

# Liechtensteinisches Landesgesetzblatt

Jahrgang 2022

Nr. 209

ausgegeben am 15. Juli 2022

---

## Gesetz

vom 2. Juni 2022

### über die Abänderung des Eisenbahngesetzes

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich  
Meine Zustimmung:<sup>1</sup>

#### I.

##### Abänderung bisherigen Rechts

Das Eisenbahngesetz (EBG) vom 16. März 2011, LGBL 2011 Nr. 182,  
in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

##### Art. 1 Abs. 3 und 4

- 3) Es dient zudem der Umsetzung folgender EWR-Rechtsvorschriften:
- a) Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums<sup>2</sup>;
  - b) Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union<sup>3</sup>;

---

<sup>1</sup> Bericht und Antrag sowie Stellungnahme der Regierung Nr. 18/2022 und 60/2022

<sup>2</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32)

<sup>3</sup> Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44)

- c) Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit<sup>4</sup>;
- d) Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen<sup>5</sup>.

4) Die geltende Fassung der in diesem Gesetz genannten EWR-Rechtsvorschriften ergibt sich aus der Kundmachung der Beschlüsse des Gemeinsamen EWR-Ausschusses im Liechtensteinischen Landesgesetzblatt nach Art. 3 Bst. k des Kundmachungsgesetzes.

#### Art. 2 Abs. 1

1) Dieses Gesetz gilt für schienengebundene Verkehrssysteme zur Beförderung von Personen oder Gütern (Eisenbahnen) mit Ausnahme der Strassenbahnen, Schwebbahnen und Seilbahnen.

#### Art. 3 Abs. 1 Bst. b bis d und g sowie Abs. 2

- 1) Im Sinne dieses Gesetzes gelten als:
- b) "Eisenbahninfrastrukturunternehmen": Unternehmen, die dem Bau und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur, einschliesslich deren Erhaltung und Erneuerung, dienen;
  - c) "Eisenbahnverkehrsunternehmen": Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Schiene erbringen und die Traktion sicherstellen, einschliesslich Unternehmen, die ausschliesslich die Traktionsleistung erbringen; nicht als Eisenbahnverkehrsunternehmen gelten Unternehmen, die ausschliesslich Güterverkehrsdienste auf Anschlussbahnen durchführen;
  - d) "Eisenbahninfrastruktur": die in Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU bezeichneten Anlagen;
  - g) "Personenbahnsteige": neben dem Gleis liegende Bahnsteigkörper, die den unmittelbaren Ein- und Ausstieg von Fahrgästen ermöglichen.

2) Im Übrigen finden die Begriffsbestimmungen des EWR-Rechts, insbesondere der Richtlinien 2007/59/EG, 2012/34/EU, (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798, ergänzend Anwendung.

---

<sup>4</sup> Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102)

<sup>5</sup> Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51)

Art. 10 Abs. 2 Bst. a Einleitungssatz, Abs. 3 Bst. a und Abs. 6 Bst. a

2) Dem Antrag sind beizulegen:

- a) ein den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) nach der Richtlinie (EU) 2016/797 entsprechender Bauentwurf, der insbesondere enthält:

3) Die Eisenbahnbehörde hat daraufhin zu prüfen, ob:

- a) der Bauentwurf den anerkannten Regeln der Technik, einschliesslich der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), entspricht. Sie kann auf Kosten des Antragstellers Gutachten einholen;

6) Die eisenbahnrechtliche Baubewilligung ist zu erteilen, wenn:

- a) das Bauvorhaben den anerkannten Regeln der Technik, einschliesslich der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), entspricht;

Art. 12 Abs. 1a, 1b und 2 Einleitungssatz

1a) Dem Antrag sind folgende Unterlagen beizulegen:

- a) die EG-Prüferklärungen;
- b) die aufgrund der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und sonstiger Vorschriften festgestellte technische Kompatibilität der Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden, sowie die gemäss den gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) festgestellte sichere Integration der Teilsysteme;
- c) im Falle der Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) und/oder dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen (GSM-R) die positive Entscheidung der Europäischen Eisenbahnagentur gemäss Art. 19 der Richtlinie (EU) 2016/797.

1b) Die Eisenbahnbehörde teilt dem Antragsteller innerhalb eines Monats mit, ob die eingereichten Unterlagen vollständig sind, oder fordert unter Setzung einer angemessenen Nachfrist zusätzliche Informationen an.

2) Die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung ist innerhalb von vier Monaten ab dem Erhalt aller erforderlichen Unterlagen zu erteilen, wenn:

### Art. 14 Abs. 1, 2 Bst. a und Abs. 4 bis 6

1) Der Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbewilligung für den Betrieb einer im Inland gelegenen Eisenbahninfrastruktur ist schriftlich bei der Eisenbahnbehörde einzureichen.

2) Die Sicherheitsbewilligung ist zu erteilen, wenn der Antragsteller den Nachweis erbringt, dass er:

a) ein Sicherheitsmanagementsystem nach Art. 30 eingerichtet hat; und

4) Die Sicherheitsbewilligung ist einzuschränken oder zu entziehen, wenn die Voraussetzungen nach Abs. 2 nicht mehr gegeben sind.

5) Im Falle grenzüberschreitender Eisenbahninfrastrukturen arbeitet die Eisenbahnbehörde bei der Erteilung der Sicherheitsbewilligung mit den zuständigen Behörden anderer EWR-Mitgliedstaaten oder der Schweiz zusammen.

6) Die Regierung regelt das Nähere über die Sicherheitsbewilligung nach Massgabe der Richtlinie (EU) 2016/798 mit Verordnung.

### Art. 16 Abs. 2 Bst. d und Abs. 5 Einleitungssatz

2) Die Verkehrsbewilligung ist zu erteilen, wenn der Antragsteller den Nachweis erbringt, dass er:

d) zur Deckung der Unfallhaftpflicht eine ausreichende Versicherung abgeschlossen hat oder über angemessene Bürgschaften zu marktüblichen Konditionen verfügt.

5) Die Regierung regelt das Nähere nach Massgabe der Richtlinie 2012/34/EU mit Verordnung, insbesondere über:

## Überschrift vor Art. 17

### 2. Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

#### Art. 17

#### *Grundsatz*

1) Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist eine von der Europäischen Eisenbahngagentur oder der zuständigen Behörde der Republik Österreich ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung erforderlich.

2) Die Europäische Eisenbahnagentur unterrichtet nach Massgabe der Richtlinie (EU) 2016/798 die Eisenbahnbehörde unverzüglich über die Ausstellung, Erneuerung, Änderung oder den Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, deren geografisches Tätigkeitsgebiet das Fürstentum Liechtenstein mit einschliesst.

## Art. 18

### *Überprüfungen*

1) Stellt die Eisenbahnbehörde fest, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Voraussetzungen für die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung nicht mehr erfüllt, so hat sie bei der Europäischen Eisenbahnagentur deren Einschränkung oder Widerruf zu beantragen.

2) Stellt die Eisenbahnbehörde ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko fest, so kann sie vorläufige Sicherheitsmassnahmen oder die Einschränkung oder Aussetzung des Betriebs verfügen. Sie hat die Europäische Eisenbahnagentur hierüber unverzüglich zu unterrichten. Beträgt die Dauer der verfügten Massnahmen mehr als drei Monate, so hat die Eisenbahnbehörde bei der Europäischen Eisenbahnagentur die Einschränkung oder den Widerruf der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zu beantragen.

3) Wurde die einheitliche Sicherheitsbescheinigung von der zuständigen Behörde der Republik Österreich ausgestellt, so sind die Abs. 1 und 2 sinngemäss mit der Massgabe anzuwenden, dass die Antragstellung und die Unterrichtung an diese zu erfolgen hat.

## Überschrift vor Art. 19

### C. Schienenfahrzeuge

## Art. 19

### *Grundsatz*

1) Schienenfahrzeuge müssen über eine gültige Zulassung nach Massgabe der Richtlinie (EU) 2016/797 verfügen und mit einer Europäischen Fahrzeugnummer (EVN) gekennzeichnet sein.

2) Abs. 1 gilt nicht für Schienenfahrzeuge, die ausschliesslich auf Anschlussbahnen Verwendung finden.

3) Vor dem Einsatz eines Schienenfahrzeugs im Inland hat sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vergewissern, dass es mit der Eisenbahninfrastruktur kompatibel und für die konkrete Verwendung geeignet ist.

4) Stellt die Eisenbahnbehörde fest, dass ein Schienenfahrzeug die grundlegenden Anforderungen (Art. 29 Abs. 1) nicht erfüllt, hat sie:

- a) das Eisenbahnverkehrsunternehmen dazu aufzufordern, Korrekturmassnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung mit diesen Anforderungen wiederherzustellen;
- b) die Europäische Eisenbahnagentur und die zuständigen Behörden der anderen EWR-Mitgliedstaaten sowie der Schweiz über die Aufforderung nach Bst. a zu informieren;
- c) im Fall eines schwerwiegenden Sicherheitsrisikos vorübergehende Sicherheitsmassnahmen zu ergreifen.

#### Art. 20 Abs. 2

2) Zugangsberechtigte sind Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem EWR-Mitgliedstaat oder in der Schweiz, die verfügen über:

- a) eine Verkehrsbewilligung; und
- b) eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung, die die im Fürstentum Liechtenstein gelegene Eisenbahninfrastruktur mit einschliesst.

#### Art. 21

##### *Umfang des Zugangsrechts*

1) Das Zugangsrecht beinhaltet als Mindestzugangspaket:

- a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen der Eisenbahn;
- b) die Benützung des Schienennetzes einschliesslich der Weichen und Abzweigungen im Rahmen der zugewiesenen Fahrplantrassen;
- c) die Nutzung der Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom;
- d) die Nutzung der Personenbahnsteige;
- e) die Zugsteuerung einschliesslich Signalisierung und Übermittlung der Informationen über die Zugbewegung; und
- f) alle anderen Informationen, die für die Nutzung der zugewiesenen Fahrplantrassen erforderlich sind.

2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben zusätzlich zum Mindestzugangspaket nach Abs. 1 als Serviceleistung für den Schienenpersonenverkehr die Nutzung der Abstellgleise sowie der Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen, einschliesslich der Einrichtungen für die Anzeige von Reiseauskünften sowie geeigneter Örtlichkeiten für den Fahrscheinverkauf, zu gestatten. Dies gilt nicht, wenn tragfähige Alternativen vorhanden sind, die es ermöglichen, den Personenverkehr unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen durchzuführen. Für die Nutzung der Bahnhöfe hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine getrennte Rechnungsführung einzurichten.

3) Stellt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zusatzleistung Fahrstrom bereit, hat es diesen allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu liefern, die dies beantragen. Der Preis für den Fahrstrom ist auf der Rechnung getrennt von den für die Nutzung der Stromversorgungseinrichtungen erhobenen Entgelten auszuweisen.

4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann als Nebenleistungen anbieten:

- a) den Fahrscheinverkauf in Personenbahnhöfen;
- b) die Bereitstellung zusätzlicher Informationen; oder
- c) den Zugang zu Telekommunikationsnetzen.

5) Für Anschlussbahnen besteht das Zugangsrecht nur soweit, als sie mehr als einem Endnutzer dienen können.

## Art. 22

### *Schiennetz-Nutzungsbedingungen*

1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen erstellt nach Konsultation mit den Beteiligten Schiennetz-Nutzungsbedingungen. Diese werden zumindest vier Monate vor dem Ablauf der Frist für die Beantragung von Fahrplantrassen in deutscher Sprache und in einer anderen Amtssprache der Europäischen Union auf dem Internetportal des Eisenbahninfrastrukturunternehmens unentgeltlich veröffentlicht. Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen sind auf dem neuesten Stand zu halten.

2) Die Schiennetz-Nutzungsbedingungen enthalten Angaben zum Fahrweg sowie zu den Zugangsbedingungen zu diesem und allen anderen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen angebotenen Leistungen (Art. 21 Abs. 2 bis 4). Sie haben jedenfalls alle Angaben nach Anhang IV der Richtlinie 2012/34/EU zu enthalten.

Art. 23 Abs. 1, 2 Bst. b, Abs. 3a und 5

1) Alle geplanten Zugbewegungen auf der Schieneninfrastruktur (Fahrplantrassen) sind in einem vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu erstellenden Fahrplan aufzunehmen. Dabei hat es die Fahrplantrassen auf Antrag nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zuzuweisen.

2) Antragsberechtigt sind:

b) natürliche oder juristische Personen, die Fahrplantrassen einem von ihnen bezeichneten zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen (Art. 20) zur Nutzung überlassen.

3a) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Finanzgarantien fordern, um seinen Entgeltanspruch für die Zuweisung und Nutzung der Fahrplantrassen (Art. 25) zu sichern. Die geforderten Finanzgarantien müssen angemessen, transparent und diskriminierungsfrei sein und sind der EFTA-Überwachungsbehörde mitzuteilen.

5) Die Regierung regelt das Nähere über die Zuweisung der Fahrplantrassen einschliesslich des einzuhaltenden Zeitplans und Verfahrens nach Massgabe der Richtlinie 2012/34/EU mit Verordnung.

Art. 24

*Rahmenverträge*

1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann mit einem Zugangsberechtigten einen Rahmenvertrag über die Zuweisung von Fahrwegkapazität abschliessen. Rahmenverträge dürfen lediglich zeitliche Bandbreiten für Fahrplantrassen für den Fall enthalten, dass die beantragte Fahrplantrasse nicht verfügbar ist. Die Zuweisung bestimmter Fahrplantrassen darf darin nicht geregelt sein. Insbesondere darf durch den Rahmenvertrag die Nutzung der Schieneninfrastruktur durch andere Zugangsberechtigte nicht ausgeschlossen sein. Abgeschlossene Rahmenverträge sind der Regulierungsbehörde unverzüglich vorzulegen.

2) Rahmenverträge sind vorbehaltlich Abs. 3 auf die Dauer von fünf Jahren befristet und können einmal um weitere fünf Jahre verlängert werden.



3) Aufgrund langfristiger Investitionen oder Verpflichtungen können Rahmenverträge bis zu einer Dauer von 15 Jahren abgeschlossen werden. Die Notwendigkeit einer fünf Jahre übersteigenden Vertragsdauer ist gegenüber der Regulierungsbehörde zu begründen; solche Rahmenverträge bedürfen hinsichtlich der Laufzeit einer Genehmigung der Regulierungsbehörde.

4) Die wesentlichen Merkmale der Rahmenverträge sind unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses allen Zugangsberechtigten auf Verlangen offenzulegen.

#### Art. 25 Abs. 2 bis 4

2) Die Höhe des Entgelts für die Benützung des Schienennetzes und der übrigen Leistungen nach Art. 21 Abs. 1 ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen diskriminierungsfrei für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in gleicher Art festzusetzen und in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Das Entgelt ist in der Höhe der Kosten festzulegen, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Aufschläge insbesondere nach Massgabe der Richtlinie 2012/34/EU können erhoben werden. Um Schwankungen zu vermeiden, kann das Entgelt über einen angemessenen Zeitraum sowie je nach Art und Zeit der Nutzung der Schieneninfrastruktur gemittelt festgesetzt werden; dabei muss die relative Höhe der Entgelte zu den von den Nutzern verursachten Kosten in Beziehung stehen.

3) Die Entgelte für die Inanspruchnahme von Serviceleistungen (Art. 21 Abs. 2) sowie für Zusatz- und Nebenleistungen (Art. 21 Abs. 3 und 4) dürfen die Kosten für deren Erbringung zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht übersteigen.

4) Die Regierung kann das Nähere über die Ermittlung und Erhebung von Entgelten insbesondere nach Massgabe der Richtlinie 2012/34/EU mit Verordnung festlegen.

#### Art. 26 Abs. 1

1) Ist ein Antragsberechtigter nach Art. 23 Abs. 2 der Auffassung, ungerecht behandelt, diskriminiert oder auf andere Weise in seinen Rechten verletzt worden zu sein, so kann er die Regulierungsbehörde befassen, und zwar insbesondere mit Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder gegebenenfalls des Eisenbahnverkehrsunternehmens betreffend:

- a) den Entwurf und die Endfassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie die darin enthaltenen Kriterien;
- b) das Verfahren für die Zuweisung von Fahrplantrassen sowie dessen Ergebnis;
- c) die Struktur, Höhe und Modalitäten der Entgelte;
- d) den Zugang zu Service-, Neben- und Zusatzleistungen (Art. 21 Abs. 2 bis 4) sowie die dafür erhobenen Entgelte;
- e) das Verkehrsmanagement;
- f) die Erneuerungsplanung sowie die geplante und ungeplante Instandhaltung.

#### Art. 27

#### Aufgehoben

#### Art. 28

#### *Voraussetzungen für das Führen eines Zuges*

1) Triebfahrzeugführer müssen die für das Führen eines Zuges erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten besitzen und folgende Dokumente vorweisen können:

- a) eine von der zuständigen Behörde eines EWR-Mitgliedstaates oder der Schweiz ausgestellte gültige Fahrerlaubnis; und
- b) eine von einem Eisenbahnunternehmen ausgestellte Bescheinigung, die zum Führen des jeweiligen Triebfahrzeugs auf der Eisenbahninfrastruktur im Fürstentum Liechtenstein berechtigt.

2) Die Eisenbahnbehörde kann jederzeit vor Ort prüfen, ob:

- a) der Triebfahrzeugführer die erforderlichen Dokumente vorweisen kann; und
- b) die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten eingehalten werden.

3) Stellt die Eisenbahnbehörde fest, dass ein Triebfahrzeugführer die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis nicht oder nicht mehr erfüllt, verständigt sie die ausstellende Behörde und verlangt unter Angabe von Gründen eine zusätzliche Kontrolle oder die Aussetzung der Fahrerlaubnis. Zugleich unterrichtet sie die EFTA-Überwachungsbehörde sowie die für die Eisenbahnsicherheit zuständigen Behörden der EWR-Mitgliedstaaten und der Schweiz. Bis zur Mitteilung der Entscheidung der

ausstellenden Behörde kann die Eisenbahnbehörde dem Triebfahrzeugführer den Fahrbetrieb im Fürstentum Liechtenstein untersagen.

4) Stellt die Eisenbahnbehörde fest, dass ein Triebfahrzeugführer die Voraussetzungen für die Erteilung der Bescheinigung nicht oder nicht mehr erfüllt, verständigt sie das ausstellende Eisenbahnunternehmen und verlangt eine zusätzliche Kontrolle oder die Aussetzung der Bescheinigung. Bis zum Eingang der Rückmeldung des ausstellenden Eisenbahnunternehmens kann die Eisenbahnbehörde dem Triebfahrzeugführer den Fahrbetrieb im Fürstentum Liechtenstein untersagen. Hiervon sind die EFTA-Überwachungsbehörde sowie die für die Eisenbahnsicherheit zuständigen Behörden der EWR-Mitgliedstaaten und der Schweiz zu verständigen.

5) Stellt ein Triebfahrzeugführer eine erhebliche Gefährdung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs dar, so hat die Eisenbahnbehörde unverzüglich die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen. Insbesondere kann sie vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Anhalten des Zuges verlangen und dem Triebfahrzeugführer die Weiterfahrt so lange wie erforderlich untersagen. Von einer solchen Entscheidung sind die EFTA-Überwachungsbehörde sowie die für die Eisenbahnsicherheit zuständigen Behörden der EWR-Mitgliedstaaten und der Schweiz zu verständigen.

## Art. 29

### *Grundsatz*

1) Die Eisenbahninfrastruktur sowie die darauf eingesetzten Fahrzeuge müssen die grundlegenden Anforderungen nach Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/797 erfüllen. Dies ist anzunehmen, wenn die Bauteile oder Gruppen von Bauteilen die Anforderungen der entsprechenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) oder die zur Einhaltung dieser Anforderungen ausgearbeiteten europäischen Spezifikationen erfüllen. Die EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung dient hierfür als Nachweis.

2) Die Regierung regelt nach Massgabe der Richtlinie (EU) 2016/797 mit Verordnung die Bedingungen zur Sicherstellung der Interoperabilität des liechtensteinischen Eisenbahnsystems.

## Art. 30 Abs. 3

3) Das Sicherheitsmanagementsystem der Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Folgen aus der Tätigkeit verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zu berücksichtigen. Es hat zudem das Notfallverfahren mit jenen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie anderer betroffener Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu koordinieren.

## Art. 31 Abs. 1 Bst. d und e

1) Das Sicherheitsmanagementsystem hat folgende wesentliche Bestandteile zu enthalten:

- d) Verfahren und Methoden für die Risikoermittlung, die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Massnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder neuem Material Risiken für die Infrastruktur oder das Zusammenwirken zwischen Mensch, Technik und Organisation ergeben;
- e) Schulungsprogramme für das Personal und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten wird und die Tätigkeiten dieser Qualifikation entsprechend ausgeführt werden, einschliesslich Vorkehrungen für die physische und psychische Eignung;

## Art. 32

*Sicherheitsbericht*

Eisenbahnunternehmen haben der Eisenbahnbehörde längstens bis zum 31. Mai eines jeden Jahres einen Sicherheitsbericht für das vorangegangene Kalenderjahr vorzulegen, der Folgendes enthält:

- a) Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht werden, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne;
- b) die Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind;
- c) die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
- d) Angaben über Mängel und Störungen, die die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs beeinträchtigen; und
- e) einen Bericht über die Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) nach Art. 6 der Richtlinie (EU) 2016/798.

### Art. 34 Abs. 1

1) Eisenbahnunternehmen haben die für eine sichere und effiziente Abwicklung des Eisenbahnverkehrs erforderlichen Dienst- und Beförderungsvorschriften zu erstellen. Die Dienstvorschriften haben den von der Europäischen Kommission erlassenen gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) sowie den gemeinsamen Sicherheitszielen (CST) zu entsprechen.

### Art. 35 Abs. 2 und 3

2) Als Unfall gilt jedes unerwünschte oder unbeabsichtigte plötzliche Ereignis mit schädlichen Folgen.

3) Als Störung gilt ein Ereignis, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte.

### Art. 36

#### *Rechnungsführung*

Die Eisenbahnunternehmen haben die Rechnungsführung der Geschäftsbereiche so zu gestalten, dass die Regulierungsbehörde oder ein von ihr beauftragter Dritter kontrollieren kann:

- a) die Einhaltung des Verbots der Übertragung öffentlicher Gelder auf andere Geschäftsbereiche, wie die Erbringung von Verkehrsleistungen und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur; und
- b) die Verwendung der Einnahmen aus Wegeentgelten und des Gewinns aus anderen Tätigkeiten (Art. 37a Abs. 3 und Art. 37d Abs. 2).

### Überschriften vor Art. 37a

#### VIIIa. Organisation und Führung der Eisenbahnunternehmen

##### A. Eisenbahnverkehrsunternehmen

### Art. 37a

#### *Führung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen*

1) Die Leitungsorgane von Eisenbahnverkehrsunternehmen haben diese unabhängig von der Eigentümerstruktur nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Dies gilt auch für gemeinwirtschaftliche

Verpflichtungen und öffentliche Dienstleistungsaufträge, die sie mit Gebietskörperschaften abschliessen.

2) Abs. 1 lässt die sich aus dem Gesellschaftsrecht ergebenden Rechte der Eigentümer und Aufsichtsorgane des Unternehmens unberührt. Dies gilt auch für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die direkt oder indirekt im Eigentum von Gebietskörperschaften eines EWR-Mitgliedstaates oder der Schweiz stehen oder von einer solchen kontrolliert werden.

3) Für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Personen- sowie im Güterverkehr sind getrennte Bilanzen sowie Gewinn- und Verlustrechnungen aufzustellen und zu veröffentlichen. Öffentliche Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind im Einklang mit Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007<sup>6</sup> in den entsprechenden Rechnungen gesondert auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.

#### Art. 37b

##### *Unabhängigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen*

Eisenbahnverkehrsunternehmen, die direkt oder indirekt im Eigentum von Gebietskörperschaften eines EWR-Mitgliedstaates oder der Schweiz stehen oder von einer solchen kontrolliert werden, müssen hinsichtlich der Geschäftsführung, Verwaltung und internen Kontrolle der Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungsführungsfragen eine von der Gebietskörperschaft unabhängige Stellung haben, aufgrund deren sie insbesondere über ein Vermögen, einen Haushaltsplan und eine Rechnungsführung verfügen, die vom Vermögen, dem Haushaltsplan und der Rechnungsführung der Gebietskörperschaft getrennt sind.

#### Überschrift vor Art. 37c

##### B. Besondere Bestimmungen für vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen

---

<sup>6</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Strasse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1)

## Art. 37c

*Vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen*

1) Als vertikal integriertes Eisenbahnunternehmen gilt ein Unternehmen, bei dem im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004<sup>7</sup>:

- a) ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen von einem Unternehmen kontrolliert wird, das gleichzeitig zumindest ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert, das Eisenbahnverkehrsdienste auf dem Netz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durchführt;
- b) ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen von zumindest einem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert wird, das Eisenbahnverkehrsdienste auf dem Netz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens durchführt; oder
- c) ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen zumindest ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert, das auf dem Netz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Eisenbahnverkehrsdienste durchführt.

2) Als vertikal integriertes Eisenbahnunternehmen gilt ferner auch ein Unternehmen, das aus voneinander getrennten Bereichen ohne eigene Rechtspersönlichkeit besteht, welche die Funktionen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ausüben.

3) Sind ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen völlig voneinander unabhängig, werden jedoch beide von einer Gebietskörperschaft eines EWR-Mitgliedstaates oder der Schweiz ohne zwischengeschaltete Stelle kontrolliert, gelten sie nicht als vertikal integriertes Eisenbahnunternehmen.

## Art. 37d

*Trennungsmassnahmen*

1) Vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen haben für die Funktion des Eisenbahninfrastrukturunternehmens einen eigenständigen Unternehmensbereich einzurichten, der von Eisenbahnverkehrsunternehmen und anderen rechtlichen Einheiten des Unternehmens getrennt ist. Sie sind ferner so zu organisieren, dass keine seiner rechtlichen Einheiten einen bestimmenden Einfluss auf die Entscheidungen des Eisenbahninfrastruktur-

---

<sup>7</sup> Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen ("EG-Fusionskontrollverordnung") (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1)

unternehmens hinsichtlich wesentlicher Funktionen (Art. 37f Abs. 1) ausübt.

2) Vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen haben für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienengüter- sowie Schienenpersonenverkehr getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen sowie Bilanzen aufzustellen und zu veröffentlichen. Öffentliche Gelder, die einem dieser beiden Tätigkeitsbereiche zufließen, dürfen nicht auf den anderen übertragen werden.

3) In vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen dürfen die Mitglieder des Leitungsorgans eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und Personen, die Entscheidungen über wesentliche Funktionen (Art. 37f Abs. 1) treffen, keine leistungsbezogenen Vergütungen von einer anderen Einheit des vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens erhalten. Dies gilt ebenso für Bonuszahlungen, die im Wesentlichen mit der finanziellen Leistungsfähigkeit einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen verknüpft sind.

4) Verfügen verschiedene Einheiten in einem vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen über gemeinsame Informationssysteme, so ist der Zugang zu sensiblen Informationen, die wesentliche Funktionen (Art. 37f Abs. 1) betreffen, auf befugtes Personal des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu beschränken; solche Informationen dürfen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht an andere Einheiten des vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens weitergegeben werden.

### Überschrift vor Art. 37e

## C. Eisenbahninfrastrukturunternehmen

### Art. 37e

#### *Unabhängigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens*

1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist für den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung sowie den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur verantwortlich. Es hat dabei die Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Art. 37l) zu berücksichtigen.



2) Die Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrats eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und die ihnen unmittelbar unterstellten Führungskräfte haben in diskriminierungsfreier Weise und unparteiisch zu handeln. Ihre Unparteilichkeit darf durch keine Interessenkonflikte beeinträchtigt sein.

3) Eine Person darf nicht zugleich tätig sein:

- a) als Mitglied des Leitungsorgans eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und als Mitglied des Leitungsorgans eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;
- b) als Person, die Entscheidungen über wesentliche Funktionen (Art. 37f Abs. 1) zu treffen hat, und als Mitglied des Leitungsorgans eines Eisenbahnverkehrsunternehmens;
- c) als Mitglied des Aufsichtsrats eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und als Mitglied des Aufsichtsrats eines Eisenbahnverkehrsunternehmens; oder
- d) als Mitglied des Aufsichtsrats eines Unternehmens, das Teil eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens ist und das sowohl zumindest ein Eisenbahninfrastruktur- als auch zumindest ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert, und als Mitglied des Leitungsorgans eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

#### Art. 37f

##### *Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen*

1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind hinsichtlich ihrer wesentlichen Funktionen in ihren Entscheidungen sowie organisatorisch unabhängig. Als wesentlich gilt die Funktion als Zuweisungsstelle und als entgelterhebende Stelle.

2) Eisenbahnverkehrsunternehmen oder andere juristische Personen dürfen keinen bestimmenden Einfluss auf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich der Wahrnehmung seiner wesentlichen Funktionen ausüben.

3) Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder eine andere rechtliche Einheit in einem vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen darf keinen bestimmenden Einfluss auf die Ernennung oder Abberufung der Personen, die zu Entscheidungen über wesentliche Funktionen befugt sind, ausüben.

4) Die Mobilität der Personen, die mit der Wahrnehmung wesentlicher Funktionen betraut sind, darf nicht zu Interessenkonflikten führen.

## Art. 37g

*Unparteilichkeit hinsichtlich Verkehrsmanagement und  
Instandhaltungsplanung*

1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben ihr Verkehrsmanagement und die Planung der Instandhaltung auf transparente und diskriminierungsfreie Weise auszuführen. Die diesbezüglich entscheidungsbefugten Personen müssen frei von Interessenkonflikten sein.

2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen ihr Verkehrsmanagement so gestalten, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Störungen, die sie betreffen, rechtzeitig und umfassend Zugang zu den einschlägigen Informationen erhalten. Gewährt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiteren Zugang zum Verkehrsmanagementprozess, so hat dies auf transparente und diskriminierungsfreie Weise zu erfolgen.

3) Die Planung von Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf diskriminierungsfreie Weise vorzunehmen. Bei der langfristigen Planung grösserer Instandhaltungs- oder Erneuerungsarbeiten hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Zugangsberechtigten (Art. 20 Abs. 2) rechtzeitig zu konsultieren und deren vorgebrachte Anliegen bestmöglich zu berücksichtigen.

## Art. 37h

*Auslagerung von Funktionen*

1) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann wesentliche Funktionen (Art. 37f Abs. 1) an ein geeignetes Unternehmen mit schriftlichem Vertrag übertragen. Dieses muss rechtlich, organisatorisch und in seinen Entscheidungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig sein. Der Vertrag hat eine ausreichende Aufsichtsbefugnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmens zu enthalten.

2) Innerhalb eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens dürfen wesentliche Funktionen an keine andere Einheit übertragen werden, es sei denn, diese Einheit nimmt ausschliesslich wesentliche Funktionen wahr.

3) Die für Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich der Ausübung der wesentlichen Funktionen geltenden Regelungen sind auf Unternehmen, an die wesentliche Funktionen übertragen werden, sinngemäss anzuwenden.

## Art. 37i

*Finanzielle Transparenz*

1) Einnahmen aus dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur einschliesslich öffentlicher Gelder dürfen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausschliesslich zur Finanzierung seiner eigenen Geschäftstätigkeit oder zur Bedienung seiner Darlehen verwendet werden. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen darf diese Einnahmen auch für die Zahlung von Dividenden an die Eigentümer des Unternehmens verwenden. Keine Dividenden dürfen jedoch an Gesellschafter eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens geleistet werden, die Teil eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens sind, und die sowohl Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch dieses Eisenbahninfrastrukturunternehmen kontrollieren.

2) Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen dürfen einander weder direkt noch indirekt Darlehen gewähren.

3) Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens dürfen nur zu marktüblichen Zinssätzen und Bedingungen gewährt werden, die das individuelle Risikoprofil des betreffenden Unternehmens widerspiegeln.

4) Dienstleistungen, die einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen von einer anderen rechtlichen Einheit eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens erbracht werden, sind mit Vertrag zu vereinbaren. Das Entgelt ist entweder nach Preisen, die die Produktionskosten einschliesslich eines angemessenen Gewinns enthalten, oder nach Marktpreisen festzusetzen.

5) Verbindlichkeiten eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, das Teil eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens ist, sind eindeutig getrennt von den Verbindlichkeiten anderer rechtlicher Einheiten auszuweisen. Derartige Schulden sind gesondert zu bedienen.

6) Die Konten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens und der anderen Einheiten eines vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens sind so zu führen, dass die Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels gewährleistet ist und eine getrennte Rechnungsführung sowie transparente Finanzkreisläufe innerhalb des Unternehmens ermöglicht werden. Dazu sind detaillierte Aufzeichnungen über sämtliche kommerzielle und finanzielle Beziehungen zu den übrigen rechtlichen Einheiten des vertikal integrierten Eisenbahnunternehmens zu führen.

## Art. 37j

*Koordinierung*

1) Das im Fürstentum Liechtenstein tätige Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sich mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die das Zugangsrecht nutzen, Vertretern der Nutzer im Personen- sowie Güterverkehr und der Eisenbahnbehörde einmal im Jahr zu koordinieren. Die Regulierungsbehörde kann als Beobachter teilnehmen.

2) Gegenstand der Koordinierung sind insbesondere:

- a) der Bedarf hinsichtlich Erhaltung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur;
- b) der Inhalt und die Umsetzung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Art. 22);
- c) Fragen der Intermodalität und Interoperabilität;
- d) die Qualität der Dienstleistungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf seiner Internetseite einen Überblick über die nach diesem Artikel durchgeführten Tätigkeiten zu veröffentlichen.

## Art. 37k

*Europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber*

Das im Fürstentum Liechtenstein tätige Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat gemeinsam mit anderen europäischen Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen in einem Netzwerk zusammenzuarbeiten, um die Erbringung effizienter und wirksamer Eisenbahndienste in den EWR-Mitgliedstaaten und der Schweiz zu erleichtern.

## Art. 37l

*Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur*

1) Die Regierung hat eine Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur unter besonderer Berücksichtigung der künftigen Mobilitätsbedürfnisse zu veröffentlichen. Ferner sind die allgemeinen Erfordernisse des Eisenbahnsystems in den Nachbarstaaten und Europa angemessen zu berücksichtigen. Die Leitstrategie kann zur Verwirklichung der Ziele staatliche Zuschüsse vorsehen, um das finanzielle Gleichgewicht der

im Fürstentum Liechtenstein tätigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich ihrer im Inland entfalteten Tätigkeit sicherzustellen.

2) Die Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur hat sich auf mindestens fünf Jahre zu erstrecken und ist jeweils weiterzuentwickeln. Vor der Veröffentlichung sind die betroffenen Gebietskörperschaften und Eisenbahnunternehmen anzuhören.

3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Leitstrategie in ihren Geschäftsplänen zu berücksichtigen.

#### Art. 45 Abs. 2

2) Der Eisenbahnbehörde obliegt insbesondere:

- a) die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie deren Verlängerung (Art. 5) oder Entzug (Art. 6);
- b) die Entgegennahme von Bauanzeigen (Art. 9) sowie die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung (Art. 10);
- c) die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung (Art. 12);
- d) die Erteilung oder der Entzug der Sicherheitsbewilligung (Art. 14);
- e) die Erteilung, Erneuerung oder der Entzug von Verkehrsbewilligungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen (Art. 16);
- f) die Unterstützung der Europäischen Eisenbahngesellschaft bei Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen (Art. 18);
- g) die Führung des Eisenbahninfrastrukturregisters (Art. 54).

#### Art. 46

##### *Eisenbahnsicherheit*

1) Die Eisenbahnbehörde ist für alle Belange der Eisenbahnsicherheit zuständig. Sie ist für die Wahrnehmung der Belange der Eisenbahnsicherheit mit den erforderlichen personellen und materiellen Ressourcen auszustatten und in der Erfüllung ihrer Aufgaben von Eisenbahnunternehmen und Antragsberechtigten nach Art. 23 Abs. 2 unabhängig.

2) Die Eisenbahnbehörde kann von Amts wegen überprüfen, ob Eisenbahnunternehmen die geltenden Sicherheitsanforderungen erfüllen und das Sicherheitsmanagementsystem (Art. 30) anwenden, sowie Verfügungen zur Beseitigung von Mängeln im Sicherheitssystem erlassen. Dabei

wendet die Eisenbahnbehörde die von der Europäischen Kommission erlassenen Gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) an.

3) Die Eisenbahnbehörde kann zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendige Überprüfungen und Untersuchungen jederzeit durchführen und in alle sachdienlichen Dokumente einsehen. Die Eisenbahnunternehmen haben der Eisenbahnbehörde alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Zugang zu ihren Einrichtungen und Fahrzeugen zu gewähren.

4) Die Eisenbahnbehörde tauscht mit den zuständigen Behörden im Ausland Informationen über ihre Tätigkeit und Erfahrungen aus. Ferner koordiniert sie ihre Aufsicht über im Inland tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den zuständigen Behörden jener Staaten, in denen die Unternehmen ebenfalls tätig sind.

#### Art. 47 Abs. 2 Bst. a und d

2) Dieser Bericht hat Angaben zu enthalten über:

- a) die Entwicklung der Eisenbahnsicherheit einschliesslich einer Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren (CSI) nach Anhang I der Richtlinie (EU) 2016/798;
- d) Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Eisenbahnunternehmen, einschliesslich der Anzahl und Ergebnisse von Inspektionen und Audits.

#### Art. 48 Abs. 1 bis 3

1) Dem Amt für Hochbau und Raumplanung als Unfalluntersuchungsstelle obliegt die Untersuchung von Unfällen und Störungen. Die Untersuchungsstelle kann mit Genehmigung der Regierung die Durchführung der Untersuchungen auf der Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung an eine geeignete ausländische Stelle übertragen.

2) Die Unfalluntersuchungsstelle ist organisatorisch, rechtlich und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen sowie allen Parteien, deren Interessen mit ihren Aufgaben kollidieren könnten, unabhängig. Sie ist ferner von der Eisenbahn- als Sicherheitsbehörde und der Regulierungsbehörde funktionell unabhängig. Die Unfalluntersuchungsstelle erhält die für die Erledigung ihrer Aufgaben erforderlichen personellen, finanziellen und sachlichen Ressourcen zur Verfügung gestellt.

3) Die Unfalluntersuchungsstelle untersucht schwere Unfälle, wenn sie sich auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein ereignen. Als schwere Unfälle gelten Kollisionen oder Entgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichen Schäden für Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt, die von der Unfalluntersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt zumindest 2 200 000 Franken geschätzt werden, oder sonstige Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelungen zur Eisenbahnsicherheit. Bei Unfällen und Störungen, die unter leicht veränderten Umständen zu schweren Unfällen hätten führen können, liegt es im Ermessen der Unfalluntersuchungsstelle, ob sie nach Massgabe der Kriterien der Richtlinie (EU) 2016/798 Untersuchungen aufnimmt.

#### Art. 49 Abs. 1 Bst. c sowie Abs. 2 und 3

1) Soweit dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben notwendig ist, hat die Unfalluntersuchungsstelle folgende Befugnisse:

c) Zugang zum Inhalt von Aufzeichnungsgeräten auf Fahrzeugen und dessen Auswertung;

2) Die Unfalluntersuchungsstelle arbeitet mit den für die gerichtliche Ermittlung zuständigen Stellen zusammen. Sie hat bei der Ausübung ihrer Befugnisse darauf zu achten, dass die gerichtlichen Untersuchungen nicht behindert oder erschwert werden.

3) Die Unfalluntersuchungsstelle hat die Europäische Eisenbahngentur in die Untersuchungen einzubinden, wenn sich diese erstrecken auf:

- a) Schienenfahrzeuge, die von der Europäischen Eisenbahngentur zugelassen wurden; oder
- b) Eisenbahnverkehrsunternehmen, denen die Europäische Eisenbahngentur eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung (Art. 17) ausgestellt hat.

#### Art. 51 Abs. 1 und 3

1) Die Unfalluntersuchungsstelle hat jede aufgenommene Untersuchung schnellstmöglich, jedoch innerhalb von zwölf Monaten, mit einem Untersuchungsbericht abzuschliessen. Sollte dies nicht möglich sein, so ist an jedem Jahrestag des Unfalls ein Zwischenbericht zu veröffentlichen. Der Untersuchungsbericht ist nach Art. 24 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 zu gliedern.

3) Der Untersuchungsbericht kann Sicherheitsempfehlungen an die Eisenbahnbehörde oder eine andere Behörde im In- oder Ausland enthalten. Bei solchen Empfehlungen handelt es sich um Vorschläge auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse zur Verhinderung weiterer Unfälle oder Störungen. Sie begründen keine Vermutung der Haftung oder des Verschuldens.

## Art. 52 Sachüberschrift, Abs. 1 und 3 bis 5

### *Organisation*

1) Die Regierung bestimmt oder errichtet mit Verordnung eine Amtsstelle oder Kommission als unabhängige und eigenständige Regulierungsbehörde. Dieser sind die für die Erledigung ihrer Aufgaben erforderlichen personellen, finanziellen und sachlichen Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

3) Personen, die für die Entscheidungen der Regulierungsbehörde verantwortlich sind, haben über die erforderlichen Kenntnisse im Eisenbahnwesen oder anderer netzgebundener Branchen zu verfügen und werden von der Regierung für die Dauer von fünf Jahren ernannt. Sie müssen von Eisenbahnunternehmen unabhängig sein und haben jährlich eine Erklärung über jegliche Interessen abzugeben, die als ihre Unabhängigkeit beeinträchtigend angesehen werden könnten.

4) Betrifft ein Verfahren ein Unternehmen, mit dem die für die Entscheidung der Regulierungsbehörde verantwortliche Person innerhalb eines Jahres vor der Einleitung des Verfahrens unmittelbar oder mittelbar in Verbindung stand, darf sie an der Entscheidung nicht mitwirken.

5) Personen, die für die Entscheidungen der Regulierungsbehörde verantwortlich sind, dürfen innerhalb eines Jahres nach Beendigung ihrer Tätigkeit in der Regulierungsbehörde keine Aufgaben für ein Eisenbahnunternehmen übernehmen oder darin eine berufliche Position bekleiden.

## Art. 52a

### *Aufgaben*

1) Die Regulierungsbehörde hat den Wettbewerb auf dem Schienenverkehrsmarkt sowie die Einhaltung der Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen. Sie behandelt Beschwerden (Art. 26) und prüft zur Vorbeugung von Diskriminierungen die in Art. 26 Abs. 1 Bst. a bis f genannten Punkte von Amts wegen.



2) Die Regulierungsbehörde arbeitet im Rahmen ihrer Aufgabenerfüllung mit der Eisenbahnbehörde (Art. 45 und 46) zusammen und tauscht mit dieser Informationen aus, um Beeinträchtigungen des Wettbewerbs sowie der Sicherheit am Eisenbahnmarkt zu verhindern. Die Regulierungsbehörde kann der Eisenbahnbehörde Empfehlungen unterbreiten; die Regulierungsbehörde berücksichtigt in ihren Entscheidungen Empfehlungen der Eisenbahnbehörde. Unbeschadet ihrer Unabhängigkeit hat die Regulierungsbehörde ein Abweichen von Empfehlungen zu begründen.

3) Die Regulierungsbehörde hat jedenfalls alle zwei Jahre Vertreter der Nutzer im Personen- sowie Güterverkehr anzuhören.

4) Die Regulierungsbehörde tauscht mit den zuständigen Regulierungsbehörden im Ausland Informationen über ihre Tätigkeit und Entscheidungen aus. Sie ist zu diesem Zweck Mitglied in einem regelmässig tagenden Netzwerk.

5) Die Regulierungsbehörde arbeitet bei der Marktüberwachung sowie bei Beschwerden im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Fahrpläntrassen mit den Regulierungsbehörden der anderen betroffenen EWR-Mitgliedstaaten oder der Schweiz zusammen. Sie erarbeiten gemeinsame Grundsätze und Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten, die den grenzüberschreitenden Verkehr betreffen.

#### Art. 53 Abs. 2 bis 5

2) Die Regulierungsbehörde kann jederzeit von sich aus bei Eisenbahnunternehmen, Antragsberechtigten sowie betroffenen Dritten sachdienliche Auskünfte einholen und Einsicht in Unterlagen sowie die in Anhang VIII der Richtlinie 2012/34/EU genannten Buchführungsdaten nehmen. Dies gilt auch für Daten, die zu Zwecken der Statistik und Marktbeobachtung erforderlich sind.

3) Die angeforderten Auskünfte sind innerhalb der von der Regulierungsbehörde bestimmten angemessenen Frist, die nicht länger als ein Monat sein darf, zu erteilen und die Einsichtnahme ist zu ermöglichen. Auf Antrag hat die Regulierungsbehörde diese festgesetzte Frist um einen Zeitraum von höchstens zwei Wochen zu verlängern, wenn aussergewöhnliche Umstände der fristgerechten Auskunft entgegenstehen.

4) Die Regulierungsbehörde prüft eine Beschwerde binnen eines Monats ab Erhalt. Sie fordert dazu alle erforderlichen Auskünfte ein und hört die Betroffenen an. Sie trifft ihre Entscheidungen binnen sechs Wochen ab Einlangen aller erforderlichen Informationen. Die Entscheidungen der Regulierungsbehörde sind zu veröffentlichen.

5) Bei Beschwerden wegen der Verweigerung der Zuweisung von Fahrplantrassen oder wegen der Bedingungen eines Angebotes an Fahrplantrassen kann die Regulierungsbehörde eine Änderung dieser Entscheidung vorschreiben. Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Zuweisung einer Fahrplantrasse die Ausübung des Zugangsrechts oder die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen, so hat die Regulierungsbehörde die erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die Inanspruchnahme zu ermöglichen.

#### Art. 54

##### *Führung des Eisenbahninfrastrukturregisters*

1) Die Eisenbahnbehörde führt ein Eisenbahninfrastrukturregister, das die in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777<sup>8</sup> festgelegten Informationen enthält.

2) Das Register ist öffentlich zugänglich und wird elektronisch geführt.

3) Die Eisenbahnbehörde kann Dritte mit der Führung des Registers beauftragen.

4) Die Regierung regelt das Nähere über das Eisenbahninfrastrukturregister mit Verordnung.

#### Art. 56 Abs. 2 und 3

2) Gegen Entscheidungen und Verfügungen der Regierung als Eisenbahnbehörde oder der Beschwerdekommision für Verwaltungsangelegenheiten kann binnen 14 Tagen ab Zustellung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden.

---

<sup>8</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/777 der Kommission vom 16. Mai 2019 zu gemeinsamen Spezifikationen für das Eisenbahn-Infrastrukturregister und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/880/EU der Kommission (ABl. L 139 I vom 27.5.2019, S. 312)

3) Versagt die Regierung als Eisenbahnbehörde die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung, kann der Antragsteller innerhalb eines Monats unter Angabe von Gründen von der Eisenbahnbehörde die Überprüfung dieser Entscheidung verlangen. Die Eisenbahnbehörde hat innerhalb von zwei Monaten ihre Entscheidung zu bestätigen oder zu widerrufen. Bestätigt die Eisenbahnbehörde ihre Entscheidung, so kann der Antragsteller Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erheben.

#### Art. 59 Abs. 1 Bst. e und f

1) Vom Landgericht wird wegen Übertretung mit Busse bis zu 100 000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfall mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr bestraft, wer vorsätzlich:

- e) Eisenbahnverkehrsleistungen ohne die erforderliche Verkehrsbewilligung nach Art. 15 oder die erforderliche einheitliche Sicherheitsbescheinigung nach Art. 17 erbringt oder erbringen lässt;
- f) Schienenfahrzeuge ohne die erforderliche Zulassung (Art. 19) einsetzt.

#### Art. 60 Abs. 4 Bst. a

Aufgehoben

#### Art. 62 Abs. 1 Bst. e, f, i, k und n

1) Die Regierung erlässt die für die Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Verordnungen, insbesondere über:

- e) Aufgehoben
- f) Aufgehoben
- i) Aufgehoben
- k) die Sicherstellung der Interoperabilität des liechtensteinischen Eisenbahnsystems (Art. 29 Abs. 2);
- n) die Führung des Eisenbahninfrastrukturregisters (Art. 54 Abs. 4);

## **II.**

### **Übergangsbestimmung**

Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehende Sicherheitsbewilligungen und Sicherheitsbescheinigungen bleiben bis zu ihrem Ablauf aufrecht.

## **III.**

### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am 1. August 2022 in Kraft, andernfalls am Tag nach der Kundmachung.

In Stellvertretung des Landesfürsten:

gez. *Alois*

Erbprinz

gez. *Dr. Daniel Risch*

Fürstlicher Regierungschef