

Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich*

Vom 29. August 2016

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

Inhaltsübersicht

Kapitel 1

Allgemeine Bestimmungen

- § 1 Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen
- § 2 Einschränkungen des Anwendungsbereichs
- § 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 der Schienenwege
- § 9 Geschäftsplan des Betreibers der Schienenwege
- § 10 Zugang zu Eisenbahnanlagen und zu Serviceeinrichtungen
- § 11 Zugang zu Leistungen
- § 12 Unabhängigkeit von Entscheidungen für Serviceeinrichtungen; getrennte Rechnungsführung
- § 13 Koordinierungsverfahren bei 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 und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
- § 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
- § 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 Schienenwege und Personenbahnhöfe für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags
- § 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 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 Schienenwegkapazität und bei der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen
- § 48 Anforderungen an Zugangsberechtigte
- § 49 Rahmenvertrag
- § 50 Zeitplan des Zuweisungsverfahrens im Netzfahrplan
- § 51 Antragstellung
- § 52 Netzfahrplanerstellung, Koordinierungsverfahren, Streitbelegungsverfahren
- § 53 Netzfahrplanerstellung, Konsultationsverfahren
- § 54 Nutzungsvertrag
- § 55 Überlastete Schienenwege
- § 56 Anträge außerhalb 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

Kapitel 4

Wartungseinrichtungen

- § 63 Ausnahmen vom Anwendungsbereich für Betreiber einer Wartungseinrichtung
- § 64 Bericht der Regulierungsbehörde zum Markt für Wartungseinrichtungen
- § 65 Verfahren für den Bericht der Regulierungsbehörde zum Markt für Wartungseinrichtungen

* Dieses Gesetz dient der Umsetzung 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).

Kapitel 5**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
- § 78 Gutachten der Monopolkommission
- § 79 Eisenbahninfrastrukturbeirat

Kapitel 6**Übergangsvorschriften; Anwendungsvorschriften**

- § 80 Übergangsvorschriften
- § 81 Befristungen
- 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 Zeitplan des Zuweisungsverfahrens
- 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 Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen und
3. die Erhebung von Entgelten für den Zugang zu Eisenbahnanlagen und Serviceeinrichtungen.

(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.

(5) Eisenbahnanlagen sind die in Anlage 1 aufgeführten Anlagen.

(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 durch einen Betreiber der Schienenwege.

(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) Zugangsberechtigter ist

1. ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder eine internationale Gruppierung 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 der Schienenwege oder der Serviceeinrichtung und die Zugangsberechtigten versuchen, Lösungen für nicht miteinander zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen oder Kapazitäten in Serviceeinrichtungen 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 Kapazität-zuweisungsregelungen einschließlich der zusätzlichen Informationen, die für die Beantragung von Schienenwegkapazität benötigt werden.

(19) Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind die Bedingungen für den Zugang zu Serviceeinrichtungen, die an das Netz eines Betreibers der Schienenwege angeschlossen sind, und für die Erbringung der Leistungen in diesen Einrichtungen.

(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 Zugbewegungen 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.

(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.

(25) Integrierte Unternehmen sind Unternehmen, die

1. sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Betreiber einer Eisenbahnanlage sind,
2. nur Eisenbahnverkehrsunternehmen und über ein Mutterunternehmen mit einem Betreiber einer Eisenbahnanlage verbunden sind,
3. nur Betreiber einer Eisenbahnanlage sind und über ein Mutterunternehmen mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen verbunden sind oder
4. als Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Betreiber einer Eisenbahnanlage Mutter- oder Tochterunternehmen sind im Verhältnis zu einem Betreiber einer Eisenbahnanlage oder einem Eisenbahnverkehrsunternehmen.

§ 2

Einschränkungen des Anwendungsbereichs

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

1. auf eigenständigen örtlichen und regionalen Netzen für Verkehrsdienste auf Eisenbahnanlagen oder
 2. auf Netzen, die nur für die Durchführung von Schienenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind,
- tätig 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. für nicht regelspurige Eisenbahnen die §§ 8 und 9 und das Kapitel 3,
2. für Betreiber der Schienenwege, die keine nicht regelspurigen Eisenbahnen oder S-Bahnen mit besonderen Bahnstromsystemen sind, die §§ 8, 9, 24 bis 30, 31 Absatz 2, § 34 Absatz 3 und 4 und die §§ 35, 36 und 38, soweit die Betreiber der Schienenwege
 - a) eigenständige örtliche und regionale Schienennetze für Personenverkehrsdienste,
 - b) nur für die Durchführung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmte Netze oder
 - c) regionale Schienennetze, die von einem nicht unter Absatz 1 fallenden Eisenbahnverkehrsunternehmen 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.

(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 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) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber einer Serviceeinrichtung nach Anlage 2 Nummer 2 auf Antrag ganz oder teilweise von den Pflichten des § 13 und des Kapitels 3 unter Ausnahme des § 43 mit der Maßgabe befreien, dass ausschließlich Bestimmungen zur Betriebssicherheit nach § 21 aufzustellen sind, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Eine Beeinträchtigung ist insbesondere nicht zu erwarten, wenn die Serviceeinrichtung nach dem Umfang der angebotenen und nachgefragten Leistungen von geringer Bedeutung ist.

(6) Die Regulierungsbehörde soll Betreiber einer Serviceeinrichtung, die Serviceeinrichtungen 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) 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 des § 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 Entscheidung der Europäischen Kommission nach Artikel 2 Absatz 4 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).

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

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

(10) 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.

(11) Beantragt im Falle des Absatzes 3 Nummer 2 Buchstabe b 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.

(12) Die Regulierungsbehörde hat eine Anordnung nach Absatz 10 oder Absatz 11 unbeschadet der verwaltungsverfahrenrechtlichen Vorschriften über Rücknahme und Widerruf zu widerrufen, sobald die Voraussetzungen für die Anordnung entfallen sind.

§ 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 und
5. die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur.

§ 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.

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.

§ 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.

§ 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 unvermeidbarem 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 entspre-

chend. 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 Wegeentgelten und des Gewinns aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten zu überprüfen.

(6) Die Regulierungsbehörde soll Ausnahmen von den Absätzen 1, 2 und 4 erteilen, wenn die betriebenen Schienenwege nach Streckenlänge und Betriebsleistung von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. Satz 1 gilt entsprechend für sonstige Eisenbahnanlagen.

§ 8

Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein, soweit es Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen und über die Wegeentgelte betrifft.

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

(3) Um die in Absatz 1 genannten Ziele zu erreichen, sind

1. aus Eisenbahnen, die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch Betreiber der Schienenwege sind, beide Bereiche jeweils auf eine oder mehrere gesonderte Gesellschaften auszugliedern;
2. Verträge des Betreibers der Schienenwege mit Dritten so zu gestalten, dass seine organisatorische Selbstständigkeit gewährleistet ist;
3. Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und die Entscheidungen über die Wegeentgelte nur von Personen, die bei dem Betreiber der Schienenwege beschäftigt sind, zu treffen, die keine Funktionen in Eisenbahnverkehrsunternehmen oder mit diesen verbundenen Unternehmen ausüben und
4. Weisungen Dritter gegenüber dem Betreiber der Schienenwege oder seinen Beschäftigten in Bezug auf Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und die Entscheidungen über die Wegeentgelte unzulässig und unbeachtlich.

(4) In integrierten Unternehmen sind unternehmensinterne Regelungen zu schaffen, aufrechtzuerhalten und zu veröffentlichen, die die Einflussnahme von Dritten auf die Entscheidungen über den Netzfahrplan und die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und Entscheidungen über die Wegeentgelte unterbinden. In den unternehmensinternen Regelungen ist insbesondere festzulegen, welche besonderen Pflichten die Mitarbeiter zur Verhinderung solcher Einflussnahme haben. Betrei-

ber der Schienenwege 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.

(5) In integrierten Unternehmen sind zudem die Aufsichtsräte getrennt zu besetzen. Dem Aufsichtsrat des Betreibers der Schienenwege dürfen keine Mitglieder der Aufsichtsräte von integrierten Unternehmen und ihren Tochtergesellschaften sowie deren Angehörige angehören. Dies gilt auch für sonstige Beteiligungen des Mutterunternehmens.

(6) 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.

§ 9

Geschäftsplan des Betreibers der Schienenwege

Jeder Betreiber der Schienenwege 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 der Schienenwege sorgt dafür, dass Zugangsberechtigte vor der Annahme des Geschäftsplans durch den Betreiber der Schienenwege die für das Erreichen der Ziele wesentlichen Informationen erhalten. Sie haben durch den Betreiber der Schienenwege die Möglichkeit zu erhalten, sich zum Inhalt des Geschäftsplans zu äußern, was die Zugangs- und Nutzungsbedingungen sowie die Art, die Bereitstellung und den Ausbau der Infrastruktur anbelangt. Darüber hinaus ist den Mitgliedern des Netzbeirates nach § 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Der Regulierungsbehörde und den zuständigen Aufsichtsbehörden sind der Geschäftsplan und die Hinweise der Zugangsberechtigten zur Verfügung zu stellen.

§ 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) Ein Zugangsberechtigter mit Sitz im Inland hat das Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen für alle Arten von Personenverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen.

(3) Ein Zugangsberechtigter mit Sitz im Ausland hat das Recht auf Zugang zu Eisenbahnanlagen im Inland zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nur, soweit er grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste erbringt. Bei der Durchführung eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen das Recht, Fahrgäste an jedem beliebigen Bahnhof auf der grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und abzusetzen. Bei der Durchführung eines grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes kann ein Fahrgast auch im Inland aufgenommen und abgesetzt werden. Dieses Recht schließt den Zugang zu Infrastrukturen ein, durch die Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 angebunden werden.

(4) 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.

(5) Die Regulierungsbehörde stellt auf Antrag des betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmens fest, ob der Hauptzweck des Verkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten liegt.

(6) Die Absätze 1 bis 5 sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 10 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 11

Zugang zu Leistungen

(1) Ein Betreiber der Schienenwege 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 i aufgeführten Serviceeinrichtungen unmittelbar oder mittelbar von einem Unternehmen kontrolliert, das auch in den inländischen Schienenverkehrsmärkten tätig ist, für die die betreffende Serviceeinrichtung genutzt wird, und das 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 unververtretbarem 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 der Schienenwege betrieben oder wird der Betreiber einer Serviceeinrichtung unmittelbar oder mittelbar von einem Betreiber der Schienenwege kontrolliert, so gelten die Anforderungen der Absätze 1 und 2 als erfüllt, wenn die Anforderungen des § 8 für Eisenbahnverkehrsunternehmen und für Betreiber einer Serviceeinrichtung entsprechend eingehalten werden.

§ 13

Koordinierungsverfahren bei Serviceeinrichtungen

(1) Der Antrag eines Zugangsberechtigten auf Zugang zur Serviceeinrichtung und auf das dortige Erbringen von Leistungen nach Anlage 2 Nummer 2 muss unverzüglich 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 hat durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf eine einvernehmliche Lösung hinzuwirken und dabei auf eine tragfähige Alternative hinzuweisen. Die Verhandlungsdauer soll 14 Tage nicht überschreiten. Die Grundsätze dieses Koordinierungsverfahrens sind in den Nutzungsbedingungen nach § 19 Absatz 4 festzulegen. Kann eine einvernehmliche Lösung nicht erzielt werden, hat

der Betreiber einer Serviceeinrichtung auf ihm bekannte tragfähige Varianten hinzuweisen.

(3) Kommt eine Einigung nicht zustande, ist der Betreiber einer Serviceeinrichtung verpflichtet, folgende Verfahrensschritte in nachstehender Reihenfolge einzuhalten:

1. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung hat den Anträgen Vorrang zu gewähren, die notwendige Folge der mit einem Betreiber der Schienenwege vereinbarten Zugtrasse sind.
2. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung kann Anträgen eines Zugangsberechtigten auf Zugang zu den in Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe e genannten Einrichtungen und auf Erbringen der diesbezüglichen Leistungen Vorrang gewähren, wenn
 - a) die Einrichtung im Eigentum des Zugangsberechtigten steht oder von ihm oder einem mit ihm gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmen betrieben wird und
 - b) die Berücksichtigung anderer Anträge aus Gründen des Betriebs des Zugangsberechtigten oder eines mit diesem gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmens nicht möglich oder nicht zumutbar ist.
3. Ist eine Entscheidung nach den Nummern 1 und 2 nicht möglich, hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung nach Maßgabe von Kriterien zu entscheiden, die in seinen zuvor allgemein bekanntgegebenen Nutzungsbedingungen enthalten sind.
4. Soweit eine abschließende Entscheidung nach den Nummern 1 bis 3 nicht möglich ist, hat der Betreiber einer Serviceeinrichtung den Anträgen Vorrang zu gewähren, für deren zugrunde liegende Nutzung keine tragfähige Alternative vorhanden ist.
5. Ist eine abschließende Entscheidung nach den Nummern 1 bis 4 nicht möglich, hat der Betreiber ein Höchstpreisverfahren nach Maßgabe des § 52 Absatz 8 Satz 2 bis 6 durchzuführen.

(4) Der Betreiber einer Serviceeinrichtung hat jede Entscheidung, mit der ein Antrag abgelehnt werden soll, zuvor den Zugangsberechtigten gegenüber schriftlich oder elektronisch mit einer Begründung versehen zu übermitteln und eine tragfähige Alternative in anderen Einrichtungen, soweit vorhanden, aufzuzeigen. Zeitgleich erfolgt die Mitteilung nach § 72 Satz 1 Nummer 3 gegenüber der Regulierungsbehörde über die beabsichtigte Entscheidung. Diese enthält auch die Informationen über eine tragfähige Alternative.

(5) Der Zugangsberechtigte kann innerhalb von drei Arbeitstagen nach Zugang der Übermittlung nach Absatz 4 Satz 1 durch den Betreiber einer Serviceeinrichtung Beschwerde bei der Regulierungsbehörde einlegen. Die Regulierungsbehörde prüft den Fall und wird tätig, damit ein angemessener Teil der Kapazität dem Zugangsberechtigten zugewiesen wird, wenn keine tragfähige Alternative besteht.

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

§ 14

Zugang zu weiteren Leistungen

(1) Erbringt

1. ein Betreiber einer Serviceeinrichtung oder
2. ein Betreiber der Schienenwege

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 der Schienenwege oder den Betreiber einer Serviceeinrichtung um Nebenleistungen nach Anlage 2 Nummer 4 ersuchen. Der Betreiber der Schienenwege oder der Betreiber einer Serviceeinrichtung ist zur Erbringung dieser Leistungen nicht verpflichtet. Beschließt der Betreiber der Schienenwege 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.

§ 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.

§ 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 und
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 sowie
 - h) die Entwicklung der Beschäftigungsbedingungen und der betreffenden sozialen Bedingungen im Eisenbahnsektor.

(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 Schienenwege 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.

(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

§ 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.

§ 19

Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

(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 erfolgten Stellungnahmen enthalten. Absatz 2 Satz 4 gilt entsprechend.

(4) Der Betreiber einer Serviceeinrichtung hat die Nutzungsbedingungen für die von ihm betriebene Serviceeinrichtung mit den nach § 13 Absatz 2 Satz 4 und Absatz 3 Nummer 3, § 21 und Anlage 3 Nummer 6 sowie den nach § 1 Absatz 19 erforderlichen Informationen aufzustellen und dem Betreiber der Schienenwege, an dessen Netz sie angeschlossen sind, unverzüglich, unaufgefordert und kostenlos über seine Internetseite zur Verfügung zu stellen. An das Netz eines Betreibers der Schienenwege angeschlossen ist eine Serviceeinrichtung auch dann, wenn sie nur über eine vorgela-

gerte Eisenbahninfrastruktur, die ihrerseits an das Netz des Betreibers der Schienenwege angeschlossen ist, erreicht werden kann. Die in den dem Personenverkehr dienenden Serviceeinrichtungen erbrachten Leistungen sind in den Nutzungsbedingungen für diese Serviceeinrichtungen mindestens hinsichtlich der zugesicherten Ausstattung, Qualität und zeitlichen Verfügbarkeit verbindlich zu beschreiben.

(5) Die veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern. Dies gilt auch für die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen nach Absatz 4.

(6) 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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 Marktes 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.

§ 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.

§ 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 legt es 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.

§ 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 Ober-

grenze 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.

§ 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.

§ 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.

(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.

§ 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.

§ 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 Vorschritten ergeben. Trifft die Regulierungsbehörde innerhalb der Frist nach Satz 2 keine Entscheidung, gilt die Vereinbarung als anerkannt.

§ 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 Mindestzugangspaketes zu decken. Die Regulierungsbehörde kann auf Antrag hiervon Ausnahmen zulassen, wenn die Kostenunterdeckung voraussichtlich nur vorübergehend eintreten wird oder die Gesamtkosten anderweitig gedeckt 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, zu-

züglich 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.

§ 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.

§ 34

Entgeltgrundsätze

(1) Entgelte für die Nutzung der Schienenwege der Eisenbahn 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 angebonden 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.

§ 35

Besondere Bedingungen bei Entgelten

(1) Die Wegeentgelte nach § 34 Absatz 3 können einen Entgeltbestandteil umfassen, der die Knappheit der Schienenwegkapazität auf dem bestimmbar 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 entgegenstehende 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) Der Betreiber der Einrichtung zur Erbringung der in Anlage 2 Nummer 2, 3 und 4 genannten Leistungen teilt dem Betreiber der Schienenwege die entgeltbezogenen Informationen mit, die nach § 19 in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten sein müssen, oder er gibt eine Webseite an, auf der diese Informatio-

nen unentgeltlich in elektronischer Form veröffentlicht werden. Der Betreiber einer Serviceeinrichtung ist verpflichtet, die Informationen in Deutsch und in mindestens einer weiteren Amtssprache der Europäischen Union mitzuteilen, soweit auch der Betreiber der Schienenwege, an dessen Netz die Serviceeinrichtung angeschlossen ist, verpflichtet ist, seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen in Deutsch und in mindestens einer weiteren Amtssprache der Europäischen Union zu veröffentlichen.

§ 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. Soweit innerhalb des Verkehrsdienstes Personenverkehrsdienste Marktsegmente gebildet werden, müssen diese weiteren Marktsegmente insgesamt die dem Verkehrsdienst Personenverkehrsdienst nach Satz 4 zugeordneten Kosten decken. Das Gleiche gilt für den Verkehrsdienst Güterverkehrsdienste und innerhalb dessen gebildeter Marktsegmente.

(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 oder 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 Entscheidung 2009/561/EG der Kommission vom 22. Juli 2009 zur Änderung der Entscheidung 2006/679/EG hinsichtlich der Umsetzung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) des Teilsystems Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 194 vom 25.7.2009, S. 60) angegebenen Eisenbahnkorridore sind zu unterscheiden. Dadurch sollen Anreize dafür gegeben werden, dass Züge mit einer Version des „European Train Control System“ 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 Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (ABl. L 136 vom 24.5.2008, S. 11) gebilligten Version und Folgeversionen kompatibel ist. Eine solche Unterscheidung darf die Erlöse eines Betreibers der Schienenwege insgesamt nicht verändern. § 31 Absatz 2 bleibt unberührt.

(6) Absatz 5 ist insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 34 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegengesetzte Regelung trifft.

§ 37

Ausgestaltung der Entgelte für Schienenwege und Personenbahnhöfe für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags

(1) Stehen den Ländern für die jeweilige Fahrplanperiode vom Bund Mittel 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 der Schienenwege der Eisenbahn und für die Nutzung von Personenbahnhöfen je Land festzulegen.

(2) Die durchschnittlichen Entgelte nach Absatz 1 sind für jedes Land so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehrsdienste im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2016/2017 entsprechen. Soweit sich der Gesamtbetrag der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel seit dem Jahr 2017 bis zu dem Jahr, in dem das Entgelt tatsächlich zu zahlen ist, geändert hat, sind die Entgelte

nach Absatz 1 mit der gleichen Änderungsrate anzupassen.

(3) Absatz 2 gilt nicht für Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen, soweit in einer Vereinbarung zwischen einer Gebietskörperschaft 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. In diesem Fall gilt § 32.

(4) Die Regulierungsbehörde überprüft, ob für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 auf Grund des § 37 eine Unterdeckung besteht. Zu diesem Zweck kann sie entweder die Mengen- und Erlösentwicklungen untersuchen oder untersuchen, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für Verkehrsdienste nach § 36 Absatz 2 Satz 2 Nummer 2 in Verbindung mit den Absätzen 1 bis 3 dieser Vorschrift die Aufschläge nach § 36 Absatz 2 Satz 5 so wählen können, dass die dem Betreiber der Schienenwege für diese Verkehrsdienste entstehenden Kosten 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 4 ergeben, die diesen Halten nach § 32 zuzuordnenden Kosten decken.

(5) Die Regulierungsbehörde hat auf Grundlage der Erkenntnisse nach Absatz 4 einen Berichtsentwurf zu erstellen. Dieser stellt die finanzielle Situation der Betreiber der Schienenwege 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 hat die Regulierungsbehörde ihren endgültigen Bericht zu erstellen. Die Regulierungsbehörde leitet den endgültigen Bericht unverzüglich dem Eisenbahninfrastrukturbeirat und der Bundesregierung zu. Die Bundesregierung leitet den Bericht der Regulierungsbehörde unverzüglich dem Deutschen Bundestag zu; die Bundesregierung kann dem Bericht eine Stellungnahme beifügen. Der Bericht ist im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.

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

§ 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.

§ 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.

§ 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.

§ 41

Zusammenarbeit bei netzübergreifenden Entgeltregelungen

(1) Betreiber der Schienenwege haben zur Koordination 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.

§ 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 grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienst zu betreiben, so muss er die betroffenen Betreiber der Schienenwege und die betroffenen Regulierungsbehörden davon in Kenntnis setzen. Soweit sie die Entscheidung trifft, bewertet die deutsche Regulierungsbehörde, ob der grenzüberschreitende Verkehrsdienst der Beförderung von Fahrgästen auf einer Strecke zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten dient.

§ 43

Rechte an 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.

§ 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.

§ 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.

(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.

§ 46

Verfahren zur Genehmigung der Entgelte und der Entgeltgrundsätze

(1) Die Genehmigung der Entgelte ist mindestens sechs Monate vor Ablauf der nach Anlage 3 Nummer 3 Satz 3 bestimmten Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen für den Netzfahrplan schriftlich oder elektronisch bei der Regulierungsbehörde zu beantragen. Dem Antrag sind die Unterlagen nach Anlage 4 und 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 4 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.

§ 47

Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Schienenwegkapazität und bei der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen

(1) Ein Betreiber der Schienenwege im Inland ist verpflichtet, im Interesse einer wirksamen Schaffung von Schienenwegkapazitäten und Zuweisung von Zugtrassen mit anderen Betreibern der Schienenwege 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 der Schienenwege nach Anlage 3 Nummer 3 in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.

(2) Ein Betreiber der Schienenwege, dessen Entscheidungen über Zuweisungen von Zugtrassen sich auf andere Betreiber der Schienenwege 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 der Schienenwege nach Anlage 3 Nummer 3 in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Soweit sich die Entscheidungen über die Zuweisungen auf einen Betreiber der Schienenwege aus einem Drittstaat auswirken, soll an diesem Verfahren ein Vertreter des jeweiligen Betreibers der Schienenwege aus dem Drittstaat beteiligt werden.

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

§ 48

Anforderungen an Zugangsberechtigte

(1) Ein Betreiber der Schienenwege oder ein Betreiber einer Serviceeinrichtung kann mit Rücksicht auf berechnete Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Schienenwegnutzung oder der Nutzung der Serviceeinrichtung 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 oder den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen 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 oder Kapazität in Serviceeinrichtungen vorsehen.

(2) Absatz 1 ist insoweit nicht anzuwenden, als ein auf Grund des Artikels 41 Absatz 3 oder des Artikels 13 Absatz 9 der Richtlinie 2012/34/EU erlassener Durchführungrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.

§ 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 einer konkreten Bandbreite zu den beantragten Zugtrassen Varianten anzubieten hat. Die

im Rahmenvertrag zu vereinbarenden Bandbreite soll so gewählt werden, dass unter den betrieblichen Bedingungen mindestens drei zueinander konfliktfrei konstruierbare Zugtrassen zur Verfügung stehen können.

(2) Der Rahmenvertrag darf die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Zugangsberechtigte nicht ausschließen.

(3) Rahmenverträge müssen vorsehen, dass die sich aus ihnen ergebenden Rechte und Pflichten im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert oder eingeschränkt werden können, sofern dies auf Grund 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) vorgegeben ist. Hierauf ist in dem Rahmenvertrag ausdrücklich hinzuweisen.

(4) In dem Rahmenvertrag kann eine Vertragsstrafe für den Fall vorgesehen werden, dass die Verpflichtungen aus dem Vertrag nicht erfüllt werden.

(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 der Genehmigung der Regulierungsbehörde. Hierzu wird das Vorliegen der Voraussetzungen nach Absatz 5 oder 7 geprüft. Rahmenverträge mit Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs bedürfen keiner Genehmigung.

(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 in das Internet erfolgen. Die Internetadresse ist im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

(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 entgegenstehende Regelung trifft.

(10) Führt die Koordinierung nach Artikel 9 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität 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 und die Regulierungsbehörde über die beabsichtigte Entscheidung nach § 72 Satz 1 Nummer 4 zu unterrichten.

(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 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität 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.

§ 50

Zeitplan des Zuweisungsverfahrens im Netzfahrplan

(1) Ein Betreiber der Schienenwege hat den in Anlage 8 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.

§ 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 richtet sich nach Anlage 8. 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.

§ 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 Netzfahrplanstellungs- 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.

§ 53

Netzfahrplanerstellung, Konsultationsverfahren

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss spätestens vier Monate nach Ablauf der in Anlage 8 Nummer 3 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. 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.

§ 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 und diese zu begründen.

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

§ 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 Überlas-

tung 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 Taktssysteme im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr unmittelbar gefährdet ist.

§ 56

Anträge außerhalb des Netzfahrplans

(1) Ein Betreiber der Schienenwege muss über Anträge außerhalb 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 gel-

tenden 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 fertig erstellten Netzfahrplans vorzuhalten, um auf vorhersehbare Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität außerhalb des Netzfahrplans schnell reagieren zu können. 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.

§ 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.

§ 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 Ver-

lagerung 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.

§ 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 Optionen und Kosten für die Erhöhung der Schienenwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Wegeentgelte,

darzulegen. Des Weiteren ist auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten möglichen Maßnahmen zu entscheiden, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Schienenwegkapazität ergriffen werden; hierzu gehört auch ein Zeitplan für die Durchführung der Maßnahmen.

(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 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 nichtbundes-eigenen Eisenbahnen nach dem hierfür geltenden Zuwendungsrecht.

(4) 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.

(5) Unbeschadet des Absatzes 4 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 oder
2. die verfügbaren Optionen wirtschaftlich oder finanziell nicht tragfähig sind.

(6) Die Aufsichtsbehörde überwacht die Einhaltung der Verpflichtungen aus den Regelungen zum überlasteten Schienenweg nach den Absätzen 1 bis 4 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.

§ 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.

(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 nicht-wirtschaftliche Gründe zurückzuführen ist, die sich dem Einfluss des Zugangsberechtigten entziehen.

§ 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.

§ 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.

(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.

Kapitel 4

Wartungseinrichtungen

§ 63

Ausnahmen vom Anwendungsbereich für Betreiber einer Wartungseinrichtung

(1) § 19 Absatz 4 ist auf Wartungseinrichtungen mit der Maßgabe anzuwenden, dass ausschließlich Bestimmungen zur Betriebssicherheit nach § 21 aufzustellen sind.

(2) § 13 Absatz 4 Satz 1, soweit dieser die Begründung der ablehnenden Entscheidung betrifft, und § 32 sind auf die Betreiber der Wartungseinrichtungen nicht anzuwenden.

§ 64

Bericht der Regulierungsbehörde zum Markt für Wartungseinrichtungen

Die Regulierungsbehörde erstellt nach Maßgabe des § 65 zum 31. Dezember 2018 einen Bericht für die Bundesregierung zur Frage, ob auf den Märkten für Wartungseinrichtungen Verhältnisse bestehen, die einem unverfälschten Wettbewerb entsprechen.

§ 65

Verfahren für den Bericht der Regulierungsbehörde zum Markt für Wartungseinrichtungen

(1) Die Regulierungsbehörde überprüft den Grad der Marktöffnung und den Umfang des Wettbewerbs im Wirtschaftsbereich der Wartungseinrichtungen.

(2) Die Regulierungsbehörde erstellt auf Grundlage der Erkenntnisse nach Absatz 1 einen Berichtsentwurf.

Jeder, der eine Wartungseinrichtung betreibt oder ein wirtschaftliches Interesse hinsichtlich des Marktzuganges hat, erhält Gelegenheit, innerhalb einer von der Regulierungsbehörde zu setzenden angemessenen Frist zu dem Berichtsentwurf Stellung zu nehmen. Die Regulierungsbehörde veröffentlicht auf ihrer Internetseite den Entwurf mit vorläufigen Ergebnissen und die Stellungnahmen nach Satz 1 unter Angabe des Namens und der Anschrift der einreichenden Person.

(3) Auf der Grundlage des Entwurfes und der Stellungnahmen erstellt die Regulierungsbehörde ihren endgültigen Bericht. Der Bericht hat darzustellen, ob und inwieweit nach Auffassung der Regulierungsbehörde die Befreiungen nach § 63 beibehalten werden sollten. Die Regulierungsbehörde leitet den endgültigen Bericht unverzüglich dem Eisenbahninfrastrukturbeirat und der Bundesregierung zu. Anschließend ist der Bericht im Bundesanzeiger zu veröffentlichen. Die Bundesregierung leitet den Bericht der Regulierungsbehörde unverzüglich dem Deutschen Bundestag zu; die Bundesregierung kann dem Bericht eine Stellungnahme beifügen.

Kapitel 5

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

mens 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.

§ 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.

§ 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 der Regelungen im Sinne des § 66 Absatz 4 verpflichten oder diese Regelungen für ungültig

erklären, soweit diese nicht mit den Vorschriften dieses Gesetzes in Einklang stehen.

(4) Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen der Regulierungsbehörde haben keine aufschiebende Wirkung. In den Fällen, in denen die Regulierungsbehörde durch eine Beschlusskammer entscheidet, findet ein Vorverfahren nicht statt. Satz 2 gilt auch, soweit der Vorsitzende anstelle der Beschlusskammer entscheidet.

(5) Die Regulierungsbehörde veröffentlicht die nach § 68 getroffenen Entscheidungen in nicht personenbezogener Form. Sie kann daneben Informationen über die Durchführung von Verfahren in nicht personenbezogener Form veröffentlichen.

§ 69

Gebühren und Auslagen

Die Regulierungsbehörde erhebt für individuell zu-rechenbare 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 nach den §§ 5 bis 8 und 12 eingehalten werden. 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) Die Absätze 1 und 2 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.

(4) § 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 den Abschluss, die Ablehnung oder die nachträgliche Änderung 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 Schienewegkapazität im Sinne des § 44 Absatz 1.

Als teilweise Ablehnung im Sinne der Nummern 1 bis 3 gelten nicht solche Veränderungen von Inhalten der Anmeldung, die im Rahmen eines Verfahrens nach den §§ 13 oder 52 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 Satz 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 Satz 1 Nummer 4 erfassten Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sowie Entgeltgrundsätze und die Festlegung der Entgelthöhen nicht in Kraft.

§ 68 bleibt unberührt.

(3) Übt die Regulierungsbehörde ihr Ablehnungsrecht aus,

1. ist im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 und 6 unter Beachtung der Vorgaben der Regulierungsbehörde zu entscheiden,
2. treten im Fall des Absatzes 1 Satz 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 Satz 1 Nummer 5 unter Beachtung der Vorgaben der Regulierungsbehörde neu festzulegen.

(4) Die Regulierungsbehörde kann auf eine Unternehmung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens nach § 72 ganz oder teilweise im Voraus verzichten, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs durch dieses Unternehmen 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.

(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 grenz-

überschreitende 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.

(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) Die Absätze 1 bis 10 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 bei Entscheidungen der Marktüberwachung nach § 17 und für die Erhebung von Gebühren nach dem Bundesgebührengesetz nicht anzuwenden. 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 Wegeentgelte 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. Die Beschlusskammer entscheidet auf Grund öffentlicher mündlicher Verhandlung; mit Einverständnis der Beteiligten kann ohne mündliche Verhandlung entschieden werden. Auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen ist für die Verhandlung oder für einen Teil davon die Öffentlichkeit auszuschließen, wenn sie eine Gefährdung der öffentlichen Ordnung, insbesondere der Sicherheit des Staates, oder 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 Betei-

lichten 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 vorliegenden Personen anhören.

§ 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 1 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

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. 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.

Kapitel 6

Übergangsvorschriften; Anwendungsvorschriften

§ 80

Übergangsvorschriften

(1) § 13 Absatz 2 Satz 2 zweiter Halbsatz, Absatz 3 Nummer 4, Absatz 4 Satz 1 zweiter Halbsatz, Satz 3 und Absatz 5 ist erstmals anzuwenden auf Anträge auf Zuweisung von Kapazitäten in Serviceeinrichtun-

gen, die auf die Nutzung innerhalb der Netzfahrplanperiode gerichtet sind, die frühestens 18 Monate nach dem 2. September 2016 beginnt. Für Betreiber einer Werksbahn nach § 14 Absatz 1 Satz 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der bis zum Ablauf des 1. September 2016 geltenden Fassung wird die Vorbehaltserklärung nach § 15 Absatz 1 bis zum Beginn der Netzfahrplanperiode, für die der Betreiber der Werksbahn den Vorbehalt nach § 15 Absatz 1 erstmals fristgemäß erklären kann, fingiert. Dies gilt nicht, sobald auf der von ihm betriebenen Eisenbahninfrastruktur Transporte von mindestens zwei von ihm beauftragten oder von einem oder mehreren von ihm nicht beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen stattfinden.

(2) Auf vor dem 2. September 2016 der Regulierungsbehörde nach § 14d des Allgemeinen Eisenbahngesetzes mitgeteilte beabsichtigte Entscheidungen und beabsichtigte Neufassungen und Änderungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen sind die Vorschriften des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung in der bis zum Ablauf des 1. September 2016 geltenden Fassung anzuwenden. Dies gilt entsprechend für Mitteilungen, die ab dem 2. September 2016 vorgelegt werden, denen ein ordnungsgemäßes Stellungnahmeverfahren nach § 4 Absatz 4 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung in der bis zum Ablauf des 1. September 2016 geltenden Fassung vorausgegangen ist.

(3) Ist die Frist für die Veröffentlichung der beabsichtigten Änderungen oder Neufassungen von Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach § 19 Absatz 2 Satz 1 am 2. September 2016 für die dann kommende Netzfahrplanperiode nicht mehr einzuhalten, gilt abweichend von § 19 Absatz 2 Satz 1 für die Veröffentlichung der Neufassung oder Änderung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen eine Frist von sechs Monaten. Abweichend von § 73 Absatz 1 Nummer 4 beträgt im Falle des Satzes 1 die Frist, binnen derer die Regulierungsbehörde die beabsichtigte Neufassung oder Änderung nach § 72 Satz 1 Nummer 5 ablehnen kann, vier Wochen.

(4) Soweit am 2. September 2016 bestehende Schienennetz-Nutzungsbedingungen oder Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen den Vorgaben dieses Gesetzes widersprechen, sind die Betreiber von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen unverzüglich zur Überarbeitung dieser Regelungen verpflichtet. In diesen Fällen sind die Fristen nach § 19 Absatz 2 Satz 1 und Absatz 6 Satz 1 für die betroffenen Betreiber von Schienenwegen und Serviceeinrichtungen nicht anzuwenden.

(5) Die §§ 25 bis 29 und 31 Absatz 2 sind erstmals für die Netzfahrplanperiode anzuwenden, für die die Frist zur Beantragung der Genehmigung der Entgelte nach § 46 Absatz 1 Satz 1 mindestens acht Monate nach dem 2. September 2016 abläuft. Bis zu diesem Zeitpunkt haben Betreiber der Schienenwege ihre Entgelte für Pflichtleistungen einschließlich der damit verbundenen Leistungen so zu bemessen, dass die ihnen insgesamt für die Erbringung dieser Leistungen entstehenden Kosten zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, ausgeglichen werden. § 37 ist erstmals für die Netzfahrplanperiode 2017/2018 anzuwenden.

(6) Besteht am 2. September 2016 eine Reguliervereinbarung und ist deren Anerkennung als qualifizierte Reguliervereinbarung beantragt und beabsichtigt die Reguliervereinbarung, den Antrag abzulehnen, hat sie dem Antragsteller eine angemessene Frist zu gewähren, um die Vereinbarung nachzubessern. Für diesen Zeitraum ist der Ablauf der Frist nach § 30 Satz 2 gehemmt. Die Frist nach § 30 Satz 2 beginnt erneut,

1. wenn der Betreiber der Schienenwege der Reguliervereinbarung die von ihr für erforderlich gehaltenen Nachbesserungen vorgenommen hat und sie der Reguliervereinbarung unter Vorlage aller Unterlagen mitteilt,
2. die den Betreibern der Schienenwege nach Satz 1 gewährte gesetzte Frist abgelaufen ist oder
3. der Betreiber der Schienenwege der Reguliervereinbarung mitteilt, dass er die von der Reguliervereinbarung für erforderlich gehaltenen Nachbesserungen nicht vornehmen wird.

Zum Zwecke der Nachbesserung können auch zusätzliche Vereinbarungen geschlossen werden. Bis zur

nächstmöglichen Berücksichtigung einer Reguliervereinbarung nach Satz 1 bei der Festlegung der Entgelte als anerkannt qualifizierte Reguliervereinbarung gilt die ursprünglich vorgelegte Vereinbarung als qualifizierte Reguliervereinbarung. Satz 5 gilt nicht, wenn die Reguliervereinbarung die vorgelegte Reguliervereinbarung nicht als qualifizierte Reguliervereinbarung anerkannt hat.

(7) 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.

§ 81

Befristungen

(1) § 36 Absatz 2 Satz 5 und 6 ist ab dem 1. Januar 2020 nicht mehr anzuwenden.

(2) Die §§ 63 bis 65 sind ab dem 1. Januar 2021 nicht mehr anzuwenden.

Anlage 1
(zu § 1 Absatz 5)

Verzeichnis der Eisenbahnanlagen

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., 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 Tragstützen;
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

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 der Personenbahnsteige, der Zugangswege für Passagiere, der Zufahrtsstraßen und des Zugangs für Fußgänger, Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf;
 - b) Güterterminals einschließlich der Laderampen sowie der Zugangswege für Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen;
 - 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) Hilfseinrichtungen; zu Hilfseinrichtungen gehören auch Zuführungsgleise und Verladeeinrichtungen für Autozugverkehre;
 - h) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen, deren Preis auf der Rechnung getrennt auszuweisen ist.

Satz 1 gilt auch für Serviceeinrichtungen in See- oder Binnenhäfen. Für Eisenbahnanlagen in See- oder Binnenhäfen sind die Regelungen für Serviceeinrichtungen anzuwenden.
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**

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 nach § 12 Absatz 1 Nummer 2 der Verordnung über die Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems zu veröffentlichenden Eisenbahninfrastrukturregistern 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

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 unvertretbar 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.

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 § 33 Absatz 1 oder Absatz 2 darstellen. Die Regulierungsbehörde kann Erkenntnisse über künftige Entwicklungen in einer sachgerechten Fortschreibung für die Regulierungsperiode unter Beachtung der §§ 25 bis 28 angemessen berücksichtigen.
- 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

Die Regulierungsvereinbarung spezifiziert die in § 27 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 § 27 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

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

1. Die Paare, die von den Betreibern der Schienenwege 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 der Schienenwege 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 der Schienenwege 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 der Schienenwege eine kürzere Mitteilungsfrist anwenden.
 - c) Alle Verspätungen sind einer der nachstehenden Kategorien und Unterkategorien zuzuordnen:
 1. Betriebs-/Planungsmanagement des Betreibers der Schienenwege
 - 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 der Schienenwege
 - 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 der Schienenwege 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 der Schienenwege zuzuschreibende Probleme
 - 4.1 verursacht durch den vorgelagerten Betreiber der Schienenwege
 - 4.2 verursacht durch den nachgelagerten Betreiber der Schienenwege

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 der Schienenwege 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 der Schienenwege 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 der Schienenwege 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 der Schienenwege einmal jährlich das von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahresdurchschnitt erzielte Leistungsniveau.

Anlage 8

(zu den §§ 50 und 51 Absatz 1)

Zeitplan des Zuweisungsverfahrens

1. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.
2. Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24:00 Uhr. Wird ein Netzfahrplanwechsel oder eine Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten durchgeführt, insbesondere zur Berücksichtigung etwaiger Fahrplanänderungen im regionalen Personenverkehr, so erfolgt die Umstellung am zweiten Samstag im Juni um 24:00 Uhr und bei Bedarf zu anderen Terminen. Die Betreiber der Schienenwege können sich auf abweichende Termine verständigen; in diesem Fall unterrichten sie die Europäische Kommission entsprechend, falls der internationale Verkehr betroffen sein könnte.
3. Die Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Netzfahrplan endet am zweiten Montag im April um 24:00 Uhr.
4. Die Betreiber der Schienenwege tragen dafür Sorge, dass spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege festgelegt sind. Die Betreiber der Schienenwege gewährleisten soweit wie möglich, dass diese Zugtrassen in den nachfolgenden Verfahrensschritten beibehalten werden.
5. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen seitens der Zugangsberechtigten erstellt der Betreiber der Schienenwege einen Netzfahrplanentwurf.

Anlage 9
(zu § 70 Absatz 1)

Der Regulierungsbehörde auf Verlangen vorzulegende Buchführungsdaten

1. Getrennte Rechnungsführung:

- a) getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Bereiche Güterverkehr, Personenverkehr und den Betrieb der Schienenwege und Serviceeinrichtungen;
- b) genaue und transparente Angaben über einzelne Quellen und Verwendungen von öffentlichen Geldern und Ausgleichsleistungen anderer Art. Dazu gehört auch eine detaillierte Übersicht über die Zahlungsströme der Unternehmen, damit festgestellt werden kann, wofür diese öffentlichen Mittel und Ausgleichsleistungen anderer Art verwendet wurden;
- c) Aufwands- und Ertragsposten, anhand derer sich nach den Anforderungen der Regulierungsbehörde feststellen lässt, ob zwischen den verschiedenen Tätigkeitsbereichen eine Quersubvention stattgefunden hat;
- d) das für die Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Tätigkeitsbereiche angewendete Verfahren;
- e) falls das regulierte Unternehmen Teil einer Unternehmensgruppe ist, vollständige Angaben über Zahlungen zwischen den Unternehmen der Gruppe.

2. Kontrolle der Weegeentgelte:

- a) verschiedene Kostenkategorien, insbesondere hinreichende Informationen über die Grenzkosten oder direkten Kosten der einzelnen Dienste oder Gruppen von Diensten, um eine Kontrolle der Weegeentgelte zu ermöglichen;
- b) hinreichende Angaben, um eine Kontrolle der Einzelentgelte, die für Dienste (oder Gruppen von Diensten) entrichtet werden, zu ermöglichen. Auf Verlangen der Regulierungsbehörde gehören dazu auch Angaben zum Umfang einzelner Dienste, zu den Preisen für einzelne Dienste sowie zu den Gesamteinnahmen, die aus den von internen und externen Kunden für einzelne Dienste entrichteten Entgelten erzielt werden;
- c) nach der von der Regulierungsbehörde geforderten Kostenrechnungsmethode Angaben zu den Kosten einzelner Dienste (oder Gruppen von Diensten) und den daraus erzielten Einnahmen, damit eine etwaige wettbewerbswidrige Preispolitik (Quersubventionen, Verdrängungspreise und überhöhte Preise) festgestellt werden kann.

3. Angaben zur finanziellen Leistungsfähigkeit:

- a) Erklärung zur finanziellen Leistungsfähigkeit,
- b) Ausgabenerklärung (Übersicht),
- c) Erklärung zu den Instandhaltungsausgaben,
- d) Erklärung zu den Betriebsausgaben,
- e) Gewinn- und Verlustrechnung.

Artikel 2

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 113 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Dieses Gesetz dient der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt. Dieses Gesetz dient ferner der Umsetzung oder der Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union im Bereich des Eisenbahnrechts, soweit diese Rechtsakte Sachbereiche dieses Gesetzes betreffen.“

2. § 2 wird durch die folgenden §§ 2 und 2a ersetzt:

„§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen).

(2) Verkehrsdienste sind Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr. Innerhalb der Verkehrsdienste können Marktsegmente gebildet werden.

(3) Eisenbahnverkehrsunternehmen sind alle Eisenbahnen, deren Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten zur Beförderung von Gütern oder Personen besteht. Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen die Traktion sicherstellen. Dies schließt auch Fahrzeughalter ein.

(4) Grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste sind Verkehrsdienste, bei denen der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert; der Zug kann erweitert und geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche Abfahrts- und Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.

(5) Grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste sind Verkehrsdienste zur Beförderung von Fahrgästen, bei dem der Zug mindestens eine Grenze eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum überquert und dessen Hauptzweck die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen Mitgliedstaaten ist. Der Zug kann erweitert und geteilt werden, und die verschiedenen Zugabschnitte können unterschiedliche

Abfahrts- oder Bestimmungsorte haben, sofern alle Wagen mindestens eine Grenze überqueren.

(6) Die Eisenbahninfrastruktur umfasst die Betriebsanlagen der Eisenbahnen einschließlich der Bahnstromfernleitungen.

(7) Betreiber der Schienenwege ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das für den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung der Schienenwege der Eisenbahn, einschließlich Verkehrsmanagement, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung zuständig ist, mit Ausnahme der Schienenwege in Serviceeinrichtungen.

(8) Werksbahnen sind Eisenbahninfrastrukturen, die ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr betrieben werden. Davon umfasst ist eine Eisenbahninfrastruktur, die dem innerbetrieblichen Transport oder der An- und Ablieferung von Gütern über die Schiene für das Unternehmen, das die Eisenbahninfrastruktur betreibt, oder für die mit ihm gesellschaftsrechtlich verbundenen Unternehmen dient. Dem Vorliegen der Voraussetzungen nach Satz 1 steht nicht entgegen, wenn über die Eisenbahninfrastruktur auch Transporte für den eigenen Güterverkehr angeschlossener Eisenbahnen oder an der Infrastruktur ansässiger Unternehmen durchgeführt werden oder sonstige Nutzungen gelegentlich oder in geringem Umfang gestattet werden.

(9) Serviceeinrichtungen sind die Anlagen, unter Einschluss von Grundstück, Gebäude und Ausrüstung, um eine oder mehrere der in Anlage 2 Nummer 2 bis 4 des Eisenbahnregulierungsgesetzes genannten Serviceleistungen erbringen zu können.

(10) Abstellgleise sind Gleise, die speziell für das zeitweilige Abstellen von Schienenfahrzeugen zwischen zwei Zuweisungen bestimmt sind.

(11) Ein Betreiber einer Serviceeinrichtung ist jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das für den Betrieb einer oder mehrerer Serviceeinrichtungen zuständig ist.

(12) Schienenpersonennahverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr abzudecken. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(13) Fahrzeughalter sind Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen können.

(14) Wagenhalter sind Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen nicht selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen können.

(15) Eisenbahnen oder Unternehmen des Bundes sind Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden.

(16) Stadt- und Vorortverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse eines Stadtgebietes oder eines, auch grenzüberschreitenden, Ballungsraumes sowie die

Verkehrsbedürfnisse zwischen einem Stadtgebiet oder Ballungsraum und dem Umland abzudecken.

(17) Ein Ballungsraum ist ein städtisches Gebiet mit einer Einwohnerzahl von mehr als 250 000 Einwohnern oder ein Gebiet mit einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1 000 Einwohnern pro Quadratkilometer.

(18) Regionalverkehr ist ein Verkehrsdienst, dessen Hauptzweck es ist, die Verkehrsbedürfnisse einer, auch grenzüberschreitenden, Region abzudecken.

(19) Netze des Regionalverkehrs sind Schienenwege, auf denen keine Züge des Personenfernverkehrs verkehren.

(20) Regionalbahnen sind Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich Verkehrsdienste auf Netzen des Regionalverkehrs erbringen, auch soweit sie über diese Netze hinaus bis in den Übergangsbahnhof außerhalb des jeweiligen Netzes des Regionalverkehrs verkehren.

(21) Eine Unternehmensgenehmigung ist eine Genehmigung, die eine Genehmigungsbehörde einem Unternehmen erteilt und damit dessen Befähigung anerkennt,

1. Eisenbahnverkehrsdienste als Eisenbahnverkehrsunternehmen zu erbringen, wobei diese Befähigung auf bestimmte Arten von Verkehrsdiensten begrenzt sein kann,
2. selbstständig am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter teilzunehmen oder
3. Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige zu betreiben.

(22) Ein Netz oder Schienennetz sind die gesamten Schienenwege, die von einem Betreiber der Schienenwege betrieben werden.

§ 2a

Feststellung der Eisenbahneigenschaft

Die für Eisenbahnverkehr zuständige oberste Landesbehörde stellt auf Antrag, soweit es sich nicht um Schienenbahnen des Bundes handelt, im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fest,

1. ob und inwieweit eine Schienenbahn eine Eisenbahn im Sinne dieses Gesetzes ist,
2. ob Schienenpersonennahverkehr im Sinne des § 2 Absatz 12 vorliegt oder
3. ob eine Eisenbahn
 - a) Stadt- und Vorortverkehr nach § 2 Absatz 16 oder
 - b) Regionalverkehr nach § 2 Absatz 18 im Sinne des Eisenbahnregulierungsgesetzes betreibt.“
3. In § 3 Absatz 2 werden nach den Wörtern „erfassten Eisenbahnen“ die Wörter „und Werksbahnen“ eingefügt.
4. § 5 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1e Nummer 4 wird die Angabe „§§ 8 bis 13“ durch die Angabe „§§ 10 bis 13“ ersetzt.

b) Nach § 5 Absatz 1i wird folgender Absatz 1j eingefügt:

„(1j) Die Aufgaben und Befugnisse der Regulierungsbehörde nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz bleiben unberührt.“

5. Die §§ 6 und 7 werden durch die folgenden §§ 6 bis 6i ersetzt:

„§ 6

Erteilen und Versagen der Unternehmensgenehmigung

(1) Ohne Unternehmensgenehmigung darf niemand

1. Eisenbahnverkehrsdienste erbringen,
2. als Fahrzeughalter selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen oder
3. Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben.

Keiner Unternehmensgenehmigung bedürfen der Betreiber einer Serviceeinrichtung, einer Werksbahn und Tätigkeiten im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2, soweit die Eisenbahninfrastruktur einer Werksbahn benutzt wird.

(2) Sind Anforderungen der §§ 6a bis 6e erfüllt, ist die Unternehmensgenehmigung zu erteilen. Die Genehmigung nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 wird für eine bestimmte Eisenbahninfrastruktur erteilt.

(3) Die Unternehmensgenehmigung kann nur beantragt werden, wenn der Antragsteller in Deutschland niedergelassen ist oder dort eine juristisch selbstständige Niederlassung betreibt.

(4) Die Genehmigungsbehörde entscheidet über den Antrag so bald wie möglich, spätestens jedoch drei Monate nach Vorlage aller erforderlichen Unterlagen.

(5) Bei der Übernahme des Betriebes einer Eisenbahninfrastruktur darf die Unternehmensgenehmigung für das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen erst zu dem Zeitpunkt wirksam werden, zu dem die Genehmigung des abgebenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens zurückgenommen, widerrufen oder eingeschränkt wird.

(6) Die Unternehmensgenehmigung allein berechtigt nicht zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

§ 6a

Bedingungen für den Erhalt einer Unternehmensgenehmigung

Wer einen Antrag auf Erteilung einer Unternehmensgenehmigung stellt, muss der zuständigen Genehmigungsbehörde vor Aufnahme seiner Tätigkeit nachweisen, dass er den nachstehenden Anforderungen an die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung genügt. Für diese Zwecke hat der Antragsteller alle erforderlichen Angaben zu machen und zu belegen.

§ 6b

Anforderungen an die Zuverlässigkeit

(1) Die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen und das Unternehmen müssen zuverlässig sein.

(2) Eine für die Führung der Geschäfte bestellte Person gilt insbesondere dann nicht als zuverlässig, wenn sie rechtskräftig wegen Straftaten, einschließlich in Verkehrsvorschriften aufgeführter Verstöße oder wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht oder – im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht – gegen zollrechtliche Pflichten zu einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr verurteilt worden ist.

(3) Ein Unternehmen gilt insbesondere dann nicht als zuverlässig, wenn gegen dieses eine Geldbuße von mehr als 100 000 Euro wegen schwerwiegender Gesetzesverstöße, einschließlich in Verkehrsvorschriften aufgeführter Verstöße oder wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits- oder sozialrechtliche Pflichten einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht oder – im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht – gegen zollrechtliche Pflichten bestandskräftig festgesetzt wurde.

§ 6c

Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit

(1) Die Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit sind erfüllt, wenn der Antragsteller nachweist, dass er seine tatsächlichen und voraussichtlichen Verpflichtungen unter realistischen Annahmen über einen Zeitraum von zwölf Monaten für eine Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 oder 2 oder für 60 Monate für eine Genehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 erfüllen kann.

(2) Die Genehmigungsbehörde prüft die finanzielle Leistungsfähigkeit insbesondere anhand des handelsrechtlichen Jahresabschlusses oder bei einem Antragsteller, der keinen Jahresabschluss vorlegen kann, anhand einer Vermögensübersicht. Jeder Antragsteller hat mindestens die in Anlage 2 genannten Angaben zu machen.

(3) Die finanzielle Leistungsfähigkeit eines Antragstellers ist nicht gegeben, wenn ein Insolvenzverfahren eröffnet worden ist oder in erheblichem Umfang oder wiederholt Rückstände an Steuern oder Sozialversicherungsbeiträgen bestehen, die aus der Unternehmenstätigkeit resultieren.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann die Vorlage eines Prüfungsberichts und geeigneter Unterlagen einer Bank, einer öffentlichen Sparkasse, eines Wirtschaftsprüfers oder eines vereidigten Buchprüfers verlangen. Diese Unterlagen müssen die in Anlage 2 aufgeführten Angaben enthalten.

§ 6d

Anforderungen an die fachliche Eignung

(1) Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind erfüllt, wenn der Antragsteller nachweist, dass er über eine Betriebsorganisation verfügt oder verfügen wird, die die erforderlichen Kenntnisse oder Erfahrungen für eine sichere und zuverlässige betriebliche Beherrschung und Überwachung der in der Unternehmensgenehmigung genannten Geschäftstätigkeit mitbringt.

(2) Die Anforderungen an die fachliche Eignung sind dann erfüllt, wenn die für die Führung der Geschäfte bestellten Personen von der zuständigen Aufsichtsbehörde als Betriebsleiter bestätigt sind. Ein bestätigter Betriebsleiter gilt als eine für die Führung der Geschäfte bestellte Person. Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend für Personen, die für ein Sicherheitsmanagementsystem verantwortlich sind, das im Rahmen einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung zugelassen wurde.

§ 6e

Nachweis der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit

Ist der Antragsteller

1. die Bundesrepublik Deutschland,
2. ein Land,
3. eine kommunale Gebietskörperschaft oder ein Zusammenschluss kommunaler Gebietskörperschaften oder
4. eine juristische Person, die sich überwiegend in der Hand einer der in den Nummern 1 bis 3 genannten Gebietskörperschaften befindet,

gilt der Nachweis der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit als erbracht. Satz 1 gilt auch für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Vertragsstaaten des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum und die entsprechenden Gebietskörperschaften solcher Mitgliedstaaten oder Vertragsstaaten.

§ 6f

Gültigkeit der Unternehmensgenehmigung

(1) Wem nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum für Tätigkeiten nach Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU eine Unternehmensgenehmigung erteilt wurde, bedarf im Inland für diese Tätigkeiten keiner weiteren Unternehmensgenehmigung.

(2) Wem eine Unternehmensgenehmigung im Sinne des Absatzes 1 erteilt wurde, muss dem Eisenbahn-Bundesamt vor Aufnahme des Verkehrs auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland diese Unternehmensgenehmigung vorlegen. Zugangsrechte bleiben unberührt.

(3) Die Genehmigungsbehörde kann die von ihr erteilte Genehmigung mit der Auflage versehen, dass regelmäßig eine Überprüfung durchzuführen

ist. Die Frist für die Überprüfung beträgt höchstens fünf Jahre.

§ 6g

Widerruf, befristete Unternehmensgenehmigung

(1) Die Genehmigungsbehörde kann bei begründetem Zweifel daran, dass ein Unternehmen, dem sie eine Unternehmensgenehmigung erteilt hat, die Anforderungen der §§ 6a bis 6e erfüllt, jederzeit prüfen, ob es diesen Anforderungen tatsächlich nachkommt. Die Genehmigungsbehörde hat die Unternehmensgenehmigung zu widerrufen, wenn sie feststellt, dass das Unternehmen den Anforderungen nach Satz 1 nicht nachkommt.

(2) Hat eine inländische Genehmigungsbehörde begründeten Zweifel daran, dass ein Unternehmen, dem die Genehmigungsbehörde eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union eine Unternehmensgenehmigung erteilt hat, die Anforderungen der §§ 6a bis 6e erfüllt, so teilt sie der Behörde des anderen Mitgliedstaates ihre Zweifel unverzüglich mit. Satz 1 gilt auch für die inländischen Genehmigungsbehörden untereinander.

(3) Ungeachtet des Absatzes 1 Satz 2 kann die Genehmigungsbehörde davon absehen, die Unternehmensgenehmigung wegen Nichterfüllung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit zu widerrufen und dem Unternehmen zur Wiederherstellung der finanziellen Leistungsfähigkeit eine angemessene Frist setzen, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist. Satz 1 gilt auch für den Fall einer Wiederherstellung der Zuverlässigkeit oder der fachlichen Eignung. Die Frist nach Satz 1, auch in Verbindung mit Satz 2, darf sechs Monate nicht überschreiten. Ist eine gesetzte Frist verstrichen, ohne dass die Wiederherstellung gelungen ist, ist die Genehmigung nach Absatz 1 Satz 2 zu widerrufen.

(4) Hat ein Unternehmen den Betrieb sechs Monate lang eingestellt oder innerhalb von sechs Monaten nach Erteilung einer Unternehmensgenehmigung den Betrieb nicht aufgenommen, hat die Genehmigungsbehörde zu überprüfen, ob das Unternehmen die Anforderungen der §§ 6a bis 6e noch erfüllt. Im Falle der Betriebsaufnahme kann ein Unternehmen beantragen, dass unter Berücksichtigung der Besonderheit der zu erbringenden Leistungen die Frist des Satzes 1 verlängert wird.

(5) Im Falle einer Änderung, die sich auf die Rechtsstellung eines Unternehmens auswirkt, insbesondere bei Zusammenschlüssen oder Übernahmen, hat es die Genehmigungsbehörde darüber zu unterrichten. Die Genehmigungsbehörde hat zu überprüfen, ob das Unternehmen die Anforderungen der §§ 6a bis 6e noch erfüllt. Das betreffende Unternehmen kann den Betrieb fortsetzen, sofern nicht die Genehmigungsbehörde durch Anordnung feststellt, dass die Sicherheit gefährdet ist. In einem solchen Fall hat das betreffende Unternehmen den Betrieb unverzüglich einzustellen.

(6) Beabsichtigt ein Unternehmen, seine Geschäftstätigkeit erheblich zu ändern oder zu erwei-

tern, so hat es die Genehmigungsbehörde darüber zu unterrichten. Die Genehmigungsbehörde hat zu überprüfen, ob das Unternehmen die Anforderungen der §§ 6a bis 6e noch erfüllt.

(7) Die Genehmigungsbehörde hat bei einem Unternehmen, gegen das ein Insolvenzverfahren oder ein ähnliches Verfahren eingeleitet worden ist, die Unternehmensgenehmigung zu widerrufen, wenn sie davon überzeugt ist, dass innerhalb einer vertretbaren Zeit eine erfolversprechende Sanierung nicht zu erwarten ist.

(8) Die Absätze 1 bis 7 lassen die Befugnisse der zuständigen Behörde nach den Vorschriften über Rücknahme und Widerruf von Verwaltungsakten in den Verwaltungsverfahrensgesetzen des Bundes und der Länder unberührt.

§ 6h

Unterrichtung der Europäischen Kommission

Wenn eine Genehmigungsbehörde einem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Unternehmensgenehmigung erteilt, widerruft oder ändert, unterrichtet sie unverzüglich die Europäische Eisenbahnagentur und die anderen inländischen Genehmigungsbehörden. Die Genehmigungsbehörden der Länder leiten ihre Unterrichtung an die Europäische Eisenbahnagentur über das Eisenbahn-Bundesamt.

§ 6i

Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission

Die Vorschriften der §§ 6 bis 6h sind insoweit nicht anzuwenden, als ein auf der Grundlage des Artikels 17 Absatz 5 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) erlassener Durchführungsrechtsakt eine inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelung trifft.“

6. § 7a wird wie folgt geändert:

- a) In den Absätzen 2 bis 4 wird jeweils das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.
- b) In Absatz 5 wird das Wort „Genehmigung“ durch das Wort „Unternehmensgenehmigung“ ersetzt.

7. Die §§ 8 bis 9b werden aufgehoben.

8. § 11 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 11

Abgabe und Stilllegung von Eisenbahn- infrastruktureinrichtungen, Betriebspflicht“.

- b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) Dem Satz 1 wird folgender Satz vorangestellt:
„Betreiber von Schienenwegen und Betreiber von Serviceeinrichtungen sind zum Betrieb ihrer Eisenbahninfrastruktur verpflichtet.“

bb) In dem neuen Satz 2 werden nach den Wörtern „Betriebes einer Strecke“ die Wörter „oder einer Serviceeinrichtung“ eingefügt.

cc) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Die zuständige Aufsichtsbehörde kann bei einem Antrag auf dauernde Einstellung des Betriebes einer Serviceeinrichtung entscheiden, dass eine Bekanntgabe nach Absatz 1a entbehrlich ist, wenn die Serviceeinrichtung in den letzten 24 Monaten vor der geplanten Betriebseinstellung nicht zweckentsprechend genutzt wurde und kein Antrag auf Nutzung gestellt oder eine entsprechende Absicht dem Betreiber bekannt ist.“

9. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „zu Gunsten des Reisenden“ gestrichen.

b) Absatz 8 wird aufgehoben.

10. Nach § 12 wird folgender § 12a eingefügt:

„§ 12a

Fahrgastinformationen

(1) Der Betreiber der Schienenwege hat den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Betreibern eines Personenbahnhofs unverzüglich alle Informationen bereitzustellen, die für die Unterrichtung von Kunden erforderlich sind.

(2) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in ihren Fahrplaninformationsmedien über Anschlussverbindungen aller Anbieter diskriminierungsfrei zu informieren.

(3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Zugangsstellen zum Schienenpersonenverkehr betreiben, dürfen die jeweils vorhandenen Fahrgastinformationen nicht auf Züge einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen beschränken. Sie sind darüber hinaus zur Erstellung und zum Aushang gültiger gemeinsamer Fahrpläne mit den Zügen des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs aller Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, die ihnen die erforderlichen Daten zur Verfügung gestellt haben.

(4) Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 bleibt unberührt.“

11. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Zugangsrechte nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz bleiben unberührt.“

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Eine Werksbahn hat einer angrenzenden Eisenbahn für deren eigenen Güterverkehr den Anschluss an ihre Eisenbahninfrastruktur unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten. Dies gilt nicht, wenn der angrenzenden Eisenbahn eine Nutzung der Infrastruktur aus Gründen des Betriebs der Werksbahn nicht möglich ist. Im Falle der Nichteinigung über die Möglichkeit des Anschlusses,

die Bedingungen des Anschlusses sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn eine Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, das Eisenbahn-Bundesamt, in den übrigen Fällen die zuständige Landesbehörde.“

12. Die §§ 14 bis 14g werden durch die folgenden §§ 14 bis 14d ersetzt:

„§ 14

Versicherungspflicht

(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch Unfälle beim Betrieb einer Eisenbahn verursachten Personenschäden und Sachschäden bei einem im Inland zum Betrieb einer solchen Haftpflichtversicherung befugten Versicherer abzuschließen und aufrechtzuerhalten.

(2) Wagenhalter sind verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch Unfälle bei der nichtselbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb verursachten Personenschäden und Sachschäden bei einem im Inland zum Betrieb einer solchen Haftpflichtversicherung befugten Versicherer abzuschließen und aufrechtzuerhalten. Satz 1 gilt nicht für die Bundesrepublik Deutschland, die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und die Vertragsstaaten des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum.

§ 14a

Ausnahmen von der Versicherungspflicht

(1) Eine Versicherungspflicht nach § 14 Absatz 1 besteht nicht für

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen,

a) die von einem nach § 1 Absatz 3 Nummer 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten,

b) die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, soweit sie die Infrastruktur einer Werksbahn benutzen, oder

c) die für einen Schaden aus einem Frachtvertrag haften;

2. Eisenbahninfrastrukturunternehmen,

a) die von einem nach § 1 Absatz 3 Nummer 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten,

b) soweit sie Werksbahn sind oder

c) die mehrheitlich im Eigentum einer Gebietskörperschaft mit mehr als 100 000 Einwohnern oder eines Gemeindeverbandes stehen und die über eine entsprechende Deckung durch selbstschuldnerische Bürgschaft oder gleichwertige Deckungszusage der Gebietskörperschaft oder des Gemeindeverbandes verfügen.

Im Falle des Satzes 1 Nummer 2 Buchstabe c muss die selbstschuldnerische Bürgschaft oder gleichwertige Deckungszusage geschädigten Dritten einen Direktanspruch gegen die Gebietskörperschaft oder den Gemeindeverband gewähren; das ersatzpflichtige Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Gebietskörperschaft oder der Gemeindeverband haften als Gesamtschuldner.

(2) Eine Versicherungspflicht nach § 14 Absatz 2 besteht nicht für Wagenhalter,

1. die von einem nach § 1 Absatz 3 Nummer 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhalten oder
2. soweit sie die Infrastruktur einer Werksbahn benutzen.

(3) Von den Bestimmungen des Absatzes 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b kann für die in § 5 Absatz 1a Nummer 2 bezeichneten Eisenbahnen durch Landesrecht abgewichen werden.

§ 14b

Deckungssumme

Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt insgesamt 20 Millionen Euro je Schadensereignis und muss für jede Versicherungsperiode mindestens zweimal zur Verfügung stehen.

§ 14c

Nachweis- und Anzeigepflichten

(1) Das Bestehen einer Versicherung nach § 14 ist von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen vor der Betriebsaufnahme und von Wagenhaltern vor der nichtselbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb der nach § 5 zuständigen Genehmigungsbehörde nachzuweisen. Diese ist zuständige Stelle nach § 117 Absatz 2 Satz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes.

(2) Das Bestehen einer Versicherung nach § 14 von Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Sitz im Inland vor Aufnahme des Verkehrs oder von Wagenhaltern ohne Sitz im Inland vor der nichtselbstständigen Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ist dem Eisenbahn-Bundesamt nachzuweisen. Dieses ist zuständige Stelle im Sinne des § 117 Absatz 2 Satz 1 des Versicherungsvertragsgesetzes.

§ 14d

Auskunftspflicht

Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen auf Verlangen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dessen Infrastruktur sie benutzen, Wagenhalter auf Verlangen der betriebsführenden Eisenbahn eine Bestätigung über das Bestehen einer Versicherung nach § 14 vorlegen.“

13. In § 18e Absatz 1 wird das Wort „Anlage“ durch die Angabe „Anlage 1“ ersetzt.

14. In § 25 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdiensten“ ersetzt.

15. § 26 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Die Nummern 6 und 7 werden aufgehoben.
- b) Die bisherige Nummer 7a wird Nummer 6 und wie folgt gefasst:

„6. über die Einzelheiten der Veröffentlichung nach § 8 Absatz 4 erster Halbsatz des Eisenbahnregulierungsgesetzes sowie die Eignung und die Befugnisse des Beauftragten nach § 8 Absatz 4 Satz 3 des Eisenbahnregulierungsgesetzes;“.

- c) Die Nummern 8 bis 19 werden die Nummern 7 bis 18.

16. § 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. ohne Unternehmensgenehmigung nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Eisenbahnverkehrsdienste erbringt, als Fahrzeughalter selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnimmt oder Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreibt,“.

- b) In Nummer 3 wird das Wort „Eisenbahnverkehrsleistungen“ durch das Wort „Eisenbahnverkehrsdienste“ ersetzt.

17. Die §§ 31 und 32 werden wie folgt gefasst:

„§ 31

Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Fahrzeughalter

Für Fahrzeughalter gelten, wenn nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend.

§ 32

Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Wagenhalter

Für Wagenhalter gelten, wenn nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften für nichtöffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend, soweit sie

1. die Eisenbahnaufsicht oder
2. die Gebühren und Auslagen von individuell zurechenbaren öffentlichen Leistungen

betreffen.“

18. In § 34 Satz 3 werden nach den Wörtern „diese Empfehlungen“ die Wörter „und die Stellungnahmen des Netzbeirates zum Geschäftsplan nach § 9 des Eisenbahnregulierungsgesetzes“ eingefügt.

19. § 36 wird aufgehoben.

20. § 37 wird aufgehoben.

21. § 38 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „nach § 14 Abs. 1“ gestrichen.

- b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die bis zum 2. September 2016 erteilten Genehmigungen nach § 6 gelten ab 2. Septem-

ber 2016 als Unternehmensgenehmigungen nach den §§ 6 bis 6g.“

c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Fahrzeughalter und Wagenhalter, die am 2. September 2016 bereits am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, haben den Nachweis über das Bestehen einer Versicherung nach § 14 der nach § 5 zuständigen Aufsichtsbehörde bis zum 2. März 2017 vorzulegen.“

d) Absatz 8 wird aufgehoben.

22. § 40 wird aufgehoben.

23. Die bisherige Anlage wird Anlage 1 und der Klammerzusatz wird wie folgt gefasst:

„(zu § 18e Absatz 1)“.

24. Folgende Anlage 2 wird angefügt:

**„Anlage 2
(zu § 6c)**

Finanzielle Leistungsfähigkeit

Die Informationen, die antragstellende Unternehmen gemäß § 6c bereitzustellen haben, umfassen:

- verfügbare Finanzmittel einschließlich Bankguthaben sowie zugesagte Überziehungskredite und Darlehen;
- als Sicherheit verfügbare Mittel und Vermögensgegenstände;
- Betriebskapital;
- einschlägige Kosten einschließlich der Erwerbskosten oder Anzahlungen für Transportmittel, Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge;
- Belastungen des Betriebsvermögens;
- Steuern und Sozialversicherungsbeiträge.“

Artikel 3

**Änderung des
Bundeseisenbahn-
verkehrsverwaltungsgesetzes**

Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 117 des Gesetzes vom 18. Juli 2016 (BGBl. I S. 1666) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 4 werden die Absätze 1 bis 3 durch die folgenden Absätze 1 bis 3a ersetzt:

„(1) Die Aufgabe, die Einhaltung der Rechtsvorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen, obliegt der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur). Sie untersteht insoweit der Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die Dienstaufsicht für die Aufgaben nach Satz 1 übt das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aus. Die Einzelheiten werden durch Verwaltungsvereinbarung geregelt.

(2) Die Bundesnetzagentur nimmt im Rahmen der ihr nach Absatz 1 Satz 1 zugewiesenen Tätigkeit die Verwaltungsaufgaben des Bundes wahr, die ihr durch Gesetz zugewiesen sind. Sie ist Regulierungsbehörde nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz und hat die Aufgabe, die Einhaltung des Eisenbahnregulierungsgesetzes, 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 der Durchführungsrechtsakte der Europäischen Kommission zu 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) zu überwachen, soweit durch das Eisenbahnregulierungsgesetz nichts anderes bestimmt ist.

(3) Die Bundesnetzagentur untersteht abweichend von Absatz 1 Satz 2 hinsichtlich des Vollzuges der Rechtsvorschriften nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz und dem Recht der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union nur der Rechtsaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, soweit es die Gegenstände des Eisenbahnregulierungsgesetzes betrifft. Allgemeine Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der Rechtsaufsicht sind im Bundesanzeiger bekannt zu machen.

(3a) Die Bundesnetzagentur ist befugt, gegen Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der Rechtsaufsicht nach Absatz 3 Satz 1 Klage vor dem Verwaltungsgericht zu erheben. Für dieses Verfahren ist die Bundesnetzagentur beteiligungsfähig. Die Klage muss innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Weisung an die Bundesnetzagentur erhoben werden. Für die Klage finden im Übrigen die Vorschriften zur Feststellungsklage nach § 43 der Verwaltungsgerichtsordnung Anwendung. Für Verfahren nach Satz 1 ist das Gericht örtlich zuständig, das für die Überprüfung von Entscheidungen der Bundesnetzagentur zuständig ist.“

2. Nach § 4 wird folgender § 4a eingefügt:

„§ 4a

Leitung der
Bundesnetzagentur im Eisenbahnbereich

(1) Der Präsident oder die Präsidentin hat unabhängig von allen Marktinteressen in Bezug auf den Eisenbahnsektor zu handeln und darf in keinen Beteiligungs- oder Geschäftsbeziehungen zu Unternehmen oder Stellen, die der Regulierung unterliegen, stehen.

(2) Um die Anforderungen des Absatzes 1 zu gewährleisten, hat der Präsident oder die Präsidentin dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie jährlich eine Verpflichtungserklärung und eine Erklärung seiner oder ihrer Interessen abzugeben, in der er oder sie jegliche unmittelbaren oder mittelbaren Interessen angibt, die als seine oder ihre Unabhängigkeit beeinträchtigend angesehen

hen werden und die Wahrnehmung eines Amtes beeinflussen könnten.

(3) Der Präsident oder die Präsidentin hat die Erklärung auch dem Eisenbahninfrastrukturbeirat vorzulegen.

(4) Der Präsident oder die Präsidentin darf sich in einem Fall, der ein Unternehmen betrifft, mit dem er oder sie innerhalb eines Jahres vor dem Beginn eines Verfahrens in einer Beteiligungs- oder Geschäftsbeziehung stand, an dem Verfahren und der Entscheidung nicht beteiligen. Im Falle des Satzes 1 werden die Rechte und Pflichten des Präsidenten oder der Präsidentin durch die zur Vertretung berufene Person wahrgenommen. Die Sätze 1 und 2 gelten für die zur Vertretung berufenen Personen sinngemäß.

(5) Nach dem Ende seiner oder ihrer Amtszeit in der Regulierungsbehörde darf der Präsident oder die Präsidentin bei Unternehmen oder Stellen, die der Regulierung unterliegen, für einen Zeitraum von einem Jahr weder eine berufliche Position bekleiden noch berufliche Aufgaben wahrnehmen.“

3. Die folgenden §§ 6 und 7 werden angefügt:

„§ 6

Zusammenarbeit zwischen Regulierungs-, Sicherheits-, Genehmigungs- und Kartellbehörden

(1) Die Regulierungsbehörde, die nationalen Sicherheitsbehörden im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1) und die Genehmigungsbehörde arbeiten auf der Grundlage des Absatzes 2 zusammen. Alle übermittelten Informationen sind in den Verfahren der die Informationen empfangenden Behörde verwertbar. Etwaige Beweisverwertungsverbote bleiben davon unberührt.

(2) Diese Behörden haben gemeinsam einen Rahmen für den Austausch von Informationen und die Zusammenarbeit zu schaffen, der dazu dient, eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs oder der Sicherheit auf dem Eisenbahnmarkt zu verhindern. In diesem Rahmen ist auch ein Mechanismus vorzusehen, mit dem einerseits die Regulierungsbehörde den nationalen Sicherheits- und Genehmigungsbehörden Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die den Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt beeinträchtigen können, und andererseits die nationale Sicherheitsbehörde der Regulierungsbehörde und der Genehmigungsbehörde Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die die Sicherheit beeinträchtigen können. Unbeschadet der Unabhängigkeit der betreffenden Behörde in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich prüft die betreffende Behörde solche Empfehlungen, bevor sie entsprechende Entscheidungen trifft. Beschließt die betreffende Behörde, von diesen Empfehlungen abzuweichen, so führt sie in ihren Entscheidungen die Gründe dafür an.

(3) Die Aufgaben und Zuständigkeiten der Kartellbehörden nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen bleiben unberührt. Die Regulierungsbehörde und die Eisenbahnaufsichtsbehörden sowie die Kartellbehörden und die nach dem Telekommu-

nikationsgesetz und dem Energiewirtschaftsgesetz zuständigen Regulierungsbehörden teilen einander Informationen mit, die für die Erfüllung der jeweiligen Aufgaben von Bedeutung sein können. Insbesondere sollen sie sich gegenseitig über beabsichtigte Entscheidungen informieren, mit denen ein missbräuchliches oder diskriminierendes Verhalten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen untersagt werden soll. Sie sollen einander Gelegenheit zur Stellungnahme geben, bevor das Verfahren von der zuständigen Behörde abgeschlossen wird.

§ 7

Übergangsregelungen

(1) § 4a Absatz 1 und 5 ist erst ab dem 1. März 2017 anzuwenden.

(2) § 4a Absatz 2 und 3 ist erst ab dem 1. Januar 2017 anzuwenden.“

Artikel 4

Änderung des Gesetzes über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Das Gesetz über die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 2009), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. Juli 2011 (BGBl. I S. 1554) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Bundesnetzagentur muss über eine personelle und sachliche Ausstattung verfügen, die der Bedeutung des Eisenbahnsektors in Deutschland entspricht.“

2. In § 3 Absatz 3 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Der Beirat hat zur Vorbereitung seines Vorschlages die Stellungnahme des Eisenbahninfrastrukturbeirates einzuholen.“

Artikel 5

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

§ 65 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 17. Februar 2016 (BGBl. I S. 203) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„2. 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);“.

Artikel 6

Aufhebung bisherigen Rechts

Es werden aufgehoben:

1. die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung vom 3. Juni 2005 (BGBl. I S. 1566), die zuletzt durch

Artikel 2 Absatz 123 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist,

2. die Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung vom 21. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2101), die zuletzt durch Artikel 108 des Gesetzes vom 8. Juli 2016 (BGBl. I S. 1594) geändert worden ist, und
3. die Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung vom 27. Oktober 1994 (BGBl. I S. 3203), die

zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 5. Juli 2007 (BGBl. I S. 1305) geändert worden ist.

Artikel 7

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt. Es ist im Bundesgesetzblatt zu verkünden.

Berlin, den 29. August 2016

Der Bundespräsident
Joachim Gauck

Die Bundeskanzlerin
Dr. Angela Merkel

Der Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur
A. Dobrindt