

## **Beschlußempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuß)**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung  
– Drucksache 14/74 Nr. 2.102 –**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440 EWG  
zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG  
über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Zuweisung von  
Fahrwegkapazitäten, die Erhebung von Weegeentgelten im Eisenbahnverkehr  
und die Sicherheitsbescheinigung**

**Arbeitsunterlage der Kommission**

**Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln des Vorschlags für eine Richtlinie  
über die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Erhebung von Weegeentgelten  
im Eisenbahnverkehr und die Sicherheitsbescheinigung  
KOM(98) 480 endg.; Ratsdok. 11375/98**

### **A. Problem**

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften verfolgt mit ihren Vorschlägen das Ziel, die negative Entwicklung der Marktanteile der Eisenbahn durch Schaffung der Voraussetzungen für ein expandierendes, wettbewerbsfähiges und kundenorientiertes Eisenbahnsystem umzukehren. Sie stellt in ihrer Mitteilung fest, daß zwar mit den bisherigen Richtlinien (91/440/EG ergänzt durch 95/18/EG und 95/19/EG) nützliche Regelungen erlassen worden seien, deren gerechte und transparente Anwendung aber nicht gewährleistet sei, da die für die Anwendung der Regelungen zuständigen Stellen die Bedingungen für den Zugang zu den Fahrwegen bestimmen könnten. Die von der Kommission vorgeschlagenen Richtlinien sollen die Rechte der Eisenbahnunternehmen und der Fahrwegbetreiber bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität definieren, ein genaues Verfahren für die Fahrplanerstellung festlegen, die Vergabe anhand vorher feststehender Kriterien gewährleisten, sicherstellen, daß für die Zuwei-

sung der Fahrwegkapazitäten eine Stelle zuständig ist, die selbst keine Beförderungsleistungen erbringt und Rechtsschutz gegen deren Entscheidungen gewährleisten. Die Berechnung von Wegekostenentgelten soll grundsätzlich nach dem Prinzip der Grenzkostenbelastung erfolgen. Bezüglich der Trennung von Fahrwegbetrieb und Verkehrsdienst bei der Rechnungsführung sollen sowohl getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen als auch getrennte Bilanzen vorgeschrieben werden. Die Gemeinschaftsvorschriften über die Erteilung von Genehmigungen sollen auch auf Eisenbahnunternehmen im Bereich des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs angewandt werden.

### **B. Lösung**

Annahme einer Entschließung mit dem aus der Beschlußempfehlung ersichtlichen Inhalt.

### **Mehrheitsentscheidung im Ausschuß**

### **C. Alternativen**

1. Annahme des Vorschlags der Fraktion der CDU/CSU.
2. Annahme des Vorschlags der Fraktion der F.D.P.
3. Kenntnisnahme der Vorlage.

### **D. Kosten**

Nicht bekannt.

## Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der EU-Vorlage Ratsdok. 11375/98 (Anlage) folgende Entschließung anzunehmen:

Zur Bewältigung der Verkehrsprobleme in der Gemeinschaft bedarf es einer offensiven europäischen Eisenbahnpolitik. Vor allem der im Schienengüterverkehr seit langem anhaltende Trend sinkender Marktanteile ist umzukehren. Die Schiene muß gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern wettbewerbsfähiger werden. Die Rahmenbedingungen sowohl des intermodalen als auch des intramodalen Wettbewerbs sind zu verbessern.

Das Eisenbahn-Maßnahmenpaket der Kommission vermittelt dafür wertvolle Diskussionsansätze, die weiter zu verfolgen sind. Zu beachten ist allerdings die im Maßnahmenpaket offenkundig werdende Gefahr einer Überregulierung bei der Schiene, während Maßnahmen zugunsten eines verbesserten intermodalen Wettbewerbs im Sinne einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen bei den konkurrierenden Verkehrsträgern weiter auf sich warten lassen.

Grundsätzlich zu begrüßen sind die Bemühungen der Kommission, die unterschiedlichen Berechnungen von Weegeentgelten, die sich in den letzten Jahren in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft entwickelt haben und die – zum Beispiel im Hinterlandverkehr der deutschen Seehäfen – zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen geführt haben, durch geeignete Rahmenbedingungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten und die Erhebung von Weegeentgelten zu harmonisieren. Langfristig ist aber für alle Verkehrsträger das Vollkostenprinzip anzustreben. Eine vorübergehende Senkung der Weegeentgelte im Schienenverkehr erscheint solange als sinnvoll, bis die Weegeentgelte bei der Straße denen der Schiene vergleichbar sind, darf aber nicht zu steigenden Belastungen des Staatshaushaltes führen. Das Subsidiaritätsprinzip ist zu beachten.

Ein diskriminierungsfreier Zugang zu den Eisenbahnnetzen ist in der Gemeinschaft bis heute nicht erreicht. Der Deutsche Bundestag unterstützt daher die Bemühungen der Bundesregierung, dafür zu sorgen, daß in allen Mitgliedstaaten Zugangsrechte zur Eisenbahninfrastruktur in einheitlicher und diskriminierungsfreier Weise gewährt werden. Eine wechselseitige Öffnung der Netze aller europäischen Eisenbahnen ist Voraussetzung für eine harmonisierte Regelung über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten und Weegeentgelten.

Der Deutsche Bundestag sieht prinzipiell in einer möglichst raschen Umsetzung eines vom Verursacherprinzip ausgehenden, verkehrsträgerübergreifenden und einheitlichen Verfahrens zur Anlastung der Wege- und Umweltkosten bei allen Verkehrsträgern den richtigen Weg. Er unterstützt gleichwohl die Bundesregierung bei ihrem Bemühen, die Vorschläge für die Entgeltprinzipien bei der Anlastung von Wegekosten der Eisenbahnen im Zusammenhang mit den Vorschlägen des Weißbuches der Kommission „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung“, also mit der Wege- und Umweltkostenan-

lastung bei allen Verkehrsträgern zu diskutieren, und zwar mit dem Ziel, daß sich die heutigen Nachteile der Eisenbahnen im intermodalen Wettbewerb verringern. Der Deutsche Bundestag bittet die Bundesregierung mit Nachdruck, möglichst rasch für Kostenwahrheit zu sorgen und dazu im Straßengüterverkehr die derzeit nur in sieben Staaten erhobene, zeitbezogene Wegekostenanlastung (Jahresvignette) möglichst europaweit durch eine elektronisch gestützte, entfernungsabhängige Wegekostenanlastung zu ersetzen, sowie dies der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bereits für Deutschland und den Zeitraum 2001/2002 angekündigt hat.

Bonn, den 23. Juni 1999

**Der Ausschuß für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

**Eduard Oswald**

Vorsitzender

**Albert Schmidt (Hitzhofen)**

Berichterstatter

## Bericht des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen)

### I. Überweisung

Die Vorlage wurde an den Ausschuß für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen überwiesen (Drucksache 14/74 Nr. 2.102).

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Das sogenannte Eisenbahn-Infrastrukturpaket besteht aus Vorschlägen für drei Richtlinien: Die bestehenden Richtlinien 91/440/EWG und 95/18/EG sollen geändert sowie eine Richtlinie erlassen werden, mit der Fahrwegkapazitäten zugewiesen werden und die Erhebung von Weagentgelten im Eisenbahnverkehr geregelt wird.

Wesentlicher Inhalt der Änderung der Richtlinie 91/440/EWG ist die Trennung des Betriebes der Infrastruktur und der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen, indem getrennte Gewinn- und Verlustabrechnungen sowie getrennte Bilanzen vorgeschrieben werden. Weiterhin soll der Infrastrukturbereich, der für den Netzzugang sowie für die Trassenentgelte zuständig ist, eine weitgehende Unabhängigkeit erhalten. Ziel ist die Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit zugunsten eines funktionierenden intramodalen Wettbewerbs. Der Infrastrukturbetreiber soll unabhängig sein von den Interessen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das ebenfalls sehr wichtige Thema der Netzöffnung, bei dem insbesondere die Situation in Frankreich ein erhebliches Problem für die Eisenbahnunternehmen anderer Länder darstellt, bleibt ausgeklammert.

Der Vorschlag für eine Änderung der Richtlinie 95/18/EG sieht vor, daß künftig alle Eisenbahnunternehmen der Genehmigungspflicht unterliegen. Die erforderlichen Zulassungsvoraussetzungen werden definiert. Künftig würde dadurch die Erteilung unterschiedlicher Genehmigungen – in nationale Verkehre oder Verkehre nach Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG – überflüssig.

Der Vorschlag für eine „Richtlinie des Rates über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten, die Erhebung von Weagentgelten im Schienenverkehr und die Sicherheitsbescheinigung“ greift die Strategie auf, welche im Weißbuch „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung“ vorgeschlagen wird. Grundsätzlich sollen auch die Gebühren für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur nur auf der Basis der Grenzkosten erhoben werden dürfen. Als Grenzkosten gelten dabei die tatsächlichen Kosten der Inanspruchnahme einer Zugtrasse. Nicht erfaßt und von den Nutzern nicht bezahlt werden sollen die fixen Kosten für die Schieneninfrastruktur, insbesondere nicht die Kapitalkosten.

Die sich so ergebende Kostenunterdeckung ist nach den Vorstellungen der Kommission von den Mitgliedstaaten durch entsprechende Beihilfen auszugleichen; Ausnahmen sind nur begrenzt möglich. Externe Kosten dürfen

in die Gebühren einbezogen werden, sofern sie tatsächlich auch bei den anderen Verkehrsträgern erhoben werden. Trassen sollen künftig nicht nur von den Eisenbahnunternehmen angemeldet werden können, sondern auch z.B. von Speditionen oder von den Aufgabenträgern im Nahverkehr. Die Vergabe soll durch eine Regulierungsstelle erfolgen, da davon ausgegangen wird, daß die Infrastruktur in allen Ländern außer Deutschland in staatlicher Hand ist. Angesichts des sehr detaillierten Regelungsgrades der Richtlinie gibt es für die Mitgliedstaaten kaum Spielräume bei der Umsetzung der Richtlinie, so daß man von einer „Verordnung im Gewand einer Richtlinie“ sprechen kann.

### III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuß

Der Ausschuß hat die Vorlage in seiner 16. Sitzung am 23. Juni 1999 beraten. Er hat mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der F.D.P. beschlossen, dem gemeinsamen Antrag der Fraktion der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu folgen und dem Deutschen Bundestag die Annahme einer Entschließung zu dem Ratsdokument 11375/98 vorzuschlagen. Der Inhalt und die Begründung des Antrags ergeben sich aus der Beschlussempfehlung.

Die Fraktion der CDU/CSU im Ausschuß für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat beantragt, die Bundesregierung aufzufordern, im EU-Rat darauf zu drängen, daß der durch die Bahnreform in Deutschland geschaffene Rechtsrahmen erhalten bleibt. In dem Antrag wird dargelegt, daß der Richtlinienvorschlag zur Zuweisung von Fahrwegkapazitäten und Erhebung von Weagentgelten von dem im Weißbuch „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung“ beschriebenen Ansatz einer Preisgestaltung nach Maßgabe der sozialen Grenzkosten ausgehe. Dies widerspreche dem in Deutschland mit der Bahnreform eingeführten Rechtsrahmen mit einem privaten Infrastrukturbetreiber und einem am Markt und an den vollen Kosten orientierten Trassenpreissystem. Dieser Rechtsrahmen müsse erhalten bleiben. Die Verpflichtung des Staates zur Übernahme der vollständigen Kapitalkosten des Fahrwegs würde hohe zusätzliche Finanzmittel erfordern. Das Ziel des Wettbewerbs auf der Schiene, das in Deutschland mit der Bahnreform bereits nachdrücklich verfolgt werde, dürfe nicht durch Reglementierungen und Regulierungen zugunsten subventionierter Trassenpreise unterlaufen oder eingeschränkt werden.

Der Antrag der Fraktion der CDU/CSU wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der F.D.P. abgelehnt.

Die Fraktion der F.D.P. hat beantragt festzustellen, daß der Richtlinienvorschlag zur Erhebung von Wegeentgelten nicht mit dem deutschen Rechtsrahmen und dem im Zusammenhang mit der Bahnreform eingeführten Trassenpreissystem nach den Vollkosten übereinstimme. Sie beantragt, die Bundesregierung aufzufordern,

- im EU-Rat eine europäische Eisenbahnpolitik zu unterstützen und weiterzuentwickeln, die dem unter anderem in Deutschland eingeführten System eines Infrastrukturbetreibers entspreche, der seine Trasse am Markt anbiete und dabei seine vollen Kosten decken müsse;
- während der EU-Ratspräsidentschaft einen besonderen Schwerpunkt auf die europäische Eisenbahnpolitik zu legen mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers europaweit zu verbessern;
- die Liberalisierung und die Erweiterung der Zugangsrechte im internationalen Güter- und Personenverkehr und im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr voranzutreiben;

- die Interoperabilität zu verbessern und sonstige Hemmnisse für einen unbeschränkten Zugang der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf allen europäischen Netzen abbauen zu helfen.

Der Antrag der Fraktion der F.D.P. wurde mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der F.D.P. abgelehnt.

Der Bundesrat hat zu der EU-Vorlage am 18. Dezember 1998 eine Stellungnahme beschlossen (BR-Drucksache 835/98). Die (frühere) Bundesregierung hat zu der Vorlage in einer Unterrichtung vom 18. Oktober 1998 für den Ausschuß für Angelegenheiten der Europäischen Union Stellung genommen und darin mitgeteilt, daß Deutschland bei einer Verabschiedung dieser Vorlage gezwungen wäre, wesentliche Teile der Bahnreform rückgängig zu machen. Das besondere deutsche Interesse liege hier darin, daß der durch die Bahnreform geschaffene Rechtsrahmen erhalten bleibe.

Bonn, den 23. Juni 1999

**Albert Schmidt (Hitzhofen)**

Berichterstatter

Anlage



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 22.07.1998  
KOM(1998) 480 endg.

98/0265 (COD)

98/0266 (SYN)

98/0267 (SYN)

Vorschlag für eine  
RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung  
der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

-----

Vorschlag für eine  
RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung  
von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen

-----

Vorschlag für eine  
RICHTLINIE DES RATES

über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten,  
die Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr  
und die Sicherheitsbescheinigung

-----

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSION

Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln des Vorschlags für eine Richtlinie  
über die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Erhebung von Wegeentgelten  
im Eisenbahnverkehr und die Sicherheitsbescheinigung

-----

(von der Kommission vorgelegt)

## ALLGEMEINE MITTEILUNG

### Einführung

Der Verkehr der Zukunft in Europa ist nur mit einem modernen Eisenbahnwesen denkbar. Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik ist daher eine Umkehrung der seit langem anhaltenden negativen Entwicklung der Marktanteile der Eisenbahn durch Schaffung der Voraussetzungen für ein expandierendes, wettbewerbsfähiges und kundenorientiertes Eisenbahnsystem. Das angestrebte Ziel einer umweltverträglichen Mobilität kann nur über eine Revitalisierung dieses umweltfreundlichen Sektors erreicht werden.

Um mit den anderen Verkehrsträgern konkurrieren zu können, müssen die Eisenbahnen vor allem als marktorientierte Unternehmen betrieben werden. Sie sind dafür auf ein unabhängiges Management und gesunde Finanzen angewiesen und müssen nach und nach den Marktkräften ausgesetzt werden, wie das bei anderen Sektoren auch der Fall ist. Dies erfordert eine Neudefinition der Beziehungen zwischen Staat und Eisenbahn und eine eindeutige Kompetenzverteilung. In dieser Mitteilung wird ein neuer Rechtsrahmen für die Regelung des Zugangs zur Infrastruktur vorgeschlagen. Im weiteren Verlauf dieses Jahres werden noch ergänzende Vorschläge zur Finanzierung (auch der Leistungen zur Daseinsvorsorge) und eine Mitteilung über die Integration der einzelstaatlichen Eisenbahnsysteme vorgelegt, die sich nicht nur mit der Harmonisierung im technischen Sinne befaßt, sondern auch soziale Aspekte, insbesondere auch die Qualifikationen von im grenzüberschreitenden Verkehr tätigem Zugpersonal behandelt. Darüber hinaus wird die Kommission eine umfangreiche Studie über den Wandel der Beschäftigungsmöglichkeiten im Eisenbahnsektor durchführen, bei der Stellenprofile, Ausbildungsniveaus und Investitionen in die Humanressourcen im Mittelpunkt stehen. Diese drei Maßnahmenbündel sollen dazu beitragen, daß die Eisenbahn im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern bestehen und die Dienstleistungen erbringen kann, die der europäische Bürger von ihr erwartet.

Die Kommission erkennt die Rolle der Eisenbahn bei der Daseinsvorsorge an. Der ordnungspolitische Rahmen muß die Gewähr dafür bieten, daß die Eisenbahn ihre Leistungen zur Daseinsvorsorge in effizienter Weise erbringen kann und daß die Eisenbahninfrastruktur erhalten und erforderlichenfalls über die Gemeinschaft hinaus erweitert wird. Dieses wesentliche Ziel kann mit einer Konzeption realisiert werden, die die Dienstleistungen der Eisenbahn verbessert und aufwertet und die es zuläßt, daß die Kräfte des Marktes zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beitragen, wo immer dies möglich ist.

Die Richtlinie 91/440/EWG war der erste Schritt zur Revitalisierung der Eisenbahnen der Gemeinschaft. Sie öffnet den Markt für neue, konkurrierende Eisenbahnunternehmen und gestattet ihnen den Einsatz von Zügen auf denselben Strecken wie die etablierten Eisenbahnunternehmen. Außerdem verlangt sie unabhängige Unternehmensleitungen und die Trennung von Fahrweg und Verkehrsdienst zumindest in der Rechnungsführung. Die Kosten für die Nutzung der Fahrwege können nun ermittelt und den Eisenbahnunternehmen in Rechnung gestellt werden. Finanz- und sonstige Vereinbarungen, die bisher innerhalb eines Unternehmens abgeschlossen und damit verborgen blieben, werden auf diese Weise zu richtigen Rechtsgeschäften zwischen verschiedenen Unternehmen.

Der Anwendungsbereich der Richtlinie ist jedoch begrenzt. Einige Mitgliedstaaten sind über die Anforderungen der Richtlinie hinausgegangen und haben Fahrwegbetrieb und Verkehrsdienst entweder in getrennte Unternehmensbereiche überführt oder aber jeweils eigene Unternehmen geschaffen. Einige Mitgliedstaaten haben die Zugangsrechte sogar weiter

gefaßt als in der Richtlinie verlangt und schreiben die Leistungen zur Daseinsvorsorge jetzt aus. Trotzdem ist festzustellen, daß die Richtlinie nur für eine begrenzte Öffnung des Marktes gesorgt hat, was sich wohl am besten daran zeigt, daß die etablierten Eisenbahnunternehmen in allen Mitgliedstaaten ihre beherrschende Stellung aufrechterhalten konnten.

Ein Grund dafür dürfte sein, daß zwar nützliche Regeln erlassen wurden, daß aber ihre transparente und gerechte Anwendung nicht gewährleistet werden konnte. Die für die Anwendung der Regeln zuständigen Stellen können nämlich bestimmen, unter welchen Bedingungen Unternehmen Zugang zu den Fahrwegen erhalten und ihre Geschäftstätigkeit ausüben. Diese Stellen müssen aber unabhängig sein, sie dürfen bei Entscheidungen, die zu Interessenkonflikten führen können, nicht zugleich Richter und Partei sein. Wenn ein etabliertes Unternehmen gleichzeitig als Aufsichtsbehörde und als Eisenbahnunternehmen tätig ist, besteht zwangsläufig ein Interessenkonflikt, was als Verstoß gegen Artikel 86 und Artikel 90 Absatz 1 EG-Vertrag angesehen werden kann. An dieser Lage muß sich etwas ändern, wenn die Zugangsregeln nicht ihrer Substanz beraubt werden sollen.

Auf diesen ersten Schritt müssen nun weitere erfolgen, um die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die Zugangsrechte auch tatsächlich in Anspruch genommen werden können. Die in dieser Mitteilung enthaltenen Vorschläge dienen dementsprechend zwei wesentlichen Zielen: Gerechte und nichtdiskriminierende Behandlung aller Eisenbahnunternehmen zum einen und effiziente und wettbewerbsorientierte Nutzung der Fahrwege zum anderen.

Einen ersten Schritt in diese Richtung unternahm die Gemeinschaft im Jahre 1995 mit der Verabschiedung der beiden ergänzenden Richtlinien über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen<sup>1</sup> und über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten<sup>2</sup>. Diese Richtlinien vermitteln zwar einen gemeinschaftlichen Rechtsrahmen, regeln aber noch nicht alle einschlägigen Aspekte. Es besteht breite Übereinstimmung dahingehend, daß die Vorschriften über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Entgeltberechnung in der Richtlinie 95/19/EG noch der Erweiterung und Vervollständigung bedürfen und daß die von der Richtlinie 91/440/EWG geforderte getrennte Rechnungsführung nicht ausreicht, um eine gerechte Behandlung der Unternehmen zu gewährleisten. In ihrem Weißbuch von 1996 "Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft"<sup>3</sup> legte die Kommission dar, daß die Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur vollständig geregelt werden müssen. In seiner EntschlieÙung zu diesem Weißbuch forderte das Europäische Parlament Begleitmaßnahmen zur Festlegung der Zugangsbedingungen und eine allmähliche Öffnung des Marktes<sup>4</sup>. In ihrer Mitteilung von 1998 über die Durchführung der Richtlinie 91/440/EWG<sup>5</sup> wies die Kommission auf die Unangemessenheit der derzeitigen Regelungen und die weitverbreitete Ansicht hin, daß die Rechtsvorschriften der Ergänzung bedürften.

Es reicht nicht aus, die Zugangsrechte abzusichern. Damit die Fahrwege effizient genutzt werden, müssen die Entgelte wirtschaftlich angemessen sein und sowohl den Eisenbahn-

---

<sup>1</sup> Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, ABl. L 143 vom 27.6.1995.

<sup>2</sup> Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten, ABl. L 143 vom 27. 6.1995.

<sup>3</sup> KOM(96) 421 endg.

<sup>4</sup> EntschlieÙung zu dem Weißbuch der Kommission "Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft" und der Mitteilung der Kommission über Transeuropäische Freeways, A4-0412/97.

<sup>5</sup> Mitteilung der Kommission über die Durchführung und die Auswirkungen der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft und über Zugangsrechte für den Eisenbahnfrachtverkehr, KOM(1998) 202 endg.

unternehmen als auch den Fahrwegbetreibern die richtigen Signale vermitteln. Effiziente Entgeltsysteme können nur auf der Grundlage finanzieller Transparenz bei den Fahrwegbetreibern entwickelt werden. Bei der Kapazitätszuweisung sind die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzer zu ermitteln, die entsprechenden Wünsche zu formulieren und optimale Lösungen zu suchen. Das ganze Verfahren der Ausarbeitung und Anwendung einschlägiger Regeln trägt allein schon zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit bei.

### **Infrastruktur-Richtlinien**

Die Kommission schlägt nun drei Richtlinien zur Festlegung der Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur vor:

- Eine Richtlinie, die die Bestimmungen der Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Berechnung von Wegeentgelten ersetzen soll;
- eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG, v.a. hinsichtlich der Trennung von Fahrwegbetrieb und Beförderungsleistungen;
- eine Richtlinie zur Erweiterung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen.

### **Kapazitätszuweisung**

In bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität soll die vorgeschlagene Richtlinie sorgfältig definieren, über welche Rechte Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber verfügen, sowie ein genaues Verfahren für die Erstellung von Fahrplänen festlegen. In diesem Rahmen können dann die einzelnen Unternehmen Angebote für die Nutzung von Fahrwegkapazität abgeben, die anschließend anhand klarer, vorher feststehender Regeln und Kriterien vergeben wird. Das Verfahren ist so zu gestalten, daß Konflikte zwischen einzelnen Anträgen auf Kapazitätszuweisung und Knappheitsprobleme unter Wahrung der Rechte sämtlicher Antragsteller gelöst werden können. Die Richtlinie soll auch dafür sorgen, daß die Kapazitätszuweisung von einer Stelle vorgenommen wird, die selbst keine Beförderungsleistungen erbringt, und daß gegen Entscheidungen Rechtsmittel eingesetzt werden können. Ein solches Verfahren der Kapazitätszuweisung würde nicht nur eine gerechte und nichtdiskriminierende Behandlung gewährleisten, sondern auch die Leistungsfähigkeit fördern. Die Anforderungen der Beteiligten, einschließlich des Fahrwegbetreibers, die erforderliche Flexibilität, die Konflikte, die jeweils notwendigen Entscheidungen und die verschiedenen Lösungen würden klar erkennbar. Vor allem aber würde ein solches System die effiziente Nutzung knapper Kapazitäten fördern, da es Kapazitätsanalysen und die Planung von Kapazitätszuwächsen notwendig macht.

### **Berechnung von Wegeentgelten**

In bezug auf die Berechnung von Wegeentgelten soll die vorgeschlagene Richtlinie auf dem Grundsatz der Grenzkostenbelastung beruhen, d.h. der Kosten, die sich unmittelbar aus dem Einsatz eines Zuges ergeben. In der Wirtschaftstheorie ist allgemein anerkannt, daß auf diese Weise die vorhandenen Ressourcen optimal genutzt werden, sofern diverse Voraussetzungen erfüllt sind. Die Richtlinie soll jedoch die Anhebung und Anpassung der Tarife zwecks Berücksichtigung anderer Ziele zulassen - über der Grenzkostenerstattung liegende Entgelte zwecks Investitionsförderung, Einbeziehung externer Kosten und Lösung von Knappheitsproblemen. Auf diese Weise könnte ein guter Ausgleich zwischen den Erfordernissen der Wirtschaftlichkeit und anderer Ziele der Verkehrspolitik erreicht werden. Die Richtlinie soll auch dafür sorgen, daß in den Entgeltsystemen Leistungskriterien Berücksichtigung finden,

indem gute Leistungen "belohnt" und schlechte Leistungen "bestraft" werden, was die Leistungsfähigkeit ebenfalls erheblich fördern würde.

Die vorgeschlagene Richtlinie soll außerdem dadurch zu einer gerechten Behandlung beitragen, daß sie eine Vorabveröffentlichung der Entgeltsysteme und der jeweiligen Berechnungsgrundlagen verlangt. Dies wäre zwar allein auch schon ein großer Fortschritt, aber die gerechte Behandlung soll zusätzlich noch durch spezifische Bestimmungen gewährleistet werden. Die Richtlinie soll nämlich Sicherungsklauseln enthalten, durch die Eisenbahnunternehmen dagegen geschützt werden sollen, daß ein Fahrwegbetreiber sein Monopol bei der Entgeltberechnung mißbraucht. Ferner soll durch Sicherungsklauseln dafür gesorgt werden, daß sich feste Gebühren und Nachlässe nicht zuungunsten kleinerer Eisenbahnunternehmen auswirken - dies trägt zum Schutz von Marktneulingen bei, die zunächst wohl eher in kleinem Umfang tätig werden dürften.

### **Trennung der Rechnungsführung**

Ein Kernelement der Richtlinie 91/440/EWG ist die Trennung von Fahrwegbetrieb und Verkehrsdienst zumindest in der Rechnungsführung. Damit sollen mehrere Ziele erreicht werden: Effiziente Durchführung zweier unterschiedlicher, aber miteinander verbundener Tätigkeiten, Transparenz hinsichtlich der Verwendung öffentlicher Gelder und solide Grundlage für die Berechnung der Weegeentgelte. Bei integrierten Eisenbahnen wurden jedoch für den Fahrwegbetrieb höchstens Gewinn- und Verlustrechnungen erstellt, aber keine Bilanzen, was in einem so kapitalintensiven Sektor von erheblicher Bedeutung ist. Die vorgeschlagene Änderungsrichtlinie würde also die Rechtslage klären und sowohl getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen als auch getrennte Bilanzen verlangen. Die Gemeinschaft muß aber noch weiter gehen und die Finanzierung der Eisenbahnen auf eine gesunde Grundlage stellen, indem sie in einem umfassenden Rechtsrahmen auch Regeln für die Umstrukturierung festlegt. Hierfür ist finanzielle Transparenz bei den verschiedenen Verkehrsarten von wesentlicher Bedeutung. Personen- und Güterverkehr bedienen unterschiedliche Märkte und werden unterschiedlich finanziert. Beim Personenverkehr spielen die Leistungen zur Daseinsvorsorge eine große Rolle und die entsprechenden Ausgleichszahlungen machen einen großen Teil der Einnahmen aus. Dies ist beim Güterverkehr nicht der Fall, da dieser unmittelbar gewerblich orientiert ist. Um die Leistungsfähigkeit dieser beiden Bereiche zu verbessern und ihre Finanzen transparenter zu machen, sollte auch die Rechnungsführung getrennt werden, was in der Änderungsrichtlinie zur Richtlinie 91/440/EWG ebenfalls vorgeschlagen wird.

### **Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen**

Die Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen gilt nur für Eisenbahnunternehmen, die die in Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG genannten Leistungen, d.h. an Zugangsrechte gebundene Leistungen, erbringen. Daneben sind Eisenbahnunternehmen, deren Tätigkeit auf den Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr beschränkt sind, ebenfalls von der Anwendung der Richtlinie ausgenommen. Einige Mitgliedstaaten haben jedoch die Zugangsrechte zur Infrastruktur über die Festlegungen der Richtlinie 91/440/EWG hinaus erweitert oder auch den Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr für den Wettbewerb geöffnet. Damit gewährleistet ist, daß diese Rechte auf alle in der Gemeinschaft ansässigen Eisenbahnunternehmen gerecht und nichtdiskriminierend angewandt werden, sollten die Gemeinschaftsvorschriften über die Erteilung von Genehmigungen auch auf diese Eisenbahnunternehmen ausgedehnt werden, was mit der vorgeschlagenen Richtlinie erreicht werden soll.

### Vermeidung von Interessenkonflikten

Einige Mitgliedstaaten haben zwar rechtlich getrennte Einrichtungen geschaffen, aber andere haben die integrierten Eisenbahnunternehmen beibehalten, die sowohl für den Fahrwegbetrieb als auch für die Verkehrsdienste zuständig sind. In letzterem Fall ist nicht gewährleistet, daß alle am Marktzugang interessierten Eisenbahnunternehmen gleichbehandelt werden. Wenn die Festsetzung der Regeln für die Berechnung der Wegeentgelte, die Zuweisung von Fahrwegkapazität, Fahrpläne, Sicherheitsvorschriften und Erteilung von Genehmigungen in den Händen integrierter Eisenbahnunternehmen liegen, können diese die Bedingungen für die Tätigkeit ihrer Wettbewerber bestimmen. Der Fahrwegbetreiber eines solchen Eisenbahnunternehmens ist bestrebt, die Interessen des gesamten Unternehmens, auch in bezug auf die Verkehrsdienste, zu wahren. Zugleich ist er jedoch zur Gleichbehandlung aller Eisenbahnunternehmen verpflichtet, woraus Interessenkonflikte erwachsen. In der Mitteilung der Kommission über Durchführung und Auswirkungen der Richtlinie 91/440/EWG wird festgestellt, daß die fehlende Gewißheit, daß alle Eisenbahnunternehmen hinsichtlich der Nutzung der von integrierten Eisenbahnunternehmen betriebenen Fahrwege tatsächlich gleichbehandelt werden, für potentielle neue Wettbewerber ein Hindernis darstellt. Die vorgeschlagenen Richtlinien über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten, über die Trennung von Fahrwegbetrieb und Verkehrsdienst sowie über die Erteilung von Genehmigungen sollen dafür sorgen, daß Funktionen, die Interessenkonflikte in sich bergen, unabhängigen Stellen übertragen werden, die selbst keine Beförderungsleistungen erbringen.

### Schlußfolgerung

Mit den in dieser Mitteilung vorgestellten Maßnahmen soll die häufig erhobene Forderung nach Festlegung der Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur aufgegriffen werden. Die Maßnahmen sollen die in der Richtlinie 91/440/EWG niedergelegten Regeln ergänzen und sind unabhängig davon erforderlich, ob einzelne Tätigkeiten im Eisenbahnverkehr weiter liberalisiert werden oder nicht. Diese neuen Regeln würden einen ordnungspolitischen Rahmen vermitteln, der eine weitere Liberalisierung zuließe, aber vor allem auch dafür sorgen würde, daß die bereits vorhandenen Zugangsrechte tatsächlich in Anspruch genommen werden können.

Diese Vorschläge zielen auf eine gerechte und nichtdiskriminierende Behandlung der Eisenbahnunternehmen und die effiziente Nutzung der Fahrwege ab. Wenn die Vorschläge erst einmal angenommen sind, würde ihr Nutzen aber weit darüber hinaus gehen, denn sie wären auch ein Beitrag zur Qualitätssteigerung und zur Verbesserung der Mechanismen zur Preisgestaltung in bezug auf die Infrastruktur und sie würden damit die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern steigern.

Für das langfristig angestrebte Ziel der Revitalisierung der Eisenbahn, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, ist die rasche Annahme der in dieser Mitteilung dargestellten Vorschläge von wesentlicher Bedeutung. Die Kommission wird im Herbst eine Reihe ergänzender Vorschläge vorlegen, die in ihrer Gesamtheit eine wichtige Grundlage für ein leistungsfähiges und wettbewerbsfähiges Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft schaffen.

Vorschlag für eine  
**RICHTLINIE DES RATES**

zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung  
der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft

-----

Begründung

1. Die Richtlinie 91/440/EWG ist die wichtigste Maßnahme der Gemeinschaft zur Förderung des Eisenbahnverkehrs. Sie soll insbesondere einen Rahmen für die Entwicklung von marktwirtschaftlich orientierten Eisenbahnunternehmen schaffen, die sich den Anforderungen des Marktes anpassen, und sie bezweckt die Integration des Schienenverkehrs in den vom Wettbewerb geprägten Verkehrsmarkt. Die Richtlinie verpflichtete die Mitgliedstaaten zu Maßnahmen, die folgendes sicherstellen:
  - die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen;
  - die Trennung des Betriebs der Infrastruktur vom Erbringen von Verkehrsleistungen, zumindest bei der Rechnungsführung;
  - die Verringerung der Verschuldung von Eisenbahnunternehmen und die Sanierung ihrer Finanzen;
  - gewisse Zugangsrechte der Eisenbahnunternehmen zur Infrastruktur für den grenzüberschreitenden Verkehr.
2. Sowohl im Weißbuch der Kommission „Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft“<sup>1</sup> als auch in ihrer „Mitteilung über die Durchführung und die Auswirkungen der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft und über Zugangsrechte für den Eisenbahnfrachtverkehr“<sup>2</sup> werden einige Schwachpunkte der Richtlinie aufgezeigt, die ihre Wirkung beeinträchtigen und dazu führen, daß die Ziele nicht vollständig erreicht werden. Der Vorschlag bezweckt eine Verbesserung der Richtlinie, damit die gesetzten Ziele eher erreicht werden. Gleichzeitig legt die Kommission Leitlinien für die Berechnung von Wegeentgelten und die Zuweisung von Fahrwegkapazität vor, die die Rahmenbedingungen für den Zugang zur Infrastruktur ergänzen sollen, damit die durch die Richtlinie geschaffenen Zugangsrechte wirksam genutzt werden können. Gleichzeitig legt sie Vorschläge über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen vor.
3. Die Trennung, zumindest in der Rechnungsführung, zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und dem Erbringen von Verkehrsleistungen ist ein Schlüsselement der Richtlinie. Eine solche Trennung bezweckt die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von zwei verschiedenen, aber miteinander verbundenen Geschäftsbereichen, indem das Finanzergebnis jedes Bereichs eindeutig ausgewiesen wird, die Offenlegung der Verwendung öffentlicher Mittel, da die Mitgliedstaaten bei der Unterstützung der Eisenbahnunternehmen unterschiedlich vorgehen und unterschiedliche Ziele verfolgen, und die Schaffung einer soliden Grundlage für die Erhebung von Wegeentgelten, indem die Kosten und Erträge genau bestimmt werden. Der Bericht der Kommission über die Durchführung und die Auswirkungen der Richtlinie 91/440/EWG zeigt jedoch, daß die Rechnungsführung in der Praxis nicht vollständig getrennt ist, außer bei den Eisenbahnunternehmen, die in verschiedene Unternehmen aufgespalten wurden. Kein integriertes Eisenbahnunternehmen hat getrennte Bilanzen aufgestellt, sondern bestenfalls getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen. Dies geschieht, obwohl der Schienenverkehrssektor äußerst kapitalintensiv ist, so daß Bilanzen für die finanzielle Bewertung von grundlegender Bedeutung sind (in mehreren Unternehmen gibt es noch nicht einmal eine

---

<sup>1</sup> KOM(96) 421 endg. vom 30.7.1996.

<sup>2</sup> KOM(1998) 202 endg. vom 31.3.1998.

getrennte Gewinn- und Verlustrechnung). Obwohl die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über Jahresabschlüsse von Gesellschaften im allgemeinen und speziell von Eisenbahnunternehmen<sup>3</sup> zur Aufstellung von Gewinn- und Verlustrechnungen sowie von Bilanzen verpflichten, lohnt es sich, diese Auflage aus den o. a. Gründen in klarer und unmißverständlicher Form in die Richtlinie aufzunehmen.

4. Die finanzielle Sanierung der Eisenbahnunternehmen ist ein weiterer wichtiger Aspekt der Richtlinie. Sie setzt voraus, daß die Mitgliedstaaten dazu beitragen, die Verschuldung soweit zu verringern, daß eine Geschäftsführung auf gesunder finanzieller Grundlage nicht beeinträchtigt wird. In der "Mitteilung über die Durchführung und die Auswirkungen der Richtlinie 91/440/EWG" der Kommission wurde festgestellt, daß der Verschuldungsgrad der Eisenbahnunternehmen erheblich zurückgegangen ist, wenngleich der Schuldendienst für einige Unternehmen weiterhin eine erhebliche Belastung darstellt. Dies ist jedoch erst der Anfang. Die Gemeinschaft muß einen umfassenden Rahmen für die Finanzen der Eisenbahnunternehmen schaffen, zu dem auch Regelungen für Umstrukturierungsbeihilfen gehören. Zu diesem Zweck ist Transparenz hinsichtlich der finanziellen Lage bei verschiedenen Verkehrsleistungen erforderlich. Der Personen- und der Güterverkehr stellen unterschiedliche Märkte dar. Beim Personenverkehr spielen gemeinwirtschaftliche Dienste eine große Rolle, und die Ausgleichszahlungen der öffentlichen Hand stellen einen Großteil der Einnahmen der Eisenbahnunternehmen dar. Im Güterverkehr kommt die Nachfrage unmittelbar von den Kunden, und der Staat stellt keine gemeinwirtschaftlichen Dienste bereit; der Güterverkehr ist daher eher kommerziell ausgerichtet. Dieser Unterschied ist allgemein anerkannt, denn die Mitgliedstaaten schaffen für den Personen- und den Güterverkehr getrennte Unternehmen bzw. getrennte Bereiche innerhalb der Unternehmen. Die Kommission ist der Auffassung, daß die Finanzen des Personen- und des Güterverkehrs jetzt transparenter gestaltet werden müssen; sie schlägt daher vor, die Richtlinie dahingehend zu ändern, daß die Rechnungsführung für jeden Geschäftsbereich getrennt erfolgt.
5. Eine weitere Anforderung der Richtlinie ist die Festlegung von Rechten für den Zugang zur Infrastruktur beim Erbringen grenzüberschreitender Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen mit Sitz in der Gemeinschaft oder durch Gruppierungen solcher Unternehmen. Zu diesem Zweck müssen alle Eisenbahnunternehmen beim Zugang zur Infrastruktur gerecht und in nichtdiskriminierender Weise behandelt werden. Ein integriertes Eisenbahnunternehmen, das sowohl die Infrastruktur betreibt als auch Verkehrsleistungen erbringt, wäre für die Erhebung der Weegeentgelte, die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Fahrplanerstellung, die Regelung von Sicherheitsfragen und Erteilung von Genehmigungen zuständig. Dadurch würden sie die Bedingungen festlegen, unter denen ihre Wettbewerber Zugang zum Markt erhalten und ihre Geschäftstätigkeit ausüben, was als unvereinbar mit Artikel 90 Absatz 1 und Artikel 86 EG-Vertrag anzusehen sein könnte. Der Betreiber der Infrastruktur in einem integrierten Eisenbahnunternehmen ist daran interessiert, die Interessen des gesamten Unternehmens zu fördern, auch im Bereich der Verkehrsdienste, während er gleichzeitig verpflichtet ist, alle Erbringer von Verkehrsdiensten gerecht zu behandeln. Dieser Interessenkonflikt würde entfallen, wenn die für den Infrastrukturzugang maßgeblichen Funktionen von unabhängigen Stellen oder Unternehmen wahrgenommen würden, die selbst keine Verkehrsdienste durchführen. Integrierte Eisenbahnunternehmen könnten weiterhin die

---

<sup>3</sup> Vierte Richtlinie des Rates vom 25. Juli 1978 aufgrund von Artikel 54 Absatz 3 Buchstabe g) des Vertrages über den Jahresabschluß von Gesellschaften bestimmter Rechtsformen (78/660/EWG) – ABl. L 222 vom 14.8.1978. Verordnung (EWG) Nr. 2830/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über Maßnahmen zur Herstellung der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung und der Jahresrechnung von Eisenbahnunternehmen.

übrigen Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb der Infrastruktur wahrnehmen, da solche Interessenkonflikte dann nicht entstehen würden. Der Vorschlag ändert Richtlinie 91/440/EWG dahingehend, daß die Festlegung und Durchsetzung der Sicherheitsbestimmungen einer Stelle oder einem Unternehmen übertragen würden, das selber keine Verkehrsleistungen erbringt. Die Vorschläge der Kommission für Richtlinien über Wegeentgelte, die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Erteilung von Genehmigungen sehen das gleiche für andere Funktionen vor.

6. Außerdem sollten bestimmte Teile der Richtlinie im Lichte der bisherigen Erfahrungen klarer gefaßt werden. Zu den Anforderungen der Richtlinie gehört, daß die Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen (d.h. der Unternehmen, die Verkehrsleistungen erbringen) unabhängig und kommerziell ausgerichtet sein muß. Eine solche Unabhängigkeit und kommerzielle Ausrichtung sind erforderlich, damit der Schienenverkehr anderen Verkehrsträgern gegenüber wettbewerbsfähig sein und sein Potential ausschöpfen kann. Die Mitgliedstaaten können jedoch legitimerweise in größerem Umfang bei Infrastrukturfragen eingreifen, denn die Richtlinie schreibt ihnen sogar vor, eine nationale Eisenbahninfrastruktur zu entwickeln und gegebenenfalls gemeinschaftliche Erfordernisse dabei zu berücksichtigen. Den Betreibern der Infrastruktur kann außerdem über die Verwaltung des Fahrwegs hinaus eine Regulierungsfunktion übertragen werden. Dies bedeutet, daß zwischen Eisenbahnunternehmen und Betreibern der Infrastruktur bezüglich der kommerziellen Ausrichtung und der Rolle des Staates unterschieden werden muß, obwohl beide vom Staat unabhängige Gebilde sein sollten, die eigene Angelegenheiten selbständig wahrnehmen.

#### Erläuterung einzelner Artikel

7. Artikel 1 zweiter Gedankenstrich ändert die Zusammenfassung der Bestimmungen der Richtlinie. In der bisherigen Fassung steht, daß nur die Trennung der Rechnungsführung vorgeschrieben ist. Der Text ist dahingehend zu ändern, daß eine vollständige Trennung der Rechnungsführung und der Funktionen, die den Zugang zur Infrastruktur bestimmen, vorgeschrieben ist, damit den Änderungen in Artikel 6 Rechnung getragen wird.
8. Artikel 3 zweiter Gedankenstrich bringt zum Ausdruck, daß der Betreiber des Fahrwegs sowohl ein öffentlich-rechtliches oder privates Unternehmen als auch eine öffentliche Stelle sein kann.
9. Artikel 6 Absatz 1. Der geänderte Text soll klar zum Ausdruck bringen, daß eine Trennung in der Rechnungsführung beim Erbringen von Verkehrsleistungen und beim Betrieb der Infrastruktur eine Trennung der Gewinn- und Verlustrechnungen und auch der Bilanzen bedeutet.
10. Artikel 7 Absatz 1. Damit ein gerechter Zugang zur Infrastruktur in nichtdiskriminierender Weise gewährleistet ist, sieht diese Änderung vor, daß die Regelung von Sicherheitsbestimmungen von Stellen oder Unternehmen durchgeführt wird, die selber keine Schienenverkehrsleistungen erbringen und von Stellen oder Unternehmen, die solche Leistungen erbringen, unabhängig sind. Artikel 7 Absätze 4, 5 und 6: Diese neuen Absätze stellen klar, daß die Betreiber der Infrastruktur und auch Eisenbahnunternehmen aus Gründen der Effizienz vom Staat unabhängig sein und eine Geschäftsplanung betreiben sowie in der Lage sein müssen, ihre Geschäfte selbständig zu führen. Die Mitgliedstaaten müssen – gegebenenfalls unter Berücksichtigung der allgemeinen Erfordernisse der

Gemeinschaft – die zur Entwicklung der nationalen Infrastruktur notwendigen Maßnahmen treffen, wie in Artikel 7 Absatz 1 bereits vorgesehen ist.

11. Artikel 9 Absatz 4 schreibt eine Trennung der Rechnungsführung für den Personen- und den Güterverkehr vor, damit eine effiziente Geschäftsführung gefördert und die finanzielle Lage in beiden Geschäftsbereichen transparenter wird.

#### Subsidiarität

12. Zuständigkeit. Dieser Vorschlag wird auf der Grundlage von Artikel 75 EG-Vertrag vorgelegt und fällt daher in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft. Es handelt sich um die Änderung einer bereits erlassenen Richtlinie.
13. Maßnahmen. Die Gemeinschaft ist im Hinblick auf die Unabhängigkeit der Geschäftsführung von Eisenbahnunternehmen, die Trennung des Infrastrukturbetriebs von der Erbringung von Verkehrsleistungen und die Rechte auf Zugang zur Infrastruktur bereits legislativ tätig geworden. Wie bereits angeführt, reichen diese Bestimmungen zur Erreichung der Ziele der Richtlinie 91/440/EWG jedoch nicht aus, bzw. müssen sie klarer formuliert werden, um wirksam zu sein. Weitere gemeinschaftliche Rechtsvorschriften sind daher erforderlich, um diese Ziele zu erreichen und zu vermeiden, daß die Mitgliedstaaten uneinheitliche Maßnahmen ergreifen.
14. Gesetzgebungsform. Wie bereits bei der ursprünglichen Rechtsvorschrift dürfte eine Richtlinie ein Gleichgewicht herstellen zwischen einer Harmonisierung, mit der wesentliche Gemeinschaftsziele angestrebt werden, und der Anerkennung der Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Situation und Organisation der Eisenbahnunternehmen und auf die Beziehungen zwischen Staat und Eisenbahnunternehmen.

**Vorschlag für eine  
RICHTLINIE DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung  
der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft 98/0265 (COD)**

-----

**DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -**

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission<sup>4</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>5</sup>,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament, gemäß dem Verfahren des Artikels 189 c EG-Vertrag<sup>6</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates<sup>7</sup> sollte geändert werden, um den bei der Anwendung gewonnenen Erfahrungen und seit ihrer Annahme verzeichneten Entwicklungen im Eisenbahnverkehr Rechnung zu tragen, damit die gesetzten Ziele erreicht werden.
2. Zur Förderung eines leistungsfähigen Betriebs und der Entwicklung der beiden getrennten Geschäftsbereiche "Erbringung von Verkehrsleistungen" und "Betrieb der Infrastruktur", zur Offenlegung der Verwendung öffentlicher Gelder für den Schienenverkehr und zur Schaffung einer soliden Grundlage für die Erhebung von Wegeentgelten müssen die Gewinn- und Verlustrechnungen sowie die Bilanzen für beide Geschäftsbereiche getrennt erstellt werden.
3. Wenn Eisenbahnunternehmen und die internationalen Gruppierungen, denen sie angehören, Verkehrsleistungen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG erbringen, erhalten sie die in diesem Artikel vorgesehenen uneingeschränkten Zugangsrechte.
4. Zu diesem Zweck müssen alle Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen hinsichtlich der Tätigkeiten, die den Zugang zur Infrastruktur bedingen, gerecht und in nichtdiskriminierender Weise behandelt werden; folglich müssen die Sicherheitsbestimmungen von unabhängigen Stellen oder Unternehmen festgelegt und angewandt werden, die selber keine Verkehrsleistungen erbringen.
5. Zur Förderung eines leistungsfähigen Infrastrukturbetriebs im öffentlichen Interesse müssen die Fahrwegbetreiber so gestellt sein, daß ihre Unabhängigkeit vom Staat gewährleistet ist und sie die Möglichkeit haben, ihre Geschäfte selbständig zu führen. Die

---

4

5

6

7 ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

Mitgliedstaaten müssen die erforderlichen Maßnahmen zur Gewährleistung der Entwicklung und sicheren Nutzung der Infrastruktur ergreifen.

6. Damit eine leistungsfähige Durchführung von Personen- und Güterverkehrsdiensten gefördert und ihre Finanzlage sowie die Beihilfen bei Umstrukturierungsmaßnahmen offengelegt werden, muß die Rechnungsführung für den Bereich Personenverkehr von derjenigen für den Güterverkehr getrennt sein –

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### Artikel 1

Die Richtlinie 91/440/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 erhält der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

“- der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Erbringung von Verkehrsleistungen voneinander getrennt werden, wobei die Trennung der Gewinn- und Verlustrechnungen und der Bilanzen sowie die auf eine unabhängige Stelle oder ein unabhängiges Unternehmen erfolgende Übertragung der Zuständigkeit für die Funktionen obligatorisch sind, die für einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zur Infrastruktur ausschlaggebend sind, während die organisatorische oder institutionelle Trennung anderer Funktionen freigestellt ist;”

2. In Artikel 3 erhalten der erste und der zweite Gedankenstrich folgende Fassung:

“- “Eisenbahnunternehmen” jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muß;

- “Fahrwegbetreiber” jede öffentliche Stelle oder jedes öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, der bzw. dem die Einrichtung und die Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur übertragen sind;”

3. Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

“(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von Verkehrsleistungen einerseits und für den Betrieb der Infrastruktur andererseits erstellt und veröffentlicht werden. Öffentliche Gelder zugunsten eines dieser beiden Tätigkeitsbereiche dürfen nicht auf den anderen übertragen werden.

Dieses Verbot muß auch in der Rechnungsführung der beiden Geschäftsbereiche zum Ausdruck kommen.”

4. Artikel 7 wird wie folgt geändert :

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

“(1) Die Mitgliedstaaten treffen – gegebenenfalls unter Berücksichtigung der allgemeinen Erfordernisse der Gemeinschaft – die zur Entwicklung der nationalen Eisenbahninfrastruktur notwendigen Maßnahmen.

Sie sorgen für die Festlegung, Anwendung und Durchsetzung der Sicherheitsnormen und -vorschriften sowie für eine angemessene Überwachung. Dabei wird ein gerechter und nichtdiskriminierender Zugang zur Eisenbahninfrastruktur von solchen Stellen oder Unternehmen gewährt, die selber keine Verkehrsleistungen erbringen und unabhängig von Stellen oder Unternehmen sind, die solche Leistungen erbringen.”

b) Folgende Absätze werden angefügt:

“(4) Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Fahrwegbetreiber im Hinblick auf die Geschäftsführung, die Verwaltung und die interne Aufsicht in Fragen der Verwaltung und des Rechnungswesens eine unabhängige Stellung haben.

(5) Für Fahrwegbetreiber wird ein Geschäftsplan erstellt, der ihre Investitions- und Finanzierungsprogramme enthält. Bei der Planung wird ihr finanzielles Gleichgewicht und die Gewährleistung einer optimalen und effizienten Nutzung und Entwicklung der Infrastruktur angestrebt; die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen Mittel müssen dabei bereitgestellt werden.

(6) Im Rahmen der vom Staat festgelegten gesamtpolitischen Leitlinien und unter Berücksichtigung der einzelstaatlichen – gegebenenfalls mehrjährigen – Pläne und Verträge, einschließlich der Investitions- und Finanzpläne, steht es den Betreibern der Infrastruktur insbesondere frei,

- unbeschadet der Bestimmungen dieses Abschnitts ihre interne Organisation festzulegen,
- über Personal und eigene Beschaffung zu entscheiden,
- das eigene Betriebsvermögen so effizient wie möglich zu verwalten, neue Technologien und Leistungen zu entwickeln und innovative Management-techniken einzuführen.”

5. In Artikel 9 wird folgender Absatz angefügt:

“(4) Es werden sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen aufgestellt und veröffentlicht. Mittelzuflüsse sind für jeden dieser beiden Tätigkeitsbereiche in der jeweiligen Rechnungsführung anzugeben und dürfen nicht auf den anderen Bereich übertragen werden.”

## Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens ein Jahr nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

## Artikel 3

Die Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

## Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates  
Der Präsident

Vorschlag für eine  
**RICHTLINIE EG DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung  
von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen**

-----

### Begründung

1. Im Anschluß an die ersten Maßnahmen zur Integration des Marktes für Schienenverkehrsleistungen, bei denen Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen durch Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG<sup>1</sup> Zugangs- und Transitrechte eingeräumt wurden, wurden zwei weitere Richtlinien, 95/18/EG<sup>2</sup> und 95/19/EG<sup>3</sup> erlassen, um eine einheitliche und diskriminierungsfreie Anwendung der durch die Richtlinie 91/440/EWG eingeräumten Rechte zu gewährleisten.
2. Gegenstand der Richtlinie 95/19/EG sind Grundsätze für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Berechnung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr. Mit der Richtlinie 95/18/EG wurde eine Regelung für die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen geschaffen, die die in Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG genannten Dienste durchführen<sup>4</sup>, nicht aber für andere Eisenbahnunternehmen. Eisenbahnunternehmen müssen über eine gemäß der Richtlinie 95/18/EG erteilte Genehmigung verfügen, um diese Dienste erbringen zu können. Sie wird von dem Mitgliedstaat erteilt, in dem das Eisenbahnunternehmen seinen Sitz hat, gilt aber in der gesamten Gemeinschaft. Die in der Richtlinie festgelegten wesentlichen Voraussetzungen sind Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung. Gemäß dem Grundsatz der Subsidiarität legt die Richtlinie allgemeine Grundsätze fest, überläßt aber den Mitgliedstaaten die Verantwortung für Detailregelungen und die Verwaltung des Genehmigungssystems.
3. Bei der Umstrukturierung des Eisenbahnsektors haben einige Mitgliedstaaten umfassendere Rechte zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur geschaffen, als in der Richtlinie 91/440/EWG vorgesehen war. Verschiedene Mitgliedstaaten haben größere Zugangsrechte zu den Transeuropäischen Freeways für den Schienengüterverkehr geschaffen. Diese Entwicklungen eröffnen den Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft neue Chancen, da die Eisenbahnunternehmen bereits vor dem Erlaß von Gemeinschaftsvorschriften über den Marktzugang auf diesen Märkten tätig werden können.
4. Die Mitgliedstaaten bestehen verständlicherweise im allgemeinen darauf, daß Eisenbahnunternehmen, die auf diesen Märkten tätig werden wollen, über eine Genehmigung verfügen, damit ein sicherer, zuverlässiger und zufriedenstellender Eisenbahnverkehr gewährleistet ist. Ein Grundsatz des Gemeinschaftsrechts ist jedoch der freie Dienstleistungsverkehr und die gerechte und diskriminierungsfreie Behandlung von Unternehmen. Eine gemeinschaftliche Genehmigungsregelung würde die Erreichung beider Ziele ermöglichen und verhindern, daß die Genehmigungserteilung zu einem Hindernis für den Markteintritt wird. Auf welche Weise an Eisenbahnunternehmen, die in neue Märkte eintreten, Genehmigungen zu erteilen sind, ist eine verschiedentlich – insbesondere bei den Gesprächen zu den Freeways für den Schienengüterverkehr – aufgekommene Frage.

---

<sup>1</sup> Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, ABl. L 237 vom 24.8.1991.

<sup>2</sup> Richtlinie des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.

<sup>3</sup> Richtlinie des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten, ABl. L 143 vom 27.6.1995.

<sup>4</sup> D.h. Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr erbringen, und internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen.

5. Die Kommission schlägt daher vor, die Bestimmungen der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen auf alle Eisenbahnunternehmen mit Sitz in der Gemeinschaft auszudehnen, unabhängig davon, ob sie die in Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG genannten Dienstleistungen erbringen. Dies würde es allen Eisenbahnunternehmen in einheitlicher Weise und diskriminierungsfrei ermöglichen, Markteintrittschancen wahrzunehmen, und verhindern, daß Anforderungen an die Erteilung von Genehmigungen zu einem Markteintrittshindernis werden.
6. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß durch diese Änderung der Richtlinie 95/18/EG keine neuen Zugangs- oder Transitrechte an sich geschaffen werden, so daß sich der Anwendungsbereich der Richtlinie 91/440/EWG dadurch nicht ändert.

**Vorschlag für eine  
RICHTLINIE DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung  
von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen 98/0266 (SYN)**

-----

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission<sup>5</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>6</sup>,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament, gemäß dem Verfahren nach Artikel 189 c EG-Vertrag<sup>7</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft<sup>8</sup> sieht bestimmte Zugangsrechte im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr für Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen vor.
2. Im Interesse zuverlässiger und angemessener Verkehrsdienste ist eine gemeinsame Regelung für die Erteilung von Genehmigungen erforderlich, mit dem sichergestellt wird, daß alle Eisenbahnunternehmen jederzeit bestimmte Anforderungen hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit, finanziellen Leistungsfähigkeit und fachlichen Eignung erfüllen, damit Kunden und Dritte geschützt und die Verkehrsdienste mit einem hohen Sicherheitsstandard erbracht werden.
3. Um sicherzustellen, daß Zugangsrechte zur Eisenbahninfrastruktur in der gesamten Gemeinschaft auf einheitliche und diskriminierungsfreie Weise gewährt werden, wurde in der Richtlinie 95/18/EG des Rates<sup>9</sup> die Genehmigung von Eisenbahnunternehmen, die in Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG genannte Verkehrsleistungen erbringen, eingeführt; diese Genehmigung ist Voraussetzung für die Durchführung solcher Verkehrsdienste und gilt in der gesamten Gemeinschaft.
4. Einige Mitgliedstaaten haben die Zugangsrechte weiter gefaßt als die Richtlinie 91/440/EWG, so daß es geboten ist, eine gerechte, transparente und diskriminierungsfreie Behandlung aller Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten, die gegebenenfalls in diesem Markt tätig sind, indem die in der Richtlinie niedergelegten Grundsätze für die

---

5

6

7

<sup>8</sup> ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

<sup>9</sup> ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.

Erteilung von Genehmigungen auf alle in diesem Sektor tätigen Unternehmen ausgedehnt werden.

5. Entsprechend dem in Artikel 3 b) EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip können die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Festlegung weiterer Grundsätze für die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und die gegenseitige Anerkennung solcher Genehmigungen in der gesamten Gemeinschaft, auf der Ebene der Mitgliedstaaten angesichts der internationalen Auswirkungen der Erteilung derartiger Genehmigungen nicht ausreichend erreicht werden und können deshalb wegen der grenzüberschreitenden Aspekte besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden. Diese Richtlinie beschränkt sich auf das zur Erreichung dieser Ziele notwendige Mindestmaß und geht nicht über das dazu Erforderliche hinaus.
6. Vom Anwendungsbereich der Richtlinie 95/18/EG auszuschließen sind sowohl Verkehrsdienste, die im Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen durch den Ärmelkanal durchgeführt werden, als auch Personenverkehrsdienste, die ausschließlich in einem örtlichen, nicht mit anderen Fahrwegen vernetzten Schienennetz oder mit Straßen- oder Stadtbahnen erbracht werden, sowie Eisenbahnunternehmen, die lediglich eigenen Güterverkehr in einem ausschließlich dafür unterhaltenen Schienennetz abwickeln.
7. Die gemeinschaftlichen Bedingungen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und für den Transit werden durch andere Gemeinschaftsvorschriften geregelt.
8. Die Richtlinie 95/18/EG sollte entsprechend geändert werden –

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### Artikel 1

Die Richtlinie 95/18/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

#### “Artikel 1

- (1) Diese Richtlinie betrifft die Anforderungen an die Erteilung, Aufrechterhaltung oder Änderung von Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen durch einen Mitgliedstaat, die ihren Sitz in der Gemeinschaft haben oder haben werden.
- (2) Eisenbahnunternehmen, die Personenverkehrsdienste in örtlichen, nicht mit anderen Fahrwegen vernetzten Schienennetzen oder im Stadtverkehr oder Vorortverkehr, beispielsweise mit Straßen- oder Stadtbahnen, durchführen, sind vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen. Eisenbahnunternehmen, die eigenen Güterverkehr in einem ausschließlich dafür unterhaltenen Schienennetz durchführen, sind ebenfalls vom Anwendungsbereich dieser Richtlinie ausgeschlossen.
- (3) Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen, die lediglich Leistungen im Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen durch den Ärmelkanaltunnel erbringen, fallen ebenfalls nicht unter den Anwendungsbereich dieser Richtlinie.

(4) Die Gültigkeit der Genehmigung erstreckt sich auf das gesamte Gemeinschaftsgebiet.”

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a) erhält folgende Fassung:

“a) “Eisenbahnunternehmen” jedes öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muß;”

b) Buchstabe d) wird gestrichen.

3. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

#### “Artikel 3

Jeder Mitgliedstaat benennt die Stelle, die für die Erteilung von Genehmigungen und für die Erfüllung der Verpflichtungen aus dieser Richtlinie zuständig ist. Die Erteilung der Genehmigungen wird von einer Stelle vorgenommen, die selbst keine Eisenbahnverkehrsleistungen erbringt und von Stellen oder Unternehmen, die dies tun, unabhängig ist.”

#### Artikel 2

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens ein Jahr nach ihrem Inkrafttreten nachzukommen. Sie unterrichten die Kommission unverzüglich davon.

Bei Erlaß dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

#### Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

#### Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates  
Der Präsident

Vorschlag für eine  
**RICHTLINIE DES RATES**

**über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten,  
die Erhebung von Weagentgelten im Eisenbahnverkehr  
und die Sicherheitsbescheinigung**  
-----

## Begründung

### Abschnitt 1 Einleitung

1. Die Schienenverkehrspolitik der Kommission ist Teil der Gemeinsamen Verkehrspolitik, und es gibt mehrere hochrangige Ziele, die sie erreichen will. Hierzu gehören die Entwicklung des Binnenmarktes, umweltverträgliche Mobilität, die Effizienzsteigerung des Verkehrssystems und die Förderung des Schienengüterverkehrs. Dieser Vorschlag soll sicherstellen, daß die Verfahren für die Erhebung von Wegeentgelten und die Zuweisung von Fahrwegkapazität einen Beitrag zur Erreichung dieser Ziele leisten.
2. Es ist ein grundlegendes Vertragsziel, die Vollendung des Binnenmarktes in der Gemeinschaft zu gewährleisten. Durch die Bereitstellung besserer und kostengünstigerer Leistungen, insbesondere im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten, kann der Schienenverkehr zur Entwicklung des Binnenmarktes und dem weiteren Zusammenwachsen der Volkswirtschaften beitragen. Allerdings ist die Eisenbahn der einzige Verkehrsträger, wo man bisher kaum vorangekommen ist, Bedingungen zu schaffen, unter denen Unternehmen in den Mitgliedstaaten unbeschränkt den Betrieb aufnehmen und Dienste anbieten können. Zu diesem Zweck müssen entsprechende Zugangsberechtigungen und die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden, wozu auch eine angemessene Höhe und Zusammensetzung der Wegeentgelte gehören.
3. Das Weißbuch der Kommission über die Gemeinsame Verkehrspolitik<sup>1</sup> verweist darauf, daß die Verkehrspolitik einen Beitrag auf dem Weg zu umweltverträglicher Mobilität leisten muß. Den verschiedenen Verkehrsträgern kommen unterschiedliche Aufgaben bei der Erfüllung der Verkehrsziele der Gemeinschaft zu, allerdings muß sichergestellt werden, daß eine vernünftige und wirksame Auswahl getroffen wird. Eine unterschiedliche Erhebung von Entgelten für die einzelnen Verkehrsträger bzw. Netze kann die angemessene Nachfrageverteilung beeinträchtigen. Eine weitere Verzerrung der Verkehrsnachfrage sowie der entsprechenden Nachfrage nach einzelnen Verkehrsträgern ergibt sich, wenn die externen Wegekosten nicht durch Wegeentgelte aufgefangen werden.
4. Das Bemühen um eine größere Effizienz des Verkehrssystems bedeutet, daß sichergestellt werden muß, daß die geeigneten Verkehrsträger ausgewählt werden, und Mechanismen für eine wirksame Auswahl zwischen den Verkehrsträgern sorgen. Die Auswahl der Verkehrsträger kann effizienter gestaltet werden, indem sichergestellt wird, daß den Verkehrsträgerbenutzern am Ort der Benutzung alle zusätzlichen Kosten (Grenzkosten), die der Gesellschaft aufgrund ihrer Beförderung entstehen, angelastet werden.
5. In Ziffer 103 des Weißbuchs über die Gemeinsame Verkehrspolitik heißt es, daß "Maßnahmen, die sich auf die Anlastung der Kosten des Verkehrs auswirken, unmittelbare Konsequenzen für die Wettbewerbsposition der einzelnen Verkehrssysteme und -unternehmen haben. Für die nationalen oder lokalen Behörden ist es schwierig, solche Entscheidungen im Alleingang zu treffen, wenn sie damit die Stellung der eigenen Unternehmen im Vergleich zu denen anderer Regionen beeinträchtigen. Aus diesem Grunde empfiehlt es sich, derartige Maßnahmen innerhalb eines auf Gemeinschaftsebene abgesteckten Rahmens zu treffen." Ohne ein koordiniertes Vorgehen würde die Senkung der Wegeentgelte in einem internationalen Streckenabschnitt nur dazu führen, daß die Tarife auf einem anderen Abschnitt erhöht würden. Diese Wechselwirkung macht

---

<sup>1</sup> Die künftige Entwicklung der Gemeinsamen Verkehrspolitik, KOM(92) 494 endg.

deutlich, daß ein Rahmen für die Festlegung von Wegeentgelten, der für Gerechtigkei. und die Verwirklichung der gewünschten politischen Ziele sorgt, anzustreben ist.

6. Eisenbahnen werden eine wichtige Rolle spielen, wenn das Ziel der Kommission, eine umweltverträgliche Mobilität zu erreichen, verwirklicht werden soll, und ein Teil der Güter und Passagiere, die bisher auf der Straße befördert werden, zur Schiene wechseln sollen. Maßnahmen sind notwendig, und zwar vor dem Hintergrund, daß der Marktanteil des Schienenverkehrs in den 15 EU-Mitgliedstaaten zwischen 1990 und 1995 von 18,8 % auf 14,4 % der Verkehrsleistung in Gütertonnenkilometern und von 6,8 % auf 6,0 % der Verkehrsleistung in Passagierkilometern gesunken ist.
7. Die Eisenbahn ist eigentlich besonders gut für den Transport großer Gütermengen über große Entfernungen geeignet. Allerdings ist es den europäischen Eisenbahnunternehmen bisher nicht gelungen, diesen Markt zu pflegen und zu entwickeln. Dieser Bereich des Verkehrsmarktes ist wichtig für die Entwicklung des Binnenmarktes und wird wahrscheinlich ständig an Bedeutung zunehmen. In Europa bedeutet ein Eisenbahntransport über lange Strecken häufig, daß Fahrwegkapazitäten für die Benutzung von mehreren Schienennetzen zugewiesen und entsprechende Wegeentgelte erhoben werden müssen. Diese Faktoren bilden zusätzliche Hemmnisse für den internationalen Schienenverkehr.
8. Die Inanspruchnahme von Verkehrsdiensten hängt von verschiedenen Faktoren ab. Besonders wichtig sind die Qualität des Angebots und die Zuverlässigkeit. Wie wichtig die einzelnen Faktoren sind, hängt von mehreren Überlegungen ab. Ein weiterer wichtiger Faktor bei der Entscheidung für ein Transportmittel ist der Preis der Gesamtleistung. Auch die Höhe der Wegeentgelte hat einen wesentlichen Einfluß auf die Gesamtkosten der Dienstleistung. Die Auswirkungen unterscheiden sich je nach Verkehrsträger, da der Anteil der Infrastrukturkosten an den Gesamtkosten der Dienstleistung variiert. Bei der Eisenbahn machen die Infrastrukturkosten einen hohen Anteil an den Gesamtkosten aus, während die Grenzkosten der Infrastrukturnutzung generell niedrig sind. Auf die Infrastruktur entfällt ein großer Teil der gesamten Eisenbahnkosten, weshalb sie die Attraktivität der Bahn entscheidend beeinflussen. Diese Faktoren müssen im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnangebots bei den Entgeltregelungen berücksichtigt werden.
9. Die Richtlinie 91/440/EWG<sup>2</sup> des Rates über die Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft gewährt Eisenbahnunternehmen Zugangsrechte zur Eisenbahninfrastruktur der Gemeinschaft. Artikel 10 gewährt internationalen Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen Zugang für das Erbringen von grenzüberschreitenden Personen- und Güterbeförderungsleistungen sowie ein Zugangsrecht für das Erbringen von Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr. Diese Zugangsrechte haben die zuvor bestehende Situation in zweierlei Hinsicht grundlegend verändert. Zunächst leiteten sie die Trennung zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und dem Betrieb des Eisenbahnverkehrs ein. Zweitens ermöglichten sie mehreren Nutzern die Inanspruchnahme einer einzelnen Eisenbahninfrastruktur. Es bestand Einigkeit darüber, daß diese Rechte nur dann Wirkung hätten, wenn die Zugangsbedingungen rechtlich geregelt würden.

---

<sup>2</sup> Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991, ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

10. Dementsprechend verabschiedete der Rat 1995 die Richtlinien 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen<sup>3</sup> und 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten<sup>4</sup> für Verkehrsleistungen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG. Weder die Richtlinie 95/19/EG, noch dieser Vorschlag zu ihrer Änderung betreffen Zugangsrechte. Die Zugangsrechte werden durch die Richtlinie 91/440/EWG sowie etwaige einzelstaatliche Rechtsvorschriften, die umfassendere Zugangsrechte vorsehen, festgelegt. Die Richtlinie 95/19/EG und dieser Vorschlag sollen sicherstellen, daß die Kapazitätszuweisung im Rahmen der bestehenden Zugangsrechte auf ordnungsgemäße Weise erfolgt.
11. Es wandelt sich jedoch nicht nur der Rechtsrahmen der Gemeinschaft, sondern auch die Struktur der Eisenbahnindustrie. In einigen Mitgliedstaaten gibt es im Personen- und Güterverkehr zahlreiche Privatunternehmen. In einigen Mitgliedstaaten sind Ausschreibungen für im Auftrag der öffentlichen Hand erbrachte Verkehrsdienste zulässig oder vorgeschrieben. Aufträge können auch Privatunternehmen erteilt werden. Trotzdem dominieren in den meisten Mitgliedstaaten die traditionellen Eisenbahnunternehmen.
12. Das Eisenbahn-Weißbuch der Kommission<sup>5</sup> legt eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft fest, um Fortschritte im Hinblick auf ihre übergeordneten Ziele zu erreichen. Das Weißbuch stützte sich auf den vorhandenen Rechtsrahmen der Gemeinschaft und schlug weitere Maßnahmen zur Entwicklung des Marktes vor. Zu diesen Maßnahmen zählten die Zuweisung von Infrastrukturkapazität und die Anlastung von Infrastrukturkosten (Ziffern 48-55). Wie im Weißbuch vorgesehen, hat die Kommission eine Mitteilung<sup>6</sup> zur Überprüfung der Auswirkungen der Richtlinie 91/440/EWG veröffentlicht, in der die Fortschreibung der Gemeinschaftsvorschriften für Wegeentgelte und die Kapazitätszuweisung für notwendig angesehen wird.
13. In seiner Stellungnahme<sup>7</sup> zum Weißbuch hat das Europäische Parlament auf die Notwendigkeit einer weiteren Festlegung des Rahmens für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur hingewiesen. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hat in seinem Bericht zum Weißbuch festgestellt, daß "Infrastrukturkosten und Fahrplanprioritäten weitere Punkte sind, die erörtert werden müssen..."<sup>8</sup>
14. Nach dem im Weißbuch der Kommission "Faire Kostenanlastung im Verkehr"<sup>9</sup> gemachten Vorschlag soll das Verursacherprinzip der Entwicklung von Entgeltregelungen bei allen kommerziellen Verkehrsträgern zugrundeliegen. Langfristiges Ziel ist die Angleichung der Entgelte an die "gesellschaftlichen Grenzkosten", d.h. die Kosten, die durch die Benutzung entstehen, einschließlich Umwelt- und andere externe Folgen. Dem Weißbuch zufolge ist angesichts der verschiedenen Ausgangssituationen ein dreistufiges Konzept notwendig. Der in dieser Mitteilung für Entgelte im Schienenverkehr vorgeschlagene Rahmen gilt für die beiden ersten Stufen dieses Konzepts, soweit die Eisenbahn davon betroffen ist.

---

<sup>3</sup> Richtlinie des Rates vom 19. Juni 1995 ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70.

<sup>4</sup> Richtlinie des Rates vom 19. Juni 1995 ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 75.

<sup>5</sup> Eine Strategie zur Revitalisierung der Eisenbahn in der Gemeinschaft, KOM(96) 421 endg.

<sup>6</sup> Mitteilung über die Durchführung und die Auswirkungen der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft und über Zugangsrechte für den Eisenbahnfrachtverkehr, KOM(1998) 202 endg.

<sup>7</sup> A4 - 0412/97 vom 13. Januar 1998, ABl. C 34 vom 2.2.1998.

<sup>8</sup> WSA 459/97.

<sup>9</sup> "Faire Kostenanlastung im Verkehr: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen zur Erhebung von Infrastrukturgebühren in der EU", KOM(1998) 466 endg.

15. Es gibt zahlreiche Zusammenhänge zwischen der Kapazitätszuweisung und der Anlastung von Infrastrukturkosten. Die Höhe der Entgelte beeinflusst die Nachfrage, und diese wiederum hat Auswirkungen darauf, wie einfach der Kapazitätsbedarf erfüllt werden kann. Dieser Mechanismus kann insbesondere für die Zuweisung von Kapazität im Wege der Versteigerung oder durch Erhebung einer Knappheitsgebühr, die dem Wert der Kapazität entspricht, genutzt werden. Diese Mechanismen können sicherstellen, daß Benutzern, die die Kapazität besonders wertschätzen, ihre Nutzung besonders zugute kommt. Es können Entgelte für die Vorhaltung von Kapazität erhoben werden, um die Nutzung der Kapazität zu gewährleisten. Wirtschaftliche Anreize zur planmäßigen Durchführung des Betriebs können die Leistungsfähigkeit des Systems stärken und zur Erhöhung der verfügbaren Kapazität beitragen. Einige Funktionen, insbesondere die der Regulierung und der Behandlung von Beschwerden, die beide Bereiche betreffen, sollten am besten von der gleichen Stelle ausgeübt werden. Damit diese Zusammenhänge nicht außer acht geraten, werden beide Themen wie in der Richtlinie 95/19/EG in einem Vorschlag behandelt.
16. Somit ist deutlich, daß sowohl die Verfahren zur Kapazitätszuweisung als auch zur Erhebung von Wegeentgelten eine wichtige Rolle für die weitere Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes spielen werden. Ohne ein Vorgehen der Gemeinschaft in diesen Bereichen bleibt die Eisenbahn wahrscheinlich strukturell benachteiligt und kann ihr volles Potential nicht verwirklichen. Gleichzeitig sollte dieses Vorgehen auch die effizientere Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sowohl im Hinblick auf den Zugang für die verschiedenen Verkehrsarten, als auch im Hinblick auf den Gesamtnutzungsgrad fördern.

## **Abschnitt 2 Aktuelle Situation bei der Anlastung von Infrastrukturkosten**

17. Die Gemeinschaft befaßt sich seit geraumer Zeit mit Wegeentgelten und hat verschiedene Rechtsvorschriften zu diesem Thema verabschiedet. Die Verordnung (EWG) Nr. 1108/70<sup>10</sup> legt die Einführung einer Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Landtransports fest und verlangt von den Mitgliedstaaten, daß sie der Kommission jedes Jahr die entsprechenden Aufstellungen mitteilen. Die Verordnung (EWG) Nr. 2598/70<sup>11</sup> legt den Inhalt der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 fest. Die Verordnung (EWG) Nr. 1384/79<sup>12</sup> ändert die Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 u.a. dahingehend, daß die Angaben über kleinere Eisenbahnnetze nur alle fünf Jahre zu übermitteln sind. Die Verordnung (EWG) Nr. 2830/77<sup>13</sup> legt Maßnahmen zur Herstellung der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung von Eisenbahnunternehmen und die Verordnung (EWG) Nr. 2183/78<sup>14</sup> einheitliche Grundsätze für die Kostenrechnung im Güterverkehr fest.
18. Die Umsetzung der Richtlinie 95/19/EG in den Mitgliedstaaten führte zu sehr unterschiedlichen Entgeltregelungen für die Nutzung der Infrastruktur. Die Deckung der Eisenbahninfrastrukturkosten liegt in einigen Mitgliedstaaten bei Null, während andere,

---

<sup>10</sup> Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970, ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 4.

<sup>11</sup> Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 des Rates vom 18. Dezember 1970, ABl. L 278 vom 23.12.1970, S. 1.

<sup>12</sup> Verordnung (EWG) Nr. 1384/79 des Rates vom 25. Juni 1979, ABl. L 167 vom 5.7.1979.

<sup>13</sup> Verordnung (EWG) Nr. 2830/77 des Rates vom 12. Dezember 1977, ABl. L 334 vom 24.12.1977.

<sup>14</sup> Verordnung (EWG) Nr. 2183/78 des Rates vom 19. September 1978, ABl. L 258 vom 21.9.1978.

zumindest im Prinzip, eine 100 %ige Deckung anstreben. Die Entgeltstruktur weist erhebliche Unterschiede auf: von vereinbarten Tarifen über Tarifformeln bis hin zu Pauschaltarifen, wobei einige Mitgliedstaaten mehrgliedrige Tarife anwenden. Darüber hinaus gibt es keine einheitliche Regelung darüber, welche Leistungen für die erhobenen Wegeentgelte zu erbringen sind, oder welche Kriterien bei der Festlegung der Wegeentgelte zugrunde zu legen sind. Eine Übersicht zu den verschiedenen Entgeltregelungen in den Mitgliedstaaten befindet sich im Anhang.

19. Damit Preissignale für die optimale Nutzung der Infrastruktur gesetzt werden, sollten die Wegeentgelte, wie im Weißbuch "Faire Kostenanlastung im Verkehr" dargelegt wird, in Höhe der zusätzlichen Kosten festgesetzt werden, die der Gesellschaft durch den Verkehrsdienst entstehen. Da die externen Kosten nicht bei allen Verkehrsträgern durch Entgelte abgedeckt werden und der Schienenverkehr wegen der fehlenden Kundenausrichtung und hoher Kosten nur einen relativ niedrigen Umfang erreicht, würden derartige Entgelte gegenwärtig nur zu einem Teil den Gesamtkosten der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur entsprechen. Daher würde eine optimale Wegeentgeltregelung zu einer Unterdeckung der Eisenbahninfrastrukturkosten führen, und die einzige Möglichkeit, den Betrieb der Infrastruktur fortzusetzen, wäre die Zufuhr von Mitteln Dritter, d.h. staatlicher Gelder, wie es bisher üblich war. Es ist darauf hinzuweisen, daß bei allen gegenwärtig angewendeten Wegeentgeltregelungen eine erhebliche direkte oder indirekte staatliche Förderung der Fahrwegbetreiber erforderlich ist.
20. Es gibt zwar verschiedene Mechanismen zur Deckung eines größeren Anteils der Infrastrukturkosten, doch führen diese auf unterschiedliche Weise zur Verzerrung der Nutzungsmuster. Solche Mechanismen basieren auf Grundsätzen wie der Anwendung zweigliedriger Tarife<sup>15</sup>, Ramsey-Preisbildung<sup>16</sup> oder Jahresentgelten für rollendes Material. Bisher waren die Auswirkungen einiger der durch die Anwendung dieser Mechanismen hervorgerufenen Nachteile begrenzt, da Preissignale und -anreize nur einen geringen Einfluß auf das Verhalten von Unternehmen hatten, die sich mehrheitlich in staatlichem Besitz befanden und erhebliche Zugangsbeschränkungen aufgebaut hatten. Wichtig ist, daß die Anlastungsmechanismen den Verkehr nicht von der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur abhalten, wenn er in der Lage ist, die zusätzlich anfallenden Kosten zu tragen, auch wenn dieser Beitrag nur gering ist. Wenn einige der bisherigen Praktiken fortgesetzt werden, führt dies dazu, daß preisempfindliche Verkehrsdienste unnötigerweise vom Eisenbahnnetz ausgeschlossen werden und der Wettbewerb durch die Entgeltstrukturen behindert wird.
21. Aus den Diskussionen mit Eisenbahnunternehmen wird deutlich, daß die gegenwärtige Situation wegen der Schwierigkeit, das Gesamtniveau der Wegeentgelte festzusetzen, aber auch wegen der unterschiedlichen Preissignale, die die unterschiedlichen Regelungen aussenden, die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs hemmt. In seinem Bericht über das Eisenbahn-Weißbuch der Kommission verweist das Europäische Parlament auf das Problem unterschiedlicher Wegeentgeltregelungen und vertritt die Auffassung, daß die Kommission Kriterien vorschlagen soll, die bei der Berechnung der Kosten der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigt werden müssen. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß hält die gegenwärtigen Wegeentgeltregelungen ebenfalls für sehr problematisch und fordert die Kommission auf, diesem Bereich höchste Priorität einzuräumen.

---

<sup>15</sup> Dabei wird ein Teil der Fixkosten durch ein festes Entgelt abgedeckt, während zusätzlich ein variables Entgelt je nach der Intensität der Infrastrukturnutzung erhoben wird.

<sup>16</sup> Hierzu gehören Aufschläge umgekehrt proportional zur Elastizität der Nachfrage.

22. Für den Güterverkehr sind die Folgen der verschiedenen Weegeentgeltregelungen besonders problematisch. Der Schienengüterverkehr müßte mit zunehmender Entfernung an Attraktivität gewinnen. In Europa bedeutet ein Langstreckentransport häufig, daß mehrere Schienennetze benutzt werden. Der Gütertransport auf der Schiene steht in starkem Wettbewerb mit dem Straßentransport und in vielen Fällen auch mit der Binnen- und Küstenschifffahrt. Im Gegensatz zu diesen Verkehrsträgern entfällt ein hoher Anteil der Eisenbahnkosten auf die Infrastruktur, so daß sich die Weegeentgeltregelung stark auf die Wettbewerbsfähigkeit auswirkt. Hinzu kommt, daß der Straßengüterverkehr relativ geringe Infrastrukturentgelte auf Grenzkostenbasis zahlt und am Ort der Nutzung nicht aufgrund der von ihm verursachten hohen externen Kosten belastet wird. Eisenbahnunternehmen benötigen auch einen raschen Überblick über die Höhe der zu zahlenden Weegeentgelte, wenn sie in der Lage sein sollen, bei einem Gütertransport mit einem Straßentransportunternehmen mitzubieten. Das Problem wird noch verschlimmert, wenn mehrere Infrastrukturnetze benutzt werden. Wenn die Weegeentgeltregelungen der verschiedenen Mitgliedstaaten so gestaltet sind, daß sie verschiedene Signale an die Nutzer aussenden, kann dies bei den Anbietern von Langstreckendiensten zur Verwirrung führen, weil sie nicht auf die verschiedenen Signale reagieren können.
23. Fortschritte bei der Harmonisierung der Weegeentgelte im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr sind daher dringend notwendig. Die Hauptgründe hierfür sind die unterschiedlichen Ziele der Fahrwegbetreiber, die sich daraus ergebenden unterschiedlichen Weegeentgeltregelungen, die latent diskriminierend sind, unterschiedliche Dienstleistungspakete, die Anwendung unterschiedlicher Parameter auf unterschiedliche Entgelte, die mangelnde Erkenntnis, daß der grenzüberschreitende Güterverkehr einen anderen Markt darstellt, fehlende Maßnahmen zur Sicherung seiner Wettbewerbsfähigkeit auf internationaler Ebene sowie schließlich die Unmöglichkeit einer raschen Preisfestsetzung aufgrund der genannten Faktoren.
24. Ein weiteres Problem ist, daß der Markt für die Bereitstellung des Fahrwegs aufgrund seiner Beschaffenheit im wesentlichen monopolistisch strukturiert ist. Deshalb muß das Verhalten der Fahrwegbetreiber genau kontrolliert werden, damit diese ihre Position nicht mißbrauchen. Insbesondere sind Beschränkungen nötig, wenn sie die Zugangsentgelte für die einzelnen Verkehrsarten unterschiedlich handhaben und höhere Entgelte insbesondere für Güter erheben, die in hohem Maße vom Schienenverkehr abhängig sind. Ebenso muß sichergestellt werden, daß die Fahrwegbetreiber die notwendigen Anreize erhalten, ihre Effizienz zu steigern und somit Kosten und Entgelte zu senken sowie die Leistungsfähigkeit des Netzes zu steigern und bei Bedarf Investitionen vorzunehmen.
25. Die Gemeinschaft zeigt seit langem auch angesichts der jüngsten Entwicklungen im Eisenbahnsektor großes Interesse an den genannten Fragen. Aufgrund der Probleme und des Handlungsbedarfs hat der Internationale Eisenbahnverband (IEV) eigenständig mehrere Untersuchungen der Weegeentgelte im Schienenverkehr durchgeführt. Von besonderem Interesse sind die Untersuchung über allokatationseffiziente Preise<sup>17</sup> und ein weiterer Bericht mit dem Titel "Péage II"<sup>18</sup>, der Bereiche zur möglichen Harmonisierung der Weegeentgelte im Schienenverkehr ausweisen sollte. Die Kommission wurde über diese Arbeiten laufend informiert und hat die Ergebnisse berücksichtigt. Außerdem hat die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (EKVM) vor kurzem einen Runden

---

<sup>17</sup> Deckung der Infrastrukturkosten durch allokatationseffiziente Preise, IEV/GEB-Studie von Dr. Rana Roy, März 1988.

<sup>18</sup> IEV-Studie "Le Péage", Bericht von Coopers & Lybrand für den IEV, April 1998.

Tisch zum Thema “Benutzerentgelte für Eisenbahninfrastrukturen” durchgeführt und einen Bericht<sup>19</sup> veröffentlicht.

26. Im Nachgang zu ihrem Eisenbahn-Weißbuch hat die Kommission eine Untersuchung<sup>20</sup> in Auftrag gegeben, u.a. zur Überprüfung der Grundsätze und Fragestellungen im Zusammenhang mit der Erhebung von Wegeentgelten im Schienenverkehr sowie der gegenwärtig in der Gemeinschaft geltenden Regelungen. Die Untersuchung wurde von einem Ausschuß von Vertretern der Mitgliedstaaten mit Unterstützung von Beobachtern der Fachorganisationen<sup>21</sup> und Vertretern kleinerer Eisenbahnunternehmen überwacht und geleitet.

### **Art der zu lösenden Probleme**

27. Das Thema der Wegeentgelte im Schienenverkehr ist wegen der vielen verschiedenen Ziele, die die einzelnen Regelungen verfolgen, sehr kompliziert. Häufig führen diese unterschiedlichen Ziele zu widersprüchlichen Anforderungen der Entgeltregelung. Zu den vielen unterschiedlichen Zielen der Wegeentgeltregelungen im Schienenverkehr gehören im wesentlichen die Gewährleistung einer effizienten Nutzung und Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, die Effizienz der anderen Teile der Eisenbahnindustrie und die Förderung wirtschafts- und sozialpolitischer Ziele.

### *Der Preis für eine effiziente Nutzung*

28. Wie im Weißbuch “Faire Kostenanlastung im Verkehr” dargelegt, entspricht der effiziente Preis, der für eine optimale Infrastrukturnutzung zu erheben ist, den zusätzlichen Kosten, die der Gesellschaft durch den Betrieb eines zusätzlichen Verkehrsdienstes auferlegt werden, also den kurzfristigen Grenzkosten. Diese Auffassung wurde auch vom Runden Tisch der EKVM vertreten. In seinem Bericht heißt es, daß eine Wegeentgeltregelung den Einsatz zusätzlicher Züge grundsätzlich zu den zusätzlichen Kosten, die der Einsatz dieser Züge verursacht, in Beziehung setzen sollte. Wird eine Eisenbahninfrastruktur ohne Kapazitätsengpässe betrieben, hängen diese Kosten u.a. von folgenden Faktoren ab:

- Fahrwegverschleiß,
- verbrauchter Fahrstrom,
- erhöhte Signalbetriebskosten,
- Kosten der Fahrplanerstellung,
- zusätzliche Management- und Verwaltungskosten,
- Knappheits- und Staukosten,
- Lärm, Umweltverschmutzung und andere externe Effekte.

---

<sup>19</sup> CEMT/CS/RE(98)3 Committee of Deputies, Economic Research Committee, Schlußfolgerungen des Runden Tisches 110, User Charges for Railway Infrastructure.

<sup>20</sup> Eine Untersuchung der Wegeentgelte im Schienenverkehr - Bericht für die Europäische Kommission, Mai 1998 - NERA.

<sup>21</sup> GEB, IEV, WSA, UIRR, Paritätischer Ausschuß.

29. Die Wegeentgeltregelung für die Eisenbahninfrastruktur muß die Entgelte berücksichtigen, die für die Bereitstellung anderer Transportdienste erhoben werden, die mit den Eisenbahndiensten konkurrieren (oder diese ergänzen). Für den Eisenbahnverkehr stellt die Bepreisung von Straßenverkehrsdiensten ein besonderes Problem dar, da die Straßenbenutzer nur zu einem geringen Teil direkt mit den Kosten belastet werden, die sie durch die Benutzung der Straßeninfrastruktur verursachen. Dieses Thema war auch Gegenstand des Grünbuchs "Faire und effiziente Preise im Verkehr" und des Weißbuchs "Faire Kostenanlastung im Verkehr". Laut Weißbuch ist es am besten und effizientesten, wenn alle Verkehrsnutzer die Kosten, die der Gesellschaft durch den Verkehr entstehen, am Ort der Nutzung tragen. Bis die Bereitschaft gegeben ist, dies in die Tat umzusetzen, besteht die zweitbeste Lösung in Ausgleichszahlungen an Verkehrsnutzer, die relativ geringe Kosten verursachen, um deren Belastung zu senken. Bis die Anlastung externer Effekte bei allen Verkehrsträgern umgesetzt wird, rechtfertigt diese Situation Ausgleichszahlungen, die zu niedrigeren Entgelten für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur führen. Gleichwohl erfordert eine solche Regelung eine vernünftige Begründung für die Höhe vorgeschlagener Ausgleichszahlungen.

#### *Weitere Ziele*

30. Auch wenn auf den zusätzlichen Kosten basierende Preise am geeignetsten sein dürften, um eine optimale Nutzung der Infrastruktur zu gewährleisten, so haben sie doch ihre Grenzen. Kritikpunkt ist die ausschließliche Berücksichtigung der Eisenbahninfrastruktur (und nicht der anderen Teile der Eisenbahnindustrie, des Verkehrssektors oder der Gesamtwirtschaft), und dies auch nur zu einem einzigen Zeitpunkt. Der Preismechanismus soll nicht nur effiziente, sofortige Entscheidungen zu Verbrauch und Produktion fördern, sondern auch andere wichtige Ziele erreichen. Insbesondere müssen Anreize für einen wirtschaftlich sinnvollen Verkehr, eine bedarfsgerechte Kapazitätsausweitung sowie eine größere Effizienz des Zugverkehrs und der Fahrwegbetreiber geschaffen werden.

#### *Wirtschafts- und sozialpolitische Ziele*

31. Aufgrund der wirtschaftlichen und sozialen Bedeutung der Eisenbahn verfolgen die Regierungen häufig besondere Ziele, so daß sie bei der Preisbildung und Entscheidungsfindung anderen als wirtschaftlichen Gesichtspunkten Vorrang geben. Ziel der Gemeinschaftspolitik ist es, daß die Eisenbahnunternehmen unabhängig werden und die Fahrwegbetreiber mit der Zeit ausgeglichene Ergebnisse erzielen. Damit dies im Rahmen anderer staatlicher Ziele ermöglicht wird, dürften erhebliche staatliche Beiträge nötig sein.
32. Wenn beispielsweise Mitgliedstaaten aus Gründen der Regionalpolitik Eisenbahndienste für ländliche oder abgelegene Gebiete bereitstellen wollen, wäre es unvernünftig, die entsprechenden Kosten dem Fahrwegbetreiber aufzuerlegen. In diesem Fall muß der Staat für die Erbringung des Eisenbahnverkehrsdienstes zahlen, wozu auch die entsprechenden Wegeentgelte in angemessener Höhe gehören.

*Die Notwendigkeit von Harmonisierungsmaßnahmen*

33. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrseffizienz auf europäischer Ebene sollte sichergestellt werden, daß bei Wegeentgeltregelungen im Eisenbahnverkehr überall die gleichen Grundsätze gelten. Dies vereinfacht den Zugbetrieb über mehrere Netze hinweg, gibt den Nutzern deutliche Signale und stellt sicher, daß eine vernünftige Wahl zwischen Infrastrukturen getroffen wird, die miteinander in Wettbewerb stehen.

**Abschnitt 3 Die derzeitige Situation bei der Kapazitätszuweisung**

34. Die Richtlinie 95/19/EG legte auf Gemeinschaftsebene einen umfassenden Rahmen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn für das Erbringen von Verkehrsleistungen gemäß Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG fest. Seit der Umsetzung der Richtlinie 91/440/EWG wurde auch die Kapazitätszuweisung auf internationaler Ebene durch Forum Train Europe – eine von zahlreichen europäischen Eisenbahnunternehmen geschaffene Organisation – geändert, um den Neuerungen der Richtlinie Rechnung zu tragen, insbesondere wurden im Rahmen von Forum Train Europe mehrere Punkte abgestimmt. Die Erstellung des Fahrplans erfolgt in den meisten Mitgliedstaaten nach einer ähnlichen Methode.
35. Die verschiedenen gegenwärtig in den Mitgliedstaaten angewandten Verfahren zur Kapazitätszuweisung und die Rolle von Forum Train Europe wurden im Rahmen einer von der Kommission in Auftrag gegebenen Studie<sup>22</sup> untersucht. Die Studie, die von einem Ausschuß von Fachleuten aus den Mitgliedstaaten und der betroffenen Industrie (GEB, IEV, WSA, UIRR, Paritätischer Ausschuß und kleine Eisenbahnunternehmen) begleitet wurde, ergab Unterschiede zwischen den Zuweisungsverfahren und dem zeitlichen Ablauf der verschiedenen Schritte zur Erstellung des regulären Fahrplans zwischen den Mitgliedstaaten. Ziel des Abschlußberichts ist eine Zusammenfassung der bewährten Verfahren und die Vorlage von Vorschlägen zur weiteren Entwicklung der Zuweisungsverfahren, die zur Lösung der von den verschiedenen Teilnehmern genannten Probleme beitragen sollen.
36. Mit der Entwicklung des Marktes für Eisenbahnleistungen wurde deutlich, daß die bestehenden Regelungen dem Bedarf in vielerlei Hinsicht nicht entsprechen. Beklagt wird häufig, daß der Bedarf der verschiedenen Verkehrsarten im Zuweisungsverfahren nicht angemessen berücksichtigt wird, mit den Verfahren systematische Benachteiligungen verbunden sind, Informationen mißbräuchlich verwendet werden und das ganze Verfahren zu langsam und schwerfällig ist. Während man sich auf einzelstaatlicher Ebene um eine Verbesserung bemüht, ist unverkennbar, daß viele dieser Probleme auch die Märkte auf Gemeinschaftsebene betreffen und somit durch Gemeinschaftsrecht geregelt werden müssen.
37. Das Kapazitätszuweisungsverfahren kann nicht isoliert betrachtet werden. Es gehört in einen größeren Rahmen, der auch die langfristige Infrastrukturentwicklung, die Zugangskontrolle und die Fahrplangestaltung bis hin zur Steuerung des Zugbetriebs umfaßt. Berührt werden auch andere Aspekte des Fahrwegbetriebs wie die Wegeentgeltregelung. Diese Faktoren beeinflussen das Zuweisungsverfahren innerhalb eines einzelnen Netzes; Schwierigkeiten entstehen aber auch hinsichtlich eines ausreichenden Zusammenwirkens von Zuweisungsverfahren für netzüberschreitende Verkehrsleistungen.

---

<sup>22</sup> Coopers & Lybrand: Examination of Train Path Allocation, Mai 1998.

38. Die gegenwärtige Situation ist bei weitem nicht ideal und scheint insbesondere grenzüberschreitende Verkehrsdienste, die Entwicklung des Schienenmarktes und das Wachstum des Schienengüterverkehrs zu behindern. Weitgehend entstehen diese Schwierigkeiten dadurch, daß viele der zu fallenden Entscheidungen Ermessensfragen betreffen und es keine eindeutig richtige Antwort gibt. Daraus folgt die Notwendigkeit, die zu befolgenden Verfahren festzulegen, nicht aber strenge Regeln vorzugeben, so daß die Einzelheiten auf der Ebene der Mitgliedstaaten festgelegt werden können.

#### *Ziele der Kommission*

39. Die Kommission will durch diesen Vorschlag im wesentlichen faire und effiziente Zuweisungsverfahren gewährleisten, insbesondere bei grenzüberschreitenden Zugtrassen, und die Zusammenarbeit bei der netzüberschreitenden Kapazitätszuweisung verbessern. Zu dem Bemühen um Fairneß bei den Zuweisungsentscheidungen gehört es, einen besseren Ausgleich zwischen dem Bedarf der unterschiedlichen Nutzer des Netzes zu gewährleisten, insbesondere durch Anerkennung der besonderen Anforderungen des Güterverkehrs, sowie den unterschiedlichen Bedarf der Nutzer und Fahrwegbetreiber zu berücksichtigen. Die effizientere Gestaltung des Zuweisungsverfahrens führt zur Verfahrensrationalisierung, einer besseren Kapazitätsnutzung und der Behandlung von Kapazitätsengpässen. Die Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Zuweisungsstellen für die verschiedenen Netze setzt die Auseinandersetzung mit der Frage, wie dies geschehen soll, und welche Abhilfe bei Mängeln erforderlich ist, voraus.

#### **Besonderheiten der zu behandelnden Probleme**

##### *Gleichbehandlung*

40. Alle Bewerber um Kapazitäten müssen auf faire und nichtdiskriminierende Weise behandelt werden, was jedoch häufig nicht der Fall ist. Hierbei geht es nicht allein um Fairneß, sondern auch um die Behandlung wirtschaftlich wichtiger Informationen beim Zuweisungsverfahren. Wie in allen Bereichen, wo eine Stelle den Marktzugang anderer Unternehmen bestimmt, muß verhindert werden, daß einer der Marktakteure Entscheidungen unfair beeinflußt. Deswegen müssen die Beziehungen zwischen Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreibern und Kapazitätszuweisung klarer definiert werden.
41. Alle Parteien haben aus unterschiedlichen Gründen ein Interesse an der Leistungsfähigkeit des Zuweisungsverfahrens. Die Unternehmen wollen, daß ihr Bedarf angemessen berücksichtigt wird, und den Fahrwegbetreibern ist daran gelegen, daß ihre Infrastruktur optimal genutzt wird. Dies gilt besonders für nicht dominante Unternehmen, zunehmend aber auch für größere Unternehmen, vor allem, da der Trend mittlerweile mehr in Richtung einer effektiven Trennung zwischen Infrastrukturmanagement und Eisenbahnunternehmen geht.
42. Alle Anträge auf Kapazitätszuweisung sollten von der Zuweisungsstelle gleichrangig behandelt werden. Dies ist notwendig, um sicherzustellen, daß die Antragsteller nicht diskriminiert werden, und wünschenswert, um das Eisenbahnnetz optimal zu nutzen. Wenn bei der Zuweisung zuerst vorrangige Verkehrsdienste festgelegt werden, die anschließend nicht zeitlich verschoben oder in irgendeiner Weise geändert werden können, steht für andere Dienste unmittelbar weniger Kapazität zur Verfügung. Dies schränkt die Nutzung der Infrastruktur sowie die Verfügbarkeit von Zugtrassen ein, die dem Bedarf anderer Dienste auf angemessene Weise entsprechen.

43. Daher sollte der Zuweisungsstelle bei ihrer Tätigkeit die Bedeutung aller Anträge und der dahinterstehenden wirtschaftlichen Interessen bewußt sein. Ihr Ziel ist das optimale Ergebnis, das gewährleistet, daß die Anträge soweit wie möglich auf akzeptable Weise berücksichtigt werden. Nur wenn den Anträgen nicht auf zufriedenstellende Weise stattgegeben werden kann, dürfen die zuvor festgelegten Vorrangkriterien für die Entscheidung herangezogen werden, welche Anträge abzulehnen sind.
44. Die Zuweisungsstelle hat alle Informationen über den Zugbetrieb vertraulich zu behandeln, da diese Informationen von erheblichem Interesse für andere Unternehmen sein können. Nach Beendigung des Zuweisungsverfahrens müssen die Unternehmen darauf vertrauen können, daß ihr Antrag vorschriftsgemäß bearbeitet und mit demselben Vorrang behandelt wurde wie vergleichbare Anträge anderer Unternehmen. Wo dies nicht der Fall ist, müssen Berufungsmöglichkeiten bestehen.

#### *Transparenz*

45. Bei einem integrierten Eisenbahnunternehmen ohne Wettbewerber ist die Entscheidung über die Kapazitätszuweisung im wesentlichen ein Verwaltungsvorgang. Es gibt keine Diskriminierung, weil alle Beteiligten zum gleichen Unternehmen gehören. Die Situation ist weniger komplex, aber die Ergebnisse sind nicht unbedingt optimal. Es ist durchaus möglich, daß Verwaltungsvorschriften die Zuweisung vereinfachen, was aber nicht der Realität der Märkte Rechnung trägt, in denen verschiedene Leistungen konkurrieren müssen. In einigen Fällen könnte sich dies aufgrund von Marktveränderungen ergeben, die im Zuweisungsverfahren keinen Niederschlag gefunden haben. Auch wenn nur ein einziges Eisenbahnunternehmen Verkehrsdienste anbietet, ist es besser, die Auswahl zwischen den verschiedenen Leistungen und Verkehrsarten offen zu treffen. Zur Lösung dieser Probleme bedarf es klarer Regeln, die nach Erörterung mit den Nutzern erarbeitet werden und dann allen Antragstellern vor Beginn des Verfahrens zur Verfügung gestellt werden.

#### *Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten*

46. Bei der Festlegung der Zuweisungsregeln und während des Zuweisungsverfahrens müssen die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten angemessen berücksichtigt werden. Die verschiedenen Benutzer des Eisenbahnnetzes haben unterschiedliche und häufig einander entgegenstehende Bedürfnisse, die nur unzureichend vorhersehbar sind, weil sie sich je nach Unternehmen und den von ihnen angebotenen Diensten voneinander unterscheiden. Unterschieden werden kann zwischen den wirtschaftlichen Interessen eines Antragstellers innerhalb der Fahrplanperiode und der notwendigen Kontinuität zwischen den Fahrplanperioden.
47. Für die Beschränkungen bei der Kapazitätszuweisung gibt es verschiedene Ursachen. Die verschiedenen Arten von rollendem Material unterscheiden sich stark hinsichtlich Höchstgeschwindigkeit, Abbremsung und Beschleunigung. Die unterschiedlichen Verkehrsdienste weisen unterschiedliche Haltemuster auf und benötigen daher Einrichtungen, die andere Dienste auf der gleichen Strecke nicht benötigen. Im Güter- und Personenverkehr gibt es äußerst unterschiedliche Anforderungen.
48. Im allgemeinen werden im Personenverkehr, besonders auf einem lokalen oder regionalen Markt, verläßliche Fahrpläne benötigt, die im voraus bekannt sind und an Nachfrageveränderungen oder Leistungsverbesserungen angepaßt werden. Sie müssen Anschlußmöglichkeiten mit vernünftigen Zeittakten anbieten, die dem Kundenbedarf

entsprechen und eine Geschäftsentwicklung ermöglichen. Im Fern- und Nahverkehr gibt es in diesem Bereich einen unterschiedlichen Bedarf.

49. Im Güterverkehr ist der Zeitpunkt, zu dem bestimmte Streckenpunkte passiert werden, weniger wichtig als die Abgangs-, Ankunfts- oder Gesamtfahrtzeit. Ferner steht der Bahn ein Großteil des potentiellen Gütermarktes nur dann offen, wenn sie Dienste auf Einzelfall- oder regelmäßiger Basis rasch und bedarfsorientiert anbieten kann. Im Güterverkehr muß häufig flexibel reagiert werden, um anderen Aspekten der Logistikkette gerecht zu werden. Wenn die Dienste einmal eingerichtet sind, kann ein legitimes Interesse daran bestehen, bestimmte Betriebsmerkmale auch in nachfolgenden Fahrplanperioden beizubehalten.
50. Erfolgt eine Koordinierung, muß dem Bedarf der verschiedenen Verkehrsdienste im Rahmen des Verfahrens Rechnung getragen werden. Berücksichtigt werden muß auch, welche Auswirkungen die Änderung von Trassenanträgen auf den unmittelbar angrenzenden Betrieb, aber auch auf die Gesamtstrecke hat. Auch die Auswirkungen von Änderungen auf das Geschäft des betroffenen Antragstellers sind zu berücksichtigen. Im Hinblick auf diese Faktoren muß das Verfahren transparent und in Absprache mit den beteiligten Eisenbahnunternehmen durchgeführt werden.

#### *Ausgleich zwischen Personen- und Güterverkehr*

51. Bis die externen Kosten, die von den verschiedenen Verkehrsträgern verursacht werden, durch Entgelte abgedeckt werden, bleibt der Personenfernverkehr wahrscheinlich auf Entfernungen beschränkt, bei denen die Reisezeit nicht wesentlich über den vergleichbaren Flugreisezeiten liegt. Im Güterverkehr sind diese Beschränkungen nicht so groß. Der grenzüberschreitende Güterfernverkehr gehört sicherlich zu den Bereichen, in denen die Bahn ihren Marktanteil ausweiten kann. Gleichwohl gibt es bei dieser Art von Verkehrsleistungen zahlreiche Schwierigkeiten.
52. Dem Güterverkehr wurde bisher nur eine geringe Priorität im Schienennetz eingeräumt. Dies hat hauptsächlich historische Gründe. Früher wurden auf der Schiene hauptsächlich Massengüter wie Kohle, Stahl und Getreide transportiert, bei denen die Geschwindigkeit nachrangig war. Wenn die Eisenbahn ihre Marktanteile steigern soll, muß der Anteil hochwertiger Termingüter erhöht werden. Theoretisch ist die Bahn hierfür ideal, da sie einen sicheren und reibungslosen Transport innerhalb garantierter Zeiten bietet.
53. Bisher war die Fahrplanerstellung am Personenverkehr ausgerichtet. Angesichts der veränderten Anforderungen auf dem Gütermarkt müssen die Methoden der Kapazitätszuweisung stärker am Güterverkehr ausgerichtet werden. Der Zeitrahmen für Anträge weist große Unterschiede auf. Der Bedarf im Personenverkehr ist mehrere Monate vor Erarbeitung des Fahrplans bekannt, während es im Güterverkehr bis zur Abfahrt des Zuges zu Änderungen kommen kann. In dieser Hinsicht sollten die Fahrwegbetreiber versuchen, die Fahrplan-Vorlaufzeiten zu verringern, was zu einer größeren Flexibilität des Verfahrens führt. Kurzfristige Anpassungen werden auch durch den verstärkten Einsatz der Informationstechnik möglich. Aufgrund von Sachzwängen wie den Vorlaufzeiten für die Planung des Personenverkehrs sowie der notwendigen Veröffentlichung und Verteilung der Fahrpläne kann der Zeitpunkt der endgültigen Veröffentlichung des Fahrplans nicht beliebig spät liegen. Die Fahrwegbetreiber müssen aber den kurzfristigen Kapazitätsbedarf bei der Kapazitätszuweisung für den Linienverkehr unbedingt berücksichtigen.

*Leistungen im öffentlichen Auftrag*

54. Der öffentliche Personenverkehr spielt eine wichtige Rolle bei der Minderung von Umweltschäden und der Förderung des sozialen Zusammenhalts. Die Gesellschaft verlangt häufig bessere Leistungen im öffentlichen Straßen- oder Schienenverkehr, als die Betreiber aus wirtschaftlichen Gründen anbieten können. Diese Dienste sind als öffentliche Dienste bekannt. Bisher sorgte die öffentliche Hand für die Bereitstellung der öffentlichen Dienste, indem sie den Betreibern gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegte. Nach dem Gemeinschaftsrecht<sup>23</sup> müssen nunmehr öffentlich finanzierte Verkehrsdienste eindeutig in öffentlichen Aufträgen festgeschrieben und die Erbringer dieser Dienste angemessen entschädigt werden. Allerdings können die Mitgliedstaaten Ausnahmen für Erbringer ausschließlich lokaler und regionaler Personenverkehrsdienste zulassen.
55. Zur Integration der Dienste müssen im Personenschienenverkehr die Betreiber über das ausschließliche Recht zur Erbringung bestimmter Dienste in einem bestimmten Einzugsbereich verfügen. Die öffentlichen Behörden sind nicht verpflichtet, bei der Vergabe ausschließlicher Rechte oder öffentlicher Aufträge nach Marktregeln vorzugehen, obwohl dies in den Mitgliedstaaten immer mehr der Fall ist, insbesondere bei der Vergabe mehrjähriger Aufträge zur Erbringung regionaler Schienenverkehrsleistungen. Diese Entwicklung ist zu begrüßen, weil sie Anreize für effiziente und effektive Dienstleistungen bietet.
56. Es gibt einen Zusammenhang zwischen dem Kapazitätszuweisungsverfahren und der Vergabe von Leistungen im öffentlichen Auftrag durch lokale Behörden. Unterliegen Eisenbahnunternehmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, muß das Kapazitätszuweisungsverfahren ihnen die Möglichkeit geben, ihre Verpflichtungen zu erfüllen. Schreiben die öffentlichen Behörden einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag aus, so muß es ihnen das Kapazitätszuweisungsverfahren ermöglichen, innerhalb angemessener Parameter die Art der Kapazität festzulegen, die dem Bieter, der den Zuschlag erhält, während der Vertragsdauer zur Verfügung steht. In der Richtlinie 95/19/EG wird dieser Zusammenhang zwar angesprochen, jedoch sind weitere Klarstellungen notwendig.
57. Die Kapazität muß mit ausreichend langfristiger Sicherheit für die Erbringung der jeweiligen Dienste vergeben werden. Ferner muß die Behörde die Möglichkeit haben, die Kapazität auch dann zu beantragen, wenn das Eisenbahnunternehmen noch nicht feststeht. Gleichwohl müssen diese Voraussetzungen mit den Bedürfnissen der Fahrwegbetreiber im Hinblick auf ein effizientes Infrastrukturmanagement und mit dem notwendigen Infrastrukturzugang für andere Unternehmen in Einklang gebracht werden.

*Internationale Zusammenarbeit*

58. Die Einrichtung grenzüberschreitender Zugtrassen schafft eine neue Dimension und Probleme, die sich besonders nachteilig auf den Güterverkehr auswirken können. Zum einen kann die Notwendigkeit der Zusammenarbeit das Verfahren verlangsamen und die Qualität des Endproduktes aufgrund der verschiedenen Wechselwirkungen beeinträchtigen. Zum anderen muß sichergestellt werden, daß Entscheidungen genauso fair wie im Inlandsverkehr getroffen werden.

---

<sup>23</sup> Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 (ABl. 156 vom 28.6.1969), geändert durch Verordnung (EWG) 1893/91 (ABl. L 169 vom 29.6.1991).

59. Im Fernverkehr kommt es zwangsläufig zu erhöhten Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsströmen sowie zu der Notwendigkeit, Fahrwegabschnitte mit Kapazitätsengpässen zu benutzen. Unter bestimmten Umständen ist jedoch eine abweichende Streckenführung zur Umgehung solcher Engpässe möglich. Diese Schwierigkeiten und Möglichkeiten müssen bei der Festlegung der Zuweisungsregeln und bei der Kapazitätszuweisung besonders berücksichtigt werden.
60. Verbesserungen dürften durch eine engere Zusammenarbeit der für die Kapazitätszuweisung zuständigen Stellen möglich sein. Weitere Verbesserungen können durch einen verstärkten Informations- und Erfahrungsaustausch erzielt werden. In jedem Fall müssen die internationalen Verfahren mit den nationalen Zuweisungsverfahren zeitlich abgestimmt werden, damit kein Verfahren unangemessen benachteiligt wird.

### *Kapazitätsrechte*

61. Das jetzige Gemeinschaftsrecht legt die mit der Eisenbahninfrastrukturkapazität verbundenen Rechte nicht eindeutig fest. Die Unsicherheiten der Eisenbahnunternehmen spiegeln sich in den Unsicherheiten der Fahrwegbetreiber wider. Es muß klargestellt werden, wie lange das Recht zur Kapazitätsnutzung gewährt wird, wie die Nutzer ihre Möglichkeit einschätzen, in Zukunft einen ähnlichen Dienst anzubieten, und inwieweit sie in der Lage sind, die für einen bestimmten Dienst zugewiesene Kapazität für einen ähnlichen, aber anderen Dienst zu nutzen. Ferner muß klargestellt werden, ob die einem Unternehmen zugewiesene Kapazität mit oder ohne Entschädigung einem anderen Unternehmen übertragen werden darf.

### *Verfügbare Kapazität*

62. Die Fahrwegkapazität läßt sich weder anhand der Zahl der Zugtrassen pro Stunde genau definieren, noch dürfen bei diesem Konzept Faktoren wie der Verkehrsartenmix bzw. die Besonderheiten des rollenden Materials usw. außer acht gelassen werden. Hieran wird deutlich, daß es nicht einfach nur darum geht, eine bestimmte Zahl von Rechten auf mehrere miteinander konkurrierende Anträge aufzuteilen. Die Festlegung, welche Anträge in welchem Maße berücksichtigt werden sollen, ist eine Aufgabe, die ein erhebliches Maß an Offenheit und Transparenz erfordert, damit dabei Fairneß gewährleistet ist. Bei geringen Kapazitäten muß die Auswahl zwischen konkurrierenden Ansprüchen innerhalb eines eindeutigen Rahmens erfolgen. Dadurch wird sichergestellt, daß die Unternehmen die Erfolgsaussichten ihrer Kapazitätszuweisungsanträge einschätzen können, so daß sinnlose Bemühungen vermieden und besser begründete Anträge gestellt werden können. Darüber hinaus können die Eisenbahnunternehmen selbst beurteilen, ob die Anwendung der Kriterien zu einem Ergebnis geführt hat, das den angegebenen Grundsätzen entspricht.

### *Die Bedeutung der Informationstechnik*

63. Die Informationstechnik setzt sich in diesem Bereich langsam, aber sicher durch. Gleichwohl behindert die mangelnde Kompatibilität der Systeme die vollständige Nutzung ihres Potentials und die Einrichtung von Zugtrassen über die Netzgrenzen hinaus. Die Fortschritte in diesem Bereich sollten weiter beobachtet werden. Eine rasche Umsetzung der Forschungsergebnisse auf einzelstaatlicher und Gemeinschaftsebene sollte dazu beitragen, das Zuweisungsverfahren zu verbessern.

### *Wegeentgelte*

64. Es gibt eine offensichtliche Beziehung zwischen den Entgelten, die für den Zugang zu knappen Kapazitäten erhoben werden, und der Zuweisung dieser Kapazitäten an Bieter. Im Idealfall sollte die Höhe dieser Entgelte den Opportunitätskosten des Fahrwegbetreibers für Verkehr, der preisbedingt aus dem Netz verdrängt wird, entsprechen. Theoretisch dürfte es dann bei einer gegebenen Infrastruktur kein Zuweisungsproblem geben, da nicht mehr Kapazität beantragt werden sollte, als zur Verfügung gestellt werden kann.
65. Werden im Rahmen des Zuweisungsverfahrens Kapazitätsengpässe deutlich, stellt sich die Frage einer Kapazitätserhöhung. Aufgrund der Monopolstellung des Fahrwegbetreibers muß sichergestellt werden, daß durch geeignete Verfahren die Engpässe offen angesprochen und die Ansichten aller Beteiligten bei der Planung wünschenswerter Verbesserungen berücksichtigt werden.

### **Abschnitt 4 Der Vorschlag der Kommission**

66. Die wichtigsten Aufgaben der Regelungen für die Erhebung von Entgelten für die Fahrwegnutzung und für die Zuweisung von Fahrwegkapazität wurden in den Abschnitten 2 und 3 beschrieben. Die Tatsache, daß die Kapazität einen Wert hat und die Entgelthöhe die Kapazitätsnachfrage beeinflusst, bedingt einen engen Zusammenhang dieser Regelungen, weshalb die Kommission der Auffassung ist, daß ein einheitliches Vorgehen in diesem Bereich notwendig ist. Die bereits erwähnten wichtigsten Ziele des Vorschlags sind:
- Gewährleistung einer größeren Effizienz bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und Senkung der Kosten;
  - Effizienzsteigerung bei den bestehenden Zugangsrechten durch eindeutigeren Vorschriften für die Wegeentgelterhebung und die Zuweisung von Zugtrassen;
  - Vereinfachung der Bereitstellung und Nutzung qualitativ hochwertiger grenzüberschreitender Zugtrassen durch Harmonisierung der Zuweisungsverfahren und der Grundsätze für die Entgelterhebung;
  - Gewährleistung, daß die Verfahren für die Wegeentgelterhebung und die Kapazitätszuweisung den Marktzugang nicht behindern.

### Unabhängigkeit der Regulierungsfunktionen

67. Damit diese Verfahren allen Unternehmen gerecht werden, bedarf es Zuweisungs- und Entgeltregelungen, die von den Eisenbahnunternehmen unabhängig sind. Im Hinblick auf effiziente grenzüberschreitende Dienste müssen die betreffenden Stellen zusammenarbeiten. Hierfür wurden einige Anforderungen festgelegt. Es gibt viele Ermessensfragen, die auch im Rahmen eines Zuweisungsverfahrens, das in den Händen eines unvoreingenommenen Entscheidungsgremiums liegt, strittig sein können. Finden im Rahmen der Entgeltregelung Preisverhandlungen statt, sind diese genau zu überprüfen. Notwendig ist die Schaffung einer mit entsprechenden Befugnissen ausgestatteten Stelle, damit faire Rahmenbedingungen ohne Diskriminierung gewährleistet sind. Eine solche Regulierungsstelle überwacht die Verfahren, behandelt Beschwerden und legt bei Bedarf

Bedingungen für die einzelnen Parteien fest. Der Vorschlag enthält Bestimmungen, die sicherstellen sollen, daß diese Ziele erreicht werden.

### Transparenz

68. Nutzer und potentielle Nutzer der Infrastruktur benötigen Informationen über den Netzzugang und die geltenden Vorschriften und Verfahren für die Zugtrassenzuweisung und Entgelterhebung. Hierzu gehören Informationen über die verfügbare Infrastruktur, die Vorschriften und Vorgehensweisen für das Zuweisungsverfahren und die Methode für die Festlegung der Entgelte sowie die Entgelte, falls diese tarifmäßig festgesetzt sind. Deswegen wird vorgeschlagen, daß die Fahrwegbetreiber "Schienennetz-Nutzungsbedingungen" zu diesen Fragen veröffentlichen, die als Handbuch für diese Aspekte des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur dienen könnten.

### Effizientes Management und Bereitstellung von Eisenbahninfrastruktur

69. Das Fahrwegmonopol ist ein Thema, das auf vielfältige Weise behandelt werden muß. Der Eisenbahnbetrieb erfordert den Zugang zu einer Vielzahl unterschiedlicher Dienstleistungen, von denen viele häufig nur vom Fahrwegbetreiber angeboten werden. Aus diesem Grunde muß für eine faire Behandlung und allgemeingültige Vorschriften gesorgt werden. Ferner bedarf es im Hinblick auf einen effizienteren Eisenbahnbetrieb und zur Sicherstellung einer fairen Behandlung einer größeren Transparenz bei den Infrastrukturkosten und ihren Ursachen. Benötigt werden Regelungen, die den Fahrwegbetreibern Anreize für eine Kostensenkung bei der Infrastruktur und im Bedarfsfall auch für den Ausbau der Infrastruktur bieten. Bei Infrastrukturengpässen wird vorgeschlagen, daß die Fahrwegbetreiber einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorlegen.

### Grundsätze der Entgelterhebung

70. Ein wesentliches Element der notwendigen Harmonisierung sind die Grundsätze für die Entgelterhebung. Ziel des Vorschlags ist es, die richtigen Signale für die Benutzung der Schienenwege auszusenden, indem auf den kurzfristigen Grenzkosten basierende Entgelte erhoben werden. Hierzu gehören auch Entgelte, die sich an der Knappheit der Kapazität orientieren. Ebenfalls dazu gehört die Möglichkeit einer Nachlaßgewährung. Vorgeschlagen werden Vorschriften für zulässige Nachlässe, um zu verhindern, daß der faire Unternehmenswettbewerb beeinträchtigt wird. Ebenso wichtig ist es, Entgelte für externe Effekte zu erheben. Entgelte, die zu einer Reduzierung externer Effekte führen, sind äußerst wünschenswert, erfordern jedoch Sicherungsmaßnahmen. Da es keinen verkehrsträgerübergreifenden Preisrahmen gibt, wird vorgeschlagen, die Entgelte nach den externen Kosten zu differenzieren, was aber nicht zu einer Erhöhung der durchschnittlichen Fahrwegentgelte im Eisenbahnverkehr führen darf. In dieser Hinsicht ist es ebenfalls notwendig, Ausgleichszahlungen zuzulassen, um der Tatsache Rechnung zu tragen, daß konkurrierende Verkehrsträger wie der Straßengüterverkehr sich nicht angemessen an den von ihnen verursachten gesamtgesellschaftlichen Kosten beteiligen müssen. Mehrere Ausnahmen von den Grundsätzen für die Entgelterhebung wären zulässig, wenn entweder Kostendeckung angestrebt wird oder Neuinvestitionen notwendig sind, die auf andere Weise nicht finanzierbar sind. Allerdings sind aufgrund der Bedeutung des Güterverkehrs für den Binnenmarkt hierfür keine zusätzlichen Entgelte zulässig. Im wesentlichen wären zweigliedrige Tarife und ausgehandelte und

veröffentlichte Ramsey-Preise zulässig, sofern bestimmte Bedingungen zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen erfüllt werden<sup>24</sup>.

#### Anreize für eine effiziente Nutzung

71. Zahlreiche Maßnahmen sind notwendig, um eine optimale Nutzung der Infrastrukturkapazität und einen fairen Zugang zu fördern. Gewährleistet werden muß, daß gebuchte Kapazität auch genutzt wird. Zu diesem Zweck können finanzielle Anreize geschaffen werden. Damit die Infrastrukturnutzung nicht künstlich behindert wird, müssen allgemeine Vorkehrungen getroffen werden für den Fall, daß beantragte Kapazitäten nicht genutzt werden. Damit Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber Betriebsstörungen vermeiden, bedarf es wirtschaftlicher Signale über die Kosten solcher Störungen. In diesem Zusammenhang bietet sich eine leistungsabhängige Entgeltregelung an. Besondere Maßnahmen können ebenfalls erforderlich sein, wenn ein Fahrwegbetreiber die Infrastrukturnutzung durch die Ausweisung einer Infrastruktur für einen besonderen Zweck, z.B. als Güterverkehrs- oder Hochgeschwindigkeitsstrecken, optimieren will. Es ist natürlich wünschenswert, wenn dies zu einer besseren Nutzung führt, allerdings sind hierbei einige Sicherungsmaßnahmen notwendig. Der Vorschlag enthält mehrere Bestimmungen, die die Verwirklichung dieser Ziele gewährleisten sollen.

#### Zugelassene Antragsteller

72. Der Zugang zur Eisenbahnkapazität betrifft eine Reihe von Interessenten. Im wesentlichen sind dies Eisenbahnunternehmen, denn nur sie können Eisenbahnverkehrsdienste erbringen. Wichtig ist aber auch, daß andere, die Eisenbahndienste lediglich nutzen wollen, aber Gewißheit über den künftigen Bedarf und die Erbringung attraktiver Dienste brauchen, die notwendigen Rechte erhalten. Es wird vorgeschlagen, daß alle natürlichen oder juristischen Personen mit einem einzelwirtschaftlichen oder gemeinwirtschaftlichen Interesse berechtigt sind, Infrastrukturkapazität zur Bereitstellung von Eisenbahndiensten zu beschaffen ("zugelassene Antragsteller"). Eisenbahnunternehmen, die über eine Genehmigung verfügen, gelten grundsätzlich als zugelassene Antragsteller, während andere wie Versender oder lokale Gebietskörperschaften diesen Status beantragen können. Natürlich dürfen nur Eisenbahnunternehmen mit einer Genehmigung, die über die in der Richtlinie 91/440/EWG festgelegten Zugangsrechte (oder die von den Mitgliedstaaten gewährten weitergehenden Rechte) verfügen, Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

#### Berücksichtigung grenzüberschreitender Eisenbahndienste bei der Fahrplanerstellung

73. Um eine effektive internationale Koordinierung der Kapazitätszuweisung zu gewährleisten, bedarf es der Harmonisierung bestimmter Zeitabläufe und der Berücksichtigung von Anträgen auf Zuweisung grenzüberschreitender Zugtrassen zu Beginn der Fahrplanerstellung. Dies wird vorgeschlagen. Es soll nicht nur die Effizienz des Verfahrens gesichert und die Beteiligung der verschiedenen Unternehmen am Verfahren gewährleistet werden, wünschenswert ist auch die Festlegung allgemeiner Vorschriften für die Antragstellung und das Planungsverfahren. Ein ähnlicher Zweck wird damit verfolgt, die Beachtung eines breiten Spektrums allgemeiner Grundsätze bei der Kapazitätszuweisung zu gewährleisten.

---

<sup>24</sup> Diese Konzepte werden im Weißbuch "Faire Kostenanlastung im Verkehr: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen zur Erhebung von Infrastrukturgebühren in der EU" (KOM(1998) 466 endg.) erörtert.

### Infrastrukturknappheit

74. Bei knappen Kapazitäten sind gemeinsame Vorschriften wünschenswert, um eine faire Behandlung zu gewährleisten und eine effiziente Infrastrukturnutzung zu fördern. Deshalb werden Vorschriften für das Koordinierungsverfahren bei Engpässen vorgeschlagen. Diese Verfahrensvorschriften stehen im Zusammenhang mit besonderen Vorschriften zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen durch die Analyse der Kapazitätsausnutzung und die Verpflichtung, gegebenenfalls Pläne zur Erhöhung der Fahrwegkapazität zu erstellen.

### Kurzfristige Anträge und Nutzung der Informationstechnik

75. Ein besonderes Problem sind Dienste, die nicht langfristig geplant werden können. Wegen der häufigen Benachteiligung dieser Dienste werden Maßnahmen vorgeschlagen, um sicherzustellen, daß kurzfristige Anträge in dem jeweiligen Netz angemessen berücksichtigt werden. Besonders hilfreich kann hierbei der verstärkte Einsatz der Informationstechnik sein.

### Streitbeilegung

76. Beim Zuweisungsverfahren, das innerhalb eines engen Zeitrahmens erfolgt und bei dem zu einem gewissen Grad Ermessensentscheidungen gefällt werden müssen, die Auswirkungen auf den Geschäftserfolg von Unternehmen haben, sind Streitigkeiten nicht unwahrscheinlich. Gegen unfaire Behandlung müssen Rechtsmittel eingelegt werden können. Ferner muß ein Streitbeilegungsverfahren möglich sein, mit dem unkompliziertere Streitigkeiten rasch beigelegt werden können.

## **Abschnitt 5 Rechtsgrundlage**

77. Dieser Vorschlag gründet auf Artikel 75 EG-Vertrag, so daß die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft gegeben ist.

## **Maßnahmen**

78. Die Gemeinschaft hat bereits Rechtsvorschriften erlassen, in denen allgemeine Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Berechnung von Wegeentgelten festgelegt wurden (Richtlinie 95/19/EG). Diese Regeln galten jedoch nur für Verkehrsdienste, die im Rahmen der Richtlinie 91/440/EWG durchgeführt wurden, und es hat sich gezeigt, daß sie nicht ausreichen, um die sich bei der legitimen Auslegung dieses Rahmens unter Umständen ergebenden Probleme zu überwinden. Eine genauere Festlegung der anzuwendenden Verfahren und Grundsätze ist zweifelsohne erforderlich, um eine effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität und die Entwicklung des Eisenbahnsektors zu gewährleisten. Dies muß in Form von Rechtsvorschriften erfolgen, der Vorschlag beschränkt sich jedoch auf diejenigen Aspekte, die auf Gemeinschaftsebene festgelegt werden müssen, und überläßt die Verwaltung und genauere Einzelheiten den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten.

## **Art der Vorschriften**

79. Es wurde dargelegt, daß Maßnahmen zur Einrichtung widerspruchsfreier, nichtdiskriminierender Regelungen für Entgelte für den Fahrwegzugang und für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu treffen sind. Jedoch müssen nicht alle Gesichtspunkte dieser Regelungen harmonisiert sein, für gewisse größere Unterschiede

sprechen durchaus gute Gründe. Entgeltregelungen können beispielsweise aus politischen Gründen variieren und etwa topographischen Unterschieden Rechnung tragen, während bei Regelungen für die Fahrwegzuweisung gegebenenfalls Unterschiede bei den Verkehrsarten berücksichtigt werden können. Ein derartiger Ansatz kann durch den Erlaß einer Richtlinie verwirklicht werden, die allgemeine Rahmenbedingungen und Grundsätze der Regelung festlegt, bestimmte Aspekte und die Zuständigkeit für die Umsetzung aber den Mitgliedstaaten überläßt.

### **Subsidiarität**

80. Es sind Maßnahmen erforderlich, um einen gerechten Marktzugang bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen zu gewährleisten und dafür zu sorgen, daß die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen den Warenverkehr innerhalb der Gemeinschaft nicht behindern. Maßnahmen, die darauf abzielen, einen fairen Marktzugang zu gewährleisten, müssen auf alle einschlägig beteiligten Stellen Anwendung finden. Während also Unterschiede innerhalb der Entgeltregelungen und der Kapazitätszuweisungsregelungen durchaus legitim sein können, muß doch sichergestellt sein, daß alle Regelungen die Nichtdiskriminierung von Unternehmen garantieren, die diese Regelungen in Anspruch nehmen können. Diese Maßnahme hat nicht die Frage des Marktzugangs zum Gegenstand, sondern bezweckt eine gerechte Behandlung im Fall vorhandener Zugangsrechte.
81. Angesichts der Vernetzung des Eisenbahnsektors und der Tatsache, daß eine Unterscheidung zwischen Inlands- und grenzüberschreitendem Verkehr unangebracht wäre, ist ein gemeinsamer Rahmen zu schaffen, der alle Verkehre abdeckt. Ein auf den grenzüberschreitenden Verkehr beschränkter Vorschlag würde unnötige und dem angestrebten Zweck zuwiderlaufende Marktverzerrungen bewirken. Eine Entgeltregelung mit unterschiedlichen Preisen für den Inlandsverkehr und für den grenzüberschreitenden Verkehr wäre diskriminierend und ihre Anwendung eventuell unmöglich, etwa in den Fällen, in denen Wagen des grenzüberschreitenden Verkehrs eine Strecke als Teil eines rein im Inland verkehrenden Zuges zurücklegen. Auch für die Zuweisung von Fahrwegkapazität gilt, daß der Inlands- und der grenzüberschreitende Verkehr denselben Fahrweg nutzen und innerhalb eines Fahrplans aufeinander abgestimmt werden müssen. Es ist daher angezeigt, die Verfahren und deren Zeitablauf ausreichend zu harmonisieren, damit alle zugangsberechtigten Verkehrsdienste dieses Zugangsrecht auf einer fairen und nichtdiskriminierenden Grundlage ausüben können. Zur Erzielung dieser Vorteile bedarf es gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften.
82. Es hat sich gezeigt, daß eine gewisse gemeinschaftsweite Harmonisierung der Erbringung von Diensten für Eisenbahnunternehmen von Vorteil wäre. Im Weißbuch zur Gemeinsamen Verkehrspolitik wurde darauf hingewiesen, daß die Regelung der Entgeltproblematik auf der Ebene der einzelnen Mitgliedstaaten schwierig ist, da eine solche Regelung Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation des Sektors und der Unternehmen hat. Außerdem sind Maßnahmen erforderlich, mit denen sichergestellt wird, daß die Zuweisung von Fahrwegkapazität im grenzüberschreitenden Verkehr auf eine mit dem EG-Vertrag zu vereinbarende Weise erfolgt. Dies überschreitet eindeutig den Zuständigkeitsbereich der einzelnen Mitgliedstaaten und muß daher im Rahmen gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften geregelt werden.

83. Alle obengenannten Faktoren verdeutlichen, daß – wie durch die Richtlinie 95/19/EG belegt wird – Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene erforderlich sind, um die allgemeinen Grundsätze und Verfahren der Kapazitätszuweisungs- und Entgeltregelungen festzulegen, wobei den Mitgliedstaaten die Regelung der Einzelheiten überlassen bleibt. Die Kommission schlägt daher die vorliegende Richtlinie vor.

## **Überblick über die gegenwärtigen Weegeentgeltregelungen in der Gemeinschaft**

### **Österreich**

Die Entgelte umfassen einen jährlichen Festbetrag je in Anspruch genommenem Fahrwegkilometer und ein variables Entgelt je Bruttotonnenkilometer sowie ein variables Entgelt je Zugkilometer.

### **Belgien**

Eine Weegeentgeltregelung, die variable Entgelte vorsieht, wird 1998 eingeführt. Das Entgelt für einen Zugdienst wird anhand einer Formel berechnet, in die ein allgemeiner Bezugspreis (je Zugkilometer) und Multiplikationsfaktoren eingehen.

### **Dänemark**

Zur Zeit wird für jeden in Anspruch genommenen Schienenkilometer ein einfaches Entgelt erhoben. Eine neue, 1999 anstehende Entgeltregelung sieht einen jährlichen Festbetrag je Schienenkilometer, ein variables Entgelt und ein Tageskapazitätsentgelt auf der am stärksten befahrenen Strecke vor.

### **Finnland**

Es wird ein einfaches Entgelt je Bruttotonnenkilometer erhoben, bei dem zwischen Personen- und Güterzügen unterschieden wird; im Güterverkehr wird zusätzlich ein nicht kilometerbezogenes Entgelt je Nettotonne erhoben.

### **Frankreich**

Für Hochgeschwindigkeits-, Vorort- und gewöhnliche Hauptstrecken wird ein monatliches Festentgelt pro Streckenkilometer, ein Entgelt für die vorgehaltene Kapazität je Zugkilometer und ein Benutzungsentgelt je Zugkilometer erhoben. Auf anderen Strecken wird lediglich ein einfaches Entgelt für die vorgehaltene Kapazität je Zugkilometer berechnet.

### **Deutschland**

Weegeentgelte werden auf der Grundlage einer Reihe von Standardentgelten je Zugkilometer erhoben, die sich nach der Art und Güte der Strecke und der Zugart richten. Diese Grundentgelte werden je nachdem, ob ein höherer oder niedrigerer Grad an Zuverlässigkeit verlangt und ob das Zuggewicht über oder unter dem normalen Zuggewicht liegt, abgestuft. Es werden Nachlässe bis zu 5 % für hohe Verkehrsaufkommen und bis zu 6 % für Verträge mit langer Laufzeit eingeräumt.

### **Griechenland**

Gegenwärtig keine Weegeentgelte.

### **Irland**

Gegenwärtig keine Weegeentgelte.

**Italien**

Gegenwärtig keine Weegeentgelte.

**Luxemburg**

Gegenwärtig keine Weegeentgelte.

**Niederlande**

Mit Ausnahme der Freeways für den Güterverkehr wurden die Weegeentgelte bis zum Jahr 2000 mit Null festgesetzt, weil es politische Bedenken bezüglich der Auswirkungen einer Einführung von Weegeentgelten gibt.

**Portugal**

Es wurden noch keine Weegeentgelte eingeführt. Der Entgeltraahmen muß von der (noch nicht eingerichteten) Regulierungsstelle genehmigt werden.

**Spanien**

Gegenwärtig keine Weegeentgelte.

**Schweden**

Die Weegeentgelte umfassen gegenwärtig einen Festbetrag je Achse und Jahr, bei dem zwischen verschiedenen Arten von Rollmaterial unterschieden wird, variable Entgeltbestandteile und ein Entgelt für die Verkehrslenkung.

**Vereinigtes Königreich**

Der Entgeltraahmen für Personenverkehrsdienste im Netzverkehr ("franchised services") umfaßt einen hohen Festbetrag, ein niedriges variables Entgelt und eine leistungsabhängige Entgeltregelung. Die Gesamthöhe der festen Entgelte wurde so festgesetzt, daß der Fahrwegbetreiber seine Vollkosten decken kann, sofern er die erwarteten Effizienzverbesserungen erzielt.

Bei anderen Diensten werden die Entgelte ausgehandelt. Bei Güterverkehrsdiensten sollen Aufschläge mit einer Entgeltstruktur vereinbar sein, die eine Anlastung der Fixkosten des Güterverkehrsnetzes ermöglicht (wobei jedoch eine Kostenbegrenzung für einzelne Entgelte gilt). Bei Personenverkehrsdiensten, die nicht im Rahmen eines Netzverkehrs durchgeführt werden ("non-franchised services"), sollen Aufschläge eine Beteiligung an dem zu erwartenden Nettoergebnis des neuen Dienstes bieten, die dem übernommenen Anteil an den Risiken des Dienstes angemessen ist.

In Nordirland gibt es mit Ausnahme einiger von IE betriebener Güterverkehrsdienste, für die ein mit NIR vereinbarter einfacher jährlicher Festbetrag gezahlt wird, keine Weegeentgelte, noch ist deren Einführung geplant.

**Vorschlag für eine  
RICHTLINIE DES RATES**

**über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten,  
die Erhebung von Weegeentgelten im Eisenbahnverkehr  
und die Sicherheitsbescheinigung**

98/0267 (SYN)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission<sup>25</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>26</sup>,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament, gemäß dem Verfahren des Artikels 189 c EG-Vertrag<sup>27</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. Eine stärkere Integration des Eisenbahnsektors der Gemeinschaft ist ein wesentlicher Bestandteil von Bestrebungen zur Vollendung des Binnenmarkts und zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität.
2. Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft<sup>28</sup> garantiert Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen bestimmte Zugangsrechte im grenzüberschreitenden Schienenverkehr; auf Grund dieser Rechte kann die Eisenbahninfrastruktur von mehreren Nutzern genutzt werden.
3. In der Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten<sup>29</sup> ist ein Rahmen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Schienenverkehr festgelegt.
4. Dank dieser Richtlinien hat sich eine erhebliche Bandbreite bei der Struktur und Höhe von Weegeentgelten und bei der Form und Dauer der Verfahren zur Fahrwegzuweisung herausbilden können.
5. Geeignete Regelungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität werden in Verbindung mit dem Wettbewerb unter Eisenbahnunternehmen zu einer besseren Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger führen.

---

<sup>25</sup>

<sup>26</sup>

<sup>27</sup>

<sup>28</sup> ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

<sup>29</sup> ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 75.

6. Anreize zur optimalen Nutzung der Fahrwege werden zu einer Verringerung der gesamtgesellschaftlich zu tragenden Kosten des Verkehrs beitragen.
7. Eine kleine, aber zunehmende Zahl von Unternehmen beabsichtigt, die Eisenbahninfrastruktur in der Gemeinschaft zu nutzen.
8. Bezieher von Schienenverkehrsleistungen sollten in der Lage sein, sich unmittelbar am Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu beteiligen.
9. Die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen müssen allen Unternehmen einen gleichen und nichtdiskriminierenden Zugang gewährleisten und, soweit möglich, den Anforderungen aller Nutzer und Verkehrsarten gerecht und in nichtdiskriminierender Weise entsprechen.
10. Die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen sollten den Fahrwegbetreibern einen Anreiz geben, die Nutzung ihrer Infrastruktur im gesamtgesellschaftlichen Interesse zu optimieren.
11. Kapazitätszuweisungsregelungen sollten den Eisenbahnunternehmen klare und widerspruchsfreie Informationen vermitteln, die sie zu rationalen Entscheidungen veranlassen.
12. Den Fahrwegbetreibern sollte eine gewisse Flexibilität eingeräumt werden, um eine effizientere Nutzung des Schienennetzes zu ermöglichen.
13. Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen müssen gegebenenfalls der Tatsache Rechnung tragen, daß verschiedene Teile des Schienennetzes im Hinblick auf unterschiedliche Hauptnutzer ausgelegt sind.
14. Die Anforderungen des Personenverkehrs sind oft nicht mit denen des Güterverkehrs vereinbar. Bei Erfüllung der Anforderungen des Personenverkehrs verursachen die Erstellung und Instandhaltung des dafür erforderlichen Schienennetzes unter Umständen höhere Kosten als bei einem ausschließlich für den Güterverkehr konzipierten Netz.
15. Die Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten sind angemessen abzuwägen.
16. Der zunehmende Geschwindigkeitsunterschied im Güter- und Personenverkehr kann zu einer Verschärfung der Interessenkonflikte zwischen den beiden Verkehrsarten führen.
17. Für Verkehrsdienste, die vertraglich für öffentliche Auftraggeber erbracht werden, sind gegebenenfalls besondere Regeln erforderlich, mit denen die Attraktivität für die Nutzer gewährleistet wird.
18. Verschiedene Nutzer und Arten von Nutzern werden häufig unterschiedliche Auswirkungen auf die Fahrwegkapazität verursachen.
19. Die Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen müssen den Auswirkungen einer zunehmenden Auslastung der Fahrwegkapazität und letztendlich der Knappheit dieser Kapazität Rechnung tragen.
20. Wegen der unterschiedlichen Planungshorizonte der Verkehrsarten sollte gewährleistet werden, daß Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die nach Abschluß der Fahrplanerstellung gestellt werden, stattgegeben werden kann.

21. Der Einsatz der Informationstechnik kann das Verfahren der Fahrplanerstellung beschleunigen und flexibler gestalten, die Möglichkeiten zugelassener Antragsteller bei der Beantragung von Fahrwegkapazität verbessern und die Festlegung von Zugtrassen in Schienennetzen mehr als eines Fahrwegbetreibers erleichtern.
22. Um ein für Eisenbahnunternehmen und Verkehrsarten optimales Ergebnis zu gewährleisten, sollte eine Prüfung der Kapazitätsnutzung vorgeschrieben werden, wenn es zur Erfüllung der Nutzeranforderungen nötig ist, die Fahrwegkapazität zu koordinieren.
23. Angesichts der Monopolstellung des Fahrwegbetreibers sollte eine Prüfung der verfügbaren Fahrwegkapazität und kapazitätserhöhender Verfahren vorgeschrieben werden, wenn die Anforderungen der Nutzer im Rahmen des Kapazitätszuweisungsverfahrens nicht erfüllt werden können.
24. Das Fehlen von Informationen über Anträge anderer Eisenbahnunternehmen und über Systemengpässe kann es den Eisenbahnunternehmen erschweren, ihre Anträge auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität zu optimieren.
25. Eine bessere Koordinierung der Zuweisungsregelungen muß sichergestellt werden, um die Attraktivität der Schiene für den Verkehr zu erhöhen, bei dem Schienennetze mehrerer Fahrwegbetreiber genutzt werden, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr.
26. Die Wettbewerbsverfälschungen, die sich aufgrund wesentlicher Unterschiede bei den Entgeltgrundsätzen zwischen Fahrwegen oder Verkehrsträgern ergeben könnten, müssen so gering wie möglich gehalten werden.
27. Es ist wünschenswert, diejenigen Bestandteile der Infrastrukturdienstleistung festzulegen, die wesentliche Voraussetzung für die Durchführung eines Verkehrsdienstes durch ein Eisenbahnunternehmen sind und als Gegenleistung für Mindestzugangsentgelte zu erbringen sind.
28. Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur sind wünschenswert, und Wegeentgeltregelungen sollten den Fahrwegbetreibern Anreize geben, entsprechende Investitionen zu tätigen, wo diese wirtschaftlich sinnvoll sind.
29. Jede Entgeltregelung vermittelt den Nutzern wirtschaftliche Informationen; den Eisenbahnunternehmen auf diese Weise vermittelte Informationen sollten widerspruchsfrei sein und sie zu rationalen Entscheidungen veranlassen.
30. Geeignete Entgeltregelungen für die Fahrwegnutzung in Verbindung mit geeigneten Entgeltregelungen für die Nutzung der Infrastruktur anderer Verkehrsträger und der Wettbewerb unter Eisenbahnunternehmen werden ein optimiertes Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern herbeiführen.
31. Die Fahrwegbetreiber sollten ihre Entgelte zu einem gewissen Grad flexibel festlegen können, um dabei Anreize zur effizienteren Nutzung des Schienennetzes schaffen zu können, indem z.B. Zugtrassen geändert werden oder Eisenbahnunternehmen sich langfristig binden können.

32. Um die Festlegung angemessener und gerechter Weegeentgelte zu ermöglichen, sollten die Fahrwegbetreiber den Bestand und die Bewertung ihrer Anlagegüter sowie die Kostenfaktoren beim Betrieb des Fahrwegs kennen.
33. Es sollte sichergestellt werden, daß externen Kosten bei verkehrsbezogenen Entscheidungen gemäß dem Grünbuch der Kommission "Faire und effiziente Preise im Verkehr"<sup>30</sup> Rechnung getragen wird.
34. Weegeentgeltregelungen sollten die Nutzung des Schienennetzes durch den Verkehr ermöglichen, dem zumindest die zusätzlichen gesamtgesellschaftlichen Kosten angelastet werden können.
35. Bei Verhandlungen über einzelne Zugtrassen kann zwar der Marktwert des Zugangs berücksichtigt werden, doch kann ein unterschiedlicher Informationsstand zu unbefriedigenden Ergebnissen führen und ein übermäßiger Aufwand mit den Verhandlungen verbunden sein.
36. Der Fahrweg stellt ein natürliches Monopol dar, weshalb es erforderlich ist, den Fahrwegbetreibern Anreize zur Kostensenkung und zur effizienten Verwaltung der Infrastruktur zu geben.
37. Es muß sichergestellt werden, daß Entgelte im grenzüberschreitenden Verkehr nicht dazu führen, daß der Schienenverkehr an der Erfüllung der Marktanforderungen gehindert wird.
38. Die insgesamt erfolgende Kostenanlastung durch Weegeentgelte wird Auswirkungen auf den von der öffentlichen Hand zu erbringenden Beitrag haben.
39. Eisenbahnunternehmen eingeräumte Entgeltnachlässe müssen zu tatsächlich erzielten Kosteneinsparungen in Beziehung stehen.
40. Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber sollten über Anreize verfügen, Störungen im Schienennetz nach Möglichkeit zu vermeiden.
41. Durch die Zuweisung von Fahrwegkapazität entstehen dem Fahrwegbetreiber Kosten, deren Übernahme sichergestellt sein muß.
42. Entsprechend dem in Artikel 3 b) EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip können die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Koordinierung von Vereinbarungen in den Mitgliedstaaten über die Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität und über die Entgelte für deren Nutzung, angesichts der Notwendigkeit nichtdiskriminierender Zugangsbedingungen zu den Fahrwegen zu gewährleisten und die internationalen Aspekte beim Betrieb großer Teile des Eisenbahnnetzes zu berücksichtigen, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden; sie können daher wegen des Erfordernisses koordinierten grenzübergreifenden Vorgehens besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden. Diese Richtlinie beschränkt sich auf das zur Erreichung dieser Ziele notwendige Mindestmaß und geht nicht über das dazu Erforderliche hinaus.
43. Die Verordnung (EWG) Nr. 2830/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über Maßnahmen zur Herstellung der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung und der Jahres-

---

<sup>30</sup> KOM(96) 691 endg.

rechnung von Eisenbahnunternehmen<sup>31</sup>, die Verordnung (EWG) Nr. 2183/78 des Rates vom 19. September 1978 zur Festlegung einheitlicher Grundsätze für die Kostenrechnung der Eisenbahnunternehmen<sup>32</sup> sowie die Entscheidung 82/529/EWG des Rates vom 19. Juli 1982 über die Preisbildung im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr<sup>33</sup>, alle zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Österreichs, Finnlands und Schwedens, sind wegen vollständiger Überschneidung mit der vorliegenden Richtlinie aufzuheben.

44. Die Bestimmungen der Richtlinie 95/19/EG bezüglich der Sicherheitsbescheinigung sind in die vorliegende Richtlinie zu übernehmen; die Richtlinie 95/19/EG ist aufzuheben –

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

## **KAPITEL I – Einführende Bestimmungen**

### **ARTIKEL 1**

#### **Anwendungsbereich**

1. Gegenstand dieser Richtlinie sind die Grundsätze und Verfahren für die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Festlegung und Berechnung von Weagentgelten im Schienenverkehr. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, daß Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen für die betreffenden Fahrwege den in dieser Richtlinie festgelegten Grundsätzen entsprechen, und ermöglichen es dem Fahrwegbetreiber, die verfügbare Fahrwegkapazität zu vermarkten und optimal zu nutzen.
2. Diese Richtlinie gilt für Fahrwege des inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs.
3. Nicht mit anderen Fahrwegen vernetzte örtliche Schienennetze für den Personenverkehr sowie Schienennetze, die ausschließlich für die Personenbeförderung im Stadtverkehr oder Vorortverkehr, etwa mit Straßen- oder Stadtbahnen, genutzt werden können, fallen nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie.

Schienennetze in Privateigentum, die vom Eigentümer ausschließlich zur Nutzung für den eigenen Güterverkehr unterhalten werden, fallen nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie.

4. Eisenbahnunternehmen und internationale Gruppierungen, die lediglich Leistungen im Pendelverkehr zur Beförderung von Straßenfahrzeugen durch den Ärmelkanaltunnel erbringen, fallen nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie.

---

<sup>31</sup> ABl. L 334 vom 24.12.1977, S. 13.

<sup>32</sup> ABl. L 258 vom 21.9.1978, S. 1.

<sup>33</sup> ABl. L 234 vom 9.8.1982, S. 5.

## ARTIKEL 2

### Definitionen

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet:

- a) **“Zuweisung”** die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch einen Fahrwegbetreiber oder eine Zuweisungsstelle;
- b) **“zugelassener Antragsteller”** eine natürliche oder juristische Person mit einzelwirtschaftlichem oder gemeinwirtschaftlichem Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität für die Durchführung eines Eisenbahnverkehrsdienstes, die die notwendigen Voraussetzungen für die Reservierung von Kapazität erfüllt und die Nutzung von Fahrwegkapazität in dem betreffenden Schienennetz reservieren will; dazu gehören Eisenbahnunternehmen, denen eine Genehmigung erteilt wurde;
- c) **“Fahrweg mit Kapazitätsengpässen”** ein Fahrwegabschnitt, auf dem der Nachfrage nach Fahrwegkapazität auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität nicht vollständig entsprochen werden kann;
- d) **“Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität”** eine zur Behebung von Kapazitätsengpässen, aufgrund deren ein Fahrwegabschnitt zum “Fahrweg mit Kapazitätsengpässen” erklärt wurde, vorgeschlagene Maßnahme oder Reihe von Maßnahmen einschließlich eines Zeitplans für ihre Durchführung;
- e) **“Koordinierung”** das Verfahren, in dessen Rahmen die Zuweisungsstelle und zugelassene Antragsteller versuchen, Lösungen für nicht miteinander zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu finden;
- f) **“Rahmenvertrag”** eine allgemeine Vereinbarung über den Bedarf an Fahrwegkapazität eines zugelassenen Antragstellers über einen längeren Zeitraum als eine Fahrplanperiode;
- g) **“Fahrwegkapazität”** die Möglichkeit, eine Zugtrasse auf einem Fahrweg zu konstruieren;
- h) **“Fahrwegbetreiber”** eine Einrichtung oder Unternehmung, die für die Einrichtung und Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur zuständig ist;
- i) **“Schienennetz”** die Gesamtheit der Fahrwege, die sich im Eigentum eines Fahrwegbetreibers befinden und von diesem verwaltet werden;
- j) **“Schienennetz-Nutzungsbedingungen”** eine detaillierte Darlegung der allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und Kriterien der Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen mit denjenigen zusätzlichen Informationen, die für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität benötigt werden;
- k) **“Eisenbahnunternehmen”** jedes öffentliche oder private Unternehmen, dessen Tätigkeit im Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern oder Personen besteht, wobei dieses Unternehmen die Traktion sicherstellen muß;

- l) **“Regulierungsstelle”** die Stelle, der die Aufsicht über die Verfahren der Entgelt- und Kapazitätszuweisungsregelungen im Schienenverkehr übertragen ist;
- m) **“Fahrplanerstellung”** das Verfahren, an dessen Beginn Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität gestellt werden und das mit der Aufstellung des Netzfahrplans abgeschlossen ist;
- n) **“kurzfristiger Antrag”** ein Antrag auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, der nicht im Rahmen der normalen Fahrplanerstellung gestellt werden kann, da die Anforderungen nicht frühzeitig genug bekannt sind;
- o) **“Zugtrasse”** die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann;
- p) **“Netzfahrplan”** die Gesamtheit der Daten zur Festlegung aller geplanten Zug- und Rollmaterialbewegungen, die auf dem betreffenden Schienennetz während der Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans durchgeführt werden.

### ARTIKEL 3

#### Schienennetz-Nutzungsbedingungen

1. Der Fahrwegbetreiber legt Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Konsultation zugelassener Antragsteller und betroffener Dritter fest und veröffentlicht diese.
2. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht. Sie enthalten Informationen zu den Zugangsbedingungen für den betreffenden Fahrweg. Die Nutzungsbedingungen umfassen ferner einen getrennten Teil mit einer Darlegung der Entgeltgrundsätze und gegebenenfalls Tarife gemäß Artikel 7 sowie einen Teil mit einer Darlegung der Kriterien und Regeln für die Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 17. Sie enthalten ferner detaillierte Informationen über die einzuhaltenden Verfahren und Fristen.
3. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind allen Parteien, die zugelassene Antragsteller sind oder werden möchten, zu einem Entgelt zur Verfügung zu stellen, das die Kosten der Veröffentlichung nicht übersteigt.
4. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten und bei Bedarf zu ändern.

### KAPITEL II – Weegeentgelte

#### ARTIKEL 4

#### Festsetzung, Erhebung und Einzug von Entgelten

1. Die Mitgliedstaaten können eine Entgeltraahmenregelung schaffen, sofern dadurch die in Artikel 7 der Richtlinie 91/440/EWG festgelegte unabhängige Geschäftsführung unberührt bleibt. Die Festlegung einzelner Entgeltregeln, die Erhebung von Weegeentgelten und den Einzug dieser Entgelte nimmt der Fahrwegbetreiber vor.

2. Ist der Fahrwegbetreiber rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnunternehmen unabhängig, wird die in Absatz 1 genannte und in diesem Abschnitt im weiteren dargelegte Funktion von einer entgelterhebenden Stelle wahrgenommen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.
3. Fahrwegbetreiber arbeiten im Interesse einer effizienten Durchführung von Eisenbahnverkehrsdiensten in mehr als einem Schienennetz zusammen. Sie können dazu geeignete gemeinsame Einrichtungen schaffen. Für die Zusammenarbeit und gemeinsame Einrichtungen gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie.
4. Außer im Fall besonderer Maßnahmen gemäß Artikel 9 Absatz 1 tragen Fahrwegbetreiber dafür Sorge, daß der Entgeltregelung in ihrem gesamten Netz dieselben Grundsätze zugrunde liegen.
5. Fahrwegbetreiber tragen dafür Sorge, daß die Anwendung der Entgeltregelung zu objektiven, gleichwertigen und nichtdiskriminierenden Entgelten für unterschiedliche Eisenbahnunternehmen führen, die Dienste gleichwertiger Art in ähnlichen Teilen des Markts erbringen.
6. Fahrwegbetreiber und entgelterhebende Stellen wahren die Vertraulichkeit der ihnen von zugelassenen Antragstellern gemachten Angaben.

## ARTIKEL 5

### Dienstleistungen

1. Eisenbahnunternehmen haben Anspruch auf das im Anhang als Mindestzugangspaket bezeichnete Paket von Dienstleistungen sowie auf diejenigen benötigten Dienstleistungen, die im Anhang als Zugangsdienstleistungen bezeichnet sind.
2. Im Interesse eines sicheren Betriebs des Schienennetzes kann der Fahrwegbetreiber verlangen, daß Eisenbahnunternehmen eine Reihe von Dienstleistungen in Anspruch nehmen. Diese Dienstleistungen sind im Anhang als Pflichtdienstleistungen bezeichnet und können vom Fahrwegbetreiber oder einem von einer unabhängigen Regulierungsstelle zugelassenen Dritten erbracht werden.
3. Bietet der Fahrwegbetreiber Dienstleistungen an, die im Anhang als Zusatzdienstleistungen bezeichnet sind, muß er diese für einen zugelassenen Antragsteller auf Antrag erbringen.
4. Eisenbahnunternehmen können weitere Nebendienstleistungen, die im Anhang aufgeführt sind und vom Fahrwegbetreiber oder anderen Dienstleistern erbracht werden, in Anspruch nehmen. Der Fahrwegbetreiber ist zur Erbringung dieser Dienstleistungen nicht verpflichtet.

## ARTIKEL 6

### Fahrwegkosten und Buchführung

1. Die Mitgliedstaaten schaffen die Bedingungen, gegebenenfalls einschließlich der Leistung von Vorauszahlungen, um sicherzustellen, daß die Einnahmen des Fahrwegbetreibers aus Weegeentgelten, Gewinne aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten sowie staatliche Beihilfen unter normalen geschäftlichen Umständen und über einen angemessenen Zeitraum die Fahrwegausgaben zumindest ausgleichen. Staatliche Beihilfen müssen mit den Artikeln 77, 92 und 93 EG-Vertrag vereinbar sein.
2. Fahrwegbetreibern sind unter Berücksichtigung der Sicherheit und der Aufrechterhaltung und Verbesserung der Qualität bei der Fahrwegbereitstellung Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Weegeentgelte zu geben.
3. Die Mitgliedstaaten tragen entweder durch eine vertraglich zwischen der zuständigen Behörde und dem Fahrwegbetreiber getroffene Vereinbarung mit einer Laufzeit von mindestens drei Jahren über die in Absatz 1 genannten staatlichen Beihilfen oder durch eine geeignete aufsichtsrechtliche Regelung, die angemessene Befugnisse vorsieht, dafür Sorge, daß die Bestimmung von Absatz 2 eingehalten wird.
4. Besteht eine in Absatz 3 genannte vertragliche Vereinbarung, werden die Vertragsbedingungen und die Modalitäten der Zahlungen, die zur finanziellen Unterstützung des Fahrwegbetreibers geleistet werden, für die gesamte Vertragslaufzeit im voraus vereinbart.
5. Fahrwegbetreiber haben ein Inventar der von ihnen verwalteten Aktiva aufzustellen und fortlaufend zu führen, in dem der aktuelle Wert sowie Einzelheiten zu Aufwendungen für den Ausbau und die Erneuerung der Fahrwege angegeben sind.
6. Der Fahrwegbetreiber legt anhand der verfügbaren Erkenntnisse über die Kostenverursachung ein Verfahren fest, nach dem die Kosten den verschiedenen Arten von Rollmaterial und Vorgängen zuzurechnen sind.

## ARTIKEL 7

### Entgeltordnung

1. Der Fahrwegbetreiber erstellt nach Konsultation zugelassener Antragsteller und betroffener Dritter eine Entgeltordnung einschließlich einer Darlegung der Entgeltgrundsätze als Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.
2. Die Entgeltordnung umfaßt sowohl entsprechende Einzelheiten zur Entgeltregelung als auch ausreichend detaillierte Informationen zu den Entgelten für die im Anhang aufgeführten Dienstleistungen, die nur von einem einzigen Dienstleister erbracht werden. Die Entgeltordnung enthält sowohl Angaben zu den aktuellen Entgelten als auch Hinweise auf in den nächsten fünf Jahren zu erwartende Entgeltänderungen. Sie umfaßt eine allgemeine Aufschlüsselung der Umsätze und Erträge, die keine Zuordnung der von einem Unternehmen für einen bestimmten Verkehrsdienst gezahlten Entgelte zuläßt.

3. Wenden Fahrwegbetreiber eine Regelung für Entgeltnachlässe gemäß Artikel 10, eine leistungsabhängige Entgeltregelung nach Artikel 12 oder Entgelte für vorgehaltene Kapazität gemäß Artikel 13 an, so sind Einzelheiten dieser Regelungen ebenfalls in die Entgeltordnung aufzunehmen.
4. Auf begründeten Antrag eines zugelassenen Antragstellers fordert die Regulierungsstelle einen Fahrwegbetreiber auf, ihr innerhalb eines Monats kostenfrei ausreichend detaillierte Kosteninformationen für die Berechnung von Weegeentgelten sowie Daten über die Ermittlung und Zurechnung der Kosten zu verschiedenen Arten von Rollmaterial und Diensten zu übermitteln, damit nachprüfbar ist, ob die Entgelte den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen.
5. Ein Fahrwegbetreiber teilt auf Antrag eines zugelassenen Antragstellers innerhalb eines Monats kostenfrei mit, welche Entgelte für Arten von Rollmaterial oder Dienste gelten, die von den veröffentlichten Informationen nicht erfaßt werden, damit der Antragsteller die Durchführbarkeit entsprechender Verkehrsdienste beurteilen kann.

## ARTIKEL 8

### Entgeltgrundsätze

1. Entgelte für die Fahrwegnutzung sind an den Fahrwegbetreiber zu entrichten, dem sie zur Finanzierung seiner Unternehmenstätigkeit dienen.
2. Die Mitgliedstaaten können dem Fahrwegbetreiber die Vorlage aller erforderlichen Informationen zu den erhobenen Entgelten vorschreiben, damit sie nachprüfen können, daß die Entgelte auf nichtdiskriminierende Weise erhoben werden.
3. Unbeschadet Absatz 5 ist das Entgelt für die Nutzung von Fahrwegen einschließlich der Inanspruchnahme des Mindestzugangspakets und etwaiger Zugangsdienstleistungen in Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.
4. Der Fahrwegbetreiber rechnet in das Weegeentgelt einen Betrag ein, der die Knappheit der Fahrwegkapazität widerspiegelt. Dieser Betrag ist nur auf benennbaren Fahrwegabschnitten mit Kapazitätsengpässen zu erheben. Die Höhe dieses Betrags ist anhand eines Verfahrens zu ermitteln, zu dem betroffene Parteien im voraus angehört werden. Das angewendete Verfahren ist im Rahmen der Darlegung der Entgeltgrundsätze in der Entgeltordnung zu beschreiben.
5. Das Weegeentgelt kann einen Entgeltbestandteil umfassen, mit dem den Kosten externer Effekte aufgrund des Zugbetriebs Rechnung getragen wird. Ein solcher Entgeltbestandteil muß unterschiedlichen Größenordnungen der verursachten Effekte Rechnung tragen. Die Entgelthöhe ist aufgrund eines veröffentlichten Verfahrens festzulegen, zu dem Eisenbahnunternehmen, die die Infrastruktur bereits nutzen oder eventuell nutzen möchten, angehört wurden. Solange eine Anlastung externer Kosten in vergleichbarer Höhe bei konkurrierenden Verkehrsträgern nicht erfolgt, dürfen solche Entgelte die Erlöse des Fahrwegbetreibers insgesamt nicht verändern. In den Fällen, in denen die Einbeziehung eines Entgeltbestandteils für externe Effekte zu zusätzlichen Erlösen führt, entscheiden die Mitgliedstaaten über deren Verwendung.

6. Um unerwünscht starke Schwankungen zu vermeiden, können die in den Absätzen 3, 4 und 5 genannten Entgelte über eine angemessene Spanne von Zügen und Zeiträumen gemittelt werden. Die relative Größe der Wegeentgelte muß jedoch zu den relativen Kostenunterschieden der Dienste in Beziehung stehen.
7. Können die im Anhang aufgeführten Zusatzdienstleistungen, Pflichtdienstleistungen und Nebendienstleistungen nur von einem einzigen Dienstleister erbracht werden, muß das für die erbrachte Dienstleistung erhobene Entgelt zu den Kosten für deren Erbringung auf der Grundlage der tatsächlichen Nutzung in Beziehung stehen.
8. Für die zum Zweck der Infrastrukturinstandhaltung genutzte Kapazität werden Entgelte erhoben. Diese Entgelte dürfen den Nettoertragsverlust, der dem Fahrwegbetreiber aufgrund der Auswirkungen der Instandhaltung entsteht, nicht übersteigen.

## **ARTIKEL 9**

### **Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen**

1. Unter außergewöhnlichen Umständen und für bestimmte Vorhaben können Entgeltregelungen für die Nutzung der Infrastruktur oder für Erweiterungen bestehender Infrastruktur die durch die Investition verursachten langfristigen zusätzlichen Kosten, einschließlich einer angemessenen Rendite, zugrundegelegt werden. Auf dieser Grundlage dürfen Entgelte nur festgesetzt werden, wenn der Fahrwegbetreiber der Regulierungsstelle nachweist,
  - a) daß die Investition sonst nicht vorgenommen worden wäre, und
  - b) daß die Investition und die Entgeltregelung zusammen zu einer Steigerung der wirtschaftlichen Effizienz führen.
2. Die Mitgliedstaaten tragen grundsätzlich dafür Sorge, daß jeder Verkehrsdienst, der zumindest für die durch ihn verursachten Kosten aufkommen kann, durch die Entgeltregelung nicht an der Nutzung der Fahrwegkapazität gehindert wird. Beabsichtigt ein Fahrwegbetreiber, höhere Kosten anzulasten, als nach Artikel 8 Absätze 3, 4 und 5 zulässig sind, darf sie dies bei anderen Verkehrsdiensten als Güterverkehrsdiensten nur durch Auferlegung zusätzlicher Entgelte, die einer der in den Absätzen 3, 4 und 5 dieses Artikels genannten Regeln entsprechen.
3. Dem Eisenbahnunternehmen, das einen Netzabschnitt am stärksten nutzt, kann ein Festbetrag und anderen Eisenbahnunternehmen ein System von Festbeträgen und variablen Entgelten auferlegt werden. Zu diesem Zweck kann das Netz in Abschnitte unterteilt werden, die jeweils mindestens 1000 km lang sind. Der Festbetrag muß auf den Kosten beruhen, die mit dem Netzabschnitt in Zusammenhang stehen, aber nicht durch die in Artikel 8 Absatz 3 genannten Entgelte abgedeckt werden, und darf diese Kosten nicht überschreiten. Wird ein Festbetrag erhoben, trägt der Fahrwegbetreiber dafür Sorge, daß anderen Eisenbahnunternehmen bei der Durchführung eines gleichwertigen Dienstes zur selben Zeit in demselben Markt weder ein Durchschnittsentgelt noch ein Entgelt für die Durchführung eines zusätzlichen Dienstes berechnet wird, das um mehr als 10 % über dem Entgelt liegt, das von dem Eisenbahnunternehmen gezahlt wird, welches den Netzabschnitt am stärksten nutzt.

4. Im Rahmen von Verhandlungen können je nach der Elastizität der Nachfrage nach verschiedenen Diensten oder Arten von Diensten Entgelte erhöht und angepaßt werden. Dies ist nur unter strenger Aufsicht einer Regulierungsstelle zulässig und setzt Sicherungsmechanismen voraus, die gewährleisten, daß vom Eisenbahnverkehr abhängigen Nutzern keine überhöhten Entgelte auferlegt werden. Die Regulierungsstellen erstellen und veröffentlichen einschlägige verbindliche Regeln nach entsprechenden Konsultationen. Auf diese Weise festgelegte Entgelte sind Gegenstand eines Vertrags zwischen dem Fahrwegbetreiber und dem zugelassenen Antragsteller.
5. Der Fahrwegbetreiber kann Tarife veröffentlichen, die zwischen eindeutig voneinander abgegrenzten Verkehrsarten unterscheiden und die Bereitschaft zur Zahlung höherer als der anfallenden Kosten widerspiegeln. Dies ist nur zulässig, wenn vorhandene Sicherungsmechanismen gewährleisten, daß vom Eisenbahnverkehr abhängigen Nutzern keine überhöhten Entgelte auferlegt werden, und wenn Maßnahmen getroffen wurden, mit denen Verkehrsdienste ermöglicht werden, die zumindest für die von ihnen verursachten zusätzlichen Kosten aufkommen können. Eine Regulierungsstelle überwacht die Tarife für verschiedene Verkehrsarten und gewährleistet deren Angemessenheit.

## **ARTIKEL 10**

### **Entgeltnachlässe**

1. Unbeschadet der Artikel 85, 86 und 90 EG-Vertrag müssen alle Nachlässe auf Entgelte, die der Fahrwegbetreiber von einem Eisenbahnunternehmen für einen Dienst erhebt, den in den Absätzen 2, 3 und 4 genannten Kriterien entsprechen.
2. Nachlässe dürfen nur bis zu der Höhe der Kosteneinsparungen gewährt werden, die der Fahrwegbetreiber bei dem durchgeführten Verkehrsdienst im Vergleich zu einer einzelnen gleichartigen Fahrt tatsächlich erzielt. Bei der Festlegung der Höhe der Nachlässe sind Kosteneinsparungen, die bereits im Rahmen des erhobenen Entgelts berücksichtigt wurden, außer Betracht zu lassen.
3. Nachlässe dürfen sich nur auf Entgelte beziehen, die für einen bestimmten Fahrwegabschnitt erhoben werden.
4. Auf Verkehrsdienste verschiedener Art sind unterschiedliche Nachlaßregelungen anzuwenden.

## **ARTIKEL 11**

### **Ausgleichsregelungen für nicht angelastete externe Grenzkosten und Infrastrukturkosten**

1. Für eine begrenzte Zeit können Mitgliedstaaten eine Regelung treffen, die bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einen Ausgleich für die bei anderen Verkehrsträgern nachweisbar nicht übernommenen externen Grenzkosten und Infrastrukturkosten vorsieht, insoweit diese die externen Grenzkosten und Infrastrukturkosten der Eisenbahn überschreiten.

2. Das verwendete Verfahren und die vorgenommenen Berechnungen sind öffentlich zugänglich. Die nicht angelasteten Kosten, die bei der konkurrierenden Verkehrsinfrastruktur anfallen und im Eisenbahnverkehr vermieden werden, sind nachzuweisen, und es ist zu gewährleisten, daß Unternehmen bei der Anwendung der Regelung diskriminierungsfrei behandelt werden.
3. Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, daß eine solche Regelung mit den Artikeln 77, 92 und 93 EG-Vertrag vereinbar ist.

## ARTIKEL 12

### Leistungsabhängige Entgeltregelung

1. Entgeltregelungen für die Fahrwegnutzung haben den Eisenbahnunternehmen und den Fahrwegbetreibern Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes zu bieten. Dies ist durch eine leistungsabhängige Entgeltregelung sicherzustellen, die Vertragsstrafen für Störungen des Netzbetriebs, eine Entschädigung für von Störungen betroffene Unternehmen und eine Bonusregelung für Leistungen, die das geplante Niveau übersteigen, vorsieht.
2. Die Grundsätze der leistungsabhängigen Entgeltregelung gelten für das gesamte Netz.

## ARTIKEL 13

### Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität

1. Fahrwegbetreiber können nach den in den Absätzen 2 bis 6 genannten Grundsätzen ein Entgelt für Fahrwegkapazität erheben, die beantragt, aber nicht in Anspruch genommen wurde.
2. Das Entgelt ist auf eine Weise einzusetzen, die Anreize für die effiziente Nutzung der Fahrwegkapazität bietet.
3. Kann allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität ohne Koordinierung stattgegeben werden, sollte das Entgelt die Kosten der Bereitstellung der Zugtrasse nicht übersteigen.
4. Ist eine Koordinierung erforderlich, sollte das Entgelt dem Wert der beantragten Fahrwegkapazität entsprechen und diesen nicht übersteigen.
5. Sondervereinbarungen können getroffen werden, wenn ein Unternehmen vereinbart hat, einen oder mehrere Züge zu betreiben, ohne den genauen Zeitpunkt der Durchführung anzugeben.
6. Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität dürfen erst nach dem Zeitpunkt eingezogen werden, für den die Fahrwegkapazität beantragt wurde.

**KAPITEL III – Zuweisung von Fahrwegkapazität****ARTIKEL 14****Kapazitätsrechte**

1. Das Recht, Zugbetrieb auf Fahrwegen zu gestatten, steht dem Fahrwegbetreiber des betreffenden Schienennetzes zu.
2. Die Fahrwegkapazität wird von einem Fahrwegbetreiber zugewiesen und kann nach der Zuweisung an einen zugelassenen Antragsteller nicht auf ein anderes Unternehmen oder einen anderen Verkehrsdienst übertragen werden. Die Nutzung von Fahrwegkapazität durch ein Eisenbahnunternehmen, das die Geschäfte eines zugelassenen Antragstellers wahrnimmt, der kein Eisenbahnunternehmen ist, gilt nicht als Übertragung.
3. Das Recht, spezifische Fahrwegkapazität in Form einer Zugtrasse in Anspruch zu nehmen, kann zugelassenen Antragstellern längstens für die Dauer einer Fahrplanperiode zuerkannt werden.
4. Ein Fahrwegbetreiber und ein zugelassener Antragsteller können gemäß Artikel 20 einen Rahmenvertrag über die Nutzung von Fahrwegkapazität in dem betreffenden Schienennetz schließen, der eine Laufzeit von mehr als einer Fahrplanperiode hat.
5. Fahrwegbetreiber und zugelassene Antragsteller schließen Verträge, die ihre jeweiligen Rechte und Pflichten in bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität regeln.

**ARTIKEL 15****Kapazitätszuweisung**

1. Die Mitgliedstaaten können eine Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität schaffen, sofern dadurch die in Artikel 7 der Richtlinie 91/440/EWG festgelegte unabhängige Geschäftsführung unberührt bleibt. Der Fahrwegbetreiber legt die Entgeltregeln im einzelnen fest und führt das Verfahren zur Kapazitätszuweisung durch. Insbesondere gewährleistet der Fahrwegbetreiber, daß die Fahrwegkapazität auf gerechte und nichtdiskriminierende Weise entsprechend den Vorschriften des Gemeinschaftsrechts zugewiesen wird.
2. Ist der Fahrwegbetreiber rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnunternehmen unabhängig, wird die in Absatz 1 genannte und im Abschnitt III im weiteren dargelegte Zuweisungsfunktion von einer Zuweisungsstelle wahrgenommen, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist.
3. Fahrwegbetreiber und Zuweisungsstellen wahren die Vertraulichkeit der ihnen gemachten Angaben.

## ARTIKEL 16

### **Zusammenarbeit bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität in mehreren Netzen**

1. Fahrwegbetreiber arbeiten im Interesse einer effizienten Schaffung und Zuweisung von Fahrwegkapazität über mehrere Schienennetze hinweg zusammen. Sie können dazu geeignete gemeinsame Einrichtungen schaffen. Für die Zusammenarbeit und gemeinsame Einrichtungen gelten die Bestimmungen dieser Richtlinie.

Insbesondere schaffen sie eine Einrichtung zur Koordinierung der Zuweisung von Fahrwegkapazität auf internationaler Ebene, der Vertreter der Fahrwegbetreiber aller Fahrwege angehören, deren Zuweisungsentscheidungen sich auf mehr als einen weiteren Fahrwegbetreiber auswirken. Gegebenenfalls können dieser Einrichtung Vertreter gemeinschaftsfremder Fahrwegbetreiber angehören. Die Kommission wird über Sitzungen dieser Einrichtung unterrichtet und als Beobachter dazu eingeladen.

2. Im Rahmen von Sitzungen oder sonstigen Tätigkeiten zur Zuweisung von Fahrwegkapazität für netzübergreifende Eisenbahnverkehrsdienste dürfen Entscheidungen nur von Vertretern der Fahrwegbetreiber getroffen werden.
3. Die an der Zusammenarbeit nach Absatz 1 Beteiligten tragen dafür Sorge, daß der Öffentlichkeit Informationen über Mitgliedschaft, Arbeitsweisen und alle für die Bewertung und Zuweisung von Fahrwegkapazität relevanten Kriterien zugänglich sind.
4. Im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen Fahrwegbetreibern nach Absatz 1 Unterabsatz 1 kann geprüft werden, inwieweit grenzüberschreitende Zugtrassen den Betrieb kurzfristig eingesetzter Güterzüge erleichtern können, und können solche Trassen gegebenenfalls vereinbart und ihre Einrichtung beantragt werden.

Solche im voraus vereinbarten grenzüberschreitenden Zugtrassen sind zugelassenen Antragstellern über jeden beteiligten Fahrwegbetreiber zugänglich zu machen.

## ARTIKEL 17

### **Schienennetz-Nutzungsbedingungen – Zuweisung von Fahrwegkapazität**

1. Die Fahrwegbetreiber legen die Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Fahrwegkapazität als Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen nach Konsultation zugelassener Antragsteller, betroffener Dritter und gegebenenfalls anderer Fahrwegbetreiber dar.
2. Darin sind die allgemeinen Kapazitätsmerkmale des Fahrwegs, der den Eisenbahnunternehmen zur Verfügung steht, sowie etwaige Einschränkungen hinsichtlich seiner Nutzung, einschließlich des zu erwartenden Kapazitätsbedarfs für Instandhaltungszwecke, angegeben.
3. In den Nutzungsbedingungen sind Abwicklung und Fristen des Verfahrens der Zuweisung von Fahrwegkapazität anzugeben. Es sind spezifische Kriterien anzugeben, die für dieses Verfahren von Belang sind, insbesondere:

- a) die Modalitäten für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität durch zugelassene Antragsteller beim Fahrwegbetreiber;
  - b) Anforderungen an zugelassene Antragsteller;
  - c) Zeitplan des Antrags- und Zuweisungsverfahrens;
  - d) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens;
  - e) im Fall von Kapazitätsengpässen durchzuführende Verfahren und anzuwendende Kriterien;
  - f) Einzelheiten zur Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen;
  - g) sonstige Bedingungen, durch die der vorangehenden Inanspruchnahme von Fahrwegkapazität bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung getragen wird.
4. Die Nutzungsbedingungen geben im einzelnen an, welche Maßnahmen getroffen wurden, um eine angemessene Behandlung von Güterverkehrsdiensten, grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten und kurzfristigen Anträgen sicherzustellen.
  5. Die Nutzungsbedingungen sind spätestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu veröffentlichen.

## ARTIKEL 18

### Zuweisungsgrundsätze

Insbesondere bei der Festlegung der Bedingungen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität berücksichtigt der Fahrwegbetreiber, inwieweit Faktoren wie den im folgenden genannten notwendigerweise oder wünschenswerterweise Rechnung zu tragen ist:

- a) Aufteilung der Fahrwegkapazität und Sicherung des Ausbaus des Schienennetzes für die Personen- und Güterbeförderung im inländischen und grenzüberschreitenden Verkehr auf die effizienteste und wirtschaftlichste Weise im Interesse aller Nutzer von Eisenbahnverkehrsleistungen;
- b) Nichtdiskriminierung zwischen Unternehmen oder Klassen von Unternehmen;
- c) Förderung des Wettbewerbs bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen;
- d) Aufrechterhaltung und Verbesserung des Zuverlässigkeitsstandards der Dienstleistungen;
- e) Erfüllung angemessener Anforderungen zugelassener Antragsteller und des Fahrwegbetreibers hinsichtlich ihrer künftigen Geschäftsentwicklung;
- f) Erzielung einer größtmöglichen Flexibilität der Fahrwegbetreiber bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität, die mit der Erfüllung der angemessenen Anforderungen der zugelassenen Antragsteller vereinbar ist;

- g) Vermeidung unangemessener Einschränkung der Entwicklung der Geschäftstätigkeit anderer Unternehmen, die über Rechte zur Fahrwegnutzung verfügen oder solche Rechte erwerben wollen;
- h) angemessene Berücksichtigung der Finanzinteressen von Stellen, die öffentliche Mittel für die Erbringung von Personenverkehrsleistungen bereitstellen;
- i) Leistungsanreize.

## ARTIKEL 19

### Zugelassene Antragsteller

1. Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität dürfen nur von einem zugelassenen Antragsteller gestellt werden.
2. Der Fahrwegbetreiber kann mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Fahrwegnutzung Anforderungen an zugelassene Antragsteller festlegen. Die Anforderungen müssen angemessen, transparent und diskriminierungsfrei sein. Sie sind als Teil der Zuweisungsgrundsätze in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen und der Kommission mitzuteilen.
3. Die in Absatz 2 genannten Anforderungen dürfen nur die Stellung einer Finanzgarantie in angemessener Höhe und proportional zum Ausmaß der in Betracht gezogenen Tätigkeit des zugelassenen Antragstellers sowie die Sicherstellung der Fähigkeit zur Abgabe konformer Angebote für die Zuweisung von Fahrwegkapazität vorsehen.

## ARTIKEL 20

### Rahmenverträge

1. Unbeschadet der Artikel 85, 86 und 90 EG-Vertrag können ein zugelassener Antragsteller und ein Fahrwegbetreiber einen Rahmenvertrag schließen, in dem die Merkmale der vom zugelassenen Antragsteller benötigten Fahrwegkapazität für einen längeren Zeitraum als eine Fahrplanperiode festgelegt sind. Der Rahmenvertrag regelt keine Zugtrassen im einzelnen, ist aber so gestaltet, daß er den legitimen kommerziellen Erfordernissen des zugelassenen Antragstellers entgegenkommt.
2. Rahmenverträge dürfen die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere zugelassene Antragsteller oder Verkehrsdienste nicht ausschließen.
3. Im Rahmenvertrag ist vorzusehen, daß dessen Bedingungen im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes geändert oder eingegrenzt werden können.
4. Die Parteien des Rahmenvertrags können Vertragsstrafen für den Fall vereinbaren, daß eine Änderung oder Kündigung des Vertrags erforderlich wird.
5. Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von höchstens fünf Jahren. Der Fahrwegbetreiber kann einer längeren Laufzeit in Ausnahmefällen zustimmen. Jede derartige Ausnahme ist durch das Vorliegen wirtschaftlicher Verträge, besonderer Investitionen oder Risiken zu rechtfertigen.

6. Unter Wahrung der Vertraulichkeit ist die allgemeine Art des Rahmenvertrags Betroffenen auf Verlangen offenzulegen.
7. Nutzer mit besonderen Erfordernissen möchten im Rahmenvertrag Kapazitätsaspekte mitunter genauer festlegen, als normalerweise zulässig ist, da diese von wirtschaftlicher oder gesellschaftlicher Bedeutung sind. Fahrwegbetreiber können solchen genauer festgelegten Kapazitätserfordernissen Rechnung tragen, sofern der Erwerb dieser Kapazität im Rahmen eines Vertrags erfolgt, der die Kosten berücksichtigt, die dem Fahrwegbetreiber dadurch entstehen, und der den in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen dargelegten Grundsätzen entspricht.

## **ARTIKEL 21**

### **Zeitplan des Zuweisungsverfahrens**

1. Der Fahrwegbetreiber hält den in den Absätzen 2 bis 7 genannten Zeitplan für die Kapazitätszuweisung ein.
2. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.
3. Der Fahrplanwechsel erfolgt am letzten Samstag im Monat Mai um 24 Uhr. Wird ein Fahrplanwechsel oder eine Fahrplananpassung nach den Sommermonaten durchgeführt, erfolgt die Umstellung am letzten Samstag im September; darüber hinaus erforderliche Fahrplananpassungen sind jederzeit möglich.
4. Die Frist zur Stellung von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Aufnahme in den Netzfahrplan darf nicht eher als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Fahrplans enden.
5. Spätestens elf Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans tragen die Fahrwegbetreiber dafür Sorge, daß vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen in Zusammenarbeit mit anderen betroffenen Fahrwegbetreibern gemäß Artikel 16 festgelegt sind. Fahrwegbetreiber gewährleisten soweit möglich, daß diese Zugtrassen in den nachfolgenden Verfahrensschritten erhalten bleiben.
6. Fahrwegbetreiber vereinbaren mit anderen betroffenen Fahrwegbetreibern endgültige grenzüberschreitende Zugtrassen für die Aufnahme in den Netzfahrplan vor dem Beginn der Konsultationen zum Fahrplanentwurf. Änderungen sind nur bei unbedingter Notwendigkeit vorzunehmen.
7. Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen zugelassener Antragsteller erstellt der Fahrwegbetreiber einen Fahrplanentwurf.

## **ARTIKEL 22**

### **Antragstellung**

1. Zugelassene Antragsteller können bei dem Fahrwegbetreiber einen Antrag stellen, der auf den Abschluß eines Vertrags zur Einräumung von Rechten zur Fahrwegnutzung gegen Entgelt gemäß Kapitel II gerichtet ist.

2. Anträge im Zusammenhang mit dem regulären Fahrplan sind innerhalb der in Artikel 21 genannten Fristen zu stellen.
3. Ein zugelassener Antragsteller, der Vertragspartei eines Rahmenvertrags ist, stellt Anträge gemäß diesem Vertrag.
4. Zugelassene Antragsteller können Fahrwegkapazität in mehr als einem Schienennetz bei einem Fahrwegbetreiber beantragen. Dieser Fahrwegbetreiber ist daraufhin berechtigt, bei den anderen betroffenen Fahrwegbetreibern im Auftrag des zugelassenen Antragstellers um Fahrwegkapazität nachzusuchen.
5. Fahrwegbetreiber tragen dafür Sorge, daß sich zugelassene Antragsteller bezüglich Fahrwegkapazität in mehr als einem Schienennetz unmittelbar an etwaige von den Fahrwegbetreibern geschaffene gemeinsame Einrichtungen wenden können.

## **ARTIKEL 23**

### **Fahrplanerstellung**

1. Der Fahrwegbetreiber versucht im Rahmen des Möglichen, allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, einschließlich Anträgen auf Zugtrassen in mehr als einem Schienennetz, stattzugeben und allen Sachzwängen, denen die zugelassenen Antragsteller unterliegen, einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihr Geschäft, Rechnung zu tragen.
2. Der Fahrwegbetreiber trägt dafür Sorge, daß mit Ausnahme der in Artikel 20 Absatz 7, Artikel 25 Absatz 3 und Artikel 27 geregelten Fälle keiner Verkehrsart und keinem zugelassenen Antragsteller im Fahrplanstellungs- und Koordinierungsverfahren ein Vorrang eingeräumt wird.
3. Der Fahrwegbetreiber hört betroffene Parteien zum Fahrplanentwurf an und räumt ihnen zur Stellungnahme eine Frist von mindestens einem Monat ein. Betroffene Parteien sind alle Antragsteller, die Fahrwegkapazität nachgefragt haben, sowie Dritte, die zu den Auswirkungen des Fahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsleistungen in der betreffenden Fahrplanperiode Stellung nehmen möchten.
4. Der Fahrwegbetreiber trifft geeignete Maßnahmen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen.

## **ARTIKEL 24**

### **Koordinierungsverfahren**

1. Ergeben sich bei der Fahrplanerstellung Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, bemüht sich der Fahrwegbetreiber durch Koordinierung der Anträge um eine bestmögliche Erfüllung aller Erfordernisse.
2. Ergibt sich eine Situation, in der eine Koordinierung erforderlich ist, hat der Fahrwegbetreiber das Recht, innerhalb vertretbarer Bandbreiten Fahrwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht.

3. Der Fahrwegbetreiber bemüht sich, in Absprache mit den betreffenden Antragstellern im Hinblick auf die in Artikel 18 genannten Grundsätze eine Lösung für aufgetretene Unvereinbarkeiten von Anträgen zu finden.
4. Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen. Sie werden insbesondere der Schwierigkeit, grenzüberschreitende Zugtrassen zu vereinbaren, und der Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Fahrwegbetreiber Rechnung tragen.
5. Kann Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nicht ohne Koordinierung stattgegeben werden, bemüht sich der Fahrwegbetreiber, allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben.

## ARTIKEL 25

### Kapazitätsengpässe

1. Wo Anträgen auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität nach Koordinierung der beantragten Zugtrassen und nach Konsultation der Antragsteller nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann, hat der Fahrwegbetreiber den betreffenden Fahrwegabschnitt unverzüglich zum Fahrweg mit Kapazitätsengpässen zu erklären. Dies geschieht auch bei Fahrwegen, bei denen abzusehen ist, daß ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird.
2. Wurden Fahrwege zu Fahrwegen mit Kapazitätsengpässen erklärt, hat der Fahrwegbetreiber die Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 28 durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität gemäß Artikel 29 umgesetzt wird.
3. Haben Entgelte nach Artikel 8 Absatz 4 nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt und wurde der Fahrweg zum Fahrweg mit Kapazitätsengpässen erklärt, kann der Fahrwegbetreiber bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität zusätzlich Vorrangkriterien anwenden.
4. Die Vorrangkriterien haben dem gesellschaftlichen Nutzen eines Verkehrsdienstes gegenüber anderen Verkehrsdiensten, die von der Fahrwegnutzung ausgeschlossen werden, Rechnung zu tragen. Dabei sind auch die Auswirkungen in anderen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen.
5. Die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist bei der Festlegung von Vorrangkriterien angemessen zu berücksichtigen.
6. Bei Fahrwegen mit Kapazitätsengpässen trifft der Fahrwegbetreiber ausreichende Maßnahmen angemessenen Umfangs, um kurzfristigen Anträgen, die während der Fahrplanerstellung vorherzusehen sind, stattgeben zu können. Er gewährleistet, daß solchen Anträgen in einem Umfang stattgegeben werden kann, der dem bei Anträgen im Rahmen des Verfahrens zur Fahrplanerstellung vergleichbar ist.
7. Die bezüglich Fahrwegen mit Kapazitätsengpässen zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen darzulegen.

## ARTIKEL 26

### Kurzfristige Anträge

1. Der Fahrwegbetreiber gewährleistet, daß er jederzeit in der Lage ist, kurzfristige Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen in höchstens fünf Tagen zu bescheiden. Die durchschnittliche Bearbeitungszeit für Anträge dieser Art muß weniger als zwei Tage betragen.
2. Fahrwegbetreiber prüfen gegebenenfalls die Notwendigkeit, Kapazitätsreserven innerhalb des fertig erstellten Fahrplans vorzuhalten, um beispielsweise auf vorhersehbare kurzfristige Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität schnell reagieren zu können.
3. Der Fahrwegbetreiber stellt sicher, daß Informationen über Kapazitätsreserven, die für kurzfristige Anträge genutzt werden könnten, allen zugelassenen Antragstellern, die diese Kapazität eventuell in Anspruch nehmen wollen, zur Verfügung gestellt wird.
4. Allgemeine Statistiken zu den Bearbeitungszeiten von kurzfristigen Anträgen und dem Ergebnis der Anträge sind für jede gemäß Artikel 21 festgelegte Fahrplanperiode zu veröffentlichen.

## ARTIKEL 27

### Besondere Fahrwege

1. Sofern keine geeigneten Alternativstrecken vorhanden sind, gilt die Fahrwegkapazität als von Verkehrsdiensten aller Art nutzbar, die den Betriebsmerkmalen des Fahrwegs entsprechen.
2. Sind geeignete Alternativstrecken vorhanden, kann der Fahrwegbetreiber nach Konsultation der betroffenen Parteien bestimmte Fahrwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsdiensten ausweisen. Wurde eine solche Nutzungsbeschränkung ausgesprochen, kann der Fahrwegbetreiber unbeschadet der Artikel 85, 86 und 90 EG-Vertrag Verkehrsdiensten dieser Art bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang einräumen.

Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf andere Verkehrsarten nicht von der Nutzung der betreffenden Fahrwege ausschließen, sofern Fahrwegkapazität verfügbar ist und der betreffende Zug den Betriebsmerkmalen des Fahrwegs entspricht.

3. Eine Nutzungsbeschränkung von Fahrwegen gemäß Absatz 2 ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen anzugeben.

## ARTIKEL 28

### Kapazitätsanalyse

1. Zweck einer Kapazitätsanalyse nach Artikel 25 Absatz 2 ist die Ermittlung der Kapazitätsengpässe, die einer angemessenen Erfüllung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität entgegenstehen, und die Darlegung, auf welche Weise zusätzlichen Anträgen stattgegeben werden kann. In der Analyse werden die Gründe für das Bestehen

von Engpässen ermittelt und mögliche kurz- und mittelfristige Maßnahmen zu deren Überwindung dargelegt.

2. Gegenstand der Analyse sind der Fahrweg, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Verkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Vorgeschlagen werden können insbesondere Maßnahmen wie die Umleitung von Verkehrsdiensten, die zeitliche Verlagerung von Verkehrsdiensten, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit und Verbesserungen des Fahrwegs.
3. Kapazitätsanalysen sind vom Fahrwegbetreiber unter Konsultation der bestehenden und potentiellen Nutzer des betreffenden Fahrwegs vorzunehmen.
4. Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von zwei Monaten abzuschließen, nachdem ein Fahrweg als Fahrweg mit Kapazitätsengpässen ausgewiesen wurde.

## **ARTIKEL 29**

### **Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität**

1. Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluß einer Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 28 hat der Fahrwegbetreiber einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität vorzuschlagen.
2. Ein Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität ist unter Konsultation der Nutzer der betreffenden Fahrwege mit Kapazitätsengpässen zu erstellen. Darin werden die Gründe für die Engpässe, Möglichkeiten zur Erhöhung der Kapazität, die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung, den Fahrwegausbau betreffende Beschränkungen, die Kosten möglicher Optionen, einschließlich zu erwartender Änderungen der Wegeentgelte, und eine Kosten-Nutzen-Analyse der zur Kapazitätserhöhung möglichen Maßnahmen dargelegt.
3. Der vorgeschlagene Plan umfaßt einen Plan der zu treffenden Maßnahmen und einen Zeitplan für deren Umsetzung.
4. Macht der Fahrwegbetreiber außer in Fällen höherer Gewalt keine Fortschritte bei der Umsetzung der im Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität festgelegten Maßnahmen, so stellt er auf Antrag von Eisenbahnunternehmen, die die betreffenden Fahrwege nutzen, die Erhebung von engpaßbezogenen Entgelten bezüglich der betreffenden Fahrwegkapazität ein.

## **ARTIKEL 30**

### **Nutzung von Zugtrassen**

1. Fahrwegbetreiber legen gemäß den Absätzen 2, 3 und 4 Bedingungen für die Nutzung von Zugtrassen fest, die sie zugelassenen Antragstellern zuweisen.
2. Der Fahrwegbetreiber verlangt bei Fahrwegen mit Kapazitätsengpässen die Aufgabe von Zugtrassen, bei denen in einem Zeitraum von mindestens einem Monat weniger als 75 % aller Trassenbuchungen genutzt wurden.

3. Der Fahrwegbetreiber kann bei Fahrwegabschnitten, für die eine Koordinierung erforderlich war, die aber nicht zu Fahrwegen mit Kapazitätsengpässen erklärt wurden, die Aufgabe von Zugtrassen verlangen, bei denen in einem Zeitraum von mindestens einem Monat weniger als 75 % aller Trassenbuchungen genutzt wurden.
4. Der Fahrwegbetreiber kann in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Bedingungen festlegen, anhand deren er der vorangehenden Nutzung von Zugtrassen bei der Festlegung von Rangfolgen im Zuweisungsverfahren Rechnung trägt.

### **ARTIKEL 31**

#### **Fahrwegkapazität für Instandhaltungszwecke**

1. Anträge auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität für Instandhaltungszwecke sind im Rahmen der Fahrplanerstellung zu stellen.
2. Der Fahrwegbetreiber trägt den Auswirkungen der Vorhaltung von Kapazität für die Fahrweginstandhaltung auf andere zugelassene Antragsteller angemessen Rechnung.

### **ARTIKEL 32**

#### **Schlichtung**

1. Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität durch den Fahrwegbetreiber oder der Beteiligung des Fahrwegbetreibers an einer gemeinsamen Einrichtung zur Zuweisung grenzüberschreitender Fahrwegkapazität stellt der Fahrwegbetreiber sicher, daß Streitigkeiten in einem Schlichtungsverfahren innerhalb von zehn Arbeitstagen entschieden werden können. Die Schlichtung bezweckt die Beilegung von Streitigkeiten bezüglich der Zuweisung von Fahrwegkapazität. Die Verfahren und Vorgehensweisen sind in Absprache mit zugelassenen Antragstellern zu vereinbaren und als Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.
2. Im Schlichtungsverfahren trägt jede Partei ihre eigenen Kosten. Weitere Kosten der Schlichtung tragen die Parteien zu gleichen Teilen.
3. Beantragen zugelassene Antragsteller, ein Fahrwegbetreiber oder eine gemeinsame Einrichtung von Fahrwegbetreibern die Schlichtung, verpflichten sie sich, alle Informationen vorzulegen, die für die Entscheidungsfindung erforderlich sind, und sich der Entscheidung der Schlichtungsstelle zu unterwerfen.

**KAPITEL IV – Allgemeine Maßnahmen****ARTIKEL 33****Regulierungsstelle**

1. Unbeschadet Artikel 32 richten die Mitgliedstaaten eine Regulierungsstelle ein. Diese Regulierungsstelle ist organisatorisch, finanziell, rechtlich und in ihrer Entscheidungsfindung von Fahrwegbetreibern, entgelterhebenden Stellen, Zuweisungsstellen und zugelassenen Antragstellern unabhängig. Für die Tätigkeit der Regulierungsstelle gelten die Grundsätze der Absätze 2 bis 8.
2. Ist ein Unternehmen der Auffassung, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein, kann es die Regulierungsstelle befragen, insbesondere mit Entscheidungen des Fahrwegbetreibers betreffend
  - a) die Schienennetz-Nutzungsbedingungen,
  - b) die darin enthaltenen Kriterien,
  - c) das Zuweisungsverfahren und dessen Ergebnis,
  - d) die Entgeltregelung,
  - e) die Höhe oder Struktur der Wegeentgelte, die es zu zahlen hat oder hätte.
3. Die Regulierungsstelle gewährleistet, daß die vom Fahrwegbetreiber festgesetzten Entgelte dem Kapitel II entsprechen und nichtdiskriminierend sind. Verhandlungen zwischen Unternehmen und einem Fahrwegbetreiber über die Höhe von Wegeentgelten gemäß Artikel 9 Absatz 4 sind nur zulässig, sofern sie unter Aufsicht der Regulierungsstelle erfolgen. Die Regulierungsstelle hat einzugreifen, wenn bei den Verhandlungen ein Verstoß gegen die Bestimmungen dieser Richtlinie droht.
4. Die Regulierungsstelle ist berechtigt, sachdienliche Auskünfte von dem Fahrwegbetreiber, zugelassenen Antragstellern und betroffenen Dritten in dem betreffenden Mitgliedstaat einzuholen, die unverzüglich zu erteilen sind.
5. Die Regulierungsstelle hat Beschwerden zu prüfen und Abhilfemaßnahmen innerhalb längstens zweier Monate ab Erhalt aller Auskünfte zu treffen.
6. Entscheidungen der Regulierungsstelle sind für alle davon Betroffenen verbindlich.
7. Wird die Regulierungsstelle mit einer Beschwerde wegen der Verweigerung der Zuweisung von Fahrwegkapazität oder wegen der Bedingungen eines Kapazitätsangebots befaßt, entscheidet die Regulierungsstelle entweder, daß keine Änderung der Entscheidung des Fahrwegbetreibers erforderlich ist, oder schreibt eine Änderung dieser Entscheidung gemäß den Vorgaben der Regulierungsstelle vor.
8. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit von Entscheidungen der Regulierungsstelle zu gewährleisten.

## ARTIKEL 34

### Sicherheitsbescheinigung

1. Die Verfahren der Sicherheitsbescheinigung für Eisenbahnunternehmen, die ihren Sitz in der Gemeinschaft haben oder haben werden, und von ihnen gebildete internationale Gruppierungen bei Verkehrsleistungen, die nach Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG unter den in jenem Artikel genannten Bedingungen erbracht werden, müssen die Bestimmungen der Absätze 2 und 3 des vorliegenden Artikels erfüllen.
2. Die Mitgliedstaaten schreiben vor, daß eine Sicherheitsbescheinigung vorgelegt wird, in der die Sicherheitsanforderungen an die Eisenbahnunternehmen zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den betroffenen Strecken festgelegt sind.
3. Das Eisenbahnunternehmen muß zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung die mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden, in nichtdiskriminierender Weise vorgeschriebenen Bestimmungen des einzelstaatlichen Rechts über die besonderen technischen und betriebsbezogenen Anforderungen an die Eisenbahnverkehrsleistungen und die Sicherheitsanforderungen an das Personal, das rollende Material und die interne Organisation des Unternehmens beachten.

Es muß insbesondere den Nachweis führen, daß das Fahr- und Begleitpersonal der Züge, mit denen die Leistungen nach Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG erbracht werden, die erforderliche Ausbildung besitzt, um die vom Fahrwegbetreiber angewandten Verkehrsregeln einzuhalten und die ihm im Interesse des Zugverkehrs auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten.

Das Unternehmen muß außerdem nachweisen, daß das rollende Material, aus dem sich diese Züge zusammensetzen, von der zuständigen Behörde oder vom Fahrwegbetreiber zugelassen und gemäß den für die betreffenden Fahrwege geltenden Betriebsvorschriften geprüft wurde. Die Sicherheitsbescheinigung wird von der Stelle ausgestellt, die der Mitgliedstaat, in dem sich der benutzte Fahrweg befindet, hierfür benannt hat.

## ARTIKEL 35

### Bericht

Die Kommission unterbreitet dem Rat vier Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie einen Bericht, dem gegebenenfalls Vorschläge über weitere gemeinschaftliche Maßnahmen beizufügen sind.

**ARTIKEL 36****Umsetzung**

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens ab 1. Januar 2000 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

**ARTIKEL 37****Aufhebung von Rechtsvorschriften**

Die Verordnungen (EWG) Nr. 2830/77 und (EWG) Nr. 2183/78, die Entscheidung 82/529/EWG und die Richtlinie 95/19/EG werden mit Wirkung von dem in Artikel 36 genannten Datum aufgehoben.

**ARTIKEL 38****Inkrafttreten**

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

**ARTIKEL 39****Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates  
Der Präsident

## Anhang 1

Das Mindestzugangspaket umfaßt:

- a) Die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität;
- b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität;
- c) die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;
- d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
- e) alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Zugangsdienstleistungen umfassen:

- a) Zugang zu Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme;
- b) Zugang zu Personenbahnhöfen, deren Gebäuden und sonstigen Einrichtungen;
- c) Zugang zu Güterterminals;
- d) Zugang zu Rangierbahnhöfen;
- e) Zugang zu Zugbildungseinrichtungen;
- f) Zugang zu Abstellgleisen;
- g) Zugang zu Wartungs- und anderen technischen Einrichtungen.

Pflichtdienstleistungen umfassen:

- a) Unterstützung bei schwerwiegenden Vorfällen oder schwerwiegenden Störungen der normalen Zugbewegungen;
- b) notwendig werdende polizeiliche Eingriffe;
- c) Überwachung der Einhaltung von Sicherheitsnormen und aufsichtsrechtlichen Vorschriften durch Unternehmen.

Zusatzdienstleistungen umfassen:

- a) Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom;
- b) Bereitstellung von Fahrstrom;
- c) Vorheizen von Personenzügen;
- d) Bereitstellung von Brennstoffen;
- e) Rangieren;
- f) Kundenspezifische Verträge über die Überwachung von Gefahrguttransporten, die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

Nebendienstleistungen umfassen:

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

## Arbeitsunterlage der Kommission

### Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln des Vorschlags für eine Richtlinie über die Zuweisung von Fahrwegkapazität, die Erhebung von Wegeentgelten im Eisenbahnverkehr und die Sicherheitsbescheinigung

#### Artikel 1

1. Dieser Artikel definiert den Anwendungsbereich des Vorschlags. Es soll sichergestellt werden, daß die Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Anlastung von Wegeentgelten einen gerechten Zugang zum Markt für Eisenbahnverkehrsleistungen und einen ungehinderten Güterverkehr in der Gemeinschaft gewährleisten. Gemäß Absatz 1 regelt die Richtlinie die Rahmenbedingungen für die Zuweisung von Eisenbahnfahrwegkapazität und die Anlastung von Wegeentgelten.
2. Die vorgeschlagene Regelung gilt für Fahrwegkapazitäten, die für den herkömmlichen Eisenbahngüter- und -personenverkehr sowie den kombinierten Verkehr vorgehalten werden. Der Vorschlag gilt nicht für Fahrwegkapazitäten, die eigens für Stadtbahnen, Untergrundbahnen und Straßenbahnen gebaut und betrieben werden. Ebensowenig gelten die Bestimmungen dieses Vorschlags für herkömmliche Schienennetze, die ausschließlich zur Nutzung durch ein Unternehmen im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit betrieben werden. Diese Einschränkungen werden in Absatz 2 getroffen.
3. Der bereits in der Richtlinie 95/19/EG vorgesehene Ausschluß des Ärmelkanalpendelverkehrs wird in Absatz 3 übernommen.

#### Artikel 2

4. Dieser Artikel enthält eine Reihe von Begriffsbestimmungen für die in dem Vorschlag verwendeten Bezeichnungen.

#### Artikel 3

5. Absatz 1 dieses Artikels sieht vor, daß die Schienennetz-Nutzungsbedingungen von dem für das Netz zuständigen Fahrwegbetreiber in Absprache mit den Nutzern aus werden. Gemäß Absatz 2 geben sie Aufschluß über folgende Einzelheiten: die Besonderheiten des Schienennetzes, die geltende Zugangsregelung und die im einzelnen zu beachtenden Kriterien und Verfahren. Es soll sichergestellt sein, daß die Zugangsberechtigten ohne weiteres Zugang zu diesen notwendigen Angaben haben. Absatz 3 schreibt vor, daß die Unterlagen zum Kostenpreis zugänglich zu machen sind.
6. Die Erstellung der Schienennetznutzungsbedingungen sollte keinen übermäßigen Verwaltungsaufwand erfordern. Veränderungen des Netzes und seiner Sachzwänge sind allenfalls übers Jahr und nur bei Investitionen oder anderen materiellen Änderungen zu erwarten. Die für die Antragstellung vorgeschriebenen Fristen und Angaben dürften ebenfalls unverändert bleiben, ebenso Aspekte wie die Kriterien für die Entscheidungsfindung bei Kapazitätsknappheit. Änderungen dieser Parameter dürften hinsichtlich der meisten Angaben also eher seltener auftreten. Absatz 4 sieht daher vor, die Nutzungsbedingungen nur bei Bedarf zu ändern.

#### Artikel 4

7. Gemäß den Absätzen 1 und 2 sind Festsetzung, Erhebung und Einzug der Entgelte von einer Stelle durchzuführen, die von Eisenbahnunternehmen völlig unabhängig sein muß. Bei völliger Trennung zwischen Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen sollte der Fahrwegbetreiber dieser Aufgabe wahrnehmen. Nach Absatz 3 können die Fahrwegbetreiber Stellen ihre Anlastungstätigkeit koordinieren, was im grenzübergreifenden Verkehr besonders wünschenswert ist, damit Gewähr dafür besteht, daß die Entscheidungen einzelner Fahrwegbetreiber Ausbau und Betrieb dieses Verkehrs nicht behindern.
8. Der Fahrwegbetreiber kann sich veranlaßt sehen, seine Wegeentgelte staffeln, um das Verkehrsverhalten zu beeinflussen. Politischer oder wirtschaftlicher Druck zur Begünstigung eines spezifischen Bestimmungsorts, z. B. eines Hafens sind mitunter der Grund dafür. Der Fahrwegbetreiber mag aber auch eigennützige Wirtschaftsinteressen verfolgen und vielleicht Anreize für den Eisenbahnverkehr zur weiteren Inanspruchnahme seines eigenen Netzes bieten wollen, was ihm höhere Erlöse beschert. Solche Verzerrungen verbessern in keiner Weise die Effizienz der Verkehrssysteme und sollten daher weitestgehend verhindert werden. Deshalb muß der Fahrwegbetreiber dafür Sorge tragen, daß im gesamten Netz dieselben Entgeltgrundsätze gelten. Diese in Absatz 4 verankerte Vorschrift soll Verzerrungen zwischen Strecken bzw. Bestimmungsorten ausschließen. Eine Ausnahme ist in diesem Absatz für Situationen vorgesehen, in denen spezifische Vereinbarungen zur Erleichterung von Investitionen getroffen wurden, die eine Abweichung von den Standardgrundsätzen erforderlich machen.
9. Absatz 5 macht dem Fahrwegbetreiber die Gleichbehandlung der in demselben Markt tätigen Unternehmen zur Auflage. Grundsätzlich ist vorgeschrieben, daß die Wegeentgelte die einzelnen Nutzer nicht diskriminieren dürfen. Dies hat nicht zwangsläufig identische Wegeentgelte zur Folge. Wenn aber zwei Unternehmen, die die gleiche Ausrüstung verwenden und die gleichen Leistungen in einem vergleichbaren Markt erbringen, so dürfen Unterschiede nur dann gemacht werden, wenn der Fahrwegbetreiber sie mit erzielten Kosteneinsparungen begründen kann. Absatz 6 schreibt vor, daß die entgelterhebenden Stellen die ihr zur Verfügung gestellten wirtschaftlichen Angaben vertraulich zu behandeln hat.

#### Artikel 5

10. Dieser Artikel regelt die Erbringung von Leistungen für Eisenbahnunternehmen. Fahrwegbetreiber halten oftmals eine breite Palette von Leistungen vor. Da einige von ihnen zwangsläufig nur einen Anbieter für beispielsweise Signaltechnik haben, verfügen andere mitunter über mehrere Leistungserbringer, die z. B. Dieselmotoren oder Lagereinrichtungen vorhalten. Wegen der Monopolstellung des Fahrwegbetreibers muß im Einklang mit Artikel 86 Buchstabe d EG-Vertrag sichergestellt werden, daß dieser seine Stellung nicht mißbräuchlich ausnutzt, indem er den Kunden Pakete unzusammenhängender Leistungen oder überhöhte Entgelte für Leistungen aufzwingt, die nur er selbst erbringen darf. Zugleich muß sichergestellt werden, daß ein Eisenbahnunternehmen die Leistungen in Anspruch nehmen kann, auf die es zur Ausübung seiner Zugangsrechte angewiesen ist. Diese reichen von einem Mindestpaket von Leistungen, wie sie beispielsweise für den Dieselzugverkehr notwendig sind, bis hin zu einer Reihe von anderen Leistungen, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können.
11. Wo die Möglichkeit des Wettbewerbs zwischen Leistungserbringern besteht, ist die Notwendigkeit einer strengen Kontrolle der anzulastenden Entgelte geringer. Wegen der

Zweckmäßigkeit harmonisierter Leistungsgruppen, werden in Anhang I fünf Leistungsgruppen vorgeschlagen und definiert. Das Mindestleistungspaket sollte all das umfassen, was notwendig ist, um den Betrieb eines Dieselizeuges zu ermöglichen. Sofern der Betreiber über eine Genehmigung verfügt und Ausrüstung wie Betrieb sicherheitsgeprüft sind, sollten keine Verpflichtung zu weiteren Aufwendungen bestehen. Absatz 1 schreibt vor, daß diese Leistungen dem Eisenbahnunternehmen zu erbringen sind. Absatz 2 regelt weitere Leistungen, deren Inanspruchnahme der Fahrwegbetreiber mitunter dem Eisenbahnunternehmer zur Auflage macht, auch wenn er sie möglicherweise nicht selbst erbringt. Die Absätze 3 und 4 regeln weitere Arten von Leistungen, auf die ein Unternehmen zur Durchführung einer ganzen Reihe von Diensten angewiesen sein mag.

### Artikel 6

12. Dieser Artikel soll sicherstellen, daß die Fahrwegbetreiber genaue Kenntnis des Werts ihres Kapitals, der Kosten zu seiner Erhaltung sowie der Kostenfaktoren ihrer Geschäftstätigkeit haben und daß Kostensenkungsanreize bestehen. Das Ziel besteht darin, den guten Handelsbrauch zu fördern, und geht damit über die Bestimmungen der Richtlinie 91/440/EWG hinsichtlich des getrennten Rechnungswesens des Fahrwegbetreibers hinaus. Absatz 1 übernimmt die Bestimmungen des Artikels 6 Absatz 1 der Richtlinie 95/19/EG hinsichtlich des ausgeglichenen Rechnungswesens des Fahrwegbetreibers und erkennt an, daß solche Beiträge mit den Bedingungen des Vertrages im Einklang stehen müssen.
13. Da Fahrwegbetreiber eine Monopolstellung innehaben, besteht für sie geringerer Wettbewerbsdruck, dafür zu sorgen, ihre Kosten zu senken und ihre Effizienz zu steigern. Entgeltordnungen können sich auf die Kostensenkungsbereitschaft von Fahrwegbetreibern auswirken. Basieren die Entgelte beispielsweise auf den verkehrsbedingten zusätzlichen Kosten, so würde der Nutzen einer Kostensenkung durch den Fahrwegbetreiber sofort an die Eisenbahnunternehmen weitergegeben werden müssen. Dadurch ginge jeder Anreiz für den Fahrwegbetreiber verloren, zuerst für die Verbesserung zu sorgen. Daher schreibt Absatz 2 dem Fahrwegbetreiber vor, die Kosten zu senken, während Absatz 3 vorschreibt, daß dies entweder durch eine aufsichtsrechtliche Regelung oder eine vertraglichen Vereinbarung mit einer Laufzeit von mindestens drei Jahren zu geschehen hat. Absatz 4 stellt sicher, daß für den Fall einer vertraglichen Vereinbarung die Höhe der staatlichen Beiträge für die gesamte Vertragsdauer im voraus festgesetzt werden muß.
14. Darüber hinaus sind Anreize erforderlich, um sicherzustellen, daß etwa erforderliche Investitionen auch getätigt werden und wirtschaftlich sinnvoll sind. Diese beiden Ziele könnten auch im Wege einer externen Regelung oder eines Vertrages zwischen dem Staat und dem Fahrwegbetreiber erreicht werden.
15. Absatz 5 schreibt vor, daß Fahrwegbetreiber ein Inventar der von ihnen verwalteten Aktiva mit deren aktuellem Wert aufzustellen und zu unterhalten haben, während Absatz 6 die Erstellung einer Methode vorschreibt, mit der die Kosten den einzelnen Fahrwegnutzern zugerechnet werden können. Dies ist für eine Anlastung von Wegeentgelten anhand der Kosten unerlässlich.

### Artikel 7

16. Gemäß diesem Artikel müssen die Fahrwegbetreiber eine Entgeltordnung als Teil der Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 3 erstellen. Es bedarf aber nicht nur einer effizienten Entgeltregelung, vielmehr müssen die notwendigen Angaben über Höhe und Struktur des Entgeltbedarfs auch zur Verfügung gestellt werden. Damit sichergestellt ist, daß die Entgelte und die Entgeltregelung zweckmäßig und gerecht sind, sollen die Fahrwegbetreiber Vorschläge zur Änderungen der Entgeltregelung in Absprache mit allen Nutzern ihres Netzes ausarbeiten. Dies ist in Absatz 1 geregelt.
17. Gemäß Absatz 2 muß die Entgeltregelung alle notwendigen Angaben enthalten, einschließlich der Angaben über den Umsatz und die in den nächsten fünf Jahren zu erwartenden Entgeltänderungen. Andere Aspekte der Entgeltregelung, die in die Nutzungsbedingungen aufzunehmen sind, werden in Absatz 3 geregelt. Absatz 4 schreibt vor, welche weiteren ausreichend detaillierten Angaben gemacht werden müssen, damit die bestehenden und künftigen Eisenbahnunternehmen sowie andere Nutzer imstande sind, die Kosten des Betriebs vorhandener und potentieller Verkehrsdienste zu ermitteln und zu verstehen, wie sich eine Änderung ihrer Betriebsweise auf die anfallenden Kosten auswirken könnte. Absatz 5 stellt sicher, daß ähnliche Angaben auch für andere Arten neuer Verkehrsdienste gemacht werden. Nur wenn all diese Angaben zur Verfügung gestellt werden, sind die Eisenbahnunternehmen in der Lage, auf Preissignale wie beispielsweise für Verschleiß, Energieeinsatz, Kapazitätsengpässe oder Leistung zu reagieren. Diese Vorschriften steigern die Effizienz des Eisenbahnverkehrs und erleichtern die Einführung neuer Verkehrsdienste.

### Artikel 8

18. Die vorgeschlagene Regelung für die Anlastung von Wegeentgelten ist Teil der ersten Stufe des Kommissionskonzepts zur Sicherstellung einer konsequenten Einführung gerechter und effizienter Entgeltordnungen für alle Verkehrsträger entsprechend dem Weißbuch über Infrastrukturgebühren im Verkehr (KOM(1998) 466). Entsprechend dem allgemeinen Konzept zielt der Vorschlag für den Eisenbahnverkehr darauf ab, die Entgelte besser auf die Grenzkosten abzustimmen. Die verschiedenen Bestimmungen dienen der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs im Wege einer weitaus transparenteren, effizienteren und gerechteren Entgeltregelung und sind ein wichtiger Schritt zur Harmonisierung der Anlastung von Wegeentgelten. Im Zuge der Verwirklichung des im Weißbuch über Infrastrukturgebühren vorgeschlagenen dreistufigen Konzepts möchte die Kommission die Anlastungsregelung weiterentwickeln.
19. Eine Reihe von Merkmalen der Regelung sollten erwähnt werden: so sollen erstens übergangsweise Abweichungen von der Grenzkostenentgeltregelung möglich sein, was es den Mitgliedstaaten erlaubt, mit Hilfe einer nichtdiskriminierenden, zweistufigen Entgeltregelung eine höhere Kostenanlastung zu erreichen. Dies ist jedoch unzulässig bei jenem Güterverkehr, der in direktem Wettbewerb zum Straßengüterverkehr steht, der bei Zugrundelegung der Grenzkosten nicht für seine vermeidbaren Infrastrukturkosten aufkommt. Zudem sind die europäischen Schienennetze überwiegend Personenverkehrsnetze. Zweitens ermöglicht der Vorschlag Ausgleichszahlungen für nicht angelastete Grenzkosten (externe und Infrastrukturkosten) bei anderen Verkehrsträgern und erleichtert damit die Erzielung effizienter relativer Preise bei den verschiedenen Verkehrsträgern. Drittens wird vorgeschlagen, auch knappheitsbedingte Entgelte (für Fahrwegengpässe) einzuführen. Da diese Bestandteil der Grenzkosten sind, wird durch

ihre Einbeziehung erreicht, daß dank der grenzkostenbezogenen Bepreisung die Kosten zufriedenstellend angelastet werden. Ihre Einbeziehung ist auch deshalb von grundlegender Bedeutung, damit sichergestellt ist, daß effiziente Anreize für zugelassene Antragsteller bestehen, die knappe Fahrwegkapazitäten beantragen, was die Effizienz der Trassenzuweisung erhöht. Es liegt auf der Hand, daß ihre Einbeziehung die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs gegenüber dem Straßenverkehr erhöht, da auf diese Weise ein Anreiz besteht, Verkehre mit hoher Wertschöpfung auf der Schiene zu halten. Zulässig ist ferner auch eine Staffelung der Entgelte auf der Grundlage der externen Kosten, nicht jedoch eine Anhebung der durchschnittlichen Kosten, solange keine gleichwertige Entgeltregelung bei anderen Verkehrsträgern eingeführt ist. Entsprechend den Vorgaben des Weißbuchs schlägt die Kommission vor, ein Gemeinschaftsverfahren zur Abschätzung der externen Kosten und zur Entwicklung einer geeigneten Entgeltregelung auszuarbeiten.

20. Absatz 1 gewährleistet, daß die Entgelte für die Fahrwegnutzung dem Fahrwegbetreiber nicht nur gezahlt werden, sondern von ihm auch einbehalten werden. Damit soll dafür gesorgt werden, daß für den Fahrwegbetreiber ein Anreiz besteht, das Verkehrsaufkommen zu steigern und das Netz bestmöglich zu nutzen. Behält der Fahrwegbetreiber das Entgelt nicht, so geht diese Hebelwirkung verloren.
21. Gemäß Absatz 2 muß der Fahrwegbetreiber entgelterhebende Stelle den Mitgliedstaaten Informationen vorlegen, anhand deren sie sich vergewissern kann, ob die Entgelte in nichtdiskriminierender Weise erhoben wurden oder nicht; dies entspricht der Bestimmung des Artikels 9 Absatz 2 der Richtlinie 95/19/EG.
22. Absatz 3 definiert die grundlegenden Anforderungen an Wegeentgelte für das Mindestzugangspaket. Im ersten Satz ist vorgeschrieben, daß das Entgelt so hoch sein muß, daß eine optimale Nutzung der Infrastruktur gesichert ist, d. h., daß die Entgelte auf den zusätzlichen Kosten basieren müssen, die vom Betrieb des Zuges verursacht werden. Diese Entgeltbemessungsgrundlage schließt keineswegs aus, daß die Entgelte aufgrund anderer Faktoren noch höher sein können.
23. Absatz 4 bestimmt, daß die Entgelte der Fahrwegknappheit Rechnung tragen müssen. Bei hoher Kapazitätsauslastung kann es vorkommen, daß sich die Fahrwegbetreiber außerstande sehen, die Zugangsnachfrage der "zugelassenen Antragsteller" zu befriedigen. Zunächst einmal kann dies bedeuten, daß die "zugelassenen Antragsteller" die von ihnen gewünschten Zugtrassen oder Fahrtzeiten nicht zugewiesen bekommen können. An Standorten mit überaus hoher Nachfrage können Verkehrsdienste oder "zugelassene Antragsteller" mitunter überhaupt keinen Netzzugang mehr erlangen. Der Effizienz halber sollten die Opportunitätskosten (d. h., die Nettoerlöse, die dem Fahrwegbetreiber entgangen sind, weil dieselbe Kapazität anderen Eisenbahnunternehmen hätte verkauft werden können) in die Fahrwegkapazitätskosten mit einbezogen werden. Wo die Opportunitätskosten in die Infrastrukturen mit einbezogen werden, ist sichergestellt, daß die knappen Kapazitäten den miteinander im Wettbewerb stehenden Nutzern effizient zugeteilt werden. Angesichts des Monopols des Fahrwegbetreibers muß dieser sich jedoch unbedingt mit den Betroffenen abstimmen, damit sichergestellt ist, daß das Verfahren der Entgeltberechnung funktioniert.
24. Absatz 5 regelt die Anlastung von Wegeentgelten für externe Effekte, die durch den Eisenbahnverkehr verursacht werden. Es ist überaus zweckmäßig und erstrebenswert, daß bei der Anlastung von Wegeentgelten den externen Effekten der Fahrwegkapazitätsnutzung Rechnung getragen wird. Wo konkurrierende Verkehrsträger keine vergleich-

baren Lasten für externe Kosten tragen, sollte dafür Sorge getragen werden, daß der Eisenbahnverkehr durch die Anpassung der Wegeentgelte für Fahrwegkapazitäten, die die unterschiedlichen gesellschaftlichen Auswirkungen widerspiegeln sollen, nicht benachteiligt wird. Dies würde einen Nettozuwachs der Erlöse des Fahrwegbetreibers zur Folge haben und ist daher unzulässig. Dieser Absatz steht in Zusammenhang mit Artikel 11, der eine Ausgleichsregelung für den Fall vorsieht, daß für einen konkurrierenden Verkehrsträger kein Entgelt in vergleichbarer Höhe gezahlt werden kann.

25. Wichtig ist, daß die Berechnung dieser Entgelte auf einer klaren, transparenten Grundlage beruhen und daß die Berechnungsverfahren veröffentlicht werden. Die Verwendung des damit erzielten Entgeltaufkommens muß unbedingt sorgfältig geprüft werden. Wenn solche Mechanismen eingerichtet werden, müssen sie dem Umstand Rechnung tragen, daß nicht etwa der Fahrwegbetreiber die Kostenlast trägt, und dürfen ihm nicht auch noch Anreize dafür bieten, angesichts der lockenden höheren Erlöse Verkehrsträger zu fördern, die gesellschaftlich eher problematisch sind. Aus diesem Grunde kann es wünschenswert sein, daß die Erlöse nicht dem Fahrwegbetreiber zufließen, sondern zur allgemeinen Abmilderung der Auswirkungen und zur Verbesserung der Verkehrslage genutzt werden. In allen Fällen müssen die Mechanismen zur Beeinflussung der Höhe der externen Kosten wirklichkeitsgerecht sein, auf dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung beruhen und sollten in Abstimmung mit den Eisenbahnunternehmen, die die Verkehrswege nutzen, ausgearbeitet werden.
26. Gemäß Absatz 6 können die Entgelte gemittelt werden. Dafür gibt es zwei Gründe: zunächst einmal die Kosten für die ständige Neuberechnung der Wegeentgelte und zweitens die Notwendigkeit einer gewissen Vorausschaubarkeit. Eine genaue Berechnung der besonderen Wegeentgelte für die verschiedenen Zugverkehrsarten, verschiedenen Tageszeiten oder Wochentagen kann recht kostspielig sein, zumal wenn sich die Kosten im Laufe der Zeit ändern und eine häufige Neuberechnung erfordern würden. Die Mitteilung bedeutet einen Kompromiß zwischen dem Kostenaufwand für die Neuberechnung einer bestimmten Anzahl von Entgelten und der Ungewißheit für die Nutzer im Verhältnis zu den voraussichtlichen Wohlfahrtsverlusten (Unter- oder Übernutzung des Netzes) infolge der Heranziehung gemittelter Kostendaten als Bemessungsgrundlage für Wegeentgelte. Die Art dieser Wohlfahrtsverluste hängt davon ab, in welcher Weise die Durchschnittskosten berechnet werden. Zum Beispiel wirkt sich die Mittelung der Entgelte zwischen den Verkehrsspitzen- und den verkehrsschwachen Zeiten erheblich stärker aus als die Mittelung zwischen den verkehrsschwachen Zeiten innerhalb einer Woche.
27. Übermäßige Entgeltschwankungen können den Eisenbahnunternehmen die Verkehrsplanung erschweren, vor allem, wenn sie größere Investitionsentscheidungen erfordern oder wenn die Verkehrsdienste lange im voraus geplant waren und einen festen Preis für künftige Zugangsrechte notwendig machen. Beispielsweise kann ein neuer Verkehrsdienst, der auf einer Strecke eingeführt wurde, die keinen Kapazitätsengpaß aufweist, unwirtschaftlich werden, wenn die Entgelte als Ergebnis einer zunehmenden Kapazitätsverknappung auf dieser Strecke angehoben werden. Daher dürften die Eisenbahnunternehmen stabile Preise vorziehen, die eine Abmilderung der Preisschwankungen erfordern, was zulässig ist. Auf absehbare Zeit wahrscheinlich eintretende Preisänderungen sollten gemäß Artikel 7 Absatz 2 veröffentlicht werden.
28. Können die in Absatz 7 aufgeführten Pflicht-, Zusatz- und Nebendienstleistungen nur von einem einzigen Dienstleister erbracht werden, so müssen die dafür erhobenen Entgelte mit den Kosten für deren Erbringung in Beziehung stehen. Die Gewinne würden dadurch eine angemessene Höhe erreichen, ohne daß eine marktbeherrschende Stellung ausgenutzt

würde. Besteht die Möglichkeit der Wahl zwischen mehreren Leistungserbringern, dürfte der Wettbewerb sicherstellen, daß die Preise angemessen sind.

29. Absatz 8 bietet die Möglichkeit, Entgelte für Fahrwegkapazitäten zu erheben, die instandhaltungsbedingt von der Nutzung ausgenommen sind. Die Entgelte sollten nicht größer sein als die Nettoerlöseinbußen des Fahrwegbetreibers für den Fall, daß die Instandhaltung nicht durchgeführt und der Fahrweg genutzt worden wäre. Solche Entgelte bieten Aufschluß über die Kosten der Inanspruchnahme des Fahrwegs und stellen einen Anreiz dar, die Instandhaltung zu Zeitpunkten, die die geringsten Unterbrechnungen verursachen, und mit möglichst kurzer Dauer durchzuführen.

### Artikel 9

30. Dieser Artikel regelt die Verfahren, die sicherstellen sollen, daß ein Großteil der Fahrwegkosten durch Entgelte abgedeckt werden. Durch effiziente Bepreisung auf der Grundlage der Grenzkosten würde in der Regel nur ein verhältnismäßig geringer Teil der gesamten Fahrwegkosten angelastet. Eine Reihe von Mitgliedstaaten dürften einen höheren Kostenanteil anlasten wollen. Dagegen bestehen eine ganze Reihe von Bedenken. Erstens hat dies eine verzerrende Wirkung, da sich eine hohe Anlastung der Kosten der Fahrwegnutzung genauso auswirkt wie eine Fahrwegsteuer, die hinsichtlich ihrer Wirkung noch wettbewerbsverzerrender wäre als eine unspezifischere Steuer. Die Notwendigkeit, die Kostenanlastungsziele zu erreichen, ist zum Großteil für die Ineffizienz der bestehenden Anlastungsrahmenbedingungen verantwortlich, die in den Mitgliedstaaten gelten.
31. Muß der Fahrwegbetreiber Entgelte erheben, mit denen systematisch Erlöse erzielt werden, die die Grenzkosten übersteigen, so sollten die Auswirkungen dieser Entgelte auf den Eisenbahnverkehr im allgemeinen und auf die einzelnen Eisenbahnunternehmen sorgfältig geprüft werden. Wichtig ist vor allem, daß die Entgelte nicht auf den Durchschnittskosten oder etwas ähnlichem beruhen, da dies alles andere als geeignet ist, Verkehre anzuziehen, die zumindest für die von ihnen verursachten Kosten aufkommen können. Eine Reihe von verschiedenen Regelungen bieten sich an. Entscheidend ist, daß jedwede Regelung auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung beruht. Damit diese Voraussetzung erfüllt werden kann, müssen bestimmte, auf die betreffende Regelung zugeschnittene Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Wichtig ist ferner, daß bei Nutzergruppen, die auf den Eisenbahnverkehr angewiesen sind, Obergrenzen für die von ihnen zu erhebenden Entgelte vorgesehen werden. Schließlich sollte die Regelung selbst dann, wenn eine höhere Kostenanlastung erstrebt wird, den Nutzer, der zumindest für die von ihm verursachten Kosten aufkommen könnte, in die Lage versetzen, das Schienennetz in Anspruch zu nehmen.
32. Absatz 1 sieht besondere Regelungen vor, denen zufolge Wegeentgelte die Grenzkosten bis zur Höhe der langfristig anfallenden zusätzlichen Kosten übersteigen dürfen, sofern dies erforderlich ist, um die Kosten für Investitionen zu decken. Gemäß den Bestimmungen der Buchstaben a) und b) muß nachgewiesen werden, daß ohne Entgelte in dieser Höhe die Investitionen nicht durchgeführt worden wären, und vor allem, daß die Investitionen und die Entgeltregelung zusammen eine Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz des Verkehrssystems bewirken.
33. Soll mit Entgelten eine höhere Kostenanlastung erzielt werden, so bieten sich dafür eine Reihe von Möglichkeiten.

34. Durch Erhebung fester Entgelte, die sich nicht mit dem Verkehrsniveau ändern, kann eine höhere Kostenanlastung erreicht und nach wie vor sichergestellt werden, daß die variablen Kosten die Zusatzkosten des Verkehrs widerspiegeln. Feste Entgelte können jedoch potentielle neue Eisenbahnunternehmen abschrecken oder den Wettbewerb zwischen großen und kleinen Eisenbahnunternehmen verzerren.
35. Alternativ kann eine höhere Kostendeckung dadurch erzielt werden, daß die variablen Kosten höher angesetzt werden als die zusätzlichen Kosten. Dies kann in verschiedener Weise geschehen, wobei einige Möglichkeiten stärker wettbewerbsverzerrend wirken als andere. Durch die Ramsey-Preisbildung (mit Aufschlägen, die über die kurzfristigen Grenzkosten (SRMC) hinausgehen und zur Nachfrageelastizität umgekehrt proportional sind) dürften die Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsaufkommen verringert werden.
36. Absatz 2 schreibt vor, daß die Wegeentgelte für den Güterverkehr den in Absatz 8 festgesetzten effizienten Preis nicht übersteigen dürfen. Für die anderen Verkehrsträger können höhere Entgelte gemäß den Absätzen 3, 4 und 5 erhoben werden.
37. Gemäß Absatz 3 ist bei Festbeträgen dafür zu sorgen, daß Eisenbahnunternehmen nicht dadurch benachteiligt werden, daß sie höhere Durchschnittsentgelte oder Entgelte für Grenzkosten tragen müssen. Mehrgliedrige Tarife mit Festbeträgen für den Zugang zu einem Netzabschnitt über einen nennenswerten Zeitraum können für Eisenbahnunternehmen eine beträchtliche Hürde darstellen und alle kleineren Unternehmen gegenüber dem größten in diesem Marktsegment tätigen spürbar benachteiligen. Festbeträge sollen nicht für kurze Netzabschnitte erhoben werden, weil dies praktisch einem Durchschnittskostenentgelt gleichkommt. Deshalb wird die für die Anwendung von Festbeträgen vorgeschriebene Mindestlänge des Netzabschnitts auf 1000 km angesetzt.
38. Die Absätze 4 und 5 enthalten Bestimmungen für den Fall, daß mit Hilfe von Aufschlägen eine höhere Kostenanlastung erzielt werden soll, indem der Fahrwegbetreiber in die Lage versetzt wird, ein Höchstmaß an Erlösen aus jedem Verkehr zu erzielen. Absatz 4 behandelt den Fall der Verhandlung über Entgelte. Wegen der größeren Gefahr der vorsätzlichen oder marktstellungsbedingten Diskriminierung kann diese Regelung nur zugelassen werden, wenn eine effiziente Regulierungsregelung getroffen wurde, die sicherstellen kann, daß bei den getroffenen Abmachungen der Grundsatz der Nichtdiskriminierung beachtet wurde. Die zu befolgenden Regeln sollen von der Regulierungsstelle in Absprache mit den Nutzern ausgearbeitet werden. Es muß unbedingt sichergestellt werden, daß der Verhandlungsaufwand nicht zu groß wird und der Informationsstand der Unternehmen hoch genug ist, damit sie Verhandlungen führen können. Absatz 5 sieht eine Regelung vor für den Fall der Veröffentlichung von Tarifen, die von Marktsegment zu Marktsegment unterschiedlich sind. Hier besteht geringere Diskriminierungsgefahr, obwohl es nach wie vor notwendig ist, dafür zu sorgen, daß die Tarife gerecht angewandt werden. Bei dieser Regelung besteht die Gefahr der Überteuerung der Fahrwege auch bei Verkehren, die für die von ihnen verursachten zusätzlichen Kosten aufkommen könnten. Da dies ineffizient wäre, muß eine Bestimmung vorgesehen werden, der zufolge besondere Ausnahmeregelungen getroffen werden können, damit solch ein Verkehr betrieben werden kann.

### Artikel 10

39. Dieser Artikel enthält Bestimmungen für die Gewährung von Nachlässen. Die Entscheidung der Kommission im Fall der Rabattregelung für Start- und Landegeühren am Flughafen Brüssel-National (Zaventem)<sup>34</sup> regelt die Gewährung von Rabatten für ein Unternehmen in marktbeherrschender Stellung. Nach Auffassung der Kommission wäre in einem solchen Fall eine Rabattregelung nur berechtigt gewesen, wenn sie mit Kosteneinsparungen des Infrastrukturbetreibers in Beziehung gestanden hätte. Die bei einem Antragsteller, der eine große Zahl von Kapazitätsanträgen stellt, erzielten Kosteneinsparungen dürften aber nur gering sein, was für die Höhe des etwa zu gewährenden Nachlasses maßgebend ist.
40. Gemäß Absatz 2 darf eine solche Regelung nur die tatsächlich nachweisbaren Kosteneinsparungen des Fahrwegbetreibers widerspiegeln. Richtet ein Fahrwegbetreiber eine Nachlaßregelung ein, so könnte eine solche Regelung einem oder mehreren Eisenbahnunternehmen ungerechterweise Vorteile bieten. Gilt eine solche Regelung für ein ganzes Netz, so ist klar, daß nur das staatliche Eisenbahnunternehmen dafür in Frage kommt, was unzulässig ist. Dieses Verbot ist in Absatz 3 verankert. Selbst wenn eine solche Regelung für einen Fahrwegabschnitt getroffen wurde, kann sie insofern ungerecht sein, als mitunter ein Eisenbahnunternehmen nur Güterverkehrsdienste anbietet, während Güter- und Personenverkehrsdienste hinsichtlich der Nachlaßgewährung ohne objektiven Grund gemeinsam als Bemessungsgrundlage herangezogen werden. Dies wird durch Absatz 4 ausgeschlossen.

### Artikel 11

41. Werden den Nutzern eines Verkehrsträgers oder einer Verkehrsart die bei diesen anfallenden Grenzkosten nicht vollends angelastet, so dürften Verzerrungen zwischen verschiedenen Verkehrsträger auftreten. Auch wenn die volle Anlastung der Grenzkosten nach wie vor die allerbeste Lösung ist, muß für den Fall, daß ein Mitgliedstaat keine entsprechenden Vorkehrungen bei anderen Verkehrsträgern getroffen hat, diesen freigestellt sein, einen entsprechend berechneten Ausgleich für Eisenbahnverkehrsdienste vorzusehen; dies ist in Absatz 1 geregelt. Solche Regelungen sind so zu gestalten, daß den unterschiedlichen gesellschaftlichen Folgen der Verkehrsträger Rechnung getragen wird. Die Berechnung des Ausgleichs muß klar und transparent, und die Berechnungsweise muß gemäß Absatz 2 öffentlich zugänglich sein. Die Mitgliedstaaten sollten bei der Ausarbeitung einer solchen Regelung den Bemerkungen der betreffenden Parteien Rechnung tragen. Die Mitgliedstaaten müssen, wie in Absatz 3 ausgeführt, dafür Sorge tragen, daß solche Regelungen zur Entschädigung der Nutzer von Eisenbahnfahrwegen für bestimmte nichtangelastete externe Kosten konkurrierender Verkehrsträger mit den Artikeln 77, 92 und 93 des Vertrages vereinbar sind. Die Kommission wird bei der Überarbeitung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 wahrscheinlich eine besondere Ausnahmeregelung treffen, die die Grundlage für die Genehmigung solcher Regelungen bieten soll; dazu gehört auch die Forderung, daß ein Nachweis für die Kostenbewertung geführt werden und regelmäßig die Erneuerung der Genehmigung der Regelung beantragt werden muß.

<sup>34</sup> Entscheidung der Kommission 95/364/EC vom 28. Juni 1995 ABl. L 216 vom 12.9.1995.

### Artikel 12

42. Die Rahmenbedingungen für die Anlastung von Wegeentgelten sollten zweckmäßige Anreize sowohl für Eisenbahnunternehmen als auch Fahrwegbetreiber zur Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit bieten. Absatz 1 schreibt die Einführung von Leistungsanreizen im Rahmen der Regelung für die Anlastung von Wegeentgelten vor. Es sind Anreize zur Verringerung von Störungen erforderlich. Dies ließe sich am ehesten durch eine Regelung zur Überwachung der Leistungsfähigkeit erreichen, der zufolge Unternehmen entweder Pönalen für die von ihnen verursachte Verspätungen gewärtigen müssen oder Anspruch auf Entschädigungen für von ihnen erlittene Verspätungen haben oder gar einen Bonus für die Übererfüllung ihrer Leistungsziele erhalten. Versäumnisse des Fahrwegbetreibers sollen mit entsprechenden Pönalen geahndet werden. Ist die Anreizregelung an Wegeentgelte geknüpft, so müssen die Entgelte unabhängig von den Kosten variieren, so daß die Erlöse steigen oder schwinden, je nachdem, wie gut oder wie schlecht die Leistung ist. Absatz 2 bestimmt, daß die Regelung einheitlich im gesamten Netz auf alle Unternehmen anwendbar ist.

### Artikel 13

43. Dieser Artikel enthält die Rahmenbedingungen für die Erhebung von Entgelten für die Vorhaltung von Fahrwegkapazitäten. Dies erstreckt sich auf die vorherigen Anforderungen des Artikels 12 der Richtlinie 95/19/EG. Ein Unternehmen darf auf keinen Fall imstande sein, ein anderes Unternehmen durch Belegung umfangreicher Kapazitäten daran zu hindern, die Fahrwegkapazität zu erlangen, die es benötigt, um einen Eisenbahnverkehrsdienst zu unterhalten. Andererseits dürfen Unternehmen aber auch nicht dafür bestraft werden, daß sie sich darum bemühen, neue Verkehrsdienste zu entwickeln. Absatz 2 regelt allgemein diese Entgelte zur Förderung der effizienten Fahrwegkapazitätsnutzung. Die Absätze 3 und 4 bestimmen, welche Höchstentgelte unter bestimmten Umständen erhoben werden dürfen. Absatz 5 enthält besondere Bestimmungen, so für den Fall, daß Fahrwegkapazität nur gelegentlich von einem einzigen Unternehmen benötigt wird und zu anderen Zeiten für andere Zwecke zur Verfügung steht. Absatz 6 bestimmt, daß Entgelte für vorgehaltene Kapazitäten erst nach dem Zeitpunkt eingezogen werden, für den die Kapazität beantragt wurde. Der Fahrwegbetreiber sollte hinreichende Gewähr dafür haben, daß sie die ihr zustehenden Entgelte auch einziehen kann; Vorauszahlungen würden nämlich die Marktentwicklung über Gebühr behindern und vor allem ein Hemmnis für kleine Unternehmen darstellen.

### Artikel 14

44. Dieser Artikel regelt die Gewährung des Rechts zur Nutzung der Fahrwege. Dies ist von erheblicher Bedeutung für das Betreiben von Verkehrsdiensten im Wege von Verträgen mit einer Behörde, für die Möglichkeiten von Unternehmen, neue Verkehrsdienste zu entwickeln, für die Güterverkehrskunden hinsichtlich der Erlangung wettbewerbsfähiger Angebote für die von ihnen gewünschten Verkehrsdienste und für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs. Der Umfang der betreffenden Rechte muß unbedingt festgelegt werden, so auch die Möglichkeit der Übertragung von Rechten.
45. Für Verkehrsdienste, die im Wege von Verträgen mit öffentlichen Stellen erbracht werden, sollte sichergestellt sein, daß für den Fall, daß die Behörde sich zur Verdingung eines anderen Leistungserbringers entschließen sollte, die Leistung nach wie vor von der

lokalen Behörde erbracht werden kann. Dies bedeutet, daß das Recht der Nutzung des Fahrwegs nicht dem vorherigen Leistungserbringer zustehen muß. Auch können Behörden mitunter Kapazitäten für die Vorhaltung von Verkehrsdiensten beantragen wollen, bevor sie das Unternehmen beauftragt haben, das den Verkehrsdienst erbringen soll.

46. Wegen dieser Erfordernisse sollte nach wie vor der Fahrwegbetreiber die Verfügungsgewalt über die Fahrwegkapazitäten innehaben, wie dies in Absatz 1 vorgesehen ist. Absatz 2 bestimmt, daß für die Zuweisung dieser Rechte der Fahrwegbetreiber zuständig ist. Nach Zuweisung dieses Rechts muß es jedoch ausgeschöpft oder dem Fahrwegbetreiber wieder überlassen werden, da es nicht übertragen werden kann, nicht einmal innerhalb eines Unternehmens, da dies die Zuständigkeit des Fahrwegbetreibers für Entscheidungen über die optimale Nutzung der begrenzten Kapazität unterminieren würde. Absatz 3 gestattet es, Antragstellern das Recht zu gewähren, spezifische Fahrwegkapazitäten über eine Fahrplanperiode zu nutzen. Durch Zuweisung einer Zugtrasse für eine Fahrplanperiode erlangt der Antragsteller kurzfristig das Recht, die Zugtrasse gemäß den vereinbarten Bestimmungen und Zugangsbedingungen zu nutzen. Absatz 4 sieht vor, daß Regelungen für längerfristige Kapazitätsbedarfe getroffen werden können, die in Artikel 20 eingehender geregelt sind. Absatz 5 schreibt die Schließung rechtsverbindliche Verträge vor, die die vereinbarten Bestimmungen regeln.

#### Artikel 15

47. Dieser Artikel enthält Vorschriften für das Funktionieren der Fahrwegzuweisung. Stünde ein marktbeherrschendes Eisenbahnunternehmen in enger Verbindung zum Fahrwegbetreiber, so gäbe dies anderen Eisenbahnunternehmen berechtigten Anlaß zu Befürchtungen hinsichtlich der Unparteilichkeit des Zuweisungsverfahrens. Um dies zu verhindern, muß unbedingt vorgeschrieben werden, daß die Zuweisung durch eine Stelle erfolgt, die von jedem Fahrwegnutzer völlig unabhängig ist, am besten durch den Fahrwegbetreiber. Dies ist in Absatz 1 geregelt. Absatz 2 stellt sicher, daß bei fehlender klarer rechtlicher und organisatorischer Trennung zwischen Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen diese Aufgabe von einer gesonderten Zuweisungsstelle wahrzunehmen ist. Gemäß Absatz 3 muß die Vertraulichkeit der Geschäftsdaten während des gesamten Zuweisungsverfahrens gewahrt bleiben.

#### Artikel 16

48. Damit ein grenzüberschreitender Eisenbahnverkehrsdienst angeboten werden kann, muß sichergestellt werden, daß Fahrwegkapazitäten koordiniert in mehr als einem Netz vorgehalten werden können. Zur Zeit werden Zugtrassen in der Regel auf nationaler Ebene zugewiesen und dann im Rahmen des Forum-Train-Europe-Prozesses so angepaßt, daß sie nutzbar sind. Dabei kommen oftmals recht dürftige Trassen zustande, vor allem dann, wenn der Verkehrsdienst geringe Priorität hat. Es bedarf einer besseren Koordinierung mit möglichst vergleichbaren Zugangsbedingungen, Verfahren und Kriterien. Die Koordinierung ließe sich bei grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten am besten bilateral, bei grenzüberschreitenden Strecken, wie der eingerichteten Freeways für den Schienengüterverkehr, multilateral oder im Rahmen eines multilateralen Forums bewerkstelligen.
49. Gemäß Absatz 1 Unterabsatz 1 arbeiten die Fahrwegbetreiber im Interesse einer effizienten Schaffung und Zuweisung von Fahrwegkapazität über mehrere Schienennetze hinweg mit den anderen Fahrwegbetreibern zusammen. Dies ist natürlich für grenz-

überschreitende Strecken von erheblicher Bedeutung. In jedem dieser Fälle kommt es darauf an, daß für die Zusammenarbeit mit den einzelnen Stellen gleiche Bedingungen gelten. Dies gilt vor allem für die Entscheidungsverfahren, das Informationswesen und die Vertraulichkeit der von den Antragstellern bereitgestellten Informationen. Unterabsatz 2 bestimmt, daß eine Organisation zur Koordinierung der Zuweisung von Fahrwegkapazität auf internationaler Ebene eingerichtet werden soll. Es wird anerkannt, daß in eine solche Stelle Vertreter von Zuweisungsstellen außerhalb der Gemeinschaft entsandt werden müssen, und gefordert, daß die Kommission sowohl über die Arbeit dieser Stelle auf dem laufenden gehalten werden und das Recht haben muß, an ihren Sitzungen teilzunehmen.

50. Absatz 3 bestimmt, daß parallel zu den Vereinbarungen über einzelne Fahrwegbetreiber die Entscheidungen nur von den Fahrwegbetreibern und nicht etwa von den Eisenbahnunternehmen oder ihren Vertretern getroffen werden dürfen. Die Fahrwegbetreiber müssen gemäß Absatz 3 bei dieser Zusammenarbeit dafür Sorge tragen, daß die Informationen über die Mitgliedschaft einer solchen Zusammenarbeit sowie ausreichende Informationen über ihre Funktionsweise zur Verfügung gestellt werden. Die Schaffung von im voraus festgelegten Zugtrassen ist gemäß Absatz 4 zulässig. Dies ermöglicht den Betrieb transeuropäischer Freeways für den Schienengüterverkehr entsprechend der Kommissionsmitteilung KOM(97) 242. Gemäß Absatz 4 Unterabsatz 2 sollten solche Zugtrassen von jedem der beteiligten Fahrwegbetreiber vorgehalten werden.

#### Artikel 17

51. Gemäß Absatz 1 müssen die Rahmenbedingungen für die Bearbeitung der Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazitäten als Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen ausgearbeitet werden. Damit die Zuweisung effizient vonstatten gehen kann, müssen die Antragsteller die Verfügbarkeit der Fahrwegkapazitäten des Netzes und die dafür geltenden Kriterien kennen. Diese gemäß den Absätzen 2 und 3 vorgeschriebenen Angaben bilden den Rahmen für die Beurteilung von Anträgen auf Zuteilung von Fahrwegkapazitäten und müssen für alle Antragsteller verständlich und verfügbar sein. Dieser Rahmen bietet eine Handhabe für die Entscheidungsfindung, anhand deren die Antragsteller in Kenntnis der Lage Anträge stellen können. Absatz 4 bestimmt, daß diese Rahmenbedingungen insbesondere Aufschluß über die Maßnahmen geben müssen, die den besonderen Erfordernissen des Güterverkehrs und des grenzüberschreitenden Verkehrs sowie der kurzfristig beantragten Verkehrsdienste gerecht werden sollen, denen in der Vergangenheit in der Regel nur unzureichend Rechnung getragen wurde. Damit es möglich ist, sich anhand der Rahmenbedingungen Aufschluß über die Fahrweganträge zu verschaffen, schreibt Absatz 5 vor, daß der Fahrwegbetreiber die Nutzungsbedingungen für das Netz vier Monate vor Ablauf der Frist für die Stellung von Anträgen veröffentlichen muß.

#### Artikel 18

52. Dieser Artikel regelt die Zuweisungsgrundsätze, denen der Fahrwegbetreiber in seinen Nutzungsbedingungen Rechnung tragen muß. Der Fahrwegbetreiber muß diesen Kriterien zwar Rechnung tragen, sollte jedoch mit Fug und Recht völlig freie Hand haben, darüber zu entscheiden, wie er vorgeht und diese Probleme löst. Die Liste ist nicht erschöpfend, sondern deckt nur die wichtigsten Bereiche ab.

**Artikel 19**

53. Dieser Artikel gibt Aufschluß darüber, welche Stellen Fahrwegkapazitäten beantragen können. Die Fähigkeit zur Stellung eines Fahrwegantrags ist völlig losgelöst vom Recht des Zugangs zu einem Fahrweg zwecks Betrieb eines Traktionsdienstes. Letzteres ist im Gemeinschaftsrecht durch die Richtlinie 91/440/EWG und darüber hinaus auch im nationalen Recht geregelt, das einen stärkeren Zugang gewährt. Die Zugangsrechte sind mit Auflagen zur Aspekten wie Lizenzen, Sicherheitsbescheinigungen und Erfüllung anderer einschlägiger Regeln zum Betrieb beispielsweise des rollenden Materials verbunden.
54. Anspruch auf Fahrwegkapazitäten hat, wer fähig ist, Schienenfahrwege für Verkehrsdienste zu nutzen. Es versteht sich von selbst, daß Eisenbahnunternehmen darauf angewiesen sind, um einen Verkehrsdienst anbieten zu können. Auch andere Parteien haben mitunter gleiches Interesse an der Nutzung von Schienenfahrwegen für Verkehrsdienste, so Anbieter von öffentlichen Verkehrsdiensten, Betreiber von kombiniertem Verkehr und Industriebetriebe mit hohem Güteraufkommen. Diese Parteien können aus vielerlei Gründen Interesse daran haben, Fahrwege zugeteilt zu bekommen. Sofern ein Markt für die Vorhaltung von Eisenbahnverkehrsdiensten existiert, dürften die Dienstnehmer frei entscheiden wollen, welches Eisenbahnunternehmen sie für ihre Geschäftstätigkeit in Anspruch nehmen. Geht ein Unternehmen ein Risiko bei Entwicklung oder Betrieb eines Verkehrsdienstes ein, so sollte es begreiflicher- und berechtigterweise auch in der Lage sein, die Faktoren zu kontrollieren, die bei der Durchführung seiner Geschäftstätigkeit eine Rolle spielen. Ein Kunde eines Eisenbahnverkehrsdienstes hat mitunter etwas andere Ziele hinsichtlich der Entwicklung seiner Geschäftstätigkeit, die mit den Geschäftszielen eines Eisenbahnunternehmens sogar kollidieren können. Geschäfts- und Handelsbetriebe wünschen sich möglicherweise mehr Sicherheit dafür, daß ihre Interessen bei der Zuweisung gewahrt bleiben, als dies durch einen Mittler gewährleistet werden kann. Bei Verkehrsdiensten, die im Wege von Verträgen für eine Behörde geleistet werden, muß mitunter die Behörde bereits vor der Auwahl des Eisenbahnunternehmens Kapazitäten erlangen, den Fortbestand des Verkehrsdienstes für den Fall des Unternehmenswechsels sicherstellen und gewährleisten, daß das ausgeschlossene Unternehmen nicht versucht, einen Teil der für diese Verkehrsdienste zugewiesenen Kapazitäten mitzunehmen.
55. Diese Argumente sprechen dafür, daß es notwendig ist, Stellen, die keine Eisenbahnunternehmen sind, das Recht zuzubilligen, Fahrwegkapazitäten zu erlangen. Absatz 1 beschränkt die Antragsberechtigung auf zugelassene Antragsteller. Gemäß den Absätzen 2 und 3 können geeignete Anforderungen gestellt werden, damit sichergestellt ist, daß jeder, der einen Antrag stellt, dies in geeigneter Weise tun kann und die gebotenen Pönalen zahlt, sollte belegte Kapazität nicht ausgeschöpft werden.
56. In allen Fällen verbleibt die vom Fahrwegbetreiber erteilte Zugangsberechtigung bei der Stelle, die sie für den Zuweisungszeitraum erteilt wurde. Wird ein Eisenbahnunternehmen, dem eine Genehmigung erteilt wurde, mit den Verkehrsdiensten beauftragt, so erlangt das Unternehmen damit keineswegs das Recht, die Kapazitäten über den Zeitraum hinaus zu nutzen, für das es den Verkehrsdienst erbringt.

## Artikel 20

57. Dieser Artikel bietet den Antragstellern die Möglichkeit, sich durch den Abschluß eines Rahmenvertrages gemäß Absatz 1 Fahrwegkapazitäten längerfristig zu sichern. Die Antragsteller benötigen ausreichende Gewißheit über die Art ihrer Rechte und Aufschluß darüber, mit welcher Sicherheit ihnen diese Rechte zur Verfügung stehen und für einen künftigen Zeitraum genutzt werden können. Die Unternehmen sind darauf angewiesen, um Kunden zu gewinnen und halten zu können. Ferner wird dadurch ihre Fähigkeit gestärkt, Investitionen durchzuführen, so in Ausrüstungen und beim Ausbau des Verkehrsdienstes.
58. Welche Art der Rechte am vorteilhaftesten ist, hängt von der Verkehrsart und vom Verkehrsbetreiber ab. Für den Personennahverkehr dürfte ein über mehrere Jahre streng festgelegter Fahrplan erstrebenswert sein, wohingegen im Personenfernverkehr dies weniger vorteilhaft ist. Beim Güterverkehr wiederum kommt es darauf an, zufriedenstellende Abfahrts- und Ankunftszeiten sicherzustellen. Auch wenn diese Grundsätze für verschiedene Verkehrsarten durchaus optimal sind, muß unbedingt ein Ausgleich zwischen den konkurrierenden Erfordernissen herbeigeführt werden. Die Verfügungsgewißheit muß im Verhältnis zu den spezifischen Bedürfnissen des Antragstellers stehen und darf keinesfalls zur Folge haben, daß andere Antragsteller mit berechtigten Erwartungen an das Betreiben von Verkehrsdiensten auf den betreffenden Fahrwegen nicht mehr mit Fug und Recht erwarten können, die notwendigen Kapazitäten zu erlangen. Die Zuweisung von zu eng definierten Rechten hat Netzengpässe zur Folge, die die Fahrplanerstellung anderer Verkehrsdienste beeinträchtigen, während auf der anderen Seite ein zu geringes Maß an Sicherheit den Ausbau ihrer Geschäftsbereiche unterminiert oder behindert. Absatz 2 schreibt vor, daß der Rahmenvertrag andere rechtmäßige Nutzer nicht daran hindern darf, Fahrwegkapazitäten im Netz zu erlangen.
59. Die Verpflichtung muß ausdrücklich auch Flexibilitätsauflagen umfassen, die eine optimale Nutzung der verfügbaren Kapazitäten ermöglichen, was in Absatz 3 geregelt wird. Absatz 4 wiederum bieten die Möglichkeit, Pönalen zu vereinbaren. Langfristige Kapazitätszusagen müssen bedarfsgerecht sein, und so bestimmt Absatz 5, daß sie normalerweise höchstens für fünf Jahre erteilt werden dürfen. Absatz 6 schreibt die Offenlegung der Art der geschlossenen Vereinbarungen vor, damit sichergestellt ist, daß Bedenken hinsichtlich ihrer Auswirkungen Rechnung getragen werden kann. Absatz 7 bietet einen Handhabe für zugelassene Antragsteller, die daran interessiert sind, daß einem oder mehreren besonderen Erfordernissen eines Verkehrsdienstes Rechnung getragen wird, um größere Gewähr für die Erfüllung ihrer Geschäftserfordernisse zu haben. Dabei müssen jedoch die Kosten berücksichtigt werden, die dem Fahrwegbetreiber durch die zusätzlichen Sachzwänge entstehen.

### Artikel 21

60. Dieser Artikel bestimmt den Zeitplan der verschiedenen Stufen des Zuweisungsverfahrens. Es empfiehlt sich, die Fahrplanerstellung netzübergreifend zeitlich abzustimmen, damit ohne weiteres netzübergreifende Trassen beantragt werden können. Damit sollen die Eisenbahnunternehmen auch in die Lage versetzt werden, ohne weiteres Kapazitäten in einem anderen Schienennetz zu beantragen. Wegen der unvermeidlichen Verflechtung des grenzüberschreitenden und des nationalen Zuweisungsverfahrens empfiehlt sich eine zeitliche Abstimmung seiner Hauptparameter. In den Absätzen 2 bis 7 werden daher die Zeitpunkte der wichtigsten Fahrplanänderungen sowie die Frist für die Erstellung des Fahrplanentwurfs, bezogen auf die Antragsfrist, festgesetzt. Besondere Erwähnung findet die Zeitplanung der internationalen Koordinierung, die parallel zu dem nationalen Verfahren laufen muß, damit ein optimales Ergebnis erzielt wird.

### Artikel 22

61. Dieser Artikel regelt die Art und Weise der Antragstellung. Absatz 1 schreibt vor, daß die Anträge bei dem zuständigen Fahrwegbetreiber zu stellen sind. Absatz 2 trägt dafür Sorge, daß bei den Anträgen die Verfahrensfristen eingehalten werden. Gemäß Absatz 3 muß der Antrag die Bestimmungen eines etwa bestehenden Rahmenvertrages erfüllen. Die Absätze 4 und 5 betreffen Anträge für Fahrwegkapazitäten, die sich über mehr als ein Netz erstrecken. Absatz 4 bietet die Möglichkeit der Antragstellung bei einem Fahrwegbetreiber Zuweisungsstelle, der die Kapazitätszuweisung mit anderen zuständigen Fahrwegbetreibern koordiniert. Für den Fall, daß Fahrwegbetreiber eine gemeinsame Stelle für die Kapazitätszuweisung in mehr als einem Netz gründen, sieht Absatz 5 alternativ dazu vor, daß ein zugelassener Antragsteller bei dieser Stelle direkt die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten beantragen kann.

### Artikel 23

62. Dieser Artikel regelt die Aufstellung des Fahrplanentwurfs. Gemäß Absatz 1 muß der Fahrwegbetreiber dafür Sorge tragen, daß allen ordnungsgemäß eingereichten Zuweisungsanträgen stattgegeben wird. Dabei ist den Sachzwängen der Antragsteller Rechnung zu tragen. Absatz 2 macht dem Fahrwegbetreiber zur Auflage, alle Fahrweganträge in gleicher Weise zu behandeln, außer im Falle von Engpässen bei Fahrwegen oder besonderen Infrastrukturen. Gemäß Absatz 3 ist der Fahrwegbetreiber verpflichtet, die Betroffenen zu dem Fahrplanentwurf anzuhören. Dies soll sicherstellen, daß alle Betroffenen prüfen können, ob der Entwurf ihrem Bedarf gerecht wird oder nicht, und Gelegenheit haben, diese Probleme zu lösen oder die Schlichtung zu beantragen. Auch besteht so Gelegenheit für eine etwa erforderliche Umschichtung von Personal oder rollendem Material. Gemäß Absatz 4 muß der Fahrwegbetreiber die geeigneten Maßnahmen treffen, um Beanstandungen Rechnung zu tragen.

### Artikel 24

63. Dieser Artikel bestimmt, wie bei miteinander kollidierenden Anträgen zu verfahren ist. Bei zunehmender Kapazitätsnachfrage in einem Netzabschnitt ist es unvermeidlich, daß Kapazitätsanträge miteinander kollidieren. Es sind Vorkehrungen zu treffen, um sicherzustellen, daß es in dem Bemühen um Erfüllung der Kriterien der beantragten Trassen durch geringfügige Anpassungen der Trassenmerkmale möglich ist, weiteren Anträgen stattzugeben. Dies ist in den Absätzen 1 und 2 geregelt. Absatz 3 schreibt grundsätzlich vor, daß der Fahrwegbetreiber versuchen sollte, eine optimale Lösung für die kollidierenden Kapazitätsanträge zu finden. Absatz 4 bestimmt, daß die anzuwendenden Grundsätze aus den Schienennetzbedingungen hervorgehen müssen. Statt den Betrieb eines beantragten Verkehrsdienstes ohne Umschweife zu versagen, sollte gemäß Absatz 5 vielmehr grundsätzlich angestrebt werden, allen Kapazitätsanträgen stattzugeben.

### Artikel 25

64. Dieser Artikel beschreibt, wie zu verfahren ist, wenn einem Kapazitätsantrag wegen eines Kapazitätsengpasses nicht in angemessenem Umfang stattgegeben werden kann. Infolge der Zunahme der Zugtrassenanträge wird es immer schwieriger, den Erfordernissen der zugelassenen Antragsteller gerecht zu werden. Anfangs ergeben sich dadurch mitunter nur geringfügige Diskrepanzen zwischen den beantragten und den zugewiesenen Fahrwegkapazitäten. Bei weiter zunehmendem Antragsvolumen sind die vorgehaltenen Fahrwegkapazitäten für die Nutzer oftmals völlig unzureichend, und es kann vorkommen, daß einfach überhaupt keine geeigneten Kapazitäten mehr vorhanden sind. Herkömmlicherweise wurde dieses Problem dadurch gelöst, daß verschiedene Verkehrsarten Vorrang erhielten, denen dann Fahrwege zugewiesen wurden, wobei die Verkehrsart, auf die am ehesten verzichtet werden konnte, als erste ausschied. Dieses allzu schlichte Konzept ist aus mehreren Gründen nicht mehr akzeptabel. Erstens können wegen des Nebeneinanders verschiedener Eisenbahnunternehmen Entscheidungen über vergleichbar vorrangige Verkehrsdienste mehrerer Eisenbahnunternehmen erforderlich sein. Zweitens versagt dieses Konzept, wenn unterschiedlichen Erfordernissen von Verkehrsdiensten Rechnung zu tragen ist.
65. Bei Fahrwegknappheit dürften die Koordinierungsmöglichkeiten bereits ausgeschöpft sein. Für diesen Fall muß gemäß Absatz 1 der betreffende Fahrwegabschnitt zum "Fahrweg mit Kapazitätsengpässen" erklärt werden. Dementsprechend schreibt Absatz 2 eine gründliche Analyse des Umfangs größerer als normalerweise im Rahmen des Koordinierungsverfahrens erwogen Anpassungen vor. Muß der Fahrwegbetreiber nach Abschluß der Koordinierung über kollidierende Anträge befinden, bietet ihm Absatz 3 die Möglichkeit, diese Entscheidung anhand von Vorrangkriterien zu treffen, zuvor genannt wurden. Gemäß Absatz 4 müssen die Vorrangkriterien dem gesellschaftlichen Nutzen Rechnung tragen, die der von der Fahrwegnutzung nicht ausgeschlossene Verkehrsdienst gegenüber dem ausgeschlossenen Verkehrsdienst hat. Dabei sind auch die Auswirkungen in anderen Mitgliedstaaten zu berücksichtigen, beispielsweise bei zusätzlichem Lkw-Verkehrsaufkommen auf den Alpenstrecken infolge des Ausschlusses eines grenzüberschreitenden Güterzugs vom Schienennetz in Dänemark.
66. Absatz 5 stellt klar, daß Güterverkehrsdienste, auch grenzüberschreitende, bei der Festlegung der Prioritäten angemessen berücksichtigt werden müssen. Dies bedeutet, daß Güterverkehr nicht automatisch hintanstehen muß, sondern daß die Bedeutung der Verkehrsdienste wegen ihres Nutzens und vor allem ihrer Auswirkungen auf den Ausbau

der Eisenbahnverkehrsdienste gebührend zu würdigen ist. Absatz 6 bestimmt, daß geeignete Schritte zu treffen sind, um kurzfristige Anträge zu ermöglichen, also für Verkehrsarten, die nicht so lange im voraus geplant werden, als daß sie die gleichen Aussichten auf Kapazitätszuweisung haben könnten, wie diejenigen im Rahmen des Verfahrens der Fahrplanerstellung. Der Fahrwegbetreiber benötigt eine Reihe von vorgegebenen Regeln, um entscheiden zu können, welcher Verkehr aus dem Netz ausscheiden soll. Diese Regeln müssen klar und explizit sein; Absatz 7 bestimmt, welche Regeln im Rahmen der Nutzungsbedingungen veröffentlicht werden müssen.

#### Artikel 26

67. Dieser Artikel soll Eisenbahnunternehmen mehr Flexibilität bieten. Gemäß Absatz 1 sollte der Fahrwegbetreiber in der Lage sein, Fahrweganträge, die außerhalb des Rahmens der Fahrplanerstellung eingereicht werden, umgehend zu bescheiden. Absatz 2 macht den Fahrwegbetreibern zur Auflage, etwa verfügbare Kapazitätsreserven abzuklären, mit denen Fahrweganträgen außerhalb des normalen Verfahrens der Fahrplanerstellung stattgegeben werden kann. Diese Kapazitäten dürften für Güterverkehrsbetreiber interessant sein und deren Fähigkeit stärken, mit dem Straßengüterverkehr im Bereich der Spätbuchungen oder bei Änderungen von im voraus festgelegtem Verkehr mitzuhalten. Gemäß Absatz 3 sind Angaben über das Bestehen von Kapazitätsreserven erforderlich, die allen etwaigen Nutzern zur Verfügung gestellt werden können. Absatz 4 bestimmt, daß Statistiken veröffentlicht werden müssen, um Aufschluß über die globale Leistungsfähigkeit des Zuweisungsverfahrens zu gewinnen.

#### Artikel 27

68. Dieser Artikel ersetzt Artikel 4 Buchstabe b und Artikel 5 der Richtlinie 95/19/EG und trifft eine Sonderregelung für bestimmte Fahrwege. Absatz 1 bestimmt, daß Fahrwege normalerweise für alle Verkehrsdienste zur Verfügung stehen müssen, es sei denn, es gibt geeignete Alternativstrecken ohne Kapazitätsengpässe. Es kann vorkommen, daß der Fahrwegbetreiber es betriebsbedingt vorzieht, entweder spezifischen Verkehrsdiensten auf einer Teilstrecke Vorrang einzuräumen, oder - möglicherweise aus Gründen, die mit der Finanzierung der Investition zusammenhängen - Zugangsrechte gewähren muß. Soweit solche Rechte nicht mit anderen Regeln kollidieren, dürfen sie gemäß Absatz 2 nach Anhörung gewährt werden. Typische Beispiele dafür sind die eigens für den Hochgeschwindigkeitsverkehr bestimmten Trassen, auf denen der Betrieb anderer Verkehrsarten, auch wenn er technisch kompatibel ist, eine drastische Drosselung der Fahrwegkapazitäten für den Zweck bewirkt, für den sie gebaut wurden. Gleiches gilt für den Fall, daß eine Verbindung für den Güterverkehr bestimmt ist, um eine Personenverkehrsstrecke nicht in Anspruch nehmen zu müssen, und ihre Nutzung durch Personenverkehrsdienste diesen Zweck vereiteln könnte. Es ist klar, daß das Ausmaß, in dem solche Sonderregelungen umgesetzt werden, in einem angemessenen Verhältnis zu ihrer Notwendigkeit und ihren Auswirkungen stehen muß. Absatz 2 Unterabsatz 2 stellt sicher, daß solche Vereinbarungen nicht getroffen werden können, um rechtmäßigen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazitäten zuvorkommen. Die Veröffentlichung einer solchen Zweckbeschränkung in den Nutzungsbedingungen ist in Absatz 3 geregelt.

### Artikel 28

69. Dieser Artikel definiert den Begriff der Kapazitätsanalyse für den Falle der Kapazitätsknappheit. Beim Eisenbahnverkehrsnetz handelt es sich um ein natürliches Monopol, was zumeist auch in Zukunft Bestand haben dürfte. Dieser Umstand sowie die oftmals enge Verflechtung mit staatlichen Stellen haben zur Folge, daß der Fahrwegbetreiber nicht durch Marktkräfte gezwungen ist, wirtschaftlich vernünftig zu handeln. Dies kann zu suboptimalem Verhalten hinsichtlich der Vorhaltung oder Nutzung der Kapazitäten führen. Eine Schlüsselrolle fällt daher dem Staate zu, der entweder selbst oder über eine Regulierungsstelle dafür Sorge tragen muß, daß die Fahrwegbetreiber sich in einer Weise verhalten, die dem Gemeinwohl dient und nicht bloß dem Eigennutz. Vor allem hinsichtlich der Kapazitätszuweisung sind Verfahren erforderlich, die sicherstellen, daß bei Kapazitätsengpässen geeignete Maßnahmen getroffen werden, um dieser Lage in geeigneter Weise abzuhelpfen.
70. Kann keinerlei Anträgen mehr stattgegeben werden, weil entweder überhaupt keine Kapazitäten mehr bestehen oder die noch vorhandenen Kapazitäten gegenüber den beantragten so gering sind, daß sie nicht effizient genutzt werden können, so sind die Fahrwege zumindest für geraume Zeit völlig ausgelastet. Diese Lage ist für den Fahrwegbetreiber nicht unbedingt bedenklich, vor allem dann nicht, wenn er seine Zugangsentgelte engpaßbedingt erhöhen kann. Wenn der Fahrwegbetreiber hinreichend geschäftstüchtig ist, dürfte er alle Mittel und Wege erkunden, um seine Fahrwegkapazitäten optimal auszulasten. Ist dies nicht der Fall, so sollte dafür gesorgt werden, daß er in Absprache mit den Eisenbahnunternehmen eine Analyse der betreffenden Fahrwegkapazitäten und der offenkundigen Sachzwänge durchführt. Dies regeln die Absätze 1 und 2. Auch eine gründliche Analyse des konkurrierenden Bedarfs im Zeitfenster des Antrags dürfte es ermöglichen, den Fahrweganträgen durch Änderung des Zeitplans, Verlangsamung und Umleitung des Verkehrs in größerem Umfang stattzugeben. Mit einer solchen Analyse kann herausgefunden werden, welche Maßnahmen geeignet sind, den Betrieb weiterer Verkehrsdienste zu ermöglichen; gelingt dies mit ihnen jedoch nicht, so sollten sie den Fahrwegbetreiber dazu veranlassen, eine Analyse möglicher Verfahren zur Kapazitätsaufstockung und eine geeignete Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen. Absatz 3 bestimmt, daß alle Betroffenen bei der Durchführung der Analyse zu hören sind. Die Frist für die Durchführung der Analyse ist in Absatz 4 festgesetzt.

### Artikel 29

71. Dieser Artikel betrifft den Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität. Ist ein Fahrwegbetreiber nach Abschluß der Kapazitätsanalyse nach wie vor nicht imstande, den Fahrweganträgen vollends stattzugeben, so muß er gemäß Absatz 1 innerhalb von sechs Monaten erkunden, welche Möglichkeiten zur Kapazitätserhöhung durch Investitionen bestehen. In eine solche Planung einzubeziehen sind gemäß Absatz 2 die absehbare Verkehrsentwicklung, kurz- und langfristige Maßnahmen, deren Kosten und Nutzen sowie die Fähigkeit der Eisenbahnunternehmen, für diese Kosten über höhere Wegeentgelte aufzukommen. Der Fahrwegbetreiber sollte alle betreffenden Eisenbahnunternehmen zu den Schlußfolgerungen der Analyse hören, bevor er seine Vorschläge für Maßnahmen zur Behebung des Kapazitätsengpasses bekanntgibt. Hat ein Fahrwegbetreiber eine solche Erhebung durchgeführt und ist dabei, die vereinbarten Vorschläge umzusetzen, ist eine weitere Erhebung überflüssig. Entsprechend dem Ergebnis kann der

Fahrwegbetreiber Investitionspläne zur Bewältigung der Sachzwänge ausarbeiten. Dieser Plan sollte von ihm aufgestellt und durchgeführt werden. Gemäß Absatz 3 muß der Plan eine Zeitplanung für die Durchführung der Maßnahmen umfassen. Kann der Fahrwegbetreiber aus von ihm selbst zu vertretenden Gründen diese Zeitplanung nicht einhalten, so muß er gemäß Absatz 4 auf Antrag der Eisenbahnunternehmen, die die betreffende Fahrwegkapazität nutzen, darauf verzichten, mit dem Kapazitätsengpaß zusammenhängende Entgelte zu erheben.

### Artikel 30

72. Dieser Artikel bestimmt, daß die belegten Fahrwegkapazitäten ausgeschöpft oder dem Fahrwegbetreiber wieder überlassen werden müssen. Damit soll die bestmögliche Nutzung knapper Kapazitäten sichergestellt werden. Gemäß Absatz 1 darf der Fahrwegbetreiber Auflagen für die Nutzung der vorgehaltenen Zugtrassen machen. Absatz 2 enthält Bestimmungen für den Fall, daß die Kapazitäten nicht ausreichen, um allen Anträgen stattgeben zu können. In diesem Fall muß der Fahrwegbetreiber um Überlassung aller Trassen ersuchen, die über einen Zeitraum von mindestens einem Monat zu weniger als 75% der Buchungen ausgelastet sind. Wie zu verfahren ist, wenn eine Koordinierung erforderlich war, ohne daß Verkehrsdienste ausgeschlossen wurden, ist in Absatz 3 geregelt. In diesem Fall kann der Fahrwegbetreiber die Überlassung aller Trassen verlangen, die über einen Zeitraum von mindestens einem Monat zu weniger als 75% der Buchungen ausgelastet sind. Gemäß Absatz 4 darf der Fahrwegbetreiber künftige Prioritätsentscheidungen auf der Grundlage der in der Vergangenheit erreichten Auslastung der vorgehaltenen Kapazitäten treffen.

### Artikel 31

73. Dieser Artikel enthält Regelungen für die Reservierung von Kapazitäten zum Zwecke der Instandhaltung der Eisenbahnfahrwege. Gemäß Absatz 1 müssen Kapazitäten für die Durchführung von Fahrweginstandhaltungsarbeiten beantragt werden. Der Fahrwegbetreiber kann die Zuweisungsentscheidung treffen und auch die Stelle sein, die Kapazitäten für Instandhaltungszwecke beantragt. Daher schreibt Absatz 2 vor, daß den Auswirkungen der Vorhaltung von Kapazitäten für die Fahrweginstandhaltung auf andere Kapazitätsantragsteller gebührend Rechnung zu tragen ist.

### Artikel 32

74. Dieser Artikel regelt die Schlichtung mit dem Ziel, eine rasche Lösung für unproblematische Fälle herbeizuführen. Viele Entscheidungen, die im Laufe des Zuweisungsverfahrens getroffen werden müssen, sind Ermessenssache, so daß es nur verwunderlich wäre, wenn keine Meinungsverschiedenheiten aufträten. Geeignete Absprachen und Offenheit hinsichtlich des Verfahrens und der geltenden Kriterien sollten dazu beitragen, daß ein besseres Verständnis seiner Grenzen sichergestellt ist. Mit der Zeit dürften dies eine Optimierung der Fahrweganträge der Antragsteller bewirken. Gleichwohl dürfte es zuweilen vorkommen, daß Antragsteller sich benachteiligt fühlen und eine zweite Stellungnahme einholen möchten. Wegen der Sachzwänge bei der Fahrplanerstellung empfiehlt es sich, den Betroffenen die Möglichkeit zu bieten, sich im Wege einer Schlichtung zu einigen, damit sie nicht auf einen langwierigen Rechtsbehelf angewiesen sind. Dennoch versteht es sich, daß das Bestehen eines Schlichtungsverfahrens weder eine Befassung der Regulierungsstelle mit einer Beschwerde noch ein Beschreiten des Rechtswegs gegen eine Entscheidung ausschließt.

Gemäß Absatz 1 muß der Fahrwegbetreiber für ein Schlichtungsverfahren sowohl Vorsorge treffen, wenn er die Zuweisung übernimmt, als auch dann, wenn er mit anderen Fahrwegbetreibern zusammenarbeitet. Vorgeschrieben sind auch Regelungen, die sicherstellen, daß eine Entscheidung innerhalb von zehn Arbeitstagen getroffen wird.

75. Gemäß Absatz 2 muß jede Schlichtungspartei ihre Kosten selbst tragen, wobei andere Kosten von den Parteien zu gleichen Teilen getragen werden. Nehmen die Parteien die Schlichtung in Anspruch, so müssen sie sich gemäß Absatz 3 verpflichten, die notwendigen Informationen zu übermitteln und sich an die getroffene Entscheidung zu halten.

### Artikel 33

76. Es besteht grundsätzlich das Recht der Beschwerde gegen Entscheidungen des Fahrwegbetreibers. Bereits in Artikel 13 der Richtlinie 95/19/EG war sichergestellt, daß in allen Mitgliedstaaten das Recht der Beschwerde gegen die Entgelterhebung oder Fahrwegzuweisung zum Betreiben von Verkehrsdiensten gemäß Artikel 10 der Richtlinie 91/440/EWG bestehen muß. Über die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Übermittlung sämtlicher Angaben zu befinden. Wichtig ist jedoch, daß die Möglichkeit der Beschwerde nicht nur auf die Entscheidung an sich betrifft, sondern auch die Regeln und Kriterien, die die Rahmenbedingungen der Entscheidung ausmachen. Angesichts der Kompliziertheit der Problematik empfiehlt es sich, eigens eine Beschwerdestelle damit zu befassen, die mit dem Eisenbahnsektor und insbesondere mit dem Zuweisungsverfahren bestens vertraut ist. Da über die Beschwerde innerhalb von zwei Monaten befunden werden muß, kann dies wohl kaum auf dem Rechtsweg geschehen.
77. Dieser Artikel enthält die Bestimmungen über die für Eisenbahnverkehrsnetze einzu-richtende Regulierungsstelle. Diese Bestimmungen ersetzen die Bestimmungen der Richtlinie 95/19/EG und gewähren der Regulierungsstelle über ihre Rolle als Beschwerdeinstanz hinaus größere Rechte zur Beaufsichtigung der Entgelterhebung und Kapazitätszuweisung. Zwar kann diese Stelle nach wie vor mit Beschwerden befaßt werden, auch wenn die Möglichkeit der Schlichtung bezüglich des Kapazitätszuweisungsverfahrens und die nach diesem Vorschlag bestehende Pflicht der Aufsichtsführung über die Einzelheiten der Entgeltordnung die Notwendigkeit der Beschwerde verringern dürfte.
78. Gemäß Absatz 1 muß diese Stelle von allen Betreffenden völlig unabhängig sein. Die Bereiche, für die die Regulierungsstelle handlungsbefugt sein soll, sind in Absatz 2 aufgeführt. Absatz 3 bestimmt, daß Verhandlungen im Rahmen des Verfahrens zur Festsetzung der Fahrweggebühren nur unter Aufsicht der Regulierungsstelle zulässig sind. Absatz 4 ermächtigt die Regulierungsstelle zur Einholung von Auskünften, um ihre Entscheidungen treffen zu können, während Absatz 5 bestimmt, daß eine Entscheidung binnen zwei Monaten nach Befassung der Regulierungsstelle zu treffen sind. Absatz 6 ermächtigt die Regulierungsstelle, alle Betreffenden ihren Bedingungen zu unterwerfen. Absatz 8 stellt sicher, daß gegen jede ihrer Entscheidungen der Rechtsweg offensteht.
79. Jede nationale Regulierungsstelle ist natürlich nur befugt, über Beschwerden gegen die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten in dem Hoheitsgebiet zu befinden, in dem sie niedergelassen ist. Bei Wegeentgelten dürfte dies unproblematisch sein, da das Entgelt für die Nutzung eines spezifischen Fahrwegabschnitts erhoben wird. Werden Entgelte erhoben, die die Erbringung eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes unwirtschaftlich machen, so können sie in dem Mitgliedstaat, in dem sie festgesetzt wurden,

angefochten werden. Es kann jedoch vorkommen, daß Antragsteller, die Fahrwegkapazitäten beantragt haben, die sich über mehrere Mitgliedstaaten erstrecken, mit den Zuweisungsentscheiden unzufrieden sind, ohne in der Lage zu sein, einen bestimmten Fahrwegbetreiber ausfindig zu machen, der ihres Erachtens eine Fehlentscheidung getroffen hat, weil womöglich die Entscheidung von einer gemeinsamen Einrichtung getroffen wurde. Dieses Problem kann nur von einer internationalen Beschwerdestelle gelöst werden. So wünschenswert dies aber auch sein mag, würde die Errichtung einer solchen Beschwerdestelle eine ganze Reihe von Schwierigkeiten aufwerfen. Insbesondere dürfte die Gründung einer Stelle mit den notwendigen Rechtsbefugnissen nicht unumstritten sein und könnte sich darüber hinaus als nicht ohne weiteres im Wege der Richtlinie zu verwirklichen erweisen. Nichtsdestoweniger steht einer Partei, die sich in einer Weise behandelt sieht, die gegen die Wettbewerbsbestimmungen des EG-Vertrages verstößt, nach wie vor frei, die Kommission damit zu befassen. Angesichts dessen wird zur Zeit nicht vorgeschlagen, eine Beschwerdestelle für Streitfälle zu gründen, die mit der internationalen Zuweisung von Fahrwegkapazitäten zusammenhängen.

#### **Artikel 34**

80. In diesem Artikel werden die Bestimmungen der Richtlinie 95/19/EG wiedergegeben, die sich auf die Sicherheitsbescheinigung beziehen. Diese Bestimmungen werden unverändert übernommen, daher muß in Absatz 1 für diesen Absatz derselbe Anwendungsbereich wie für den entsprechenden Artikel der vorhergehenden Richtlinie festgelegt werden.

#### **Artikel 35, 36 und 38**

81. Diese Artikel regeln das Inkrafttreten der Richtlinie und machen der Kommission zur Auflage, über ihre Auswirkungen innerhalb von vier Jahren nach Inkrafttreten Bericht zu erstatten und Empfehlungen für weitere Maßnahmen abzugeben.

#### **Artikel 37**

82. Mit diesem Artikel werden die Richtlinie 95/19/EG sowie zwei weitere Verordnungen und eine Entscheidung zu Entgelten aufgehoben, die durch diesen Vorschlag ersetzt werden.
83. Die Gemeinschaftsvorschriften über den Eisenbahnverkehr sind sehr umfangreich. Diejenigen Rechtsakte, die sich auf die Problematik der Entgelte beziehen, sollten bei der Vorlage dieses Vorschlags überprüft werden. Insbesondere die Verordnungen (EWG) Nr. 2830/77 und 2183/78 sowie die Entscheidung 82/529/EWG des Rates fallen in diese Kategorie. Die Verordnung (EWG) Nr. 2830/77 regelt die notwendigen Maßnahmen zur Erzielung der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung und der Jahresrechnung von Eisenbahnunternehmen. Die Verordnung (EWG) Nr. 2183/78 dient der Festlegung einheitlicher Grundsätze für die Kostenrechnung der Eisenbahnunternehmen, die Wegeentgelte für den grenzüberschreitenden Ganzzug-Güterverkehr erheben. Die Entscheidung 82/529/EWG des Rates regelt die Preisbildung im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr.

84. Beide Verordnungen sind veraltet und tragen dem Wandel im Eisenbahnverkehr in vieler Hinsicht nicht Rechnung. So beziehen sich beide lediglich auf eine begrenzte Zahl von

Eisenbahnunternehmen, von denen eines bereits gar nicht mehr besteht, und berücksichtigen auch nicht die mit der Richtlinie 91/440/EWG vorgeschriebene Trennung der Rechnungsführung oder gar den Umstand, daß in vielen Mitgliedstaaten Fahrwegbetrieb und Eisenbahnunternehmen voneinander getrennt sind.

85. Mit der Verordnung (EWG) Nr. 2830/77 wurden die die notwendigen Maßnahmen zur Erzielung der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung und der Jahresrechnung von Eisenbahnunternehmen getroffen. Im Zuge der Herausbildung eines eigenen Marktes für den Eisenbahnverkehr in der Gemeinschaft sollte der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung von Eisenbahnunternehmen jedoch immer weniger Bedeutung zukommen. Dem jetzigen Vorschlag zufolge sollen die Fahrwegbetreiber ausreichende Angaben zur Verfügung stellen, damit sichergestellt ist, daß die Eisenbahnunternehmen darauf vertrauen können, daß die ihnen in Rechnung gestellten Entgelte auch angemessen sind.
86. Die Verordnung (EWG) Nr. 2183/78 enthält einheitliche Grundsätze für die Kostenrechnung der Eisenbahnunternehmen, die Wegeentgelte für den grenzüberschreitenden Güterverkehr in geschlossenen Zügen erheben. Viele der Kostenfaktoren, auf die die vorgenannte Verordnung Bezug nimmt, sind Fahrwegkostenfaktoren und werden von dem Verordnungsvorschlag abgedeckt. Solch ein rechtlicher Rahmen ist zudem nur notwendig, wenn der Markt unterentwickelt ist, damit sichergestellt wäre, daß die Unternehmen vernünftig handeln. Mit der Richtlinie 91/440/EWG wurden erste Schritte hin zur Schaffung eines eigenen Marktes für Eisenbahnverkehrsdienste unternommen; viele Mitgliedstaaten sind sogar noch weiter gegangen. Diese Entwicklungen schaffen die Möglichkeit des Wettbewerbs zwischen Eisenbahnunternehmen, so daß eine Verordnung völlig unzeitgemäß wäre.
87. Da diese beiden Verordnungen in vielerlei Hinsicht der Struktur des Eisenbahnnetzes nicht mehr gerecht und ohnehin weitgehend durch diesen Vorschlag ersetzt werden, werden die Verordnungen (EWG) Nr. 2183/78 und 2830/77 aufgehoben.
88. Auch die Entscheidung 82/529/EWG entspricht nicht mehr den gewandelten Bedingungen des Schienenverkehrsmarktes. Rechtsgrundlage dafür war die Entscheidung 75/327/EWG, die ihrerseits durch die Richtlinie 91/440/EWG aufgehoben wurde. Die betreffende Entscheidung richtet sich ebenso wie die Verordnungen nur an eine begrenzte Zahl von Eisenbahnunternehmen, von denen eines gar nicht mehr besteht. Sie wird daher der Lage, die durch die Richtlinie 91/440/EWG geschaffen wurde, die die Möglichkeit des Wettbewerbs grenzüberschreitender Eisenbahngüterverkehrsdienste bietet, überhaupt nicht mehr gerecht. Dies bedeutet, daß die in der betreffenden Entscheidung vorgesehene Festsetzung von Entgelten zwischen Unternehmen gegen Artikel 85 EG-Vertrag verstoßen dürfte. Ferner ist die Unabhängigkeit der Geschäftstätigkeit und die Freiheit der Geschäftsführung, die mit der Entscheidung angestrebt wurde, um die Festsetzung unterschiedlicher Tarife für grenzüberschreitende Verkehrsdienste zu ermöglichen, nunmehr in Artikel 4 der Richtlinie 91/440/EWG verankert. Angesichts dessen besteht kein objektiver Grund für den Fortbestand der vorgenannten Entscheidung, die daher aufgehoben wird.

ISSN 0254-1467

KOM(98) 480 endg.

# DOKUMENTE

DE

07 06 10

---

Katalognummer : CB-CO-98-494-DE-C

ISBN 92-78-38626-X

---

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften  
L-2985 Luxemburg