

Liechtensteinisches Landesgesetzblatt

Jahrgang 2013

Nr. 95

ausgegeben am 25. Februar 2013

Verordnung

vom 19. Februar 2013

über die Zuweisung von Fahrplantrassen sowie die Einhebung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (EB-FEV)

Aufgrund von Art. 23 Abs. 5, Art. 25 Abs. 4 sowie Art. 62 Abs. 1 Bst. g und h des Eisenbahngesetzes (EBG) vom 16. März 2011, LGBL 2011 Nr. 182, verordnet die Regierung:

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Gegenstand

Die Verordnung regelt:

- a) die Zuweisung von Fahrplantrassen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur an antragsberechtigte Unternehmen (Art. 23 Abs. 2 EBG);
- b) die Einhebung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Art. 25 EBG).

Art. 2

Umsetzung von EWR-Rechtsvorschriften

Diese Verordnung dient insbesondere der Umsetzung der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die

Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (EWR-Rechtssammlung; Anh. XIII - 41b.01).

Art. 3

Begriffsbestimmungen und Bezeichnungen

1) Auf die in dieser Verordnung verwendeten Begriffe finden die Begriffsbestimmungen des Art. 3 Abs. 1 EBG und des EWR-Rechts, insbesondere der Richtlinie 2001/14/EG, Anwendung.

2) Unter den in dieser Verordnung verwendeten Personenbezeichnungen sind Angehörige des männlichen und weiblichen Geschlechts zu verstehen.

II. Zuweisung von Fahrplantrassen

Art. 4

Fahrplan

1) Alle geplanten Zugbewegungen auf der Schieneninfrastruktur (Fahrplantrassen) sind in einem vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erstellenden Fahrplan aufzunehmen.

2) Der Fahrplan wird unter Berücksichtigung der Vorgaben des Anhangs III Ziff. 2 der Richtlinie 2001/14/EG einmal im Kalenderjahr erstellt.

3) Antragsberechtigten (Art. 23 Abs. 2 EBG) sowie Behörden ist auf Antrag jederzeit Einsicht in die Fahrpläne zu gewähren, wenn diese ein berechtigtes Interesse glaubhaft machen können.

Art. 5

Fristen für die Fahrplanerstellung

1) Die Frist für den Eingang von Anträgen auf die Zuweisung von Fahrplantrassen (Art. 23 Abs. 1 EBG), die in den Fahrplan aufgenommen werden sollen, darf nicht mehr als zwölf Monate vor dem Inkrafttreten des Fahrplans ablaufen.

2) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Art. 22 EBG) mindestens vier Monate vor dem Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen zu veröffentlichen.

3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass spätestens elf Monate vor dem Inkrafttreten des Fahrplans vorläufige grenzüberschreitende Fahrplantrassen in Zusammenarbeit mit den betroffenen ausländischen Stellen festgelegt sind und im nachfolgenden Verfahren zur Erstellung des Fahrplans möglichst nicht mehr verändert werden.

4) Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Fahrplanentwurf zu erstellen.

Art. 6

Fahrplanerstellung

1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat bei der Erstellung des Fahrplans soweit wie möglich allen Anträgen der Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Fahrplantrassen zu entsprechen. Dabei ist allen Sachzwängen, denen die Antragsteller unterliegen, einschliesslich der wirtschaftlichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit, soweit wie möglich Rechnung zu tragen.

2) Kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgrund fehlender Kapazitäten nicht allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen stattgeben, sind die Vorrangregeln nach Art. 23 Abs. 4 EBG anzuwenden.

3) Alle Zugangsberechtigten, die fristgerecht einen Antrag auf Zuweisung von Fahrplantrassen gestellt haben, können binnen eines Monats nach Vorliegen des Fahrplanentwurfs zu diesem Stellung nehmen. Dies gilt auch für Dritte hinsichtlich ihrer Möglichkeiten, in der betreffenden Fahrplanperiode Verkehrsleistungen in Anspruch nehmen zu können. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Regulierungsbehörde von den eingelangten Stellungnahmen in Kenntnis zu setzen und ihr Gelegenheit zur Äusserung zu geben.

4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat berechtigten Einwänden nach Möglichkeit Rechnung zu tragen.

Art. 7

Fahrwegkapazität für die Instandhaltung

Bei der Erstellung des Fahrplans hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die für die regelmässige Instandhaltung erforderliche Fahrwegkapazität zu berücksichtigen, wobei den Auswirkungen auf die Antragsteller angemessen Rechnung zu tragen ist.

Art. 8

Koordinierungsverfahren

1) Ergeben sich bei der Erstellung des Fahrplans Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen, so hat sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch Koordinierung der Anträge und Verhandlungen mit den Beteiligten um eine einvernehmliche Lösung zu bemühen. Dazu kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen innerhalb vertretbarer Bandbreiten Fahrplantrassen anbieten, die von der beantragten Fahrplantrasse abweichen. Die Regulierungsbehörde kann am Koordinierungsverfahren als Beobachterin teilnehmen.

2) Die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen. Sie müssen insbesondere der Schwierigkeit, vertaktete Verkehre und grenzüberschreitende Fahrplantrassen zu vereinbaren, sowie den Auswirkungen etwaiger Änderungen auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen Rechnung tragen.

3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat für die rasche Beilegung von Streitigkeiten zwischen Antragstellern hinsichtlich der Zuweisung von Fahrplantrassen ein Streitbeilegungssystem einzurichten, das Entscheidungen über diese Streitigkeiten innerhalb von zehn Arbeitstagen gewährleistet. Das Recht auf Anrufung der Regulierungsbehörde (Art. 26 EBG) wird dadurch nicht berührt.

Art. 9

Ad-hoc-Anträge

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf ad-hoc-Anträge auf Zuweisung von einzelnen Fahrplantrassen schnellst möglich, längstens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen, zu reagieren und über freie Fahrplantrassen Auskunft zu erteilen. Es kann im fertig gestellten Fahr-

plan zu diesem Zweck Trassen berücksichtigen, um auf ad-hoc-Anträge rasch reagieren zu können.

Art. 10

Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben zur effizienten Schaffung und Zuweisung von Fahrplantrassen mit anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder Zuweisungsstellen, die in den EWR-Mitgliedstaaten oder der Schweiz Fahrplantrassen vergeben, zusammenzuarbeiten und grenzüberschreitende Fahrplantrassen anzubieten. Ferner haben sie die Teilnahme an der Zusammenarbeit sowie deren Funktionsweise ebenso zu veröffentlichen wie jene Kriterien, die für die Bewertung und Zuweisung der Fahrplantrassen relevant sind.

2) Antragsteller können Fahrplantrassen, die das Netz mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreffen, bei einem einzigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen beantragen. Dieses hat dann im Auftrag des Antragstellers bei den anderen betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen um die Fahrplantrasse anzusuchen. Haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu diesem Zweck gemeinsame Einrichtungen geschaffen, kann sich der Antragsteller unmittelbar an diese wenden.

3) Antragsteller, die um Fahrplantrassen für grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste ansuchen, haben die davon betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Regulierungsbehörden zu informieren.

4) Damit der Zweck eines grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes zur Beförderung von Personen zwischen Bahnhöfen in verschiedenen EWR-Mitgliedstaaten oder der Schweiz und mögliche wirtschaftliche Auswirkungen auf bestehende Verträge über öffentliche Dienstleistungen bewertet werden können, sorgt die Regulierungsbehörde dafür, dass die zuständige Behörde, die Personenverkehrsdienste auf der Schiene vergeben hat, die Gegenstand eines Vertrags über öffentliche Dienstleistungen sind, sowie die Eisenbahnunternehmen, die auf der Strecke dieses grenzüberschreitenden Personenverkehrsdienstes einen Vertrag über öffentliche Dienstleistungen erfüllen, darüber unterrichtet werden.

Art. 11

Wahrung des Geschäftsgeheimnisses

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat hinsichtlich aller von den Antragstellern im Zuge der Fahrplanerstellung erlangten Daten das Geschäftsgeheimnis zu wahren.

Art. 12

Reservierungskosten

Ein Antragsteller hat für ihm zugewiesene Fahrplantrassen, die er aus von ihm zu vertretenden Gründen nicht in Anspruch nimmt, dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen angemessenen Kostenersatz zu leisten. Die Höhe dieses Kostenersatzes ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen.

Art. 13

Entzug von Fahrplantrassen

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann einem Antragsteller eine zugewiesene Fahrplantrasse entziehen, wenn er diese für die Dauer von mindestens einem Monat aus von ihm zu vertretenden Gründen nicht genützt hat.

Art. 14

Überlastete Schieneninfrastruktur

1) Kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen auch nach Koordinierung der Anträge und nach Konsultation der Antragsteller nicht in angemessenem Umfang stattgeben, so hat es den betroffenen Abschnitt der Schieneninfrastruktur unverzüglich für überlastet zu erklären. Dies gilt auch für Schieneninfrastruktur, bei der abzusehen ist, dass ihre Kapazität in Zukunft nicht ausreichen wird.

2) Wurde ein Abschnitt der Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt, so hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen:

- a) eine Kapazitätsanalyse (Art. 15) durchzuführen, sofern nicht bereits ein Plan zur Erhöhung der Kapazität (Art. 16) umgesetzt wird;
- b) bei der Erstellung des Fahrplans nach Art. 23 Abs. 4 EBG vorzugehen.

3) Die in Bezug auf überlastete Schieneninfrastruktur zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Vorrangkriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen.

Art. 15

Kapazitätsanalyse

1) Zweck einer Kapazitätsanalyse ist die Ermittlung der Engpässe, die verhindern, dass Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen in angemessener Weise stattgegeben werden kann, und die Darlegung, auf welche Weise zusätzlichen Anträgen stattgegeben werden kann. In der Analyse sind die Gründe für die Überlastung zu ermitteln sowie mögliche kurz- und mittelfristige Abhilfemassnahmen darzulegen.

2) Gegenstand der Analyse sind die Schieneninfrastruktur, die Betriebsverfahren, die Art der verschiedenen durchgeführten Verkehrsdienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Kapazität der Schieneninfrastruktur. Zu den zu prüfenden Massnahmen zählen insbesondere die Umleitung oder zeitliche Verlagerung von Verkehrsleistungen, Änderungen der Fahrgeschwindigkeit sowie die Verbesserung der Schieneninfrastruktur.

3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten, gerechnet ab dem Zeitpunkt, in dem die Schieneninfrastruktur für überlastet erklärt wurde, abzuschliessen.

Art. 16

Plan zur Erhöhung der Kapazität

1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Konsultation der Antragsteller, denen auf dem betroffenen Teil der Schieneninfrastruktur Fahrplantrassen zugewiesen wurden, einen Plan zur Erhöhung der Kapazität vorzulegen. Darin ist Folgendes darzulegen:

- a) die Gründe für die Überlastung;
- b) die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung;
- c) den Ausbau der Schieneninfrastruktur betreffende Beschränkungen;
- d) die möglichen Massnahmen und Kosten für die Erhöhung der Kapazität der Schieneninfrastruktur, einschliesslich der zu erwartenden Änderungen der Benützungsentgelte.

2) Auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse der ermittelten Massnahmen (Abs. 1 Bst. d) ist zu bestimmen, welche Massnahmen zur Erhöhung der Kapazität der Schieneninfrastruktur ergriffen werden sollen. Dies schliesst auch einen Zeitplan für die Durchführung ein.

Art. 17

Sondermassnahmen bei Störungen

1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die normale Situation wieder herzustellen. Zu diesem Zweck hat es einen Notfallplan zu erstellen, in dem die verschiedenen staatlichen Stellen aufgeführt sind, die bei schwerwiegenden Vorfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu unterrichten sind.

2) In Notfallsituationen und sofern dies unbedingt notwendig ist, weil ein Zugang zur Schieneninfrastruktur wegen einer Betriebsstörung vorübergehend nicht möglich ist, können die zugewiesenen Fahrplanrassen ohne Ankündigung so lange gesperrt werden, wie dies zur Instandsetzung der Schieneninfrastruktur erforderlich ist. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann, wenn es dies für notwendig erachtet, verlangen, dass ihm die Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Massgabe der vorhandenen Kapazitäten und Zumutbarkeit gegen angemessenes Entgelt die Mittel zur Verfügung stellen, die seiner Meinung nach am besten geeignet sind, um die normale Betriebssituation möglichst rasch wiederherzustellen.

III. Einhebung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

Art. 18

Entgeltnachlässe

1) Nachlässe dürfen nur auf das Benützungsentgelt für die Schieneninfrastruktur gewährt werden und die Höhe der tatsächlich eingesparten Verwaltungskosten nicht übersteigen. Verhandlungen über die Höhe von Entgelten dürfen nur unter Aufsicht der Regulierungsbehörde erfolgen.

2) Über Abs. 1 hinausgehend kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für einzelne Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen zeitlich begrenzte Nachlässe auf das Benützungsentgelt gewähren, um die Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste zu fördern.

3) Die in Abs. 1 und 2 genannten Nachlässe sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen bekannt zu geben und allen Zugangsberechtigten in gleicher Weise zu gewähren.

Art. 19

Leistungsabhängige Entgeltbestandteile

Die Regeln für das Benützungsentgelt müssen leistungsabhängige Bestandteile enthalten, die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur bieten. Diese können insbesondere Strafzahlungen für Betriebsstörungen der Schieneninfrastruktur, Entschädigungen für von der Störung betroffene Zugangsberechtigte und Bonusregelungen für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein.

IV. Schlussbestimmung

Art. 20

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. März 2013 in Kraft.

Fürstliche Regierung:
gez. *Dr. Martin Meyer*
Regierungschef-Stellvertreter