



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Commission ad hoc sur les questions
juridiques et la coopération internatio-
nale**

**Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen
und internationale Zusammenarbeit**

**Ad hoc Committee on Legal Affairs and
International Cooperation**

LAW-23133-JUR 5

Original: EN

ANWENDUNG DER ER CUI AUF SERVICEEINRICHTUNGEN

Beratende Stellungnahme zur Auslegung der ER CUI

angenommen vom Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit auf seiner 5. Tagung am 8. November 2023

I. EINLEITUNG

1. Zweck dieser beratenden Stellungnahme zur Auslegung der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (ER CUI - Anhang E zum Übereinkommen, nachstehend „ER CUI“) ist die Klarstellung ihres Anwendungsbereichs, insbesondere des Begriffs „Infrastruktur“. Die Stellungnahme wurde infolge eines Ersuchens des CIT zu der Frage, ob die ER CUI für ortsfeste Serviceeinrichtungen im Sinne der Richtlinie 2012/34/EU gelten, erstellt. Das COTIF und insbesondere die ER CUI enthalten jedoch keine Begriffsbestimmung für oder Bezugnahme auf „Serviceeinrichtungen“.
2. Die Auslegung der ER CUI erfolgt auf der Grundlage
 - ihres völkerrechtlichen Charakters und der Notwendigkeit, die Einheitlichkeit zu fördern und
 - der gängigen Bedeutung ihrer Begriffe im Hinblick auf ihren Zweck, ihren historischen Kontext und ihr System.

Die Rechtsanalysen und die Ansichten der registrierten Interessengruppen CIT, RNE und des Wissenschaftlers Dr. Rainer Freise haben wesentlich zur Erstellung dieses Rechtsgutachtens beigetragen. Vorab sei darauf hingewiesen, dass das interne Recht der OTIF-Mitglieder als Kontext dient, nicht aber Gegenstand der beratenden Stellungnahme ist.

3. Diese Stellungnahme betrifft die bei der 5. Tagung der Generalversammlung (Protokoll von Vilnius) angenommene Fassung der ER CUI, einschließlich der Änderungen
 - der 24. Tagung des Revisionsausschusses (23.–25.06.2009), in Kraft getreten am 01.12.2010;
 - der 25. Tagung des Revisionsausschusses (25.–25.06.2014), in Kraft getreten am 01.07.2015;
 - der 13. Tagung der Generalversammlung (25.–26.09.2018), noch nicht in Kraft getreten.

II. ER CUI: ANWENDUNGSBEREICH

A. Wortlaut der einschlägigen Bestimmungen

Artikel 1 ER CUI

4. Die Analyse des Anwendungsbereichs der ER CUI erfolgt zunächst auf der Grundlage des Wortlauts der einschlägigen Bestimmungen. Der Anwendungsbereich der ER CUI ist in Artikel 1 § 1 wie folgt festgelegt:

„Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Vertrages. Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch, wenn die Eisenbahninfrastruktur von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen betrieben oder genutzt wird.“

5. Der Anwendungsbereich der ER CUI wurde auf der 13. Tagung der Generalversammlung im Jahr 2018 geändert. Obwohl die Änderung von 2018¹ noch nicht in Kraft getreten ist, ist es wichtig, sich darauf zu beziehen, da ihr erklärter Zweck darauf beschränkt war, die bestehende Bestimmung zu präzisieren. Die einzige inhaltliche Änderung, die 2018 an Artikel 1 § 1 vorgenommen wurde, ist die folgende (in Fettdruck darstellt):

„Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (**Nutzungsvertrag**) **in einem Mitgliedstaat im internationalen Eisenbahnverkehr** zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. [...]“

6. Der wesentliche Unterschied zwischen der ursprünglichen Fassung (1999) und der geänderten Fassung (2018) der oben genannten Bestimmung ist die Formulierung „im internationalen Eisenbahnverkehr“. Das Ausmaß einer solchen Änderung oder Klarstellung hängt von der Definition des Begriffs „internationaler Eisenbahnverkehr“ ab. Darüber hinaus ist die Definition des Begriffs „Eisenbahninfrastruktur“ entscheidend für das Verständnis des Anwendungsbereichs der ER CUI, insbesondere im Zusammenhang mit der vom CIT aufgeworfenen Frage.

Artikel 3 ER CUI

7. Der in Artikel 1 definierte Anwendungsbereich der ER CUI ist in Verbindung mit den in Artikel 3 bestimmten Begriffen „Eisenbahninfrastruktur“ und „internationaler Eisenbahnverkehr“ zu lesen und auszulegen.
8. Die ursprüngliche Fassung (1999) der Begriffsbestimmung „Eisenbahninfrastruktur“ in Artikel 3 Buchst. a) ER CUI wurde nie geändert und lautet wie folgt:

„Eisenbahninfrastruktur“ [bezeichnet] alle Schienenwege und festen Anlagen, soweit sie für den Verkehr von Eisenbahnfahrzeugen und für die Verkehrssicherheit notwendig sind.“

9. Die wörtliche Auslegung des Begriffs gibt bereits Hinweise auf die Bedeutung der Begriffe für die Zwecke der ER CUI. Er umfasst zum einen sowohl Schienenwege als auch feste Anlagen, aber es ist unklar, welche konkreten Objekte darunter fallen. Zum anderen müssen sie für zwei kumulative Zwecke erforderlich sein: den Verkehr von Eisenbahnfahrzeugen und die Verkehrssicherheit. Drittens ist darauf hinzuweisen, dass der Begriff generisch ist und sich daher weiterentwickeln kann.
10. Um den Anwendungsbereich der ER CUI zu präzisieren, hat die Generalversammlung bei ihrer 13. Tagung 2018 in Artikel 1 § 1 den Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ eingeführt und diesen in Artikel 3 Buchst. aa) wie folgt bestimmt:

„internationaler Eisenbahnverkehr“ [bezeichnet] einen Verkehr, der die Nutzung einer internationalen Zugtrasse oder mehrerer aufeinanderfolgender nationaler Zugtrassen erfordert, die sich in mindestens zwei Staaten befinden und von den betroffenen Infrastrukturbetreibern oder für die Zuweisung von Zugtrassen zuständigen Stellen koordiniert sind“.

11. Eines der wichtigsten Elemente der Definition des „internationalen Eisenbahnverkehrs“ ist der Begriff „Zugtrasse“. Er ist jedoch im COTIF nicht definiert.

¹ Änderung des Anhangs E (CUI) - (Text wie von der 13. Generalversammlung geändert) ([FR/DE/EN](#)).

B. Erläuternde Bemerkungen, vorbereitende Arbeiten und EU-Rechtsrahmen

Allgemeiner historischer Kontext

12. Der historische Kontext des Vorschlags zur Annahme der ER CUI ist in den konsolidierten Erläuternden Bemerkungen zu den ER CUI dargelegt. Hierzu ist insbesondere Folgendes erwähnenswert:
 - „In einer Analyse der Folgen der Richtlinie 91/440/EWG vom 29. Juli 1991, die das Sekretariat den Mitgliedstaaten am Anfang des Jahres 1993 zukommen ließ, wies das Sekretariat darauf hin, dass die Trennung zwischen Betrieb der Infrastruktur und Beförderungsleistung zu neuen Rechtsbeziehungen und Vertragsverhältnissen führt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind in einem solchen Fall Kunden und Vertragspartner der Infrastrukturbetreiber, während die Reisenden, die Versender von Gütern und die Einsteller von Privatwagen nicht in unmittelbaren Vertragsbeziehungen mit den Betreibern der Infrastruktur stehen, sondern ausschließlich mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen als Beförderer oder als Verwender von Wagen.“²
13. Es ist jedoch nicht möglich, den historischen Kontext der Entwicklung der ER CUI vollständig zu verstehen, ohne das Ziel der Richtlinie des Rates 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft³ in Erinnerung zu rufen. Artikel 1 der Richtlinie 91/440/EWG besagt Folgendes: „Diese Richtlinie soll die Anpassung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft an die Erfordernisse des Binnenmarktes erleichtern und ihre Leistungsfähigkeit erhöhen, indem [...] der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Erbringung von Verkehrsleistungen durch die Eisenbahnunternehmen voneinander getrennt werden, wobei die Trennung der Rechnungsführung obligatorisch, die organische oder institutionelle Trennung fakultativ ist [...].“
14. Der „Bericht des Sekretariates der OTIF über die Revisionen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) seit der 5. Generalversammlung der OTIF“⁴ beschreibt den Anwendungsbereich der ER CUI und hebt den Zusammenhang mit den öffentlich-rechtlichen Vorschriften hervor. Dort heißt es insbesondere: „Die ER CUI regeln ausschließlich die vertraglichen Beziehungen [...]. Öffentlich-rechtliche Vorschriften, z. B. die Richtlinien der Europäischen Union (EU), über die Zugangsrechte und deren Voraussetzungen, bleiben unberührt.“ Diese Klarstellung ist von erheblicher Bedeutung. Zum einen wird deutlich, dass die öffentlich-rechtlichen Vorschriften Vorrang haben, wenn es darum geht, zu bestimmen, was Eisenbahninfrastruktur ist und zu welchen Objekten und Dienstleistungen der Zugang unter welchen Bedingungen gewährt wird. Zum anderen bedeutet die Tatsache, dass öffentlich-rechtliche Bestimmungen nicht berührt werden, dass das Rechtssystem der ER CUI das in den OTIF-Mitgliedern angewandte öffentliche Recht, das die Eisenbahninfrastruktur und den Zugang zu ihr regelt, ergänzt.

² AG 12/13 Add. 8 „Konsolidierte Erläuternde Bemerkungen. ER CUI“ vom 30. September 2015 ([FR/DE/EN](#)), Absatz 1 unter „Allgemeines“.

³ Richtlinie des Rates 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ([FR/DE/EN](#)).

⁴ Bericht des Sekretariates der OTIF über die Revisionen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) seit der 5. Generalversammlung der OTIF, Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) ([FR/DE/EN](#)), Absatz 32.1.

Eisenbahninfrastruktur

15. In Bezug auf den Begriff „Eisenbahninfrastruktur“ enthalten die konsolidierten Erläuternden Bemerkungen die folgenden nützlichen Klarstellungen zum historischen Kontext und zu den Verhandlungen:

„Der Revisionsausschuss verzichtete bei der Definition des Begriffes ‚Eisenbahninfrastruktur‘ (Buchst. a) bewusst darauf, auf die Anlage I Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 zu verweisen oder die Definition des Begriffes ‚Eisenbahninfrastruktur‘ aus der Richtlinie 91/440/EWG wörtlich in Buchstabe a) zu übernehmen. Eine allgemeinere Definition ist zweckmäßiger, da sie es ermöglicht, gegebenenfalls eintretenden Entwicklungen Rechnung zu tragen. Sie vermeidet ferner, dass eine Verordnung der EU über den Umweg der ER CUI in allen Mitgliedstaaten der OTIF Gesetz würde und im Falle einer Änderung der Verordnung unter Umständen die ER CUI geändert werden müssten [...].“

16. Der erste Entwurf der vom Sekretariat vorgeschlagenen künftigen ER CUI enthielt eine detaillierte Begriffsbestimmung für „Eisenbahninfrastruktur“ mit einer nicht erschöpfenden Liste von Infrastrukturelementen, die auf der Verordnung Nr. 2598/70 der Kommission basierte, aber nicht wortwörtlich übernommen wurde.⁵ Da die Entwicklung der ER CUI in den 1990er Jahren durch EU-Rechtsvorschriften ausgelöst wurde, empfiehlt es sich, darauf hinzuweisen, dass die Liste der Infrastrukturelemente, die zur Definition des Begriffes „Eisenbahninfrastruktur“ in der Verordnung Nr. 2598/70 verwendet wurde, nahezu unverändert geblieben ist und mit nur wenigen Ergänzungen nun in Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU enthalten ist (s. Anlage).
17. Der historische Kontext zeigt, dass man sich darauf geeinigt hat, den Begriff der Eisenbahninfrastruktur allgemein zu halten und nationale Entwicklungen zuzulassen. Aus dieser weit gefassten und allgemeinen Definition ergeben sich gewisse Unterschiede in den OTIF-Mitgliedern. Daher hängt die Anwendung der ER CUI auch davon ab, wie die Eisenbahninfrastruktur in einem bestimmten OTIF-Mitglied organisiert ist. Die Einstufung eines bestimmten Objekts als Eisenbahninfrastruktur nach dem internen Recht eines OTIF-Mitglieds reicht jedoch für die Anwendung der ER CUI nicht aus, da gemäß der Begriffsbestimmung von „Eisenbahninfrastruktur“ die in Artikel 3 der ER CUI genannten kumulativen Anforderungen erfüllt sein müssen. So sind z. B. nach EU-Recht (s. Anlage) Dienstgebäude des Wegedienstes, einschließlich eines Teils der Anlagen für die Erhebung von Beförderungsentgelten, Teil der Eisenbahninfrastruktur, aber es ist offensichtlich, dass solche Gebäude keine festen Anlagen sind, die für den Verkehr von Eisenbahnfahrzeugen und die Verkehrssicherheit notwendig sind.

Internationaler Eisenbahnverkehr

18. In den konsolidierten Erläuternden Bemerkungen, die im Zusammenhang mit der auf der 13. Tagung der Generalversammlung angenommenen Änderung der ER CUI geändert wurden, wird der Begriff „internationaler Eisenbahnverkehr“ klargestellt:

„Der Begriff ‚internationaler Eisenbahnverkehr‘ erforderte eine spezifische neue Begriffsbestimmung mit speziellem Fokus auf den für derartigen Verkehr genutzten Trassen [...]. Dabei muss es sich nicht zwangsweise um internationale Trassen (die per Vereinbarung zwischen zwei oder mehreren Infrastrukturbetreibern eingerichtet werden) handeln; internationaler Verkehr kann auch auf zwei oder mehreren aufeinanderfolgenden nationalen Trassen stattfinden, die sich in mindestens zwei Staaten

⁵ Siehe Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr Nr. 3/1996, S. 181–182, 189 (nur Deutsch und Französisch).

befinden. Beide Fälle gelten als internationale Nutzung der Eisenbahninfrastruktur. [...]

Im EU-Recht (siehe Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums) existiert neben dem Begriff *Zugtrasse* auch der Begriff *Kapazität*. Letzterer bezeichnet die Möglichkeit, für ein Infrastrukturelement angeforderte Zugtrassen für einen bestimmten Zeitraum einzuplanen. [...]“⁶

19. Weder in den ER CUI noch in den Erläuternden Bemerkungen wird der Begriff „Zugtrasse“ definiert, der Bestandteil der Definition des Begriffs „internationaler Eisenbahnverkehr“ ist. In den Erläuternden Bemerkungen wird jedoch in Bezug auf den Begriff der Zugtrasse auf die Richtlinie 2012/34/EU verwiesen. Artikel 3 der Richtlinie enthält die beiden folgenden Begriffsbestimmungen:
- „24. ‚Fahrwegkapazität‘ [bezeichnet] die Möglichkeit, für einen Teil des Fahrwegs für einen bestimmten Zeitraum beantragte Zugtrassen einzuplanen; [...]
 - 27. ‚Zugtrasse‘ [bezeichnet] die Fahrwegkapazität, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann“.
20. Aus den Erläuternden Bemerkungen und der Begriffsbestimmung der Zugtrasse geht hervor, dass eine grenzüberschreitende Infrastrukturnutzung in zwei Fällen vorliegt, nämlich dann, wenn eine grenzüberschreitende Fahrwegkapazität oder aufeinander folgende nationale Fahrwegkapazitäten vorhanden sind, die für den Betrieb eines Zuges zwischen zwei Orten erforderlich sind.

Serviceeinrichtungen

21. Wie bereits erwähnt, kommt der Begriff der Serviceeinrichtungen in den ER CUI nicht vor. Für die Zwecke dieser beratenden Stellungnahme ist es jedoch erforderlich, einige grundlegende Bestimmungen des EU-Rechts zu Serviceeinrichtungen anzuführen.
22. Die Kategorie der „Eisenbahninfrastruktur“ wurde 1970 auf europäischer Ebene konkret bestimmt und ist seither im Grundsatz unverändert geblieben. Die Anforderungen an den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und den Zugang zu ihr haben sich seit 1991 kontinuierlich weiterentwickelt. Wesentlich später wurde mit den Serviceeinrichtungen eine zusätzliche und eigenständige Kategorie in das EU-Recht eingeführt. Sie tauchen zum ersten Mal in der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung auf.⁷ Die Begriffsbestimmung und eine Liste der Serviceeinrichtungen sind derzeit in der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)⁸ enthalten (siehe Anlage). In den Erwägungsgründen 26 und 27 der Richtlinie wird dementsprechend Folgendes klargestellt:
- „Um einen fairen Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen sicherzustellen und um vollständige Transparenz und eine Gleichbehandlung in Bezug auf den Zugang

⁶ Änderungen der konsolidierten Erläuternden Bemerkungen in Anlage 4 zu SG-18088-AG 13 „Schlussdokument“ vom 26. September 2018 ([FR/DE/EN](#)).

⁷ Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung ([FR/DE/EN](#)).

⁸ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) ([FR/DE/EN](#)).

zu Serviceleistungen und auf deren Erbringung zu gewährleisten, sollte eine Trennung zwischen der Erbringung von Verkehrsdiensten und dem Betrieb von Serviceeinrichtungen vorgenommen werden. [...]"

- „Ein diskriminierungsfreier Zugang zu Serviceeinrichtungen und zur Erbringung schienenverkehrsbezogener Leistungen in diesen Einrichtungen sollte es den Eisenbahnunternehmen ermöglichen, Nutzern des Personen- und Güterverkehrs bessere Dienstleistungen anzubieten.“

23. Wie aus der Zeitleiste ersichtlich ist, wurde die Kategorie der Serviceeinrichtungen erst nach der Verabschiedung der ER CUI eingeführt. Darüber hinaus wurde bei der anschließenden Ausarbeitung und Diskussion der Änderungen an den ER CUI das EU-Recht zu Serviceeinrichtungen weder direkt noch indirekt berücksichtigt.

III. FAZIT

- 1) Die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI gelten für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. Das in den OTIF-Mitgliedern geltende öffentliche Recht betreffend die Eisenbahninfrastruktur und den Zugang zu ihr wird durch die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI nicht berührt, sondern durch dieses Recht ergänzt.
- 2) Eine grenzüberschreitende Infrastrukturnutzung kann auf zweierlei Art erfolgen, entweder durch eine grenzüberschreitende Fahrwegkapazität oder durch aufeinander folgende nationale Fahrwegkapazitäten, die für den Betrieb eines Zuges zwischen zwei Orten erforderlich sind.
- 3) Zur Vermeidung von Konflikten zwischen den beiden Rechtssystemen und um die Anwendung der ER CUI zu ermöglichen, ist eine harmonisierte und komplementäre Auslegung der ER CUI und des in den OTIF-Mitgliedern geltenden öffentlichen Rechts erforderlich. Eine Definition der Eisenbahninfrastruktur in den ER CUI, die über die entsprechende Definition im internen Recht hinausgeht, würde dazu führen, dass der Anwendungsbereich des Nutzungsvertrages über die Eisenbahninfrastruktur, zu der Zugang gewährt wird, hinausgeht, was widersprüchlich wäre. Die Bestimmung dessen, was „Eisenbahninfrastruktur“ im Sinne der ER CUI ist, sollte daher in zwei Schritten erfolgen. Zum einen bestimmt das im OTIF-Mitglied angewandte öffentliche Recht, was Eisenbahninfrastruktur ist und welche Zugangsbedingungen gelten. Zum anderen kann nur Eisenbahninfrastruktur im Sinne des anwendbaren öffentlichen Rechts eines OTIF-Mitgliedes, die die Anforderungen des Artikels 3 Buchst. a) ER CUI erfüllt, Gegenstand eines Nutzungsvertrages gemäß den ER CUI sein.

ANLAGE

Auszüge relevanter Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)

Die Liste der Infrastrukturelemente, die zur Definition des Begriffs „Eisenbahninfrastruktur“ in der Verordnung Nr. 2598/70 verwendet wurde, ist nahezu unverändert geblieben und mit nur wenigen Ergänzungen (fett gedruckt) nun in Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU enthalten.

„ANHANG I

VERZEICHNIS DER EISENBAHNINFRASTRUKTURANLAGEN

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

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

*Artikel 13***Bedingungen für den Zugang zu Leistungen**

Artikel 13 der Richtlinie 2012/34/EU besagt Folgendes:

- Die Infrastrukturbetreiber erbringen für alle Eisenbahnunternehmen auf nichtdiskriminierende Weise die Leistungen des Mindestzugangspakets gemäß Anhang II Nummer 1.
- Die Betreiber von Serviceeinrichtungen ermöglichen allen Eisenbahnunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang — einschließlich des Schienenzugangs — zu den in Anhang II Nummer 2 genannten Einrichtungen sowie zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden.
- Erbringt der Betreiber einer Serviceeinrichtung Dienstleistungen, die in Anhang II Nummer 3 als Zusatzleistungen genannt sind, so muss er diese nichtdiskriminierend für Eisenbahnunternehmen erbringen, die dies beantragen.

**„ANHANG II
FÜR DIE EISENBAHNUNTERNEHMEN ZU ERBRINGENDE LEISTUNGEN
(gemäß Artikel 13)**

1. Das Mindestzugangspaket umfasst Folgendes:

- a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn,
- b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität,
- c) die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur einschließlich Weichen und Abzweigungen,
- d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen,
- e) die Nutzung von Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom, sofern vorhanden,
- f) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

2. Der Zugang — einschließlich des Schienenzugangs — wird zu folgenden Serviceeinrichtungen, soweit vorhanden, und zu den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden, gewährt:

- a) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschließlich Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf,
- b) Güterterminals,
- c) Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen,
- d) Abstellgleise,
- e) Wartungseinrichtungen — mit Ausnahme von Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen erbracht werden, die besonderer Einrichtungen bedürfen,
- f) andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen,
- g) See- und Binnenhafenanlagen mit Schienenverkehr,
- h) Hilfseinrichtungen,
- i) Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme und Bereitstellung von Brennstoffen in diesen Einrichtungen, deren Preis auf der Rechnung getrennt auszuweisen ist.

3. Die Zusatzleistungen können Folgendes umfassen:

- a) Bereitstellung von Fahrstrom, dessen Preis auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Stromversorgungseinrichtungen erhobenen Entgelten auszuweisen ist, unbeschadet der Anwendung der Richtlinie 2009/72/EG,
- b) Vorheizen von Personenzügen,
- c) kundenspezifische Verträge über
 - die Überwachung von Gefahrguttransporten,
 - die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

4. Die Nebenleistungen können Folgendes umfassen:

- a) Zugang zu Telekommunikationsnetzen,
- b) Bereitstellung zusätzlicher Informationen,
- c) technische Inspektion der Fahrzeuge,
- d) Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen,
- e) Leistungen im Rahmen der schweren Instandhaltung, die in Wartungseinrichtungen erbracht werden, die für Hochgeschwindigkeitszüge oder andere Arten von Fahrzeugen bestimmt sind, die besonderer Einrichtungen bedürfen.“