

Liechtensteinisches Landesgesetzblatt

Jahrgang 2013

Nr. 95

ausgegeben am 25. Februar 2013

Verordnung

vom 19. Februar 2013

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

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

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Gegenstand

Die Verordnung regelt:

- a) die Zuweisung von Fahrplantrassen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur an Antragsberechtigte (Art. 23 Abs. 2 EBG);¹
- b) die Einhebung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (Art. 25 EBG).

Art. 2²*Umsetzung von EWR-Rechtsvorschriften*

1) Diese Verordnung dient insbesondere der Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums³.

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

Begriffsbestimmungen und Bezeichnungen

1) Auf die in dieser Verordnung verwendeten Begriffe finden die Begriffsbestimmungen des Art. 3 Abs. 1 EBG und des EWR-Rechts, insbesondere der Richtlinie 2012/34/EU, Anwendung.⁴

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

II. Zuweisung von Fahrplantrassen

Art. 4⁵*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

Fristen für die Fahrplanerstellung

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

Fahrplans ablaufen. Nach Fristende eingegangene Anträge sind dennoch zu berücksichtigen (Art. 5a).⁶

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.⁷

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

4) Spätestens vier Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Fahrplanentwurf zu erstellen und zu veröffentlichen.⁸

Art. 5a⁹

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

Fahrplanerstellung

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

lichen Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit, soweit wie möglich Rechnung zu tragen.

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

3) Alle Zugangsberechtigten, die 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.¹⁰

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

Art. 7

Fahrwegkapazität für die Instandhaltung

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

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.¹¹

Art. 8

Koordinierungsverfahren

1) Ergeben sich bei der Erstellung des Fahrplans Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen, so hat sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch Koordinierung der Anträge und Verhandlungen mit den Beteiligten um eine einvernehmliche Lösung zu bemühen, 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.¹²

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:¹³

- 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.

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

3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat für die rasche Beilegung von Streitigkeiten zwischen Antragstellern hinsichtlich der Zuweisung von Fahrplantrassen ein Streitbeilegungssystem einzurichten, das Entscheidungen über diese 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.¹⁴

Art. 9

Ad-hoc-Anträge

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf ad-hoc-Anträge auf Zuweisung von einzelnen Fahrplantrassen schnellst möglich, längstens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen, zu reagieren und über freie Fahrplantrassen Auskunft zu erteilen. Es kann im fertig gestellten Fahrplan zu diesem Zweck Trassen berücksichtigen, um auf ad-hoc-Anträge rasch reagieren zu können.

Art. 10¹⁵

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 anzu-

bieten. 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. 11

Wahrung des Geschäftsgeheimnisses

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

Art. 12

Nicht genutzte Fahrplantrassen¹⁶

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

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.¹⁷

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

Art. 13¹⁹

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. 14²⁰

Überlastete Eisenbahninfrastruktur

1) Kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen auch nach Koordinierung der Anträge und nach Konsultation der Antragsteller nicht in angemessenem Umfang stattgeben, so hat es den betroffenen Abschnitt der 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

Kapazitätsanalyse

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

2) Gegenstand der Analyse sind die 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.²¹

3) Die Kapazitätsanalyse ist innerhalb von sechs Monaten, gerechnet ab dem Zeitpunkt, in dem die Eisenbahninfrastruktur für überlastet erklärt wurde, abzuschliessen.²²

Art. 16

Plan zur Erhöhung der Kapazität

1) Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Konsultation der Antragsteller, denen auf dem betroffenen Teil der Eisenbahninfrastruktur Fahrplantrassen zugewiesen wurden, einen Plan zur Erhöhung der Kapazität vorzulegen. Darin ist Folgendes darzulegen:²³

- a) die Gründe für die Überlastung;
- b) die zu erwartende künftige Verkehrsentwicklung;
- c) den Ausbau der Schieneninfrastruktur betreffende Beschränkungen;
- d) die möglichen Massnahmen und Kosten für die Erhöhung der Kapazität der Eisenbahninfrastruktur, einschliesslich der zu erwartenden Änderungen der Benützungsentgelte.²⁴

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.²⁵

Art. 17

Sondermassnahmen bei Störungen

1) Bei technisch bedingten oder unfallbedingten Störungen der Zugbewegungen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen alle erforderlichen Massnahmen zu treffen, um die normale Situation 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.²⁶

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

III. Einhebung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

Art. 18

Entgeltnachlässe

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

2) Über Abs. 1 hinausgehend kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für einzelne Arten von Eisenbahnverkehrsleistungen zeitlich

begrenzte Nachlässe auf das Benützungsentgelt gewähren, um die Entwicklung neuer Eisenbahnverkehrsdienste zu fördern.

3) Aufgehoben²⁷

Art. 19²⁸

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.

IV. Schlussbestimmung

Art. 20

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. März 2013 in Kraft.

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

-
- 1 Art. 1 Bst. a abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 2 Art. 2 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 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 Art. 3 Abs. 1 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 5 Art. 4 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 6 Art. 5 Abs. 1 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 7 Art. 5 Abs. 2 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 8 Art. 5 Abs. 4 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 9 Art. 5a eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 10 Art. 6 Abs. 3 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 11 Art. 7 Abs. 2 eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 12 Art. 8 Abs. 1 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 13 Art. 8 Abs. 1a eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 14 Art. 8 Abs. 3 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 15 Art. 10 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 16 Art. 12 Sachüberschrift abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 17 Art. 12 Abs. 2 eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 18 Art. 12 Abs. 3 eingefügt durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 19 Art. 13 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 20 Art. 14 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 21 Art. 15 Abs. 2 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 22 Art. 15 Abs. 3 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 23 Art. 16 Abs. 1 Einleitungssatz abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 24 Art. 16 Abs. 1 Bst. d abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 25 Art. 16 Abs. 2 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 26 Art. 17 Abs. 1 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 27 Art. 18 Abs. 3 aufgehoben durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-
- 28 Art. 19 abgeändert durch [LGBL 2022 Nr. 212](#).
-