

Liechtensteinisches Landesgesetzblatt

Jahrgang 2011

Nr. 182

ausgegeben am 17. Mai 2011

Eisenbahngesetz (EBG)

vom 16. März 2011

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:¹

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Gegenstand und Zweck

1) Dieses Gesetz regelt den Bau und Betrieb von Eisenbahnen durch Eisenbahnunternehmen.

2) Es bezweckt unter Berücksichtigung des im besonderen öffentlichen Interesse liegenden Schienenpersonennahverkehrs:

- a) die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs und eines durchgehenden Schienenverkehrs;
- b) die Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr.

3) Es dient zudem der Umsetzung folgender EWR-Rechtsvorschriften:²

- a) Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums³;
- b) Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union⁴;
- c) Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit⁵;

d) Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen⁶.

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.⁷

Art. 2

Geltungsbereich

1) Dieses Gesetz gilt für schienengebundene Verkehrssysteme zur Beförderung von Personen oder Gütern (Eisenbahnen) mit Ausnahme der Strassenbahnen, Schwebebahnen und Seilbahnen.⁸

2) Die Regierung kann spurgeführte Verkehrssysteme, die keine Eisenbahnen sind, diesem Gesetz ganz oder teilweise unterstellen, sofern der Gesetzeszweck es rechtfertigt.

Art. 3

Begriffsbestimmungen und Bezeichnungen

1) Im Sinne dieses Gesetzes gelten als:

- a) "Eisenbahnunternehmen": Unternehmen, die die Tätigkeit eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und/oder eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ausüben;
- b) "Eisenbahninfrastrukturunternehmen": Unternehmen, die dem Bau und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur, einschliesslich deren Erhaltung und Erneuerung, dienen;⁹
- 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;¹⁰
- d) "Eisenbahninfrastruktur": die in Anhang I der Richtlinie 2012/34/EU bezeichneten Anlagen;¹¹
- e) "Schienenpersonennahverkehr": die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend den regionalen Verkehrsbe-

dürfnissen dienen. Dies ist im Zweifel anzunehmen, wenn die Mehrzahl der Reisenden mit diesen Zügen keine längere Strecke als 50 Kilometer zurücklegt und diese Züge mindestens einen Verkehrshalt auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein einlegen;

- f) "Anschlussbahnen": Eisenbahnen, die von ihren Eigentümern, die keine Eisenbahnunternehmen sind, ausschliesslich für den eigenen Güterverkehr errichtet oder betrieben werden;
- g) "Personenbahnsteige": neben dem Gleis liegende Bahnsteigkörper, die den unmittelbaren Ein- und Ausstieg von Fahrgästen ermöglichen.¹²

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.¹³

3) Unter den in diesem Gesetz verwendeten Personenbezeichnungen sind Angehörige des männlichen und weiblichen Geschlechts zu verstehen.

II. Konzessionen und Bewilligungen

A. Eisenbahninfrastrukturunternehmen

1. Konzession

Art. 4

Konzessionspflicht

- 1) Für den Bau und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ist eine Konzession erforderlich.
- 2) Keine Konzession ist erforderlich für Anschlussbahnen.

Art. 5

Erteilung, Verlängerung und Übertragung der Konzession

1) Der Antrag auf Erteilung einer Konzession ist schriftlich bei der Eisenbahnbehörde einzureichen. Im Antrag ist glaubhaft zu machen, dass die Eisenbahninfrastruktur den öffentlichen Interessen dient.

2) Dem Antrag auf Erteilung einer Konzession sind beizulegen:

- a) eine Darstellung des Bauvorhabens;

- b) ein Kostenvoranschlag;
- c) eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Verkehrsschätzung;
- d) ein Bauentwurf;
- e) ein Bau- und Betriebsprogramm; und
- f) auf Verlangen der Eisenbahnbehörde ein Finanzierungsprogramm.

3) Die Konzession wird nur erteilt, soweit keine wesentlichen öffentlichen Interessen entgegenstehen.

4) Die Konzession wird für höchstens 50 Jahre unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse an der Eisenbahninfrastruktur erteilt. Bei Erteilung der Konzession ist eine angemessene Betriebseröffnungsfrist festzusetzen.

5) Die Konzession kann unter der Voraussetzung nach Abs. 3 auf Antrag verlängert werden. Der Antrag auf Verlängerung muss spätestens sechs Monate vor Ablauf der Konzession bei der Eisenbahnbehörde einlangen.

6) Dem Erwerber einer Eisenbahninfrastruktur ist auf Antrag eine neue Konzession für die restliche Dauer der ursprünglichen zu erteilen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung einer Konzession gegeben sind.

Art. 6

Entzug der Konzession

Die Eisenbahnbehörde kann die Konzession entziehen, wenn sich der Konzessionsinhaber trotz wiederholter Mahnung so verhält, dass die Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße Betriebsführung nicht mehr gegeben sind und dadurch die Sicherheit wesentlich beeinträchtigt wird.

Art. 7

Erlöschen der Konzession

1) Die Konzession erlischt:

- a) mit Zeitablauf;
- b) bei Verzicht durch den Konzessionsinhaber;
- c) bei Nichteinhaltung der in der Konzession festgesetzten Betriebseröffnungsfrist oder bei Betriebseinstellung;
- d) mit dem Tod oder dem sonstigen Erlöschen der Rechtspersönlichkeit des Konzessionsinhabers.

2) Wird rechtzeitig (Art. 5 Abs. 5) ein Antrag auf Verlängerung der Konzession gestellt, tritt ein Zeitablauf bis zum Vorliegen einer rechtskräftigen Entscheidung über den Antrag nicht ein.

Art. 8

Heimfall

1) Wenn die Konzession erlischt, geht das Eigentum an den zur Eisenbahninfrastruktur gehörigen beweglichen und unbeweglichen Vermögensbestandteilen unentgeltlich auf das Land über. Verbindlichkeiten gehen nur insoweit über, als sie aus dem Bau und Betrieb der Eisenbahn stammen (Heimfall).

2) Wird die Konzession entzogen, erfolgt der Heimfall ohne Verbindlichkeiten.

3) Die Regierung kann auf den Heimfall verzichten.

2. Eisenbahnrechtliche Baubewilligung

Art. 9

Bewilligungspflicht

1) Für den Bau und die Veränderung der Eisenbahninfrastruktur ist eine eisenbahnrechtliche Baubewilligung erforderlich.

2) Keine Baubewilligung ist erforderlich für:

- a) von der Regierung mit Verordnung bestimmte Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten geringen Umfangs, die Rechte und Interessen Dritter nicht berühren;
- b) unaufschiebbare bauliche Massnahmen zur Beseitigung der Folgen von Unfällen oder Störungen;
- c) Erhaltungsarbeiten.

3) Der Eisenbahnbehörde sind Art und Umfang der in Abs. 2 bezeichneten Massnahmen schriftlich anzuzeigen. Soweit es sich nicht um unaufschiebbare bauliche Massnahmen nach Abs. 2 Bst. b handelt, hat die Bauanzeige mindestens sechs Wochen im Voraus zu erfolgen.

Art. 10

Erteilung der Bewilligung

1) Der Antrag auf Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baubewilligung ist schriftlich bei der Eisenbahnbehörde einzureichen.

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:¹⁴

1. die Lage der Eisenbahninfrastruktur;
2. ein Bau- und Betriebsprogramm;
3. die Darstellung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umgebung;
4. die in Abs. 3 Bst. b genannten betroffenen Grundstücke sowie die Eigentümer dieser Grundstücke und die an diesen dinglich Berechtigten einschliesslich deren allfälligen Zustimmungserklärung zum Bauvorhaben;

b) auf Verlangen der Eisenbahnbehörde weitere Unterlagen, soweit diese aus technischen oder verfahrensrechtlichen Gründen erforderlich sind.

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;¹⁵

b) die Zustimmung der Eigentümer oder dinglich Berechtigten betroffener Grundstücke vorliegt. Als betroffene Grundstücke gelten:

1. die durch das Bauvorhaben selbst in Anspruch genommenen Grundstücke;
2. Grundstücke, die in den Bauverbotsbereich zu liegen kommen;
3. Grundstücke, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

4) Eigentümern oder dinglich Berechtigten betroffener Grundstücke, deren Zustimmung nicht vorliegt, ist unter Setzung einer angemessenen Frist von höchstens 30 Tagen Gelegenheit für schriftliche Einwendungen einzuräumen. Werden durch das Bauvorhaben von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen berührt, ist diesen Gelegenheit zu geben, zu dem Bauvorhaben binnen angemessener Frist Stellung zu nehmen.

5) In der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung ist über alle gegen das Bauvorhaben erhobenen Einwendungen sowie über alle sonst vom Bauvorhaben berührten Interessen zu entscheiden, soweit es sich nicht um zivilrechtliche Ansprüche handelt; diese sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

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;¹⁶
- b) vom Land oder von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit grösser ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht;
- c) eingewendete subjektiv öffentliche Rechte von Eigentümern oder dinglich Berechtigten betroffener Grundstücke nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung solcher Rechte dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit grösser ist als der Nachteil, der der betroffenen Person durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

7) Die eisenbahnrechtliche Baubewilligung kann mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden; insbesondere kann eine angemessene Frist vorgeschrieben werden, innerhalb der der Bau auszuführen ist. Die Frist kann auf Antrag verlängert werden.

8) Zugleich mit der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung kann ein zeitlich befristeter Probetrieb gestattet werden, wenn:

- a) keine Bedenken hinsichtlich der Sicherheit bestehen; und
- b) dies aufgrund der Art der baulichen Massnahmen sachlich gerechtfertigt ist.

9) Die Regierung regelt das Nähere über die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung, insbesondere über die dem Bauentwurf beizulegenden Unterlagen, mit Verordnung.

3. Eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung

Art. 11

Bewilligungspflicht

Für die Inbetriebnahme der Eisenbahninfrastruktur ist eine eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung erforderlich, wenn für deren Bau oder Veränderung eine eisenbahnrechtliche Baubewilligung erteilt wurde.

Art. 12

Erteilung der Bewilligung

1) Der Antrag auf Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung ist nach Fertigstellung des bewilligten Baus oder der bewilligten Veränderung der Eisenbahninfrastruktur schriftlich bei der Eisenbahnbehörde einzureichen.

1a) Dem Antrag sind folgende Unterlagen beizulegen:¹⁷

- 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 Eisenbahngesellschaft 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.¹⁸

2) Die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung ist innerhalb von vier Monaten ab dem Erhalt aller erforderlichen Unterlagen zu erteilen, wenn:¹⁹

- a) die Eisenbahninfrastruktur fachgerecht ausgeführt wurde; und
- b) keine Bedenken bestehen, dass ein sicherer Eisenbahnbetrieb gewährleistet ist.

3) Die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung kann mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden.

4. Sicherheitsbewilligung

Art. 13

Bewilligungspflicht

- 1) Für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ist eine Sicherheitsbewilligung erforderlich.
- 2) Keine Sicherheitsbewilligung ist erforderlich für Anschlussbahnen.

Art. 14

Erteilung der Sicherheitsbewilligung

- 1) Der Antrag auf Erteilung einer Sicherheitsbewilligung für den Betrieb einer im Inland gelegenen Eisenbahninfrastruktur ist schriftlich bei der Eisenbahnbehörde einzureichen.²⁰
- 2) Die Sicherheitsbewilligung ist zu erteilen, wenn der Antragsteller den Nachweis erbringt, dass er:
 - a) ein Sicherheitsmanagementsystem nach Art. 30 eingerichtet hat; und²¹
 - b) alle Anforderungen an einen sicheren Eisenbahnbetrieb erfüllen kann.
- 3) Die Sicherheitsbewilligung wird für die Dauer von längstens fünf Jahren erteilt. Sie wird auf Antrag erneuert, wenn die Voraussetzungen nach Abs. 2 weiterhin erfüllt sind.
- 4) Die Sicherheitsbewilligung ist einzuschränken oder zu entziehen, wenn die Voraussetzungen nach Abs. 2 nicht mehr gegeben sind.²²
- 5) Im Falle grenzüberschreitender Eisenbahninfrastrukturen arbeitet die Eisenbahnbehörde bei der Erteilung der Sicherheitsbewilligung mit den zuständigen Behörden anderer EWR-Mitgliedstaaten oder der Schweiz zusammen.²³
- 6) Die Regierung regelt das Nähere über die Sicherheitsbewilligung nach Massgabe der Richtlinie (EU) 2016/798 mit Verordnung.²⁴

B. Eisenbahnverkehrsunternehmen

1. Verkehrsbewilligung

Art. 15

Bewilligungspflicht

Für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Personen oder Gütern ist eine Verkehrsbewilligung erforderlich.

Art. 16

Erteilung der Verkehrsbewilligung

1) Der Antrag auf Erteilung einer Verkehrsbewilligung für ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Inland ist schriftlich bei der Eisenbahnbehörde einzureichen.

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

- a) zuverlässig ist;
- b) finanziell leistungsfähig ist;
- c) fachlich geeignet ist; und
- d) zur Deckung der Unfallhaftpflicht eine ausreichende Versicherung abgeschlossen hat oder über angemessene Bürgschaften zu marktüblichen Konditionen verfügt.²⁵

3) Die Verkehrsbewilligung wird für die Dauer von längstens fünf Jahren erteilt. Sie wird auf Antrag erneuert, wenn die Voraussetzungen nach Abs. 2 weiterhin erfüllt sind.

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

5) Die Regierung regelt das Nähere nach Massgabe der Richtlinie 2012/34/EU mit Verordnung, insbesondere über:²⁶

- a) die vorzulegenden Nachweise;
- b) die Voraussetzungen für die Erteilung, die Erneuerung und den Entzug der Verkehrsbewilligung.

2. Einheitliche Sicherheitsbescheinigung²⁷

Art. 17²⁸

Grundsatz

1) Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist eine von der Europäischen Eisenbahnagentur 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. 18²⁹

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.

C. Schienenfahrzeuge³⁰

Art. 19³¹

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, Korrekturmaassnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung mit diesen Anforderungen wiederherzustellen;
- b) die Europäische Eisenbahagentur 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.

III. Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

Art. 20

Zugangsrecht

1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben Zugangsberechtigten nach Abs. 2 auf der Grundlage privatrechtlicher Vereinbarungen unter diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen durch die Zuweisung von Fahrplantrassen Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu gewähren.

2) Zugangsberechtigte sind Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem EWR-Mitgliedstaat oder in der Schweiz, die verfügen über:³²

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

Art. 21³³

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. 22³⁴

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

Zuweisung von Fahrplantrassen

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.³⁵

2) Antragsberechtigt sind:

- a) Zugangsberechtigte nach Art. 20;
- b) natürliche oder juristische Personen, die Fahrplantrassen einem von ihnen bezeichneten zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen (Art. 20) zur Nutzung überlassen.³⁶

3) Die Zuweisung einer Fahrplantrasse ist längstens für die Dauer einer Fahrplanperiode begrenzt. Eine zugewiesene Fahrplantrasse darf nicht an Dritte übertragen werden. Die Nutzung einer Fahrplantrasse durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Geschäfte eines Antragstellers nach Abs. 2 Bst. b wahrnimmt, gilt nicht als Übertragung.

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.³⁷

4) Kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgrund fehlender Kapazitäten nicht allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen stattgeben, so sind Leistungen des vertakteten Schienenpersonennahverkehrs vor jenen des grenzüberschreitenden Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehrs vorrangig zu berücksichtigen.

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.³⁸

Art. 24³⁹

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

Entgelte

1) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben für die Ausübung ihrer Zugangsrechte ein Benützungsentgelt zu entrichten.

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.⁴⁰

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.⁴¹

4) Die Regierung kann das Nähere über die Ermittlung und Erhebung von Entgelten insbesondere nach Massgabe der Richtlinie 2012/34/EU mit Verordnung festlegen.⁴²

Art. 26

Anrufung der Regulierungsbehörde

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 befragen, und zwar insbesondere mit Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder gegebenenfalls des Eisenbahnverkehrsunternehmens betreffend:⁴³

- 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.
 - 2) Die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte bleibt unberührt.

IV. Schulungseinrichtungen

Art. 27⁴⁴

Aufgehoben

V. Triebfahrzeugführer

Art. 28⁴⁵

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.

VI. Interoperabilität

Art. 29⁴⁶

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.

VII. Eisenbahnsicherheit

Art. 30

Sicherheitsmanagementsystem

1) Eisenbahnunternehmen haben ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten, das sicherstellt:

- a) die Einhaltung der nationalen Sicherheitsvorschriften und der in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) festgelegten Sicherheitsanforderungen;
- b) die Erreichung der von der Europäischen Kommission erlassenen gemeinsamen Sicherheitsziele; und
- c) die Anwendung der einschlägigen Teile der gemeinsamen Sicherheitsmethoden.

2) Das Sicherheitsmanagementsystem hat die Kontrolle aller mit der Tätigkeit als Eisenbahnunternehmen verbundenen Risiken zu gewährleisten. Dies schliesst auch die Risiken aus Instandhaltungsarbeiten, der Materialbeschaffung sowie der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen an Dritte ein.

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.⁴⁷

Art. 31

Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems

1) Das Sicherheitsmanagementsystem hat folgende wesentliche Bestandteile zu enthalten:

- a) eine Sicherheitsordnung, die von der Unternehmensleitung genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird;
- b) die Unternehmensorganisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit sowie die zur Erreichung dieser Ziele erstellten Pläne und Verfahren;
- c) Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter technischer oder betrieblicher Normen oder anderer Vorgaben, die in Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), in nationalen Sicherheits-

vorschriften oder in behördlichen Entscheidungen festgelegt sind, sowie Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass diese Normen und andere Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des Materials und während der gesamten Betriebsdauer erfüllt werden;

- 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;⁴⁸
- 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;⁴⁹
- f) Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Unternehmensorganisation und gegebenenfalls zwischen Unternehmensorganisationen, die dieselbe Infrastruktur nutzen;
- g) Verfahren und Formate für die Dokumentation von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Kontrollverfahren zur Sicherung der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;
- h) Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die notwendigen Vorbeugungsmassnahmen ergriffen werden;
- i) Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden;
- k) Bestimmungen über regelmässige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

2) Alle wesentlichen Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems müssen dokumentiert werden. Die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Unternehmensorganisation ist zu beschreiben. Es ist weiters zu beschreiben, wie die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Unternehmensbereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen und die fortlaufende Verbesserung des Sicherheitsmanagementsystems gewährleistet wird.

Art. 32⁵⁰*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.

VIII. Rechte und Pflichten der Eisenbahnunternehmen

Art. 33

Betriebs- und Erhaltungspflicht

1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur in einem den Erfordernissen des Eisenbahnbetriebs und der Sicherheit entsprechenden Zustand zu betreiben und zu erhalten.

2) Bei Verstößen gegen die Betriebs- und Erhaltungspflicht ist die Eisenbahnbehörde befugt, Betriebsbeschränkungen oder die Betriebseinstellung anzuordnen.

Art. 34

Dienst- und Beförderungsvorschriften

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.⁵¹

2) Eisenbahnunternehmen sind verpflichtet, der Eisenbahnbehörde jederzeit Einsicht in ihre Dienst- und Beförderungsvorschriften zu gewähren.

3) Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes.

Art. 35

Meldepflicht bei Unfällen und Störungen

1) Eisenbahnunternehmen sind verpflichtet, Unfälle und Störungen, die beim Betrieb einer Eisenbahn auftreten, unverzüglich der Unfalluntersuchungsstelle zu melden.

2) Als Unfall gilt jedes unerwünschte oder unbeabsichtigte plötzliche Ereignis mit schädlichen Folgen.⁵²

3) Als Störung gilt ein Ereignis, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte.⁵³

Art. 36⁵⁴

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).

Art. 37

Meldung von Daten für die Eisenbahnstatistik

1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben der Eisenbahnbehörde zur Beurteilung der Struktur und Entwicklung des Eisenbahnverkehrs folgende Daten zur Verfügung zu stellen:

- a) jeweils bis zum 31. März eines Jahres: die Verkehrsstatistik und Pünktlichkeitsstatistik des vorangegangenen Fahrplanjahres;

- b) jeweils bis zum 30. November eines Jahres: eine Übersicht über die im folgenden Jahr geplanten Neubaumassnahmen, Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten an der bestehenden Eisenbahninfrastruktur und Abtragungen sowie die Trassenkapazität (Bildfahrplan).
- 2) Die Regierung kann die Art der zu übermittelnden Daten mit Verordnung näher regeln.

VIIIa. Organisation und Führung der Eisenbahnunternehmen⁵⁵

A. Eisenbahnverkehrsunternehmen⁵⁶

Art. 37a⁵⁷

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. 1370/2007⁵⁸ in den entsprechenden Rechnungen gesondert auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.

Art. 37b⁵⁹*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.

B. Besondere Bestimmungen für vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen⁶⁰Art. 37c⁶¹*Vertikal integrierte Eisenbahnunternehmen*

1) Als vertikal integriertes Eisenbahnunternehmen gilt ein Unternehmen, bei dem im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 139/2004⁶²:

- 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. 37d⁶³

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 Eisenbahninfrastrukturunternehmens 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.

C. Eisenbahninfrastrukturunternehmen⁶⁴

Art. 37e⁶⁵

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. 37f⁶⁶

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 entgelt erhebende 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. 37g⁶⁷

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. 37h⁶⁸

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. 37i⁶⁹

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. 37⁷⁰–

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. 37k⁷¹–

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. 37¹⁷²*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.

IX. Verhalten innerhalb der Eisenbahninfrastruktur und in Schienenfahrzeugen

Art. 38

Betreten der Eisenbahninfrastruktur

1) Das Betreten der Eisenbahninfrastruktur ist, mit Ausnahme der hiefür bestimmten Stellen, nur mit einer vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgestellten Erlaubniskarte gestattet.

2) Organe der Behörden dürfen Eisenbahninfrastruktur ohne Erlaubniskarte nur betreten, wenn und solange dies zur Ausübung ihrer Dienstobliegenheiten erforderlich ist. Die Eisenbahnbehörde kann, soweit dies im öffentlichen Interesse notwendig ist, weitere Ausnahmen festsetzen.

3) Die zum Betreten der Eisenbahninfrastruktur berechtigten Personen haben nach Möglichkeit vor dem Betreten an anderen als den dafür bestimmten Stellen (Abs. 1) das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hierüber zu informieren. Organe der Behörden nach Abs. 2 haben sich dabei durch eine Dienstlegitimation oder Bescheinigung ihrer Dienststelle auszuweisen.

4) Werden Personen, die zum Betreten der Eisenbahninfrastruktur berechtigt sind, durch Unfall beim Betrieb der Eisenbahn getötet oder verletzt oder erleiden sie einen Sachschaden, so entstehen gegenüber dem Eisenbahnunternehmen nur dann Schadenersatz- oder Rückgriffsansprüche, wenn sich der Unfall aus einer unerlaubten, vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handlung oder Unterlassung des Eisenbahnunternehmens oder eines Bediensteten ergibt. Bedienstete eines Eisenbahnunternehmens haften - unbeschadet der Rückgriffsansprüche des Eisenbahnunternehmens - für den von ihnen verursachten Schaden nur dann, wenn sie ihn vorsätzlich herbeigeführt haben.

5) Die Bestimmungen dieses Artikels sind auf die im Verkehrsraum einer öffentlichen Strasse liegenden Teile der Eisenbahninfrastruktur nicht anzuwenden.

Art. 39

Verhalten im Bereich der Eisenbahn

1) Innerhalb der Anlagen der Eisenbahninfrastruktur ist ein den Eisenbahnbetrieb störendes Verhalten verboten. Insbesondere ist verboten, die Eisenbahninfrastruktur oder Schienenfahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Gegenstände auf die Fahrbahn zu legen, sonstige Fahrthindernisse anzubringen, Weichen umzustellen, Fahrleitungsschalter zu betätigen oder Signale zu geben.

2) Die Bahnbenützer haben sich bei Benützung der Eisenbahninfrastruktur und der Schienenfahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes sowie die Rücksicht auf andere gebieten.

3) Die Bahnbenützer dürfen nur an den dazu bestimmten Stellen und nur an der dazu bestimmten Seite der Schienenfahrzeuge ein- und aussteigen.

4) Solange sich ein Schienenfahrzeug in Bewegung befindet, ist das Öffnen der Aussentüren des Fahrzeuges, das Betreten der Trittbretter und das Verweilen auf ungesicherten offenen Plattformen sowie das Ein- und Aussteigen verboten.

5) Es ist verboten, Gegenstände aus dem Schienenfahrzeug zu werfen.

X. Nachbarrechtliche Bestimmungen

Art. 40

Bauverbotsbereich

1) Bei Eisenbahninfrastruktur ist die Errichtung bahnfremder Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu zwölf Metern von der Mitte des äussersten Gleises, bei Bahnhöfen innerhalb der Bahnhofgrenze und bis zu zwölf Metern von dieser, verboten (Bauverbotsbereich).

2) Die Eisenbahnbehörde kann hievon nach Anhörung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Ausnahmen bewilligen, soweit dies mit den öffentlichen Verkehrsinteressen zu vereinbaren ist. In der Bewilligung ist eine Frist festzusetzen, innerhalb der das Bauvorhaben auszuführen ist.

Art. 41

Gefährdungsbereich

1) In der Umgebung der Eisenbahninfrastruktur (Gefährdungsbereich) ist die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, durch die der Bestand der Eisenbahninfrastruktur oder die regelmässige und sichere Betriebsführung, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder auf schienengleiche Eisenbahnübergänge, gefährdet wird.

2) Bei Hochspannungsleitungen beträgt, unbeschadet der Bestimmung des Abs. 3, der Gefährdungsbereich, wenn sie Freileitungen sind, in der Regel je 25 Meter, wenn sie verkabelt sind, in der Regel je fünf Meter beiderseits der Leitungsachse.

3) Wenn im Gefährdungsbereich Steinbrüche, Stauwerke oder andere Anlagen errichtet oder Stoffe, die explosiv oder brennbar sind, gelagert oder verarbeitet werden sollen, durch die der Eisenbahnbetrieb gefährdet werden kann, ist vor der Bauausführung oder der Lagerung oder Verarbeitung die Bewilligung der Eisenbahnbehörde einzuholen; diese ist zu erteilen, wenn Vorkehrungen getroffen sind, die eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes ausschliessen. Die Bewilligungspflicht entfällt, wenn es über die Errichtung des Steinbruches, des Stauwerkes oder einer anderen Anlage oder über die Lagerung oder Verarbeitung der Stoffe zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Errichter, Lagerer oder Verarbeiter zu einer Einigung über zu treffende Vorkehrungen gekommen ist, die eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes ausschliessen.

4) Die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdbeben, natürlicher Pflanzenwuchs) eingetretenen Gefährdungen der Eisenbahninfrastruktur (Abs. 1) sind vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf eigene Kosten zu beseitigen. Wenn der Verfügungsberechtigte hiezu seine Zustimmung verweigert, so hat ihm die Eisenbahnbehörde auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens die Duldung der Beseitigung aufzutragen. Vorbehalten bleiben andere gesetzliche Verpflichtungen.

Art. 42

Massnahmen gegen verbotswidriges Verhalten

Die Eisenbahnbehörde ordnet auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens die Beseitigung eines durch verbotswidriges Verhalten (Art. 40 und 41) herbeigeführten Zustandes an.

XI. Eisenbahnübergänge (Kreuzungen)

Art. 43

Kreuzungen

1) Die Regierung legt mit Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach den anerkannten Regeln der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiter belassen werden dürfen.

2) Neue Kreuzungen sowie die Änderung oder Verlegung bestehender Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und öffentlichen oder privaten Strassen und Wegen bedürfen der Bewilligung der Eisenbahnbehörde.

3) Neue Kreuzungen oder die Neuanlage von bestehenden Kreuzungen mit öffentlichen Strassen sind in der Regel als Über- oder Unterführung herzustellen.

4) Im Fall der Aufhebung bestehender schienengleicher Eisenbahnübergänge sind die Kosten für die damit verbundenen baulichen Massnahmen grundsätzlich vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen und vom Strassen-eigentümer jeweils zu gleichen Teilen zu tragen.

5) Die Kosten für die Errichtung neuer oder die Änderung bestehender Eisenbahnübergänge tragen:

- a) das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wenn die Errichtung oder Änderung durch den Bau neuer oder die Erweiterung bestehender Eisenbahninfrastruktur bedingt ist;
- b) der Strasseneigentümer, wenn die Errichtung oder Änderung durch den Bau neuer oder die Erweiterung bestehender Strassen bedingt ist.

XII. Eisenbahnhaftpflicht

Art. 44

Grundsatz

1) Wird durch den Betrieb der Eisenbahn ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht, so haftet das Eisenbahnunternehmen für den Schaden.

2) Für Verlust oder Beschädigung von Handgepäck, das sich unter der Obhut eines Reisenden befand, gelten ausschliesslich die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes.

3) Das Eisenbahnunternehmen wird von der Haftpflicht befreit, wenn es beweist, dass der Schaden durch höhere Gewalt oder grobes Verschulden des Geschädigten oder eines Dritten verursacht wurde, ohne dass es selbst oder Personen, für die es verantwortlich ist, ein Verschulden trifft.

4) Ist das schädigende Eisenbahnunternehmen nicht bestimmbar, so haften alle beteiligten Eisenbahnunternehmen dem Geschädigten solidarisch.

5) Vereinbarungen zum Ausschluss oder zur Beschränkung der Haftpflicht nach diesem Gesetz sind nichtig.

6) Im Übrigen sind die Bestimmungen über die Haftpflicht nach dem Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuch anwendbar.

7) Art. 38 Abs. 4 bleibt unberührt.

XIII. Organisation und Durchführung

A. Zuständigkeit

1. Eisenbahnbehörde

Art. 45

Aufgaben

1) Der Regierung als Eisenbahnbehörde obliegt der Vollzug dieses Gesetzes, soweit damit nicht ausdrücklich andere Behörden betraut sind.

2) Der Eisenbahnbehörde obliegt insbesondere:⁷³

- 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 Eisenbahnagentur bei Ausstellung, Erneuerung, Änderung und Widerruf der einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen (Art. 18);
- g) die Führung des Eisenbahninfrastrukturregisters (Art. 54).

Art. 46⁷⁴

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

Jahresbericht

1) Die Eisenbahnbehörde hat jedes Jahr einen Bericht über ihre Tätigkeit im Vorjahr zu erstellen und diesen jeweils bis längstens 30. September an die Europäische Eisenbahnagentur zu übermitteln.

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;⁷⁵
- b) die wichtigsten Änderungen von Gesetzen und Verordnungen im Bereich der Eisenbahnsicherheit;
- c) Entwicklungen im Bereich der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsbewilligung;
- d) Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Eisenbahnunternehmen, einschliesslich der Anzahl und Ergebnisse von Inspektionen und Audits.⁷⁶

3) Die Unfalluntersuchungsstelle hat der Eisenbahnbehörde die erforderlichen Daten für die Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren zur Verfügung zu stellen.

2. Unfalluntersuchungsstelle

Art. 48

Organisation und Aufgaben

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.⁷⁷

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.⁷⁸

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.⁷⁹

4) Die Untersuchung hat die Ursachen des Unfalls oder der Störung zu erforschen, um im Interesse der Eisenbahnsicherheit erneute Unfälle oder Störungen zu vermeiden. Verschuldens- und Haftungsfragen sind nicht Gegenstand der Untersuchung.

5) Die Unfalluntersuchungsstelle tauscht mit den zuständigen Untersuchungsstellen im Ausland Informationen über ihre Tätigkeit und Erfahrungen aus.

Art. 49

Befugnisse

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

- a) Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung einschliesslich der Fahrzeuge und Eisenbahninfrastruktur;
- b) sofortige Spurenaufnahme und dokumentierte Entnahme von Trümmern und Bestandteilen zu Untersuchungs- und Auswertungszwecken;
- c) Zugang zum Inhalt von Aufzeichnungsgeräten auf Fahrzeugen und dessen Auswertung;⁸⁰
- d) Zugang zu den Zugbeeinflussungsanlagen, Stellwerken und Kommunikationseinrichtungen;
- e) Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der Opfer (Tote, Verletzte) und den Ergebnissen von Untersuchungen der am Unfall oder an der Störung beteiligten Eisenbahnbediensteten;
- f) Befragung der beteiligten Eisenbahnbediensteten und der Zeugen;
- g) Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen der Eisenbahnunternehmen, Hersteller und Behörden.

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.⁸¹

3) Die Unfalluntersuchungsstelle hat die Europäische Eisenbahnagentur in die Untersuchungen einzubinden, wenn sich diese erstrecken auf:⁸²

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

Art. 50

Untersuchungsverfahren

1) Die Unfalluntersuchungsstelle hat die Untersuchung am Unfallort ehestmöglich zu beginnen und darauf hinzuwirken, dass die Eisenbahninfrastruktur so bald wie möglich instand gesetzt und der Eisenbahnverkehr wieder aufgenommen werden kann.

2) Der Umfang der Untersuchungen hat sich nach der Art und den Folgen des Unfalls oder der Störung sowie den zu erwartenden Erkenntnissen für die Verbesserung der Sicherheit zu richten. Den vom untersuchten Vorfall Betroffenen ist auf Verlangen jederzeit Auskunft über die Untersuchungen zu erteilen.

3) Entscheidet sich die Unfalluntersuchungsstelle zur Durchführung von Untersuchungen, so teilt sie dies binnen einer Woche der Europäischen Eisenbahnagentur unter Angabe von Datum, Uhrzeit und Ort des Ereignisses sowie dessen Folgen hinsichtlich Personen- und Sachschäden mit.

4) Die Unfalluntersuchungsstelle hat alle vorgenommenen Untersuchungsschritte zu dokumentieren.

Art. 51

Berichte und Sicherheitsempfehlungen

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.⁸³

2) Vor Abschluss des Untersuchungsberichts ist den vom Vorfall Betroffenen die Gelegenheit zur Stellungnahme binnen angemessener Frist einzuräumen.

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.⁸⁴

4) Der Untersuchungsbericht ist der Europäischen Eisenbahnagentur, der Eisenbahnbehörde und den am Vorfall Beteiligten zuzustellen.

5) Die Unfalluntersuchungsstelle veröffentlicht bis längstens 30. September eines jeden Jahres einen Bericht über die im Vorjahr durchgeführten Untersuchungen, die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen und die im Anschluss an frühere Sicherheitsempfehlungen getroffenen Massnahmen. Dieser Bericht ist an die Europäische Eisenbahnagentur zu übermitteln.

3. Regulierungsbehörde

Art. 52

*Organisation*⁸⁵

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.⁸⁶

2) Die Regulierungsbehörde ist bei der Erfüllung ihrer regulatorischen Aufgaben an keine Weisungen gebunden und von den Antragsberechtigten nach Art. 23 Abs. 2 funktionell unabhängig.

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.⁸⁷

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.⁸⁸

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.⁸⁹

Art. 52a⁹⁰

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 Fahrplandrassen 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

Befugnisse

1) Die Regulierungsbehörde kann in Wahrnehmung ihrer Aufgaben zur Beseitigung festgestellter und zur Verhinderung künftiger Verstösse alle erforderlichen Massnahmen treffen.

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.⁹¹

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.⁹²

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.⁹³

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.⁹⁴

B. Register und Datenbearbeitung

Art. 54⁹⁵

Führung des Eisenbahninfrastrukturregisters

1) Die Eisenbahnbehörde führt ein Eisenbahninfrastrukturregister, das die in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777⁹⁶ 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. 55

Datenbearbeitung

Die Vollzugsbehörden können alle Personendaten, einschliesslich besonders schützenswerte Personendaten, insbesondere über administrative und strafrechtliche Verfolgungen und Sanktionen, und Persönlichkeitsprofile, bearbeiten, die sie benötigen, um die ihnen nach diesem Gesetz übertragenen Aufgaben zu erfüllen.

C. Rechtsschutz

Art. 56

Rechtsmittel

1) Gegen Entscheidungen und Verfügungen der Regulierungsbehörde kann binnen 14 Tagen ab Zustellung Beschwerde an die Beschwerdekommision für Verwaltungsangelegenheiten erhoben werden.

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.⁹⁷

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.⁹⁸

Art. 57

Verfahren

Das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltungspflege.

D. Gebühren

Art. 58

Gebühren

1) Für Amtshandlungen nach diesem Gesetz, insbesondere für die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen, werden Gebühren erhoben.

2) Die Regierung regelt die Höhe der Gebühren mit Verordnung.

XIV. Strafbestimmungen

Art. 59

Widerhandlungen gegen Konzessions-, Bewilligungs- und Anzeigepflichten

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

- a) Eisenbahninfrastruktur ohne oder entgegen der nach Art. 4 erforderlichen Konzession errichtet oder betreibt oder errichten oder betreiben lässt;
- b) ein bewilligungspflichtiges Vorhaben ohne die nach Art. 9 erforderliche Baubewilligung oder in Missachtung von Bedingungen oder Auflagen ausführt oder ausführen lässt;
- c) ein bewilligungspflichtiges Vorhaben ohne die nach Art. 11 erforderliche Betriebsbewilligung oder in Missachtung von Bedingungen oder Auflagen in Betrieb nimmt oder in Betrieb nehmen lässt;
- d) Eisenbahninfrastruktur ohne die erforderliche Sicherheitsbewilligung nach Art. 13 betreibt oder betreiben lässt;
- e) Eisenbahnverkehrsleistungen ohne die erforderliche Verkehrsbewilligung nach Art. 15 oder die erforderliche einheitliche Sicherheitsbescheinigung nach Art. 17 erbringt oder erbringen lässt;⁹⁹
- f) Schienenfahrzeuge ohne die erforderliche Zulassung (Art. 19) einsetzt.¹⁰⁰

2) Vom Landgericht wird wegen Übertretung mit Busse bis zu 20 000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfall mit Freiheitsstrafe bis zu einem Monat bestraft, wer vorsätzlich die Anzeigepflicht nach Art. 9 Abs. 3 nicht oder nicht fristgerecht erfüllt.

3) Bei fahrlässiger Begehung wird die Strafobergrenze auf die Hälfte herabgesetzt.

4) Die Verfolgungsverjährung beträgt drei Jahre.

5) Die Strafe enthebt nicht von der Verpflichtung, den durch dieses Gesetz und die besonderen Verfügungen auferlegten Bedingungen und Auflagen nachzukommen.

6) Vorbehalten bleibt die Strafbarkeit aufgrund anderer strafrechtlicher Normen.

Art. 60

Verwaltungsübertretungen

1) Von der Eisenbahnbehörde wird, soweit nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, wegen Übertretung mit Busse bis zu 20 000 Franken bestraft, wer:

- a) als Eisenbahnunternehmen der Pflicht zur Vorlage des Sicherheitsberichts (Art. 32) nicht oder nicht rechtzeitig nachkommt;
- b) als Eisenbahnunternehmen entgegen Art. 34 der Eisenbahnbehörde die Einsichtnahme in Dienst- und Beförderungsvorschriften verweigert;
- c) als Eisenbahnunternehmen gegen die Meldepflicht bei Unfällen und Störungen (Art. 35) verstösst;
- d) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen entgegen Art. 37 der Eisenbahnbehörde Daten nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt;
- e) den Bestimmungen der Art. 39 bis 41 zuwiderhandelt;
- f) als Eisenbahnunternehmen entgegen Art. 46 der Eisenbahnbehörde Auskünfte nicht erteilt oder Zugang zu Einrichtungen und Fahrzeugen nicht gewährt;
- g) die Unfalluntersuchungsstelle bei der Ausübung ihrer Befugnisse (Art. 49) behindert;
- h) Ausführungsvorschriften, deren Übertretung für strafbar erklärt wird, verletzt oder einer unter Hinweis auf die Strafdrohung dieses Artikels erlassenen Verfügung zuwiderhandelt.

2) Von der Eisenbahnbehörde wird, soweit nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, wegen Übertretung mit Busse bis zu 10 000 Franken bestraft, wer entgegen Art. 38 unbefugt die Eisenbahninfrastruktur betritt.

3) Von der Regulierungsbehörde wird, soweit nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, wegen Übertretung mit Busse bis zu 50 000 Franken bestraft, wer als Eisenbahninfrastrukturunternehmen entgegen Art. 20 Zugangsberechtigten nicht unter diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen durch die Zuweisung von Fahrplantrassen Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gewährt.

4) Von der Regulierungsbehörde wird, soweit nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, wegen Übertretung mit Busse bis zu 20 000 Franken bestraft, wer:

- a) Aufgehoben¹⁰¹

- b) als Eisenbahnunternehmen entgegen Art. 53 Auskünfte nicht erteilt oder Einsicht in Unterlagen nicht gewährt.

Art. 61

Verantwortlichkeit

Werden Widerhandlungen im Geschäftsbetrieb einer juristischen Person, einer Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft oder einer Einzelfirma begangen, so finden die Strafbestimmungen auf die Personen Anwendung, die für sie gehandelt haben oder hätten handeln sollen, jedoch unter solidarischer Mithaftung der juristischen Person, der Gesellschaft oder der Einzelfirma für die Bussen und Kosten.

XV. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 62

Durchführungsverordnungen; Delegation von Aufgaben

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

- a) anzeigepflichtige bauliche Massnahmen (Art. 9 Abs. 2 Bst. a);
- b) die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung (Art. 10 Abs. 9);
- c) die Erteilung, die Erneuerung und den Entzug der Sicherheitsbewilligung (Art. 14 Abs. 6);
- d) die Erteilung, die Erneuerung und den Entzug der Verkehrsbewilligung (Art. 16 Abs. 5);
- e) Aufgehoben¹⁰²
- f) Aufgehoben¹⁰³
- g) die Zuweisung von Fahrplantrassen (Art. 23 Abs. 5);
- h) die Ermittlung und Erhebung von Entgelten (Art. 25 Abs. 4);
- i) Aufgehoben¹⁰⁴
- k) die Sicherstellung der Interoperabilität des liechtensteinischen Eisenbahnsystems (Art. 29 Abs. 2);¹⁰⁵
- l) die Sicherung von schienengleichen Eisenbahnübergängen (Art. 43 Abs. 1);
- m) die Bezeichnung der Regulierungsbehörde (Art. 52 Abs. 1);

- n) die Führung des Eisenbahninfrastrukturregisters (Art. 54 Abs. 4);¹⁰⁶
o) die Höhe der Gebühren (Art. 58 Abs. 2).

2) Die Regierung kann mit Verordnung die ihr nach Art. 45 Abs. 2 dieses Gesetzes zustehenden Aufgaben mit Ausnahme der Erteilung von Konzessionen zum Bau und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur unter Vorbehalt des Rechtszuges an die Kollegialregierung an Amtsstellen übertragen.

Art. 63

Aufhebung bisherigen Rechts

Es werden aufgehoben:

- a) Gesetz vom 29. November 1967 über das Eisenbahnwesen, LGBL. 1968 Nr. 3;
b) § 48 der Schlussabteilung des Personen- und Gesellschaftsrechts (PGR) vom 20. Januar 1926, LGBL. 1926 Nr. 4.

Art. 64

Übergangsbestimmungen

1) Auf zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes hängige Konzessions- und Bewilligungsverfahren findet das neue Recht Anwendung.

2) Die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestehenden Konzessionen und Bewilligungen bleiben bis zu ihrem Ablauf aufrecht.

Art. 65

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2012 in Kraft.

In Stellvertretung des Landesfürsten:

gez. *Alois*
Erbprinz

gez. *Dr. Klaus Tschütscher*
Fürstlicher Regierungschef

Übergangs- und Inkrafttretensbestimmungen

742.0 Eisenbahngesetz (EBG)

Liechtensteinisches Landesgesetzblatt
Jahrgang 2022 Nr. 209 ausgegeben am 15. Juli 2022

Gesetz
vom 2. Juni 2022
über die Abänderung des Eisenbahngesetzes

...

II.
Übergangsbestimmung

Im Zeitpunkt des Inkrafttretens¹⁰⁷ dieses Gesetzes bestehende Sicherheitsbewilligungen und Sicherheitsbescheinigungen bleiben bis zu ihrem Ablauf aufrecht.

...

-
- 1 Bericht und Antrag sowie Stellungnahme der Regierung Nr. [120/2010](#) und [9/2011](#)
-
- 2 Art. 1 Abs. 3 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 3 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](#))
-
- 4 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](#))
-
- 5 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](#))
-
- 6 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](#))
-
- 7 Art. 1 Abs. 4 eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 8 Art. 2 Abs. 1 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 9 Art. 3 Abs. 1 Bst. b abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 10 Art. 3 Abs. 1 Bst. c abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 11 Art. 3 Abs. 1 Bst. d abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 12 Art. 3 Abs. 1 Bst. g eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 13 Art. 3 Abs. 2 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 14 Art. 10 Abs. 2 Bst. a Einleitungssatz abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 15 Art. 10 Abs. 3 Bst. a abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 16 Art. 10 Abs. 6 Bst. a abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 17 Art. 12 Abs. 1a eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 18 Art. 12 Abs. 1b eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 19 Art. 12 Abs. 2 Einleitungssatz abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 20 Art. 14 Abs. 1 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 21 Art. 14 Abs. 2 Bst. a abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 22 Art. 14 Abs. 4 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 23 Art. 14 Abs. 5 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 24 Art. 14 Abs. 6 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- 25 Art. 16 Abs. 2 Bst. d abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-

-
- [26](#) *Art. 16 Abs. 5 Einleitungssatz abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [27](#) *Überschrift vor Art. 17 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [28](#) *Art. 17 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [29](#) *Art. 18 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [30](#) *Überschrift vor Art. 19 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [31](#) *Art. 19 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [32](#) *Art. 20 Abs. 2 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [33](#) *Art. 21 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [34](#) *Art. 22 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [35](#) *Art. 23 Abs. 1 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [36](#) *Art. 23 Abs. 2 Bst. b abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [37](#) *Art. 23 Abs. 3a eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [38](#) *Art. 23 Abs. 5 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [39](#) *Art. 24 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [40](#) *Art. 25 Abs. 2 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [41](#) *Art. 25 Abs. 3 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [42](#) *Art. 25 Abs. 4 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [43](#) *Art. 26 Abs. 1 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [44](#) *Art. 27 aufgehoben durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [45](#) *Art. 28 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [46](#) *Art. 29 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [47](#) *Art. 30 Abs. 3 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [48](#) *Art. 31 Abs. 1 Bst. d abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [49](#) *Art. 31 Abs. 1 Bst. e abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [50](#) *Art. 32 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [51](#) *Art. 34 Abs. 1 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [52](#) *Art. 35 Abs. 2 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [53](#) *Art. 35 Abs. 3 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*
-
- [54](#) *Art. 36 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).*

-
- [55](#) Überschrift vor Art. 37a eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [56](#) Überschrift vor Art. 37a eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [57](#) Art. 37a eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [58](#) 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](#))
-
- [59](#) Art. 37b eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [60](#) Überschrift vor Art. 37c eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [61](#) Art. 37c eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [62](#) 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](#))
-
- [63](#) Art. 37d eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [64](#) Überschrift vor Art. 37e eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [65](#) Art. 37e eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [66](#) Art. 37f eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [67](#) Art. 37g eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [68](#) Art. 37h eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [69](#) Art. 37i eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [70](#) Art. 37j eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [71](#) Art. 37k eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [72](#) Art. 37l eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [73](#) Art. 45 Abs. 2 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [74](#) Art. 46 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [75](#) Art. 47 Abs. 2 Bst. a abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [76](#) Art. 47 Abs. 2 Bst. d abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [77](#) Art. 48 Abs. 1 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [78](#) Art. 48 Abs. 2 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [79](#) Art. 48 Abs. 3 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [80](#) Art. 49 Abs. 1 Bst. c abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).

-
- [81](#) Art. 49 Abs. 2 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [82](#) Art. 49 Abs. 3 eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [83](#) Art. 51 Abs. 1 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [84](#) Art. 51 Abs. 3 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [85](#) Art. 52 Sachüberschrift abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [86](#) Art. 52 Abs. 1 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [87](#) Art. 52 Abs. 3 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [88](#) Art. 52 Abs. 4 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [89](#) Art. 52 Abs. 5 eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [90](#) Art. 52a eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [91](#) Art. 53 Abs. 2 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [92](#) Art. 53 Abs. 3 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [93](#) Art. 53 Abs. 4 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [94](#) Art. 53 Abs. 5 eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [95](#) Art. 54 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [96](#) *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)*
-
- [97](#) Art. 56 Abs. 2 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [98](#) Art. 56 Abs. 3 eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [99](#) Art. 59 Abs. 1 Bst. e abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [100](#) Art. 59 Abs. 1 Bst. f abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [101](#) Art. 60 Abs. 4 Bst. a aufgehoben durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [102](#) Art. 62 Abs. 1 Bst. e aufgehoben durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [103](#) Art. 62 Abs. 1 Bst. f aufgehoben durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [104](#) Art. 62 Abs. 1 Bst. i aufgehoben durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [105](#) Art. 62 Abs. 1 Bst. k abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [106](#) Art. 62 Abs. 1 Bst. n abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 209](#).
-
- [107](#) Inkrafttreten: 1. August 2022.