend, dass an die Stelle des Bundeskartellamtes und seines Präsidenten oder seiner Präsidentin die Regulierungsbehörde und ihr Präsident oder ihre Präsidentin treten.

§ 77 Beschlusskammern

(1) Die Regulierungsbehörde entscheidet durch Beschlusskammern. Satz 1 ist nicht anzuwenden

1. bei Entscheidungen der Marktüberwachung nach § 17,
2. für die Erhebung von Gebühren und Auslagen und
3. für Maßnahmen zur Erlangung von Auskünften, Nachweisen, Hilfsmitteln und Hilfeleistungen nach § 67 Absatz 4 bis 7 außerhalb von Beschlusskammerverfahren.

Die Entscheidungen der Beschlusskammern ergehen durch Verwaltungsakt.

(2) Die Beschlusskammern entscheiden in der Besetzung mit einem oder einer Vorsitzenden und zwei beisitzenden Mitgliedern. Der oder die Vorsitzende und die beisitzenden Mitglieder müssen die Befähigung für eine Laufbahn des höheren Dienstes erworben und ein rechtswissenschaftliches, wirtschaftswissenschaftliches oder ingenieurwissenschaftliches Studium abgeschlossen haben. Mindestens ein Mitglied der Beschlusskammer muss die Befähigung zum Richteramt haben. In den Fällen des § 73 Absatz 1 Nummer 2 kann der oder die Vorsitzende anstatt der Beschlusskammer entscheiden, sofern die Entscheidung ohne mündliche Verhandlung ergeht.

(3) Die Beschlusskammer leitet ein Verfahren von Amts wegen oder innerhalb eines Monats nach Eingang eines entsprechenden Antrages ein. An dem Verfahren vor der Beschlusskammer sind beteiligt:

1. der Zugangsberechtigte oder im Falle des § 66 Absatz 2 der beschwerdeführende Verband,
2. das Unternehmen, gegen das sich das Verfahren richtet, und
3. die Personen oder Personenvereinigungen, deren Interessen durch die Entscheidung erheblich berührt werden und die die Regulierungsbehörde auf deren Antrag zu dem Verfahren hinzugezogen hat,
4. soweit der Zugang zu grenzüberschreitenden Zugtrassen, diesbezügliche Weegeentgelte oder der Wettbewerb im grenzüberschreitenden Schienenverkehr betroffen sind, die Regulierungsbehörden der betroffenen Staaten und,
5. soweit die Beteiligung der Europäischen Kommission nach § 75 Absatz 8 beantragt wurde, die Europäische Kommission.

(4) Bei einer Streitigkeit in einem unter dieses Gesetz fallenden Bereich zwischen Unternehmen in verschiedenen Mitgliedstaaten, die in die Zuständigkeit der nationalen Regulierungsbehörden von mehr als einem Mitgliedstaat fällt, kann jede Partei die Streitigkeit der Regulierungsbehörde vorlegen. Fällt die Streitigkeit in den Zuständigkeitsbereich der Regulierungsbehörde, so koordiniert sie ihre Maßnahmen mit den zuständigen nationalen Regulierungsbehörden der anderen betroffenen Mitgliedstaaten und, soweit die Beteiligung der Europäischen Kommission nach § 75 Absatz 8 beantragt wurde, mit der Europäischen Kommission. Die Beschlusskammer trifft ihre Entscheidung im Benehmen mit der betreffenden nationalen Regulierungsbehörde.

(5) Zur Wahrung einer einheitlichen Spruchpraxis in Fällen vergleichbarer oder zusammenhängender Sachverhalte und zur Sicherstellung, dass die Entgeltregulierungsmaßnahmen entsprechend den §§ 28 bis 35 in Verbindung mit Anlage 4 in ihrer Gesamtheit aufeinander abgestimmt sind, sind in der Geschäftsordnung der Regulierungsbehörde Verfahren vorzusehen, die vor Erlass von Entscheidungen umfassende Abstimmungs-, Auskunfts- und Informationspflichten der jeweiligen Beschlusskammern und der Abteilungen vorsehen.

(6) Die Beschlusskammer hat den Beteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Den Personen, die von dem Verfahren berührte Wirtschaftskreise vertreten, kann die Beschlusskammer in geeigneten Fällen Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen kann die Beschlusskammer eine öffentliche mündliche Verhandlung durchführen. Für die Verhandlung oder Teile davon ist die Öffentlichkeit auszuschließen, wenn diese

1. eine Gefährdung der öffentlichen Ordnung, insbesondere der Sicherheit des Staates, besorgen lässt oder
2. die Gefährdung eines Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses besorgen lässt.

(7) Unverzüglich nach der Vorlage von Unterlagen im Rahmen des Beschlusskammerverfahrens haben alle Beteiligten diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall müssen sie zusätzlich eine Fassung vorlegen, die ohne Preisgabe von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen eingesehen werden kann. Unterbleibt die Vorlage einer freigegebenen Fassung nach Satz 2, kann die Beschlusskammer von der Zustimmung der Beteiligten zur Einsicht ausgehen, es sei denn, ihr sind besondere Umstände bekannt, die eine solche Vermutung nicht rechtfertigen. Hält die Beschlusskammer die Kennzeichnung der Unterlagen als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse für unberechtigt, so muss sie vor der Entscheidung über die Gewährung von Einsichtnahme an andere Beteiligte die vorlegenden Personen anhören.

(8) Die Regulierungsbehörde veröffentlicht die von ihr getroffenen Entscheidungen auf ihrer Internetseite in nicht personenbezogener Form. Sie kann daneben Informationen über die Durchführung von Verfahren in nicht personenbezogener Form veröffentlichen.

Fußnote

(+++ § 77 Abs. 7: zur Anwendung vgl. § 75 Abs. 4 +++)

§ 77a Gerichtliches Verfahren

(1) Widerspruch und Klage gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde haben keine aufschiebende Wirkung.

(2) Gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde findet außer in Verfahren über die Erhebung von Gebühren und Auslagen nach § 69 kein Vorverfahren statt.

(3) Im Falle einer Entscheidung der Regulierungsbehörde, mit Ausnahme von Entscheidungen über die Erhebung von Gebühren, sind die Berufung gegen ein Urteil und die Beschwerde nach der Verwaltungsgerichtsordnung oder nach dem Gerichtsverfassungsgesetz gegen eine andere Entscheidung des Verwaltungsgerichts ausgeschlossen. Das gilt nicht für

1. die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision nach § 135 in Verbindung mit § 133 der Verwaltungsgerichtsordnung und
2. die Beschwerde gegen Beschlüsse über den Rechtsweg nach § 17a Absatz 2 und 3 des Gerichtsverfassungsgesetzes.

Auf die Beschwerde gegen die Beschlüsse über den Rechtsweg ist § 17a Absatz 4 Satz 4 bis 6 des Gerichtsverfassungsgesetzes entsprechend anzuwenden.

§ 78 Gutachten der Monopolkommission

(1) Die Monopolkommission erstellt alle zwei Jahre ein Gutachten, in dem sie

1. den Stand und die absehbare Entwicklung des Wettbewerbs beurteilt,
2. die Frage beurteilt, ob ein wirksamer Wettbewerb im Sinne des § 3 Nummer 2 besteht,
3. die Anwendung der Vorschriften des Eisenbahnrechts würdigt und
4. zu sonstigen aktuellen wettbewerbspolitischen Fragen im Zusammenhang mit dem Betrieb von Eisenbahnen Stellung nimmt.

Das Gutachten soll in dem Jahr abgeschlossen sein, in dem kein Hauptgutachten nach § 44 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen vorgelegt wird.

(2) Die Monopolkommission leitet ihr Gutachten der Bundesregierung zu. Die Bundesregierung legt das Gutachten unverzüglich den gesetzgebenden Körperschaften vor und nimmt zu den getroffenen Feststellungen innerhalb einer angemessenen Frist nach der Vorlage Stellung. Das Gutachten wird von der Monopolkommission zu dem Zeitpunkt veröffentlicht, zu dem es von der Bundesregierung den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt wird.

§ 79 Eisenbahninfrastrukturbeirat

(1) Der Eisenbahninfrastrukturbeirat hat die Aufgabe,

1. die Regulierungsbehörde bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und der Erstellung des Berichts nach § 71 zu beraten,
2. der Regulierungsbehörde Vorschläge für die Schwerpunkte ihrer Tätigkeit zu machen.

Er ist gegenüber der Regulierungsbehörde berechtigt, Auskünfte und Stellungnahmen einzuholen. Die Regulierungsbehörde ist insoweit auskunftspflichtig.

(2) Stehen grundlegende Entscheidungen der Regulierungsbehörde mit erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnmarkt bevor, so hört die Regulierungsbehörde den Eisenbahninfrastrukturbeirat vor Erlass der Entscheidung zu deren wesentlichen Inhalten an. Die Regulierungsbehörde kann die Anhörungen im schriftlichen Verfahren durchführen.

Kapitel 5 Übergangsvorschriften

§ 80 Übergangsvorschriften

(1) Befreiungen von den Vorschriften über die getrennte Rechnungslegung nach § 9 Absatz 1e des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der bis zum 1. September 2016 geltenden Fassung, die unbefristet erteilt worden sind, verlieren am 2. September 2021 ihre Wirksamkeit. Befristete Genehmigungen bleiben bis zum Ende der Befristung wirksam.

(2) Abweichend von § 8d Absatz 5 laufen vor dem 24. Dezember 2016 gewährte Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens bis zu ihrer Fälligkeit weiter, sofern sie zu Marktsätzen geschlossen wurden und tatsächlich ausgezahlt und bedient werden. Sind die Voraussetzungen von Satz 1 für vor dem 24. Dezember 2016 gewährte Darlehen nicht erfüllt, so hat eine Anpassung der Darlehensverträge innerhalb von 12 Monaten nach dem 16. Juli 2019 zu erfolgen.

(3) Die §§ 10a und 31a sind ab der nächsten beabsichtigten Änderung der Nutzungsbedingungen oder der Entgelte für Personenbahnsteige oder Laderampen anzuwenden, spätestens jedoch ab der Netzfahrplanperiode 2022/2023.

(4) Umfasst eine am 18. Juni 2021 bestehende Vereinbarung nach § 37 Absatz 3 Eisenbahnanlagen, so tritt der Betreiber eines an den Personenbahnhof angrenzenden Personenbahnsteigs in die Rechte und Pflichten des Betreibers des Personenbahnhofs aus diesem Vertrag ein. Der Anteil des Stationsentgelts, der sich auf die Eisenbahnanlagen bezieht, ist bis zum Ende der Laufzeit des Vertrages an den Betreiber der Personenbahnsteige zu entrichten.

(5) Auf Entscheidungen der Regulierungsbehörde, die vor dem 18. Juni 2021 ergangen sind, ist § 77a Absatz 3 nicht anzuwenden.

Anlage 1 Verzeichnis der Eisenbahnanlagen

(Fundstelle: BGBl. I 2016, 2111;
bzgl. der einzelnen Änderungen vgl. Fußnote)

Die Eisenbahnanlagen umfassen folgende Anlagen, sofern diese zu den Haupt- und Nebengleisen gehören, ausgenommen Gleise innerhalb der Ausbesserungswerke, Bahnbetriebswerke oder Lokomotivschuppen sowie private Gleisanschlüsse:

1. Grundstücke;
2. Bahnkörper und Planum, insbesondere Dämme, Einschnitte, Dränagen und Entwässerungsgräben, Öffnungen geringer Lichtweite, Futtermauern und Anpflanzungen zum Schutz der Böschungen usw., Personenbahnsteige und Laderampen, auch in Personenbahnhöfen und Güterterminals, Seitenstreifen und Seitenwege, Einfriedungsmauern, Hecken und Zäune, Feuerschutzstreifen, Heizanlagen für Weichen, Gleiskreuzungen, Schneezäune;
3. Kunstbauten, insbesondere Brücken, Durchlässe und sonstige Bahnüberführungen, Tunnel, überdeckte Einschnitte und sonstige Bahnunterführungen, Stützmauern und Schutzbauten insbesondere gegen Lawinen, Steinschlag;
4. schienengleiche Übergänge einschließlich der zur Sicherung des Straßenverkehrs erforderlichen Anlagen;
5. Oberbau: Schienen, Rillenschienen und Leitschienen, Schwellen und Langschwellen, Kleineisen zur Schienenverbindung, Bettung einschließlich Kies und Sand, Weichen und Gleiskreuzungen, Drehscheiben und Schiebebühnen (ausgenommen diejenigen, die nur den Triebfahrzeugen dienen);
6. Zugangswege für Passagiere und Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger;
7. Sicherheits-, Signal- und Fernmeldeanlagen auf freier Strecke, auf Bahnhöfen und Rangierbahnhöfen, einschließlich der Anlagen zur Erzeugung, Umwandlung und Verteilung von elektrischem Strom für das Signalwesen und die Fernmeldeanlagen, die zu den vorgenannten Anlagen gehörenden Gebäude, Gleisbremsen;
8. Beleuchtungsanlagen für den Ablauf und die Sicherung des Verkehrs;
9. Anlagen zur Umwandlung und Zuleitung von Strom für die elektrische Zugförderung: Unterwerke, Stromversorgungsleitungen zwischen Unterwerk und Fahrdraht, Fahrleitungen mit Masten, dritte Schiene mit Tragestützen;
10. Dienstgebäude des Wegedienstes, einschließlich eines Teils der Anlagen für die Erhebung von Beförderungsentgelten.

**Anlage 2 (zu den §§ 10 bis 14)
Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringende Leistungen**

(Fundstelle: BGBl. I 2016, 2112)

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:
 - a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität der Eisenbahn;
 - b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität;
 - c) die Nutzung der Eisenbahnanlagen einschließlich Weichen und Abzweigungen;
 - d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
 - e) die Nutzung von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom, sofern vorhanden;
 - f) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.
2. Der Zugang, einschließlich des Schienenzugangs, wird zu folgenden Serviceeinrichtungen, soweit vorhanden, und zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden, gewährt:
 - a) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf;
 - b) Güterterminals;
 - c) Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen;
 - d) Abstellgleise;
 - e) Wartungseinrichtungen, mit Ausnahme von Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen;

- f) andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen;
 - g) See- und Binnenhafenanlagen mit Schienenverkehr;
 - h) Hilfseinrichtungen; zu Hilfseinrichtungen gehören auch Zuführungsgleise und Verladeeinrichtungen für Autozugverkehre;
 - i) Einrichtungen für die Aufnahme von Brennstoffen und alternativen Kraftstoffen und Bereitstellung von Brennstoffen und alternativen Kraftstoffen in diesen Einrichtungen, deren Preis auf der Rechnung getrennt auszuweisen ist;
 - j) Ladeeinrichtungen, in denen die Ladung der Fahrzeuge mit Strom ausschließlich während des Fahrzeugstillstandes erfolgt, und die Bereitstellung von Ladestrom, dessen Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Ladeeinrichtung erhobenen Entgelten auszuweisen ist, unbeschadet der Vorschriften des Energiewirtschaftsgesetzes.
3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:
- a) Bereitstellung von Fahrstrom, dessen Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Stromversorgungseinrichtungen erhobenen Entgelten auszuweisen ist, unbeschadet der Vorschriften des Energiewirtschaftsgesetzes;
 - b) Vorheizen von Personenzügen;
 - c) kundenspezifische Verträge über
 - aa) die Überwachung von Gefahrguttransporten,
 - bb) die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.
4. Die Nebenleistungen können Folgendes umfassen:
- a) Zugang zu Telekommunikationsnetzen;
 - b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen;
 - c) technische Inspektion der Fahrzeuge;
 - d) Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen;
 - e) Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die in Wartungseinrichtungen erbracht werden, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen bestimmt sind, die besonderer Einrichtungen bedürfen.

Anlage 3 (zu § 19)

Inhalt der Schienennetz-Nutzungsbedingungen

(Fundstelle: BGBl. I 2016, 2113)

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 müssen folgende Angaben enthalten:

1. Einen Abschnitt mit Angaben zur Art des Schienenwegs, der den Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung steht, sowie zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Schienenweg. Die Angaben in diesem Abschnitt müssen, auf Jahresbasis, mit den Eisenbahninfrastrukturregistern nach § 29 Absatz 3 der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung im Einklang stehen oder auf diese verweisen.
2. Einen Abschnitt mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und der Entgelte. Dieser Abschnitt umfasst hinreichende Einzelheiten der Entgeltregelung sowie ausreichende Informationen zu den Entgelten und andere für den Zugang relevante Angaben bezüglich der in Anlage 2 aufgeführten Leistungen, die nur von einem einzigen Anbieter erbracht werden. Es ist im Einzelnen aufzuführen, welche Verfahren, Regeln und gegebenenfalls Tabellen zur Durchführung der §§ 34 bis 40 in Bezug sowohl auf Kosten als auch auf Entgelte angewandt werden. Dieser Abschnitt enthält ferner Angaben zu bereits beschlossenen oder, soweit verfügbar, in den kommenden fünf Jahren vorgesehenen Entgeltänderungen.
3. Einen Abschnitt über die Grundsätze und die Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität. Es sind Angaben zu den allgemeinen Kapazitätsmerkmalen des Schienenwegs, der den Eisenbahnverkehrsunternehmen 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 Verfahrens der Zuweisung von

Schienenwegkapazität anzugeben. Er enthält spezifische Kriterien, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere

- a) die Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität durch Zugangsberechtigte beim Betreiber der Schienenwege,
- b) Anforderungen an Zugangsberechtigte,
- c) Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens und der Verfahren, die bei der Anforderung von Informationen zur Netzfahrplanerstellung einzuhalten sind, sowie der Verfahren zur zeitlichen Planung planmäßiger und außerplanmäßiger Instandhaltungsarbeiten,
- d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens und des in diesem Rahmen eingerichteten Streitbeilegungssystems,
- e) im Fall einer Schienenwegüberlastung durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien,
- f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Schienenwegen,
- g) Bedingungen, durch die dem Grad der bisherigen Inanspruchnahme von Schienenwegkapazität bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.

In diesem Abschnitt ist im Einzelnen anzugeben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung der Güterverkehrsdienste, der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste und der Anträge außerhalb des Netzfahrplans sicherzustellen. Er enthält ein Muster für die Beantragung von Schienenwegkapazität. Der Betreiber der Schienenwege veröffentlicht zudem genaue Angaben zu den Verfahren für die Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen.

4. Einen Abschnitt mit Informationen bezüglich der Beantragung von Genehmigungen nach § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und von nach § 7a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erteilten Sicherheitsbescheinigungen oder mit der Angabe einer Webseite, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden.
5. Einen Abschnitt mit Angaben zu den Streitbeilegungs- und Beschwerdeverfahren bezüglich des Zugangs zu Schieneninfrastruktur und Diensten sowie der leistungsabhängigen Entgeltregelung nach § 39.
6. Einen Verweis auf Informationen über den Zugang zu den Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 und die dafür erhobenen Entgelte. Die Betreiber einer Serviceeinrichtung stellen Informationen über die Entgelte, die für den Zugang zu den Einrichtungen und die erbrachten Leistungen erhoben werden, sowie über die technischen Zugangsbedingungen bereit und geben eine Webseite an, auf der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden. Die auf der Webseite angegebenen Inhalte sind nicht Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.
7. Einen Mustervertrag für den Abschluss von Rahmenverträgen zwischen dem Betreiber der Schienenwege und Zugangsberechtigten nach § 49.

Anlage 4 (zu den §§ 25 bis 27) Anreizsetzung

(Fundstelle: BGBl. I 2016, 2114 - 2115)

Anlage 4 verdeutlicht die grundsätzliche Vorgehensweise im Rahmen der Anreizsetzung.

Durchführung der Anreizsetzung

1. Grundsätze
 - 1.1 Die für die Bestimmung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten nach § 25 Absatz 1 der Betreiber der Schienenwege anzusetzenden Kosten umfassen alle Kosten, die zur Erbringung des Mindestzugangspakets erforderlich sind. Diese Kosten bestehen aus den aufwandsgleichen Kosten nach Nummer 2, den Abschreibungen nach Nummer 3 und den Kapitalkosten nach Nummer 5 abzüglich sonstiger Erträge und Erlöse nach Nummer 4 nach Maßgabe einer an den Anforderungen dieses Gesetzes entsprechenden Kostenermittlung (regulatorische Kostenermittlung).
 - 1.2 In der regulatorischen Kostenermittlung sind nur Einzelkosten, Gemeinkosten und, zur Bestimmung der Kapitalkosten nach Nummer 5, die Vermögensgegenstände zu berücksichtigen, die der Leistungsbereitstellung nach § 31 Absatz 1 oder Absatz 2 zuzurechnen sind. Kosten, Vermögensgegenstände und Passiva, die sich nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand im Sinne des Satzes 1 unmittelbar zurechnen lassen, sind über eine sachgerechte und stetige Schlüsselung

der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur zuzuordnen. Die Regulierungsbehörde kann Festlegungen zur Schlüsselung solcher Kosten und Vermögensgegenstände sowie Passiva treffen.

- 1.3 Die Kosten des Basisjahres sind bis zum Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode fortzuschreiben. Hierzu werden die für das Basisjahr ermittelten Kosten, beginnend mit dem mittleren Jahr des für das Basisjahr zu Grunde gelegten Zeitraumes und endend im Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode, um einen jährlich kumulierten Betrag auf der Grundlage einer Inflationierung nach § 28 Absatz 1 erhöht und um einen jährlich kumulierten Betrag auf der Grundlage des Produktivitätsfortschritts nach § 28 Absatz 2 reduziert. Bei einer geraden Anzahl von Jahren im Basisjahrzeitraum ist einmalig eine entsprechend anteilige Fortschreibung vorzunehmen, danach sind entsprechend jährliche Beträge zu kumulieren. Darüber hinaus ist die angemessene Berücksichtigung einer sachgerechten Fortschreibung in entsprechender Anwendung von § 25 Absatz 3 bis 5, der §§ 26 und 27 sowie eine Berücksichtigung der Regelungen des § 29 Absatz 5 möglich. Bedarf es einer Prüfung der tatsächlichen Erreichbarkeit entsprechend § 26, so sind auch gestiegene Personalkosten aufgrund von Tarifvertragsabschlüssen und gestiegene Energiekosten zu berücksichtigen, soweit sie nicht bereits durch Satz 2 erfasst sind. Die Betriebsleistung für die einzelnen Verkehrsdienste und deren Marktsegmente des Basisjahres ist bis zum Jahr vor Beginn der Regulierungsperiode fortzuschreiben.
2. Aufwandsgleiche Kostenpositionen
 - 2.1 Aufwandsgleiche Kostenpositionen sind zu berücksichtigende Einzel- und Gemeinkosten der Schienenwege, die betrieblichen, periodengerechten und ordentlichen Aufwand der Betreiber der Schienenwege eines Jahres und nach Maßgabe der Gewinn- und Verlustrechnung mit Bezug auf die zuzurechnende Leistungsbereitstellung nach § 31 darstellen.
 - 2.2 Betriebsfremde Aufwendungen sowie außerordentliche, periodenfremde oder auf Besonderheiten des Geschäftsjahres beruhende Aufwendungen und Erträge sind in der Kostenrechnung nicht zu berücksichtigen. Aufwendungen sind stets der Periode zuzuordnen, für die sie anfallen. Die Regulierungsbehörde kann unter Berücksichtigung des § 27 Absatz 1 und der in § 3 genannten Ziele Festlegungen zur Berücksichtigung außerordentlicher, periodenfremder oder auf Besonderheiten des Geschäftsjahres beruhender Aufwendungen und Erträge sowie einer sachgerechten Verteilung dieser außerordentlichen oder periodenfremden Aufwendungen und Erträge sowohl bei der Bestimmung des Ausgangsniveaus als auch während einer laufenden Regulierungsperiode treffen, soweit diese Aufwendungen und Erträge die Kosten spürbar beeinflussen würden.
3. Abschreibungen
 - 3.1 Zur Bemessung des Ausgangsniveaus der Gesamtkosten nach § 25 Absatz 1 wird die Wertminderung der zu berücksichtigenden Vermögensgegenstände des Anlagevermögens in Ansatz gebracht. Hierbei sind die bilanziellen Abschreibungen anzusetzen. Im Falle der Gewährung von Zuwendungen zur Finanzierung dieser Vermögensgegenstände sind die erhaltenen Zuwendungen bei der Ermittlung der Anschaffungs- und Herstellkosten des Anlagevermögens und entsprechend bei der Ermittlung der im Ausgangsniveau der Gesamtkosten zu berücksichtigenden Abschreibungen in Abzug zu bringen. Dies gilt sowohl für Investitionen in das Bestandsnetz als auch für Neubau oder Ausbau von Eisenbahninfrastruktur.
 - 3.2 Werden Zuwendungen gewährt, sind die Prüfergebnisse und die Prüfberichte der mit der Verwendungsprüfung dieser Zuwendungen beauftragten Stellen und Institutionen der Regulierungsbehörde zugänglich zu machen. Weiterhin sind der Regulierungsbehörde vollständige Übersichten und Stammdateninformationen über sämtliche Anlagen vorzulegen, die im Basisjahr aktiv waren und auf der Grundlage von Zuwendungen finanziert wurden. Aus diesen Übersichten sollen mindestens die Anschaffungs- und Herstellkosten, die Finanzierungsanteile über Zuwendungen, vertraglich vereinbarte Eigenmittel und sonstige Mittel, die Aktivierungszeitpunkte sowie die Abschreibungsdauern und Abschreibungshöhen der jeweiligen Anlagen hervorgehen. Die Systematiken der Aufteilung der vertraglich vereinbarten Mittel auf den Bereich zur Erbringung des Mindestzugangspakets sowie auf die im Basisjahr aktivierten Anlagen sind der Regulierungsbehörde darzulegen.
4. Kostenmindernde Erlöse und Erträge
Die Kosten mindern sich um sonstige neben der Leistungsbereitstellung nach § 25 Absatz 1 anfallende Erlöse und Erträge und aktivierte Eigenleistungen abzüglich diesen zuzuordnenden Kosten, soweit sie sachlich der Erbringung der relevanten Leistungen zuzurechnen sind. Erlöse und Erträge, die als Zuwendungen gewährt werden, sind hiervon ausgenommen.
5. Kapitalkosten

- 5.1 Die zulässige Verzinsung für das eingesetzte Kapital bestimmt sich aus einer kapitalmarktüblichen Verzinsung.
- 5.2 Die Regulierungsbehörde legt die Zinssätze für die Betreiber der Schienenwege auf Basis der tatsächlichen Kapitalstruktur fest.
- 5.2.1 Für die Verzinsung des Fremdkapitals ist ein kalkulatorischer Zinssatz anzusetzen.
- 5.2.2 Für den anzusetzenden Eigenkapitalzinssatz für Betreiber der Schienenwege differenziert die Regulierungsbehörde in Abhängigkeit vom Anteil des Schienengüterverkehrs am Umsatz des jeweiligen Betreibers der Schienenwege.
- 5.3 Zur Ermittlung der Kapitalkosten werden die festgelegten Zinssätze auf das für das Mindestzugangspaket nach Anlage 2 Nummer 1 eingesetzte, verzinsliche Kapital nach § 25 Absatz 1 angewendet.
6. Anpassung der Obergrenze der Gesamtkosten aufgrund qualifizierter Regulierungsvereinbarungen
Vor einer Anpassung nach § 25 Absatz 3 prüft die Regulierungsbehörde, ob sich der Aufwand gegenüber dem Ausgangsniveau der Gesamtkosten mehr als geringfügig verändern wird. Soweit es sich um Aufwendungen handelt, die in der qualifizierten Regulierungsvereinbarung pro Jahr benannt sind, ergibt sich der Nachweis aus der Vereinbarung selbst. Für Aufwendungen, die in der qualifizierten Regulierungsvereinbarung benannt, jedoch nicht pro Jahr benannt sind, hat der Betreiber der Schienenwege Planungsaufwand und Aufwandsverlauf darzulegen. Für alle darüber hinaus gehenden Aufwendungen kommt das nachfolgende Prüfschema zur Anwendung.
- 6.1 Instandhaltung
Für die Überprüfung nach § 25 Absatz 3 hat der Betreiber der Schienenwege insbesondere die nachfolgenden Informationen darzulegen:
- den Veränderungssachverhalt im Vergleich zum Ausgangsniveau der Gesamtkosten resultierend aus einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung,
 - den Planaufwand auf der Grundlage eines Instandhaltungsplans und des Instandhaltungsverlaufs nach Instandhaltungsart und Instandhaltungsobjekten über die Laufzeit der qualifizierten Regulierungsvereinbarung,
 - die Veränderung des Instandhaltungsaufwands und damit der Kostenhöhe im Vergleich zum Ausgangsniveau der Gesamtkosten,
 - den Zusammenhang zwischen der Veränderung des Instandhaltungsaufwands und der Vorgabe der qualifizierten Regulierungsvereinbarung. Der Nachweis ist erfolgt, wenn
 1. der Betreiber der Schienenwege dargelegt hat, dass der Instandhaltungsaufwand in infrastrukturellen Rahmenkostenstellen nach Instandhaltungsmaßnahmen, Instandhaltungsart und Instandhaltungsobjekten erbracht wird, die durch die qualifizierte Regulierungsvereinbarung erfasst sind und
 2. der Betreiber der Schienenwege mit Blick auf die qualifizierte Regulierungsvereinbarung den Grund für die zusätzlichen Instandhaltungsmaßnahmen plausibel dargelegt hat.
- 6.2 Ersatzinvestitionen
Für die Überprüfung nach § 25 Absatz 3 hat der Betreiber der Schienenwege insbesondere die nachfolgenden Informationen darzulegen:
- den Veränderungssachverhalt im Vergleich zum Ausgangsniveau der Gesamtkosten resultierend aus einer qualifizierten Regulierungsvereinbarung,
 - den Planaufwand auf der Grundlage eines anlagenspezifischen Investitionsplans und Investitionsverlaufs sowie eines entsprechenden Abschreibungsverlaufs über die Laufzeit der qualifizierten Regulierungsvereinbarung,
 - die Veränderung des Abschreibungsaufwandes und damit der Kostenhöhe im Vergleich zum Ausgangsniveau der Gesamtkosten,
 - den Zusammenhang zwischen der Veränderung des Abschreibungsaufwandes und der Vorgabe der qualifizierten Regulierungsvereinbarung. Der Nachweis ist erfolgt, wenn
 1. der Betreiber der Schienenwege dargelegt hat, dass der anlagenspezifische Abschreibungsaufwand in Anlagenklassen erbracht wird, die durch die qualifizierte Regulierungsvereinbarung erfasst sind und

2. der Betreiber der Schienenwege mit Blick auf die qualifizierte Regulierungsvereinbarung den Grund für die zusätzlichen Ersatzinvestitionen plausibel dargelegt hat.

Der Abschreibungsaufwand, der zu den von der Anpassung betroffenen Ersatzinvestitionen gehört, darf nur begrenzt auf die Dauer der jeweiligen Abschreibungszeiträume in die nachfolgenden Ausgangsniveaus der Gesamtkosten eingehen.

Anlage 5 (zu § 29)

Grundsätze und Eckdaten für Regulierungsvereinbarungen zwischen den zuständigen Stellen und Betreibern der Schienenwege

(Fundstelle: BGBl. I 2016, 2116)

Die Regulierungsvereinbarung spezifiziert die in § 29 aufgeführten Elemente, was sich mindestens auf Folgendes bezieht:

1. die Eisenbahnanlagen und die Serviceeinrichtungen, auf die sich die Vereinbarung bezieht, entsprechend der Gliederung in Anlage 2;
2. die Modalitäten der Zahlungen oder der Finanzierung für die in Anlage 2 aufgeführten Infrastrukturleistungen und für die Instandhaltung und die Erneuerung;
3. nutzerorientierte Leistungsvorgaben in Form von Indikatoren und Qualitätskriterien;
4. die Anreize nach § 29 Absatz 2;
5. Mindestanforderungen an Inhalt und Häufigkeit der Berichterstattung der Betreiber der Schienenwege, einschließlich der jährlich zu veröffentlichenden Informationen;
6. die vereinbarte Laufzeit der Vereinbarung.

Anlage 6 (zu § 34 Absatz 4)

Abweichungen und Ergänzungen von Durchführungsrechtsakten der Kommission

(Fundstelle: BGBl. I 2016, 2117)

Zu § 34 Absatz 4, betreffend Artikel 7 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909

Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Satz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, gilt nach der von Artikel 7 Absatz 1 Satz 2 eröffneten Abweichungsmöglichkeit:

Liegen die nach Artikel 3 Absatz 1 der Durchführungsverordnung berechneten direkten Kosten des gesamten Netzes oder die nach Artikel 6 der Durchführungsverordnung mithilfe der Modellierung berechneten direkten Kosten multipliziert mit der Anzahl der Zugkilometer, Fahrzeugkilometer und/oder Bruttotonnenkilometer für den Referenzzeitraum entweder unter 30 Prozent der Vollkosten für die Instandhaltung und Erneuerung oder unter der Summe aus 20 Prozent der Instandhaltungskosten und 40 Prozent der Erneuerungskosten, kann die Regulierungsstelle die nach Artikel 56 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU, umgesetzt in § 66 Absatz 4, vorgesehenen Kontrollen der Berechnung der im gesamten Netz angefallenen Kosten in vereinfachter Weise durchführen.

Anlage 7 (zu § 36 Absatz 2 und § 39)

Anforderungen in Bezug auf die Kosten der Eisenbahnanlagen und Zugangsentgelte

(Fundstelle: BGBl. I 2016, 2118 - 2119)

1. Die Paare, die von den Betreibern von Eisenbahnanlagen zu berücksichtigen sind, wenn sie eine Liste von Marktsegmenten im Hinblick auf die Einführung von Aufschlägen in der Entgeltregelung nach § 36 Absatz 1 festlegen, umfassen mindestens die folgenden:
 - a) Personenverkehr/Güterverkehr;
 - b) Gefahrgutzüge/andere Güterzüge;

- c) Inländischer Verkehr/grenzüberschreitender Verkehr;
- d) Kombiniertes Verkehr/Direktverkehr;
- e) Personenstadt- oder -regionalverkehr/Personenfernverkehr;
- f) Ganzzüge/Einzelwagenverkehr;
- g) Netzfahrplan/Ad-hoc-Verkehr.

2. Für leistungsabhängige Entgeltregelungen nach § 39 gelten die folgenden Grundsätze:

- a) Um ein vereinbartes Leistungsniveau zu erreichen und die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines Verkehrsdienstes nicht zu gefährden, vereinbart der Betreiber von Eisenbahnanlagen mit den Zugangsberechtigten die Eckwerte der leistungsabhängigen Entgeltregelung, insbesondere die Dauer von Verspätungen und die Grenzwerte, ab denen nach Maßgabe der leistungsabhängigen Entgeltregelung Zahlungen fällig werden, und zwar sowohl für Einzelfahrten als auch für sämtliche Zugbewegungen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen in einer bestimmten Zeit durchführt.
- b) Der Betreiber von Eisenbahnanlagen teilt den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Netzfahrplan, anhand dessen die Verspätungen berechnet werden, mindestens fünf Tage vor der Zugfahrt mit. Im Falle höherer Gewalt oder kurzfristiger Netzfahrplanänderungen kann der Betreiber von Eisenbahnanlagen eine kürzere Mitteilungsfrist anwenden.
- c) Alle Verspätungen sind einer der nachstehenden Kategorien und Unterkategorien zuzuordnen:
 - 1. Betriebs-/Planungsmanagement des Betreibers von Eisenbahnanlagen
 - 1.1 Fahrplanerstellung
 - 1.2 Zugbildung
 - 1.3 Fehler im Betriebsverfahren
 - 1.4 Falsche Anwendung der Vorrangregeln
 - 1.5 Personal
 - 1.6 Andere Ursachen
 - 2. Infrastruktureinrichtungen des Betreibers von Eisenbahnanlagen
 - 2.1 Signalanlagen
 - 2.2 Signalanlagen an Bahnübergängen
 - 2.3 Telekommunikationsanlagen
 - 2.4 Stromversorgungseinrichtungen
 - 2.5 Gleis
 - 2.6 Bauwerke
 - 2.7 Personal
 - 2.8 Andere Ursachen
 - 3. Dem Betreiber von Eisenbahnanlagen zuzuschreibende bautechnische Ursachen
 - 3.1 Geplante Bauarbeiten
 - 3.2 Probleme bei der Ausführung von Bauarbeiten
 - 3.3 Geschwindigkeitsbeschränkung wegen schadhafter Gleise
 - 3.4 Andere Ursachen
 - 4. Anderen Betreibern von Eisenbahnanlagen zuzuschreibende Probleme
 - 4.1 verursacht durch den vorgelagerten Betreiber von Eisenbahnanlagen
 - 4.2 verursacht durch den nachgelagerten Betreiber von Eisenbahnanlagen
 - 5. Dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zuzuschreibende kommerzielle Ursachen
 - 5.1 Überschreitung der Haltezeit
 - 5.2 Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens
 - 5.3 Ladevorgänge

- 5.4 Ladeprobleme
- 5.5 Zugvorbereitung
- 5.6 Personal
- 5.7 Andere Ursachen
- 6. Fahrzeuge des Eisenbahnverkehrsunternehmens
 - 6.1 Umlaufplanerstellung und -änderung
 - 6.2 Zugbildung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen
 - 6.3 Probleme mit Reisezugwagen
 - 6.4 Probleme mit Güterwagen
 - 6.5 Probleme mit Fahrzeugen, Lokomotiven und Triebwagen
 - 6.6 Personal
 - 6.7 Andere Ursachen
- 7. Anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zuzuschreibende Probleme
 - 7.1 verursacht durch das nachgelagerte Eisenbahnverkehrsunternehmen
 - 7.2 verursacht durch das vorgelagerte Eisenbahnverkehrsunternehmen
- 8. Externe Ursachen, die weder dem Betreiber von Eisenbahnanlagen noch dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zuzuschreiben sind
 - 8.1 Streik
 - 8.2 Verwaltungsformalitäten
 - 8.3 Äußere Einflüsse
 - 8.4 Wetterbedingte Auswirkungen und natürliche Ursachen
 - 8.5 Verspätung durch externe Ursachen im nachgelagerten Schienennetz
 - 8.6 Andere Ursachen
- 9. Sekundäre Ursachen, die weder dem Betreiber von Eisenbahnanlagen noch dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zuzuschreiben sind
 - 9.1 Gefährliche Ereignisse, Unfälle und Risiken
 - 9.2 Streckenbelegung wegen Verspätung desselben Zuges
 - 9.3 Streckenbelegung wegen Verspätung eines anderen Zuges
 - 9.4 Umlauf
 - 9.5 Anschlüsse
 - 9.6 Weitere Untersuchung erforderlich.
- d) Verspätungen sollten nach Möglichkeit nur einer einzigen Organisation zugeschrieben werden, wobei sowohl die Verantwortung für die Störung als auch die Fähigkeit zur Wiederherstellung des normalen Verkehrsbetriebs zu berücksichtigen sind.
- e) Bei der Berechnung der Zahlungen ist die durchschnittliche Verspätung von Eisenbahnverkehrsdiensten zu berücksichtigen, für die ähnliche Pünktlichkeitsanforderungen gelten.
- f) Der Betreiber von Eisenbahnanlagen teilt den Eisenbahnverkehrsunternehmen so rasch wie möglich die Berechnung der nach der leistungsabhängigen Entgeltregelung fälligen Zahlungen mit. Die Berechnung umfasst sämtliche verspäteten Zugfahrten innerhalb eines Zeitraums von höchstens einem Monat.
- g) Unbeschadet der bestehenden Rechtsbehelfe und des § 66 ist für Streitfälle in Bezug auf die leistungsabhängige Entgeltregelung ein Streitbeilegungssystem einzurichten, damit solche Angelegenheiten rasch bereinigt werden können. Dieses Streitbeilegungssystem gewährleistet Unparteilichkeit gegenüber den beteiligten Parteien. Gelangt dieses System zur Anwendung, ist innerhalb von zehn Arbeitstagen eine Entscheidung zu treffen.

- h) Auf der Grundlage der in der leistungsabhängigen Entgeltregelung vereinbarten Eckwerte veröffentlicht der Betreiber von Eisenbahnanlagen einmal jährlich das von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahresdurchschnitt erzielte Leistungsniveau.

Anlage 8 (weggefallen)