



InfraGO










**I am
European.**

Erkennbare Umsetzungs- und Anwendungsherausforderungen der EU- Kapazitäts-VO

Eisenbahnregulierung im Umbruch, Workshop des enreg, Berlin

26.02.2026 | Dr. Johannes Berg, Seniorexperte Netzzugang und Regulierung

Übersicht: Wesentliche Neuerungen durch die neue EU-Verordnung

- I**  Neue EU-weite **Organisationsstruktur** zur Koordination zwischen EIU
- II**  Mehrstufiges verbindliches **Kapazitätsplanungskonzept** (Umsetzung D-Takt!?)
- III**  Einführung neuer Fahrplan-Produkte: **Rahmenverträge** und **Rolling Planning**
- IV**  **EU-weite Vernetzung des Kapazitätsmanagements, zentrale Bestellplattform** und **Bereitstellung Echtzeitinformation**
- V**  **Sozio-ökonomische Kriterien** zur Lösung von Kapazitätskonflikten und Vergabe auf hochausgelasteten Trassenabschnitten
- VI**  **Strafzahlungen** an EVU bei Änderung von Trassenverträgen
- VII**  **Gemeinsame Vergabe** von Trassen und Serviceeinrichtungen
- VIII**  **Abgestimmte Disposition** internationaler Züge und europäisches **Störfallmanagement**
- IX**  **Performance Management, Review** und **Umsetzungsmonitoring**

Fokus heute:

Umsetzungs- und Anwendungsherausforderungen – abseits des Kapazitätsmanagements und damit verbundener Themen

- 1. Zeit: Inkrafttreten der einzelnen Kapitel und Regelungen, Art. 77**
- 2. Organisation: Neue Gremienstruktur**
- 3. Prozess: Gemeinsame Vergabe von Trassen und Serviceeinrichtungen, Art. 29**
- 4. Zeit/Prozess: Inkrafttreten der Network Statements/INB, Art. 61 iVm Anhang I Abschnitt 4**
- 5. Harmonisierung: Abweichung von der Network Common Structure und Zeitplan, Art. 61 (5)**
- 6. Verbindlichkeit: Neugestaltung der unternehmerischen Regelwerkslandschaft**
- 7. Exkurs: Selbstregulierung „auf Bewährung“**

Zeit: Art. 77 EU-VO Kapazitätsmanagement (Fassung nach Ende Trilog 12.12.25)

Inkrafttreten der einzelnen Kapitel und Regelungen

Voraussichtlich ab Juni 2026 (Tag nach der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt)

Ab 31.12.2027

Ab 01.01.2029

Am oder nach dem 14.12.2030 (Geltung für Tätigkeiten/Aufgaben mit Bezug Netzfahrplan 2031)

Artikel 1 Abs. 5 Maßnahmen zur Wahrung Sicherheitsinteressen

Art. 3a Strategic guidance (D-Takt!)

Art. 4 Definitions

Art. 47 Notfallmaßnahmen in Krisenfällen

Kapitel IV – VII

- Performance Review (Kapitel IV, Art. 49-52)
- European Network for Coordination/ENIM/NC (Kapitel V, Art. 53-62, **außer Art. 62**);
- Regulatorische Überwachung Kapazitäts- und Verkehrsmanagement/ENRRB (Kapitel VI, Art. 63-69)
- Schlussbestimmungen (Kapitel VII, Art. 70a-77 **außer Art. 74 und 76**)

Art. 27 Abs. 4
Digitale Zuweisung

Art. 28 Abs. 0
Zusammenarbeit bei netzübergreifenden Anträgen, OSS

Art. 48 Austausch über Infos
Verkehrsmanagement

Art. 62 Digitalisierung des Kapazitäts- und Verkehrsmanagements

Art. 9 Abs. 1
Zurverfügungstellung Infos zur Fahrwegkapazität

Art. 9 Abs. 2
Veröffentlichung der Infos nach Art. 9 Abs. 1

Artikel 1 Gegenstand/Anwendungsbereich
Artikel 2 Allgemeine Zuständigkeiten und Grundsätze

Artikel 3 Unparteilichkeit
Infrastrukturbetreiber bei Verkehrs- und Kapazitätsmanagement inkl. Instandhaltungsplanung

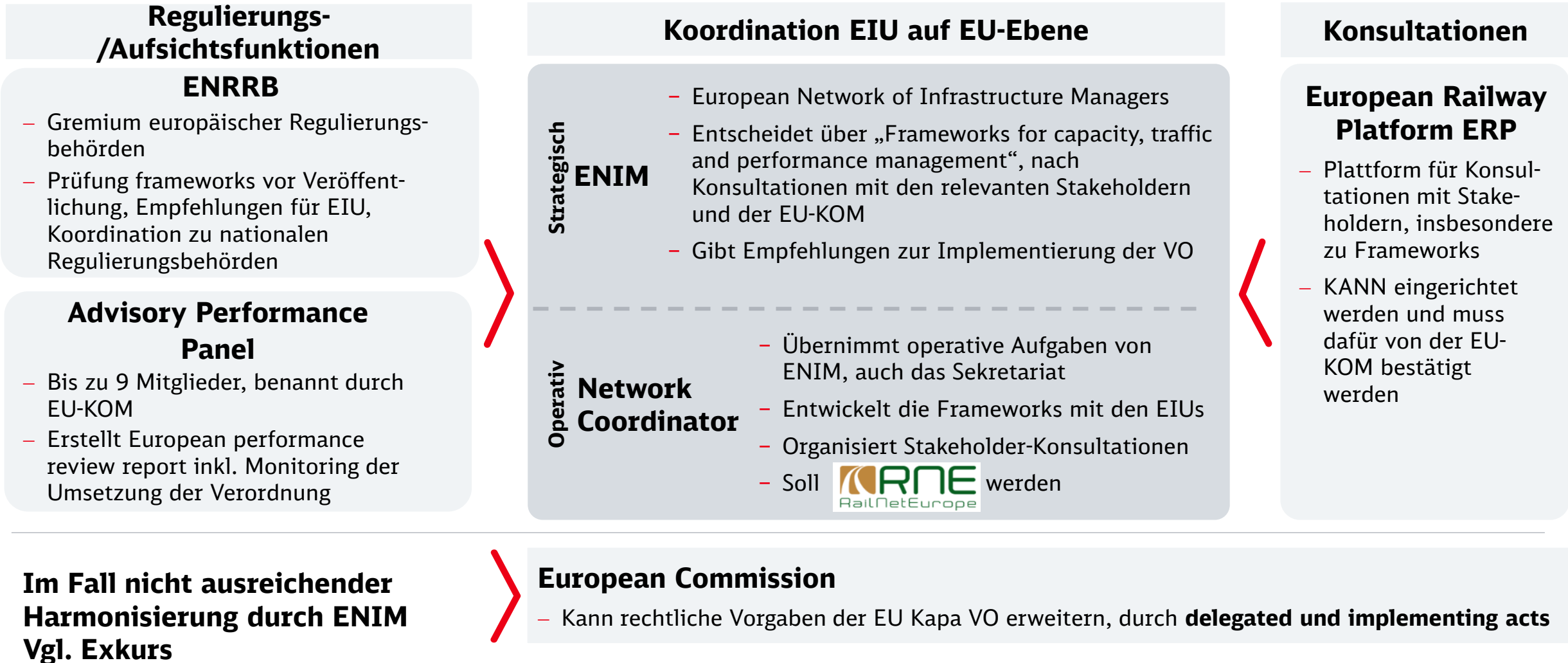
Kapitel II (Art. 5-41) Management
Fahrwegkapazität

Kapitel III (Art. 42-48) Verkehrs-, Störungs- und Krisenmanagement
(außer Sonderfälle früheres Inkrafttreten!)

Artikel 74 Änderungen EU-RiL 2012/34/EU

Art. 76 Aufhebung der EU-VO 913/2010 zu den Güterverkehrskorridoren

Organisation (1): neue Gremienstruktur



Organisation (2): Who ist ENIM?

- Die EU-Kapa-VO greift das bereits aus Art. 7f der Ril 2012/34 idF der Ril 2016/2370 bekannte **Europäische Netzwerk der Infrastrukturbetreiber** auf und präzisiert dieses um wesentliche Inhalte
- Verpflichtung der Bereitstellung der notwendigen Ressourcen durch die Mitglieder (Art. 55 (1a))
- Konkretisierung des Kreises der Mitgliedsunternehmen
 - „**Muss-Mitglieder**“, d.h. alle IB die für Strecken des Kern- und erweiterten TEN-Netzes verantwortlich sind Art. 55 (2),
 - „**Kann-Mitglieder**“, d.h. alle IB insbes. aus EFTA-Staaten, die für solche Strecken verantwortlich sind (Art. 55 (3a)),
 - „**Sonst-Mitglieder**“, als Beobachter auf „Einladung“ von ENIM (Art. 55 (3b)).
- Dezidierte Regelungen zu Beschlussfassungen, Aufstellung von Beschlussfassungen (rules of procedures) und Arbeitsprogrammen (Art. 55), Aufgaben/Verantwortlichkeiten (Art. 56) und insbesondere Beauftragung des Network Coordinators (Art. 58)

Fragen/Lösung:

- ❖ **Zwangsmitgliedschaft** qua EU-VO? (+ für „Muss-Mitglieder“)
- ❖ **Rechtspersönlichkeit?**
 - EWIV (-)
 - ECBA (European Cross-Boarder Association (- Vorschlag der Komm. bisher nicht in Kraft)
 - Normsetzungsinstitution für European frameworks und als Auftraggeber für Network coordinator (analog CEN/CENELEG/ETSI) (+, jedenfalls als normsetzende Stelle für EFW)

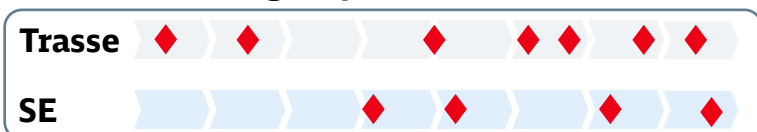
Prozess: Gemeinsame Vergabe von Trassen und Serviceeinrichtungen (SE), Art. 29

Status Quo



- **Unabhängige Prozesse** für Trasse und SE bei Bestellung und Vergabe
- Bestellung Trasse und SE im SGV oft von **unterschiedlichen Stakeholdern**
- **Komplett neues Feld** mit potenziell **hohen Kosten** für Prozesseinführung und IT-Anpassungen

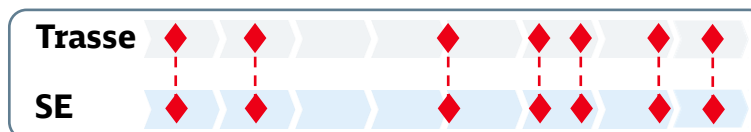
Bestell- und Vergabephasen Trasse und SE



Zielbild



- **Gemeinsame Bestellung und Vergabe von Trasse und SE** für DB-eigene SE und SE externer Terminalbetreiber
- Bereitstellung der **erforderlichen IT** in Verantwortung der **jeweiligen EIU**
- Scope: Umsetzung für SE auf **TEN-T Strecken** inkl. SE in „urban nodes“



Umsetzungsschritte



- Im Jahr 2026 Start **Erarbeitung Zielbild zur Prozess- und IT-Umsetzung**
- **Klärung** Zeitplan und Möglichkeiten zur **Prozess- und IT-Einbindung von externen SE-Betreiber (<100)**
- **Schrittweise Umsetzung** notwendig und in RNE SE-Taskforce (startet im März 2026) zu klären
- **Abstimmung mit Kunden und externen SE-Betreiber** zu sinnvollem Vorgehen, z.B. über Konsultationsverfahren

Zeit/Prozess: Inkrafttreten der Network Statements/INB nach Art. 61 iVm Anh. I Abschn. 4 Nr. 1 EU-VO und § 19 Abs. 5 ERegG



X - 16,5 ----- X - 13,5 ----- X - 9,5* (bisher X - 8,5) ----- X

Ende Juli 2029

Ende Okt. 2029

Ende Febr. 2030

14.12.2030

Veröffentlichung INB 2031 mit Möglichkeit zur Stellungnahme

INB 2031 werden gültig
(dh keine Änderung mehr möglich)

INB 2031 treten für Netzfahrplanverfahren 2031 in Kraft (dh werden angewendet).

INB 2031 treten vollumfänglich zum Netzfahrplanwechsel 2030/2031 in Kraft

Beabsichtigt ein Betreiber der Schienenwege eine Neufassung oder Änderung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, so muss er mindestens **sieben Monate vor Ablauf der Frist für einen Antrag auf Zuteilung von Schienenwegkapazität** einen Entwurf auf seiner Internetseite veröffentlichen. **§ 19 Abs. 2 ERegG**

The network statement shall be published no less than four months in advance of the deadline for requests for infrastructure capacity.
Art. 27 Abs. 4 EU-RiL 2012/34

Die endgültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen sind vor dem Netzfahrplanwechsel, mindestens jedoch vier Monate vor Ablauf der Frist für einen Antrag auf Zuteilung von Schienenwegkapazität, zu veröffentlichen. Sie dienen als Grundlage für das Zuweisungsverfahren und den Vertragsschluss für die Trassen der folgenden Netzfahrplanperiode. **Mit Beginn der folgenden Netzfahrplanperiode** treten die Schienennetz-Nutzungsbedingungen **in Kraft** und gelten für die Durchführung der Verkehre während der gesamten Fahrplanperiode.
§ 19 Abs. 5 ERegG

*Frist für die Stellung von Anträgen zum Netzfahrplan

Harmonisierung: Abweichungen von der Network Common Structure und Zeitplan, Art. 61 (5)

5

- **RNE** erarbeitet und veröffentlicht seit 2004 eine gemeinsame Struktur für die Nutzungsbedingungen/network statements seiner Mitglieder unter Beachtung von Art. 27 iVm Anhang IV Ril 2012/34; dadurch bereits heute schon hoher Übereinstimmungsgrad auf Ebene der Gliederung und übergeordneten Inhalte
- Nach Art. 61 (1) soll **ENIM** diese **Common Structure (NS CS)** nunmehr auf gesetzlicher Grundlage (Art. 61 (1) iVm Anhang IV vorbereiten und verabschieden
- ❖ Weitere **Steigerung des Harmonisierungsdrucks** durch grds. Abweichungsmöglichkeit von common structure und Zeitplan (Art. 61 (5)), aber **Transparenzverpflichtung durch Angabe der Abweichung und Begründung**

Lösung (in Disk.):

- Aufzählung der Abweichungen in Ziff. 1.4.2 der NS CS/INB
- Einfügung einer neuen Anlage 1.4.2 mit
 - Hinweis auf den Punkt, in dem von der NS CS abgewichen wird,
 - Benennung und
 - Begründung der Abweichung

Verbindlichkeit: Auswirkungen auf die unternehmerische Regelwerkslandschaft

6

- **Bisher** Regelung netzzugangs- und betrieblich-technischer Bestimmungen und Nutzungsregeln aufgrund von
 - gesetzlichen Regelungen (unionsrechtlich (z.B. TSI/national (z.B. AEG/EBO/ESO),
 - Verbandsempfehlungen (RNE Handbücher, ggf. auch noch UIC-Merkblätter)
 - Unternehmensinterne Regelwerke (DB InfraGO-Richtlinien)
- Verbands- und Unternehmensregelungen werden über Nutzungsbedingungen/INB Vertragsbestandteil des Zugangs-/Nutzungsverhältnisses zwischen Betreiber der Eisenbahnanlage und Zugangsberechtigten
- **Neu** treten
 - die von Gesetzes wegen unmittelbar geltenden Regelungen der EU-VO für Kapazitätsmanagement und Fahrplanregelungen und
 - und die verbindlichen Regelungen des European frameworks (EFWs) for capacity management (Art. 6) und for the coordination of cross-border traffic management (...) – Art. 44 – dazu

- **Insgesamt** ergibt sich in den kommenden Jahren ein **erheblicher Anpassungsbedarf** auf das unternehmerische netzzugangsrelevante (insbes. Ril 402) und betrieblich-technische (insbes. Ril 420) Regelwerk
- **Offen** ist hierbei bisher, ob Konsultationen z.B. der EFW durch ENIM (Art. 6 (1b) gesetzlich geregelte Stellungnahmeverfahren (für INB vgl. § 19 (1) ERegG) obsolet machen

Exkurs (1): Selbstregulierung auf Bewährung (Fassung nach Ende Trilog am 12.12.2025)

Delegierte Rechtsakte (DR) + Durchführungsrechtsakte (DFR) = durch **Vertrag über Arbeitsweise der EU (AEUV/Vertrag von Lissabon 2009)** eingeführte Rechtsnormen, die europäische Gesetzgebungsakte umsetzen.

Delegierte Rechtsakte (DR)/ Delegated acts

- Rat + Parlament dürfen Kommission ermächtigen, **DR** nach **Art. 290 AEUV** zu erlassen.
- **DR** ergänzen oder ändern Gesetzgebungsakte in »*nicht wesentlichen Punkten*«

→ zu einzelnen Themen soll stärkere/effektivere Harmonisierung in EU erreicht werden

- Parlament + Rat können Kommission Delegation jederzeit entziehen/gegen **DR** Einspruch erheben

Beispiel: Delegierter Beschluss (EU) 2017/2075 zur Ersetzung des Anhangs VII / Annex VII der Richtlinie 2012/34/EU (Unterform des delegierten Rechtsaktes)

Durchführungsrechtsakt (DFR)/ Implementing Acts

7

- Kommission erlässt **DFR** nach **Art. 291 AEUV**
- Unterstützung durch Ausschuss, dem sie vorsitzt und der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt
- Erlass **DFR** „von allgemeiner Tragweite“ + spezielle Themen (nicht Verkehr) → Anwendung „**Prüfverfahren**“ → qualifizierte Mehrheit der Mitgliedstaaten kann Vorschläge Kommission abwehren und »Berufungsausschuss« anrufen, der über die Differenzen berät → Ablehnende Stellungnahme Berufungsausschuss → Kommission darf **DFR nicht erlassen** → bei **DFR** von allgemeiner Tragweite können Mitgliedstaaten Einfluss auf **DFR** nehmen
- Erlass **DFR** zu allen anderen Bereichen an, also auch zum Bereich Verkehr für DFR von *nicht* allgemeiner Tragweite → Anwendung einfaches »**Beratungsverfahren**« → Ausschuss verfügt im (einfachen) Beratungsverfahren über keine besonderen Vetorechte gegenüber der Kommission

Beispiele:

- Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität
- Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen

Exkurs (2): Selbstregulierung auf Bewährung (Fassung nach Ende Trilog am 12.12.2025)

7

Kapazitätsbeschränkungen aufgrund von Infrastrukturarbeiten und verschlechterten Fahrwegen **Art. 10 Abs. 8**

Regelungsinhalte EU-VO, wo Delegierte Rechtsakte (DR) vorgesehen sind

Änderung Anhang VIII (von den betrieblichen Stakeholdern bereitzustellende Infos) **Art. 48 Abs. 3**

Änderung von Teilen der Inhalte:

- Kapazitätsstrategie
- Kapazitätsmodell
- Kapazitätsangebotsplan inkl. Fristen **Art. 11 Abs. 2b**

Änderung Anhang IIIa im Hinblick auf Anpassung Mindest-/Höchstniveau Strafzahlung an Inflationsrate **Art. 40 Abs. 7**

Obligatorisch zu erlassen (alle 2 Jahre ab 2033)

Änderung Schwellenwerte/Referenzzeiträume für Kapazitätsnutzung im Fall überlasteter oder stark ausgelasteter Fahrwege **Art. 21 Abs. 9**

Änderung Zeitplans für Kapazitätszuweisungsprozess bezüglich Fristen und Dauer **Art. 38 Abs. 3**

Änderung Abschnitt 8 von Anhang I (Änderung Kapazitätsrechte nach Zuweisung) **Art. 39 Abs. 9**

Obligatorisch zu erlassen (18 Monate nach Inkrafttreten)

Meistens liegt Erlass **DR** im Ermessen Kommission („is empowered to adopt“, „may adopt“)

Exkurs (3): Selbstregulierung auf Bewährung (Fassung nach Ende Trilog am 12.12.2025)

Europäische
Rahmenregelung zum
Kapazitätsmanagement
Art. 6 Abs. 4b

Kriterien für vom
Antragsteller zu leistende
Finanzgarantie
Art. 7 Abs. 3

Details des Verfahrens
und der Prozesse der
Notfallplanung
Art. 19 Abs. 5

Obligatorisch
zu erlassen

**Regelungsinhalte
EU-VO, wo
Durchführungs-
rechtsakte (DFR)
vorgesehen sind**

Detaillierte Regeln zu
• Verfahren
• Abschlusskriterien
• Form und Inhalt
Rahmenverträge
Art. 31 Abs. 11

Performance Review
Art. 50 Abs. 5

Europäische Rahmenregelung für
• Koordinierung
grenzüberschreitender
Verkehr
• Störungs-/
Krisenmanagement
Art. 44 Abs. 3b

Detaillierte Regeln zum
Prozess der rollierenden
Planung
Art. 33

Meistens liegt Erlass **DFR** im Ermessen Kommission („is empowered to adopt“, „may adopt“)