

**30. Tagung des Ausschusses CUI
Online-Veranstaltung, 15. Oktober 2020**

Arbeitsunterlage

Agenda :

1. Allgemeine Informationen.....	2
2. Internationales Recht auf OTIF-Ebene	10
3. Fragen von CIT-Mitgliedern.....	12
4. Europäischer Standardvertrag für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (E-SCU-I)	15
5. Europäische AGB für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (E- GTC-I)	16
6. Allgemeinen Geschäftsbedingungen des CIT für die Nutzung von Serviceeinrichtungen (GTC-SF).....	18
7. Verschiedenes	20

Top 1 Allgemeine Informationen

1.1 Entwicklungen im EU-Recht mit Bezug zur Infrastrukturnutzung, Nutzung von Serviceeinrichtungen, Fahrplanerstellung etc.

Seit der letzten Tagung des Ausschusses CUI im Mai 2020 haben sich folgende Entwicklungen auf EU-Ebene mit Bezug zur Infrastrukturnutzung ergeben:

1.1.1 Vorschlag der Europäische Kommission zur Festlegung von Massnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht der COVID-19-Pandemie

Mitte Juni 2020 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Festlegung von Massnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht der COVID-19-Pandemie ausgearbeitet. Der Vorschlag zielt - nach seinem Inkrafttreten - darauf ab, die Trassenpreise zu senken, um dem Eisenbahnsektor zu helfen, die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie abzuschwächen.

Im aktuellen Entwurf, veröffentlicht unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52020PC0260>, deckt der laufende Vorschlag einen Bezugszeitraum vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 ab, für den die Trassenpreise für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie die Gebühren für die Reservierung von Trassen erlassen, reduziert oder aufgeschoben werden könnten.

Um dies zu erreichen, soll der Verordnungsvorschlag - auf der Grundlage von Artikel 91 AEUV und nach Inkrafttreten - einige Bestimmungen zu den Entgelten, wie sie in der Richtlinie 2012/34/EU festgelegt sind, ändern; insbesondere:

- Artikel 31(3) der Richtlinie 2012/34/EU verlangt derzeit, dass die Entgelte für das Mindestzugangspaket in Höhe der Kosten festgesetzt werden, die unmittelbar durch den Betrieb des Zugverkehrs entstehen.

Der Verordnungsentwurf der Kommission schlägt vor, dass die Mitgliedstaaten den Infrastrukturbetreibern gestatten können, die Entgelte für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Einrichtungen für den Anschluss an die Infrastruktur zu senken, auf sie zu verzichten oder die Zahlung der Entgelte aufzuschieben (siehe Art. 2(1) des Vorschlags).

- Artikel 36 der Richtlinie 2012/34/EU bezieht sich auf Reservierungsentgelte und schreibt hier in Satz 3 die Erhebung dieser Entgelte für den Fall verbindlich vor, dass ein Eisenbahnunternehmen welches "regelmässig" die zugewiesenen Trassen oder einen Teil davon nicht nutzt.

Auf der Grundlage des Vorschlags der Kommission können die Mitgliedstaaten die Infrastrukturbetreiber ermächtigen, von Eisenbahnunternehmen keine Reservierungsentgelte für zugewiesene, aber während des Bezugszeitraums, d.h. vom 1. März bis zum 31. Dezember 2020, nicht genutzte Fahrwegkapazität zu erheben (siehe Art. 2(3) des Vorschlags).

Artikel 5.2 des vorgeschlagenen Textes sieht die mögliche Verlängerung des Bezugszeitraums (d.h. länger als bis Ende 2020) durch einen delegierten Rechtsakt der Kommission vor.

Der Vorschlag der Kommission wurde vom Europäischen Parlament am 17. September fast einstimmig angenommen. Formal endgültig verabschiedet wird er voraussichtlich am 29. September von den für Wettbewerbsfähigkeit zuständigen EU-Ministern angenommen.

Die von den Mitgliedsländern gewährten Trassenpreiserabatte müssen der EU-Kommission mitgeteilt und von dieser veröffentlicht werden.

1.1.2 Revision der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR)

Die Europäische Kommission veröffentlichte im September 2017 den [Vorschlag für eine Revision](#) der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR). Im November 2018 wurde dann die [Stellungnahme des Europäischen Parlaments](#) veröffentlicht und am 2. Dezember 2019 nahm der Rat seine [allgemeine Ausrichtung zur vorgeschlagenen Revision der PRR](#) an.

Die Verhandlungen zwischen dem Rat, dem Europäischen Parlament und der Kommission begannen Anfang 2020 unter kroatischer Präsidentschaft. Ziel war es, eine Trilog-Sitzung pro Monat abzuhalten und dieses Dossier unter kroatischem Vorsitz abzuschliessen.

Die Institutionen trafen sich im Januar und Februar, aber während der COVID-19-Pandemie mussten diese Treffen aufgeschoben werden. Zwischen den drei Institutionen wurden jedoch einige Kompromisse in Bezug auf Durchfahrkarten, Fahrräder und Meldungen für die PRM-Hilfeleistung gefunden. In Bezug auf Durchfahrkarten beziehen sie sich jetzt auf Durchfahrkarten-äquivalente Fahrkarten. Dies bedeutet, dass der Ticketverkäufer diese Art von Fahrkarten verkaufen kann und für dieses Angebot haften würde, wenn eine Vereinbarung mit dem Beförderer besteht. Dieser Kompromiss gibt den Eisenbahnunternehmen jedoch im Vergleich zu der von der Kommission vorgelegten Fassung oder der Stellungnahme des Parlaments einige kommerzielle Freiheiten. Für Fahrräder einigten sie sich auf ein Beförderungsanrecht, und dafür sollte in den Zügen ein eigener Platz vorhanden sein. Es ist das Eisenbahnunternehmen, das dann die angemessene Anzahl der zu transportierenden Fahrräder bestimmen sollte (nichts wird über eine Anzahl von Plätzen für Fahrräder vorgeschrieben). Die Meldungsfrist für die PRM-Hilfeleistung kann zwischen 48 und 30 Stunden liegen. Einige Themen sind noch offen, wie höhere Gewalt und Verzögerung der Entschädigung (hier besteht die Bereitschaft des Parlaments, dies nicht zu ändern, wenn die anderen Teile der Kompromisse vereinbart werden).

Die kroatische Präsidentschaft wollte die Verhandlungen unter ihrer Präsidentschaft abschließen. Am 23. Juni 2020 gelang es den Vertretern des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission im dritten Trilog jedoch nicht, eine politische Einigung zu erzielen.

Infolgedessen ist es Sache der deutschen Ratspräsidentschaft, in der zweiten Jahreshälfte 2020 eine Einigung zu erzielen. Beide Mitgesetzgeber müssen nun ihre Standpunkte überprüfen und sich auf die notwendigen Kompromisse vorbereiten.

1.2 Stand und Umsetzung der EU-Verordnung Nr. 913/2010 («RFC-Verordnung») und der TEN-T -Leitlinien

1.2.1 Stand der RFC-Verordnung

Grundlage der europäischen Güterverkehrskorridore ist die EU-Verordnung [913/2010](#) (RFC-Verordnung). Die Europäische Kommission hat nach 2015 am 28. Februar 2019 erneut einen Fahrplan für die Verordnung 913/2010 über ein europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr vorgelegt. Der Fahrplan sieht ein Bewertungsverfahren der Verordnung vor, welcher die erforderlichen Nachweise liefern soll, auf dessen Grundlage eine Entscheidung darüber getroffen wird, ob die Verordnung erneut überprüft werden soll und inwieweit eine Revision der Rechtsvorschriften erforderlich ist. Einbezogen werden sollen bei dem Bewertungsverfahren der Kommission auch die erzielten Resultate des „[Sector Statement on Rail Freight Corridors - Boosting International Rail Freight](#)“ (Sektorerklärung zu den RFC) welches von 10 Verbänden des Eisenbahnsektors an den TEN-T-Tagen in Rotterdam in 2016 abgeschlossen wurde und die praktische Umsetzung der RFC-Verordnung sicherstellen sollte.

Die Europäische Kommission hat einen neuen Evaluierungsprozess der Verordnung 913/2010 angestoßen, der darauf abzielt, die Umsetzung und die Auswirkungen der Verordnung auf den Schienengüterverkehr zu bewerten. Die Evaluierung deckt alle Bestimmungen der Verordnung ab, wobei auch Aktivitäten berücksichtigt werden, die sich auf die Schienengüterverkehrskorridore auswirken, aber über die Verordnung selbst hinausgehen, wie z.B. die Umsetzung der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets und die Fortschritte, die auf Sektorebene erzielt wurden.

Die Konsultationsaktivitäten begannen 2019 und umfassten eine 12-wöchige öffentliche Online-Konsultation, eine gezielte Konsultation von Interessengruppen, Diskussionen in den Vorstandssitzungen der Korridore, etc. Im April 2020 forderte die Kommission die Interessengruppen auf, sich an umfassenden Fragebögen im Zusammenhang mit den Erfahrungen der Schienengüterverkehrskorridore zu beteiligen. Basierend auf den Antworten, werden Interviews mit Vertretern aller am internationalen Schienengüterverkehr beteiligten Interessengruppen durchgeführt und Fallstudien ausgewertet. CER und EIM haben ein gemeinsames Positionspapier zur Revision der Verordnung über die Schienengüterverkehrskorridore erarbeitet welches unter https://www.cer.be/sites/default/files/publication/200717_CER_EIM_position_paper_RFC_final.pdf abgerufen werden kann.

1.2.2 Aktivitäten zum Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T)

Neben den Aktivitäten der Kommission zur RFC-Verordnung hat die DG MOVE ein Team unabhängiger Gutachter beauftragt, eine umfassende Bewertung der [Verordnung \(EU\) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes \(TEN-T\)](#) vorzunehmen¹.

Die Studie wird der Kommission eine unabhängige Bewertung der Umsetzung der TEN-T-Leitlinien liefern. Abhängig von den Ergebnissen und Schlussfolgerungen der Bewertung könnte die Kommission in der zweiten Hälfte des Jahres 2020 konkrete Schritte für eine mögliche Überarbeitung der Leitlinien treffen.

Hierfür hat die Kommission im Februar 2020 eine allgemeine öffentliche Konsultation zu den Leitlinien gestartet. Es folgte ausserdem eine Reihe gezielter Konsultationen von Interessengruppen im Rahmen von thematischen Fallstudien wie beispielsweise der [Fallstudie 3 zur Eisenbahn](#).

Sowohl die Überarbeitung der TEN-T- als auch der RFC-Verordnung wird parallel durchgeführt da eine Revision nur einheitlich betrachtet werden kann.

1.3 Revision der CUI: Aktuelle Umsetzung

Die Generalversammlung der OTIF hat im Jahr 2018 die Revision der CUI, den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr - und hierbei insbesondere der [Artikel 1, 3 und 8](#) - angenommen.

Neben Finnland und der Schweiz haben kürzlich auch Deutschland, Frankreich und Ungarn die Änderungen der CUI angenommen. Derzeit müssten noch 16 Mitgliedstaaten die neuen CUI-Regelungen ratifizieren. Es wird daher noch einige Jahre dauern, bis die revidierte CUI überhaupt in Kraft tritt.

¹ **Hintergrund zu den transeuropäischen Netzen:** Die transeuropäischen Netze sind ein Beitrag der Europäischen Union zur Umsetzung und Entwicklung des Binnenmarktes. Mit dem Schwerpunktprogramm wird in der EU eine bessere Vernetzung im Binnenmarkt und eine gewisse Vereinheitlichung der Verkehrssysteme angestrebt. Rechtsgrundlage ist das Kapitel „Transeuropäische Netze“ (Art. 170 bis Art. 172) im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

In den Leitlinien wird der Rahmen für den Aufbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2030 (Kernnetz) und 2050 (Gesamtnetz) abgesteckt und eine langfristige Strategie für den Aufbau eines umfassenden transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt, das die Infrastruktur für den Schienen-, See-, Luft- und Strassenverkehr, für die Binnenschifffahrt und Schienen-Strassen-Terminals umfasst.

Das Netz wird aus einem Gesamtnetz und einem Kernnetz bestehen. Das Kernnetz soll 2030 fertiggestellt werden, der Aufbau des Gesamtnetzes in 2050. Das Gesamtnetz (Kapitel II) soll v.a. die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen in der EU sicherstellen («flächendeckender Verkehr») etwa durch die Verbesserung /Erhaltung der Qualität der Infrastrukturen in Bezug auf Sicherheit, Ausfallsicherheit bei Katastrophen, aber auch die Zugänglichkeit für alle Benutzer einschliesslich älterer Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Fahrgästen mit Behinderungen. Das Kernnetz (Kapitel III) besteht aus jenen Teilen des Gesamtnetzes, die von strategischer Bedeutung sind und in denen die wichtigsten Knotenpunkte (z.B. Schienen-Strassen-Terminals) mit anderen Knotenpunkten verbunden werden sollen. Das Konzept ähnelt den Schienengüterverkehrskorridoren, nur eben für alle Verkehrsträger.

Jeder Verkehrsträger erhält ein eigenes Kapitel. Der Schienenverkehr ist unter Artikel 11 ff aufgeführt.

1.4 Relevante Gerichtsfälle (EuGH und nationale Gerichte) und Entscheidungen der nationalen Regulierungsstellen

1.4.1 Verfahren vor der österreichischen Regulierungsstelle zum Fahrscheinverkauf in Bahnhöfen (Aktenzeichen: [GKZ-SCK 18-019](#), nur auf Deutsch)

Die Schienen-Control als österreichische Regulierungsstelle befasste sich in dem Verfahren mit dem Fahrkartenverkauf in Personenbahnhöfen. Das Zugangsrecht des Eisenbahnverkehrsunternehmens zum Personenbahnhof umfasst auch geeignete Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf (vergleiche Artikel 13 Absatz 2 und Anhang II Nummer 2 (a) der Richtlinie 2012/34/EU). Im vorliegenden Fall ging es um den Zugang zu Örtlichkeiten im Hauptbahnhof Wien.

Antragsteller des Verfahrens war ein EVU mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat (Tschechien). Dieses ist berechtigt Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne von Kapitel III (Artikel 17ff.) der Richtlinie 2012/34/EU zu erbringen, hat aber keine Sicherheitsbescheinigung B für Österreich.² Daher werden die Züge in Österreich in Kooperation mit einem österreichischen EVU geführt, welches die Trassen in Österreich bestellt und den Vertrag mit dem österreichischen Infrastrukturbetreiber hat. Der Zug wird auf dem gesamten Abschnitt mit der Zuggarnitur des tschechischen EVUs geführt, unter dem österreichischen Abschnitt aber unter der Verantwortung des österreichischen EVUs.

Das tschechische EVU erhob Beschwerde an die Schienen-Control Kommission da es Räumlichkeiten für den Fahrkartenverkauf im Hauptbahnhof Wien nutzen wollte, der von ihm gewünschte Vertrag mit dem Bahnhofsbetreiber (100%iges Tochterunternehmen des österreichischen Infrastrukturbetreibers) kam jedoch nicht zustande. Dieser begründete seine Ablehnung damit, dass Zugang zur Serviceeinrichtung nur begehren könne wer Zugang zur Infrastruktur begehrt habe.

Die Schienen-Control Kommission war anderer Ansicht und gewährte dem tschechischen EVU Zugang zu einem Verkaufslokal im Hauptbahnhof Wien. Die Schienen-Control Kommission bejahte das Bestehen eines Zugangsrechts des EVUs zum Personenbahnhof für den Fahrkartenverkauf gemäss dem Diskriminierungsverbot nach Artikel 13 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU (umgesetzt im österreichischen Eisenbahngesetz). Dass das tschechische EVU Zugtrassen in Österreich nicht selbst bestellt und auch über keine Sicherheitsbescheinigung in Österreich verfügt, sondern die Züge durch ein österreichisches EVU geführt werden, beeinträchtigt das Zugangsrecht nicht. Eine Sicherheitsbescheinigung sei für den Fahrkartenverkauf nicht erforderlich.

In dem Verfahren mischte sich auch die Europäische Kommission ein. In einer Stellungnahme führte sie aus, dass Zugangsrecht des tschechischen EVUs bestehe bereits deshalb, da dieses die Beförderungsverträge abschliesse und das wirtschaftliche Risiko trage.

Im gleichen Verfahren erklärte die Schienen-Control Kommission eine Bestimmung des Dokumentes „Serviceeinrichtungen und -leistungen“ des Bahnhofsbetreibers für unwirksam, nach der nur jene EVUs ein Recht auf ein Fahrkartenverkaufslokal im Personenbahnhof haben, deren Züge planmässig in diesem Bahnhof halten. Diese Regelung schränke das Zugangsrecht aus Sicht der Schienen-Control Kommission zu stark ein.

Der Bahnhofsbetreiber (Infrastrukturbetreiber) erhob gegen die Entscheidung Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht.

² **Anmerkung des GS CIT:** Im Rahmen des Verfahrens für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung muss das EVU nach Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) nachweisen, dass es ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und die in den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und anderen einschlägigen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen erfüllen kann und damit in der Lage ist, Risiken zu kontrollieren und einen sicheren Verkehrsbetrieb auf dem Netz zu gewährleisten.

Sicherheitsbescheinigungen bestehen gemäss EU-Vorgaben aus einem:

Teil A – allgemeiner Teil

Teil B – spezieller Teil (Zugangsberechtigung zum Eisenbahnnetz eines bestimmten Infrastrukturbetreibers)

EVU mit Sitz ausserhalb Österreichs benötigen neben einer in ihrem Sitzstaat ausgestellten Sicherheitsbescheinigung somit in Österreich die Sicherheitsbescheinigung Teil B, um den eigenständigen Zugang zum Eisenbahnnetz der ÖBB-Infrastruktur AG zu erlangen.

Was folgt aus dem vorliegenden Streitfall?

Die Kommission und die österreichische Regulierungsstelle scheinen ein sehr weites Verständnis der EVUs denen der Zugang zu Leistungen und Einrichtungen zu gewähren ist, zu haben. Im Ergebnis müsste – wenn diese Aussage Bestand hat – allen operierenden EVUs das Recht gewährt werden, Fahrkartenschalter in Bahnhöfen zu öffnen, in denen Züge in Zusammenarbeit mit lokalen EVUs betrieben werden ohne Rücksicht darauf, dass diese überhaupt in dem Bahnhof halten.

1.4.2 Vorlagefrage des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen (Deutschland) an den EuGH zur Auslegung der EU-Verordnung 913/2010 im Zusammenhang mit den Regelungen der Richtlinie 2012/34/EU hinsichtlich der Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Infrastrukturkapazität (13 A 2224/18, nur auf Deutsch)

In dem Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) ging es um die Frage, inwieweit die Buchung von Schienenkapazität basierend auf der [EU-Verordnung Nr. 913/2010](#) insbesondere im Hinblick auf die in Art. 13 Abs. 1 geregelte *einzigste Anlaufstelle für die Beantragung von Infrastrukturkapazität* (sogenannter Corridor One-Stop-Shop: «C-OSS») in Einklang mit den Anforderungen der Richtlinie 2012/34/EU stehe, die Zuweisung von Schienenwegkapazität in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen festzulegen.

Klägerin vor dem OVG NRW war die DB Netz AG, die einerseits als Infrastrukturbetreiber an Güterverkehrskorridoren beteiligt ist und daher die Regelungen der Verordnung 913/2010 zu beachten hat, andererseits sich auch an die Regelung der Richtlinie 2012/34/EU im Hinblick auf die Erstellung von Schienennetz-Benutzungsbedingungen und v.a. die Zuweisung von Schienenwegkapazität gemäss Ziffer 3 der Anlage 2 («Angaben zum Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen») zu halten hat.

Hintergrund der Klage der DB Netz war, dass sich die für die Güterverkehrskorridore zuständigen Exekutivräte (*das sind die von den Mitgliedstaaten eingerichteten Stellen mit der Aufgabe die allgemeinen Ziele des Güterverkehrskorridors festzulegen*) auf gemeinsame Rahmenregelungen im Sinne des Artikels 14 Absatz 1 der Verordnung (*Zuweisung von Güterzugkapazitäten*) einigten und vorsahen dass die Korridorkapazität über ein internationales Antragssystem zu beantragen und zuzuweisen sei.

Ausserdem beschlossen die Verwaltungsräte, dass die Buchung der voraus vereinbarten grenzüberschreitenden Zugtrassen (so genannte «PaPs») ausschliesslich über das PCS Tool von RailNetEurope gebucht werden solle. Die DB Netz nahm in ihren Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) sinngemäss auf, dass auch Teilabschnitte der PaPs nicht beim jeweiligen Infrastrukturbetreiber beantragt werden können, sondern nur über PCS ohne jedoch einen eigene technische Rückfallebene im Falle eines technischen Ausfalls von PCS zu bieten. Die zuständige deutsche Regulierungsstelle, die Bundesnetzagentur, widersprach dieser Passage in den SNB da der Eingang von Anträgen für die Zuweisung von Zugtrassen von erheblicher Bedeutung sei. Den Antragstellern müsse daher eine alternative Form der Antragstellung bei einem Ausfall von PCS zugesichert bleiben.

Hiergegen wehrte sich die DB Netz AG in dem folgenden Gerichtsverfahren.

Die DB Netz AG war der Auffassung, dass die Verfahren zur Antragstellung auf den Güterverkehrskorridoren der Verordnung 913/2010 unterliegen und nur die Exekutivräte kompetent seien. Die Verordnung ginge den nationalen Regelungen auch vor und könnte von den nationalen Regulierungsstellen nicht kontrolliert werden. Das Verfahren zur Antragstellung auf den Güterverkehrskorridoren sei nicht Pflichtbestandteil der SNB und des Artikels 27 der Richtlinie 2012/34/EU und die Bundesnetzagentur sei daher nicht kompetent der Änderung in den SNB zu widersprechen. Sofern die Information in den SNB aufgeführt werde, sei dies nur informativ. Ausserdem bedürfe es keine technische Rückfallebene da PCS zu 98,5% sicher sei.

Die Bundesnetzagentur hingegen argumentierte, dass es sich bei den betroffenen Teilen der Schienenwege, der PaPs, faktisch weiterhin um die Schienenwegkapazität der Klägerin handle und sie daher zur Überprüfung kompetent sei. Auch bei einem Ausfallrisiko von 1,5% müsse eine Rückfallebene geboten werden.

Im weiteren Berufungsverfahren entschied das OVG NRW das Verfahren auszusetzen und gemäss [Art. 267 AEUV](#) eine Vorabentscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union

einzuholen. Zusammengefasst legte es v.a. die Frage vor, ob die Verordnung Nr. 913/2010 insbesondere im Hinblick auf die hierin dem Verwaltungsrat eines Güterverkehrskorridors zugewiesenen Aufgaben dahin auszulegen sei, dass der Verwaltungsrat für einen Güterverkehrskorridor ermächtigt ist, das Verfahren für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Infrastrukturkapazität selber festzulegen und dabei etwa die ausschliessliche Anwendung eines elektronischen Buchungstools vorschreiben darf, oder ob dieses Verfahren den allgemeinen Bestimmungen aus Art. 27 sowie des Anhangs IV der Richtlinie 2012/34/EU unterfalle, so dass es allein durch die an einem Güterverkehrskorridor beteiligten Infrastrukturbetreiber in ihren jeweiligen SNB geregelt werden darf?

Das vorliegende Gericht gab bereits zu bedenken, dass der 7. Erwägungsgrund der Verordnung 913/2010/EU klar mache, dass die Rechte und Pflichten der Infrastrukturbetreiber nach der Richtlinie 2012/34/EU unberührt bleiben und dass die Verordnung an keiner Stelle ausdrücklich eine Befugnis des Verwaltungsrates hinsichtlich des Verfahrens der Antragstellung festlege. Es tendierte daher eher in Richtung der Auffassung der Bundesnetzagentur. Die Entscheidung des EuGHs bleibt aber abzuwarten.

1.4.3 Follow up zu älteren Fällen: Entscheidung des österreichischen Verwaltungsgerichtshofs vom 11. Juli 2019 ([ZI Ro 2019/03/0015](#), nur auf Deutsch)

An der 27. Sitzung des Ausschusses CUI informierte das GS CIT die Mitglieder über eine Prüfung der Schienen-Control Kommission zu den Infrastruktur-Benutzungsentgelten, die für das Jahr 2018 erhoben werden sollten (siehe die Arbeitsunterlage des [27. Ausschusses CUI und TOP 1.5.4](#)). Gemäss § 67 Abs 1 des österreichischen Eisenbahngesetzes ist das Benutzungsentgelt grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Den aus der Richtlinie 2001/14/EG stammenden Begriff der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) in mehreren Vertragsverletzungsverfahren ausgelegt. In den in diesen Verfahren ergangenen Urteilen hat der EuGH unter anderem festgehalten, dass die Mitgliedsstaaten über einen gewissen Wertungsspielraum hinsichtlich der Umsetzung dieses Begriffs in innerstaatliches Recht und seiner dortigen Anwendung verfügen. Darüber hinaus können nach § 67d österreichisches Eisenbahngesetz auch Aufschläge zu den Gebühren erhoben werden, um eine Vollkostendeckung zu erreichen. Die Aufschläge sind auf Grundlage effizienter, transparenter und nichtdiskriminierender Grundsätze festzusetzen³.

Im vorliegenden Fall hatte die ÖBB-Infrastruktur hinsichtlich der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten Bereitschaftskosten und Beschäftigungskosten herangezogen. Die Schienen-Control Kommission hielt diese Kosten für gerechtfertigt. Diese Kosten würden unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, da es sich etwa um Kosten handelt für die Instandsetzungs-, Wartungs- und Inspektionskosten sowie die Kosten der Zugsteuerung (Betriebsführung).

In der Folge wies die Schienen-Control Kommission die Beschwerde eines EVUs auf Aufhebung des Infrastrukturbenutzungsentgeltes ab und stellte das Verfahren ein. Das EVU erhob gegen den Bescheid Beschwerde vor den Gerichten, welche der Schienen-Control Kommission zunächst teilweise Recht gaben.

Der Verwaltungsgerichtshof entschied nun in einer Revision zu Gunsten des EVUs. Er nahm Bezug auf die Rechtsprechung des EuGHs. Dieser gehe davon aus, dass unter den Begriff der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten nur jene Kosten einzuordnen sind, die in Abhängigkeit von der Zugbewegung variieren. Fixkosten, welche der Betreiber auch ohne Zugbewegung tragen müsse, fielen nicht unter diesen Begriff. Ferner seien Kostenpositionen, die zum Teil Fixkosten und zum Teil variable Kosten umfassen, nur im Umfang der variablen Kosten einzubeziehen. Kosten für Unterhalt (laufende Erhaltung der Infrastruktur) und Verkehrsverwaltung, Wartung und Instandsetzung könnten teilweise, je nach Verkehrsintensität, variieren und infolgedessen zum Teil als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend angesehen werden. Daraus ergebe sich, dass die streitgegenständlichen Kosten nur teilweise als unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallend anzusehen sind.

³ **Anmerkung des GS CIT:** die Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung wurde zwischenzeitlich durch die Richtlinie 2012/34/EU (siehe nun Artikel 31 Abs. 3) sowie die [Durchführungsverordnung 2015/909](#) welche die Infrastrukturbetreiber bis Juli 2019 umsetzen mussten, ersetzt. Die Auslegung des EuGHs zu den unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten dürfte zwar weiterhin Bestand haben, allerdings werden die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen nun in der Durchführungsverordnung präzisiert.

Vor diesem Hintergrund der Entscheidungen führt die Schienen-Control Kommission zurzeit das Ermittlungsverfahren in dieser Sache wieder fort.

1.4.4 Follow up zu älteren Fällen: Rechtsmittelentscheidung des Schweizerischen Bundesgerichts zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21. Mai 2019

An der 28. Sitzung des Ausschusses CUI informierte das GS CIT über eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ([Top 1.5.1 der Arbeitsunterlage zum 28. Ausschuss CUI](#)). In der Zwischenzeit wurde Beschwerde gegen diesen Entscheid eingelegt, und vor kurzem hat das Schweizerische Bundesgericht eine Rechtsmittelentscheidung erlassen.

Hintergrund des Falles:

Ab Januar 2017 wurde das bisherige bestehende System der Netznutzung und Kapazitätszuteilung in der Schweiz grundlegend geändert: Die Vorrangregelung zugunsten des Personenverkehrs wurde ersetzt mit dem Ziel, die Bahninfrastruktur für den Personen- und Güterverkehr gleichermassen zu entwickeln.

Auf der Grundlage dieses "neuen Systems" verabschiedete der Bundesrat 2017 ein so genanntes Netznutzungskonzept für die Ausbauschritte der Schieneninfrastruktur, derzeit bis 2025.

Das Netznutzungskonzept legt verschiedene Grundsätze fest, unter anderem die folgenden:

- Die Verfügbarkeit von Trassen für einen Verkehrsträger darf nicht zugunsten eines anderen Verkehrsträgers reduziert werden;
- es muss eine Mindestanzahl von Güterverkehrstrassen zur Verfügung gestellt werden;
- ...

Auf der Grundlage des Netznutzungskonzepts sollen die Infrastrukturbetreiber die konkreten Netznutzungspläne entwickeln, in denen die Trassenvergabe bezogen auf die einzelnen Fahrplanjahre detailliert festgelegt ist.

Zum Sachverhalt:

Im Dezember 2018 genehmigte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Netznutzungspläne für die Fahrplanjahre 2019 bis 2024. Die Pläne sahen unter anderem vor, dass auf einem regionalen Streckenabschnitt in Zürich zu Spitzenverkehrszeiten eine Mindestkapazität an Trassen für den Güterverkehr sichergestellt wird. Dies hatte zur Folge, dass der in der Schweiz üblicherweise geplante Halbstundentakt für einen bestimmten regionalen Personenzug nicht gewährt werden konnte. Unter anderem hat der Kanton Zürich gegen die Genehmigung des BAV Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Während des Konflikts vertrat das BAV die Auffassung, dass auch zu Spitzenzeiten eine Mindestkapazität für den Güterverkehr sichergestellt werden müsse.

Das Bundesverwaltungsgericht vertrat im Mai 2019 ([Rechtssache A-1216/2018](#)) eine andere Auffassung und kam zu dem Schluss, dass das Kriterium der Mindestkapazität zugunsten des Güterverkehrs nicht als absolut verstanden werden kann. Es bedürfe einer Interessenabwägung, was das BAV versäumt habe: Im vorliegenden Fall würden die Interessen des Personenverkehrs überwiegen, da der Kanton Zürich bereits in die Infrastruktur und das Rollmaterial investiert hat. Zudem zeigten die Daten für den Güterverkehr, dass die umstrittenen Strecken noch nicht regelmässig oder häufig genutzt werden. Es stellte deshalb vorläufig den Halbstundentakt zugunsten des Personenverkehrs her.

Beschwerde an das Schweizerische Bundesgericht und sein Entscheid vom 25. Juni 2020, ([Rechtssache 2C 614/2019 und 2C 623/2019](#), nur auf Deutsch):

Gegen die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts legten unter anderem das zuständige Ministerium für Verkehr (vertreten durch das BAV) sowie betroffene Güterverkehrsunternehmen Beschwerde ein.

Das Schweizerische Bundesgericht bestätigte nun die vorherige Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts und erklärte, dass das Netznutzungskonzept nicht verlange, dass in den Netznutzungsplänen alle Grundsätze zur Kapazitätssicherung eingehalten werden müssten und dass das Konzept einer Gewichtung der Grundsätze in den Plänen nicht entgegenstehe. Die Vorinstanz hätte diese Abwägung korrekt vorgenommen.

Damit kann der Halbstundentakt für den regionalen Personenzug mit dem bevorstehenden Fahrplanwechsel (zumindest vorläufig) eingeführt werden.

Die Entscheidung des Bundesgerichts ist jedoch derzeit nur vorläufig - bis zu der endgültigen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts.

1.4.5 Konzeption einer Fallsammlung für den Bereich Infrastrukturnutzung beim CIT

Die Mitglieder des Ausschusses CUI tauschen sich regelmässig über neue Fälle der Gerichte oder nationalen Regulierungsstellen die einen Bezug zur Infrastrukturnutzung haben aus. Für die Homepage des CITs soll daher nächstes Jahr eine elektronische Fallsammlung konzipiert werden und den Mitgliedern zur Verfügung stehen.

Das GS CIT hat die Fallsammlung aktuell in einer Excelliste übernommen (siehe in [Anlage 1](#)) Die Übersicht ist in die Themen «Zugangsverfahren, Nutzungsvertrag, kommerzielle Bedingungen, finanzielle Systeme und Serviceeinrichtungen sowie Sonstiges unterteilt.

Das GS CIT möchte von den Mitgliedern des Ausschusses CUI wissen, ob sie diesen Unterteilungen weiterhin zustimmen und ob die Liste in dem für die Mitglieder geschlossenen Bereich auf der Homepage des CITs veröffentlicht werden darf.

Beschlussanträge:

Der Ausschuss CUI

- nimmt von den Informationen in der Arbeitsunterlage Kenntnis;
- beschliesst zur Veröffentlichung der Fallsammlung gemäss Punkt 1.4.5 folgendes weiteres Vorgehen: ...

TOP 2**RNE/FTE-Projekt „Redesign of the International Timetabling Process“ (TTR)****2.1. Einleitung zum TTR-Projekt**

Das GS CIT beteiligt sich an der „TTR Legal Task Force“, die das von FTE gemeinsam mit RNE initiierte Projekt „[Redesign of the International Timetabling Process](#)“ in rechtlicher Hinsicht berät und unterstützt. Hintergrund des TTR-Projektes ist eine Neugestaltung des Planungs- und Zuweisungsprozesses der Kapazitäten bzw. Trassen, welcher auch durch gemeinsame IT-Systeme und deren Anwendung in ganz Europa unterstützt werden soll.

Eine systematische Neugestaltung der Fahrplanprozesse ist notwendig, da sie in den europäischen Ländern sehr unterschiedlich sind, was die internationale Zusammenarbeit erschwert. Der grenzüberschreitende Verkehr ist für den Eisenbahnsektor so wichtig wie eh und je, aber das derzeitige System führt zu unnötigen Verzögerungen aufgrund schlecht koordinierter Bauarbeiten und Fahrplankollisionen. Durch neue Planungsprozesse sollen Infrastrukturbetreiber zukünftig ausserdem vor allem dem Güterverkehr flexiblere und qualitativ bessere Kapazitäten anbieten können, während der Personenverkehr die Möglichkeit erhalten soll, frühzeitig stabil zu planen, um Ticketverkäufe früher zu starten. Das TTR-Projekt wird derzeit auf einigen Piloten erprobt, welche auswerten sollen, ob diese Ziele erreicht werden können.

2.2 Rechtliche Herausforderungen**2.2.1 Aktueller Stand**

Um diesen Prozess vollständig umzusetzen, muss die Einhaltung des entsprechenden Rechtsrahmens gewährleistet sein. Der derzeitige Rechtsrahmen (europäische und nationale Gesetze) spiegelt die bestehenden Kapazitätsmanagementprozesse wider (Jahresfahrplan und ad-hoc Bestellungen), daher war es notwendig zu prüfen, ob das neue Verfahren mit dem bestehenden Rechtsrahmen vereinbar ist. Aus diesem Grund ist eine «Legal Task Force» bestehend aus Infrastrukturbetreibern, EVUs und den Organisationen RNE (Leiterin der Task Force), CER, EIM und dem CIT gegründet worden. Neu soll zukünftig auch die Europäische Kommission (DG MOVE) zu ausgewählten Themen teilnehmen.

In einem Analysepapier [TTR Legal Challenges and possible solutions](#) wurde festgestellt, dass TTR im derzeitigen europäischen Rechtsrahmen nicht vollumfänglich in ganz Europa umgesetzt werden kann da einige Elemente sich in rechtlichen «Grauzonen» befinden und dies zu einem hohen Mass an Rechtsunsicherheit führen würde.

Das GS CIT wird dem Ausschuss CUI an dessen Sitzung einen Überblick über die sich auf Europäische Ebene ergebenden rechtlichen Probleme geben.

2.2.2 Weiteres Vorgehen

Das Analysepapier [TTR Legal Challenges and possible solutions](#) soll in der zweiten Hälfte 2020 noch einmal überarbeitet werden, da im Austausch mit unterschiedlichen Gruppen (nationale Regulierungsstellen, die DG MOVE etc.) eventuell neue Erkenntnisse einzubeziehen sind.

Die RNE-Generalversammlung hat im Mai dieses Jahres eine TTR-Migrationsstrategie verabschiedet. Den Teilnehmern der TTR Legal Task Force wurde von deren Leiterin, Elisabeth Hochhold (RNE) mitgeteilt, dass sich damit das Tempo der Umsetzung von TTR beschleunigen könnte. Entscheidungsträger auf verschiedenen Ebenen (DG MOVE, Verkehrsministerien, usw.) zeigen ein zunehmendes Interesse an einem Verständnis dafür, inwieweit der derzeitige Rechtsrahmen (EU-Recht und nationale Gesetze) die Umsetzung von TTR stützen würde oder angepasst werden müsste, um die Einführung von TTR zu ermöglichen.

In diesem Zusammenhang wurde RNE gebeten, einen so genannte "Hindernis-Fahrplan" zu erstellen, in dem potenzielle (rechtliche) Hindernisse für die Einführung von TTR aufgelistet sind. Da eine erste Analyse der Herausforderungen für die Umsetzung von TTR, die sich aus dem EU-Recht ergeben, bereits von der TTR Legal Task Force im Jahr 2018 erstellt wurde (s.o.

das Analysepapier), sollte sich dieser "Fahrplan" in einem ersten Schritt darauf konzentrieren, rechtliche Hindernisse für TTR auf nationaler Ebene zu identifizieren, d.h. die sich aus nationalem Recht, nationalen Behörden-Entscheidungen, etc. ergeben.

Die Umfrage zum "Hindernis-Fahrplan" richtet sich vor allem an die Mitglieder von RNE, die Infrastrukturbetreiber.

Erste Ergebnisse sollen in einem von der DG MOVE im September 2020 organisierten Workshop zu TTR vorgestellt werden (zu dem RNE gebeten wurde das TTR-Projekt vorzustellen).

Die Ergebnisse aus dem nationalen "Hindernis-Fahrplan" wird das GS CIT an der Tagung des Ausschusses CUI vorstellen.

Die Diskussion inwieweit operative Elemente von TTR sinnvollerweise angepasst werden können oder ob der bestehende Rechtsrahmen angepasst werden müsste bzw. könnte, ist noch nicht abgeschlossen. Dennoch hält es das GS CIT für sinnvoll, dass die EVUs das Projekt in ihren Unternehmen verfolgen damit es nicht zu einem alleinigen Projekt von RNE und den Infrastrukturbetreibern wird, sondern die Interessen der EVUs wahrgenommen werden. Ansprechpartner für das Projekt auf Seiten der EVUs ist FTE.

Beschlussantrag:

Der Ausschuss CUI nimmt von den Informationen in der Arbeitsunterlage Kenntnis.

TOP 3**Fragen von CIT-Mitgliedern****3.1 Follow-up: Erstattung von Stornierungskosten für Trassen im Falle „höherer Gewalt“/ „aussergewöhnlicher Ereignisse“****3.1.1 Einleitung**

An den letzten Sitzungen des Ausschusses CUI beschäftigte sich dieser mit den unterschiedlichen Praktiken in Europa, wie und ob Infrastrukturbetreiber (IB) den EVUs im Falle "höherer Gewalt" die Stornierungskosten für die Trassen erstatten müssten. Stornierungskosten setzen sich aus den Reservierungs- und Annullierungsgebühren zusammen, die für eine Trasse zu zahlen sind.

Für EVUs die eine internationale Trasse fahren ist die Problematik die Folgende:

Andere IBs als der IB der einen internationalen Abschnitt auf Grund höherer Gewalt storniert hat, stellen dem EVU Reservierungs- oder Stornierungsgebühren für nationale Abschnitte grenzüberschreitender Trassen in Rechnung. Auf dem Rhein-Alpen-Korridor zum Beispiel wären dies im Falle einer Annullierung des niederländischen Teils einer internationalen Trasse von Rotterdam nach Genua durch PRORAIL (aufgrund eines mit dem PRORAIL-Netz zusammenhängenden Ereignisses höherer Gewalt) typischerweise die Reservierungs-/Annullierungsentgelte, die DB Netz, SBB Infrastruktur und FSI dem EVU für die jeweiligen nicht genutzten nationalen Abschnitte der internationalen Trasse dennoch in Rechnung stellen würden.

Die Thematik wurde ursprünglich von der Railway Advisory Group des Rhein-Alpen-Güterverkehrskorridors aufgegriffen und dann von der Europäischen Kommission in der PRIME Charging Subgroup (die Plattform zum Austausch zwischen den IB in Europa und der GD MOVE) vorgestellt.

Das GS CIT hatte zur Unterstützung der Arbeiten ein Dokument verfasst, in dem verschiedene allgemeine rechtliche Definitionen von höherer Gewalt/ aussergewöhnlichen Umständen aus unterschiedlichen internationalen Rechtsquellen zum Transportrecht (einschliesslich auch der E-GTC-I) sowie eine Liste von Ereignissen, die aufgrund dieser internationalen Gesetzgebung unter höhere Gewalt fallen, aufgeführt werden. Die Beiden Dokumente sind in **Anlage 2** und **3** beigefügt.

Diese Dokumente wurden der Vertreterin von GD MOVE, Christiane Trampisch, welche in der PRIME Charging Subgroup vertreten ist, weitergeleitet, verbunden mit der Aussage, dass es aus Sicht des CITs nützlich wäre, wenn die IBs sich auf eine Definition von höherer Gewalt einigten bei deren Vorliegen im Rahmen einer internationalen Zugfahrt dem EVU das seine Zugfahrt nicht fortsetzen kann, die Stornierungskosten auf den gesamten betroffenen Abschnitten erlassen werden.

Der zuletzt in der PRIME Charging Subgroup diskutierte Lösungsansatz sah allerdings vor, dass keine einheitliche Definition von höherer Gewalt erörtert werde, sondern dass die IBs eine Art Abkommen schliessen, so dass sie bei internationalen Verkehren Entscheidungen der anderen IBs das es sich um einen Fall höherer Gewalt handle, akzeptieren. Sofern also ein IB entscheide, dass eine Störung seines Netzes auf höhere Gewalt zurückzuführen ist, ist dies entscheidend und sollte von den anderen von der Zugfahrt betroffenen Betreibern akzeptiert werden.

3.1.2 Aktueller Stand

Um die Bedeutung und die finanziellen Auswirkungen von Stornierungskosten für Eisenbahnunternehmen nach Störungen durch höhere Gewalt zu verstehen hat die Europäische Kommission angekündigt, die Intensität des Problems für die EVUs in einem ersten Schritt bewerten zu wollen. Zu diesem Zweck hatte sie mit dem Rhein-Alpen-Korridor vereinbart, auf dem Korridor (der Korridor umfasst das niederländische, belgische, deutsche, schweizerische und italienische Eisenbahninfrastrukturnetz) im Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum 31. März 2020 spezifische Daten zu erfassen um vor allem die Frage zu beantworten, was den Gesamtbetrag der Stornierungskosten ausmacht, die von dem EVU für stornierte Trassen im Zusammenhang mit internationalen Zugfahrten auf dem Güterverkehrskorridor (im Zeitraum

Januar bis März 2020) aufgrund infrastruktureitiger Ereignisse höherer Gewalt gezahlt wurden und welchen Anteil am EBIT⁴ diese Stornierungskosten darstellen.

3.1.3 Weiteres Vorgehen

Bislang liegen keine veröffentlichten Ergebnisse aus dem Projekt des Rhein-Alpen-Korridors vor.

Ein Problem das sich aus Sicht des GS CIT stellt, ist, dass für EVUs als auch IBs nachvollziehbar sein muss, dass es sich um eine grenzüberschreitende Trasse handelt auf deren einem nationalen Abschnitt sich ein Fall höherer Gewalt ereignete, der dazu führte, dass das EVU seine Fahrt nicht fortsetzen konnte. Diese Informationen müssen transparent kommuniziert werden. Wenn auf einem Korridor über den One-Stop-Shop eine Trasse bestellt wird, ist diese Kenntnis wohl eher gegeben. Allerdings gibt es daneben zahlreiche grenzüberschreitende Trassen die aufeinanderfolgend vom EVU mit dem jeweiligen IB vereinbart werden. Es stellen sich folgende Fragen:

- Wie wird in den Systemen sichergestellt, dass zwischen IB und EVU klar ist, dass der Zug über mehrere Grenzen fährt?
- Wie erhalten die EVUs Informationen, dass Stornierungsentgelte erlassen wurden (oder nicht erlassen wurde) da ein Fall höherer Gewalt vorlag?
- Die Richtlinie 2012/34/EU sieht in ihrem Artikel 35 und Anhang VI vor, dass ein System leistungsabhängiger Entgeltregelung («Performance Scheme») erstellt wird. In Anhang VI Nr. 2 wird erläutert, dass Ursachen für Verspätungen einer der dort aufgezählten Kategorien zuzuordnen sind. Punkt 8 sieht als Kategorie «externe Ursachen, die weder dem Infrastrukturbetreiber noch dem Eisenbahnunternehmen zuzuschreiben sind» vor. Könnte über dieses System der «Performance Schemes» erkennbar sein, ob ein Zug seine Fahrt auf Grund dieser externen Ursachen nicht fortsetzen konnte und inwieweit deswegen Entgelte erlassen (oder nicht erlassen) wurden?

Das GS CIT schlägt vor, dass die Mitglieder des Ausschusses CUI ihre jeweiligen Abteilungen kontaktieren, um diese Fragen zu klären.

Das Thema soll weiterhin in der PRIME Charging Subgroup zwischen den IBs und der GD MOVE diskutiert werden.

Das GS CIT regt an, an der Sitzung des Ausschusses CUI zu besprechen, ob sich der Ausschuss CUI ebenfalls mit Know-how und Vorschlägen hierzu positionieren kann. Basierend auf den in der Vergangenheit gewonnenen Erkenntnissen könnte eine eigene Meinung des Ausschusses CUI erarbeitet werden.

3.2 **Dokument Häufig gestellte Fragen («FAQ») zu Rahmenverträgen**

3.2.1 Einleitung

Das GS CIT berichtete an der letzten Tagung des Ausschusses CUI über die verschiedenen Fragen, die von CIT-Mitgliedern in Bezug auf Rahmenverträge gemäss Artikel 42 der Richtlinie 2012/34/EU aufgeworfen wurden. Zum einen hatte SNCF sich im Januar dieses Jahres an das GS CIT gewandt, um Informationen hinsichtlich der Höhe von Strafen zu erhalten, die ein IB gegenüber einem EVU in einem Rahmenvertrag gemäss Artikel 42 der Richtlinie 2012/34/EU für nicht vom EVU beantragte Trassentage festlegen kann. Zusätzlich hierzu teilte der stellvertretende Vorsitzende des CUI-Ausschusses, Alberto Gallo (Trenitalia), dem GS CIT mit, dass die italienische Regulierungsbehörde den italienischen Infrastrukturbetreiber (RFI) gebeten habe, eine Konsultation mit den EVUs einzuleiten, um ein "angemessenes Strafsystem" für die Aufnahme in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu definieren, das für den Fall gelten solle, dass der IB die bereits über einen Rahmenvertrag vereinbarte Kapazität nicht zur Verfügung stellt. Trenitalia hat seine Position zu den Strafen an RFI weitergeleitet und der Prozess mit RFI dauert aktuell an (Stand Mitte August 2020).

⁴ Anmerkung: das EBIT (Betriebsergebnis) umfasst den sich ergebenden Gewinn eines Unternehmens ohne Berücksichtigung von Zinsen und Steuern.

Darüber hinaus wurden weitere Fragen zur Rechtsnatur von Rahmenverträgen gestellt und ob ein EVU eine bestimmte Menge an Kapazität gemäss einem Rahmenvertrag reservieren und sicher sein kann, dass es die Kapazität auch bei kollidierenden Anträgen erhält.

Auf Grund der unterschiedlichen Fragestellungen beauftragte der Ausschuss CUI das GS CIT, eine Zusammenfassung mit den wichtigsten Ergebnissen zum Thema «Rahmenverträge» zur Verfügung zu stellen.

3.2.2 Aktueller Stand

Das GS CIT hat daraufhin im Sommer 2020 ein Dokument «Häufig gestellte Fragen zu Rahmenverträgen» erstellt und an die Mitglieder des Ausschusses CUI zirkuliert, um ihr Feedback zu erhalten und Ergänzungen vorzunehmen. Insbesondere trafen Rückmeldungen zum Thema Rahmenverträge von der DB, NS, SNCF und Trenitalia ein. Das GS CIT möchte sich für das erhaltene Feedback herzlich bedanken.

Das konsolidierte Dokument ist auf Englisch in **Anlage 4** beigefügt. Sofern keine Gegenstimmen bestehen, schlägt das GS CIT vor, die Zusammenfassung auf der Homepage des CITs unter der Rubrik «Infrastrukturnutzung» im nur den Mitgliedern des CITs zugänglichen Bereich zur Verfügung zu stellen. Bei neuen Informationen kann das Dokument zukünftig jederzeit angepasst werden. Das GS CIT bittet die Mitglieder des Ausschusses CUI daher neuste Entwicklungen oder auch zusätzliche Fragen mitzuteilen.

Auf Basis des Dokumentes wird ausserdem zeitnah ein Artikel zum Thema «Rahmenverträge» im CIT-Info Newsletter erscheinen.

Beschlussanträge:

Der Ausschuss CUI

- nimmt von den Informationen in der Arbeitsunterlage Kenntnis;
- beschliesst, zu TOP 3.1 eine eigene Position zu erstellen, die folgendes beinhaltet...;
- beschliesst, das Dokument «Häufig gestellte Fragen («FAQ») zu Rahmenverträgen» - welches bei Bedarf aktualisiert wird - auf der Homepage des CIT im nur für Mitglieder des CITs verfügbaren Bereich, zu veröffentlichen;
- ...

TOP 4**Europäischer Mustervertrag für die Eisenbahn-Infrastrukturnutzung (E-SCU-I)****4.1 Einleitung**

Im Jahr 2017 begann der CUI-Ausschuss mit der Arbeit an einem europäischen Mustervertrag für die Eisenbahninfrastrukturnutzung («E-SCU-I»). Grundlage waren verschiedene Verträge zur Infrastrukturnutzung (vor allem von DB Netz, SBB, RFI, Trafikverket und der RNE-Standardvertrag von 2004).

Ein erster Entwurf mit einer Reihe von abgestimmten Klauseln wurde Ende 2018 vom CUI-Ausschuss erstellt. Die Idee bestand darin, dass der Vertragsentwurf hauptsächlich auf der Grundlage der [E-GTC-I](#) verwendet wird, aber auch ohne vollständige Anwendung der E-GTC-I verwendet werden könnte. Viele Punkte im Vertragsentwurf verweisen daher auf Klauseln der E-GTC-I.

Der E-SCU-I wurde an RNE weitergeleitet und die Generalversammlung von RNE stimmte im Mai 2019 zu, Gespräche mit dem CIT aufzunehmen, um über den Vertrag zu diskutieren.

Im August 2019 und Februar dieses Jahres fanden Treffen zwischen der gemeinsamen Geschäftsstelle von RNE (RNE Joint Office) und dem GS CIT einschliesslich ihrer Mitglieder statt. Die Treffen wurden insbesondere genutzt, um Rückfragen von RNE hinsichtlich des vom CUI-Ausschuss entworfenen Vertrages zu diskutieren.

Gegenvorschläge und Fragen von RNE zum E-SCU-I wurden an der letzten Sitzung des CUI-Ausschusses diskutiert. Hierbei wurde vor allem folgendes beschlossen:

- Der Geltungsbereich des CIT-Entwurfs umfasst ursprünglich alle seitens des Infrastrukturbetreibers angebotenen schienenverkehrsbezogenen Leistungen, auch solche über das Mindestzugangspaket nach [Artikel 13 Absatz 1 und Anhang II Nr. 1 der Richtlinie 2012/34/EU](#) hinaus. RNE schlägt vor, zunächst nur das Mindestzugangspaket aufzunehmen und in einem zweiten Schritt die Aufnahme von Serviceleistungen zu diskutieren. Hintergrund hiervon ist, dass es politisch auf Ebene von RNE einfacher ist, die Zustimmung der Infrastrukturbetreiber (IB) zum Vertragsentwurf zu erhalten, wenn dieser nur auf das Mindestzugangspaket beschränkt ist
 - ➔ Der CUI-Ausschuss kam hier überein, dass es sinnvoll wäre, dass der Vertrag alle Serviceleistungen einschliesse. Man könne aber zunächst mit dem Mindestzugangspaket beginnen, soll aber einen Zeitrahmen definieren, in dem Serviceleistungen einbezogen werden. Es scheint, dass die überwiegende Anzahl an IBs in ihrem Infrastrukturnutzungsvertrag das Mindestzugangspaket und Serviceleistungen zusammenfassen. So sehe es auch die von RNE ausgearbeitete gemeinsame Struktur der Schienennetznutzungsbedingungen vor ([Network Statement Common Structure](#)).
- Der E-SCU-I-Vorschlag des CIT bezieht sich auf die E-GTC-I. Nach Informationen von RNE ist dies problematisch für IBs, die die E-GTC-I nicht oder nur teilweise nutzen, sondern eigene, nationale AGBs verwenden. Darüber hinaus gibt es IBs, welche gar keine AGBs in einem separaten Dokument zur Verfügung stellen, sondern diese Klauseln, welche normalerweise in AGBs geregelt sind (etwa die Haftung), in dem Vertrag oder Schienennetznutzungsbedingungen integriert haben.
 - ➔ Zu dieser Frage war der CUI-Ausschuss an der letzten Sitzung im Mai 2020 der Meinung, dass die E-GTC-I-Referenzen (zumindest) als Option beibehalten werden sollten. Darüber hinaus könnte für diejenigen IBs, die die E-GTC-I nicht verwenden, ein Verweis auf die nationalen AGB aufgenommen werden. Wenn möglich, könnte auch die Verwendung von Auszügen aus den E-GTC-I direkt im E-SCU-I diskutiert werden.

Im Anschluss an den CUI-Ausschuss im Mai 2020 wurde der E-SCU-I mit den zwischen den Mitgliedern des CUI-Ausschusses abgestimmten Anmerkungen und Gegenvorschlägen an die Leiterin Recht von RNE (Elisabeth Hochhold) gesendet.

4.1. Stand der Verhandlungen mit RNE

Um die Diskussionen voranzutreiben fand am 8. September dieses Jahres ein gemeinsames Online-Meeting zwischen den Organisationen RNE/CIT statt. Seitens des CITs nahmen der Vorsitzende des CUI-Ausschusses Adriaan Hagdorn (NS) sowie der stellvertretende Vorsitzende des CUI-Ausschusses Alberto Gallo (Trenitalia), João Fialho (CP), Claus Leitzke (DB), sowie für das GS CIT Cesare Brand, Sandra Dobler und Nina Scherf teil. Seitens RNE waren die Leiterin der Rechtsabteilung Elisabeth Hochhold, Péter Rónai (Vizepräsident von RNE und verantwortlich für den rechtlichen Bereich), die Infrastrukturbetreiber von DB Netz (Deutschland), HŽ Infrastruktura (Kroatien), Infrabel (Belgien), und SNCF Réseau (Frankreich) anwesend sowie als Beobachterin für beide Organisationen Elisabeth Bragina (CER). Die Unterlagen wurden im Vorfeld der Sitzung an den CUI-Ausschuss per E-Mail gesendet. Sie können bei Bedarf vom GS CIT zur Verfügung gestellt werden.

Die Teilnehmer hatten an der Sitzung die Gelegenheit, den aktuellen Entwurf des E-SCU-I mit den offenen Fragen und verschiedenen Vorschlägen zwischen den Organisationen zu diskutieren und bereits konkrete Ergebnisse hinsichtlich der Textvorschläge zu vereinbaren.

Hervorzuheben sind folgende Diskussionen und Vereinbarungen:

- Der aktuelle Entwurf des E-SCU-I wird sich nur auf das Mindestzugangspaket beziehen. Ein zweites Dokument mit den bereits vom CIT vorgeschlagenen Referenzen auf die schienenverkehrsbezogenen Leistungen wird aber beibehalten und in einem nächsten Schritt diskutiert. An der Sitzung brachten auch einige IBs zum Ausdruck, dass für sie eine Einbeziehung der schienenverkehrsbezogenen Leistungen sehr wichtig ist.
- Der E-SCU-I müsse weiterhin (wie im ursprünglichen CIT-Entwurf) Referenzen zu den E-GTC-I aufweisen. Darüber hinaus müsse es aber noch die Option geben, auf die nationalen AGBs zu verweisen. Für Infrastrukturbetreiber, die keine AGBs in einem separaten Dokument erstellen, müssen Textvorschläge bereitgestellt werden, welche dann anstelle der E-GTC-I/AGB Referenzen verwendet werden können.
- Der Textvorschlag zu Punkt 3 des Vertrages «Änderung des Vertrages» muss zwischen RNE und dem CIT noch diskutiert werden. Der von RNE vorgelegte Gegenentwurf, dass Änderungen der IBs bezüglich dem Network Statement und den AGB vom EVU ohne jegliche Konsultation oder Einspruchsmöglichkeit akzeptiert werden müssen, da ansonsten der Vertrag seitens des IB gekündigt werde, sollte feinjustiert werden. RNE wird prüfen, ob der aus dem CUI-Ausschuss (15. Mai 2020) hervorgegangene CIT-Gegenvorschlag hierzu für sie realisierbar ist.

Darüber hinaus scheint es für diejenigen Parteien / IBs, die keine AGBs als separates Dokument verwenden, notwendig zu sein, konkrete Textvorschläge zu erstellen, anstatt auf die E-GTC-I oder AGB zu verweisen. Es handelt sich hierbei um die Punkte 4 (Informationsaustausch und Vertraulichkeit), 6.2 (Zahlung und Buchhaltung), 9 (Kündigung) und 10 (Streitigkeiten) des E-SCU-I. Um diese konkreten Textvorschläge zu erstellen haben das GS CIT und RNE JO die notwendigen gesetzlichen Bestimmungen (CUI, Richtlinie 2012/34/EU einschliesslich der darauf basierenden Rechtsakte) mit den E-GTC-I-Texten verglichen und versucht, auf Basis der E-GTC-I-Texte zu definieren welche notwendigenfalls angepasst wurden.

An der gemeinsamen Sitzung vom 8. September sind die Textvorschläge zu Punkt 4 des E-SCU-I besprochen und von den Teilnehmern als gut befunden worden.

Die Textvorschläge zu Punkt 6.2 (Zahlung und Buchhaltung) hingegen müssen noch einmal überarbeitet werden. Das GS CIT und RNE JO hatten hierbei auch die [Durchführungsverordnung 2015/909](#) (Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen) zugrunde gelegt. Allerdings wurde an der Sitzung erläutert, dass dieser Rechtsakt einen anderen (zeitlich früheren) Anwendungsbereich hat als Punkt 2.9 der E-GTC-I. Die E-GTC-I beziehen sich in Punkt 2.9 auf Gebühren, die während der Fahrplanperiode erhoben werden, während sich die Durchführungsverordnung 909/2015 auf Gebühren (Einheitskosten) bezieht, die vom IB bereits weit vor dem nächsten Fahrplanwechsel entwickelt werden müssen. Aus diesem Grund muss der Vorschlag neu gefasst werden.

Aus Zeitgründen wurde das gemeinsame Meeting mit der Diskussion um Punkt 6.2 abgeschlossen und vereinbart, ein zweites Online-Meeting anzusetzen.

4.2. Nächste Schritte

Ein weiteres Meeting zwischen den Organisationen wurde für 30. September anvisiert, in dem ausgehend von Punkt 6.2 E-SCU-I die weiteren offenen Punkte diskutiert werden.

Das GS CIT informiert den CUI-Ausschuss an der Sitzung vom 15. Oktober 2020 ausführlich über die diskutierten Punkte zum E-SCU-I und die mit RNE an den gemeinsamen Meetings vereinbarten Anpassungen. Der aktuellste Stand zu den Diskussionen resultierend aus den Meetings im September ist in **Anlage 5** dargestellt.

Beschlussanträge:

Der Ausschuss CUI

- nimmt von den Informationen in der Arbeitsunterlage Kenntnis;
- strebt einen harmonisierten E-SCU-I an und verhandelt ihn mit RNE;
- beschliesst zum weiteren Vorgehen gegenüber RNE folgende Schritte: ...;
- ersucht das GS CIT, den Entwurf eines E-SCU-I bei allen interessierten Gruppen Publik zu machen;
- ...

TOP 5**Europäische AGB für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (E-GTC-I)****5.1 RNE-Projekt: Harmonisierung des vertraglichen Rahmens für den internationalen Verkehr**

Das GS CIT wurde von der Leiterin der Rechtsabteilung von RNE, Elisabeth Hochhold, über ein neues RNE-Projekt zur Harmonisierung des vertraglichen Rahmens für den internationalen Verkehr informiert. Das Projekt wurde von der RNE Generalversammlung im Dezember 2019 gutgeheißen. Informationen hierzu können der RNE-Homepage unter <https://rne.eu/legal-matters/harmonisation-of-contractual-framework/> entnommen werden.

Das Projekt zielt darauf ab, zwischen den vertraglichen Dokumenten der Infrastrukturbetreiber eine kohärente Struktur zu finden und hierbei Doppelungen zu vermeiden.

Der vertragliche Rahmen zwischen dem EVU und dem Infrastrukturbetreiber zur Infrastrukturnutzung ist in Europa aktuell von Land zu Land sehr unterschiedlich ausgestaltet. Es gibt keine einheitliche Struktur zwischen den hierzu existierenden Dokumenten: dem Infrastrukturnutzungsvertrag (bzw. Trassenzugangsvertrag), den Allgemeinen Geschäftsbedingungen und den Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

Bis auf die gesetzlich zwingenden Vorgaben (etwa welche Regelungen nach Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU Bestandteil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen sind) haben die Infrastrukturbetreiber die vertraglichen Klauseln unterschiedlich ausgestaltet und darüber hinaus teilweise auch in unterschiedlichen Dokumenten platziert. Mehr noch, in einigen Ländern existieren keine separaten Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) sondern lediglich der Infrastrukturnutzungsvertrag und die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) welche dann Regelungen der AGB enthalten.

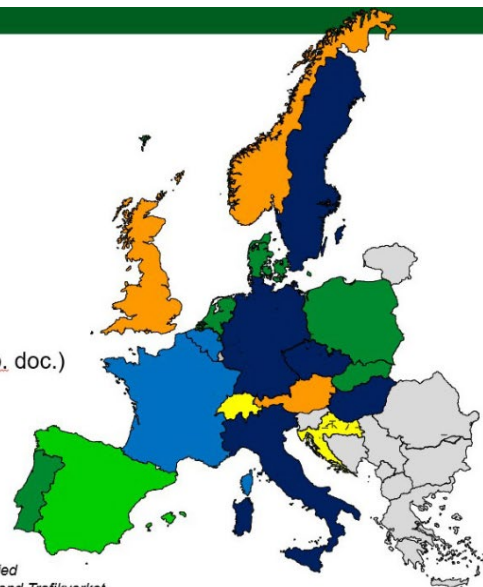
Ein Beispiel: Während Fragen zur Haftung auf dem Schweizer Schienennetz in den AGBs enthalten sind,⁵ findet man diese bei der DB Netz in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen⁶ und bei dem italienischen Infrastrukturbetreiber RFI auch im zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen angehängten Infrastrukturzugangsvertrag.⁷

Die folgende von der RNE-Rechtsarbeitsgruppe erstellte Übersicht verdeutlicht den Status Quo des unterschiedlichen Rechtsrahmens⁸:

Status quo: different models

(based on results of a survey with RNE LM WG Members)

- Type A** Contract of use (incl. GTC) + NS
- Type B** Contract of use + NS (incl. GTC)
- Type C** Contract of use (incl. GTC) + NS (incl. GTC)
- Type D** Contract of use (incl. GTC) + NS + GTC (sep. doc.)
- Type E** Contract of use + NS + GTC (sep. doc.)
- Type F** NS only



Please note: this map does not include information about application of EGTC-I; based on feedback from LM WG Members it appears that EGTC-I are currently applied fully by ProRail and CH IMs and partly by Infrabel, HZ Infrastruktura, SNCF Réseau and Trafikverket.

⁵ <https://company.sbb.ch/de/sbb-als-geschaeftspartner/leistungen-evu/onestopshop/netzzugang.html> (abgerufen am 21. Juli 2020).

⁶ <https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/4606064/8b8889688386891d09e9ae405b4516f3/SNB-2020-data.pdf>, vgl. Punkt 2.9.8 (abgerufen am 21. Juli 2020).

⁷ https://www.rfi.it/content/dam/rfi/offerta/offertaaccessorete/prospetto-informativo-della-rete/PIR-2020/PIR%202020_edizione%20dicembre%202019.pdf, vgl. Anhang 1 und Punkt 8 (abgerufen am 21. Juli 2020).

⁸ Contract of use=Infrastrukturnutzungsvertrag; GTC=AGB; NS= Schienennetz-Benutzungsbedingungen

RNE versucht nun eine kohärente Struktur innerhalb Europas zu finden. In einem ersten Schritt wird dies hinsichtlich des Infrastrukturnutzungsvertrages mit dem CIT vorangetrieben (siehe hierzu TOP 4). Darüber hinaus, sollen aber auch die anderen Rechtsdokumente, die Schienennetz-Benutzungsbedingungen sowie die AGBs abgeglichen werden.

Nach Informationen des GS CIT arbeitet RNE aktuell daran, ihr Dokument «[Network Statement Common Structure](#)» welches die Struktur der Schienennetz-Benutzungsbedingungen in Europa festlegt, mit den E-GTC-I abzugleichen und Überschneidungen zu identifizieren.

Das «Network Statement Common Structure» wird nach Aussage von RNE von über 90% der Infrastrukturbetreiber angewendet, es hat daher für RNE durchaus mehr Gewicht als die E-GTC-I. Das GS CIT vermutet daher, dass von Seiten der Infrastrukturbetreiber Regelungen die doppelt normiert sind eher aus den E-GTC-I gelöscht werden und nur in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen verbleiben sollen. Ergebnisse des Abgleichs sind allerdings nicht bekannt.

5.2 Diskussion zur Sichtweise der EVUs

Das Projekt von RNE bedeutet, dass seitens der Infrastrukturbetreiber darüber nachgedacht wird, was in die Struktur der Allgemeinen Geschäftsbedingungen aufgenommen werden sollte. Dies hat konsequenterweise auch Auswirkungen darauf, inwieweit RNE die mit dem CIT entwickelten E-GTC-I noch als «Standard» im Sektor anerkennt. Offen ist noch, ob Allgemeine Geschäftsbedingungen wie die «E-GTC-I» nach Abschluss der Arbeiten zur gemeinsamen Struktur der Regelungen weiterhin ein eigenständiges Dokument bilden sollen, da einige Infrastrukturbetreiber ihre AGBs nicht eigenständige zur Verfügung stellen sondern in die Schienennetz-Benutzungsbedingungen bzw. den Nutzungsvertrag integrieren (vgl. hierzu die Übersicht unter Punkt 5.1).

Nach Aussage von RNE möchten sie den gesamten Sektor in ihre Arbeiten einbeziehen, hierbei vor allem - aber nicht ausschliesslich – auch das CIT.

An der letzten Sitzung des Ausschusses CUI im Mai dieses Jahres hatte der Ausschuss CUI zu dem Projekt von RNE folgende Auffassung vertreten:

1. Die **Schienennetz-Benutzungsbedingungen** sollten (hauptsächlich) nur das enthalten, was in der Richtlinie 2012/34/EU (insbesondere Artikel 27 und Anhang IV) aufgeführt wird;
2. Der **Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur** sollte die zwischen RNE und dem CIT besprochene Struktur gemäss dem E-SCU-I widerspiegeln;
3. Die **AGBs** müssten im Allgemeinen ein separates Dokument darstellen (die Infrastrukturbetreiber sind flexibel, z.B. in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen oder im Nutzungsvertrag darauf zu verweisen). Der CUI-Ausschuss ist der Ansicht, die E-GTC-I als Grundlage beizubehalten und sie nur dann anzupassen, wenn dies auf Grund der Rechtslage erforderlich ist oder wenn der Inhalt – um Doppelungen zu vermeiden- in ein anderes Dokument verschoben werden muss.

Um eine erste konkrete Sichtweise der EVUs zu erarbeiten hat das GS CIT eine Übersicht erstellt, in welcher die jeweiligen Regelungen den drei Elementen Nutzungsvertrag, AGB und Schienennetz-Benutzungsbedingungen zugeordnet werden (**Anlage 6** auf Englisch). Rechtsquelle der Übersicht sind die Struktur des E-SCU-I, der E-GTC-I sowie die «Network Statement Common Structure» von RNE. Etwaige Überschneidungen, die bestehen könnten, sind **rot markiert**.

Ziel ist es, mit den Mitgliedern des Ausschusses CUI abzustimmen, welche Regelungen in welchem Dokument aus ihrer Perspektive zu verorten sind und inwieweit zu vermeidende Überschneidungen bestehen. Das GS CIT bittet die Mitglieder des Ausschusses CUI daher vor allem die rot markierten Passagen zu prüfen und an der Sitzung zu diskutieren, in welchem Dokument diese Punkte aus ihrer Sicht verbleiben sollten.

Beschlussanträge:

Der Ausschuss CUI

- nimmt von den Informationen in der Arbeitsunterlage Kenntnis;
- beschliesst, zu den unter TOP 5.2 geführten Diskussionen folgendes weiteres konkretes Vorgehen: ...
- ...

TOP 6**Allgemeinen Geschäftsbedingungen des CIT für die Nutzung von Serviceeinrichtungen (GTC-SF)****6.1 Einleitung**

Vor einigen Jahren (in 2015) wurde beim CIT die Frage behandelt, ob die Regelungen der CUI (vor allem die Haftungsregelungen) dem Grunde nach auf Serviceeinrichtungen anwendbar sein könnten. Man hatte damals als Ergebnis festgehalten, dass: *auf fixe Serviceeinrichtungen von Infrastrukturbetreibern zwingend die Haftungsbestimmungen der CUI zur Anwendung kommen. Für Serviceeinrichtungen von EVUs sowie für Dienstleistungen von IBs und EVUs, die innerhalb von Serviceeinrichtungen erbracht werden, gelten die CUI nicht.*

Nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshof vom 10. Juli 2019 ([C 210/18](#)) hat das GS CIT es als hilfreich angesehen, erneut die Frage aufzuwerfen, ob die Rechtsvorschriften CUI fixe Serviceeinrichtungen im Sinne der Richtlinie 2012/34/EU, Anhang II Nr. 2 - 4, umfassen können. In der genannten Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs hatte dieser klar gemacht, dass Personenbahnsteige Teil der "Eisenbahninfrastruktur" sind und die Eisenbahninfrastruktur dem Mindestzugangspaket zuzuordnen ist. Personenbahnsteige könnten daher nicht gleichzeitig unter Anhang II Nr. 2-4 der Richtlinie 2012/34/EU (Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogene Leistungen) fallen. In einigen Ländern der EU war die Praxis zuvor eine andere gewesen und Personenbahnsteige wurden teilweise als Serviceeinrichtungen behandelt.

Da die CUI in ihrem Anwendungsbereich auch den Begriff "Eisenbahninfrastruktur" verwendet, könnte man (aus europäischer Sicht) davon ausgehen, dass die CUI-Regeln nur das "Mindestzugangspaket" von Anhang II Nr. 1 abdecken sollten jedoch keine fixen Serviceeinrichtungen.

Der Ausschuss CUI hatte daraufhin ein Analysepapier entworfen welches den rechtlichen Hintergrund des Begriffs «Serviceeinrichtung» aufarbeitet. Das Papier wurde den Mitgliedern des Ausschusses CUI mit der Bitte um Rückmeldung zirkuliert. Das GS CIT erhielt Feedback von dem Vertreter von SNCB, der hinsichtlich der aufgenommenen Entscheidung des Europäischen Gerichtshof vom 10. Juli 2019 (C 210/18) anmerkte, es sei präziser zu schreiben, dass der EuGH im Prinzip nichts neues entschieden habe sondern nur klarstellte, dass Personenbahnsteige im Anhang I der Richtlinie als Teil der Eisenbahninfrastruktur aufgeführt seien. Hinsichtlich der Anwendbarkeit der CUI auf Serviceeinrichtungen wurde seitens SNCB die Position vertreten, dass die CUI nicht auf irgendeine der unter Anhang II Nummern 2-4 der Richtlinie 2012/34/EU aufgeführten Serviceeinrichtungen anwendbar sein könnten, auch nicht auf Personenbahnhöfe oder auf Güterterminals betrieben durch einen Infrastrukturbetreiber. Das Gegenteil zu behaupten, würde eine grosse Rechtsunsicherheit schaffen.

Das Analysepapier wird entsprechend angepasst und an der nächsten Sitzung des Ausschusses CUI diskutiert.

Aus Sicht des GS CIT wäre es interessant, die Meinung der OTIF einzuholen inwieweit Serviceeinrichtungen überhaupt vom COTIF-Recht berücksichtigt werden.

6.2 Weiteres Vorgehen

Der Ausschuss CUI hatte beschlossen, sich zunächst dem Thema Haftungsregelungen zu widmen. An der Sitzung im Oktober 2019 hatte das GS CIT unterschiedliche Haftungsregelungen v.a. aus Frankreich, Österreich und Deutschland vorgestellt, die von Betreibern von Serviceeinrichtungen verwendet werden. Hierbei wurde klar, dass es hinsichtlich der Haftungsregelungen keinen Unterschied macht, ob die Serviceeinrichtungen von IBs oder EVUs betrieben werden. Auch verwenden beispielsweise SNCF Mobilités als EVU und SNCF Réseau als IB im Wesentlichen die gleichen Haftungsregeln für ihre verschiedenen erbrachten Leistungen in Wartungseinrichtungen, Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Nutzung von Güterbahnhöfen. Eine Harmonisierung erscheint daher möglich.

Im Rahmen der nächsten Schritte sollte dann auch der [GTC-SF-Entwurf von 2014](#) insgesamt überprüft werden

Beschlussantrag:

Der Ausschuss CUI nimmt von den Informationen in der Arbeitsunterlage Kenntnis.

7.1 Update: Themen im Zusammenhang mit dem Zuginformationssystem („TIS“) von RNE

Der CUI Ausschuss hatte letztes Jahr entschieden, dass Eurail Group GIE ein berechtigtes Interesse hat, Zugang zu TIS zu bekommen.

Danach hat das CIT GS erfahren, dass RNE das TIS Interface geändert hat. Das CIT GS hatte sich deshalb bei RNE erkundigt und wurde informiert, dass dies keinen Einfluss auf die Zugangsrechte zu TIS habe.

Das CIT GS hat von RNE auch erfahren, dass der TIS-Zugang durch das CIT-Abkommen, Zugriff zu archivierten und Echtzeitdaten von internationalen Zügen bietet. Der CUI Ausschuss und die CIV AG wurden während ihrer letzten Sitzungen darüber informiert.

Die AG CIV teilte die Meinung, dass dieser neue Umstand nichts an der Entscheidung des CUI-Ausschusses ändern sollten, Eurail Zugang zu TIS zu gewähren und daher ein Abkommen mit Eurail zu unterzeichnen.

Nichtsdestotrotz war die AG CIV der Meinung, dass angesichts dieser neuen Informationen eine tiefere Diskussion über den Umfang des TIS-Zugangs für das CIT erforderlich sei. Daher kam die CIV AG überein, dass ihre Vertreter mit ihren Wettbewerbs- und TIS-Experten darüber diskutieren würden, ob dieser erweiterte Geltungsbereich für sie problematisch sei oder nicht, und dass sie dem CIT GS im Rahmen der nächsten Sitzung der CIV AG im November 2020 Bericht erstatten würden. Auf der Grundlage dieser Diskussionen müsste in der Tat darüber nachgedacht werden, ob das AIV-TIS-Abkommen geändert werden muss oder nicht. Wenn die AIV TIS- Vereinbarung geändert werden müsste, müsste eine solche Änderung dann dem CIV-Ausschuss zur Genehmigung und Annahme vorgelegt werden.

Auf der Grundlage dieser Informationen bestätigte der CUI-Ausschuss seine Entscheidung vom letzten Jahr, vorbehaltlich der Diskussionen, die in der CIV AG im November 2020 stattfinden sollten. Das GS CIT würde daher wie geplant vorgehen.

Die CIV AG einigte sich auf den Entwurf des Abkommens mit Eurail. Eurail hat es im Juli 2020 unterzeichnet (siehe **Anlage 7**) und es wird nun von den anderen Vertragsteilnehmern unterzeichnet. Diese Vereinbarung sollte ein neuer Anhang zum AIV werden, der sich auf den aktuellen Anhang 5 AIV zu TIS bezieht. Dies gewährleistet Transparenz für alle TIS-Benutzer und CIT-Mitglieder sowie die parallele Entwicklung beider Vereinbarungen unter der Kontrolle des CIV-Ausschusses. Das CIT GS bleibt auch der einzige Ansprechpartner für RNE.

Soweit alle Vertragsteilnehmer den Vertrag unterzeichnet haben, wird der nächste Schritt für das GS CIT sein, RNE zu kontaktieren, damit es Eurail einen Zugang gewährt.

7.2 Diskussion über die Organisation eines Workshops "Infrastrukturnutzung" in 2021

Der Ausschuss CUI hat an der letzten Tagung im Mai dieses Jahres die Idee unterstützt, im Jahr 2021 einen Workshop zum Thema «Infrastrukturnutzung» abzuhalten.

Ein Workshop könnte genutzt werden, das Thema Infrastrukturnutzung in das Bewusstsein der EVUs zu bringen und für den Ausschuss CUI des CITs zu werben. Darüber hinaus würde er strategisch gut in das Jahr 2021 passen, welches von der Europäischen Kommission zum [europäischen Jahr der «Schiene»](#) ausgerufen wurde.

Das GS CIT hatte an der letzten Sitzung vorgeschlagen, den Workshop in der zweiten Jahreshälfte 2021 durchzuführen.

Aktuell stehen alle physischen Sitzungen natürlich unter dem Vorbehalt, dass die Situation in 2021 sich in Bezug auf die COVID-19-Pandemie stabilisiert hat, und internationale Reisen in

ganz Europa uneingeschränkt möglich sind. Die Situation hierzu kann am besten neu Anfang 2021 bewertet werden.
Dennoch sollte bereits jetzt mit der Planung begonnen werden.

Folgende Diskussionspunkte stellen sich:

- Werden als Teilnehmer nur Mitglieder des CITs geladen oder sollte er auch anderen interessierten befreundeten Organisationen (etwa die CER, FTE, RNE...) offenstehen?
 - ➔ Der Vorteil einer Teilnahme anderer Interessengruppen könnte sein, dass man sich fachlich zwischen den Parteien austauscht und kontroverse Diskussionen entstehen.
 - ➔ Ein Nachteil besteht darin, dass vielleicht nicht ganz offen diskutiert werden könnte.
- Zum Zeitrahmen und Tagungsort: Als Datum würde sich aus Sicht des GS CIT Mitte Oktober anbieten mit dem Tagungsort Bern. Zeitlich wäre wohl ein Tag angebracht.
- Themen und Referenten: Der Ausschuss CUI hat an seiner letzten Tagung bereits einige Themen diskutiert. Weitere Themenvorschläge sind sehr willkommen. Darüber hinaus gilt es nun, geeignete Referenten zu akquirieren.
 - ➔ Aktuelle Themenvorschläge:
 - Entwicklungen zum internationalen Recht und Europarecht im Bereich Infrastrukturnutzung (auf OTIF und EU-Ebene)
 - Relevante Rechtsentscheidungen aus dem Bereich Infrastrukturnutzung
 - Diskussionen zur rechtlichen Qualifizierung des Infrastrukturnutzungsvertrages (öffentliches Recht, Privatrecht, sui generis?)
 - Arbeiten des CIT im Bereich Infrastrukturnutzung
 - Arbeiten mit RNE zu standardisierten Dokumenten im Sektor
 - Das Thema Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogene Leistungen
 - Das TTR-Projekt und seine rechtlichen Herausforderungen
 - Operative Themen (noch offen)

Die Mitglieder des Ausschusses CUI werden gebeten, dem GS CIT ihre Meinung zu den vorgeschlagenen Themen zu geben bzw. andere Themen zu ergänzen. Darüber hinaus würde das GS CIT Referentenvorschläge begrüßen.

7.3 Arbeitsschwerpunkte 2021

Angesichts der laufenden Entwicklungen regt das GS CIT für 2021 die folgenden Arbeitsschwerpunkte an:

- **Entwicklung harmonisierte Vertragsgrundlagen mit RNE (E-SCU-I)**
 - Mit RNE den E-SCU-I diskutieren beginnend mit einer einheitlichen Struktur
 - Schrittweise Textvorschläge für den E-SCU-I erarbeiten
 - Den E-SCU-I wann immer möglich in anderen Gruppen thematisieren
- **Anstreben einer Zusammenarbeit mit RNE zu ihrem Projekt «Harmonisierung des vertraglichen Rahmens für den internationalen Verkehr»**
- Bei Bedarf: Nacharbeiten zur Umsetzung der **revidierten Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI**
- Verfolgen der Arbeiten der **OTIF Im Bereich Infrastrukturnutzung** und Teilnahme an den Arbeiten der OTIF-Arbeitsgruppe der Rechtsexperten
- Überwachung der Arbeiten für den „**Zugang zu Serviceeinrichtungen**“ zusammen mit der CER

- Teilnahme an der **Rechtsgruppe zum TTR-Projekt** von RNE/FTE
- Beratung über die Arbeiten zur Entwicklung eines Satzes von **CIT-Vertragsdokumenten für die Nutzung von Serviceeinrichtungen (GTC-SF)**
- Entwicklung eines „**Fallrecht-Kompetenzzentrums**“ zu Entscheidungen über die Infrastrukturnutzung
- Vorbereitung eines **Workshops zum Thema «Infrastrukturnutzung» in 2021**

7.4 Wahl des Stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses CUI

Alberto Gallo (Trenitalia S.p.A.) hat dem GS CIT mitgeteilt, für ein weiteres Mandat als stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses CUI zur Verfügung zu stehen. Sowohl der Vorsitzende des Ausschusses CUI, Adriaan Hagdorn, als auch das GS CIT unterstützen die Kandidatur von Alberto Gallo.

Der Ausschuss wird somit gebeten, an der Tagung zur Kandidatur von Alberto Gallo als stellvertretender Vorsitzender Stellung zu nehmen, damit er an der nächsten CIT-Generalversammlung im November 2020 vorgestellt werden kann.

Beschlussanträge:

Der Ausschuss CUI

- nimmt von den Informationen in der Arbeitsunterlage Kenntnis;
- beschliesst, hinsichtlich des Zugangs der Eurail Group GIE zum TIS folgendes weiteres Vorgehen festzulegen...;
- genehmigt das unter Punkt 7.3 vorgeschlagene Arbeitsprogramm;
- stimmt zu, Alberto Gallo (Trenitalia S.p.A.) als stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses CUI an der nächsten CIT-Generalversammlung vom 19. November 2020 vorzustellen;
- hält seine nächste Tagung am ... Mai 2021 in Bern ab.