



A9-0069/2024

5.3.2024

*****I**

BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 (COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

Ausschuss für Verkehr und Tourismus

Berichterstatlerin: Tilly Metz

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Anhörungsverfahren
- *** Zustimmungsverfahren
- ***I Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (erste Lesung)
- ***II Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (zweite Lesung)
- ***III Ordentliches Gesetzgebungsverfahren (dritte Lesung)

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der im Entwurf eines Rechtsakts vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu einem Entwurf eines Rechtsakts

Änderungsanträge des Parlaments in Spaltenform

Streichungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der linken Spalte gekennzeichnet. Textänderungen werden durch ***Fett- und Kursivdruck*** in beiden Spalten gekennzeichnet. Neuer Text wird durch ***Fett- und Kursivdruck*** in der rechten Spalte gekennzeichnet.

Aus der ersten und der zweiten Zeile des Kopftextes zu jedem der Änderungsanträge ist der betroffene Abschnitt des zu prüfenden Entwurfs eines Rechtsakts ersichtlich. Wenn sich ein Änderungsantrag auf einen bestehenden Rechtsakt bezieht, der durch den Entwurf eines Rechtsakts geändert werden soll, umfasst der Kopftext auch eine dritte und eine vierte Zeile, in der der bestehende Rechtsakt bzw. die von der Änderung betroffene Bestimmung des bestehenden Rechtsakts angegeben werden.

Änderungsanträge des Parlaments in Form eines konsolidierten Textes

Neue Textteile sind durch ***Fett- und Kursivdruck*** gekennzeichnet. Auf Textteile, die entfallen, wird mit dem Symbol **■** hingewiesen oder diese Textteile erscheinen durchgestrichen. Textänderungen werden gekennzeichnet, indem der neue Text in ***Fett- und Kursivdruck*** steht und der bisherige Text gelöscht oder durchgestrichen wird.

Rein technische Änderungen, die von den Dienststellen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes vorgenommen werden, werden allerdings nicht gekennzeichnet.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	4
BEGRÜNDUNG.....	140
ANLAGE: EINRICHTUNGEN ODER PERSONEN, VON DENEN DIE BERICHTERSTATTERIN BEITRÄGE ERHALTEN HAT	143
VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES	144
NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS..	145

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 (COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

(Ordentliches Gesetzgebungsverfahren: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf den Vorschlag der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (COM(2023)0443),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 2 und Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C9-0304/2023),
 - gestützt auf Artikel 294 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses vom 25.°Oktober 2023¹,
 - unter Hinweis auf die Stellungnahme des Ausschusses der Regionen vom [...]²,
 - gestützt auf Artikel 59 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Tourismus (A9-0069/2024),
1. legt den folgenden Standpunkt in erster Lesung fest;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie ihren Vorschlag ersetzt, entscheidend ändert oder beabsichtigt, ihn entscheidend zu ändern;
 3. beauftragt seine Präsidentin, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission sowie den nationalen Parlamenten zu übermitteln.

¹ [ABl. C 0, 0.0.0000, S. 0. / Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht].

² [ABl. C 0, 0.0.0000, S. 0. / Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht].

Änderungsantrag 1

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2

Vorschlag der Kommission

(2) In der Mitteilung über die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität¹⁵ werden Etappenziele aufgestellt, die den Pfad des Verkehrssystems der Union zu einer nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilität darstellen. Mit der Strategie wird angestrebt, den Schienengüterverkehr bis 2030 um 50 % zu steigern und bis 2050 zu verdoppeln, den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr bis 2030 zu verdoppeln und bis 2050 zu verdreifachen und beim Linienverkehr unter 500 km bis 2030 in der Union CO₂-Neutralität zu verwirklichen. Um diese Ziele zu erreichen, muss der Schienenverkehr im Hinblick auf Erschwinglichkeit **und** Zuverlässigkeit attraktiver werden, und die Dienstleistungen müssen besser auf die Bedürfnisse der Reisenden und der Güterverkehrskunden abgestimmt werden.

¹⁵ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen, COM(2020) 789 final vom 9. Dezember 2020.

Änderungsantrag 2

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2^a (neu)

Geänderter Text

(2) In der Mitteilung über die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität¹⁵ werden Etappenziele aufgestellt, die den Pfad des Verkehrssystems der Union zu einer nachhaltigen, intelligenten und resilienten Mobilität darstellen. Mit der Strategie wird angestrebt, den Schienengüterverkehr bis 2030 um 50 % zu steigern und bis 2050 zu verdoppeln, den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr bis 2030 zu verdoppeln und bis 2050 zu verdreifachen und beim Linienverkehr unter 500 km bis 2030 in der Union CO₂-Neutralität zu verwirklichen. Um diese Ziele zu erreichen, muss der Schienenverkehr im Hinblick auf Erschwinglichkeit, Zuverlässigkeit **und Zugänglichkeit** attraktiver werden, und die Dienstleistungen müssen besser auf die Bedürfnisse der Reisenden und der Güterverkehrskunden abgestimmt werden.

¹⁵ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen, COM(2020) 789 final vom 9. Dezember 2020.

(2a) Mit der vorliegenden Verordnung soll dafür gesorgt werden, dass Eisenbahninfrastruktur stärker genutzt und dadurch der Anteil des Schienenverkehrs gesteigert wird. Mit dieser Verordnung allein können die Dekarbonisierungs- und Verkehrsverlagerungsziele der Union jedoch nicht erreicht werden. Sowohl die Mitgliedstaaten als auch die Kommission sollten weiterhin an zahlreichen anderen Elementen arbeiten, durch die dazu beigetragen werden könnte, sowohl die Schieneninfrastruktur- als auch die Transportkapazität weiter zu erhöhen, wie etwa der Bündelung von Zugtrassen, der Harmonisierung der Fahrgeschwindigkeiten, einem effizienten Fahrgastwechsel, dem Einsatz längerer Züge mit einer erhöhten Achslast, der Einführung eines europaweit harmonisierten ERTMS sowie dem automatischen Zugbetrieb.

Änderungsantrag 3

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2 b (neu)

(2b) Die Verbesserung der Effizienz des Schienenverkehrs zur Stärkung des multimodalen Wettbewerbsaspekts zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ist wichtig für die Erleichterung einer substanziellen Verkehrsverlagerung und die Erreichung der in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität festgelegten Ziele. Daher sollten auch weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs in Betracht gezogen werden, wie z. B. niedrigere Weegeentgelte.

Da sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine erhöhte Nachfrage nach Fahrwegkapazität besteht, werden auch Investitionen zur Umsetzung dieser kapazitätssteigernden Maßnahmen erforderlich sein.

Änderungsantrag 4

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 2 d (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2d) Die Ziele im Hinblick auf die Verlagerung auf die Schiene auf EU-Ebene erfordern nationale Ziele auf der Grundlage konkreter nationaler Pläne, die von den Mitgliedstaaten nach einem von der Basis ausgehenden Ansatz entwickelt werden.

Begründung

Ohne nationale Pläne, die zusammengefasst sind, um die Gesamtziele der EU zu erreichen, bleiben diese Ziele lediglich Ambitionen ohne realistische konkrete Pläne, die bei Bedarf überwacht und geändert werden können.

Änderungsantrag 5

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5) Das Management der Fahrwegkapazität und des **Verkehrs** ist für das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnsektors von entscheidender Bedeutung. Der Betrieb von Eisenbahnverkehrsdiensten muss sorgfältig geplant und koordiniert werden, damit Züge, die etwa in Bezug auf Geschwindigkeit und Bremsweg sehr unterschiedlich sind, sicher auf denselben Gleisen fahren können. Ein optimales

(5) Das Management der Fahrwegkapazität und des **Schieneverkehrs** ist für das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnsektors von entscheidender Bedeutung. Der Betrieb von Eisenbahnverkehrsdiensten muss sorgfältig geplant und koordiniert werden, damit Züge, die etwa in Bezug auf Geschwindigkeit und Bremsweg sehr unterschiedlich sind, sicher auf denselben Gleisen fahren können. Ein optimales

Kapazitätsmanagement schafft mehr Möglichkeiten für Schienenverkehrsdienste und erhöht deren Zuverlässigkeit. Die Regulierung sollte den Infrastrukturbetreibern ausreichend Flexibilität für ein wirksames Kapazitätsmanagement bieten und gleichzeitig dafür sorgen, dass alle Eisenbahnunternehmen beim Zugang zum Schienennetz diskriminierungsfrei behandelt werden.

Kapazitätsmanagement schafft mehr Möglichkeiten für Schienenverkehrsdienste und erhöht deren Zuverlässigkeit, **was für den wachsenden Markt für Nachtzüge sowie für die Bestrebungen, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, eine besonders wichtige Voraussetzung ist.** Die Regulierung sollte den Infrastrukturbetreibern ausreichend Flexibilität für ein wirksames Kapazitätsmanagement bieten und gleichzeitig dafür sorgen, dass alle Eisenbahnunternehmen beim Zugang zum Schienennetz diskriminierungsfrei behandelt werden.

Änderungsantrag 6

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 6

Vorschlag der Kommission

(6) In der Richtlinie 2012/34/EU wird das Recht der Mitgliedstaaten anerkannt, bestimmte Teile des Schienennetzes oder bestimmte Schienenverkehrsdienste von der Anwendung der Vorschriften über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn auszunehmen, soweit das Funktionieren des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums durch solche Ausnahmen vom Anwendungsbereich des Unionsrechts nicht beeinträchtigt wird. Diese Ausnahmen sollten weiterhin bestehen, und die Mitgliedstaaten sollten das Recht behalten, solche Ausnahmen in Zukunft auch in Bezug auf diese Verordnung zu beantragen.

Geänderter Text

(6) In der Richtlinie 2012/34/EU wird das Recht der Mitgliedstaaten anerkannt, bestimmte Teile des Schienennetzes oder bestimmte Schienenverkehrsdienste von der Anwendung der Vorschriften über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn auszunehmen, soweit das Funktionieren des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums durch solche Ausnahmen vom Anwendungsbereich des Unionsrechts nicht beeinträchtigt wird. Diese Ausnahmen sollten – **wenn auch streng begrenzt** – weiterhin bestehen, und die Mitgliedstaaten sollten das Recht behalten, solche Ausnahmen in Zukunft auch in Bezug auf diese Verordnung zu beantragen.

Änderungsantrag 7

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 7

Vorschlag der Kommission

(7) Die Vorschriften und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität der Eisenbahn sollten die Bedürfnisse aller Segmente des Eisenbahnmarktes besser **widerspiegeln**. Sie sollten insbesondere der Notwendigkeit einer langfristigen Stabilität der verfügbaren Personenverkehrskapazität und einer kurzfristigen Flexibilität für den Güterverkehr Rechnung tragen, um der Marktnachfrage gerecht zu werden. Deshalb sollte der Kapazitätsmanagementprozess nicht länger vorwiegend jährlich ausgerichtet werden, sondern in drei aufeinander folgenden Phasen der strategischen Kapazitätsplanung, der Fahrplanerstellung und Fahrwegkapazitätszuweisung und der Kapazitätsanpassung und -umplanung erfolgen. Die Einführung besser definierter und strukturierter Phasen, die im Rahmen des Kapazitätsmanagements sowohl eine langfristige Planung als auch kurzfristige Anpassungen ermöglichen, würde insbesondere jenen Verkehrsleistungen zugutekommen, deren Vorausplanung schwieriger oder deren Organisation komplexer ist, wozu der Verkehr von Güterzügen und grenzüberschreitenden Personenzügen gehört.

Änderungsantrag 8

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8

Vorschlag der Kommission

(8) Ein steigender Anteil des Schienennetzes der Union ist bereits überlastet oder nahezu überlastet und kann weder den Fahrwegkapazitätsbedarf aller Antragsteller decken noch ein weiteres

Geänderter Text

(7) Die Vorschriften und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität der Eisenbahn sollten die Bedürfnisse aller Segmente des Eisenbahnmarktes besser **berücksichtigen und ihnen auf diskriminierungsfreie Weise nachkommen**. Sie sollten insbesondere der Notwendigkeit einer langfristigen Stabilität der verfügbaren Personenverkehrskapazität und einer kurzfristigen Flexibilität für den Güterverkehr Rechnung tragen, um der Marktnachfrage gerecht zu werden. Deshalb sollte der Kapazitätsmanagementprozess nicht länger vorwiegend jährlich ausgerichtet werden, sondern in drei aufeinander folgenden Phasen der strategischen Kapazitätsplanung, der Fahrplanerstellung und Fahrwegkapazitätszuweisung und der Kapazitätsanpassung und -umplanung erfolgen. Die Einführung besser definierter und strukturierter Phasen, die im Rahmen des Kapazitätsmanagements sowohl eine langfristige Planung als auch kurzfristige Anpassungen ermöglichen, würde insbesondere jenen Verkehrsleistungen zugutekommen, deren Vorausplanung schwieriger oder deren Organisation komplexer ist, wozu der Verkehr von Güterzügen und grenzüberschreitenden Personenzügen, **einschließlich Nachtzügen**, gehört.

Geänderter Text

(8) Ein steigender Anteil des Schienennetzes der Union ist bereits überlastet oder nahezu überlastet und kann weder den Fahrwegkapazitätsbedarf aller Antragsteller decken noch ein weiteres

Wachstum des Schienenverkehrsaufkommens bewältigen. Der Ausbau und die Digitalisierung der Eisenbahninfrastruktur im Einklang mit den gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgestellten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und insbesondere im Einklang mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) dürften mittel- bis langfristig zu einer Erhöhung der verfügbaren Kapazität führen. Dennoch werden die Infrastrukturbetreiber Prioritäten für die Benutzung überlasteter Abschnitte festlegen müssen. Unbeschadet der von den Mitgliedstaaten im Rahmen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität festgelegten allgemeinen Prioritätsgrundsätze sollten die Infrastrukturbetreiber Entscheidungen über Prioritäten gestützt auf transparente und harmonisierte Methoden treffen, die klarstellen, wie soziale, wirtschaftliche und ökologische Faktoren berücksichtigt wurden und wie sie ihre Entscheidung beeinflussen.

Wachstum des Schienenverkehrsaufkommens bewältigen. Der Ausbau und die Digitalisierung der Eisenbahninfrastruktur im Einklang mit den gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgestellten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und insbesondere im Einklang mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) dürften mittel- bis langfristig zu einer Erhöhung der verfügbaren Kapazität führen. Dennoch werden die Infrastrukturbetreiber Prioritäten für die Benutzung überlasteter Abschnitte festlegen müssen. Unbeschadet der von den Mitgliedstaaten im Rahmen für die Zuweisung von Fahrwegkapazität festgelegten allgemeinen Prioritätsgrundsätze sollten die Infrastrukturbetreiber Entscheidungen über Prioritäten gestützt auf transparente und harmonisierte Methoden treffen, die klarstellen, wie soziale, wirtschaftliche und ökologische Faktoren berücksichtigt wurden und wie sie ihre Entscheidung beeinflussen. ***Diese sozioökonomischen und ökologischen Kriterien sollten auf anerkannten Methoden und den besten verfügbaren Kenntnissen beruhen. Daher sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, einen delegierten Rechtsakt zur Festlegung der Verfahren, Kriterien und Methoden zu erlassen. Bei der Ausarbeitung dieses delegierten Rechtsakts sollte die Kommission mit dem Europäischen Netzwerk der Infrastrukturbetreiber (ENIM) und der durch die Verordnung (EU) 2016/796^{1a} eingerichteten Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) zusammenarbeiten.***

^{1a} Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der

Änderungsantrag 9

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Die vorhandene Fahrwegkapazität der Eisenbahn reicht nicht aus, um die Ziele der Union im Hinblick auf die Verlagerung auf die Schiene für die Jahre 2030 und 2050 zu erreichen. Tatsächlich schrumpfte das Schienennetz in der Union zwischen 1990 und 2021 um über 12 000 km. Das Erreichen der Verkehrsverlagerungsziele der Union hängt in erster Linie von der Steigerung der Effizienz des Schienenverkehrs und der Erhöhung der Fahrwegkapazität ab, wobei Letzteres Investitionen in die Instandhaltung, die Erneuerung und den Neubau der Schieneninfrastruktur erfordert. Dazu gehören die Mobilisierung nationaler Haushalte, der durch die Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a} geschaffenen Fazilität „Connecting Europe“ und privater Investitionen, um wichtige Verbindungslücken zu schließen und Engpässe zu verringern, sowie das Erreichen einer angemessenen Mittelausstattung für die Instandhaltung. Die Mitgliedstaaten sollten insbesondere eine Verschlechterung der Schieneninfrastruktur verhindern und die Auswirkungen möglicher Kapazitätsbeschränkungen minimieren, indem sie eine angemessene, stabile und rechtzeitige langfristige Finanzierung durch mehrjährige Leistungsvereinbarungen sicherstellen, die zwischen dem Mitgliedstaat und dem Infrastrukturbetreiber für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren geschlossen

werden sollten.

1a Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 (ABl. L 249 vom 14.7.2021, S. 38).

Änderungsantrag 10

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 9

Vorschlag der Kommission

(9) Durch die strategische Kapazitätsplanung sollte die Auslastung der Eisenbahninfrastruktur verbessert werden, indem die Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten vorausschauend betrachtet und die geplante Entwicklung, Erneuerung und Instandhaltung der Infrastruktur berücksichtigt wird. Dies sollte sicherstellen, dass Fahrwegkapazität in der Art und Weise zugewiesen wird, die den größtmöglichen Nutzen der Schienenverkehrsdienste für die Gesellschaft verspricht. Die Infrastrukturbetreiber sollten sicherstellen, dass die strategische Planung schrittweise immer mehr Details über die verfügbare Kapazität enthält und dass die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf ihrer Grundlage erfolgt.

Geänderter Text

(9) Durch die strategische Kapazitätsplanung sollte die Auslastung der Eisenbahninfrastruktur verbessert werden, indem die Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten vorausschauend betrachtet und die geplante Entwicklung, Erneuerung und Instandhaltung der Infrastruktur berücksichtigt wird. Dies sollte sicherstellen, dass Fahrwegkapazität in der Art und Weise zugewiesen wird, die den größtmöglichen Nutzen der Schienenverkehrsdienste für die Gesellschaft verspricht, **wobei sozioökonomischen und umweltbezogenen Auswirkungen Rechnung zu tragen ist.** Die Infrastrukturbetreiber sollten sicherstellen, dass die strategische Planung schrittweise immer mehr Details über die verfügbare Kapazität enthält und dass die Zuweisung von Fahrwegkapazität auf ihrer Grundlage erfolgt. **Die Antragsteller, die Europäische Plattform für den Eisenbahnverkehr (ERP), die Kunden von Eisenbahnverkehrsdiensten und ihre Verbände sowie die Behörden der Union und der Mitgliedstaaten sollten während der strategischen Planung konsultiert werden und die Möglichkeit haben, Beiträge zu der Studie zur Analyse der**

erwarteten Verkehrsmarktentwicklungen gemäß Artikel 15 zu leisten und unabhängige Kommentare zu den Ergebnissen abzugeben.

Änderungsantrag 11

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11

Vorschlag der Kommission

(11) Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität sollten sich die Infrastrukturbetreiber an die strategischen Kapazitätsangebotspläne halten und gleichzeitig sicherstellen, dass Fahrwegkapazität auf gerechte und nichtdiskriminierende Weise entsprechend der Marktnachfrage zugewiesen wird. Dabei können einige Anträge auf Fahrwegkapazität abgelehnt werden, und der Kapazitätsangebotsplan muss regelmäßig aktualisiert werden, um der tatsächlichen Nachfrage Rechnung zu tragen.

Geänderter Text

(11) Bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität sollten sich die Infrastrukturbetreiber an die strategischen Kapazitätsangebotspläne halten und gleichzeitig sicherstellen, dass Fahrwegkapazität auf gerechte und nichtdiskriminierende Weise entsprechend der Marktnachfrage zugewiesen wird. Dabei können einige Anträge auf Fahrwegkapazität ***mit alternativen Kapazitäten bedient oder, wenn keine andere Möglichkeit besteht,*** abgelehnt werden, und der Kapazitätsangebotsplan muss regelmäßig aktualisiert werden, um der tatsächlichen Nachfrage Rechnung zu tragen.

Änderungsantrag 12

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(11a) Auf mehreren nationalen Eisenbahnmärkten ist der Infrastrukturbetreiber Teil einer vertikal integrierten Holdinggesellschaft mit einem oder mehreren Personen- und Güterverkehrsunternehmen. Bei der Zuweisung von Kapazitäten an diese Eisenbahnunternehmen ist es für das reibungslose Funktionieren des Marktes von größter Bedeutung, dass die

Fahrwegkapazität auf faire, angemessene und diskriminierungsfreie Weise zugewiesen wird. Insbesondere sollten sensible Informationen, die im Rahmen des Verfahrens der Kapazitätszuweisung an den Infrastrukturbetreiber weitergegeben werden, als vertrauliche Informationen betrachtet werden.

Änderungsantrag 13

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12

Vorschlag der Kommission

(12) In den verschiedenen Segmenten des Eisenbahnmarktes ist es in unterschiedlichem Maße möglich, den Fahrwegkapazitätsbedarf vorherzusehen. So sind einige Schienengüterverkehrsunternehmen möglicherweise nicht in der Lage, ihren Kapazitätsbedarf so rechtzeitig zu bestimmen, dass er in den Netzfahrplan aufgenommen werden kann, d. h. in den Jahresplan der Zug- und Fahrzeugbewegungen, und er passt möglicherweise auch nicht in die jährliche Planung. Deshalb sollten die Infrastrukturbetreiber in der Lage sein, Kapazität in ausreichender Qualität und Quantität auch für solche Schienenverkehrsdienste anzubieten, die eine instabile Nachfrage aufweisen, relativ kurzfristig organisiert werden, mehr als eine einzelne Zugfahrt umfassen und wiederholt für einen Zeitraum durchgeführt werden können, der nicht mit der Dauer der Netzfahrplanperiode übereinstimmt.

Geänderter Text

(12) In den verschiedenen Segmenten des Eisenbahnmarktes ist es in unterschiedlichem Maße möglich, den Fahrwegkapazitätsbedarf vorherzusehen. So sind einige Schienengüterverkehrsunternehmen möglicherweise nicht in der Lage, ihren Kapazitätsbedarf so rechtzeitig zu bestimmen, dass er in den Netzfahrplan aufgenommen werden kann, d. h. in den Jahresplan der Zug- und Fahrzeugbewegungen, und er passt möglicherweise auch nicht in die jährliche Planung. Deshalb sollten die Infrastrukturbetreiber in der Lage sein, Kapazität in ausreichender Qualität und Quantität auch für solche Schienenverkehrsdienste anzubieten, die eine instabile Nachfrage aufweisen, relativ kurzfristig organisiert werden, mehr als eine einzelne Zugfahrt umfassen und wiederholt für einen Zeitraum durchgeführt werden können, der nicht mit der Dauer der Netzfahrplanperiode übereinstimmt. ***Diese Art des Angebots von Kapazitäten könnte auch in einem Paket von vorberechneten nicht reservierten Mindesttrassen angeboten werden, die dann kurzfristig zugewiesen werden können.***

Änderungsantrag 14

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 12 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(12a) In den Mitgliedstaaten werden unterschiedliche Verfahren zur Erstellung von Fahrplänen verwendet und diese Konzepte sollten bei der strategischen Kapazitätsplanung berücksichtigt werden. Diese Verfahren erfordern eine verstärkte grenzüberschreitende Koordination zwischen Infrastrukturbetreibern, insbesondere wenn die Infrastrukturbetreiber Kapazitäten durch die Verwendung integrierter Taktfahrpläne vorplanen.

Änderungsantrag 15

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(14) Ein erheblicher Anteil des Schienengüterverkehrs entfällt auf den Fernverkehr und erfordert eine grenzüberschreitende Koordination der Infrastrukturbetreiber. Das Erreichen des politischen Ziels der Steigerung des Schienenverkehrsaufkommens hängt auch von der Zunahme des grenzüberschreitenden Personenverkehrs ab. Zur Erleichterung und Förderung des grenzüberschreitenden Verkehrs im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum sollten die Vorschriften und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität der Eisenbahn kohärenter und einheitlicher gestaltet werden. Dementsprechend sollte die Rolle des Europäischen Netzwerks der Infrastrukturbetreiber gestärkt werden, damit es mit der Ausarbeitung von Leitlinien für die harmonisierte

(14) Ein erheblicher Anteil des Schienengüterverkehrs entfällt auf den Fernverkehr und erfordert eine grenzüberschreitende Koordination der Infrastrukturbetreiber. Das Erreichen des politischen Ziels der Steigerung des Schienenverkehrsaufkommens hängt auch von der Zunahme des grenzüberschreitenden Personenverkehrs ab. Zur Erleichterung und Förderung des grenzüberschreitenden Verkehrs im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum sollten die Vorschriften und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität der Eisenbahn kohärenter und einheitlicher gestaltet werden. Dementsprechend sollte die Rolle des Europäischen Netzwerks der Infrastrukturbetreiber gestärkt werden, damit es mit der Ausarbeitung von Leitlinien für die harmonisierte

Durchführung dieser Verordnung in Bezug auf Verfahren und Methoden für das Management der Fahrwegkapazität und mit der aktiven Koordinierung der grenzüberschreitenden Fahrwegkapazität und des grenzüberschreitenden Verkehrs betraut werden kann. Insbesondere sollte das Europäische Netzwerk der Infrastrukturbetreiber europäische Rahmen für das Kapazitätsmanagement, für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements sowie für die Leistungsüberprüfung aufstellen.

Durchführung dieser Verordnung in Bezug auf Verfahren und Methoden für das Management der Fahrwegkapazität und mit der aktiven Koordinierung der grenzüberschreitenden Fahrwegkapazität und des grenzüberschreitenden Verkehrs betraut werden kann. Insbesondere sollte das Europäische Netzwerk der Infrastrukturbetreiber europäische Rahmen für das Kapazitätsmanagement, für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements sowie für die Leistungsüberprüfung aufstellen.

Eisenbahnunternehmen, Antragsteller und andere am Betrieb Beteiligte sollten bei der Entwicklung dieser europäischen Rahmenwerke ebenfalls konsultiert werden.

Änderungsantrag 16

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15

Vorschlag der Kommission

(15) Die vom Europäischen Netzwerk der Infrastrukturbetreiber aufgestellten europäischen Rahmen sollten Leitlinien umfassen, die von Infrastrukturbetreibern nach besten Kräften befolgt werden sollten, ohne ihre Verantwortung für die eigenen betrieblichen Entscheidungen zu schmälern. Die Infrastrukturbetreiber sollten etwaige Abweichungen von den Rahmen des Europäischen Netzwerks der Infrastrukturbetreiber begründen. Mit diesem Vorgehen soll ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen den Erfordernissen der Koordinierung und der Anwendung harmonisierter Konzepte im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum einerseits und der Notwendigkeit der Anpassung der Verfahren und Methoden an die besonderen Gegebenheiten in bestimmten geografischen Gebieten andererseits hergestellt werden. Fünf Jahre

Geänderter Text

(15) Die vom Europäischen Netzwerk der Infrastrukturbetreiber aufgestellten europäischen Rahmen sollten Leitlinien umfassen, die von Infrastrukturbetreibern nach besten Kräften befolgt werden sollten, ohne ihre Verantwortung für die eigenen betrieblichen Entscheidungen zu schmälern. Die Infrastrukturbetreiber sollten etwaige Abweichungen von den Rahmen des Europäischen Netzwerks der Infrastrukturbetreiber begründen, ***was nur in Ausnahmefällen zulässig sein sollte und von der nationalen Regulierungsstelle für den Schienenverkehr genehmigt werden muss.*** Mit diesem Vorgehen soll ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen den Erfordernissen der Koordinierung und der Anwendung harmonisierter Konzepte im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum einerseits und der

nach dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung sollte die Kommission prüfen, ob der Stand der Vereinheitlichung der Verfahren und Methoden und die Wirksamkeit des Koordinierungsprozesses zwischen den Infrastrukturbetreibern sowie die allgemeinen Fortschritte bei der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums die Einführung sekundärer Rechtsvorschriften rechtfertigen, um bestimmte Elemente der vom Europäischen Netzwerk der Infrastrukturbetreiber aufgestellten europäischen Rahmen zu ersetzen.

Notwendigkeit der Anpassung der Verfahren und Methoden an die besonderen Gegebenheiten in bestimmten geografischen Gebieten andererseits hergestellt werden. Fünf Jahre nach dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung sollte die Kommission prüfen, ob der Stand der Vereinheitlichung der Verfahren und Methoden und die Wirksamkeit des Koordinierungsprozesses zwischen den Infrastrukturbetreibern sowie die allgemeinen Fortschritte bei der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums die Einführung sekundärer Rechtsvorschriften rechtfertigen, um bestimmte Elemente der vom Europäischen Netzwerk der Infrastrukturbetreiber aufgestellten europäischen Rahmen zu ersetzen.

Änderungsantrag 17

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(15a) Um ein nahtloses europäisches Schienennetz sicherzustellen und den grenzüberschreitenden und netzübergreifenden Schienenverkehr sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr zu verbessern, sollten der ERA neue Aufgaben zugewiesen werden. Die ERA sollte bei der Erfüllung ihrer neuen Aufgaben eng mit dem ENIM und dem Netzwerkkoordinator zusammenarbeiten.

Änderungsantrag 18

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 15 b (neu)

(15b) Die Ressourcen der ERA sind angesichts des Umfangs der vorgeschlagenen zusätzlichen Aufgaben der Agentur und mit Blick auf die Ambitionen der Union im Rahmen dieser Verordnung unzureichend. Die für die Durchführung der Aufgaben der ERA im Rahmen dieser Verordnung vorgesehenen Finanzmittel sollten deshalb aus den nicht zugewiesenen Spielräumen innerhalb der Obergrenzen des mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) stammen oder über die nicht-thematischen besonderen Instrumente des MFR bereitgestellt werden. Da der Vorschlag der Kommission für die Überarbeitung des MFR keine Stärkung des Haushalts der ERA vorsah, kann die Aufstockung der Mittel für die ERA weder durch eine Ausgleichskürzung der im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (Verkehr) geplanten Ausgaben ausgeglichen werden noch eine Kürzung von Mitteln für andere Unionsprogramme bewirken.

Änderungsantrag 19

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 17

(17) Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur erfordert nicht nur eine enge Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern, sondern auch ein enges Zusammenwirken mit Eisenbahnunternehmen und anderen Beteiligten, die unmittelbar in den Schienenverkehr, den multimodalen Verkehr und den Logistikbetrieb eingebunden sind. Deshalb ist es nötig, für eine strukturierte Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und anderen

(17) Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur erfordert nicht nur eine enge Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern, sondern auch ein enges Zusammenwirken mit Eisenbahnunternehmen und anderen Beteiligten, die unmittelbar in den Schienenverkehr, den multimodalen Verkehr und den Logistikbetrieb eingebunden sind. Deshalb ist es nötig, für eine strukturierte Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und anderen Beteiligten zu sorgen. **Zur Stärkung der**

Beteiligten zu sorgen.

Funktion von Eisenbahnunternehmen und Antragstellern wird die ERP als beratende Stelle für das ENIM geschaffen. Betreiber von Serviceeinrichtungen und Terminals, Akteure im Bereich multimodaler Kapazitäten wie z. B. See- und Binnenhäfen sowie Eigentümer anderer schienenverkehrsbezogener Serviceeinrichtungen könnten ebenfalls Teil der ERP sein. Das ENIM sollte die ERP vor der Vorbereitung der Annahme der europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement, Verkehrsmanagement und Leistungsmanagement konsultieren. Darüber hinaus könnte die ERP dem ENIM einen genaueren Überblick über die Marktentwicklungen verschaffen und auch Initiativstellungen zu allen Vorschlägen oder Beschlüssen des ENIM und der ERA abgeben.

Änderungsantrag 20

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 18

Vorschlag der Kommission

(18) Die Zuverlässigkeit der Schienenverkehrsdienste ist einer der Aspekte, die von Eisenbahnkunden am meisten geschätzt werden. Die Zuverlässigkeit der Fahrpläne ist auch ein entscheidender Aspekt für das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnsystems, das von starken Wechselwirkungen zwischen Diensten und externen Netzeffekten geprägt ist. Aus diesem Grund sollten Fahrplanabweichungen auf ein Minimum beschränkt bleiben. Darüber hinaus sollte ein System mit angemessenen Anreizen eingeführt werden, um die Erfüllung der Verpflichtungen durch Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen und andere einschlägige Beteiligte zu fördern. Diese

Geänderter Text

(18) Die Zuverlässigkeit der Schienenverkehrsdienste ist einer der Aspekte, die von Eisenbahnkunden am meisten geschätzt werden, **und nicht zuletzt eine entscheidende Voraussetzung für den erneut entstehenden Markt für Nachtzüge, wo Bahnkunden und Antragsteller im Voraus wissen müssen, wie ihre Dienste ablaufen können.** Die Zuverlässigkeit der Fahrpläne ist auch ein entscheidender Aspekt für das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnsystems, das von starken Wechselwirkungen zwischen Diensten und externen Netzeffekten geprägt ist. Aus diesem Grund sollten Fahrplanabweichungen auf ein Minimum beschränkt bleiben. Darüber hinaus sollte ein System mit angemessenen Anreizen

Anreize sollten sowohl wirtschaftlicher als auch nichtwirtschaftlicher Art sein.

eingeführt werden, um die Erfüllung der Verpflichtungen durch Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnunternehmen, **Betreiber von Serviceeinrichtungen** und andere einschlägige Beteiligte zu fördern. Diese Anreize sollten sowohl wirtschaftlicher als auch nichtwirtschaftlicher Art sein.

Änderungsantrag 21

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 19

Vorschlag der Kommission

(19) Die kontinuierliche Überwachung der Qualität der Eisenbahninfrastruktur- und Verkehrsdienste ist eine Voraussetzung für die Verbesserung der Leistungsfähigkeit dieser Dienste. Daher ist es notwendig, ein transparentes und objektives System von Indikatoren zu schaffen, das Rückmeldungen zu den Leistungsaspekten gibt, die für die verschiedenen am Betrieb Beteiligten und für die Endkunden von Schienenverkehrsdiensten wichtig sind. Die Hauptfunktion eines solchen Systems sollte darin bestehen, die Einhaltung der Verpflichtungen, die von den am Betrieb Beteiligten eingegangen wurden, und die Fortschritte bei der Leistungsfähigkeit im Laufe der Zeit zu überwachen und dabei den unterschiedlichen Gegebenheiten und Merkmalen im Eisenbahnsektor Rechnung zu tragen. Bei der Einrichtung eines solchen Systems und der Auswertung seiner Ergebnisse **sollte** sich die Kommission auf unabhängige Sachverständige in Form eines Leistungsüberprüfungsgremiums stützen können. Dieses Gremium sollte in der Lage sein, die Kommission in allen Bereichen unabhängig zu beraten, die die Leistung der Schienenverkehrsdienste und des Infrastrukturbetriebs beeinflussen.

Geänderter Text

(19) Die kontinuierliche Überwachung der Qualität der Eisenbahninfrastruktur- und Verkehrsdienste ist eine Voraussetzung für die Verbesserung der Leistungsfähigkeit dieser Dienste. Daher **sollten Infrastrukturbetreiber die Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Eisenbahnverkehrsdiensten überwachen und vergleichen. Beim Festlegen ihrer eigenen Leistungsziele in dem Plan sollten Infrastrukturbetreiber die nationalen Aufsichtsbehörden, die nationalen Ministerien und die Kommission konsultieren, um sicherzustellen, dass diese Ziele mit den Leistungszielen der Union vereinbar sind. Außerdem** ist es notwendig, ein transparentes und objektives System von Indikatoren zu schaffen, das Rückmeldungen zu den Leistungsaspekten gibt, die für die verschiedenen am Betrieb Beteiligten und für die Endkunden von Schienenverkehrsdiensten wichtig sind. Die Hauptfunktion eines solchen Systems sollte darin bestehen, die Einhaltung der Verpflichtungen, die von den am Betrieb Beteiligten eingegangen wurden, und die Fortschritte bei der Leistungsfähigkeit im Laufe der Zeit zu überwachen und dabei den unterschiedlichen Gegebenheiten und Merkmalen im Eisenbahnsektor Rechnung zu tragen. Bei der Einrichtung eines

solchen Systems und der Auswertung seiner Ergebnisse *sollten* sich die Kommission *und die ERA* auf unabhängige Sachverständige *mit fundierten Kenntnissen der Eisenbahnbranche* in Form eines Leistungsüberprüfungsgremiums stützen können. Dieses Gremium sollte in der Lage sein, die Kommission *und die ERA* in allen Bereichen unabhängig *und fachkundig* zu beraten, die die Leistung der Schienenverkehrsdienste und des Infrastrukturbetriebs beeinflussen.

Änderungsantrag 22

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 20

Vorschlag der Kommission

(20) Um die Leistung der Eisenbahninfrastrukturdienste im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu verbessern, sollten die Infrastrukturbetreiber in enger Zusammenarbeit mit der Kommission, dem Leistungsüberprüfungsgremium und den einschlägigen Beteiligten einen gemeinsamen Rahmen für die Leistungsüberprüfung *aufstellen und* umsetzen. Dieser Rahmen sollte dafür sorgen, dass alle Infrastrukturbetreiber in der EU gemeinsame Grundsätze und Methoden für die Leistungsmessung anhand vereinbarter Indikatoren anwenden. Der Rahmen sollte es erlauben, Leistungsmängel im EU-Eisenbahnnetz aufzudecken. Er sollte sicherstellen, dass die Infrastrukturbetreiber ihre Leistungsziele so festlegen, dass den Besonderheiten des von ihnen betriebenen Netzes Rechnung getragen, gleichzeitig aber eine kohärente Erkennung der wichtigsten Leistungsmängel gewährleistet wird. Der Rahmen sollte es den Infrastrukturbetreibern ermöglichen, auf EU-Ebene bei der Festlegung von

Geänderter Text

(20) Um die Leistung der Eisenbahninfrastrukturdienste im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu verbessern, sollten die Infrastrukturbetreiber in enger Zusammenarbeit mit der Kommission, *der ERA*, dem Leistungsüberprüfungsgremium und den einschlägigen Beteiligten einen gemeinsamen Rahmen für die Leistungsüberprüfung umsetzen. Dieser Rahmen sollte dafür sorgen, dass alle Infrastrukturbetreiber in der EU gemeinsame Grundsätze und Methoden für die Leistungsmessung anhand vereinbarter Indikatoren anwenden. Der Rahmen sollte es erlauben, Leistungsmängel im EU-Eisenbahnnetz aufzudecken. Er sollte sicherstellen, dass die Infrastrukturbetreiber ihre Leistungsziele so festlegen, dass den Besonderheiten des von ihnen betriebenen Netzes Rechnung getragen, gleichzeitig aber eine kohärente Erkennung der wichtigsten Leistungsmängel gewährleistet wird. Der Rahmen sollte es den Infrastrukturbetreibern ermöglichen, auf EU-Ebene, *auch innerhalb der ERA*, bei

Maßnahmen zur Behebung von Leistungsmängeln zusammenzuarbeiten und deren Auswirkungen zu verfolgen. Die Infrastrukturbetreiber sollten diesen Rahmen regelmäßig überprüfen, damit er stets seinen Zweck erfüllt; sie sollten dabei im Europäischen Netzwerk der Infrastrukturbetreiber zusammenarbeiten und die Stellungnahmen des Leistungsüberprüfungsgremiums und der Kommission berücksichtigen.

der Festlegung von Maßnahmen zur Behebung von Leistungsmängeln zusammenzuarbeiten und deren Auswirkungen zu verfolgen. Die Infrastrukturbetreiber sollten diesen Rahmen regelmäßig überprüfen, damit er stets seinen Zweck erfüllt; sie sollten dabei im Europäischen Netzwerk der Infrastrukturbetreiber **mit der ERA** zusammenarbeiten und die Stellungnahmen des Leistungsüberprüfungsgremiums und der Kommission berücksichtigen.

Änderungsantrag 23

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 22

Vorschlag der Kommission

(22) Die Eisenbahn-Regulierungsstellen sollten auf Unionsebene zusammenarbeiten, um eine kohärente Anwendung des Rechtsrahmens und eine einheitliche Behandlung der Antragsteller im gesamten einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu gewährleisten. Die Zusammenarbeit sollte über das Europäische Netzwerk der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr erfolgen, um gemeinsame Verfahren für die Beschlussfassung in Fragen, für die sie nach dieser Verordnung zuständig sind, zu entwickeln. Zu diesem Zweck sollte das **Europäische Netzwerk der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr** Koordinierungsaufgaben wahrnehmen und unverbindliche Empfehlungen und Stellungnahmen abgeben, die die Zuständigkeiten der Eisenbahn-Regulierungsstellen oder der Infrastrukturbetreiber unberührt lassen.

Geänderter Text

(22) Die Eisenbahn-Regulierungsstellen sollten auf Unionsebene zusammenarbeiten, um eine kohärente Anwendung des Rechtsrahmens und eine einheitliche Behandlung der Antragsteller im gesamten einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu gewährleisten. Die Zusammenarbeit sollte über das Europäische Netzwerk der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (**ENRRB**) erfolgen, um gemeinsame Verfahren für die Beschlussfassung in Fragen, für die sie nach dieser Verordnung zuständig sind, zu entwickeln. Zu diesem Zweck sollte das **ENRRB** Koordinierungsaufgaben wahrnehmen und unverbindliche Empfehlungen und Stellungnahmen abgeben, die die Zuständigkeiten der Eisenbahn-Regulierungsstellen oder der Infrastrukturbetreiber unberührt lassen. **Das ENRRB sollte die Vereinbarkeit der europäischen Rahmen mit den Regulierungszielen der Verordnung prüfen. Die Regulierungsaufsicht sollte so gestaltet werden, dass durch nationale Entscheidungen die in den europäischen Rahmen beschriebenen harmonisierten**

Verfahren nicht untergraben werden können, es sei denn, es wird in dieser Verordnung anders festgelegt.

Änderungsantrag 24

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23

Vorschlag der Kommission

(23) Für ein effizientes Management der Fahrwegkapazität und des Verkehrs ist ein Austausch von Daten und Informationen zwischen Infrastrukturbetreibern, Antragstellern und anderen am Betrieb Beteiligten erforderlich. Dieser Austausch kann mit Unterstützung interoperabler digitaler Instrumente und, soweit möglich, durch Automatisierung erheblich wirksamer und effizienter gestaltet werden. Die Spezifikationen für die Interoperabilität sollten daher vorrangig umgesetzt und weiterentwickelt werden, um mit den technischen Entwicklungen und den in dieser Verordnung vorgesehenen neuen Verfahren Schritt zu halten.

Geänderter Text

(23) Für ein effizientes Management der Fahrwegkapazität und des Verkehrs ist ein Austausch von Daten und Informationen zwischen Infrastrukturbetreibern, Antragstellern und anderen am Betrieb Beteiligten erforderlich. Dieser Austausch kann mit Unterstützung interoperabler digitaler Instrumente und, soweit möglich, durch Automatisierung erheblich wirksamer und effizienter gestaltet werden. Die Spezifikationen für die Interoperabilität sollten daher vorrangig umgesetzt und weiterentwickelt werden, um mit den technischen Entwicklungen und den in dieser Verordnung vorgesehenen neuen Verfahren Schritt zu halten. ***Um eine zügige Entwicklung und Umsetzung sicherzustellen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, einen delegierten Rechtsakt für die Umsetzung und Steuerung eines integrierten digitalen europäischen Eisenbahnverkehrsmanagements zu erlassen. Da die ERA die Europäische Systembehörde für Telematikanwendungen ist, sollte sie eng in die Entwicklung und Umsetzung der in Artikel 62 der vorliegenden Verordnung genannten digitalen Instrumente einbezogen werden, um sicherzustellen, dass sie den TSI für Telematikanwendungen im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/797 und im Einklang mit Artikel 23 der Verordnung (EU) 2016/796 entsprechen.***

Änderungsantrag 25

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 23 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(23a) Die Arbeitnehmer sind für das effiziente Funktionieren der Eisenbahnbranche von entscheidender Bedeutung. Damit Dienstleistungen effizienter werden können und ihre Qualität gesteigert werden kann, ist die Digitalisierung von entscheidender Bedeutung. Die Digitalisierung und Automatisierung der Eisenbahnkapazität und des Verkehrsmanagements muss mit der Entwicklung digitaler Kompetenzen der Beschäftigten der Branche einhergehen. Zusätzliche Schulungen und Investitionen in die Ausweitung digitaler Kompetenzen in Bezug auf neue digitale Anforderungen sollen es den Arbeitnehmern ermöglichen, sich anzupassen und einen positiven Beitrag zum reibungslosen Funktionieren der Branche zu leisten, indem sie die Kommunikation und die Fähigkeit zur Bewältigung unerwarteter Ereignisse verbessern.

Änderungsantrag 26

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(29) Wie die Ex-post-Bewertung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010²⁰ ergeben hat, wurde mit der genannten Verordnung keine ausreichende Wirkung erzielt, um wirksam zu einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene beizutragen. Darüber hinaus hat sich die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreibern beim Management der Fahrwegkapazität der

(29) Wie die Ex-post-Bewertung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010²⁰ ergeben hat, wurde mit der genannten Verordnung keine ausreichende Wirkung erzielt, um wirksam zu einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene beizutragen. Darüber hinaus hat sich die Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreibern beim Management der Fahrwegkapazität der

Eisenbahn aus grenzübergreifender Sicht nach wie vor als unwirksam erwiesen. Ferner hat die Bewertung aufgezeigt, dass ein beim Kapazitätsmanagement eine Trennung zwischen Schienengüterverkehrskorridoren und dem übrigen Netz nicht effizient ist. Für das Management der Schienennetzkapazität sollte ein einheitlicher Rechtsrahmen gelten, in dem die betreffenden Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 konsolidiert werden. Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU über die Zuweisung von Fahrwegkapazität sollten daher aufgehoben und durch die vorliegende Verordnung ersetzt werden.

²⁰ SWD(2021) 134 final vom 2. Juni 2021.

Änderungsantrag 27

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 29 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Eisenbahn aus grenzübergreifender Sicht nach wie vor als unwirksam erwiesen. Ferner hat die Bewertung aufgezeigt, dass ein beim Kapazitätsmanagement eine Trennung zwischen Schienengüterverkehrskorridoren und dem übrigen Netz nicht effizient ist. Für das Management der Schienennetzkapazität sollte ein einheitlicher Rechtsrahmen gelten, in dem die betreffenden Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 konsolidiert werden. Die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU über die Zuweisung von Fahrwegkapazität sollten daher aufgehoben und durch die vorliegende Verordnung ersetzt werden. **Die einschlägigen Artikel der Verordnung (EU) 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Ausbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes sollten entsprechend geändert werden.**

²⁰ SWD(2021) 134 final vom 2. Juni 2021.

Geänderter Text

(29a) Ebenso sollte für die Vergabevorschriften in Serviceeinrichtungen (Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177) und für Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenvereinbarungen (Durchführungsverordnung (EU) 2016/545) eine Angleichung an die folgenden Durchführungsverordnungen sichergestellt werden.

Änderungsantrag 28

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 30

Vorschlag der Kommission

(30) Für die Erstellung des Netzfahrplans sind vorbereitende Tätigkeiten nötig, die in den Jahren vor dem Inkrafttreten des genannten Netzfahrplans durchgeführt werden müssen. Deshalb ist es für den Übergang von dem durch die Richtlinie **2013/34/EU** und die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 geschaffenen Rechtsrahmen zu dem mit dieser Verordnung geschaffenen Rechtsrahmen erforderlich, dass die Vorbereitungen für die Aufstellung der Netzfahrpläne nach dem neuen Rahmen parallel zur Anwendung der Vorschriften des derzeitigen Rahmens beginnen. Dementsprechend muss in einer Übergangsphase eine Doppelregelung gelten, der zufolge die notwendigen Vorbereitungsschritte für einen bestimmten Netzfahrplan nach dem für diesen Netzfahrplan jeweils geltenden Rechtsrahmen unternommen werden. Rahmenverträge, die nach dem derzeitigen Rechtsrahmen geschlossen wurden, sollten **in einem Übergangszeitraum auch für die neue Regelung** fortgelten können.

Änderungsantrag 29

Vorschlag für eine Verordnung Erwägung 31

Vorschlag der Kommission

(31) Im Zuge des neuen Rechtsrahmens sollten die Vorbereitungsschritte für einen Netzfahrplan damit beginnen, dass fünf Jahre vor dem Inkrafttreten des betreffenden Netzfahrplans eine Kapazitätsstrategie veröffentlicht wird. Im Interesse einer frühzeitigen Anwendung

Geänderter Text

(30) Für die Erstellung des Netzfahrplans sind vorbereitende Tätigkeiten nötig, die in den Jahren vor dem Inkrafttreten des genannten Netzfahrplans durchgeführt werden müssen. Deshalb ist es für den Übergang von dem durch die Richtlinie **2012/34/EU** und die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 geschaffenen Rechtsrahmen zu dem mit dieser Verordnung geschaffenen Rechtsrahmen erforderlich, dass die Vorbereitungen für die Aufstellung der Netzfahrpläne nach dem neuen Rahmen parallel zur Anwendung der Vorschriften des derzeitigen Rahmens beginnen. Dementsprechend muss in einer Übergangsphase eine Doppelregelung gelten, der zufolge die notwendigen Vorbereitungsschritte für einen bestimmten Netzfahrplan nach dem für diesen Netzfahrplan jeweils geltenden Rechtsrahmen unternommen werden. Rahmenverträge, die nach dem derzeitigen Rechtsrahmen geschlossen wurden, sollten **bis zu ihrem Vertragsende** fortgelten können.

des neuen Rechtsrahmens und angesichts der im Eisenbahnsektor bereits unternommenen Vorbereitungsarbeiten könnte der Zeitplan für die Tätigkeiten, die zur Festlegung der ersten beiden Netzfahrpläne führen, auf 38 Monate verkürzt werden, indem die Phase der Kapazitätsstrategie verkürzt wird. Dementsprechend sollte der erste Netzfahrplan nach dem neuen Rechtsrahmen der ab dem [9. Dezember 2029] geltende Netzfahrplan sein. Alle Beteiligten sollten unverzüglich mit den notwendigen Vorbereitungen für die Einhaltung des neuen Rechtsrahmens beginnen —

des neuen Rechtsrahmens und angesichts der im Eisenbahnsektor bereits unternommenen Vorbereitungsarbeiten könnte der Zeitplan für die Tätigkeiten, die zur Festlegung der ersten beiden Netzfahrpläne führen, auf 38 Monate verkürzt werden, indem die Phase der Kapazitätsstrategie verkürzt wird. Dementsprechend sollte der erste Netzfahrplan nach dem neuen Rechtsrahmen der ab dem [9. Dezember 2029] geltende Netzfahrplan sein. Alle Beteiligten sollten unverzüglich mit den notwendigen Vorbereitungen für die Einhaltung des neuen Rechtsrahmens beginnen.— ***Mitgliedstaaten, die nachweisen können, dass sie alle erforderlichen Schritte vor der Verabschiedung der Verordnung unternommen haben, könnten ein früheres Anwendungsdatum in Betracht ziehen*** —

Änderungsantrag 30

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) In dieser Verordnung werden auch Vorschriften und Verfahren für die Umsetzung eines integrierten digitalen europäischen Eisenbahnverkehrsmanagements festgelegt.

Änderungsantrag 31

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Diese Verordnung gilt für die Nutzung von Fahrwegen im inländischen

(2) Diese Verordnung gilt für ***das Eisenbahnsystem der Union im Sinne von***

und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU, einschließlich Serviceeinrichtungen im Sinne des Artikels 3 Nummer 11 der Richtlinie.

Artikel 2 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 und die Nutzung von Fahrwegen im inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr gemäß Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU, einschließlich Serviceeinrichtungen im Sinne des Artikels 3 Nummer 11 der Richtlinie.

Änderungsantrag 32

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 1 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Kapitel II bis V dieser Verordnung finden während der Geltungsdauer der einschlägigen Ausnahmen keine Anwendung auf Fahrwege oder Eisenbahnverkehrsdienste, die gemäß Artikel 2 Absätze 3, 3a, 4, 8, 8a und 10 der Richtlinie 2012/34/EU von der Anwendung des Kapitels IV der Richtlinie ausgenommen sind.

Geänderter Text

(3) Die Kapitel II bis V dieser Verordnung finden während der Geltungsdauer der einschlägigen Ausnahmen keine Anwendung auf Fahrwege oder Eisenbahnverkehrsdienste, die gemäß Artikel 2 Absätze 3, 3a, 4, 8, 8a, **9** und 10 der Richtlinie 2012/34/EU von der Anwendung des Kapitels IV der Richtlinie ausgenommen sind. EN

Änderungsantrag 33

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) die verfügbare Fahrwegkapazität wie in Artikel 26 der Richtlinie 2012/34/EU vorgeschrieben so effektiv wie möglich nutzen;

Geänderter Text

a) die verfügbare Fahrwegkapazität wie in Artikel 26 der Richtlinie 2012/34/EU vorgeschrieben so effektiv wie möglich nutzen **mit dem Ziel, den Anteil der Schiene sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr gemäß den Klimazielen der Union zu erhöhen;**

Änderungsantrag 34

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 2 – Absatz 3 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) einen nahtlosen netzübergreifenden Eisenbahnverkehr ermöglichen;

Geänderter Text

d) einen nahtlosen **und pünktlichen** netzübergreifenden **und grenzüberschreitenden** Eisenbahnverkehr ermöglichen, **indem die Beseitigung von Engpässen und betrieblichen Hindernissen angestrebt wird**;

Änderungsantrag 35

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 3 – Buchstabe f**

Vorschlag der Kommission

f) die Leistung der Eisenbahninfrastruktur und der Verkehrsdienste in enger Zusammenarbeit mit den Betreibern aus dem Eisenbahnsektor überprüfen und verbessern;

Geänderter Text

f) die Leistung der Eisenbahninfrastruktur und der Verkehrsdienste in enger Zusammenarbeit mit den Betreibern aus dem Eisenbahnsektor überprüfen und verbessern **und Serviceeinrichtungen einbeziehen, die unmittelbar an einem Schienenverkehrsdienst beteiligt sind**;

Änderungsantrag 36

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 2 – Absatz 3 – Buchstabe g**

Vorschlag der Kommission

g) zur Umsetzung und Entwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beitragen.

Geänderter Text

g) zur Umsetzung und Entwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums beitragen, **insbesondere durch gemeinsame europäische technische und betriebliche Vorschriften und Normen, Anforderungen an die technische Ausrüstung und Zertifizierung des Personals**.

Änderungsantrag 37

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 2 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

1. „höhere Gewalt“ alle unvorhersehbaren oder **ungewöhnlichen** Ereignisse oder Situationen, die sich der Kontrolle des Infrastrukturbetreibers **oder** des Eisenbahnunternehmens entziehen, die nicht durch angemessene Vorsorge- und Sorgfaltsmaßnahmen **vermieden oder** überwunden werden können, die nicht durch **ihnen** technisch, finanziell oder wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen behoben werden können, **die** tatsächlich eingetreten und objektiv nachprüfbar **sind** und **die** es dem Infrastrukturbetreiber vorübergehend oder dauerhaft unmöglich machen, seinen Verpflichtungen gemäß dieser Verordnung oder der Richtlinie 2012/34/EU nachzukommen, oder es dem Eisenbahnunternehmen unmöglich machen, seine vertraglichen Verpflichtungen gegenüber einem oder mehreren Infrastrukturbetreibern zu erfüllen;

Änderungsantrag 38

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 4 – Absatz 2 – Nummer 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

1. „höhere Gewalt“ alle unvorhersehbaren, **unvermeidbaren** oder **außergewöhnlichen** Ereignisse oder Situationen, die sich der Kontrolle des Infrastrukturbetreibers, des Eisenbahnunternehmens **oder des Antragstellers** entziehen, die nicht durch angemessene Vorsorge- und Sorgfaltsmaßnahmen überwunden werden können **und** die nicht durch technisch, finanziell oder wirtschaftlich zumutbare Maßnahmen behoben werden können, **unter anderem durch eine grenzüberschreitende Umleitung; dieses Ereignis muss** tatsächlich eingetreten und objektiv nachprüfbar **sein** und es dem Infrastrukturbetreiber vorübergehend oder dauerhaft unmöglich machen, seinen Verpflichtungen gemäß dieser Verordnung oder der Richtlinie 2012/34/EU nachzukommen, oder es dem Eisenbahnunternehmen unmöglich machen, seine vertraglichen Verpflichtungen gegenüber einem oder mehreren Infrastrukturbetreibern zu erfüllen;

Geänderter Text

2a. „Antragsteller“ ein Eisenbahnunternehmen oder eine internationale Gruppierung von Eisenbahnunternehmen oder andere natürliche oder juristische Personen wie zuständige Behörden im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a}, Verlader,

Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs, die ein gemeinwirtschaftliches oder einzelwirtschaftliches Interesse am Erwerb von Fahrwegkapazität haben;

1^a Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).

Änderungsantrag 39

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2 – Nummer 3

Vorschlag der Kommission

3. „am Betrieb Beteiligter“ einen Antragsteller, ***ein Eisenbahnunternehmen***, einen Infrastrukturbetreiber, einen Betreiber einer Serviceeinrichtung, einen Anbieter schienenverkehrsbezogener Leistungen und jede andere Stelle, die unmittelbar an der Durchführung eines Schienenverkehrsdienstes beteiligt ist;

Geänderter Text

3. „am Betrieb Beteiligter“ einen Antragsteller, ***eine Vereinigung von Antragstellern***, einen Infrastrukturbetreiber, einen Betreiber einer Serviceeinrichtung, einen Anbieter schienenverkehrsbezogener Leistungen und jede andere Stelle, die unmittelbar an der Durchführung eines Schienenverkehrsdienstes beteiligt ist;

Änderungsantrag 40

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 4 – Absatz 2 – Nummer 17 a (neu)

Vorschlag der Kommission

17a. „systematische Zugtrassen“ Zugtrassen, die auf der Grundlage der Artikel 11 und 20 der vorliegenden Verordnung für die Dauer eines Netzfahrplans in einem regelmäßigen Zeitplan vorgeplant sind;

Geänderter Text

Änderungsantrag 41

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Infrastrukturbetreiber bemühen sich, gemeinsame Grundsätze und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität anzuwenden. Zu diesem Zweck entwickelt und beschließt das ENIM bis zum [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] nach den Bestimmungen des Kapitels II einen „Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement“.

Geänderter Text

(1) Die Infrastrukturbetreiber bemühen sich, gemeinsame Grundsätze und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität anzuwenden. Zu diesem Zweck entwickelt und beschließt das ENIM **in Abstimmung mit der ERP** bis zum [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] nach den Bestimmungen des Kapitels II einen „Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement“.

Änderungsantrag 42

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Infrastrukturbetreiber tragen bei der Ausarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU dem Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement, insbesondere den in Anhang IV dieser Verordnung festgelegten Inhalten, umfassend Rechnung. Sie begründen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen etwaige Abweichungen von den im Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement festgelegten gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren.

Geänderter Text

(4) Die Infrastrukturbetreiber tragen bei der Ausarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU dem Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement, insbesondere den in Anhang IV dieser Verordnung festgelegten Inhalten, umfassend Rechnung. Sie begründen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen etwaige Abweichungen von den im Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement festgelegten gemeinsamen Grundsätzen und Verfahren. ***Abweichungen sind nur in außergewöhnlichen Fällen zulässig und bedürfen der Genehmigung durch die nationale Regulierungsbehörde für den Schienenverkehr.***

Änderungsantrag 43

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 6 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die gemeinsamen Grundsätze und Verfahren für das Management der Fahrwegkapazität festzulegen und Absatz 2 dieses Artikels anzupassen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum ... [24 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] erlassen.

Änderungsantrag 44

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Die Antragsteller stellen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität. Zwecks Nutzung der Fahrwegkapazität benennen die Antragsteller ein Eisenbahnunternehmen, das mit dem Infrastrukturbetreiber eine Vereinbarung gemäß Artikel 28 der Richtlinie 2012/34/EU schließt. Das Recht der Antragsteller, mit Infrastrukturbetreibern Rahmenverträge nach Artikel 31 dieser Verordnung zu schließen, bleibt hiervon unberührt.

(1) Die Antragsteller stellen Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität. Zwecks Nutzung der Fahrwegkapazität benennen die Antragsteller, **bei denen es sich nicht um ein Eisenbahnunternehmen handelt**, ein Eisenbahnunternehmen, das mit dem Infrastrukturbetreiber eine Vereinbarung gemäß Artikel 28 der Richtlinie 2012/34/EU schließt. Das Recht der Antragsteller, mit Infrastrukturbetreibern Rahmenverträge nach Artikel 31 dieser Verordnung zu schließen, bleibt hiervon unberührt.

Änderungsantrag 45

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 7 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Der Infrastrukturbetreiber **kann** mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Fahrwegauslastung Anforderungen an Antragsteller **festlegen**. Die Anforderungen müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Sie werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Anhang IV Nummer **1** Buchstabe **b** angegeben. Sie dürfen nur die Stellung einer Finanzgarantie in angemessener Höhe im Verhältnis zum geplanten Umfang der Tätigkeit des Antragstellers sowie die Fähigkeit zur Abgabe konformer Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität vorsehen.

Geänderter Text

(2) Der Infrastrukturbetreiber **legt** mit Rücksicht auf legitime Erwartungen hinsichtlich seiner künftigen Erlöse und hinsichtlich der Fahrwegauslastung Anforderungen an Antragsteller **fest**. Die Anforderungen müssen angemessen, transparent und nichtdiskriminierend sein. Sie werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Anhang IV Nummer **2** Buchstabe **c** angegeben. Sie dürfen nur die Stellung einer Finanzgarantie in angemessener Höhe im Verhältnis zum geplanten Umfang der Tätigkeit des Antragstellers sowie die Fähigkeit zur Abgabe konformer Anträge auf Zuweisung von Fahrwegkapazität vorsehen.

Änderungsantrag 46

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 7 – Absatz 3**

Vorschlag der Kommission

(3) Die Kommission **kann** Durchführungsrechtsakte **mit den** Einzelheiten der für die Anwendung von Absatz 2 geltenden Kriterien **erlassen**. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Geänderter Text

(3) Die Kommission **erlässt bis zum [24 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]** Durchführungsrechtsakte **zur Festlegung der** Einzelheiten der für die Anwendung von Absatz 2 geltenden Kriterien. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen **und ersetzen die in Absatz 2 genannte ähnliche Bestimmung**.

Änderungsantrag 47

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 2 – Unterabsatz 2**

Vorschlag der Kommission

Unbeschadet der Vorschriften über staatliche Beihilfen **können** die Mitgliedstaaten dem Infrastrukturbetreiber gegebenenfalls einen Ausgleich für Mindereinnahmen **gewähren**, die ausschließlich dadurch entstehen, dass die strategischen Leitlinien für die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn einzuhalten sind.

Geänderter Text

Unbeschadet der Vorschriften über staatliche Beihilfen **gewähren** die Mitgliedstaaten dem Infrastrukturbetreiber gegebenenfalls einen Ausgleich für Mindereinnahmen, die ausschließlich dadurch entstehen, dass die strategischen Leitlinien für die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn einzuhalten sind.

Änderungsantrag 48

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 – Einleitung**

Vorschlag der Kommission

Im Rahmen dieser Verfahren werden vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Daten alternative Optionen für die Nutzung von Fahrwegkapazität auf der Grundlage der folgenden sozioökonomischen und umweltbezogenen Kriterien beurteilt:

Geänderter Text

Im Rahmen dieser Verfahren werden vorbehaltlich der Verfügbarkeit von **standardisierten Daten, die Antragsteller den Infrastrukturbetreibern zur Verfügung stellen müssen**, alternative Optionen für die Nutzung von Fahrwegkapazität auf der Grundlage der folgenden sozioökonomischen und umweltbezogenen Kriterien beurteilt. **Diese Kriterien umfassen unter anderem Folgendes:**

Änderungsantrag 49

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 – Buchstabe c**

Vorschlag der Kommission

c) Anbindung und Zugänglichkeit für Menschen und Regionen, die von den Schienenverkehrsdiensten bedient werden;

Geänderter Text

c) Anbindung und Zugänglichkeit, **sowohl als Netzwerkeffekt auf dem Gesamtnetzwerk als auch auf Netzwerksegmenten**, für Menschen und Regionen, die von den Schienenverkehrsdiensten bedient werden;

Änderungsantrag 50

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ea) Verkehrsverlagerungseffekte zugunsten der Schiene.

Änderungsantrag 51

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 – Absatz 5 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5) Das ENIM erarbeitet und beschließt die in Absatz 4 genannten Verfahren und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. Die Verfahren müssen folgende Schritte umfassen:

(5) Das ENIM erarbeitet und beschließt **in Abstimmung mit der ERP** die in Absatz 4 genannten Verfahren und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. Die Verfahren müssen folgende Schritte umfassen:

Änderungsantrag 52

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 8 – Absatz 5 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) Entwurf alternativer Szenarios für die Aufteilung der für **verschiedene** Arten von Schienenverkehrsdiensten verfügbaren Kapazität, die, soweit möglich, die Bereitstellung alternativer Kapazität auf anderen Strecken oder alternative Zeitpläne mit vergleichbaren Merkmalen umfassen;

a) Entwurf alternativer Szenarios für die Aufteilung der für **alle verschiedenen** Arten von Schienenverkehrsdiensten verfügbaren Kapazität, die **für dieselbe Kapazität Anwendung finden und**, soweit möglich, die Bereitstellung alternativer Kapazität auf anderen Strecken oder alternative Zeitpläne mit vergleichbaren Merkmalen, **sowohl für inländische als auch grenzüberschreitende Dienste** umfassen;

Änderungsantrag 53

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 5 – Buchstabe a a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) Entwurf alternativer Szenarios zur Lösung von Kapazitätskonflikten zwischen zwei Anträgen, die beide nicht mit der strategischen Kapazitätsplanung vereinbar sind;

Änderungsantrag 54

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6) Das ENIM entwickelt die in Absatz 5 Buchstabe b genannten Methoden. Die Parameter dieser Methoden müssen es ermöglichen, auf der Grundlage akzeptierter Ansätze und empirischer Nachweise lokalen oder nationalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. Das ENIM nimmt diese Methoden in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

(6) Das ENIM entwickelt **in Abstimmung mit der ERP** die in Absatz 5 Buchstabe b **dieses Artikels** genannten Methoden. Die Parameter dieser Methoden müssen es ermöglichen, auf der Grundlage akzeptierter Ansätze und empirischer Nachweise lokalen oder nationalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. Das ENIM nimmt diese Methoden in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Änderungsantrag 55

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 8 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7) Unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus der Ausarbeitung und Umsetzung des in Absatz 6 genannten Rahmens **kann die** Kommission **Durchführungsrechtsakte** erlassen, in denen die spezifischen Verfahren, Kriterien und Methoden für das Management

(7) Unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus der Ausarbeitung und Umsetzung des in Absatz 6 genannten Rahmens **wird der** Kommission **die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 71 zu** erlassen, in denen die spezifischen Verfahren **und**

knapper Kapazität festgelegt werden. Diese **Durchführungsrechtsakte** werden **gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren** erlassen.

standardisierte Daten, die die verschiedenen Marktsegmente abbilden, für die Kriterien und standardisierten Methoden für das Management knapper Kapazität festgelegt werden und Absatz 6 dieses Artikels geändert wird. Diese **delegierten Rechtsakte** werden **bis zum ... [24 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung]** erlassen. **Sie werden in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement eingebunden.**

Änderungsantrag 56

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Infrastrukturbetreiber stellen interessierten Beteiligten, insbesondere Antragstellern, potenziellen Antragstellern und Regulierungsstellen, während des gesamten Kapazitätsmanagementverfahrens genaue und aktuelle Informationen über die Verfügbarkeit von Fahrwegkapazität zur Verfügung, auch in der Phase der strategischen Planung gemäß Abschnitt 2, während der Netzfahrplanerstellung und der Zuweisungsverfahren gemäß Abschnitt 3 und bei jeder Änderung an zugewiesener Kapazität gemäß Abschnitt 4.

Geänderter Text

Die Infrastrukturbetreiber stellen interessierten Beteiligten, insbesondere Antragstellern, potenziellen Antragstellern und Regulierungsstellen, während des gesamten Kapazitätsmanagementverfahrens genaue und aktuelle Informationen über die Verfügbarkeit von Fahrwegkapazität zur Verfügung, auch in der Phase der strategischen Planung gemäß Abschnitt 2, während der Netzfahrplanerstellung und der Zuweisungsverfahren gemäß Abschnitt 3 und bei jeder Änderung an zugewiesener Kapazität gemäß Abschnitt 4, **je nach Verfügbarkeit der veröffentlichten Kapazitätsstrategie, des Kapazitätsmodells und des Kapazitätsangebotsplans.**

Änderungsantrag 57

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 9 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Auf Verlangen der Antragsteller

Geänderter Text

(3) Auf Verlangen der Antragsteller

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

stellen die Infrastrukturbetreiber die in Absatz 1 **dieses Artikels** genannten Informationen auf der Grundlage konkreter Spezifikationen der kommerziellen und betrieblichen Bedürfnisse zur Verfügung („Machbarkeitsbeurteilungen“). Für grenzüberschreitende Verkehrsdienste erhalten und beantworten die Infrastrukturbetreiber solche Anträge an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang oder über eine einzige Schnittstelle, **die gemäß Artikel 27 Absatz 4 eingerichtet wurde.**

Änderungsantrag 58

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Unbeschadet der Artikel 7, 7c und 7e der Richtlinie 2012/34/EU planen die Infrastrukturbetreiber Infrastrukturarbeiten im Einklang mit dem Geschäftsplan und den Investitions- und Finanzierungsprogrammen nach Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU. Wenn sich nach der Annahme des Geschäftsplans Änderungen dieser Programme auf die Planung von Infrastrukturarbeiten auswirken oder wahrscheinlich auswirken werden, gibt der Infrastrukturbetreiber in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen einen Überblick über diese Änderungen und ihre voraussichtlichen Auswirkungen.

Geänderter Text

(1) Unbeschadet der Artikel 7, 7c und 7e der Richtlinie 2012/34/EU planen die Infrastrukturbetreiber Infrastrukturarbeiten im Einklang mit dem Geschäftsplan und den Investitions- und Finanzierungsprogrammen nach Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU. Wenn sich nach der Annahme des Geschäftsplans Änderungen dieser Programme auf die Planung von Infrastrukturarbeiten auswirken oder wahrscheinlich auswirken werden, gibt der Infrastrukturbetreiber in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen einen Überblick über diese Änderungen und ihre voraussichtlichen Auswirkungen. **Der Mitgliedstaat stellt dem Infrastrukturbetreiber für die Instandhaltung, die Erneuerung und den Neubau von Eisenbahninfrastruktur über einen gleitenden Zeitraum von mindestens fünf Jahren im Rahmen der mehrjährigen Leistungsvereinbarung eine stabile und rechtzeitige mehrjährige Finanzierung zur Verfügung, um die Infrastrukturbetreiber dabei zu unterstützen, die Verschlechterung der Eisenbahninfrastruktur zu verhindern**

und die Auswirkungen möglicher Kapazitätsbeschränkungen zu minimieren. Der den Infrastrukturbetreibern zur Verfügung stehende Jahreshaushalt sollte für den Infrastrukturbetreiber transparent sein und zuverlässig zugewiesen werden.

Änderungsantrag 59

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Mit der Finanzierung seitens des Mitgliedstaats für den Infrastrukturbetreiber muss das Ziel der Herstellung dieses Gleichgewichts angestrebt werden. Die Informationen, die der Infrastrukturbetreiber benötigt, um dieser Bestimmung nachzukommen, müssen von den Antragstellern rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden.

Änderungsantrag 60

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 10 – Absatz 2 – Unterabsatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Mit der Finanzierung seitens des Mitgliedstaats für den Infrastrukturbetreiber muss das Ziel der Herstellung dieses Gleichgewichts angestrebt werden. Die Informationen, die der Infrastrukturbetreiber benötigt, um dieser Bestimmung nachzukommen, müssen von den Antragstellern rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden.

Änderungsantrag 61

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren die Antragsteller zu den Infrastrukturarbeiten im Rahmen der Koordinierungsmechanismen nach Artikel 7e der Richtlinie **2012/34/EG** und in Bezug auf grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste gemäß Artikel 54 dieser Verordnung.

Geänderter Text

(3) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren die Antragsteller zu den Infrastrukturarbeiten im Rahmen der Koordinierungsmechanismen nach Artikel 7e der Richtlinie **2012/34/EU** und in Bezug auf grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste gemäß Artikel 54 dieser Verordnung.

Änderungsantrag 62

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 5 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Koordinierung erstreckt sich insbesondere auf die Optimierung des Zeitplans für die Infrastrukturarbeiten und die Bereitstellung alternativer Kapazität auf der betroffenen Strecke und auf Alternativstrecken unter Berücksichtigung der betrieblichen und kommerziellen Bedürfnisse der Antragsteller.

Geänderter Text

Die Koordinierung erstreckt sich insbesondere auf die Optimierung des Zeitplans für die Infrastrukturarbeiten und die Bereitstellung alternativer Kapazität auf der betroffenen Strecke und auf Alternativstrecken unter Berücksichtigung der betrieblichen **Bedürfnisse, des Infrastrukturbedarfs** und der kommerziellen Bedürfnisse der **verschiedenen** Antragsteller.

Änderungsantrag 63

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 10 – Absatz 5 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Leitung des Schienengüterverkehrs legt ihren jeweiligen Infrastrukturbetreibern drei Monate vor Beginn des in Absatz 4 genannten Zeitraums eine Empfehlung für die Koordinierung der Arbeiten vor.

Änderungsantrag 64

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Inhalt und Zeitplan für die Ausarbeitung dieser Dokumente sind Anhang I Abschnitte 1 und 2 zu entnehmen. ***Alle Inhalte werden vom Infrastrukturbetreiber in der Amtssprache des Mitgliedstaats und in Englisch bereitgestellt.***

Änderungsantrag 65

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 2 – Unterabsatz 4

Vorschlag der Kommission

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Abschnitte 1 und 2 zu erlassen, um unter Berücksichtigung der Erfahrungen des ENIM, der Infrastrukturbetreiber, der Antragsteller und anderer am Betrieb Beteiligter, der Regulierungsstellen und des ENRRB bei der ***der*** Umsetzung dieses Abschnitts eine effiziente strategische Planung zu gewährleisten und den betrieblichen Anliegen der Infrastrukturbetreiber und der Antragsteller Rechnung zu tragen.

Geänderter Text

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang I Abschnitte 1 und 2 zu erlassen, um unter Berücksichtigung ***einer Empfehlung der ERA und*** der Erfahrungen des ENIM, der Infrastrukturbetreiber, der Antragsteller und anderer am Betrieb Beteiligter, der Regulierungsstellen und des ENRRB bei der Umsetzung dieses Abschnitts eine effiziente strategische Planung zu gewährleisten und den betrieblichen Anliegen der Infrastrukturbetreiber und der Antragsteller Rechnung zu tragen.

Änderungsantrag 66

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Vorbehaltlich des Grundsatzes der Unabhängigkeit der Geschäftsführung

Geänderter Text

Vorbehaltlich des Grundsatzes der Unabhängigkeit der Geschäftsführung

gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2012/34/EU können die Mitgliedstaaten dem Infrastrukturbetreiber auf der Grundlage der Leitstrategien für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU strategische Leitlinien vorgeben. Diese Leitlinien können insbesondere Folgendes abdecken/beinhalten:

gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2012/34/EU können die Mitgliedstaaten dem Infrastrukturbetreiber auf der Grundlage der Leitstrategien für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU strategische Leitlinien vorgeben. **Die Leitlinien werden von den Mitgliedstaaten rechtzeitig zur Verfügung gestellt, damit die Infrastrukturbetreiber und am Betrieb Beteiligten die in Anhang^I der vorliegenden Verordnung genannten Fristen einhalten können.** Diese Leitlinien können insbesondere Folgendes abdecken/beinhalten:

Änderungsantrag 67

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 3 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) einen Ausblick auf den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur unter Berücksichtigung der einschlägigen nationalen oder regionalen Pläne und Strategien und der Arbeitspläne der europäischen Verkehrskorridore gemäß Artikel 53 der [**neuen** TEN-V-Verordnung];

Geänderter Text

b) einen Ausblick auf den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur unter Berücksichtigung der einschlägigen **Pläne, einschließlich der langfristigen strategischen** nationalen oder regionalen Pläne und Strategien **für die Infrastruktur,** und der Arbeitspläne der europäischen Verkehrskorridore gemäß Artikel 54 der **Verordnung (EU) 2024/... des Europäischen Parlaments und des Rates^{1a}** [**neue** TEN-V-Verordnung];

^{1a} **Verordnung (EU) 2024/... des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1153 und der Verordnung (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl ...).**

Änderungsantrag 68

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 3 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten stimmen **sich ab, um** zwischen den jeweiligen strategischen Leitlinien, die sie gemäß diesem Absatz vorgeben, **Kohärenz** mit Blick auf die Unterstützung des Ausbaus grenzüberschreitender Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrsdienste **sicherzustellen**.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten stimmen **die rechtzeitige Bereitstellung von Leitlinien ab und sorgen für Kohärenz** zwischen den jeweiligen strategischen Leitlinien, die sie gemäß diesem Absatz vorgeben, mit Blick auf die Unterstützung des Ausbaus grenzüberschreitender Schienenpersonen- und Schienengüterverkehrsdienste. **Im Hinblick auf Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass den Infrastrukturbetreibern im Voraus Finanzmittel für die regelmäßige Instandhaltung der Infrastruktur und Finanzmittel für den Ausbau der Infrastruktur, wie sie in der Kapazitätsstrategie gemäß Artikel^o16 dieser Verordnung beschrieben sind, zugewiesen werden. Die Mitgliedstaaten koordinieren ihre langfristigen strategischen Pläne für die Infrastruktur und die Fahrpläne, ihre auf diesen Plänen basierende Infrastrukturentwicklung und die Fristen für ihre Umsetzung.**

Änderungsantrag 69

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 11 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Unter Berücksichtigung der Erfahrungen mit der Ausarbeitung und Umsetzung der in Absatz 3 genannten strategischen Leitlinien kann die Kommission delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 71 erlassen, in denen der spezifische rechtliche Status, die Vorlagen, Verfahren, Kriterien und Methoden festgelegt werden, die für die

Annahme nationaler strategischer Leitlinien anzuwenden sind, um die Kohärenz zwischen den herausgegebenen strategischen Leitlinien der Mitgliedstaaten sicherzustellen, die zur Förderung des Ausbaus des grenzüberschreitenden Schienengüter- und -personenverkehrs erforderlich sind.

Änderungsantrag 70

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Sofern dies angesichts der Erfahrungen bei der Durchführung dieser Verordnung erforderlich ist, kann das ENIM eine detailliertere Liste festlegen, in der zwischen Arten von Schienenverkehrsdiensten weiter unterschieden wird. Um die grenzübergreifende Kohärenz der strategischen Planung zu fördern, ist eine harmonisierte Liste in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 aufzunehmen.

Geänderter Text

Sofern dies angesichts der Erfahrungen bei der Durchführung dieser Verordnung erforderlich ist, kann das ENIM **in Zusammenarbeit mit der ERP** eine detailliertere Liste festlegen, in der zwischen Arten von Schienenverkehrsdiensten weiter unterschieden wird. Um die grenzübergreifende Kohärenz der strategischen Planung zu fördern, ist eine harmonisierte Liste in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 aufzunehmen.

Änderungsantrag 71

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 12 – Absatz 4 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) die Beiträge aus der Konsultation derzeitiger und potenzieller Antragsteller gemäß Artikel 13;

Geänderter Text

c) **Anmeldungen von Kapazitätsbedarf durch am Betrieb Beteiligte und** die Beiträge aus der Konsultation derzeitiger und potenzieller Antragsteller gemäß Artikel 13;

Änderungsantrag 72

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 4 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) sofern möglich, die sozioökonomischen und ökologischen Auswirkungen der Nutzung von Fahrwegkapazität.

Änderungsantrag 73

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 6 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die strategische Kapazitätsplanung muss sich auf *die in Artikel 6 und Anhang I der [neuen TEN-V-Verordnung] genannten Strecken des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes* erstrecken. *Die Infrastrukturbetreiber können andere Strecken und Knoten des von ihnen betriebenen Netzes einbeziehen.*

Die strategische Kapazitätsplanung muss sich auf *den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum* erstrecken.

Änderungsantrag 74

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 8 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) Veränderungen der Marktnachfrage nach Fahrwegkapazität;

b) Veränderungen der Marktnachfrage nach Fahrwegkapazität *unter Berücksichtigung des von Antragstellern angemeldeten Bedarfs im Hinblick auf neue oder veränderte Dienste;*

Änderungsantrag 75

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 9

Vorschlag der Kommission

(9) Das ENIM **entwickelt** Leitlinien mit gemeinsamen Grundsätzen, Verfahren und Methoden für die strategische Kapazitätsplanung. Es nimmt diese Leitlinien in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 dieser Verordnung auf. Diese Leitlinien sollten mindestens die in Anhang III dieser Verordnung aufgeführten Elemente enthalten. Die Infrastrukturbetreiber tragen diesen Leitlinien in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU umfassend Rechnung. Sie begründen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen etwaige Abweichungen von den in den Leitlinien festgelegten gemeinsamen Grundsätzen, Verfahren und Methoden.

Geänderter Text

(9) ***Bis zum ... [zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]*** entwickelt das ENIM Leitlinien mit gemeinsamen Grundsätzen, Verfahren und Methoden für die strategische Kapazitätsplanung. Es nimmt diese Leitlinien in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 dieser Verordnung auf. Diese Leitlinien sollten mindestens die in Anhang III dieser Verordnung aufgeführten Elemente enthalten. Die Infrastrukturbetreiber tragen diesen Leitlinien in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU umfassend Rechnung. Sie begründen in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen etwaige Abweichungen von den in den Leitlinien festgelegten gemeinsamen Grundsätzen, Verfahren und Methoden.

Änderungsantrag 76

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 12 – Absatz 9 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(9a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um gemeinsame Grundsätze, Verfahren und Methoden für die strategische Kapazitätsplanung festzulegen und Absatz 9 des vorliegenden Artikels zu ändern. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum ... [24 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] erlassen. Sie werden in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement eingebunden.

Änderungsantrag 77

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren alle am Betrieb Beteiligten, die netzübergreifende Schienenverkehrsdienste betreiben, gemäß den Artikeln 53 und 54 zur strategischen Kapazitätsplanung.

Geänderter Text

(2) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren alle am Betrieb Beteiligten, die netzübergreifende Schienenverkehrsdienste betreiben, gemäß den Artikeln 53 und 54 zur strategischen Kapazitätsplanung **während der gesamten Phase des strategischen Kapazitätsmanagements und mindestens gemäß den in Anhang I festgelegten Etappenzielen.**

Änderungsantrag 78

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Infrastrukturbetreiber geben Antragstellern die Möglichkeit, ihren Kapazitätsbedarf während des gesamten Kapazitätsmanagementverfahrens in einem strukturierten Format anzumelden, wofür das ENIM angemessene Fristen festlegt. Die Infrastrukturbetreiber bemühen sich nach Kräften, den von den Antragstellern angemeldeten Bedarf in den Dokumenten für die strategische Kapazitätsplanung gemäß Artikel 11 Absatz 2 zu berücksichtigen. Falls nicht für den gesamten angemeldeten Kapazitätsbedarf Alternativen zur Verfügung stehen, bemühen sich die Infrastrukturbetreiber nach Kräften, die potenziellen Konflikte im Rahmen des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 36 zu lösen.

Änderungsantrag 79

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 13 – Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2b) Die Regulierungsstelle überwacht die Tätigkeiten des Infrastrukturbetreibers im Rahmen der strategischen Kapazitätsplanung gemäß Artikel 63.

Änderungsantrag 80

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 14 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

d) die Einbeziehung aller am Betrieb Beteiligten, der Regulierungsstellen und des Europäischen Netzwerks der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB), der Europäischen Koordinatoren und gegebenenfalls der Behörden der Mitgliedstaaten und anderer Beteiligter.

d) die Einbeziehung aller am Betrieb Beteiligten **und der ERP**, der Regulierungsstellen und des Europäischen Netzwerks der Regulierungsstellen für den Eisenbahnverkehr (European Network of Rail Regulatory Bodies, ENRRB), der Europäischen Koordinatoren und gegebenenfalls der Behörden der Mitgliedstaaten und anderer Beteiligter.

Änderungsantrag 81

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 14 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Die Leitung des Schienengüterverkehrs legt seinen jeweiligen Infrastrukturbetreibern drei Monate vor Beginn des in Artikel 10 Absatz 4 genannten Zeitraums eine Empfehlung für eine koordinierte Kapazitätsstrategie vor.

Änderungsantrag 82

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Infrastrukturbetreiber und das ENIM beobachten und analysieren regelmäßig die Verkehrsmärkte als Grundlage für ihre allgemeine Geschäftsstrategie, ihr Kapazitäts- und ihr Notfallmanagement und ihre Investitionsentscheidungen. Die Infrastrukturbetreiber teilen die Ergebnisse dieser Analyse anderen Beteiligten, darunter den Europäischen Koordinatoren, für ähnliche Zwecke mit.

Geänderter Text

(1) Die Infrastrukturbetreiber und das ENIM beobachten und analysieren **in Abstimmung mit dem ENRRB und der ERP** regelmäßig die Verkehrsmärkte **und einschlägige multimodale Aspekte für den Schienenverkehr** als Grundlage für ihre allgemeine Geschäftsstrategie, ihr Kapazitäts- und ihr Notfallmanagement und ihre Investitionsentscheidungen. Die Infrastrukturbetreiber teilen die Ergebnisse dieser Analyse anderen Beteiligten, darunter den Europäischen Koordinatoren, für ähnliche Zwecke mit.

Änderungsantrag 83

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 15 – Absatz 3 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) soweit möglich, die Auswirkungen des prognostizierten Klimawandels sowohl auf die Infrastruktur als auch auf die angebotenen Dienste.

Änderungsantrag 84

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 15 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) Das ENIM konsultiert Antragsteller, Kunden von Schienenverkehrsdiensten und deren Verbände sowie nationale und EU-Behörden zu den Vorgaben für die Studie, insbesondere im Hinblick auf den Zweck der Studie und das Verfahren für die

(4) Das ENIM konsultiert Antragsteller, **die ERP**, Kunden von Schienenverkehrsdiensten und deren Verbände sowie nationale und EU-Behörden zu den Vorgaben für die Studie, insbesondere im Hinblick auf den Zweck der Studie und das Verfahren für die

Einbeziehung der Beteiligten.

Einbeziehung der Beteiligten.

Änderungsantrag 85

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 15 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Alle Daten für die Studie und die Studie selbst müssen veröffentlicht werden und frei zugänglich sein. Die Daten müssen maschinenlesbar sein.

Änderungsantrag 86

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4) Der Infrastrukturbetreiber erstellt, veröffentlicht und aktualisiert die Kapazitätsstrategie **regelmäßig** gemäß dem Zeitplan und den Inhalten, die in Anhang I Abschnitt 2 festgelegt sind.

(4) Der Infrastrukturbetreiber erstellt, veröffentlicht und aktualisiert **gegebenenfalls** die Kapazitätsstrategie gemäß dem Zeitplan und den Inhalten, die in Anhang I Abschnitt 2 festgelegt sind.

Änderungsantrag 87

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 16 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren die Antragsteller zu der Kapazitätsstrategie gemäß Artikel 13 und koordinieren die Kapazitätsstrategien mit anderen Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 14.

(5) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren die Antragsteller **und die betroffenen Serviceeinrichtungen** zu der Kapazitätsstrategie gemäß Artikel 13 und koordinieren die Kapazitätsstrategien mit anderen **betroffenen** Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 14.

Änderungsantrag 88

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 16 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Der Infrastrukturbetreiber legt der Regulierungsstelle die Kapazitätsstrategie vor. Innerhalb von drei Monaten nach der Veröffentlichung ist die Regulierungsstelle nach einer Analyse befugt, den Infrastrukturbetreiber zur Änderung der Strategie aufzufordern.

Änderungsantrag 89

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Das Kapazitätsmodell muss zumindest Angaben über die je Netzabschnitt verfügbare Gesamtkapazität, die Kapazitätsanteile, die für verschiedene Segmente von Schienenverkehrsdiensten reserviert sind, und über Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten enthalten. Die Infrastrukturbetreiber erstellen und veröffentlichen das Kapazitätsmodell für jede Netzfahrplanperiode und aktualisieren das Kapazitätsmodell **regelmäßig** gemäß dem Zeitplan und den Inhalten, die in Anhang I Abschnitte 1 und 2 festgelegt sind.

(2) Das Kapazitätsmodell muss zumindest Angaben über die je Netzabschnitt verfügbare Gesamtkapazität, die Kapazitätsanteile, die für verschiedene Segmente von Schienenverkehrsdiensten reserviert sind, und über Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten enthalten. **Es enthält außerdem Informationen über die Kapazität der jeweiligen Serviceeinrichtungen gemäß Artikel 29 Absatz 1.** Die Infrastrukturbetreiber erstellen und veröffentlichen das Kapazitätsmodell für jede Netzfahrplanperiode und aktualisieren das Kapazitätsmodell **erforderlichenfalls** gemäß dem Zeitplan und den Inhalten, die in Anhang I Abschnitte 1 und 2 festgelegt sind.

Änderungsantrag 90

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 17 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Infrastrukturbetreiber dokumentieren und begründen gegebenenfalls Abweichungen zwischen dem Kapazitätsmodell und der Kapazitätsstrategie für dieselbe Netzfahrplanperiode. Die Kapazitätsstrategie **wird nötigenfalls unter Berücksichtigung der Entwicklungen seit ihrer Annahme oder letzten Aktualisierung überarbeitet.**

Geänderter Text

(3) Die Infrastrukturbetreiber dokumentieren und begründen gegebenenfalls Abweichungen zwischen dem Kapazitätsmodell und der Kapazitätsstrategie für dieselbe Netzfahrplanperiode. Die Kapazitätsstrategie **muss nicht aktualisiert werden, wenn das Kapazitätsmodell bereits für dieselbe Netzfahrplanperiode veröffentlicht wurde.**

Änderungsantrag 91

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren die Antragsteller zum Kapazitätsmodell gemäß Artikel 13 und koordinieren die Kapazitätsstrategien mit anderen Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 14.

Geänderter Text

(4) Die Infrastrukturbetreiber konsultieren die Antragsteller **und die Regulierungsstelle** zum Kapazitätsmodell gemäß Artikel 13 und koordinieren die Kapazitätsstrategien mit anderen **betroffenen** Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 14.

Änderungsantrag 92

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 17 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

(4a) Zwei Monate vor der Veröffentlichung legt der Infrastrukturbetreiber der Regulierungsstelle das Kapazitätsmodell zur Prüfung vor. Die Regulierungsstelle kann spätestens einen Monat vor der Veröffentlichung einen Beschluss fassen, mit dem der Infrastrukturbetreiber aufgefordert wird, das Kapazitätsmodell vor der Veröffentlichung zu ändern. Um

Geänderter Text

die grenzübergreifende Kohärenz der Kapazitätsmodelle sicherzustellen, werden bei der Entscheidung der Regulierungsstelle gegebenenfalls Stellungnahmen oder Empfehlungen des ENIM, der ERA oder anderer Regulierungsstellen berücksichtigt.

Änderungsantrag 93

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 18 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) die für eine Zuweisung an Antragsteller verfügbare Fahrwegkapazität;

Geänderter Text

a) die für eine Zuweisung an Antragsteller verfügbare **und für spätere Anträge gemäß Artikel 33 gesicherte** Fahrwegkapazität **im Netzfahrplan, einschließlich Serviceeinrichtungen**;

Änderungsantrag 94

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 18 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Im Kapazitätsangebotsplan können die Infrastrukturbetreiber Fahrwegkapazität als vorgeplant angeben. Vorgeplante Kapazität bezeichnet Kapazität, für die der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 20 Merkmale und Umfang der von Antragstellern beantragbaren Kapazität festlegt, Vorschriften für die Zuweisung dieser Kapazität festlegt und das Verfahren festlegt, nach dem diese Kapazität beantragt werden kann. Bei der Zuweisung vorgeplanter Kapazität werden die festgelegten Merkmale, Vorschriften und Zuweisungsverfahren berücksichtigt.

Geänderter Text

(4) Im Kapazitätsangebotsplan können die Infrastrukturbetreiber Fahrwegkapazität **und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen gemäß Artikel 29 Absatz 1** als vorgeplant angeben. Vorgeplante Kapazität bezeichnet Kapazität, für die der Infrastrukturbetreiber gemäß Artikel 20 Merkmale und Umfang der von Antragstellern beantragbaren Kapazität festlegt, Vorschriften für die Zuweisung dieser Kapazität festlegt und das Verfahren festlegt, nach dem diese Kapazität beantragt werden kann. Bei der Zuweisung vorgeplanter Kapazität werden die festgelegten Merkmale, Vorschriften und Zuweisungsverfahren berücksichtigt.

Änderungsantrag 95

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 18 – Absatz 7 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Infrastrukturbetreiber nehmen alle in Absatz 6 aufgeführten Elemente **für alle Strecken und Knoten des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes im Sinne der [neuen TEN-V-Verordnung]** in den Kapazitätsangebotsplan auf.

Geänderter Text

Die Infrastrukturbetreiber nehmen alle in Absatz 6 aufgeführten Elemente in den Kapazitätsangebotsplan auf **und stellen die Kohärenz mit der Kapazitätsstrategie sicher.**

Änderungsantrag 96

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 18 – Absatz 9

Vorschlag der Kommission

(9) Die Regulierungsstelle analysiert **den Kapazitätsangebotsplan** und kann einen Beschluss fassen, mit dem der Infrastrukturbetreiber aufgefordert wird, den Kapazitätsangebotsplan zu ändern. **Dabei berücksichtigt die Regulierungsstelle etwaige Stellungnahmen oder Empfehlungen des ENIM.**

Geänderter Text

(9) **Zwei Monate vor der Veröffentlichung legt der Infrastrukturbetreiber der Regulierungsstelle den Entwurf des Kapazitätsangebotsplans zur Prüfung vor.** Die Regulierungsstelle analysiert **diesen Plan** und kann **spätestens einen Monat vor der Veröffentlichung** einen Beschluss fassen, mit dem der Infrastrukturbetreiber aufgefordert wird, den Kapazitätsangebotsplan zu ändern.

Änderungsantrag 97

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 18 – Absatz 9 a (neu)

Vorschlag der Kommission

(9a) Um die grenzübergreifende Kohärenz der Kapazitätsangebotspläne sicherzustellen, werden bei der Entscheidung der Regulierungsstelle gegebenenfalls Stellungnahmen oder Empfehlungen des ENRRB, der ERA

Geänderter Text

*oder anderer Regulierungsstellen
berücksichtigt.*

Änderungsantrag 98

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 10 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

(10) Das ENIM **beschließt** Leitlinien und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf; in den Leitlinien ist Folgendes festzulegen:

Geänderter Text

(10) ***Bis zum ... [zwölf Monate ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung] und in Abstimmung mit der ERP beschließt*** das ENIM Leitlinien und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf; in den Leitlinien ist Folgendes festzulegen:

Änderungsantrag 99

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 18 – Absatz 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um gemeinsame Grundsätze, Verfahren und Methoden für die in Absatz 10 des vorliegenden Artikels genannten Leitlinien festzulegen und Absatz 10 des vorliegenden Artikels anzupassen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum ... [24 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] erlassen. Sie werden in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement eingebunden.

Änderungsantrag 100

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) die Ausweisung von Alternativstrecken, die eine Umleitung des Verkehrs im Falle der Nichtverfügbarkeit **der Strecken des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes gemäß Artikel 6 und Anhang I der [neuen TEN-V-Verordnung]** ermöglichen;

Geänderter Text

a) die Ausweisung von Alternativstrecken, die eine Umleitung des Verkehrs im Falle der Nichtverfügbarkeit **einer Strecke** ermöglichen;

Änderungsantrag 101

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 19 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) **Die** Kommission **erlässt** **Durchführungsrechtsakte** zur Festlegung der Einzelheiten des Verfahrens und der Kriterien für die Anwendung des Absatzes 2, insbesondere für Situationen, die sich auf den grenzüberschreitenden Verkehr auswirken können. **Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.**

Geänderter Text

(5) **Der** Kommission **wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 71** zur Festlegung der Einzelheiten des Verfahrens und der Kriterien für die Anwendung des Absatzes 2 **dieses Artikels**, insbesondere für Situationen, die sich auf den grenzüberschreitenden Verkehr auswirken können, **zu erlassen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum ... [24 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] erlassen.**

Änderungsantrag 102

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Kapazitätsplanungsobjekte definieren die Merkmale und Eigenschaften der verschiedenen Arten vorgeplanter Kapazität, einschließlich der von Antragstellern beantragbaren Kapazität, der für Infrastrukturarbeiten reservierten Kapazität und der bereits zugewiesenen Kapazität. Zu diesen

Geänderter Text

(2) Kapazitätsplanungsobjekte definieren die Merkmale und Eigenschaften der verschiedenen Arten vorgeplanter Kapazität, einschließlich der von Antragstellern beantragbaren Kapazität, der für Infrastrukturarbeiten reservierten Kapazität und der bereits zugewiesenen Kapazität. Zu diesen

Merkmale und Eigenschaften gehören alle Aspekte, die für bestimmte Arten vorgeplanter Kapazität relevant sind, z. B. Strecke, Zeitplanung, garantierte oder erforderliche Mindestgeschwindigkeit, technische Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur, Parameter und Anzahl der enthaltenen **Slots**.

Merkmale und Eigenschaften gehören alle Aspekte, die für bestimmte Arten vorgeplanter Kapazität relevant sind, z. B. Strecke, Zeitplanung, garantierte oder erforderliche Mindestgeschwindigkeit, technische Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur, Parameter und Anzahl der enthaltenen **Zugfahrten**.

Änderungsantrag 103

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Das ENIM *entwickelt* einen gemeinsamen Rahmen für die in Absatz 1 genannten Kriterien und Verfahren und nimmt ihn in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. In diesem gemeinsamen Rahmen sind die Vorteile der Reservierung von Kapazität für bestimmte Arten von Schienenverkehrsdiensten oder Zuweisungsverfahren gegen die Notwendigkeit abzuwiegen, über Flexibilität zu verfügen, um bei der Kapazitätszuweisung dem Marktbedarf gerecht werden zu können. Dazu muss der gemeinsame Rahmen die Möglichkeit vorsehen, Anträge auf Kapazitätsrechte, die nicht mit vorgeplanter Kapazität in Einklang stehen, im Rahmen des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 36 zu berücksichtigen.

Geänderter Text

(3) ***Bis zum ... [zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] und in Abstimmung mit der ERP entwickelt*** das ENIM einen gemeinsamen Rahmen für die in Absatz 1 ***dieses Artikels*** genannten Kriterien und Verfahren und nimmt ihn in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. In diesem gemeinsamen Rahmen sind die Vorteile der Reservierung von Kapazität für bestimmte Arten von Schienenverkehrsdiensten oder Zuweisungsverfahren gegen die Notwendigkeit abzuwiegen, über Flexibilität zu verfügen, um bei der Kapazitätszuweisung dem Marktbedarf gerecht werden zu können. Dazu muss der gemeinsame Rahmen die Möglichkeit vorsehen, Anträge auf Kapazitätsrechte, die nicht mit vorgeplanter Kapazität in Einklang stehen, im Rahmen des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 36 zu berücksichtigen.

Änderungsantrag 104

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 20 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Das ENIM entwickelt und beschließt formale Spezifikationen für Kapazitätsplanungsobjekte in einem für Menschen lesbaren und maschinenlesbaren Format. Das ENIM nimmt diese Spezifikationen in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. Gestützt auf seine Erfahrungen mit der Anwendung dieses Artikels übermittelt das ENIM der Kommission gemäß Artikel 62 Absatz 3 dieser Verordnung Informationen über mögliche Änderungen der in der Richtlinie (EU) 2016/797 und den gemäß der Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität.

Geänderter Text

(4) Das ENIM entwickelt und beschließt formale Spezifikationen für Kapazitätsplanungsobjekte in einem für Menschen lesbaren und maschinenlesbaren Format. Das ENIM nimmt diese Spezifikationen in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 **der vorliegenden Verordnung** auf. Gestützt auf seine Erfahrungen mit der Anwendung dieses Artikels übermittelt das ENIM **nach Konsultation der ERP** der Kommission gemäß Artikel 62 Absatz 3 dieser Verordnung Informationen über mögliche Änderungen der in der Richtlinie (EU) 2016/797 und den gemäß der Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität.

Änderungsantrag 105

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 20 – Absatz 4 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 71 zur Festlegung der Einzelheiten des Verfahrens und der Kriterien für die Anwendung des Absatzes 1 dieses Artikels, insbesondere für Situationen, die sich auf den grenzüberschreitenden Verkehr auswirken können, und zur Änderung von Absatz 1 dieses Artikels zu erlassen. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum ... [24 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] erlassen.

Änderungsantrag 106

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 21 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Änderungsantrag 107

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 21 – Absatz 8

Vorschlag der Kommission

(8) Die in Bezug auf überlastete Fahrwege zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegt und müssen gemäß Absatz 7 erlassene Maßnahmen und Kriterien einhalten.

Geänderter Text

(8) Die in Bezug auf überlastete Fahrwege zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Kriterien werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegt und müssen gemäß Absatz 6 erlassene Maßnahmen und Kriterien einhalten.

Änderungsantrag 108

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 21 – Absatz 9

Vorschlag der Kommission

(9) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zur Änderung von Anhang II zu erlassen, um unter Berücksichtigung der Erfahrungen des ENIM, der Infrastrukturbetreiber, der Antragsteller und anderer am Betrieb Beteiligter, der Regulierungsstellen und des ENRRB aus

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

der Umsetzung dieses Artikels ein effizientes Management von Kapazität auf stark ausgelasteten und überlasteten Fahrwegen zu gewährleisten und den betrieblichen Anliegen von Infrastrukturbetreibern und Antragstellern Rechnung zu tragen.

Änderungsantrag 109

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 1 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

Die Kapazitätsanalyse muss auch erste indikative Maßnahmen enthalten, die kurz-, mittel- und langfristig ergriffen werden können, um den Engpässen entgegenzuwirken und die Verfügbarkeit von Kapazität zu erhöhen.

Geänderter Text

Die Kapazitätsanalyse muss auch erste indikative Maßnahmen enthalten, die kurz-, mittel- und langfristig ergriffen werden können, um den Engpässen entgegenzuwirken und die Verfügbarkeit von Kapazität zu erhöhen. ***Im Rahmen der Kapazitätsanalyse ist zwischen Maßnahmen für stark ausgelastete Infrastrukturen und für überlastete Infrastrukturen zu unterscheiden.***

Änderungsantrag 110

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Gegenstand der Kapazitätsanalyse sind die Merkmale des Fahrwegs in Bezug auf Kapazität, Fähigkeiten und Interoperabilität, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Verkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Verkehrsdiensten, die zeitliche Verlagerung von Verkehrsdiensten, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit, die Harmonisierung von Betriebsverfahren und

Geänderter Text

(2) Gegenstand der Kapazitätsanalyse sind die Merkmale des Fahrwegs in Bezug auf Kapazität, Fähigkeiten und Interoperabilität, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Verkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität. Zu den prüfungsbedürftigen Maßnahmen gehören insbesondere die Umleitung von Verkehrsdiensten, ***gegebenenfalls auch über andere Netze***, die zeitliche Verlagerung von Verkehrsdiensten, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit, die

Verbesserungen des Fahrwegs.

Harmonisierung von Betriebsverfahren und Verbesserungen des Fahrwegs.

Änderungsantrag 111

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 22 – Absatz 4 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Infrastrukturbetreiber berücksichtigen die Ergebnisse einer gemäß diesem Artikel durchgeführten Kapazitätsanalyse bei der strategischen Kapazitätsplanung, insbesondere in der Kapazitätsstrategie, im Kapazitätsmodell und im Kapazitätsangebotsplan.

Geänderter Text

Die Infrastrukturbetreiber berücksichtigen die Ergebnisse einer gemäß diesem Artikel durchgeführten Kapazitätsanalyse, ***auch in anderen betroffenen Netzen***, bei der strategischen Kapazitätsplanung, insbesondere in der Kapazitätsstrategie, im Kapazitätsmodell und im Kapazitätsangebotsplan.

Änderungsantrag 112

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 22 ***erstellt der Infrastrukturbetreiber*** einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität.

Geänderter Text

Für Infrastrukturen, die gemäß Artikel 21 als überlastet gemeldet sind, erstellt der Infrastrukturbetreiber innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse gemäß Artikel 22 einen Plan zur Erhöhung der Fahrwegkapazität.

Änderungsantrag 113

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 1 – Unterabsatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

d) die möglichen Optionen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität, einschließlich der zu erwartenden Änderungen der Zugangsentgelte.

Geänderter Text

d) die möglichen Optionen und Kosten für die Erhöhung der Fahrwegkapazität, einschließlich der ***in Artikel 22 Absatz 2 beschriebenen Maßnahmen und der*** zu erwartenden

Änderungen der Zugangsentgelte.

Änderungsantrag 114

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 23 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Auf der Grundlage einer Kapazitätsanalyse erstellt der Mitgliedstaat die erforderliche Infrastruktur oder baut diese aus.

Änderungsantrag 115

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bei der Aufteilung von Fahrwegkapazität gemäß Absatz 1 handelt der Infrastrukturbetreiber im Einklang mit Artikel 8.

Bei der Aufteilung von ***als überlastet gemeldeter*** Fahrwegkapazität gemäß Absatz 1 handelt der Infrastrukturbetreiber im Einklang mit Artikel 8.

Änderungsantrag 116

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 25 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bis zum ... [24 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] handelt der Infrastrukturbetreiber bei der Aufteilung von als stark ausgelastet gemeldeter Fahrwegkapazität gemäß Absatz 1 dieses Artikels im Einklang mit Artikel 8.

Änderungsantrag 117

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 25 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Dabei berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber den Kapazitätsbedarf für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste.

Geänderter Text

Dabei berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber den Kapazitätsbedarf für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste, **insbesondere internationale Schienengüterverkehrsdienste.**

Änderungsantrag 118

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 27 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Antragsteller **haben das Recht, an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang** netzübergreifende Kapazitätsrechte **zu beantragen** und Antworten auf solche Anträge **zu erhalten**. Die Infrastrukturbetreiber arbeiten bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste zusammen, insbesondere bei grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten und grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdiensten.

Geänderter Text

Die Antragsteller **beantragen** netzübergreifende Kapazitätsrechte und **erhalten** Antworten auf solche Anträge **an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang gemäß Absatz 4 dieses Artikels**. Die Infrastrukturbetreiber arbeiten bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste zusammen, insbesondere bei grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten und grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdiensten.

Änderungsantrag 119

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 27 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Infrastrukturbetreiber wahren das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen übermittelten Informationen.

Geänderter Text

(3) Die Infrastrukturbetreiber wahren das Geschäftsgeheimnis hinsichtlich der ihnen übermittelten Informationen, **insbesondere im Fall von vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen. Informationen wie die spezifische Linie,**

die Gegenstand des Antrags ist, ihre Nummer oder ihre Frequenz sind als vertraulich zu betrachten.

Änderungsantrag 120

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 27 – Absatz 4 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Für netzübergreifende Kapazitätsrechte richtet das ENIM eine **einzig**e Schnittstelle oder **ein gemeinsames System gemäß Artikel 62** ein, um die Kapazitätszuweisung an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang abzuwickeln.

Geänderter Text

Für netzübergreifende Kapazitätsrechte richtet das ENIM **nach der Genehmigung der Einhaltung der TSI durch die ERA und bis zum ... [zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]** eine **zentrale Anlaufstelle in Form einer einzigen** Schnittstelle oder **eines gemeinsamen Systems ein, das gemäß Artikel 62 entwickelt wurde. Die Fahrwegbetreiber nutzen diese einzige Schnittstelle**, um die Kapazitätszuweisung an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang abzuwickeln. **Miteinander verbundene oder zu Gruppen zusammengefasste Schienenverkehrsdienste müssen einen Infrastrukturbetreiber als einzigen Ansprechpartner haben. Solche verbundene oder zu Gruppen zusammengefasste Schienenverkehrsdienste sind im Kapazitätsantrag anzugeben.**

Änderungsantrag 121

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 27 – Absatz 6 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Der Infrastrukturbetreiber storniert Kapazitätsrechte, die über einen Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden

Geänderter Text

Der Infrastrukturbetreiber storniert Kapazitätsrechte, die über einen Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb eines in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegenden

Schwellenwerts genutzt wurden, es sei denn, dies war auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen, die sich dem Einfluss des Antragstellers entziehen. Das ENIM legt Spannen für die Schwellenwerte fest und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Schwellenwerts genutzt wurden, es sei denn, dies war auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen, die sich dem Einfluss des Antragstellers entziehen. Das ENIM **konsultiert die ERP und** legt Spannen für die Schwellenwerte fest und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. EN

Änderungsantrag 122

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 27 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

(7) Storniert der Infrastrukturbetreiber gemäß Absatz 6 netzübergreifende Kapazitätsrechte, so unterrichtet die für diesen Infrastrukturbetreiber zuständige Regulierungsstelle die betreffenden anderen Regulierungsstellen und das ENRRB.

Geänderter Text

(7) Storniert der Infrastrukturbetreiber gemäß Absatz 6 netzübergreifende Kapazitätsrechte, so unterrichtet **er** die für diesen Infrastrukturbetreiber zuständige Regulierungsstelle. **Diese Regulierungsstelle unterrichtet** die betreffenden anderen Regulierungsstellen und das ENRRB.

Änderungsantrag 123

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 27 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Der Infrastrukturbetreiber ist berechtigt, gegebenenfalls auf spezifische Konzepte für die Fahrplanerstellung zurückzugreifen. Entscheidet sich der Fahrwegbetreiber für die Vorplanung der Kapazität durch die Nutzung systematischer Zugtrassen mit grenzüberschreitendem Bezug, so stimmt er sich mit benachbarten Fahrwegbetreibern und anderen betroffenen Fahrwegbetreibern ab, um einvernehmliche Lösungen für den grenzüberschreitenden Verkehr zu finden.

Unabhängig davon, welche nationale Wahl die Mitgliedstaaten bei der Fahrplanerstellung treffen, sorgen die Infrastrukturbetreiber dafür, dass die Zuweisung von Zugtrassen auf eine ausgewogene, gerechte und diskriminierungsfreie Weise erfolgt. Die Entschädigung für Änderungen der in Artikel 40 genannten Kapazitätsrechte, die auch systematische Zugtrassen betreffen, beträgt mindestens das 1,25-fache des Wertes, der für nicht systematische Zugtrassen nach dem in Artikel 40 beschriebenen Verfahren festgelegt wurde.

Änderungsantrag 124

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 27 – Absatz 7 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7b) Die Infrastrukturbetreiber unterrichten die Regulierungsstelle über alle eingegangenen Anträge auf Fahrwegkapazität, die den im Kapazitätsangebotsplan festgelegten Parametern der verfügbaren Kapazität nicht entsprechen, unabhängig davon, ob den Anträgen entsprochen wurde oder ob sie abgelehnt wurden. Auf der Grundlage dieser Informationen gibt die Regulierungsstelle mindestens alle zwei Jahre eine Stellungnahme ab, in der sie dem Infrastrukturbetreiber empfehlen kann, das Kapazitätsmodell zu ändern.

Änderungsantrag 125

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 28 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) die Benennung einer **einzig**

a) die Benennung einer **zentralen**

Anlaufstelle, die für die Kommunikation mit dem Antragsteller *bezüglich seines Antrags* auf ein netzübergreifendes Kapazitätsrecht zuständig ist und dem Antragsteller unverzüglich nach Eingang des Antrags mitgeteilt wird;

Anlaufstelle *gemäß Artikel 27 Absatz 4*, die für die Kommunikation mit dem Antragsteller *im Zusammenhang mit jedem Antrag* auf ein netzübergreifendes Kapazitätsrecht zuständig ist und dem Antragsteller unverzüglich nach Eingang des Antrags mitgeteilt wird. *Dies gilt auch für grenzüberschreitende Zugpaare, bei denen es sich um grenzüberschreitende Zugverbindungen von und zu einem Ziel in einem anderen Mitgliedstaat handelt;*

Änderungsantrag 126

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 28 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Das ENIM *legt* die detaillierten Verfahren und Methoden zur Umsetzung dieses Artikels und die Mindestqualitätsanforderungen gemäß Absatz 2 Buchstabe b fest und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Geänderter Text

(5) *Bis zum ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] und nach Konsultation der ERP legt* das ENIM die detaillierten Verfahren und Methoden zur Umsetzung dieses Artikels und die Mindestqualitätsanforderungen gemäß Absatz 2 Buchstabe b fest und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Änderungsantrag 127

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 28 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

(5a) *Die Kommission erlässt bis zum ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] Durchführungsrechtsakte, in denen die detaillierten Verfahren und Methoden zur Durchführung des vorliegenden Artikels und die in Absatz 2 Buchstabe b genannten Mindestqualitätsanforderungen festgelegt sind, sowie zur Änderung von Absatz 5*

Geänderter Text

des vorliegenden Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie werden in den europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement aufgenommen.

Änderungsantrag 128

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Betreiber von Serviceeinrichtungen, die vorläufige Informationen über die verfügbare Kapazität der Serviceeinrichtung gemäß Artikel 6 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission²² bereitstellen, arbeiten mit Infrastrukturbetreibern zusammen, damit die Infrastrukturbetreiber Zugtrassen anbieten können, die Serviceeinrichtungskapazität beinhalten. Andere Betreiber von Serviceeinrichtungen können mit Infrastrukturbetreibern eine gemeinsame Bereitstellung von Kapazität vereinbaren.

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

²² Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen (ABl. L 307 vom 23.11.2017, S. 1).

Änderungsantrag 129

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Die Infrastrukturbetreiber stellen

(3) Die Infrastrukturbetreiber stellen

sicher, dass Antragsteller an einem Ort **und** in einem Vorgang Kapazitätsrechte für Fahrwege und die in Absatz 1 genannten Serviceeinrichtungen beantragen können.

sicher, dass Antragsteller an einem **einzigem, gemäß Artikel 27 Absatz 4 eingerichteten** Ort **und** in einem Vorgang Kapazitätsrechte für Fahrwege und die in Absatz 1 genannten Serviceeinrichtungen beantragen können.

Änderungsantrag 130

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Für die Zwecke des Absatzes 3 koordinieren Infrastrukturbetreiber und Betreiber von Serviceeinrichtungen die Kapazität und stellen Kapazitätsrechte einschließlich Kapazität in der Serviceeinrichtung, die den Anforderungen des Antragstellers entspricht, bereit oder bemühen sich, eine tragfähige Alternative bereitzustellen.

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Änderungsantrag 131

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die in Absatz 1 genannten Betreiber von Serviceeinrichtungen stellen dem Infrastrukturbetreiber **auf Anfrage oder nötigenfalls** in Echtzeit Informationen über die verfügbare Kapazität in digitaler Form gemäß Artikel 62 zur Verfügung.

Geänderter Text

(5) Die in Absatz 1 genannten Betreiber von **betroffenen** Serviceeinrichtungen stellen dem Infrastrukturbetreiber in Echtzeit Informationen über die verfügbare Kapazität in digitaler Form gemäß Artikel 62 zur Verfügung.

Änderungsantrag 132

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 5 a (neu)

(5a) Bei der Beantragung von Kapazitätsrechten für den Zugang zu einer Serviceeinrichtung müssen die Antragsteller das Einverständnis des Eigentümers der Serviceeinrichtung mit der Unterbringung ihrer Fahrzeuge nachweisen.

Änderungsantrag 133

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 6

(6) Für die Zwecke dieses Artikels und im Einklang mit Artikel 62 stellt das ENIM Leitlinien zu den funktionalen und technischen Anforderungen an den Informationsaustausch zwischen den Betreibern von Serviceeinrichtungen und den Infrastrukturbetreibern auf. Unbeschadet des Artikels 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 können Betreiber von Serviceeinrichtungen beantragen, von der Anwendung dieses Artikels ausgenommen zu werden. Solche Anträge sind bei der Regulierungsstelle zu stellen und hinreichend zu begründen. In hinreichend begründeten Fällen können die Regulierungsstellen eine Ausnahme verlängern.

(6) Für die Zwecke dieses Artikels und in Übereinstimmung mit Artikel 62 stellt das ENIM **nach Genehmigung durch die ERA bis zum ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]** Leitlinien zu den funktionalen und technischen Anforderungen für den Informationsaustausch zwischen den Betreibern von Serviceeinrichtungen und den Infrastrukturbetreibern auf. Unbeschadet des Artikels 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 können Betreiber von Serviceeinrichtungen beantragen, von der Anwendung dieses Artikels ausgenommen zu werden. Solche Anträge sind bei der Regulierungsstelle zu stellen und hinreichend zu begründen. In hinreichend begründeten Fällen können die Regulierungsstellen eine Ausnahme verlängern.

Änderungsantrag 134

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

(7) Das ENRRB überwacht die Anwendung des Absatzes 7 und gibt Empfehlungen zu den Kriterien für die Beurteilung der Ausnahmeanträge ab.

Geänderter Text

(7) Das ENRRB überwacht die Anwendung des Absatzes 6 und gibt Empfehlungen zu den Kriterien für die Beurteilung der Ausnahmeanträge ab.

Änderungsantrag 135

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 7 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7a) Die Infrastrukturbetreiber unterrichten die Regulierungsstelle über alle eingegangenen Anträge auf Fahrwegkapazität, die den im Kapazitätsangebotsplan festgelegten Parametern der verfügbaren Kapazität nicht entsprachen, und die daher abgelehnt wurden. Auf der Grundlage dieser Informationen gibt die Regulierungsstelle mindestens alle zwei Jahre eine Stellungnahme ab, in der sie dem Infrastrukturbetreiber empfehlen kann, das Kapazitätsmodell zu ändern.

Änderungsantrag 136

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 29 – Absatz 7 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(7b) Die Kommission erlässt bis zum ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] Durchführungsrechtsakte, in denen die Einzelheiten der funktionalen und technischen Anforderungen an den Informationsaustausch zwischen den Betreibern von Eisenbahnanlagen und den Infrastrukturbetreibern für die Zwecke dieses Artikels und zur Änderung

von Absatz 6 dieses Artikels festgelegt sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Änderungsantrag 137

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 30 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Infrastrukturbetreiber aktualisieren den Netzfahrplan **laufend** bis zum Ende der Netzfahrplanperiode, wobei sie die im fortlaufenden Planungsverfahren gemäß Artikel 33 zugewiesene Kapazität, die im Ad-hoc-Verfahren gemäß Artikel 34 zugewiesene Kapazität, Änderungen an Kapazitätsrechten gemäß Artikel 39 und mit Störungs- und Krisenmanagement zusammenhängende Umplanungen gemäß Artikel 41 berücksichtigen.

Geänderter Text

(2) Die Infrastrukturbetreiber aktualisieren den Netzfahrplan **in regelmäßigen Abständen** bis zum Ende der Netzfahrplanperiode, wobei sie die im fortlaufenden Planungsverfahren gemäß Artikel 33 zugewiesene Kapazität, die im Ad-hoc-Verfahren gemäß Artikel 34 zugewiesene Kapazität, Änderungen an Kapazitätsrechten gemäß Artikel 39 und mit Störungs- und Krisenmanagement zusammenhängende Umplanungen gemäß Artikel 41 berücksichtigen.

Änderungsantrag 138

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 31 – Absatz 1 – Unterabsatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Rahmenvereinbarungen werden der Regulierungsbehörde mitgeteilt und von ihr genehmigt. Bei Rahmenvereinbarungen, die mehrere Netze betreffen, wird bei der Genehmigung die Stellungnahme des ENRRB berücksichtigt.

Änderungsantrag 139

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 31 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Infrastrukturbetreiber dürfen Rahmenverträge nur dann abschließen, wenn das beantragte Kapazitätsrecht mit den Planungsdokumenten der strategischen Kapazitätsplanung gemäß Artikel 11 Absatz 2 im Einklang steht. Die Infrastrukturbetreiber geben in diesen Planungsdokumenten die Fahrwegkapazität an, die sie für die Zuweisung durch Rahmenverträge zu reservieren beabsichtigen.

Geänderter Text

(3) Die Infrastrukturbetreiber dürfen Rahmenverträge nur dann abschließen, wenn das beantragte Kapazitätsrecht mit den Planungsdokumenten der strategischen Kapazitätsplanung gemäß Artikel 11 Absatz 2 im Einklang steht. Die Infrastrukturbetreiber geben

nach Konsultation der benachbarten Netze in diesen Planungsdokumenten die Fahrwegkapazität an, die sie für die Zuweisung durch Rahmenverträge zu reservieren beabsichtigen.

Änderungsantrag 140

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 31 – Absatz 4**

Vorschlag der Kommission

(4) Rahmenverträge dürfen die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Antragsteller oder Verkehrsdienste nicht ausschließen. Zu diesem Zweck legen die Infrastrukturbetreiber die Anteile an der Gesamtkapazität fest, die durch Rahmenverträge höchstens zugewiesen werden können, und nehmen diese in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf.

Geänderter Text

(4) Rahmenverträge dürfen die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Antragsteller oder Verkehrsdienste nicht ausschließen. Zu diesem Zweck legen die Infrastrukturbetreiber ***nach Konsultation der Regulierungsstelle*** die Anteile an der Gesamtkapazität fest, die durch Rahmenverträge höchstens zugewiesen werden können, und nehmen diese in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf. ***Die Infrastrukturbetreiber benachbarter Länder, die grenzüberschreitende Rahmenverträge abgeschlossen haben, müssen diese maximalen Anteile an der Gesamtkapazität angleichen und so weit wie möglich einheitlich gestalten.***

Änderungsantrag 141

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 31 – Absatz 7**

Vorschlag der Kommission

(7) Rahmenverträge haben grundsätzlich die in Anhang I Abschnitt 5 genannte Laufzeit. Der Infrastrukturbetreiber kann einer kürzeren oder längeren Laufzeit in besonderen Fällen zustimmen. Jede längere Laufzeit als die Laufzeit gemäß Anhang I **Nummer 5** muss mit erforderlichen spezifischen Investitionen neuer Marktteilnehmer oder mit der erheblichen Neuheit des Verkehrsdienstes begründet worden sein.

Geänderter Text

(7) Rahmenverträge haben grundsätzlich die in Anhang I Abschnitt 5 genannte Laufzeit. Der Infrastrukturbetreiber kann einer kürzeren oder längeren Laufzeit in besonderen Fällen zustimmen. Jede längere Laufzeit als die Laufzeit gemäß Anhang I **Abschnitt 5** muss mit erforderlichen spezifischen Investitionen neuer Marktteilnehmer oder mit der erheblichen Neuheit des Verkehrsdienstes begründet worden sein.

Änderungsantrag 142

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 31 – Absatz 11

Vorschlag der Kommission

(11) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen sowie auf die Arbeiten des ENRRB **kann** die Kommission einen Durchführungsrechtsakt **mit den** Einzelheiten des Verfahrens und **den** Kriterien für die einheitliche Anwendung dieses Artikels und des Artikels 33 **erlassen**. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Geänderter Text

(11) Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Eisenbahnunternehmen sowie auf die Arbeiten des ENRRB **erlässt** die Kommission **bis zum ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]** einen Durchführungsrechtsakt **zur Festlegung der** Einzelheiten des Verfahrens und **der** Kriterien für die einheitliche Anwendung dieses Artikels und des Artikels 33 **sowie zur Änderung dieses Artikels und von Artikel 33**. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Änderungsantrag 143

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Im Falle von Konflikten zwischen zwei oder mehr Anträgen auf Fahrwegkapazität bemühen sich die Infrastrukturbetreiber zunächst, den Konflikt im Rahmen des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 36 zu lösen.

Geänderter Text

(3) Im Falle von Konflikten zwischen zwei oder mehr Anträgen auf Fahrwegkapazität ***oder in dem Fall, dass Anträge auf Fahrwegkapazität nicht dem Kapazitätsangebotsplan entsprechen***, bemühen sich die Infrastrukturbetreiber zunächst, den Konflikt im Rahmen des einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus nach Artikel 36 zu lösen.

Änderungsantrag 144

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 5 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Im Einklang mit den Artikeln 18 und 20 räumt der Infrastrukturbetreiber Anträgen Vorrang ein, die mit der im Kapazitätsangebotsplan festgelegten vorgeplanten Kapazität übereinstimmen. ***Infolgedessen kann der Infrastrukturbetreiber Anträge, die nicht mit dem Kapazitätsangebotsplan im Einklang stehen, entweder annehmen oder ablehnen.***

Geänderter Text

Im Einklang mit den Artikeln 18 und 20 räumt der Infrastrukturbetreiber Anträgen Vorrang ein, die mit der im Kapazitätsangebotsplan festgelegten vorgeplanten Kapazität übereinstimmen, ***sofern die am Betrieb Beteiligten ordnungsgemäß konsultiert und ihre Kapazitätsankündigungen weitestgehend berücksichtigt wurden.***

Änderungsantrag 145

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 5 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Nimmt der Infrastrukturbetreiber Anträge an, die nicht mit dem Kapazitätsangebotsplan im Einklang stehen, so bemüht er sich, das Gesamtgleichgewicht zwischen den in Artikel 18 Absatz 6 aufgeführten Elementen des Kapazitätsangebotsplans

Geänderter Text

Nimmt der Infrastrukturbetreiber Anträge an, die nicht mit dem Kapazitätsangebotsplan im Einklang stehen, so bemüht er sich, das Gesamtgleichgewicht zwischen den in Artikel 18 Absatz 6 ***und im Antrag selbst*** aufgeführten Elementen des

aufrechtzuerhalten.

Kapazitätsangebotsplans
aufrechtzuerhalten. **Diese Anträge sind zu berücksichtigen, wenn genügend freie Kapazitäten zur Verfügung stehen, ohne dass der Bedarf für Folgeanträge eingeschränkt wird.**

Änderungsantrag 146

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 5 – Unterabsatz 3

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

Bei der Bearbeitung von Anträgen, die nicht mit dem Kapazitätsangebotsplan in Einklang stehen, **sollte der Infrastrukturbetreiber eine Alternative anbieten und, soweit zeitlich möglich, vorab die betreffenden Antragsteller konsultieren. Ist bei der Ablehnung eines Antrags kein Alternativangebot möglich**, unterrichtet **der Fahrwegbetreiber** den betreffenden Antragsteller unverzüglich über seine Absicht, einen Antrag abzulehnen. Letzterer hat das Recht, bei der Regulierungsstelle Beschwerde einzulegen.

Änderungsantrag 147

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 32 – Absatz 8

Vorschlag der Kommission

(8) Der Infrastrukturbetreiber berücksichtigt Anträge, die nach Ablauf der ursprünglichen Frist und vor Ablauf der in Anhang I **Nummer 4** festgelegten endgültigen Frist eingereicht werden. In solchen Fällen weist der Infrastrukturbetreiber Kapazitätsrechte gemäß Anhang I Abschnitt 4 Nummer 2 zu.

Geänderter Text

(8) Der Infrastrukturbetreiber berücksichtigt Anträge, die nach Ablauf der ursprünglichen Frist und vor Ablauf der in Anhang I **Abschnitt 4** festgelegten endgültigen Frist eingereicht werden. In solchen Fällen weist der Infrastrukturbetreiber Kapazitätsrechte gemäß Anhang I Abschnitt 4 Nummer 2 zu.

Änderungsantrag 148

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 33 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Infrastrukturbetreiber weisen Fahrwegkapazität im fortlaufenden Planungsverfahren innerhalb der in Anhang I **Nummer** 6 festgelegten Fristen zu. Dazu reservieren die Infrastrukturbetreiber Kapazität im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18.

Geänderter Text

(1) Die Infrastrukturbetreiber weisen Fahrwegkapazität im fortlaufenden Planungsverfahren innerhalb der in Anhang I **Abschnitt** 6 festgelegten Fristen zu. Dazu reservieren die Infrastrukturbetreiber Kapazität im Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18.

Änderungsantrag 149

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 33 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) Kapazitätsspezifikationen für alle Verkehrstage, die über die Netzfahrplanperiode hinausgehen, die den ersten im Antrag angegebenen Tag einschließt, für einen in Anhang I **Nummer** 6 festgelegten Höchstzeitraum.

Geänderter Text

b) Kapazitätsspezifikationen für alle Verkehrstage, die über die Netzfahrplanperiode hinausgehen, die den ersten im Antrag angegebenen Tag einschließt, für einen in Anhang I **Abschnitt** 6 festgelegten Höchstzeitraum.

Änderungsantrag 150

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 33 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Unbeschadet des Artikels 18 weisen die Infrastrukturbetreiber die für eine Zuweisung im fortlaufenden Planungsverfahren reservierte Kapazität auf der Grundlage des Zuweisungsgrundsatzes in Anhang I Abschnitt 5 Nummer 2 zu.

Geänderter Text

(3) Unbeschadet des Artikels 18 weisen die Infrastrukturbetreiber die für eine Zuweisung im fortlaufenden Planungsverfahren reservierte Kapazität auf der Grundlage des Zuweisungsgrundsatzes in Anhang I Abschnitt 6 Nummer 2 zu.

Änderungsantrag 151

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 33 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Im Einklang mit den Vorschriften und Verfahren des Artikels 20 **können** Infrastrukturbetreiber **die Zuweisung von Kapazität aufgrund von** Anträgen im Rahmen der fortlaufenden Planung **ablehnen**, wenn die Anträge nicht mit dem gemäß Artikel 18 beschlossenen Kapazitätsangebotsplan vereinbar sind. **Eine Ablehnung wird dem Antragsteller unverzüglich mitgeteilt.** Der Antragsteller hat das Recht, bei der Regulierungsstelle Beschwerde einzulegen.

Geänderter Text

(4) Im Einklang mit den Vorschriften und Verfahren des Artikels 20 **unternehmen** Infrastrukturbetreiber **alle erdenklichen Anstrengungen, um bei** Anträgen im Rahmen der fortlaufenden Planung **alternative Kapazitäten anzubieten**, wenn die Anträge nicht mit dem gemäß Artikel 18 beschlossenen Kapazitätsangebotsplan vereinbar sind. **Ist es nicht möglich, eine Alternative anzubieten, kann der** **Infrastrukturbetreiber die Zuweisung von Kapazität für einen solchen Antrag ablehnen.** Der Antragsteller hat das Recht, bei der Regulierungsstelle Beschwerde einzulegen.

Änderungsantrag 152

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 33 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) **Die Infrastrukturbetreiber unterrichten die Regulierungsstelle über alle eingegangenen Anträge auf Fahrwegkapazität, die den im Kapazitätsangebotsplan festgelegten Parametern der verfügbaren Kapazität nicht entsprechen, unabhängig davon, ob den Anträgen entsprochen wurde oder ob sie abgelehnt wurden. Auf der Grundlage dieser Informationen gibt die Regulierungsstelle mindestens alle zwei Jahre eine Stellungnahme ab, in der sie dem Infrastrukturbetreiber empfehlen kann, das Kapazitätsmodell zu ändern.**

Geänderter Text

entfällt

Änderungsantrag 153

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 36 – Absatz 8

Vorschlag der Kommission

(8) **Das ENIM** erarbeitet Leitlinien für den einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus bei Anträgen auf netzübergreifende Fahrwegkapazität und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Geänderter Text

(8) **Bis zum ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] und nach Konsultation der ERP** erarbeitet **das ENIM** Leitlinien für den einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus bei Anträgen auf netzübergreifende Fahrwegkapazität und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Änderungsantrag 154

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 36 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Die Kommission erlässt bis zum [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen Durchführungsrechtsakt, in dem die Einzelheiten des Verfahrens und die anzuwendenden Kriterien für den einvernehmlichen Konfliktlösungsmechanismus bei Anträgen auf netzübergreifende Fahrwegkapazität festgelegt werden, sowie zur Änderung von Absatz 8 des vorliegenden Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie werden in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement eingebunden.

Änderungsantrag 155

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 37 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Im Rahmen des förmlichen **Konfliktlösungsverfahrens** sind Anträge auf netzübergreifende Kapazitätsrechte in ihrer Gesamtheit zu berücksichtigen. Gelten gemäß Artikel 8 Absatz 6 unterschiedliche nationale Parameter, so sind diese für die jeweiligen Abschnitte zu verwenden.

Geänderter Text

(2) Im Rahmen des förmlichen **Konfliktlösungsmechanismus** sind Anträge auf netzübergreifende Kapazitätsrechte in ihrer Gesamtheit zu berücksichtigen. Gelten gemäß Artikel 8 Absatz 6 unterschiedliche nationale Parameter, so sind diese für die jeweiligen Abschnitte zu verwenden.

Änderungsantrag 156

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 37 – Absatz 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Das ENRRB erstellt diesbezüglich Leitlinien, um die harmonisierte Anwendung von Artikel 3 zu erleichtern.

Änderungsantrag 157

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 39 – Absatz 4 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) In den Fällen, in denen Kapazität reserviert, aber nicht genutzt wird, ist eine Entschädigungszahlung gemäß Artikel 40 zu leisten.

Änderungsantrag 158

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 39 – Absatz 7 – Unterabsatz 2**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Der Infrastrukturbetreiber bietet dem Antragsteller innerhalb der in Anhang I Abschnitt 8 genannten Fristen alternative

Der Infrastrukturbetreiber bietet dem Antragsteller innerhalb der in Anhang I Abschnitt 8 genannten Fristen alternative

Kapazitätsrechte an. Ist **dies nicht möglich**, stellt der Infrastrukturbetreiber dem Antragsteller einschlägige Informationen zur Verfügung, die es dem Antragsteller ermöglichen, einen neuen Antrag auf Fahrwegkapazität zu stellen. Gegebenenfalls beziehen sich diese Informationen auf den Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18 und die Notfallplanung gemäß Artikel 19.

Kapazitätsrechte an. Ist **kein alternatives Angebot gemäß Artikel 32 Absatz 5 und Artikel 33 Absatz 4 praktikabel**, stellt der Infrastrukturbetreiber dem Antragsteller einschlägige Informationen zur Verfügung, die es dem Antragsteller ermöglichen, einen neuen Antrag auf Fahrwegkapazität zu stellen. Gegebenenfalls beziehen sich diese Informationen auf den Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18 und die Notfallplanung gemäß Artikel 19.

Änderungsantrag 159

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 39 – Absatz 8 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Das ENIM erarbeitet und beschließt harmonisierte Verfahren für Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Geänderter Text

Bis zum ... [zwölf Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] erarbeitet und beschließt **das ENIM** harmonisierte Verfahren für Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Änderungsantrag 160

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 39 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Regeln und Verfahren für die Verwaltung von Änderungen an Kapazitätsrechten nach der Zuweisung festzulegen und Absatz 8 des vorliegenden Artikels zu ändern. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum ... [24 Monate nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung] erlassen. Sie werden in den Europäischen

Änderungsantrag 161

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Nach Konsultation des ENRRB legt das ENIM harmonisierte Bedingungen fest, die zu einer Entschädigung führen. Diese Bedingungen tragen den Bestimmungen des Artikels 39 Absätze 4 und 8 Rechnung. Das ENIM nimmt diese Bedingungen in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. Das ENRRB veröffentlicht eine Stellungnahme zu den vom ENIM festgelegten Bedingungen.

Geänderter Text

(3) Nach einer Konsultation des ENRRB **und des ERP** legt das ENIM **bis zum [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]** harmonisierte Bedingungen fest, die zu einer Entschädigung führen. Diese Bedingungen tragen den Bestimmungen des Artikels 39 Absätze 4 und 8 Rechnung. Das ENIM nimmt diese Bedingungen in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf. Das ENRRB veröffentlicht eine Stellungnahme zu den vom ENIM festgelegten Bedingungen.

Änderungsantrag 162

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

(6) Die Regulierungsstellen entscheiden über Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Grund für die Änderung an einem Kapazitätsrecht oder **einer verzögerten** Entschädigung und treffen unverzüglich und innerhalb eines Monats nach Einholung aller zur Beurteilung der Ursache der Änderung erforderlichen Informationen eine Entscheidung. Die Regulierungsstellen unterrichten das ENRRB und können das ENRRB zu solchen Entscheidungen konsultieren. Das ENRRB stellt sicher, dass diese Entscheidungen kohärent sind und auf allgemein anerkannten

Geänderter Text

(6) Die Regulierungsstellen entscheiden über Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Grund für die Änderung an einem Kapazitätsrecht oder **Verzögerungen bei der Zahlung der** Entschädigung und treffen unverzüglich und innerhalb eines Monats nach Einholung aller zur Beurteilung der Ursache der Änderung erforderlichen Informationen eine Entscheidung. Die Regulierungsstellen unterrichten das ENRRB und können das ENRRB zu solchen Entscheidungen konsultieren. Das ENRRB stellt sicher, dass diese Entscheidungen kohärent sind und auf

Grundsätzen beruhen.

allgemein anerkannten Grundsätzen beruhen.

Änderungsantrag 163

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 40 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

(7) **Die** Kommission **kann** **Durchführungsrechtsakte** erlassen, in denen die Bedingungen, die zur Zahlung von Entschädigungen führen, die Einstufung von Änderungen an Kapazitätsrechten und die Methoden zur Festlegung der Höhe der Entschädigung festgelegt werden. Diese **Durchführungsrechtsakte** werden **gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren** erlassen.

Geänderter Text

(7) **Der** Kommission **wird die Befugnis übertragen, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 71 zu** erlassen, in denen die Bedingungen, die zur Zahlung von Entschädigungen führen, die Einstufung von Änderungen an Kapazitätsrechten und die Methoden zur Festlegung der Höhe der Entschädigung festgelegt werden **sowie zur Änderung von Absatz 2 des vorliegenden Artikels**. Diese **delegierten Rechtsakte** werden **bis zum ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]** erlassen. **Sie werden in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement eingebunden.**

Änderungsantrag 164

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 41 – Absatz 2 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Das ENIM entwickelt und beschließt Leitlinien für eine transparente und nichtdiskriminierende Durchführung des Managements und der Zuweisung von Fahrwegkapazität im Falle von Netzstörungen. Insbesondere stellt das ENIM Leitlinien für die Anwendung des Verfahrens der gleichzeitigen Kapazitätszuweisung und des Windhundprinzips auf.

Geänderter Text

Bis zum ... [zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] entwickelt und beschließt **das ENIM** Leitlinien für eine transparente und nichtdiskriminierende Durchführung des Managements und der Zuweisung von Fahrwegkapazität im Falle von Netzstörungen. Insbesondere stellt das ENIM Leitlinien für die Anwendung des Verfahrens der gleichzeitigen Kapazitätszuweisung und des Windhundprinzips auf.

Änderungsantrag 165

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 41 – Absatz 2 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Für die Fälle, in denen das Verfahren der gleichzeitigen Zuweisung Anwendung findet, stellt das ENIM Leitlinien für die anzuwendenden Verfahren auf, die gegebenenfalls die Anwendung des einvernehmlichen **Konfliktlösungsverfahrens** nach Artikel 36 und des förmlichen **Konfliktlösungsverfahrens** nach Artikel 37 umfassen. Das ENIM nimmt diese Leitlinien in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Geänderter Text

Für die Fälle, in denen das Verfahren der gleichzeitigen Zuweisung Anwendung findet, stellt das ENIM Leitlinien für die anzuwendenden Verfahren auf, die gegebenenfalls die Anwendung des einvernehmlichen **Konfliktlösungsmechanismus** nach Artikel 36 und des förmlichen **Konfliktlösungsmechanismus** nach Artikel 37 umfassen. Das ENIM nimmt diese Leitlinien in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 auf.

Änderungsantrag 166

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 41 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Im Zuge von Umplanungen dürfen die Infrastrukturbetreiber bestehende Kapazitätsrechte nicht einseitig zum Zwecke der Bewältigung von Störungen ändern oder stornieren. Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten des ENIM und des ENRRB **kann die Kommission jedoch einen *Durchführungsrechtsakt* erlassen, in dem die Kriterien und Verfahren für Umplanungen, einschließlich einseitiger Änderungen an zugewiesenen Kapazitätsrechten durch Infrastrukturbetreiber zum Zwecke der Bewältigung von Netzstörungen, *festgelegt werden. Dieser Durchführungsrechtsakt wird gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3***

Geänderter Text

(3) Im Zuge von Umplanungen dürfen die Infrastrukturbetreiber bestehende Kapazitätsrechte nicht einseitig zum Zwecke der Bewältigung von Störungen ändern oder stornieren. Gestützt auf die Erfahrungen der Regulierungsstellen, der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen und auf die Arbeiten des ENIM und des ENRRB **wird der Kommission jedoch *die Befugnis übertragen, einen delegierten Rechtsakt gemäß Artikel 71 zu* erlassen, *um* die Kriterien und Verfahren für Umplanungen, einschließlich einseitiger Änderungen an zugewiesenen Kapazitätsrechten durch Infrastrukturbetreiber zum Zwecke der Bewältigung von Netzstörungen, *festzulegen und Absatz 2 des vorliegenden Artikels zu ändern. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum ... [24 Monate***

genannten Prüfverfahren erlassen.

nach Inkrafttreten dieser Verordnung/ erlassen. Sie werden in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement eingebunden.

Änderungsantrag 167

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 42 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Infrastrukturbetreiber veröffentlichen die in Absatz 2 genannten besonderen Vorschriften und Verfahren und machen sie frei zugänglich. Die Mitgliedstaaten übermitteln sie der Kommission.

Änderungsantrag 168

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 43 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Die Infrastrukturbetreiber **legen** Vorschriften und Verfahren für das Management von vom Netzfahrplan abweichenden Zugbewegungen fest. Diese Vorschriften und Verfahren werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU veröffentlicht und erstrecken sich auf das Verkehrsmanagement in den in Artikel 42 Absatz 1 Buchstaben a, b und c dieser Verordnung genannten Situationen.

(1) **Bis zum ... [18 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] legen** die Infrastrukturbetreiber Vorschriften und Verfahren für das Management von vom Netzfahrplan abweichenden Zugbewegungen fest. Diese Vorschriften und Verfahren werden in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU veröffentlicht und erstrecken sich auf das Verkehrsmanagement in den in Artikel 42 Absatz 1 Buchstaben a, b und c dieser Verordnung genannten Situationen.

Änderungsantrag 169

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 43 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die in Absatz 1 genannten Vorschriften und Verfahren müssen darauf abzielen, die Gesamtauswirkungen von Fahrplanabweichungen auf den Eisenbahnverkehr zu minimieren, wobei den Bedürfnissen aller Verkehrsarten Rechnung zu tragen ist. Die **Grundsätze** können Vorrangregeln für das Management zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und die besonderen Verfahren, Kriterien und Zielvorgaben umfassen, die anstelle expliziter Vorrangregeln bei einem optimierungsbasierten Ansatz anzuwenden sind, der auf der Optimierung einer Zielfunktion beruht, etwa der Minimierung der Verspätungsminuten oder der Zeit bis zur Rückkehr zum normalen Betrieb.

Geänderter Text

(2) Die in Absatz 1 genannten Vorschriften und Verfahren müssen darauf abzielen, die Gesamtauswirkungen von Fahrplanabweichungen auf den Eisenbahnverkehr zu minimieren, wobei den Bedürfnissen aller Verkehrsarten Rechnung zu tragen ist. Die **Vorschriften und Verfahren** können Vorrangregeln für das Management zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und die besonderen Verfahren, Kriterien und Zielvorgaben umfassen, die anstelle expliziter Vorrangregeln bei einem optimierungsbasierten Ansatz anzuwenden sind, der auf der Optimierung einer Zielfunktion beruht, etwa der Minimierung der Verspätungsminuten oder der Zeit bis zur Rückkehr zum normalen Betrieb.

Änderungsantrag 170

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 43 – Absatz 3**

Vorschlag der Kommission

(3) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen trifft der Infrastrukturbetreiber alle erforderlichen Maßnahmen, um die Situation wieder zu normalisieren. Dazu setzt er einen Notfallplan gemäß Artikel 19 um. Im Falle einer Störung, die sich möglicherweise auf den grenzüberschreitenden Verkehr auswirkt, arbeiten die betroffenen Infrastrukturbetreiber zusammen, um den grenzüberschreitenden Verkehr im Einklang mit dem Europäischen Rahmen für die Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 wieder zu normalisieren.

Geänderter Text

(3) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen trifft der Infrastrukturbetreiber **unverzüglich** alle erforderlichen Maßnahmen, um die Situation wieder zu normalisieren. Dazu setzt er einen Notfallplan gemäß Artikel 19 um. Im Falle einer Störung, die sich möglicherweise auf den grenzüberschreitenden Verkehr auswirkt, arbeiten die betroffenen Infrastrukturbetreiber zusammen, um den grenzüberschreitenden Verkehr im Einklang mit dem Europäischen Rahmen für die Koordinierung des Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 wieder zu normalisieren.

Änderungsantrag 171

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 43 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Abweichungen sind nur in hinreichend begründeten Fällen zulässig und müssen von der nationalen Regulierungsbehörde genehmigt werden.

Änderungsantrag 172

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 43 – Absatz 5 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

In Fällen höherer Gewalt und sofern dies unbedingt notwendig ist, weil der Fahrweg wegen eines Vorfalls vorübergehend nicht benutzt werden kann, können die zugewiesenen Kapazitätsrechte ohne Ankündigung so lange gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung des Systems erforderlich ist.

In Fällen höherer Gewalt und sofern dies unbedingt notwendig ist, weil der Fahrweg wegen eines Vorfalls vorübergehend nicht benutzt werden kann, können die zugewiesenen Kapazitätsrechte ohne Ankündigung so lange gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung des Systems erforderlich ist, **wobei nach besten Kräften versucht werden muss, mögliche Alternativen anzubieten.**

Änderungsantrag 173

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 43 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Im Fall der Sperrung von Kapazitäten unterrichten die Infrastrukturbetreiber die Eisenbahnunternehmen rechtzeitig über ihr Zeitmanagement, den Fortschritt der Reparaturarbeiten und mögliche Alternativen zu den ihnen zugewiesenen Kapazitäten.

Änderungsantrag 174

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 43 – Absatz 6 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Die Kommission erlässt bis [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] Durchführungsrechtsakte zur Festlegung von Vorschriften und Verfahren für vom Netzfahrplan abweichende Zugbewegungen und zur Änderung von Absatz 1 des vorliegenden Artikels. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen.

Änderungsantrag 175

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 44 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Das ENIM entwickelt den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements in Zusammenarbeit mit den am Betrieb Beteiligten und sonstigen Beteiligten im Rahmen des Konsultationsverfahrens gemäß Artikel 54 unter Berücksichtigung der Arbeit des mit Titel IV der Verordnung (EU) 2012/2085 gegründeten Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen.

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Änderungsantrag 176

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 44 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Der Europäische Rahmen für die

(2) Der Europäische Rahmen für die

Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements muss Leitlinien für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen und anderen am Betrieb Beteiligten enthalten.

Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements muss Leitlinien für die Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen und anderen am Betrieb Beteiligten, **einschließlich des ENRRB**, enthalten.

Änderungsantrag 177

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 44 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Unter Berücksichtigung des von dem ENIM gemäß Absatz 1 angenommenen Rahmens wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Einzelheiten der Koordinierung des grenzüberschreitenden Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagements festzulegen und Absatz 2 des vorliegenden Artikels zu ändern. Diese delegierten Rechtsakte werden bis zum ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erlassen.

Änderungsantrag 178

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 46 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Hat der Vorfall Auswirkungen auf mehr als ein Netz oder ist davon auszugehen, dass er Auswirkungen auf mehr als ein Netz haben wird, so meldet der **Infrastrukturbetreiber, bei dem** sich der Vorfall ereignet hat, eine netzübergreifende Störung und koordiniert die Maßnahmen gemäß den Artikeln 44, 45

(2) Hat der Vorfall Auswirkungen auf mehr als ein Netz oder ist davon auszugehen, dass er Auswirkungen auf mehr als ein Netz haben wird, so meldet der **Betreiber der Infrastruktur, in der** sich der Vorfall ereignet hat eine netzübergreifende Störung und koordiniert die Maßnahmen gemäß den Artikeln 44, 45

und 53.

und 53.

Änderungsantrag 179

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 46 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Das ENIM legt eine harmonisierte Methode zur Abschätzung der voraussichtlichen Dauer und Auswirkungen von Netzstörungen fest und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des Verkehrs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 auf.

Geänderter Text

(3) Das ENIM legt eine harmonisierte Methode zur Abschätzung der voraussichtlichen Dauer und Auswirkungen von Netzstörungen fest und nimmt sie in den Europäischen Rahmen für die Koordinierung des Verkehrs-, **Störungs-** und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 auf.

Änderungsantrag 180

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 46 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Bei einer teilweisen oder vollständigen Unterbrechung des Verkehrsdienstes, die durch eine Störung des Zugbetriebs aufgrund eines technischen Versagens, einer Störung oder eines Unfalls auf einer grenzüberschreitenden Strecke verursacht wird und länger als 15 Tage dauert, erstellen die betroffenen Infrastrukturbetreiber innerhalb von 30 Tagen nach dem Vorfall einen Störungsbericht. Der Störungsbericht muss mindestens Folgendes enthalten:

a) Informationen über alle betrieblichen Maßnahmen, die ergriffen wurden, um alternative Strecken bereitzustellen;

b) Informationen über alle Maßnahmen, die zur Wiederherstellung des regulären Verkehrs auf der unterbrochenen Strecke getroffen wurden.

Der Bericht wird öffentlich zugänglich gemacht und regelmäßig aktualisiert, bis die Unterbrechung aufgehoben ist.

Die ERA kann Empfehlungen für verbesserte Maßnahmen zur Behebung der Unterbrechung und der durch den Unfall verursachten Einschränkungen der Verkehrskapazität abgeben.

Änderungsantrag 181

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 47 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Der betreffende Mitgliedstaat stellt sicher, dass die Notfallmaßnahmen so weit wie möglich den in dieser Verordnung festgelegten Grundsätzen für das Kapazitätsmanagement und das Verkehrsmanagement folgen und dass sie auf bestehenden Pläne beruhen, die gemäß Artikel 19 aufgestellt wurden. Er koordiniert solche Notfallmaßnahmen mit anderen Mitgliedstaaten.

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Änderungsantrag 182

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 49 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Gemäß Artikel 7f Buchstabe d der Richtlinie 2012/34/EU überwacht und vergleicht das ENIM die Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten unter Berücksichtigung der **in Artikel 2 dieser Verordnung festgelegten allgemeinen Ziele. Die Eisenbahninfrastrukturbetreiber überwachen zudem die Leistung von Schienenverkehrsdiensten.**

Geänderter Text

(1) **Die Kommission nimmt die Leistungsziele der Union für die in Anhang VII aufgeführten Leistungsbereiche an. Die Ziele stehen im Einklang mit den Zielen der Verlagerung der Verkehrsträgeranteile und werden regelmäßig aktualisiert.** Gemäß Artikel 7f Buchstabe d der Richtlinie 2012/34/EU überwacht und vergleicht das ENIM **mit Unterstützung der Eisenbahninfrastrukturbetreiber** die Leistung von

Eisenbahninfrastrukturdiensten **und Schienenverkehrsdiensten** unter Berücksichtigung der **Leistungsziele der Union und der Infrastrukturbetreiber**. **Das ENIM informiert regelmäßig das Leistungsüberprüfungsgremium und die Kommission.**

Änderungsantrag 183

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 49 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Dazu legen die Infrastrukturbetreiber ihre eigenen Leistungsziele in dem Plan gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU fest, wobei sie alle in den vertraglichen Vereinbarungen gemäß Artikel 30 der Richtlinie festgelegten Ziele berücksichtigen. Sie richten Verfahren zur Überwachung der Fortschritte bei der Erreichung der Zielvorgaben und zur diesbezüglichen Berichterstattung, zur gemeinsamen Ermittlung der Ursachen von Leistungsmängeln mit am Betrieb Beteiligten und zur Konzeption und Umsetzung von Abhilfemaßnahmen zur Verbesserung der Leistung ein und führen diese Verfahren durch. Diese Verfahren müssen dem in Artikel 50 dieser Verordnung genannten Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung Rechnung tragen. Die Infrastrukturbetreiber erläutern in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Grund für etwaige Abweichungen von den im Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung festgelegten gemeinsamen Verfahren.

Geänderter Text

(2) Dazu schlagen die Infrastrukturbetreiber ihre eigenen Leistungsziele in dem Plan gemäß Artikel 8 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU vor, wobei sie alle in den vertraglichen Vereinbarungen gemäß Artikel 30 der Richtlinie festgelegten Ziele berücksichtigen. **Die Infrastrukturbetreiber beraten sich mit den zuständigen nationalen und europäischen Stellen, um sicherzustellen, dass diese Ziele mit den Leistungszielen der Union übereinstimmen.** Sie richten Verfahren zur Überwachung der Fortschritte bei der Erreichung der Zielvorgaben und zur diesbezüglichen Berichterstattung, zur gemeinsamen Ermittlung der Ursachen von Leistungsmängeln mit am Betrieb Beteiligten und zur Konzeption und Umsetzung von Abhilfemaßnahmen zur Verbesserung der Leistung ein und führen diese Verfahren durch. Diese Verfahren müssen dem in Artikel 50 dieser Verordnung genannten Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung Rechnung tragen. Die Infrastrukturbetreiber erläutern in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen den Grund für etwaige Abweichungen von den im Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung festgelegten gemeinsamen Verfahren. **Abweichungen**

sind nur in hinreichend begründeten Fällen zulässig und müssen von der Aufsichtsbehörde genehmigt werden.

Änderungsantrag 184

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 50 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Das ENIM richtet bis zum [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung ein und setzt diesen um. Dieser Rahmen muss insbesondere den in Artikel 2 Absatz 3, Artikel 8 Absatz 4 und Artikel 42 Absatz 3 festgelegten Grundsätzen sowie den operativen Anforderungen, den Leistungszielen und den Zielwerten gemäß [Artikel 18 der neuen TEN-V-Verordnung] Rechnung tragen.

Geänderter Text

(1) ***Mit Unterstützung durch*** das ENIM richtet ***die ERA*** bis zum [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung ein und setzt diesen um. Dieser Rahmen muss insbesondere den in Artikel 2 Absatz 3, Artikel 8 Absatz 4 und Artikel 42 Absatz 3 festgelegten Grundsätzen sowie den operativen Anforderungen, den Leistungszielen und den Zielwerten gemäß Artikel 19 der ***Verordnung (EU) 2024/...*** [neue TEN-V-Verordnung] Rechnung tragen.

Änderungsantrag 185

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 50 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Das ENRRB nimmt spätestens zum [sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] eine Empfehlung zum Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung an. Bei der Einrichtung und Umsetzung des Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung trägt die ERA der Empfehlung des ENRRB Rechnung.

Änderungsantrag 186

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 50 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Die Kommission **kann nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 72 Absatz 2** Durchführungsrechtsakte **mit detaillierten** Vorschriften zu den Elementen in Absatz 2 Buchstaben b bis d **erlassen**. Dabei **berücksichtigt** die Kommission **die Arbeit des ENIM gemäß Absatz 3 und etwaige Empfehlungen des Leistungsüberprüfungsgremiums**.

Geänderter Text

(5) Die Kommission **erlässt bis zum [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]** Durchführungsrechtsakte **zur Festlegung einheitlicher Bedingungen für die Anwendung der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Elemente bis zum ... [36 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung], einschließlich detaillierter** Vorschriften zu den Elementen **und Leistungszielen** in Absatz 2 Buchstaben b bis d. **Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem Beratungsverfahren gemäß Artikel 72 Absatz 2 erlassen**. Dabei **konsultiert** die Kommission **das ENIM, die ERP, das ENRRB, das Leistungsüberprüfungsgremium, die ERA und das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen**.

Änderungsantrag 187

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 51 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Unbeschadet des Artikels 15 der Richtlinie 2012/34/EU und des Artikels 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission²³ erstellt und veröffentlicht das ENIM bis zum [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen europäischen **Leistungsüberprüfungsbericht** auf der Grundlage des in Artikel 50 dieser Verordnung genannten Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung und **veröffentlicht** ihn jährlich.

Geänderter Text

(1) Unbeschadet des Artikels 15 der Richtlinie 2012/34/EU und des Artikels 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission²³ erstellt und veröffentlicht das ENIM bis zum [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] einen **Entwurf des** europäischen **Leistungsüberprüfungsberichts** auf der Grundlage des in Artikel 50 dieser Verordnung genannten Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung und **aktualisiert** ihn jährlich. **Auf der Grundlage dieses Berichts unterstützt die ERA die Kommission bei der Überwachung und Berichterstattung über die Fortschritte bei der Verwirklichung**

der Ziele der Union für den Schienenverkehr, einschließlich des für 2030 und 2050 prognostizierten Wachstums des Schienenverkehrs. Der Entwurf des europäischen Leistungsüberprüfungsberichts wird an das Leistungsüberprüfungsgremium weitergeleitet.

²³ Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission vom 7. Juli 2015 über die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen der Überwachung des Schienenverkehrsmarkts (ABl. L 181 vom 9.7.2015, S. 1).

²³ Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission vom 7. Juli 2015 über die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen der Überwachung des Schienenverkehrsmarkts (ABl. L 181 vom 9.7.2015, S. 1).

Änderungsantrag 188

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 51 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Das Leistungsüberprüfungsgremium erstellt **einen eigenständigen Abschnitt des Berichts**, in den es seine Bewertung der Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Schienenverkehrsdiensten, Empfehlungen zu Leistungsaspekten, **die vorrangig behandelt werden sollten, sowie Empfehlungen zu** Maßnahmen zur Verbesserung der Leistung **aufnimmt**.

Geänderter Text

(2) Das Leistungsüberprüfungsgremium erstellt **den europäischen Leistungsüberprüfungsbericht**, in den es seine Bewertung der Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Schienenverkehrsdiensten, **aufgeworfene Uneinigkeiten und** Empfehlungen zu Leistungsaspekten, **einschließlich** Maßnahmen zur Verbesserung der Leistung **aufnimmt, und nimmt ihn an; der Bericht wird gemäß Artikel 55 Absatz 8 in das nächste Programm aufgenommen**.

Änderungsantrag 189

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 51 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Der Leistungsüberprüfungsbericht muss mindestens die Strecken erfassen, die zu **den in der Verordnung [neue TEN-V-Verordnung] genannten europäischen Verkehrskorridoren** gehören, und die nach [Artikel 53 Absatz 3 Buchstabe g] **jener** Verordnung erforderlichen Informationen enthalten. Die vorgelegten Informationen müssen hinsichtlich der geografischen Abdeckung hinreichend detailliert sein und einen ausreichend langen Zeitraum abdecken, um sinnvolle Rückschlüsse zu ermöglichen.

Geänderter Text

(3) Der **europäische** Leistungsüberprüfungsbericht muss mindestens die Strecken erfassen, die zu **dem einheitlichen europäischen Eisenbahnraum** gehören, und die nach Artikel 54 Absatz 3 Buchstabe g **der** Verordnung (EU) 2024/...**[neue TEN-V-Verordnung]** erforderlichen Informationen enthalten. Die vorgelegten Informationen müssen hinsichtlich der geografischen Abdeckung hinreichend detailliert sein und einen ausreichend langen Zeitraum abdecken, um sinnvolle Rückschlüsse zu ermöglichen.

Änderungsantrag 190

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 51 – Absatz 4**

Vorschlag der Kommission

(4) Der Leistungsüberprüfungsbericht muss einen eigenen Abschnitt über die Leistung bei der Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 53 und über den Konsultationsmechanismus gemäß Artikel 54 dieser Verordnung enthalten.

Geänderter Text

(4) Der **europäische** Leistungsüberprüfungsbericht muss einen eigenen Abschnitt über die Leistung bei der Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern gemäß Artikel 53 und über den Konsultationsmechanismus gemäß Artikel 54 dieser Verordnung enthalten.

Änderungsantrag 191

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 51 – Absatz 4 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Der europäische Leistungsüberprüfungsbericht enthält einen gesonderten Abschnitt über die Umsetzung der vom ENIM eingeführten Prozesse. Er enthält zudem eine Analyse

der Fortschritte bei der Umsetzung in verschiedenen Mitgliedstaaten, einschließlich Berichten über nationale Ausnahmen und Empfehlungen für eine weitere Harmonisierung.

Änderungsantrag 192

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 52 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Kommission kann nach dem in Artikel 73 Absatz 3 genannten Verfahren ein unparteiisches kompetentes Gremium einrichten oder benennen, das als Leistungsüberprüfungsgremium fungiert.

Geänderter Text

(1) Spätestens zum [sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] wird ein Leistungsüberprüfungsgremium als unparteiische, kompetente und eigenständige Stelle eingerichtet. Die Mitglieder des Leistungsüberprüfungsgremiums werden auf der Grundlage ihrer Verdienste ernannt und bringen eine Mischung aus Fähigkeiten und Erfahrung mit, die für das Kapazitätsmanagement im Schienenverkehr relevant sind.

Die Mitglieder des Leistungsüberprüfungsgremiums werden von der Kommission im Rahmen eines Aufrufs an interessierte Sachverständige ernannt. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 71 einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, um die Einzelheiten der Organisation, Leitung und Finanzierung des Leistungsüberprüfungsgremiums festzulegen. Dieser delegierte Rechtsakt wird bis zum ... [zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] erlassen.

Bei der Wahrnehmung der ihm durch diese Verordnung übertragenen Aufgaben ist das Leistungsüberprüfungsgremium unabhängig und darf keine Weisungen der Regierung eines Mitgliedstaats, der Kommission, der ERA oder einer anderen öffentlichen oder privaten Stelle einholen

oder befolgen.

Änderungsantrag 193

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 52 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Das Leistungsüberprüfungsgremium berät die Kommission und die Europäischen Koordinatoren auf Ersuchen der Kommission oder der Europäischen Koordinatoren bei Fragen hinsichtlich der Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Schienenverkehrsdiensten.

Geänderter Text

(2) Das Leistungsüberprüfungsgremium berät die Kommission, **die ERA, das ENIM** und die Europäischen Koordinatoren auf Ersuchen der Kommission, **der ERA** oder der Europäischen Koordinatoren bei Fragen hinsichtlich der Leistung von Eisenbahninfrastrukturdiensten und Schienenverkehrsdiensten.

Änderungsantrag 194

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 52 – Absatz 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) gibt Empfehlungen an das ENIM in Bezug auf die Einrichtung und Überprüfung des in Artikel 50 genannten Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung ab, unter anderem in Bezug auf Leistungsbereiche, zu behandelnde Leistungsaspekte in jedem Leistungsbereich sowie die Harmonisierung der Methoden, Verfahren, Kriterien und Definitionen für die Erhebung und Analyse von Daten im Zusammenhang mit der Leistung und den Leistungsindikatoren;

Geänderter Text

a) gibt Empfehlungen an **die Kommission und** das ENIM in Bezug auf die Einrichtung und Überprüfung des in Artikel 50 genannten Europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung ab, unter anderem in Bezug auf Leistungsbereiche, zu behandelnde Leistungsaspekte in jedem Leistungsbereich sowie die Harmonisierung der Methoden, Verfahren, Kriterien und Definitionen für die Erhebung und Analyse von Daten im Zusammenhang mit der Leistung und den Leistungsindikatoren;

Änderungsantrag 195

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 52 – Absatz 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 196

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 52 – Absatz 3 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) überprüft die Ergebnisse des Entwurfs des europäischen Leistungsüberprüfungsberichts und erstellt den in Artikel 51 Absatz 2 genannten **eigenständigen Abschnitt**;

Geänderter Text

c) überprüft die Ergebnisse des Entwurfs des europäischen Leistungsüberprüfungsberichts und erstellt den in Artikel 51 Absatz 2 genannten **Bericht**;

Änderungsantrag 197

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 52 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Das ENIM, der Netzwerkkoordinator, Infrastrukturbetreiber, Regulierungsstellen, das ENRRB und gegebenenfalls andere Beteiligte arbeiten mit dem Leistungsüberprüfungsgremium zusammen, indem sie insbesondere Leistungsinformationen **auf eigene Initiative oder auf Verlangen des Gremiums** übermitteln, und bemühen sich nach besten Kräften, den Empfehlungen des Gremiums bei ihrer Arbeit zum Leistungsmanagement im Schienenverkehr

Geänderter Text

(5) Das ENIM, der Netzwerkkoordinator, Infrastrukturbetreiber, Regulierungsstellen, das ENRRB, **die ERA** und gegebenenfalls andere Beteiligte arbeiten mit dem Leistungsüberprüfungsgremium zusammen, indem sie insbesondere Leistungsinformationen übermitteln, und bemühen sich nach besten Kräften, den Empfehlungen des Gremiums bei ihrer Arbeit zum Leistungsmanagement im Schienenverkehr Rechnung zu tragen.

Rechnung zu tragen.

Änderungsantrag 198

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 53 – Absatz 3 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Koordinierung **umfasst alle Strecken** und **Knotenpunkte**, die gemäß Artikel 7 und Anhang III der [neuen TEN-V-Verordnung] zu den europäischen Verkehrskorridore gehören.

Geänderter Text

Die Koordinierung **wird insbesondere bei allen TEN-V-Strecken** und **Knotenpunkten** verstärkt, die gemäß Artikel 7 und Anhang III der [neuen TEN-V-Verordnung] zu den europäischen Verkehrskorridoren gehören.

Änderungsantrag 199

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 53 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten und die Behörden können den Geltungsbereich auf andere Strecken ausdehnen.

Änderungsantrag 200

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 54 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Das ENIM erstellt und verabschiedet Leitlinien, die eine angemessene und regelmäßige Konsultation der Beteiligten gewährleisten, setzt diese Leitlinien um und **nimmt** sie in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6, den Europäischen Rahmen für die grenzüberschreitende Koordinierung des Verkehrs-, des Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 und

(1) Das ENIM erstellt und verabschiedet **bis zum ... [zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]** Leitlinien, die eine angemessene und regelmäßige Konsultation der Beteiligten, **einschließlich der Vertreter der ERA und der Mitgliedstaaten, sowie der in Artikel 38 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Vertretungsgremien** gewährleisten, setzt diese Leitlinien um und nimmt sie in den Europäischen

den Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 50 auf. **Das Verfahren** wird mit Unterstützung des Netzwerkkoordinators und unter Einbeziehung der benannten Kontaktstellen **der Infrastrukturbetreiber** gemäß Artikel 60 entwickelt und umgesetzt.

Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6, den Europäischen Rahmen für die grenzüberschreitende Koordinierung des Verkehrs-, des Störungs- und Krisenmanagements gemäß Artikel 44 und den Europäischen Rahmen für die Leistungsüberprüfung gemäß Artikel 50 auf. **Der Mechanismus** wird mit Unterstützung des Netzwerkkoordinators und unter Einbeziehung der **von den Infrastrukturbetreibern** benannten Kontaktstellen gemäß Artikel 60 entwickelt und umgesetzt.

Änderungsantrag 201

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 54 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Nimmt das ENIM eine Stellungnahme oder Empfehlung an, die voraussichtlich Auswirkungen auf Eisenbahnunternehmen, andere Antragsteller, andere am Betrieb Beteiligte und sonstige Beteiligte hat, so veröffentlicht sie einen Entwurf zur Konsultation der betroffenen Beteiligten. Die betroffenen Beteiligten erhalten ausreichend Zeit, um sich zu dem Entwurf zu äußern. Erforderlichenfalls werden auch die Behörden der Mitgliedstaaten einbezogen.

Geänderter Text

(2) Nimmt das ENIM eine Stellungnahme oder Empfehlung an, die voraussichtlich Auswirkungen auf Eisenbahnunternehmen, andere Antragsteller, andere am Betrieb Beteiligte und sonstige Beteiligte, **einschließlich Vertretern der ERA und der Mitgliedstaaten sowie der in Artikel 38 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Vertretungsgremien**, hat, so veröffentlicht sie einen Entwurf zur Konsultation der betroffenen Beteiligten. Die betroffenen Beteiligten erhalten ausreichend Zeit, um sich zu dem Entwurf zu äußern. Erforderlichenfalls werden auch die Behörden der Mitgliedstaaten einbezogen. **Wenn das ENIM eine Entscheidung trifft, die voraussichtlich Auswirkungen auf das ERP hat, konsultiert das ENIM die jeweiligen Beratergruppen.**

Änderungsantrag 202

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 54 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Das ENIM berücksichtigt bei der Annahme der endgültigen Stellungnahme oder Empfehlung die Rückmeldungen der betroffenen Akteure gemäß Absatz 2. Werden wesentliche Elemente der Rückmeldungen nicht berücksichtigt, so begründet das ENIM dies.

Geänderter Text

(Betrifft nicht die deutsche Fassung.)

Änderungsantrag 203

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 54 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Im Falle unterschiedlicher Auffassungen des ENIM und der beratenden Gremien unterrichten die beratenden Gremien das ENRRB. Das ENRRB berücksichtigt diese unterschiedlichen Auffassungen in seinem europäischen Leistungsüberprüfungsbericht gemäß Artikel 51.

Änderungsantrag 204

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 54 – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Die Kommission erlässt bis zum ... [24 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] Durchführungsrechtsakte zur Festlegung einheitlicher Bedingungen für die Sicherstellung einer angemessenen und regelmäßigen Konsultation der betroffenen Parteien und zur Änderung von Absatz 1 des vorliegenden Artikels. Diese

Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 72 Absatz 3 genannten Prüfverfahren erlassen. Sie werden in den Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement eingebunden.

Änderungsantrag 205

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 55 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Alle Eisenbahninfrastrukturbetreiber, **die für die in [Artikel 6 und Anhang I der neuen TEN-V-Verordnung] genannten Strecken des Kernnetzes und des erweiterten TEN-V-Kernnetzes zuständig sind**, sind Mitglied des ENIM. Sie ernennen einen Vertreter und dessen Stellvertreter.

Geänderter Text

(2) Alle Eisenbahninfrastrukturbetreiber des **einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsraums** sind Mitglieder des ENIM. Sie ernennen einen Vertreter und dessen Stellvertreter.

Änderungsantrag 206

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 55 – Absatz 7

Vorschlag der Kommission

(7) Die Kommission **ist** nicht **stimmberechtigtes Mitglied** des ENIM. **Sie unterstützt** die Tätigkeit des ENIM und erleichtert die Koordinierung.

Geänderter Text

(7) Die Kommission **und die ERA sind** nicht **stimmberechtigzte Mitglieder** des ENIM. **Sie unterstützen** die Tätigkeit des ENIM und erleichtert die Koordinierung.

Änderungsantrag 207

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 55 – Absatz 8

Vorschlag der Kommission

(8) Das ENIM legt sein Arbeitsprogramm fest. Das Arbeitsprogramm erstreckt sich auf mindestens zwei Jahre. Das ENIM

Geänderter Text

(8) Das ENIM legt sein Arbeitsprogramm fest. Das Arbeitsprogramm erstreckt sich auf mindestens zwei Jahre. Das ENIM

konsultiert Antragsteller und andere am Betrieb Beteiligte mithilfe des in Artikel 54 genannten Konsultationsmechanismus zum Entwurf des Arbeitsprogramms. Darüber hinaus konsultiert es die Europäische Kommission, die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen sowie gegebenenfalls weitere Interessenträger.

konsultiert **das ERP, die in Artikel 55a eingerichteten beratenden Gruppen**, Antragsteller und andere am Betrieb Beteiligte mithilfe des in Artikel 54 genannten Konsultationsmechanismus zum Entwurf des Arbeitsprogramms. Darüber hinaus konsultiert es die Europäische Kommission, die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und das Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen sowie gegebenenfalls weitere Interessenträger.

Änderungsantrag 208

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 55 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Bei der Entwicklung der europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement, das Verkehrsmanagement und das Leistungsmanagement konsultiert das ENIM die ERP.

Änderungsantrag 209

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 55 – Absatz 8 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8b) Eisenbahninfrastrukturbetreiber und Zuweisungsstellen von Drittländern, die für Strecken des transeuropäischen Verkehrsnetzes zuständig sind, können dem ENIM als Beobachter beitreten.

Änderungsantrag 210

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 55 a (neu)

Artikel 55a

Europäische Eisenbahnplattform

(1) Die Europäische Eisenbahnplattform (ERP) wird hiermit als beratendes Gremium der ENIM eingerichtet.

(2) Die ERP setzt sich aus Vertretern der Schienenverkehrsunternehmen zusammen, die die europäische Eisenbahninfrastruktur nutzen. Die ERP kann auch alle Antragsteller, die die europäische Eisenbahninfrastruktur einzeln oder über Verbände, Betreiber von Serviceeinrichtungen und Terminals, Akteure im Bereich multimodale Kapazitäten, wie See- und Binnenhäfen sowie Eigentümer anderer schienenverkehrsbezogener Serviceeinrichtungen nutzen können, als Mitglied aufnehmen. Jedes Mitglied benennt einen Vertreter und einen Stellvertreter. Die Kommission und die ERA werden ebenfalls zu Beobachtern innerhalb der Europäischen Plattform der am Betrieb Beteiligten ernannt. Der Eisenbahnsektor kann zur Teilnahme an beratenden Gruppen und Diskussionen eingeladen werden, um eine bessere Information und Vorbereitung zu ermöglichen.

(3) Die Kommission unterstützt die ERP, indem sie die Modalitäten der Arbeitsweise der ERP festlegt, einschließlich der Bedingungen, unter denen Vertreter der in Absatz 2 genannten Kategorien zur Plattform zugelassen werden.

(4) Nach Konsultation der Kommission und mit ihrer Genehmigung gibt sich die ERP eine Geschäftsordnung und veröffentlicht sie. Sie organisiert ihre Tätigkeiten im Einklang mit der Geschäftsordnung. In der Geschäftsordnung der ERP werden unter anderem die Häufigkeit der Sitzungen

und die Organisation ihrer Tätigkeiten festgelegt. Die ERP kann ihre Tätigkeiten in Untergruppen organisieren, in denen Arten von Beteiligten und regionale Cluster zusammengefasst werden.

(5) Das ENIM konsultiert die ERP, bevor sie die europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement, das Verkehrsmanagement und das Leistungsmanagement vorbereitet und annimmt. Die ERP kann eigene Stellungnahmen abgeben, die vom ENIM zu berücksichtigen sind. Die ERP kann auch Initiativstimmungen an die ERA und/oder die Kommission abgeben.

(6) Die Konsultationen gemäß diesem Artikel lassen das Recht der Antragsteller unberührt, gegen Entscheidungen des ENIM Rechtsmittel einzulegen.

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

Änderungsantrag 211

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 57 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Das ENIM lädt die Kommission, einschließlich der Europäischen Koordinatoren, und gegebenenfalls Vertreter der Mitgliedstaaten, zu seinen Sitzungen ein, um Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur zu erörtern und die Zusammenarbeit mit den Europäischen Koordinatoren gemäß der [neuen TEN-V-Verordnung] sicherzustellen. Das ENIM stellt die nach [Artikel 53 Absatz 3 der neuen TEN-V-Verordnung] erforderlichen Informationen bereit.

Geänderter Text

(2) Das ENIM lädt die Kommission, einschließlich der Europäischen Koordinatoren, **die ERP** und gegebenenfalls Vertreter der **ERA und der Mitgliedstaaten sowie die in Artikel 38 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Vertretungsgremien** zu seinen Sitzungen ein, um Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur zu erörtern und die Zusammenarbeit mit den Europäischen Koordinatoren gemäß der [neuen TEN-V-Verordnung] sicherzustellen. Das ENIM stellt die nach [Artikel 53 Absatz 3 der neuen TEN-V-Verordnung] erforderlichen

Informationen bereit.

Änderungsantrag 212

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 57 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 57a

Zuständigkeiten der ERA

(1) Neben den in Artikel der Verordnung (EU) 2016/796 festgelegten Aufgaben nimmt die ERA alle Aufgaben wahr, die ihr in dieser Verordnung übertragen werden. Sie ist insbesondere mit folgenden Aufgaben betraut:

a) sie leistet auf Ersuchen der Kommission Unterstützung bei der Ausarbeitung der in dieser Verordnung vorgesehenen spezifischen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte;

b) sie koordiniert als Systembehörde gemäß Artikel 23 der Verordnung (EU) 2016/796 die in Artikel 62 der vorliegenden Verordnung genannten Aufgaben;

c) sie erfüllt die in Artikel 50 der vorliegenden Verordnung genannten Aufgaben;

d) sie unterstützt auf Anfrage die Regulierungsbehörden bei der Ermittlung von Vorschriften, Verfahren und Instrumenten im Rahmen dieser Verordnung;

e) sie ermittelt Hindernisse für netzübergreifende Schienenverkehrsdienste;

(2) Bei ihrer Arbeit wird die Agentur:

a) ihre Empfehlungen auf der Grundlage der Arbeit von ENIM und des Netzwerkkoordinators ausarbeiten;

b) gegebenenfalls den technischen Fortschritt und anerkannte Forschungsarbeiten berücksichtigen;

c) die geschätzten Kosten und den Nutzen ihrer Empfehlungen berücksichtigen und die praktikabelsten Lösungen hervorheben;

d) die in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 festgelegten Kriterien der Offenheit, des Konsenses und der Transparenz erfüllen.

(3) Die für die Durchführung der Aufgaben der ERA im Rahmen dieser Verordnung vorgesehenen Finanzmittel stammen aus den nicht zugewiesenen Spielräumen innerhalb der Obergrenzen des MFR oder werden über die nicht themenbezogenen besonderen Instrumente des MFR bereitgestellt.

Änderungsantrag 213

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 58 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Infrastrukturbetreiber stellen das ENIM mit den für die Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Ressourcen aus. Zu diesem Zweck **benennen sie** bis zum [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] eine unparteiische kompetente Stelle, die die in Artikel 59 genannten Aufgaben wahrnimmt. Diese Stelle wird als Netzwerkkoordinator benannt.

Geänderter Text

Die Infrastrukturbetreiber stellen das ENIM mit den für die Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Ressourcen aus. Zu diesem Zweck **benennt die Kommission nach Konsultation der Mitgliedstaaten und der ENIM** bis zum [sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] eine unparteiische kompetente Stelle, die die in Artikel 59 genannten Aufgaben wahrnimmt. Diese Stelle wird als Netzwerkkoordinator benannt. **Das ENIM kann mit Zustimmung der Kommission beschließen, die als Netzwerkkoordinator benannte Stelle zu ändern.**

Änderungsantrag 214

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 58 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Der Netzwerkkoordinator nimmt seine Aufgaben unparteiisch und auf kosteneffiziente Weise wahr und handelt im Namen des ENIM. Zu diesem Zweck legt er dem ENIM sein jährliches Arbeitsprogramm für die in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben sowie einen Jahresbericht über die Durchführung des Arbeitsprogramms vor.

Geänderter Text

(2) Der Netzwerkkoordinator nimmt seine Aufgaben unparteiisch und auf kosteneffiziente Weise wahr und handelt im Namen des ENIM **und der Kommission**. Zu diesem Zweck legt er dem ENIM **und der Kommission** sein jährliches Arbeitsprogramm für die in dieser Verordnung festgelegten Aufgaben sowie einen Jahresbericht über die Durchführung des Arbeitsprogramms vor.

Änderungsantrag 215

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 59 – Absatz 1 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ga) Bereitstellung bestehender und neuer gemeinsamer B2B-Dienste für Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen zur Verbesserung der Schienenverkehrsdienste und zur Förderung des transeuropäischen Schienenverkehrs.

Begründung

Wenn der Netzwerkkoordinator gemeinsame Dienste für die europäischen Infrastrukturbetreiber, insbesondere für kleinere Infrastrukturbetreiber, entwickeln und anbieten würde, könnten isolierte nationale Lösungen verhindert, Kosten gespart und Dienste in ganz Europa skaliert werden.

Änderungsantrag 216

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 61 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Das ENIM erarbeitet und beschließt eine gemeinsame Gliederung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU, wobei es den in Anhang IV der Richtlinie und in Anhang IV der vorliegenden Verordnung aufgeführten Informationen Rechnung trägt, sowie einen gemeinsamen Zeitplan für die Konsultation der Beteiligten zum Entwurf der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Die Infrastrukturbetreiber berücksichtigen diese Gliederung und diesen Zeitplan bei der Ausarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen so weit wie möglich.

Geänderter Text

(1) Das ENIM erarbeitet und beschließt **bis zum [zwölf Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung]** eine gemeinsame Gliederung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU, wobei es den in Anhang IV der Richtlinie und in Anhang IV der vorliegenden Verordnung aufgeführten Informationen Rechnung trägt, sowie einen gemeinsamen Zeitplan für die Konsultation der Beteiligten zum Entwurf der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Die Infrastrukturbetreiber berücksichtigen diese Gliederung und diesen Zeitplan bei der Ausarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen so weit wie möglich.

Änderungsantrag 217

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 62 – Absatz 2 – Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

b) die Transparenz des Kapazitätsmanagements und des Verkehrsmanagements im Schienenverkehr in allen Phasen verbessern;

Geänderter Text

b) die Transparenz des Kapazitätsmanagements und des Verkehrsmanagements im Schienenverkehr in allen Phasen verbessern, **einschließlich digitaler und Echtzeit-Lösungen, die schrittweise mit den einschlägigen Beteiligten ausgearbeitet werden;**

Änderungsantrag 218

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 62 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Gegebenenfalls müssen die digitalen Hilfsmittel und die digitalen Dienste den

in Artikel 49 der Richtlinie EU 2016/797 genannten TSI TAF/TAP und RINF entsprechen, um die Interoperabilität der einschlägigen Systeme sicherzustellen.

Änderungsantrag 219

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 62 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Infrastrukturbetreiber stellen sicher, dass die digitalen Werkzeuge und digitalen Dienste die Anforderungen des in Abschnitt 3 dieser Verordnung dargelegten Kapazitätsplanungs- und -zuweisungsprozesses erfüllen. Um die in Absatz 2 Buchstabe a dieses Artikels genannten Verbesserungen zu erreichen, nutzen die Infrastrukturbetreiber auch ein Instrument zur Digitalisierung vorübergehender Kapazitätsbeschränkungen und eine digitale Darstellung der im europäischen Schienennetz verkehrenden Züge.

Änderungsantrag 220

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 62 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Wenn die zur Unterstützung von Kapazitäts- oder Verkehrsmanagementverfahren erforderlichen digitalen Instrumente oder digitalen Dienste durch technische Spezifikationen für die Interoperabilität geregelt werden müssen oder bestehende Spezifikationen, die diese Instrumente gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 und den gemäß der Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakten ganz oder teilweise regeln, geändert werden müssen,

(3) Wenn die zur Unterstützung von Kapazitäts- oder Verkehrsmanagementverfahren erforderlichen digitalen Instrumente oder digitalen Dienste durch technische Spezifikationen für die Interoperabilität geregelt werden müssen oder bestehende Spezifikationen, die diese Instrumente gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 und den gemäß der Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakten ganz oder teilweise regeln, geändert werden müssen,

so tragen das ENIM und die Infrastrukturbetreiber in Zusammenarbeit mit dem Gemeinsamen Unternehmen für Europas Eisenbahnen nach dem Verfahren gemäß Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 dazu bei, diese Spezifikationen zu entwickeln und auf dem aktuellen Stand zu halten.

so tragen das ENIM und die Infrastrukturbetreiber in Zusammenarbeit mit **der ERA**, dem Gemeinsamen Unternehmen für Europas Eisenbahnen nach dem Verfahren gemäß Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 dazu bei, diese Spezifikationen zu entwickeln und auf dem aktuellen Stand zu halten.

Änderungsantrag 221

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 62 – Absatz 5 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Die Infrastrukturbetreiber stellen sicher, dass die in Absatz 1 genannten digitalen Instrumente und digitalen Dienste innerhalb der in dieser Verordnung festgelegten Fristen vollständig einsatzbereit sind: Es werden die folgenden digitalen europäischen Systeme für das Kapazitätsmanagement und das Verkehrsmanagement im Schienenverkehr eingeführt:

a) ein europäisches digitales System für die in Kapitel II dieser Verordnung dargelegten Kapazitätsmanagementprozesse, bestehend aus:

i) einer digitalen Anzeige der in Artikel 17 genannten Kapazitätsmodelle bis zum 1. Juli 2025 („Europäisches Kapazitätsbewirtschaftungsprogramm“), das ab der Fahrplanperiode 2027 verwendet wird;

ii) einem Instrument zur Einreichung von jährlichen netzübergreifenden Kapazitätsanfragen und zum Erhalt von Antworten an einem einzigen Ort und in einem einzigen Vorgang bis zum 1. Januar 2026 (= „Trassenkoordinierungssystem“), das ab der Fahrplanperiode 2027 verwendet wird;

iii) eine digitale Anzeige des in Artikel 9 bis 18 genannten Kapazitätsangebotsplans in Echtzeit bis zum 1. Dezember 2028 („Europäisches Kapazitätsbewirtschaftungsprogramm“), die ab der Fahrplanperiode 2030 verwendet wird;

iv) eine digitale Anzeige und ein Instrument für die Koordinierung vorübergehender Kapazitätsbeschränkungen gemäß Artikel 10 bis zum 1. Dezember 2027 („Instrument für vorübergehende Kapazitätsbeschränkungen“), das ab der Fahrplanperiode 2029 verwendet wird;

v) einen Kapazitäts-Konverter für die Anfrage von netzübergreifender Kapazität gemäß den in den Artikeln 32 bis 34 beschriebenen Prozessen bis zum 1. Januar 2029 („Kapazitäts-Konverter“), der ab der Fahrplanperiode 2030 verwendet wird;

b) ein europäisches digitales System zur Unterstützung des Konzepts des European Traffic Management Network für die in Kapitel III dieser Verordnung beschriebenen Verkehrsmanagementprozesse („Zuginformationssystem“), das Folgendes vorsieht:

i) einen europaweiten Überblick über netzübergreifende Zugfahrten vom Ursprungsort bis zum Ziel ab dem Zeitpunkt der Anwendung der Verordnung;

ii) einen regelmäßigen Austausch von Informationen über die voraussichtliche Ankunftszeit bis Dezember 2027;

iii) die Meldung von Vorkommnissen an oder über dieses gemeinsame System bis Dezember 2030;

iv) eine gemeinsame Plattform für die Kommunikation und Zusammenarbeit der nationalen Verkehrsleitzentralen bis Dezember 2030.

Die ERA legt in Zusammenarbeit mit ENIM und dem Netzwerkkoordinator gemäß Artikel 19 der Verordnung (EU) 2016/796 bis zum ... [12 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung] eine Empfehlung an die Kommission vor, in der Instrumente für die Umsetzung und Verwaltung des digitalen europäischen Systems für das Kapazitätsmanagement und das Verkehrsmanagement im Schienenverkehr dargelegt werden. Die Empfehlung berücksichtigt die Instrumente, die bereits in Betrieb oder in der Entwicklung sind, sowie die zugesagten Investitionen und die in diesem Absatz genannten Instrumente und Zeitpläne. Auf der Grundlage dieser Empfehlung wird der Kommission die Befugnis erteilt, gemäß Artikel 71 einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, um diese Instrumente für die Umsetzung und Verwaltung des digitalen europäischen Systems für das Kapazitätsmanagement und das Verkehrsmanagement im Schienenverkehr festzulegen und die Aufgaben des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen, der ERA, der Infrastrukturbetreiber, der ENIM, der ENRRB und des Netzwerkkoordinators in diesem Prozess zu bestimmen.

Änderungsantrag 222

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 62 – Absatz 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Die ERA koordiniert diese Aufgaben.

Die zentralen Instrumente des europäischen digitalen System für das Kapazitätsmanagement und das Verkehrsmanagement werden vom Netzwerkkoordinator betrieben.

Die ERA sorgt dafür, dass die von der Branche entwickelten digitalen Systeme mit den technischen Standards für Interoperabilität kompatibel sind.

Änderungsantrag 223

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 62 – Absatz 5 c (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5c) Die Kommission und die Mitgliedstaaten unterstützen die Finanzierung der in diesem Artikel genannten Tätigkeiten, einschließlich der CEF, um eine rechtzeitige, grenzüberschreitende harmonisierte und interoperable Umsetzung der digitalen Instrumente und Dienste sicherzustellen.

Änderungsantrag 224

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 63 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Aufgaben und Befugnisse werden auch in den von dieser Verordnung erfassten Angelegenheiten wahrgenommen. Insbesondere überwacht die Regulierungsstelle die Tätigkeiten der Infrastrukturbetreiber gemäß den Kapiteln II bis V und überprüft auf eigene Initiative die Einhaltung dieser Verordnung, um eine Diskriminierung von Antragstellern zu verhindern.

(1) Die in Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Aufgaben und Befugnisse werden auch in den von dieser Verordnung erfassten Angelegenheiten wahrgenommen. Insbesondere überwacht die Regulierungsstelle die Tätigkeiten der Infrastrukturbetreiber **und des Europäischen Netzwerkkoordinators** gemäß den Kapiteln II bis V **dieser Verordnung** und überprüft auf eigene Initiative die Einhaltung dieser Verordnung, um eine Diskriminierung von Antragstellern zu verhindern.

Änderungsantrag 225

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 63 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Die Regulierungsstelle beteiligt sich an der strategischen Kapazitätsplanung gemäß Abschnitt II dieser Verordnung und überwacht diese. Die Regulierungsstelle bewertet zudem die Verhältnismäßigkeit, Nichtdiskriminierung und Transparenz. Die Regulierungsstelle kann Stellungnahmen abgeben und mit den Infrastrukturbetreibern, dem ENIM und dem ERP austauschen. Die Infrastrukturbetreiber berücksichtigen die Vorschläge der Regulierungsstellen bei der Ausarbeitung der strategischen Kapazitätsplanung.

Änderungsantrag 226

Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 63 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Eisenbahnunternehmen, Antragsteller, potenzielle Antragsteller oder für den Verkehr zuständige nationale, regionale oder lokale Behörden können gemäß Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU bei der Regulierungsstelle Beschwerde einlegen, wenn sie der Auffassung sind, dass der Infrastrukturbetreiber sie bei der Ausübung der in den Kapiteln II, III, IV und V dieser Verordnung genannten Tätigkeiten **(Infrastrukturbetrieb, Verkehrs- und Krisenmanagement, Leistungsüberprüfung und -management, Europäisches Netzwerk für die Koordinierung)** unfair behandelt, diskriminiert oder in sonstiger Weise benachteiligt hat.

(2) Eisenbahnunternehmen, **sonstige** Antragsteller, potenzielle Antragsteller oder für den Verkehr zuständige nationale, regionale oder lokale Behörden können gemäß Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU bei der Regulierungsstelle Beschwerde einlegen, wenn sie der Auffassung sind, dass der Infrastrukturbetreiber sie bei der Ausübung der in den Kapiteln II, III, IV und V dieser Verordnung genannten Tätigkeiten unfair behandelt, diskriminiert oder in sonstiger Weise benachteiligt hat.

Änderungsantrag 227

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 64 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Zur Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dieser Verordnung arbeiten die Regulierungsstellen im Rahmen des ENRRB gemäß Artikel 57 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU zusammen, unter anderem durch gemeinsame Konsultationen und Untersuchungen, die Annahme von Stellungnahmen oder Empfehlungen oder andere einschlägige Tätigkeiten. Die Regulierungsstellen stellen dem ENRRB alle erforderlichen Informationen bereit.

Geänderter Text

Zur Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dieser Verordnung arbeiten die Regulierungsstellen im Rahmen des ENRRB gemäß Artikel 57 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU zusammen, unter anderem durch gemeinsame Konsultationen und Untersuchungen, die Annahme von Stellungnahmen oder Empfehlungen oder andere einschlägige Tätigkeiten. Die Regulierungsstellen stellen dem ENRRB alle erforderlichen Informationen bereit **und berücksichtigen die vom ENRRB angenommenen Stellungnahmen und Empfehlungen.**

Änderungsantrag 228

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 64 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

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

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 229

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 64 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Das ENRRB stellt sicher, dass seine Struktur, seine Arbeitsmethoden und alle relevanten Informationen über seine Arbeit, einschließlich Stellungnahmen und Empfehlungen, auf seiner Website öffentlich zugänglich gemacht werden. Sie enthält die Kontaktdaten der Arbeitsgruppen.

Änderungsantrag 230

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 65 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Das ENRRB bewertet vor der Verabschiedung die europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement, das Verkehrsmanagement und die Leistungsüberprüfung sowie die gemeinsame Gliederung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen und gibt eine Stellungnahme an die nationalen Regulierungsstellen ab, die Maßnahmen gemäß Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU ergreifen können. Das ENRRB kann alle Entscheidungen des ENIM bewerten und Stellungnahmen abgeben und mit dem ENIM, den Regulierungsstellen, dem ERP und den Infrastrukturbetreibern austauschen.

Änderungsantrag 231

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 65 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Auf Antrag von Antragstellern, Infrastrukturbetreibern und anderen Beteiligten gibt das ENRRB

entfällt

Stellungnahmen oder Empfehlungen zu anhängigen oder gefassten Beschlüssen über Beschwerden ab, die bei den Eisenbahn-Regulierungsstellen eingereicht wurden.

Änderungsantrag 232

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 65 – Absatz 5 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Das ENRRB gibt Empfehlungen an das ENIM in Bezug auf die Einrichtung und Überprüfung des in Artikel 50 genannten europäischen Rahmens für die Leistungsüberprüfung ab, unter anderem in Bezug auf Leistungsbereiche, zu behandelnde Leistungsaspekte in jedem Leistungsbereich sowie die Harmonisierung der Methoden, Verfahren, Kriterien und Definitionen für die Erhebung und Analyse von Daten im Zusammenhang mit der Leistung und den Leistungsindikatoren.

Änderungsantrag 233

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 65 – Absatz 6 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(6a) Das ENRRB bewertet die europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement, das Verkehrsmanagement und die Leistungsüberprüfung sowie die gemeinsame Gliederung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen und gibt eine Stellungnahme ab. Die Regulierungsstellen tragen der Stellungnahme des ENRRB bei der Prüfung der Schienennetz-

Änderungsantrag 234

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 66 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Das ENRRB stellt sicher, dass seine Arbeitsmethoden und alle relevanten Informationen über seine Arbeit auf einer gemeinsamen Website öffentlich zugänglich gemacht werden. Sie enthält Kontaktdaten für Beschwerden, Kontaktinformationen für spezielle Arbeitsgruppen und Informationen über Verfahren.

Änderungsantrag 235

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 66 – Absatz 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Das ENRRB veröffentlicht seine Stellungnahmen und Empfehlungen auf einer speziellen Website.

Änderungsantrag 236

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 67 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Das Gremium der Regulierungsstellen setzt sich aus je einem stimmberechtigten Mitglied aus jedem Mitgliedstaat, in dem ein Schienennetz genutzt wird, und einem von der Kommission ernannten Mitglied zusammen.

(1) Das Gremium der Regulierungsstellen setzt sich aus je einem stimmberechtigten Mitglied aus jedem Mitgliedstaat, in dem ein Schienennetz genutzt wird, und einem von der Kommission ernannten Mitglied zusammen. **Die ERA hat eine**

Beobachterrolle inne und verfügt nicht über Stimmrechte.

Änderungsantrag 237

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 68 – Absatz 2 – Buchstabe a a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

aa) Annahme von Stellungnahmen und Empfehlungen zu Entscheidungen, die von dem ENIM in Zusammenarbeit mit dem Netzkoordinator im Rahmen des Geltungsbereichs dieser Verordnung getroffen werden;

Änderungsantrag 238

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 68 – Absatz 2 – Buchstabe a b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ab) infolge Beschwerden von Eisenbahnunternehmen, Betreibern von Eisenbahnserviceeinrichtungen und anderen interessierten Parteien Annahme von Empfehlungen und Stellungnahmen des ENRRB im Zusammenhang mit den in Artikel 55a genannten Konsultationen sowie den Entscheidungen des ENIM in Zusammenarbeit mit dem Netzkoordinator;

Änderungsantrag 239

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 68 – Absatz 2 – Buchstabe c a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) Entwurf und Annahme einer Empfehlung an das ENIM in Bezug auf die Einrichtung und Überprüfung des

Änderungsantrag 240

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 69 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Das Gremium tritt in regelmäßigen Abständen zusammen. Es wählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden mit Zweidrittelmehrheit seiner Mitglieder, dessen Amtszeit ein Jahr beträgt.

Änderungsantrag 241

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 69 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Die Kommission **führt den Vorsitz** in den Sitzungen des Gremiums. Sie hat kein Stimmrecht.

(2) Die Kommission **nimmt an den Sitzungen teil, unterstützt und erleichtert die Koordinierung** in den Sitzungen des Gremiums. Sie hat kein Stimmrecht.

Änderungsantrag 242

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 70 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) An den Arbeitsgruppen können Sachverständige der Eisenbahn-Regulierungsstellen, der Kommission, **der am Betrieb Beteiligten** und gegebenenfalls anderer öffentlicher oder privater Stellen teilnehmen.

(3) An den Arbeitsgruppen können **auf Einladung** Sachverständige der Eisenbahn-Regulierungsstellen, der Kommission, **der ERA** und gegebenenfalls **der am Betrieb Beteiligten und** anderer öffentlicher oder privater Stellen teilnehmen.

Änderungsantrag 243

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 70 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Bei Bedarf können das Gremium oder die Vorsitzenden der Arbeitsgruppen auf dem jeweiligen Gebiet einzelne als sachkundig anerkannte Sachverständige einladen, im Einzelfall an den Sitzungen der Arbeitsgruppen teilzunehmen.

Geänderter Text

(5) Bei Bedarf können das Gremium oder die Vorsitzenden der Arbeitsgruppen ***Sachverständige von Eisenbahn-Regulierungsstellen, der Kommission, der ERA, von am Betrieb Beteiligten und gegebenenfalls von anderen öffentlichen oder privaten Stellen*** sowie auf dem jeweiligen Gebiet einzelne als sachkundig anerkannte Sachverständige einladen, im Einzelfall an den Sitzungen der Arbeitsgruppen teilzunehmen.

Änderungsantrag 244

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 71 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 2, Artikel 21 Absatz 9, Artikel 38 Absatz 3, Artikel 39 Absatz 9, Artikel 46 Absatz 6, Artikel 48 Absatz 3 **und** Artikel 53 Absatz 5 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [1. Januar 2026] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Geänderter Text

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel **6 Absatz 4a, Artikel 8 Absatz 7, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 11 Absatz 2 und Absatz 4a, Artikel 12 Absatz 9a, Artikel 18 Absatz 10a, Artikel 19 Absatz 5, Artikel 20 Absatz 4a, Artikel 21 Absatz 9, Artikel 38 Absatz 3, Artikel 39 Absatz 8a und Absatz 9, Artikel 40 Absatz 7, Artikel 41 Absatz 3, Artikel 44 Absatz 3a, Artikel 46 Absatz 6, Artikel 48 Absatz 3, Artikel 52 Absatz 1, Artikel 53 Absatz 5 und Artikel 62 Absatz 5a** wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [1. Januar 2026] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei

Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Änderungsantrag 245

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 74 – Absatz 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) Die Nummern 20, 22, 23, 27 und 28 **werden** gestrichen.

Geänderter Text

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

Änderungsantrag 246

Vorschlag für eine Verordnung Artikel 74 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 74a

Änderungen der Verordnung (EU) 2016/796

(1) Die Verordnung (EU) 2016/796 wird wie folgt geändert:

a) In Artikel 19 Absatz 1 wird folgender Buchstabe angefügt:

m) gibt auf Anfrage Empfehlungen an die Kommission zur Ausarbeitung und Aktualisierung der in der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates (EU) Nr. .../... [Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010] genannten Durchführungs- und delegierten Rechtsakte ab.

Änderungsantrag 247

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 74 b (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 74b

Änderung der Richtlinie (EU) 2016/797

(1) Die Richtlinie (EU) 2016/797 wird wie folgt geändert:

a) In Anhang II Nummer 2 wird folgende Nummer angefügt:

2.9. Nutzung der Fahrwegkapazität der Eisenbahn: Die Strukturen, Einrichtungen und Verfahren gemäß der Verordnung (EU) Nr. .../... des Europäischen Parlaments und des Rates [diese Verordnung]

Änderungsantrag 248

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 75 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Gemäß Artikel 42 der Richtlinie 2012/34/EU geschlossene Rahmenvereinbarungen gelten bis zu ihrem Ablaufdatum weiter.

(1) Gemäß Artikel 42 der Richtlinie 2012/34/EU **vor dem 1. Januar 2026** geschlossene Rahmenvereinbarungen gelten bis zu ihrem Ablaufdatum weiter.

Änderungsantrag 249

**Vorschlag für eine Verordnung
Artikel 77 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe a**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) Die Artikel 1, 2 und 3, das Kapitel II außer Artikel 9 Absätze 1 und 2 und Artikel 27 **Absatz 4** sowie das Kapitel III außer Artikel 48 gelten nur für Tätigkeiten und Aufgaben, die in Bezug auf die nach dem **18. Dezember 2029** in Kraft tretenden **Netzfahrplänen** ausgeführt

a) Die Artikel 1, 2 und 3, das Kapitel II außer Artikel 9 Absätze 1 und 2 und **die Artikel 26, 27, 28, 31, 39 und 50** sowie das Kapitel III außer Artikel 48 gelten nur für Tätigkeiten und Aufgaben, die in Bezug auf die nach dem **8. Dezember 2027** in Kraft tretenden

werden.

Netzfahrpläne ausgeführt werden.

Änderungsantrag 250

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 77 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) Artikel 9 Absätze 1 und 2 gilt ab dem [1. Januar **2028**].

b) Artikel 9 Absätze 1 und 2 gilt ab dem [1. Januar **2027**].

Änderungsantrag 251

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 77 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ca) Artikel 35 gilt ab dem 1. Dezember 2028;

Änderungsantrag 252

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 77 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe c b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

cb) Artikel 40 gilt ab dem 1. Dezember 2027;

Änderungsantrag 253

Vorschlag für eine Verordnung

Artikel 77 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

e) Artikel 74 gilt ab dem [9. Dezember **2029**].

e) Artikel 74 gilt ab dem [9. Dezember **2027**].

Änderungsantrag 254

Vorschlag für eine Verordnung
Anhang I – Nummer 1 – Tabelle

Vorschlag der Kommission

Dokument	Inhalt
Kapazitätsstrategie (Artikel 16)	<ul style="list-style-type: none"> – geplante Entwicklung der physischen Infrastruktur, einschließlich Neubauten, Umrüstungen, Erneuerungen und Schließungen/Stillegungen – prognostizierte Entwicklung der Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten – strategische Leitlinien der Mitgliedstaaten für die Kapazitätsauslastung mit einem Ausblick auf die Entwicklung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen – in Rahmenverträgen zugewiesene Kapazität und für die Erbringung von Verkehrsdiensten im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge benötigte Kapazität – als stark ausgelastet oder überlastet gemeldete Fahrwege – größere Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten
Kapazitätsmodell (Artikel 17)	<ul style="list-style-type: none"> – alle in der Kapazitätsstrategie enthaltenen Informationen, gegebenenfalls aktualisiert und genauer ausgeführt – Umfang der für Antragsteller zur Verfügung stehenden Kapazität nach Segment des Schienenverkehrsmarkts und/oder nach Zuweisungsverfahren – Umfang der für Infrastrukturarbeiten erforderlichen Kapazität nach Auswirkungen auf den Verkehr (Kategorien) – geografischer Anwendungsbereich: zumindest die Strecken des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes – geografische Einzelheiten: Aufschlüsselung in geeignete Planungsabschnitte, die die Infrastruktur- und Nachfragemerkmale widerspiegeln – zeitlicher Anwendungsbereich: eine Netzfahrplanperiode – zeitliche Einzelheiten: zumindest ein jährlicher Überblick (Kapazitätsbeschränkungen) und ein oder mehrere repräsentative Tage (für Anträge verfügbare Kapazität)
Kapazitätsangebotsplan (Artikel 18)	<ul style="list-style-type: none"> – alle im Kapazitätsmodell enthaltenen Informationen, gegebenenfalls aktualisiert und genauer ausgeführt – für Anträge verfügbare vorgeplante Kapazität, definiert in Form von Kapazitätsobjekten

	<ul style="list-style-type: none"> – Kapazitätsbeschränkungen, definiert in Form von Kapazitätsobjekten – verfügbare alternative Kapazität bei Kapazitätsbeschränkungen – verfügbare alternative Kapazität bei Netzstörungen
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Geänderter Text

Dokument	Inhalt
Kapazitätsstrategie (Artikel 16)	<ul style="list-style-type: none"> – geplante Entwicklung der physischen Infrastruktur, einschließlich Neubauten, Umrüstungen, Erneuerungen und Schließungen/Stilllegungen – prognostizierte Entwicklung der Nachfrage nach Schienenverkehrsdiensten – strategische Leitlinien der Mitgliedstaaten für die Kapazitätsauslastung mit einem Ausblick auf die Entwicklung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen – in Rahmenverträgen zugewiesene Kapazität und für die Erbringung von Verkehrsdiensten im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge benötigte Kapazität – als stark ausgelastet oder überlastet gemeldete Fahrwege – größere Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten
Kapazitätsmodell (Artikel 17)	<ul style="list-style-type: none"> – alle in der Kapazitätsstrategie enthaltenen Informationen, gegebenenfalls aktualisiert und genauer ausgeführt – Umfang der für Antragsteller zur Verfügung stehenden Kapazität nach Segment des Schienenverkehrsmarkts und/oder nach Zuweisungsverfahren, <i>einschließlich gesicherter Kapazität für spätere Anträge und durch Rahmenverträge zugewiesene Kapazität</i> – Umfang der für Infrastrukturarbeiten erforderlichen Kapazität nach Auswirkungen auf den Verkehr (Kategorien) – geografischer Anwendungsbereich: zumindest die Strecken des TEN-V-Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes – geografische Einzelheiten: Aufschlüsselung in geeignete Planungsabschnitte, die die Infrastruktur- und Nachfragemerkmale widerspiegeln – zeitlicher Anwendungsbereich: eine Netzfahrplanperiode – zeitliche Einzelheiten: zumindest ein jährlicher Überblick (Kapazitätsbeschränkungen) und ein oder mehrere repräsentative Tage (für Anträge verfügbare Kapazität)

Kapazitätsangebotsplan (Artikel 18)	<ul style="list-style-type: none"> – alle im Kapazitätsmodell enthaltenen Informationen, gegebenenfalls aktualisiert und genauer ausgeführt – für Anträge verfügbare vorgeplante Kapazität, definiert in Form von Kapazitätsobjekten – Kapazitätsbeschränkungen, definiert in Form von Kapazitätsobjekten – verfügbare alternative Kapazität bei Kapazitätsbeschränkungen – verfügbare alternative Kapazität bei Netzstörungen
-------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Änderungsantrag 255

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang I – Nummer 2 – Punkt 1 – Absatz 3 – Tabelle

Vorschlag der Kommission

Dokument	Etappenziel	Frist (spätestens)
Kapazitätsstrategie (Artikel 16)	<i>Veröffentlichung der ersten Elemente der Kapazitätsstrategie</i>	X-60
	Erste Konsultation der Beteiligten	X-58
	Veröffentlichung des Strategieentwurfs und zweite Konsultation der Beteiligten	X-38
	Veröffentlichung der endgültigen Kapazitätsstrategie nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-36
Kapazitätsmodell (Artikel 17)	Beginn der Ausarbeitung	X-36
	Konsultation der Antragsteller und der am Betrieb Beteiligten	X-24
	Veröffentlichung des Entwurfs des Kapazitätsmodells	X-21
	Koordinierung mit den Antragstellern und den am Betrieb Beteiligten	X-19
	Veröffentlichung des endgültigen Kapazitätsmodells nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-18
Kapazitätsangebotsplan (Artikel 18)	Beginn der Ausarbeitung	X-18
	Konsultation der Antragsteller und der am Betrieb Beteiligten	X-14
	Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Abschnitt 3	X-12

	Nummer 1 dieses Anhangs	
	Veröffentlichung des endgültigen Kapazitätsangebotsplans nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-11
	Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Abschnitt 3 Nummer 5 dieses Anhangs	X-4
	Umwidmung von für die Zuweisung im Rahmen des Netzfahrplans reservierter Kapazität für andere Zuweisungsverfahren	X-2
	Aktualisierung des Kapazitätsangebotsplans, um Änderungen an vorgeplanter oder zugewiesener Kapazität Rechnung zu tragen	Bis X+12 unverzüglich
Anmerkung: 1. „X-m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“) gemäß Abschnitt 4.		

Geänderter Text

Dokument	Etappenziel	Frist (spätestens)
Kapazitätsstrategie (Artikel 16)	<i>Ausarbeitungsphase der Kapazitätsstrategie</i>	X-60
	Erste Konsultation der Beteiligten	X-58
	Veröffentlichung des Strategieentwurfs und zweite Konsultation der Beteiligten	X- 48
	Veröffentlichung der endgültigen Kapazitätsstrategie nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-36
	<i>Veröffentlichung des Kapazitätsmodells</i>	X-18
	<i>Veröffentlichung des endgültigen Kapazitätsangebotsplans im Anschluss an die Konsultation der Infrastrukturbetreiber und der ERP</i>	X - 11
Kapazitätsmodell (Artikel 17)	Beginn der Ausarbeitung	X-36
	Konsultation der Antragsteller und der am Betrieb Beteiligten	X-24
	<i>Koordinierung zwischen Infrastrukturbetreibern und am Betrieb Teilnehmenden und Durchführbarkeitsbewertungen für den bereitgestellten Kapazitätsbedarf, der im Entwurf des Kapazitätsmodells möglicherweise nicht vollständig berücksichtigt wird</i>	X-22
	Veröffentlichung des Entwurfs des Kapazitätsmodells <i>und Beginn der zweiten Konsultation der Antragsteller und der am Betrieb Teilnehmenden</i>	X-21

	Koordinierung mit den Antragstellern und den am Betrieb Beteiligten	X-19
	Veröffentlichung des endgültigen Kapazitätsmodells nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-18
Kapazitätsangebotsplan (Artikel 18)	Beginn der Ausarbeitung	X-18
	Konsultation der Antragsteller und der am Betrieb Beteiligten	X-14
	<i>Die Regulierungsstelle analysiert den Entwurf des Kapazitätsangebotsplans und kann einen Beschluss fassen, mit dem der Infrastrukturbetreiber aufgefordert wird, den Kapazitätsangebotsplan zu ändern</i>	<i>X-14 bis X-13</i>
	Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Abschnitt 3 Nummer 1 dieses Anhangs	X-12
	Veröffentlichung des endgültigen Kapazitätsangebotsplans nach abschließender Koordinierung zwischen den Infrastrukturbetreibern	X-11
	<i>Aktualisierung des Kapazitätsangebotsplans für verspätete Anträge</i>	<i>X-6,5</i>
	Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen gemäß Abschnitt 3 Nummer 5 dieses Anhangs	X-4
	Umwidmung von für die Zuweisung im Rahmen des Netzfahrplans reservierter Kapazität für andere Zuweisungsverfahren	X-2
	Aktualisierung des Kapazitätsangebotsplans, um Änderungen an vorgeplanter oder zugewiesener Kapazität Rechnung zu tragen	Bis X+12 unverzüglich
Anmerkung: 1. „X-m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“) gemäß Abschnitt 4.		

Änderungsantrag 256

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 3 – Punkt 1

Vorschlag der Kommission

1. Hinsichtlich zeitweiliger Beschränkungen der Kapazität von Schienenstrecken, die durch Gründe wie z. B. Infrastrukturarbeiten einschließlich der damit verbundenen Geschwindigkeitsbeschränkungen, Achslast, Zuglänge, Traktion oder Lichtraumprofil bedingt sind

Geänderter Text

1. Hinsichtlich zeitweiliger Beschränkungen der Kapazität von Schienenstrecken, die durch Gründe wie z. B. Infrastrukturarbeiten einschließlich der damit verbundenen Geschwindigkeitsbeschränkungen, Achslast, Zuglänge, Traktion oder Lichtraumprofil bedingt sind

(„Kapazitätsbeschränkungen“), mehr als sieben aufeinanderfolgende Tage andauern und dazu führen, dass mehr als 30 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird, müssen die betroffenen Infrastrukturbetreiber alle Kapazitätsbeschränkungen sowie die vorläufigen Ergebnisse einer Konsultation der Antragsteller zum ersten Mal mindestens 24 Monate und zum zweiten Mal in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlichen. Diese Infrastrukturbeschränkungen werden in den Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18 aufgenommen.

(„Kapazitätsbeschränkungen“), mehr als sieben aufeinanderfolgende Tage andauern und dazu führen, dass mehr als 30 % des geschätzten Verkehrsaufkommens auf einer Schienenstrecke pro Tag storniert, umgeleitet oder durch andere Verkehrsträger ersetzt wird, müssen die betroffenen Infrastrukturbetreiber alle Kapazitätsbeschränkungen, **soweit bekannt**, sowie die vorläufigen Ergebnisse einer Konsultation der Antragsteller zum ersten Mal mindestens 24 Monate und zum zweiten Mal in aktualisierter Form mindestens 12 Monate vor dem betreffenden Netzfahrplanwechsel veröffentlichen. Diese Infrastrukturbeschränkungen werden in den Kapazitätsangebotsplan gemäß Artikel 18 aufgenommen.

Begründung

Diese strenge Bestimmung wurde aus Anhang VII der Richtlinie 2012/34 übernommen. Anhang VII der Richtlinie 2012/34 enthält den Wortlaut „soweit bekannt“ in Bezug auf die Verpflichtung zur Veröffentlichung aller Kapazitätsbeschränkungen. Eine weitere Verschärfung der Anforderungen dadurch, dass die Formulierung „soweit bekannt“ nicht in diese Verordnung übernommen wird, bringt keine Vorteile für die Antragsteller mit sich, da die europäischen Infrastrukturbetreiber in der Lage sein müssen, die hochgesteckten Anforderungen zu erfüllen.

Änderungsantrag 257

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 3 – Punkt 7

Vorschlag der Kommission

7. Unbeschadet des Artikels 40 kann der Infrastrukturbetreiber entscheiden, die unter den Nummer 1 bis 5 genannten Fristen nicht anzuwenden, wenn die Kapazitätsbeschränkung für die Wiederherstellung eines sicheren Zugbetriebs erforderlich ist, der Zeitpunkt der Beschränkungen nicht der Kontrolle des Infrastrukturbetreibers unterliegt, **die Anwendung dieser Fristen nicht**

Geänderter Text

7. Unbeschadet des Artikels 40 kann der Infrastrukturbetreiber entscheiden, die unter den Nummer 1 bis 5 genannten Fristen nicht anzuwenden, wenn die Kapazitätsbeschränkung für die Wiederherstellung eines sicheren Zugbetriebs erforderlich ist, der Zeitpunkt der Beschränkungen nicht der Kontrolle des Infrastrukturbetreibers unterliegt oder mit nicht zu vertretenden Nachteilen für

kosteneffizient oder mit nicht zu vertretenden Nachteilen für Lebensdauer oder Zustand von Anlagen verbunden wäre oder wenn alle betroffenen Antragsteller zustimmen. In diesen Fällen sowie im Falle anderer Kapazitätsbeschränkungen, die nicht gemäß anderen Bestimmungen dieses Anhangs einer Konsultation unterzogen werden müssen, konsultiert der Infrastrukturbetreiber die betroffenen Antragsteller und die wichtigsten Betreiber betroffener Serviceeinrichtungen umgehend.

Lebensdauer oder Zustand von Anlagen verbunden wäre oder wenn alle betroffenen Antragsteller zustimmen. In diesen Fällen sowie im Falle anderer Kapazitätsbeschränkungen, die nicht gemäß anderen Bestimmungen dieses Anhangs einer Konsultation unterzogen werden müssen, konsultiert der Infrastrukturbetreiber die betroffenen Antragsteller und die wichtigsten Betreiber betroffener Serviceeinrichtungen umgehend.

Änderungsantrag 258

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 4 – Punkt 1 – Tabelle

<i>Vorschlag der Kommission</i>	
Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer(1)
Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans („Netzfahrplanperiode“)	1 Jahr
Inkrafttreten des Netzfahrplans	am zweiten Samstag im Dezember um 24.00 Uhr
Veröffentlichung des Kapazitätsangebotsplans	gemäß Abschnitt 2 dieses Anhangs
Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten	gemäß den Abschnitten 2 und 3 dieses Anhangs
Frist für die Einreichung von Anträgen auf Kapazitätsrechte	X-8,5
Erstellung des Netzfahrplanentwurfs Frist für die Übermittlung des Kapazitätsangebotsentwurfs des Infrastrukturbetreibers an die Antragsteller	X-6,5
Abschluss der Koordinierung mit den Antragstellern	X-6
Frist für die Übermittlung des endgültigen Kapazitätsangebots des Infrastrukturbetreibers an die Antragsteller	X-5,5
Veröffentlichung des endgültigen Netzfahrplans	X-5,25

Frist für die Zuweisung von Kapazitätsrechten durch den Infrastrukturbetreiber an die Antragsteller	
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen	im Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 festzulegen
Anmerkung: 1. „X-m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“).	
<i>Geänderter Text</i>	
Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer(1)
Gültigkeitsdauer des Netzfahrplans („Netzfahrplanperiode“)	1 Jahr
Inkrafttreten des Netzfahrplans	am zweiten Samstag im Dezember um 24.00 Uhr
Veröffentlichung des Kapazitätsangebotsplans	gemäß Abschnitt 2 dieses Anhangs
Veröffentlichung von Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten	gemäß den Abschnitten 2 und 3 dieses Anhangs
Frist für die Einreichung von Anträgen auf Kapazitätsrechte	X-8,5
Erstellung des Netzfahrplanentwurfs Frist für die Übermittlung des Kapazitätsangebotsentwurfs des Infrastrukturbetreibers an die Antragsteller	X-6,5
Abschluss der Koordinierung mit den Antragstellern, sodass sichergestellt wird, dass alle Voraussetzungen vor diesem zweiwöchigen Abschluss der „Bemerkungsphase“ erfüllt sind	X-6
Frist für die Übermittlung des endgültigen Kapazitätsangebots des Infrastrukturbetreibers an die Antragsteller	X-5,5
Veröffentlichung des endgültigen Netzfahrplans Frist für die Zuweisung von Kapazitätsrechten durch den Infrastrukturbetreiber an die Antragsteller	X-5,25
Umwandlung von Kapazitätsspezifikationen in Zugtrassen	im Europäischen Rahmen für das Kapazitätsmanagement gemäß Artikel 6 festzulegen
Anmerkung: 1. „X-m“ bedeutet „m“ Monate vor Inkrafttreten des Netzfahrplans („X“).	

Begründung

Die zeitliche Verkürzung der Konsultation der Kapazitätsangebotsentwürfe von einem Monat auf zwei Wochen kann im Rahmen des aktuellen Stands der Digitalisierungs- und Beschränkungsplanung nicht umgesetzt werden; es ist derzeit nicht möglich, die Bemerkungen innerhalb von zwei Wochen zu bearbeiten. Wir möchten deshalb klarstellen, dass vor der Verkürzung dieses Zeitraums alle Voraussetzungen erfüllt sein müssen.

Änderungsantrag 259

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 7 – Absatz 1 – Tabelle

<i>Vorschlag der Kommission</i>	
Zeitraum	Dauer
Maximale Frist für Infrastrukturbetreiber, um ein Angebot von Kapazitätsrechten für ein einziges Netz zu erstellen	1 Tag
Maximale Frist für Infrastrukturbetreiber, um ein Angebot von netzübergreifenden Kapazitätsrechten zu erstellen	5 Tage
<i>Geänderter Text</i>	
Zeitraum	Dauer
Maximale Frist für Infrastrukturbetreiber, um ein Angebot von Kapazitätsrechten für ein einziges Netz zu erstellen, wenn der Ad-hoc-Antrag nach dem Datum der Veröffentlichung des endgültigen Netzfahrplans gestellt wird	24 Stunden
Maximale Frist für Infrastrukturbetreiber, um ein Angebot von netzübergreifenden Kapazitätsrechten zu erstellen	5 Tage

Änderungsantrag 260

Vorschlag für eine Verordnung Anhang I – Nummer 8 – Absatz 1 – Tabelle

<i>Vorschlag der Kommission</i>	
Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer

Maximale Frist für den Infrastrukturbetreiber, um ein alternatives Kapazitätsrecht für ein einziges Netz anzubieten	24 Stunden
Maximale Frist für betroffene Infrastrukturbetreiber, um ein alternatives netzübergreifendes Kapazitätsrecht anzubieten	5 Tage

Geänderter Text

Etappenziel oder Zeitraum	Frist oder Dauer
Maximale Frist für den Infrastrukturbetreiber, um ein alternatives Kapazitätsrecht für ein einziges Netz anzubieten, wenn es innerhalb der nächsten beiden Arbeitstage genutzt werden soll	24 Stunden
Maximale Frist für betroffene Infrastrukturbetreiber, um ein alternatives netzübergreifendes Kapazitätsrecht mit besonderen Parametern (z. B. außergewöhnliche Sendungen, Testläufe) anzubieten	5 <i>Kalendertage</i>

Änderungsantrag 261

Vorschlag für eine Verordnung

Anhang II – Nummer 1 – Punkt 1 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Auslastung	Einstufung	Kapazitätsauslastung	Bezugszeitraum
heterogener Verkehr	stark ausgelastet	> 65 % der theoretischen Kapazität	mehr als 4 Stunden an mehr als 200 Tagen pro Jahr
heterogener Verkehr	überlastet	> 95 % der theoretischen Kapazität	mehr als 4 Stunden an mehr als 250 Tagen pro Jahr
homogener Verkehr	stark ausgelastet	> 80 % der theoretischen Kapazität	mehr als 4 Stunden an mehr als 200 Tagen pro Jahr
homogener Verkehr	überlastet	> 95 % der theoretischen Kapazität	mehr als 4 Stunden an mehr als 250 Tagen pro Jahr

Geänderter Text

Auslastung	Einstufung	Kapazitätsauslastung	Bezugszeitraum
heterogener Verkehr	stark ausgelastet	> der theoretischen Kapazität [von ENIM zu bestimmender Wert]	mehr als 4 Stunden an mehr als 200 Tagen pro Jahr
heterogener Verkehr	überlastet	> der theoretischen Kapazität [von ENIM zu bestimmender Wert]	mehr als 4 Stunden an mehr als 250 Tagen pro Jahr
homogener	stark ausgelastet	> der theoretischen	mehr als 4 Stunden an mehr als

Verkehr		Kapazität [von ENIM zu bestimmender Wert]	200 Tagen pro Jahr
homogener Verkehr	überlastet	> der theoretischen Kapazität [von ENIM zu bestimmender Wert]	mehr als 4 Stunden an mehr als 250 Tagen pro Jahr

Änderungsantrag 262

Vorschlag für eine Verordnung Anhang IV – Absatz 1 – Nummer 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) die Verfahren, nach denen Antragsteller zur strategischen Kapazitätsplanung konsultiert werden,

Geänderter Text

a) die Verfahren, nach denen Antragsteller zur strategischen Kapazitätsplanung konsultiert werden (*siehe Artikel 55a (neu) zur EOSP*),

Änderungsantrag 263

Vorschlag für eine Verordnung Anhang VII – Tabelle 1

<i>Vorschlag der Kommission</i>	
Leistungsbereiche, die einer Leistungsüberprüfung	Leistungsbereiche, die einer Leistungsüberprüfung
gemäß Artikel 50 unterliegen	gemäß Artikel 50 unterliegen
Leistungsbereich	Relevante Aspekte (indikativ)
Infrastruktur und Ausrüstung	<ul style="list-style-type: none"> – Kapazität und Fähigkeiten der physischen Infrastruktur und ihrer Ausrüstung, einschließlich der Einführung von TEN-V-Standards – Verringerung der Kapazität oder Leistungsfähigkeit der Infrastruktur infolge aufgeschobener Erneuerung, Instandhaltung oder Reparatur der Infrastruktur
Fahrwegkapazität	<ul style="list-style-type: none"> – Kapazitätsangebot in Bezug auf Quantität und Qualität

	<ul style="list-style-type: none"> – Kapazitätsauslastung, Kapazitätsreserven zur Bewältigung des Verkehrszuwachses – Kohärenz zwischen verfügbarer (geplanter/ungeplanter) Kapazität und Marktbedarf – Stabilität des Kapazitätsangebots, insbesondere im Zusammenhang mit Infrastrukturarbeiten – überlastete Fahrwege – geplante Aufenthaltszeiten von Zügen an Grenzbahnhöfen
Verkehrsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> – Pünktlichkeit/Verspätungen verschiedener Arten von Schienenverkehrsdiensten am Ausgangsort, bei Zwischenhalten und am Bestimmungsort sowie an für den Betrieb wichtigen Orten – Zugausfälle – tatsächliche Aufenthaltszeiten von Zügen an Grenzbahnhöfen
Störungs- und Krisenmanagement	<ul style="list-style-type: none"> – Anteil des Verkehrs, der während der Störung bzw. Krise umgeleitet oder umgeplant werden könnte – Auswirkungen von Störungen auf den Eisenbahnverkehr in Form von Verspätungen und Ausfällen – Auswirkungen von Störungen auf die Betreiber von Schienenverkehrsdiensten und auf deren Kunden – spezifische aufgetretene Probleme (qualitativ)
Einführung und Leistung digitaler Dienste, Instrumente und Schnittstellen	<ul style="list-style-type: none"> – Unterstützung der Prozesse im Zusammenhang mit dem Kapazitäts-, Verkehrs- und Störungsmanagement – Vollständigkeit und Qualität der bereitgestellten Informationen und Daten

	<ul style="list-style-type: none"> – Angleichung an die im Rahmen des ERJU entwickelte europäische Architektur und an die einschlägigen technischen Spezifikationen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797
Einhaltung der Vorschriften, Regulierungsaufsicht	<ul style="list-style-type: none"> – Prozessindikatoren zur Überwachung der Einhaltung von Vorschriften und Verfahren – bei Regulierungsstellen und dem ENRRB eingereichte Beschwerden
<i>Geänderter Text</i>	
Leistungsbereiche, die einer Leistungsüberprüfung	Leistungsbereiche, die einer Leistungsüberprüfung
gemäß Artikel 50 unterliegen	gemäß Artikel 50 unterliegen
Leistungsbereich	Relevante Aspekte (indikativ)
Infrastruktur und Ausrüstung	<ul style="list-style-type: none"> – Kapazität und Fähigkeiten der physischen Infrastruktur und ihrer Ausrüstung, einschließlich der Einführung von TEN-V-Standards – Verringerung der Kapazität oder Leistungsfähigkeit der Infrastruktur infolge aufgeschobener Erneuerung, Instandhaltung oder Reparatur der Infrastruktur
Fahrwegkapazität	<ul style="list-style-type: none"> – Kapazitätsangebot in Bezug auf Quantität und Qualität, einschließlich Kohärenz über die Netzgrenzen hinweg – Kapazitätsauslastung, Kapazitätsreserven zur Bewältigung des Verkehrszuwachses – Kohärenz zwischen verfügbarer (geplanter/ungeplanter) Kapazität und Marktbedarf

	<ul style="list-style-type: none"> – Stabilität des Kapazitätsangebots, insbesondere im Zusammenhang mit Infrastrukturarbeiten – überlastete Fahrwege – geplante Aufenthaltszeiten von Zügen an Grenzbahnhöfen
Verkehrsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> – Pünktlichkeit/Verspätungen verschiedener Arten von Schienenverkehrsdiensten am Ausgangsort, bei Zwischenhalten und am Bestimmungsort sowie an für den Betrieb wichtigen Orten – Zugausfälle – tatsächliche Aufenthaltszeiten von Zügen an Grenzbahnhöfen
Störungs- und Krisenmanagement	<ul style="list-style-type: none"> – Anteil des Verkehrs, der während der Störung bzw. Krise umgeleitet oder umgeplant werden könnte – Auswirkungen von Störungen auf den Eisenbahnverkehr in Form von Verspätungen und Ausfällen – Auswirkungen von Störungen auf die Betreiber von Schienenverkehrsdiensten und auf deren Kunden – spezifische aufgetretene Probleme (qualitativ)
Einführung und Leistung digitaler Dienste, Instrumente und Schnittstellen	<ul style="list-style-type: none"> – Unterstützung der Prozesse im Zusammenhang mit dem Kapazitäts-, Verkehrs- und Störungsmanagement – Vollständigkeit und Qualität der bereitgestellten Informationen und Daten <i>sowie leichter Zugang für die am Betrieb Beteiligten</i> – Angleichung an die im Rahmen des ERJU entwickelte europäische Architektur und an die einschlägigen technischen Spezifikationen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797

Einhaltung der Vorschriften, Regulierungsaufsicht	<ul style="list-style-type: none">– Prozessindikatoren zur Überwachung der Einhaltung von Vorschriften und Verfahren– bei Regulierungsstellen und dem ENRRB eingereichte Beschwerden
------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

BEGRÜNDUNG

Sowohl im Europäischen Grünen Deal als auch in der Strategie für nachhaltige, intelligente Mobilität wurde die dringende Notwendigkeit der Dekarbonisierung der europäischen Verkehrsbranche hervorgehoben. Als eine der effizientesten Formen sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs kommt dem Schienenverkehr bei diesen Bemühungen eine entscheidende Rolle zu. Es ist daher sehr wichtig, dass die bestehende Infrastruktur so effizient wie möglich genutzt wird und versucht wird, die bestmöglichen Kapazitätsgewinne von bis zu 4 % gemäß der Folgenabschätzung der Kommission zu erzielen. Der Vorschlag der Kommission ist in dieser Hinsicht sehr zu begrüßen.

Derzeit sind Probleme mit überlasteten Bahngleisen, mangelnder Pünktlichkeit, verpassten Verbindungen und bezüglich der Geschwindigkeit allgegenwärtig. Durch die vorgeschlagene Gesetzgebung wird eine optimalere Nutzung der Bahngleise ermöglicht und die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erhöht werden. Durch die Schaffung von mehr Flexibilität bei der Trassenzuweisung in letzter Minute dürfte mehr Güter auf die Schiene gebracht werden. Gleichzeitig wird davon ausgegangen, dass die Fahrgäste von einer zuverlässigen langfristigen Planung und einer früheren Buchung von Kapazitäten profitieren und somit die Gesamtkapazität des Netzes optimaler nutzen können.

Es ist zu begrüßen, dass die Kommission ihre eigenen Vorschläge auf die eigene Initiative der Eisenbahnbranche stützt, nämlich das Projekt zur Fahrplanneugestaltung, das sich bereits als sehr wertvoll erwiesen hat und von europäischen Einrichtungen, einschließlich RNE, getragen wird. Als positiv ist auch zu bewerten, dass die Kommission versucht, den Güterverkehr durch die Einführung eines rollierenden Fahrplans flexibler zu gestalten, für den in diesem Bericht eine Definition gegeben wird. Durch die Einführung eines flexibleren Ansatzes für die Kapazitätszuweisung werden mehr Ad-hoc-Trassen ermöglicht und sichergestellt, dass keine Trassen ungenutzt bleiben. Dennoch bleibt das Gleichgewicht zwischen Personen- und Güterverkehr ein heikles Gleichgewicht in einem gemischten Netz, und dieses Problem muss in dieser Verordnung angegangen werden.

Durch diesen Bericht wird die Haltung der Kommission bekräftigt, indem dadurch die Verpflichtung der Infrastrukturbetreiber bekräftigt wird, wo immer möglich Alternativen anzubieten, einschließlich netzübergreifender Trassen, um Kapazitätsantragstellern entgegenzukommen. Der Ansatz der Kommission wird auch durch die Möglichkeit von Taktfahrplänen gestärkt, für deren Einführung sich einige Mitgliedstaaten entschieden haben, indem sie den Begriff der vorab zugewiesenen und systemischen Zugtrassen stärken. Darüber hinaus wurde der Begriff der „höheren Gewalt“ enger gefasst, um eine übermäßige Inanspruchnahme zu verhindern. In dem Text werden klare Regeln dafür aufgestellt, unter welchen Umständen Infrastrukturbetreiber Kapazität ohne Entschädigung stornieren können.

In dem Bericht wird mit der Kommission bezüglich der Einbeziehung von sozioökonomischen und ökologischen Kriterien übereingestimmt, um in Konfliktsituationen zu helfen. In der Branche werden Schwierigkeiten hervorgehoben, die in dem Bericht aufgegriffen werden, indem durch sie die Kommission mit der Ausarbeitung eines delegierten Rechtsakts beauftragt wird. Es gibt Länder, allen voran Schweden, die solche Kriterien bereits eingeführt haben, so dass bereits Erfahrungen gesammelt werden konnten. Durch diesen

Bericht wird die Anwendung der Kriterien dahingehend erweitert, dass sie auch in den Planungsphasen angewendet werden, um sozioökonomische und ökologische Belange von Anfang an in die Nutzung der Infrastruktur einzubeziehen.

Durch den Bericht wird auch eine Definition des Begriffs „Fahrwegkapazität“ eingeführt und es wird auf die Tatsache hingewiesen, dass die Kapazität durch viele weitere Aspekte als nur die effiziente Kapazitätszuweisung beeinflusst werden kann. Sowohl die Kommission als auch die Mitgliedstaaten und die Unternehmen der Branche müssen sich auf eine Reihe wichtiger Fragen konzentrieren, um die Kapazität weiter zu erhöhen. Die Verordnung über die Fahrwegkapazität allein reicht nicht aus, um die ehrgeizigen Ziele der EU zu erreichen.

Im gesamten Text wird die allgemeine Europäisierung der Systeme und Verfahren eingeführt und unterstützt, um die Einbeziehung multimodaler Lösungen, länderübergreifender Umleitungen und die Erleichterung von netzübergreifenden Fernverkehrsanwendungen sicherzustellen. Durch die Einrichtung einer Europäischen Stelle für die internationale Zuweisung von Fahrwegkapazität in Artikel 57a soll diesen Gedanken verstärkt werden.

Eine stabile und verlässliche Finanzierung der Infrastruktur für Instandsetzung, Erneuerung und Neubau wird ebenso hervorgehoben wie die Notwendigkeit, den Bedarf für den Ausbau der Infrastruktur auf einer netzübergreifenden Ebene zu ermitteln. Eine stabile Finanzierung der Infrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für die Kapazitätszuweisung. Durch den Bericht wird betont, dass eine Planung von Bau und Instandhaltung sowie ein feste Verpflichtung zu deren Finanzierung erforderlich ist, während gleichzeitig die Anwendung einer Bottom-up-Information sichergestellt werden muss, indem gefordert wird, dass die Kapazitätsanalyse bei Entscheidungen über den Bau, die Instandhaltung oder die Umrüstung der benötigten Infrastruktur verwendet wird.

Ferner wird die Position des Europäischen Netzes der Infrastrukturbetreiber (ENIM) in dem Bericht dahingehend angepasst, dass das ENIM verpflichtet wird, die Europäische Plattform der am Betrieb Beteiligten einzurichten und zu konsultieren, und auch andere Beteiligte, die in dem neuen Artikel 55a aufgeführt sind, einzubeziehen. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass in dem Bericht kein Einverständnis mit dem Auftrag der Kommission an das ENIM, eigene Ziele, Verfahren und eine eigene Aufsicht einzurichten, enthalten ist. Darin wird daher die Leistungsüberprüfung des ENIM an das ENRRB übertragen und werden darüber hinaus beratende Gremien für das ENIM eingeführt, in denen am Betrieb Beteiligte, andere Antragsteller, Serviceeinrichtungen, Terminals und andere Beteiligte vertreten sind, die gegenseitig von ihrer frühzeitigen und kontinuierlichen Beteiligung an der Kapazitätsentwicklung und -zuweisung profitieren.

Was die Zeitplanung anbelangt, so wollen wir ehrgeiziger sein als die Kommission. Da die Branche bereits damit begonnen hat, einige der Planungsprozesse im Rahmen des TTR-Projekts umzusetzen, halten wir es für machbar, die Umsetzung der Verordnung in etwas ambitionierteren Schritten einzuleiten. Eine zügige Umsetzung der Verordnung wird entscheidend dafür sein, dass wir von den Vorteilen der vorgeschlagenen Rechtsvorschriften im Einklang mit den in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität festgelegten Zielen profitieren können.

Schließlich wird durch den Bericht eine angemessene sekundäre Rechtsvorschrift vorgesehen, indem sichergestellt wird, dass die richtigen Verweise auf Durchführungsrechtsakte und

delegierte Rechtsakte gemacht werden.

Die Berichterstellerin dankt allen, die an diesem Bericht mitgewirkt haben, und freut sich auf konstruktive Debatten über die weitere Ausgestaltung der Rechtsvorschriften.

**ANLAGE: EINRICHTUNGEN ODER PERSONEN, VON DENEN DIE
BERICHTERSTATTERIN BEITRÄGE ERHALTEN HAT**

Gemäß Anlage I Artikel 8 der Geschäftsordnung erklärt die Berichterstatterin, dass sie bei der Vorbereitung des Berichts bis zu dessen Annahme im Ausschuss Beiträge von folgenden Einrichtungen oder Personen erhalten hat:

Einrichtung und/oder Person
ACF, Administration des chemins de fer du Luxembourg
Alstom
Benedikt Weibel, former CEO of SBB, Schweizerische Bundesbahnen and former UIC, International Union of Railways Chairman
Cabinet of Belgian Transport Ministry
CER, Community of European Railways
CFL, Société Nationale des chemins de fer luxembourgeois
DB, Deutsche Bahn
DG Move
EIM, European Rail Infrastructure Managers
ERA, European Railway Agency
ERFA, European Rail Freight Association
Ferrovie dello Stato Italiane
FTE, Forum Train Europe
IRG - Rail
Ministry of Transport and Infrastructure Luxembourg
ÖBB, Österreichische Bundesbahnen
PRIME
RNE, RailNet Europe
Schienen-Control
SNCF, Société Nationale des Chemins de fer
UIP, International Union of Wagon Keepers
UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
Ministry of Rural Affairs and Infrastructure, Sweden
Transportstyrelsen, Sweden
Ministry of Infrastructure and Water Management, Netherlands
EESC, European Economic and Social Committee
Eurotran
Allrail
PKP, Polish State Railways
Flix
ART, L'Autorité de régulation des transports, France

Die vorstehende Liste wird unter der ausschließlichen Verantwortung der Berichterstatterin erstellt.

VERFAHREN DES FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSSES

Titel	Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010
Bezugsdokumente – Verfahrensnummer	COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD)
Datum der Übermittlung an das EP	12.7.2023
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 2.10.2023
Berichterstatter(innen) Datum der Benennung	Tilly Metz 20.7.2023
Prüfung im Ausschuss	29.11.2023
Datum der Annahme	4.3.2024
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 30 –: 0 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Jens Gieseke, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Jan-Christoph Oetjen, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Barbara Thaler, Achille Variati
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Michael Gahler, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 209 Abs. 7)	Andrus Ansip, Marie Dauchy, Estrella Durá Ferrandis, Linus Glanzelius, Anja Haga, Radan Kanev, Michael Kauch, Miapetra Kumpula-Natri, Stefania Zambelli
Datum der Einreichung	5.3.2024

NAMENTLICHE SCHLUSSABSTIMMUNG IM FEDERFÜHRENDEN AUSSCHUSS

30	+
ECR	Peter Lundgren, Dorien Rookmaker
ID	Marie Dauchy
PPE	Michael Gahler, Jens Gieseke, Anja Haga, Radan Kanev, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Barbara Thaler, Stefania Zambelli
Renew	Andrus Ansip, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Michael Kauch, Ondřej Kovařík, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Estrella Durá Ferrandis, Linus Glanzelius, Miapetra Kumpula-Natri, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Achille Variati
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz

0	-

0	0

Erklärung der benutzten Zeichen:

+ : dafür

- : dagegen

0 : Enthaltung