

# Liechtensteinisches Landesgesetzblatt

Jahrgang 2022

Nr. 212

ausgegeben am 15. Juli 2022

---

## Verordnung

vom 12. Juli 2022

### betreffend die Abänderung der Verordnung über die Zuweisung von Fahrplantrassen sowie die Einhebung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

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.

##### Abänderung bisherigen Rechts

Die Verordnung vom 19. Februar 2013 über die Zuweisung von Fahrplantrassen sowie die Einhebung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (EB-FEV), LGBL 2013 Nr. 95, wird wie folgt abgeändert:

##### Art. 1 Bst. a

Die Verordnung regelt:

- a) die Zuweisung von Fahrplantrassen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur an Antragsberechtigte (Art. 23 Abs. 2 EBG);

## Art. 2

*Umsetzung von EWR-Rechtsvorschriften*

1) Diese Verordnung dient insbesondere der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums<sup>1</sup>.

2) Die gültige Fassung der in Abs. 1 genannten EWR-Rechtsvorschrift ergibt sich aus der Kundmachung der Beschlüsse des Gemeinsamen EWR-Ausschusses im Liechtensteinischen Landesgesetzblatt nach Art. 3 Bst. k des Kundmachungsgesetzes.

## Art. 3 Abs. 1

1) Auf die in dieser Verordnung verwendeten Begriffe finden die Begriffsbestimmungen des Art. 3 Abs. 1 EBG und des EWR-Rechts, insbesondere der Richtlinie 2012/34/EU, Anwendung.

## Art. 4

*Fahrplan*

Der Fahrplan (Art. 23 Abs. 1 EBG) wird unter Berücksichtigung der Vorgaben des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU einmal im Kalenderjahr erstellt. Der Wechsel der Fahrplanperioden erfolgt nach Massgabe von Anhang VII Ziff. 2 der Richtlinie 2012/34/EU.

## Art. 5 Abs. 1, 2 und 4

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. Nach Fristende eingegangene Anträge sind dennoch zu berücksichtigen (Art. 5a).

---

<sup>1</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)

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

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

#### Art. 5a

##### *Verspätete Anträge*

1) Über Anträge auf die Zuweisung von Fahrplantrassen, die nach Ablauf der Frist gemäss Art. 5 Abs. 1 beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen einlangen, entscheidet dieses nach einem in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlichten Verfahren.

2) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen darf bereits zugewiesene Fahrplantrassen nur mit Zustimmung des jeweiligen Antragstellers verändern, soweit dies erforderlich ist, um alle Anträge bestmöglich in Einklang zu bringen.

3) Das Schieneninfrastrukturunternehmen hat den Fahrplanentwurf spätestens einen Monat vor dem Wechsel der Fahrplanperioden zu aktualisieren.

#### Art. 6 Abs. 3

3) Alle Zugangsberechtigten, die 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.

#### Art. 7 Abs. 2

2) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat über die Nichtverfügbarkeit von Fahrwegkapazität aufgrund von planmässigen oder ausserplanmässigen Instandhaltungsarbeiten unter Berücksichtigung von Anhang VII Ziff. 8 bis 17 der Richtlinie 2012/34/EU so früh wie möglich zu informieren.

### Art. 8 Abs. 1, 1a und 3

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, mit dem Ziel, allen Anträgen im Rahmen des Koordinierungsverfahrens stattgeben zu können. Dazu kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen innerhalb vertretbarer Bandbreiten Fahrplantrassen anbieten, die von der beantragten Fahrplantrasse abweichen.

1a) Zur Lösung von Unvereinbarkeiten hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den betroffenen Antragstellern innerhalb angemessener Frist folgende Informationen unentgeltlich und ohne Bekanntgabe der Identität anderer Antragsteller bereitzustellen:

- a) die von den anderen Antragstellern für die Strecke beantragten Fahrplantrassen;
- b) die allen anderen Antragstellern für die Strecke vorläufig zugewiesenen Fahrplantrassen;
- c) die nach Abs. 1 vorgeschlagenen alternativen Fahrplantrassen;
- d) die für die Zuweisung der Fahrplantrassen herangezogenen Kriterien.

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

### Art. 10

#### *Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen*

1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben zur effizienten Schaffung und Zuweisung von Fahrplantrassen sowie zur Entgelterhebung mit anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder Zuweisungsstellen, die in den EWR-Mitgliedstaaten oder der Schweiz Fahrplantrassen vergeben, zusammenzuarbeiten und grenzüberschreitende Fahrplantrassen anzubieten. Die Zusammenarbeit hat sich auch auf Rahmenverträge (Art. 24 EBG) zu erstrecken. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die im Rahmen dieser Zusammenarbeit in Übereinstimmung mit Anhang IV Ziff. 3 der Richtlinie 2012/34/EU erstellten Grundsätze und Kriterien für

die Zuweisung von grenzüberschreitenden Fahrplantrassen in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen (Art. 22 EBG) zu veröffentlichen.

2) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben im Rahmen der Zusammenarbeit den Bedarf an grenzüberschreitenden Fahrplantrassen zu bewerten und gegebenenfalls Fahrplantrassen zu schaffen, die die Bearbeitung von ad-hoc-Anträgen (Art. 9) erleichtern.

3) Fahrplantrassen, die das Netz mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreffen, sind bei einem einzigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu 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.

#### Art. 12 Sachüberschrift sowie Abs. 2 und 3

##### *Nicht genutzte Fahrplantrassen*

2) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen muss jederzeit in der Lage sein, interessierten Zugangsberechtigten oder der Regulierungsbehörde Auskunft über den Umfang der Fahrwegkapazität zu geben, die den diese Fahrwegkapazität nutzenden Zugangsberechtigten bereits zugewiesen wurde.

3) Grenzüberschreitende Züge, die voraussichtlich mit einer Verspätung von nicht mehr als 18 Stunden ankommen werden, gelten gegenüber dem übernehmenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht als storniert.

#### Art. 13

##### *Nutzung von Fahrplantrassen*

1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen Kriterien festzulegen, wie der Grad der bisherigen Nutzung einer Fahrplantrasse bei der Festlegung der Rangfolge im Zuweisungsverfahren zu berücksichtigen ist.

2) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann einem Antragsteller insbesondere bei überlasteter Eisenbahninfrastruktur eine zugewiesene Fahrplantrasse entziehen, wenn er diese in einem Zeitraum von mindestens einem Monat aus von ihm zu vertretenden Gründen unter dem in den

Schienennetz-Nutzungsbedingungen festgelegten Schwellenwert genutzt hat.

#### Art. 14

##### *Überlastete Eisenbahninfrastruktur*

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

2) Wurde ein Abschnitt der Eisenbahninfrastruktur 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 Eisenbahninfrastruktur zu befolgenden Verfahren und anzuwendenden Vorrangkriterien sind in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen festzulegen.

#### Art. 15 Abs. 2 und 3

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

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

### Art. 16 Abs. 1 Einleitungssatz und Bst. d sowie Abs. 2

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

d) die möglichen Massnahmen und Kosten für die Erhöhung der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur, 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 Eisenbahninfrastruktur ergriffen werden sollen. Dies schliesst auch einen Zeitplan für die Durchführung ein.

### Art. 17 Abs. 1

1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die normale Situation wiederherzustellen. Zu diesem Zweck hat es einen Notfallplan zu erstellen, in dem die verschiedenen Stellen aufgeführt sind, die bei schwerwiegenden Vorfällen oder schwerwiegenden Störungen der Zugbewegungen zu unterrichten sind. Hat die Störung mögliche Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Verkehr, so hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den anderen betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle relevanten Informationen zur Verfügung zu stellen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen arbeiten zusammen, um den grenzüberschreitenden Verkehr wieder zu normalisieren.

### Art. 18 Abs. 3

Aufgehoben

### Art. 19

#### *Leistungsabhängige Entgeltbestandteile*

Die Regeln für das Benützungsentgelt müssen leistungsabhängige Bestandteile nach Anhang VI Ziff. 2 der Richtlinie 2012/34/EU enthalten, die dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen Anreize zur Vermeidung von Betriebsstörungen und zur

Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur bieten. Diese können insbesondere Strafzahlungen für Betriebsstörungen der Eisenbahninfrastruktur, Entschädigungen für von der Störung betroffene Zugangsberechtigte und Bonusregelungen für Leistungen, die das vereinbarte Leistungsniveau übersteigen, sein.

## **II.**

### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 1. August 2022 in Kraft.

Fürstliche Regierung:  
gez. *Dr. Daniel Risch*  
Fürstlicher Regierungschef