

**VERNEHMLASSUNGSBERICHT**

**DER REGIERUNG**

**BETREFFEND**

**DIE TOTALREVISION DES GESETZES ÜBER DAS EISENBAHNWESEN**

**(EISENBAHNGESETZ; EISBG)**

**Ressort Verkehr**

**Vernehmlassungsfrist:** 29. Januar 2010



## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung .....	4
Zuständiges Ressort .....	5
Betroffene Stellen .....	5
1. Ausgangslage .....	6
2. Anlass der Vorlage .....	7
3. Schwerpunkte der Vorlage .....	8
3.1 Zielsetzung der Vorlage.....	8
3.2 EWR-Rechtliche Rahmenbedingungen .....	9
3.3 Rezeptionsvorlage .....	10
3.4 Regelungsinhalte .....	10
4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln .....	11
4.1 Totalrevision des Gesetzes über das Eisenbahnwesen.....	11
4.2 Abänderung des Beschwerdekommisionsgesetzes.....	57
5. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	57
6. Regierungsvorlage .....	59
Anhang 1: .....	103

## **ZUSAMMENFASSUNG**

*Das geltende Gesetz über das Eisenbahnwesen, LGBl. 1968 Nr. 3, hat seit seiner Schaffung im Jahr 1967 nur marginale Änderungen erfahren und entspricht damit in weiten Teilen nicht den EWR-rechtlichen Vorgaben. Die Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnen in der Gemeinschaft stellte im Jahr 1991 den ersten Schritt zu einer einheitlichen europäischen Eisenbahnpolitik dar. Mittlerweile wurden im Rahmen der sogenannten „Eisenbahnpakete“ zahlreiche EWR-Rechtsakte erlassen, die im Wesentlichen eine Umgestaltung der staatlichen Eisenbahnunternehmen zu wettbewerbsfähigen Bahnen sowie die Öffnung der national abgeschotteten Eisenbahnmärkte bezwecken. Von grundlegender Bedeutung ist dabei die vorgegebene Unterscheidung zwischen Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnverkehr verbunden mit einem freien Netzzugang für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die zueinander in Wettbewerb treten können.*

*Die derzeit einzige über das Gebiet des Fürstentums Liechtenstein führende Eisenbahnstrecke (Staatsgrenze bei Buchs SG–Staatsgrenze bei Schaanwald) dient fast ausschliesslich dem internationalen Transitverkehr. Seit dem Jahr 2000 verkehrt auch ein beschränkter Regionalverkehr als „Liechtenstein Takt“. Die Infrastruktur wird von den Österreichischen Bundesbahnen auf konzessionsrechtlicher Basis betrieben.*

*Das von der Regierung verfolgte Ziel einer deutlichen Verbesserung des Personennahverkehrs auf der Schiene (S-Bahn FL.A.CH), um – im Verbund mit dem Linienbusverkehr – den öffentlichen Verkehr in Liechtenstein und grenzüberschreitend deutlich attraktiver zu gestalten, erfordert künftig eine Reihe von Massnahmen betreffend den Ausbau und die Nutzung der vorhandenen Bestandsstrecke. Daher ist nunmehr die Schaffung eines neuen Eisenbahngesetzes, welches die in der Zwischenzeit stattgefundene Entwicklung des EWR-Eisenbahnrechts sowie die veränderten Bedürfnisse berücksichtigt, geboten.*

*Soweit möglich, baut der Entwurf auf dem geltenden Eisenbahngesetz auf und orientiert sich im Übrigen aufgrund des engen Zusammenhangs des im Fürstentum Liechtenstein gelegenen Streckenteils mit dem österreichischen Eisenbahnnetz, soweit es sinnvoll erscheint, inhaltlich am österreichischen Eisenbahngesetz.*

**ZUSTÄNDIGES RESSORT**

Ressort Verkehr

**BETROFFENE STELLEN**

Tiefbauamt, Amt für Handel und Transport

Vaduz, 20. Oktober 2009

RA 2009/2408-3641

P

## 1. AUSGANGSLAGE

In der Vergangenheit war die praktische Bedeutung des liechtensteinischen Eisenbahngesetzes relativ gering, weil die derzeit einzige über das Gebiet des Fürstentums Liechtenstein führende Eisenbahnstrecke (Staatsgrenze bei Buchs SG bis Staatsgrenze bei Schaanwald) fast ausschliesslich dem internationalen Transitverkehr dient. Seit dem Jahr 2000 findet auch ein eingeschränkter Schienenpersonennahverkehr, der „Liechtenstein Takt“, auf diesem Streckenabschnitt statt. Die Infrastruktur wird von einem ausländischen Unternehmen betrieben, und auch die Verkehrsleistungen auf der Schiene werden ausschliesslich von ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht. Das Projekt einer S-Bahn FL.A.CH, die von Buchs SG über das Gebiet des Fürstentums Liechtenstein nach Feldkirch verkehren soll, und der damit zusammenhängende notwendige Ausbau der Eisenbahnstrecke erfordert nunmehr eine Anpassung des aus dem Jahr 1967 stammenden Gesetzes über das Eisenbahnwesen an die in der Zwischenzeit stattgefundene Entwicklung eines EWR-Eisenbahnrechts sowie an die veränderten Bedürfnisse.

## **2. ANLASS DER VORLAGE**

Wie im Bericht und Antrag Nr. 127/2008 betreffend die Mitfinanzierung von Planungsleistungen zum Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch-Buchs SG für eine S-Bahn FL.A.CH ausgeführt wird, hat sich die Regierung zum Ziel gesetzt, das Angebot auf der Schiene deutlich zu verbessern, um – im Verbund mit dem Linienbusverkehr – den öffentlichen Verkehr in Liechtenstein und grenzüberschreitend deutlich attraktiver zu gestalten.

Ab dem Jahr 2015 soll eine S-Bahn-Verbindung zwischen Feldkirch und Buchs SG im 30-Minuten-Takt verkehren und optimale Anschlüsse in den Knoten Feldkirch und Buchs SG ermöglichen. Liechtenstein hat deshalb mit dem Kanton St. Gallen und dem Land Vorarlberg im Rahmen einer Absichtserklärung das Zielangebot für eine grenzüberschreitende S-Bahn FL.A.CH vereinbart.

Damit der Taktfahrplan der S-Bahn möglich ist und weitere erforderliche Kreuzungen insbesondere mit dem Personenfernverkehr abgewickelt werden können, muss die Eisenbahninfrastruktur auf dem Hoheitsgebiet des Fürstentums Liechtenstein ausgebaut werden. Der Ausbau umfasst sowohl die Erstellung eines zweigleisigen Abschnitts, als auch die Modernisierung aller Haltestellen, den Lärmschutz sowie der Auflösung der im Zweigleisabschnitt befindlichen niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen. Um das S-Bahn-Angebot realisieren zu können, ist eine Mitfinanzierung des Landes an den Planungs- und später an den Realisierungskosten der Infrastruktur sowie den Kosten des S-Bahn-Betriebs notwendig.

Die Regierung hat Anfang 2009 mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) eine Vereinbarung über die Infrastrukturplanung verhandelt, welche vorsieht, dass Liechtenstein sich zu 60% (€ 2.7 Mio.) an den Planungskosten zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur beteiligt.

Die Errichtung einer S-Bahn FL.A.CH erfordert neben der Durchführung von Baumassnahmen im Bereich der Bestandsstrecke auch eine Verlängerung der bisher geltenden – und noch bis 2017 laufenden – Konzession für die ÖBB als Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur. Der vorliegende Entwurf soll insbesondere gewährleisten, dass für die Führung der S-Bahnzüge durch ein noch zu bestimmendes Eisenbahnverkehrsunternehmen die erforderlichen rechtlichen Rahmenbedingungen bestehen. Erst ein gesicherter Rechtsrahmen rechtfertigt die umfangreichen Investitionen in den Ausbau des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs, den ein unverändertes Eisenbahngesetz nicht zu gewährleisten vermag.

### **3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE**

#### **3.1 Zielsetzung der Vorlage**

Dem Entwurf liegt das Ziel zugrunde, ein übersichtliches und leicht lesbares Eisenbahngesetz zu schaffen. Die Vorlage eines revidierten Eisenbahngesetzes beschränkt sich daher zum Teil auf Grundsätze und überlässt die Umsetzung der oft sehr weit ins Detail gehenden Vorgaben des umzusetzenden EWR-Rechts ergänzenden Verordnungen. Diese Vorgangsweise wurde insbesondere dann gewählt, wenn diese Details für das liechtensteinische Eisenbahnrecht voraussichtlich nur geringe Bedeutung erlangen werden. Zudem wird dadurch die Anpassung an veränderte Vorgaben des EWR-Rechts erleichtert, weil bei Änderungen der einschlägigen Richtlinien des EWR, die bloss die technische Durchführung betreffen, das liechtensteinische Eisenbahngesetz nicht revidiert werden muss.



### **3.2 EWR-Rechtliche Rahmenbedingungen**

Der vorliegende Entwurf eines neuen Eisenbahngesetzes baut auf den eisenbahnrechtlichen Richtlinien des Europäischen Wirtschaftsraums auf, die das Fürstentum Liechtenstein in nationales Recht umzusetzen hat. Diese Vorgaben engen nicht nur den Spielraum für eine Neugestaltung des liechtensteinischen Eisenbahnrechts ein, sondern bilden aufgrund der Verpflichtung zur richtlinienkonformen Interpretation zugleich den Hintergrund für die Auslegung der einzelnen Bestimmungen des revidierten Eisenbahngesetzes.

Die wichtigsten Änderungen sind die durch das EWR-Eisenbahnrecht vorgegebene Unterscheidung zwischen Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnverkehr verbunden mit einem freien Netzzugang für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die zueinander in Wettbewerb treten können. Der Entwurf widmet dem System des freien Zugangs zur Schieneninfrastruktur einen eigenen Abschnitt, der praktisch ausschliesslich der Umsetzung der Vorgaben des EWR-Rechts dient. Dies gilt ferner für den neu hinzu gekommenen Abschnitt über die Eisenbahnsicherheit. Aufgrund des EWR-Rechts neu gestaltet werden mussten auch die Behördenzuständigkeiten, denen nun ebenfalls ein eigener Abschnitt gewidmet ist. Hingegen sind die Änderungen betreffend die eisenbahnrechtliche Bau- und Betriebsbewilligung nicht durch das EWR-Recht vorbestimmt, sondern beruhen auf den Erfahrungen mit dem geltenden Eisenbahngesetz. Aufgrund des bevorstehenden Ausbaus der Strecke Buchs SG–Feldkirch besteht ein aktueller Anpassungsbedarf. Einerseits soll im Interesse der Eisenbahnsicherheit sowie des zweckmässigen Einsatzes öffentlicher Mittel eine fachgerechte und den aktuellen Bedürfnissen entsprechende Ausführung sichergestellt werden. Andererseits wird klargestellt, welche Veränderungen an der Eisenbahninfrastruktur lediglich einer Bauanzeige bedürfen, sodass ein Bewilligungsverfahren, das stets mit Zeit und Kosten verbunden ist, entfallen kann.

In allen anderen Bereichen baut der Entwurf auf dem geltenden Eisenbahngesetz auf und enthält lediglich geringfügige Änderungen, die oftmals vorwiegend der besseren Übersichtlichkeit des Gesetzes dienen.

### **3.3 Rezeptionsvorlage**

Aufgrund des engen Zusammenhanges des im Fürstentum Liechtenstein gelegenen Streckenteils mit dem österreichischen Eisenbahnnetz – die gesamte Strecke Feldkirch–Buchs SG wird von den ÖBB betrieben, wobei der Bahnhof Buchs SG als Übergabebahnhof zwischen den Österreichischen und den Schweizerischen Bundesbahnen dient - orientiert sich der vorliegende Entwurf, soweit es sinnvoll erscheint, inhaltlich am österreichischen Eisenbahngesetz, um für Eisenbahnunternehmen keine unnötigen administrativen oder technischen Hürden aufzubauen. Solche Hindernisse würden die Entwicklung eines attraktiven Nahverkehrs auf der Schiene in der Relation Feldkirch–Buchs SG erschweren und somit einem wichtigen Ziel dieses Gesetzes entgegenstehen. Dennoch wurde bewusst nicht der Weg eines blossen Nachvollzugs des österreichischen Eisenbahnrechts gewählt, um die Besonderheiten des auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein gelegenen Schienennetzes sowie die damit verbundenen Interessen angemessen berücksichtigen zu können.

### **3.4 Regelungsinhalte**

Die vorliegende Vernehmlassungsvorlage gliedert sich in zwölf Kapitel. Im ersten Kapitel werden Regelungszeck und Ziele, Geltungsbereich sowie Umsetzungshinweise und Begriffsbestimmungen ausgeführt. Das zweite Kapitel ist umfangreich und regelt die erforderlichen Bewilligungen, wobei sich jeweils ein eigener Abschnitt den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Zulassung von Schienenfahrzeugen widmet. Das dritte und das vierte Kapitel behandeln Materien, die gänzlich neu in das liechtensteinische

Eisenbahnrecht Eingang finden, nämlich den EWR-rechtlich bedeutsamen Zugang zur Schieneninfrastruktur bzw. die Eisenbahnsicherheit. Die anschliessenden Kapitel fünf bis neun beinhalten im Wesentlichen Regelungen, die allesamt bereits im geltenden Gesetz über das Eisenbahnwesen zu finden sind: Dies betrifft einerseits die Artikel zu den Rechten und Pflichten der Eisenbahnunternehmen und zum Verhalten im Bereich der Eisenbahnen, andererseits die nachbarrechtlichen Bestimmungen sowie die Regelungen über Eisenbahnkreuzungen und die Eisenbahnhaftpflicht. Das zehnte Kapitel ist der Organisation und Durchführung gewidmet, genauer gesagt den Zuständigkeiten der einzelnen Behörden sowie dem Rechtsschutz und den Gebühren. Im elften Kapitel folgen die Strafbestimmungen und im zwölften Kapitel schliesslich die Übergangs- und Schlussbestimmungen.

#### **4. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN**

##### **4.1 Totalrevision des Gesetzes über das Eisenbahnwesen**

###### **I. Allgemeine Bestimmungen**

###### **Zu Art. 1:**

Art. 1 ist eine Zielbestimmung, wie etwa auch § 1 des deutschen Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Sie stellt sowohl das Erfordernis eines sicheren Eisenbahnbetriebs als auch das Interesse an einem durchgehenden Eisenbahnverkehr, der auf den Grundsätzen des unverfälschten Wettbewerbs zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen beruht, in den Vordergrund. Für einen attraktiven Schienenpersonennahverkehr soll durch den in der Planungsphase befindlichen Ausbau der Strecke Buchs SG–Feldkirch in absehbarer Zeit der erforderliche infrastrukturelle Rahmen geschaffen werden.

Ferner erfolgt mit Art. 1 die erforderliche Konkretisierung jener öffentlichen Interessen, die die Behörden bei allen Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen haben, die auf die öffentlichen Interessen Bezug nehmen, wie etwa im Falle der Erteilung oder Verlängerung von Konzessionen.

Das Recht aller Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Zugang zum Schienennetz nach den Grundsätzen des wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs ist ein Eckpfeiler des EWR-Eisenbahnrechts, der vom Fürstentum Liechtenstein umzusetzen ist. Aufgrund seiner überragenden Bedeutung für das Verständnis des vorliegenden Entwurfs erscheint die Erwähnung dieses Grundsatzes in den Zielbestimmungen angebracht. Die Betreiber der Schieneninfrastruktur (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) stehen hingegen in keinem unmittelbaren Wettbewerbsverhältnis zueinander, weshalb sie beim Ziel des wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs keine Erwähnung finden.

Ein althergebrachtes Ziel des Eisenbahnrechts ist die Schaffung des erforderlichen Rahmens zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs, weshalb der Sicherheitsgedanke ebenfalls bereits in der Zielbestimmung Erwähnung findet. Dies erscheint umso mehr gerechtfertigt, als auch Art. 4 der Richtlinie 2004/49/EG (Sicherheits-RL) die Verantwortung der Staaten für die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Eisenbahnsicherheit betont.

**Zu Art. 2:**

Abs. 1 bestimmt den Geltungsbereich des Gesetzes mittels einer allgemeinen Definition der Eisenbahn als schienengebundenes Verkehrsmittel.

Im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage nimmt Abs. 2 Strassenbahnen und Seilbahnen ausdrücklich aus dem Geltungsbereich des Eisenbahngesetzes aus, obwohl zumindest Strassenbahnen an sich unter die Definition des Abs. 1 fallen. Für die Einbeziehung der Strassenbahnen in den Geltungsbereich des Eisenbahngesetzes

setzes besteht jedoch kein aktueller Bedarf, weil auf dem Hoheitsgebiet des Fürstentums Liechtenstein kein derartiger Betrieb statt findet. Auch das EWR-Recht verlangt keine andere Lösung, denn die eisenbahnrechtlichen Richtlinien des EWR gelten nicht für Strassenbahnen. Eine Einbeziehung der Strassenbahnen würde das Eisenbahngesetz unnötig verkomplizieren, weil die – vielfach durch das EWR-Recht vorbestimmten – Regelungen oftmals nicht sachgerecht wären und daher zahlreiche Ausnahmen sowie abweichende Bestimmungen zu treffen wären, denen kein Gewinn an Rechtssicherheit gegenüber stünde. Seilbahnen fallen hingegen nach dem EWR-Recht nicht unter den Begriff der Eisenbahn und finden sich für diese Vorgaben in der Seilbahn-Richtlinie 2000/9/EG. Insoweit bringt Art. 2 eine Klarstellung gegenüber der bisherigen Rechtslage.

Abs. 3 ermächtigt die Regierung, auch der Eisenbahn ähnliche Verkehrsmittel dem Anwendungsbereich des Eisenbahngesetzes zu unterstellen bzw. davon freizustellen. Dies hat im Einzelfall durch Verordnung oder individuellen Rechtsakt zu geschehen. Die Ermächtigung ermöglicht es, flexibel auf neu entwickelte Verkehrssysteme zu reagieren, die teilweise eine Kombination aus Elementen der Schienen- und Strassenfahrzeuge darstellen, wie zum Beispiel spurgeführte Busse. Es erscheint denkbar, dass ein solches System zwar die Definition des Art. 2 Abs. 1 erfüllt, die Anwendung des Eisenbahngesetzes dennoch aufgrund des Anwendungsgebiets nicht sachgerecht ist, oder im umgekehrten Fall kann die Unterstellung unter das Eisenbahnrecht auch dann sachgerecht sein, wenn nicht alle Merkmale der Definition des Art. 2 Abs. 1 erfüllt sind.

**Zu Art. 3:**

Diese Bestimmung verdeutlicht den Zusammenhang des Eisenbahngesetzes mit dem EWR-Recht, in dem sie eine Aufzählung jener eisenbahnrechtlichen Richtlinien enthält, die durch gegenständliche Vorlage umgesetzt werden. Sie dient vorrangig der Information der Rechtsanwender, da diese Rechtsakte im Zuge der

richtlinienkonformen Interpretation des Eisenbahngesetzes mit berücksichtigt werden müssen.

In der Aufzählung nicht enthalten ist die „Lokführer-Richtlinie“ (RL 2007/59/EG), deren Umsetzung derzeit mangels praktischer Relevanz nicht erforderlich erscheint.

**Zu Art. 4:**

Zum Zwecke einer klaren und dennoch übersichtlichen Regelung der Materie enthält Art. 4 mehrere Begriffsbestimmungen, die grösstenteils durch die Richtlinien vorgegeben sind. Dennoch unternimmt der Entwurf den Versuch, die Definition sprachlich flüssiger und damit leichter lesbar zu gestalten.

Zu Z 1: Die Abgrenzung des Begriffs der Eisenbahninfrastruktur ist durch das EWR-Recht vorgegeben (vgl. Art. 3 RL 91/440/EWG u. a.). Dieser neu eingeführte Begriff ersetzt den bisherigen, praktisch deckungsgleichen Begriff der Eisenbahnanlage.

Zu Z 2: Der Begriff des Eisenbahninfrastrukturunternehmens ist ebenfalls vom EWR-Recht vorgegeben (vgl. Art. 3 RL 91/440/EWG u. a.).

Zu Z 3: Auch der Begriff des Eisenbahnverkehrsunternehmens beruht auf dem EWR-Recht (vgl. Art. 3 RL 91/440/EWG u. a.). Der Hinweis auf die Erbringung der Zugförderung dient der Abgrenzung gegenüber anderen Unternehmen, die sich mit der Organisation von Verkehrsleistungen beschäftigen, wie etwa Speditionen oder Verkehrsverbänden. Der zweite Satz betrifft Unternehmen, deren Tätigkeit auf die Vermietung von Lokomotiven konzentriert ist.

Zu Z 4: Schafft einen Sammelbegriff für Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen und dient vornehmlich dem Zweck der sprachli-

chen Vereinfachung des Gesetzestextes in jenen Bestimmungen, die für beide Formen von Eisenbahnunternehmen gelten.

Zu Z 5: Die Definition des Schienenpersonennahverkehrs erfolgt insbesondere im Hinblick auf die Bestimmung der öffentlichen Interessen sowie der Prioritätenreihung bei Kapazitätsengpässen. Sie orientiert sich an § 2 Abs. 5 AEG, setzt jedoch aufgrund der besonderen verkehrsgeografischen Gegebenheiten sowie zur Förderung des grenzüberschreitenden Verkehrs zumindest einen Verkehrshalt auf dem Hoheitsgebiet des Fürstentums Liechtenstein voraus. Als Verkehrshalt ist ein kommerzieller Halt zum Zweck des Ein- oder Aussteigens der Reisenden zu verstehen.

Zu Z 6: Die Definition der Anschlussbahn ist wiederum durch EWR-Recht bestimmt (vgl. Art. 1 Abs. 2 RL 95/18/EG).

Abs. 2 verweist auf die ergänzende Anwendbarkeit der einschlägigen EWR-Rechtsvorschriften.

Abs. 3 stellt die Gleichbehandlung von Frauen und Männern sicher.

## **II. Bewilligungen**

Der zweite Abschnitt (Art. 5 bis 18) fasst alle jene Bewilligungen im weiten Sinne zusammen, die für die Tätigkeit als Eisenbahnunternehmen erforderlich sind. Bedingt durch die vom EWR-Recht vorgegebene Unterscheidung zwischen dem Bau und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur sowie dem Erbringen von Verkehrsleistungen auf dieser Infrastruktur sind gegenüber der bisherigen Rechtslage, die lediglich eine Konzession sowie die eisenbahnrechtliche Bau- und Betriebsbewilligung vorsah, weitere Typen von Bewilligungen zu regeln.

Die Regelungsdichte des EWR ist für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur deutlich geringer als für die Erbringung von Verkehrsleistungen auf Eisenbahnen. Dies erlaubt dem nationalen Gesetzgeber eine weitgehend autonome Gestaltung der infrastrukturbezogenen Regelungen, insbesondere jener über Konzessionen sowie Bau- und Betriebsbewilligungen. Lediglich das Instrument der Sicherheitsbewilligung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist durch EWR-Recht vorbestimmt.

Im Bereich der autonomen Rechtssetzung übernimmt der Entwurf die derzeit in Kraft stehenden Regelungen, soweit sich diese bewährt haben. Wo ein entsprechender Bedarf ausgemacht wurde, werden sie jedoch weiterentwickelt und ergänzt. Dazu gehören etwa die neuen Regelungen zur Betriebs- und Erhaltungspflicht samt der Befugnis zu behördlichen Eingriffen, wenn die Sicherheit nicht mehr gewährleistet erscheint.

Bei geringfügigen Änderungen an bestehenden Anlagen kann ein Anzeigeverfahren zur Anwendung kommen.

Für Anschlussbahnen sind Vereinfachungen vorgesehen, indem auf die Einholung einer Konzession sowie – im Einklang mit dem EWR-Recht – auch der Sicherheitsbewilligung verzichtet wird. Anschlussbahnen dienen schon aufgrund ihrer Definition lediglich eigenen Verkehrszwecken und befinden sich gewöhnlich auch auf abgegrenzten, nicht der Allgemeinheit zugänglichen Grundstücken, weshalb die von Anschlussbahnen ausgehenden Risiken für Dritte gewöhnlich wesentlich geringer sind als bei öffentlichen Eisenbahnen. Allerdings können die Verhältnisse der Anschlussbahnen sehr stark voneinander abweichen, alleine die Betriebslänge kann von wenigen Metern bis zu ausgedehnten Gleisnetzen variieren. Um diese unterschiedlichen Gegebenheiten angemessen zu berücksichtigen, können je nach der Grösse der Anlage – insbesondere im Zuge der Erteilung der eisen-



bahnrechtlichen Betriebsbewilligung – periodische Überprüfungen angeordnet werden.

**Zu Art. 5:**

Art. 5 regelt die Voraussetzungen für die Erteilung der Konzession zum Bau und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur. Inhaltlich entspricht die Bestimmung weitgehend dem bisherigen Art. 4, fasst jedoch die Tatbestände der Konzessionserteilung sowie der Konzessionsverlängerung zusammen. Dies ist sachlich gerechtfertigt, weil für beide Fälle dieselben Voraussetzungen gelten müssen, was nunmehr auch durch eine einheitliche Formulierung der Bezugnahme auf öffentliche Interessen unterstrichen wird. Im Falle einer Konzessionsverlängerung ist selbstverständlich kein öffentliches Interesse an der Neuerrichtung erforderlich, das „und“ zwischen den Worten „Errichtung“ sowie „Betrieb“ betrifft klarerweise nur Neubauten. Ferner genügt in diesem Fall ein öffentliches Interesse am Fortbestand bzw. Fortbetrieb der bereits errichteten Eisenbahninfrastruktur.

Zur besseren Lesbarkeit wurde der Satz über den Beginn des Fristenlaufs, der durch die Eröffnung der ersten Teilstrecke ausgelöst wurde, gestrichen. Diese alleine dem leichteren Zugang zur Materie geschuldete Änderung ist vor dem Hintergrund zu betrachten, dass komplette Neuerrichtungen von Eisenbahnlinien auf dem Hoheitsgebiet des Fürstentums Liechtenstein in absehbarer Zeit nicht zu erwarten sind und zudem der Beginn des Fristenlaufs ebenso gut in der Konzession selbst bestimmt werden kann. Hinsichtlich der angemessenen Zeit, für die eine Konzession verliehen werden kann, muss der Umfang der erforderlichen Investitionen berücksichtigt werden, um dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die notwendige Investitionssicherheit zu bieten. Im Falle einer kompletten Neuerrichtung einer Eisenbahnlinie wird gewöhnlich eine Konzessionsdauer von 50 Jahren angemessen sein, im Falle der Verlängerung einer bestehenden Konzession eine Konzessionsdauer von 30 Jahren.

Abs. 6 des Entwurfs betreffend die Umschreibung einer bestehenden Konzession auf den Erwerber des die Konzession innehabenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens entspricht dem bisherigen Art. 4 Abs. 6.

**Zu Art. 6:**

Abs. 1 regelt die Betriebs- und Erhaltungspflicht des Konzessionsinhabers als Folge der Verleihung des ausschliesslichen Rechts zum Bau und Betrieb der Eisenbahnstrecke. Inhaltlich entspricht die Bestimmung dem bisherigen Art. 10 Abs. 1, lediglich die Formulierung wurde gestrafft.

Abs. 2 ermächtigt die Eisenbahnbehörde bei Verstössen gegen die Betriebs- und Erhaltungspflicht Betriebseinschränkungen anzuordnen. In letzter Konsequenz ist auch die gänzliche Betriebseinstellung aus Sicherheitsgründen möglich, wenn anders die festgestellten Mängel nicht beseitigbar sind. Die Eisenbahnbehörde kann sowohl bei nachhaltigen Verletzungen der Betriebs- und Erhaltungspflicht präventiv einschreiten, als auch nach Unfällen bzw. Störungen Betriebseinschränkungen respektive in letzter Konsequenz auch die Betriebseinstellung verfügen.

Die Abstellung von Missständen hat grundsätzlich nach Massgabe des Art. 6 Abs. 2 zu erfolgen, denn ein Verstoß gegen öffentliche Interessen, insbesondere das öffentliche Interesse an einem sicheren Eisenbahnbetrieb sowie an einem attraktiven Verkehrsangebot (vgl. Art. 1) vermag im Regelfall einen Konzessionsentzug nicht zu rechtfertigen. Ein Konzessionsentzug kann lediglich als ultima ratio unter den qualifizierten Voraussetzungen des Art. 7 erfolgen, weil andernfalls ein unverhältnismässiger Eingriff in die Eigentumsgarantie vorläge.

**Zu Art. 7:**

Die Bestimmung entspricht weitgehend dem bisherigen Art. 22, jedoch ist nunmehr klaggestellt, dass wiederholte Verstösse gegen geltende Bestimmungen des

Eisenbahnrechts als wesentliche Beeinträchtigung der Sicherheit anzusehen sind. Der Begriff „Eisenbahnrecht“ ist in diesem Zusammenhang in einem weiten Sinne zu verstehen und umfasst alle für den Bau und Betrieb der Eisenbahn einschlägigen Rechtsvorschriften des EWR-Rechts und des liechtensteinischen Rechts (insbesondere das EisbG samt Verordnungen), aber auch individuelle Rechtsakte wie Verfügungen oder Konzessionen.

**Zu Art. 8:**

Die Bestimmung entspricht im Wesentlichen dem bisherigen Art. 5.

**Zu Art. 9:**

Die Bestimmung entspricht grundsätzlich dem bisherigen Art. 6.

Der neue Abs. 2 sieht als Sanktion im Falle des Konzessionsentzugs einen Heimfall ohne Verbindlichkeiten vor.

Gemäss Abs. 3 soll auch ein Verzicht der Regierung auf das Heimfallsrecht möglich sein.

**Zu Art. 10:**

Art. 10 schreibt – wie bisher – den Grundsatz fest, dass für jede Errichtung neuer sowie jede Veränderung bestehender Eisenbahninfrastruktur eine eisenbahnrechtliche Baubewilligung einzuholen ist. Von der Bewilligungspflicht ausgenommen sind lediglich Massnahmen geringen Umfangs (Art. 13), die jedoch anzuzeigen sind. Zugleich wird klargestellt, dass Baumassnahmen an Eisenbahnübergängen und den zugehörigen Sicherungsanlagen immer bewilligungspflichtig sind, weil an diesen Punkten ein besonderes Unfallrisiko besteht. Zudem bedingt die Verpflichtung zur Einholung einer eisenbahnrechtlichen Baubewilligung eine rechtzeitige Einschaltung der Behörde, was eine bessere Abstimmung mit Baumassnahmen im Strassenbereich ermöglicht.

**Zu Art. 11:**

Abs. 1 orientiert sich am bisherigen Art. 7 Abs. 1 und verpflichtet das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei bewilligungspflichtigen Vorhaben unter Anschluss eines Bauentwurfs um die eisenbahnrechtliche Baubewilligung anzusuchen.

Abs. 2 enthält eine Klarstellung, welchen Vorgaben der Bauentwurf entsprechen muss. Diese sind einerseits die auf europäischer Ebene ausgearbeiteten TSI, andererseits Bauvorschriften des Fürstentums Liechtenstein. Letztere betreffen insbesondere Baunormen zu Fluchtwegen, Brandschutzbestimmungen und elektrotechnischen Anlagen.

Wie der bisherige Art. 7 Abs. 2 sieht nunmehr Abs. 3 eine Prüfung des Bauentwurfs durch die Eisenbahnbehörde vor, die sich auf die Eignung zur Ausführung nach dem eisenbahntechnischen Standpunkt erstreckt. Bei grossen Bauvorhaben kann die Eisenbahnbehörde zudem vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Vorlage einer Bestätigung über die eisenbahntechnische Eignung verlangen. Diese Bestätigung ersetzt jedoch nicht die behördliche Prüfung, sondern soll das eisenbahnrechtliche Bewilligungsverfahren erleichtern und beschleunigen.

Die Absätze 4 bis 6 entsprechen dem bisherigen Art. 7 Abs. 3 bis 5.

In Abs. 7 wurde die Frist für die Betriebseröffnung gestrichen, zumal die Bewilligungspflicht – wie schon bisher – auch für Veränderungen an bestehender Eisenbahninfrastruktur gilt. Zudem kann die Behörde eine Frist für die Ausführung der genehmigten Bauarbeiten vorschreiben. Die Vorschreibung einer solchen Frist ist im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage aber nicht verpflichtend. Zudem enthält Abs. 7 die Klarstellung, dass eine Fristverlängerung einen entsprechenden Antrag voraussetzt.

Abs. 8 stellt klar, dass eine Bewilligung verweigert werden kann, wenn das Bauvorhaben den öffentlichen Interessen, insbesondere den in Art. 1 genannten

Zielen, widerspricht. Dies betrifft zum Beispiel Rückbauten der Infrastruktur, die einen attraktiven Nahverkehrstakt beeinträchtigen, wie etwa die Auflassung von Haltestellen oder Blockabschnitten.

**Zu Art. 12:**

Zu Abs. 1: Die Neufassung stellt klar, dass neu errichtete oder veränderte Eisenbahninfrastruktur erst nach Erteilung einer Betriebsbewilligung in Betrieb genommen werden darf.

Abs. 2 entspricht dem bisherigen Art. 8 Abs. 3, jedoch wurde die Regelung über Schienenfahrzeuge gestrichen, weil für diese eine eigene Bestimmung (Art. 18) erforderlich wurde.

**Zu Art. 13:**

Abs. 1 schafft eine Ausnahme vom Grundsatz, dass alle Veränderungen an der Eisenbahninfrastruktur nur nach dem Vorliegen einer eisenbahnrechtlichen Bau- und Betriebsbewilligung vorgenommen werden dürfen. Diese Ausnahme betrifft bestimmte Massnahmen, wie etwa geringfügige Veränderungen der Eisenbahninfrastruktur. Die Aufnahme der zahlreichen Erweiterungen und Erneuerungen geringen Umfangs in eine eigene Anlage dient der besseren Übersichtlichkeit des Gesetzes, die nicht durch eine lange Aufzählung beeinträchtigt werden soll.

Die in Abs. 2 normierte Anzeigepflicht stellt den Informationsfluss auch bei Massnahmen geringen Umfangs sowie bei Wartungsarbeiten (z.B. mechanische Durcharbeitung des Gleisbetts) und unaufschiebbaren Baumassnahmen sicher, zugleich kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen notwendige Erhaltungsmassnahmen ohne grossen bürokratischen Aufwand durchführen. Zudem kann die Behörde jederzeit eingreifen, wenn die angezeigten Arbeiten ihrer Ansicht nach eine bewilligungspflichtige Baumassnahme darstellen oder begleitende Massnahmen erfordern. Damit eine Beurteilung durch die Behörde möglich ist,

muss die Anzeige Angaben über Art und Umfang der beabsichtigten Veränderungen enthalten sowie rechtzeitig einlangen. Abs. 2 bestimmt hierfür eine grundsätzliche Frist von sechs Wochen vor Beginn der Arbeiten.

**Zu Art. 14:**

Eine Sicherheitsbewilligung für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur war bislang nach liechtensteinischem Recht nicht erforderlich, wird nunmehr aber von Art. 11 RL 2004/49/EG („Sicherheits-RL“) vorausgesetzt. Dabei handelt es sich um den Nachweis, dass die aufgrund bestehender Bewilligungen sowie gesetzlicher Vorgaben zu treffenden sicherheitsrelevanten Vorkehrungen auch tatsächlich umgesetzt wurden. Dieser Nachweis ist alle fünf Jahre erneut zu erbringen.

Die Sicherheitsbewilligung besteht aus zwei Elementen: der Bewilligung des Sicherheitsmanagementsystems und der Bewilligung der Vorkehrungen für eine sichere Auslegung, Instandhaltung und den sicheren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur (Bau-, Wartungs- und Betriebsvorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens).

Die Zuständigkeit für die Erteilung und Erneuerung der Sicherheitsbewilligung bestimmt sich nach dem Sitz des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Die Strecke Buchs SG–Feldkirch wird von den ÖBB als Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben, weshalb die von der österreichischen Behörde ausgestellte Sicherheitsbewilligung auch für das Fürstentum Liechtenstein gilt.

Abs. 1 bestimmt zwecks Umsetzung von Art. 11 Sicherheits-RL, dass jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen über eine Sicherheitsbewilligung verfügen muss. Dieses Erfordernis trifft auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die ihren Sitz ausserhalb des Fürstentums Liechtenstein haben, jedoch im Inland tätig werden.

Abs. 2 regelt den Inhalt der Sicherheitsbewilligung.

Abs. 3 betrifft die Geltungsdauer sowie die Behördenzuständigkeit. Zu Anträgen an die Eisenbahnbehörde sind jedoch nur Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz im Fürstentum Liechtenstein berechtigt bzw. verpflichtet, wobei anzumerken ist, dass derzeit solche Unternehmen nicht existieren. Aufgrund der geringen praktischen Relevanz für das Fürstentum Liechtenstein wurde von einer Umsetzung der zahlreichen Detailvorgaben der Richtlinie im Eisenbahngesetz selbst Abstand genommen und die Regierung zu deren Umsetzung mittels Verordnung ermächtigt. Diese Vorgangsweise ermöglicht eine übersichtliche Gestaltung des Gesetzes frei von Detailregelungen. Auch aus rechtsstaatlicher Sicht erscheint die Umsetzung mittels Verordnung unbedenklich, weil die detaillierten Vorgaben der Richtlinie den Staaten ohnedies wenig Spielraum bei der Ausgestaltung belassen, sodass der Verordnungsinhalt bereits weitgehend durch das EWR-Recht vorgegeben ist.

Abs. 4 gründet in der Besonderheit, dass die einzige Eisenbahnstrecke auf dem Hoheitsgebiet des Fürstentums Liechtenstein von einem ausländischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben wird, weshalb auch eine ausländische Behörde zur Erteilung der Sicherheitsbewilligung für die im Fürstentum Liechtenstein gelegene Eisenbahninfrastruktur berufen ist. Das Eisenbahngesetz sieht aus diesem Grund eine Verpflichtung zur Vorlage der ausländischen Sicherheitsbewilligung an die Eisenbahnbehörde vor. Dies gilt neben der Ausstellung einer Sicherheitsbewilligung auch für jede Erneuerung; ebenso besteht eine Informationspflicht im Falle des Entzugs. Auf diese Weise ist für die Behörden des Fürstentums Liechtenstein nachvollziehbar, ob das Eisenbahninfrastrukturunternehmen – wie von Abs. 1 vorgeschrieben – über eine gültige Sicherheitsbewilligung verfügt.

**Zu Art. 15:**

Eine Verkehrsbewilligung für Eisenbahnverkehrsunternehmen ist aufgrund der Richtlinie 95/18/EG erforderlich. Diese tritt an die Stelle der bisherigen Konzessionspflicht für die Erbringung von Verkehrsleistungen auf Eisenbahnen. Die Bedeutung der Konzession ist daher nunmehr auf den Bau und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur beschränkt. Zu beachten ist freilich, dass gemäss Art. 4 Abs. 4 2. UnterAbs. RL 95/18/EG die Verkehrsbewilligung für sich alleine noch nicht zum Netzzugang berechtigt, sondern bloss den ersten erforderlichen Schritt zum Netzzugang darstellt.

Wie schon Art. 14 für die Sicherheitsbewilligung regelt auch Art. 15 lediglich die Eckpunkte der Verkehrsbewilligung. Die detaillierten Vorgaben der Richtlinie sollen zwecks besserer Lesbarkeit des Eisenbahngesetzes ebenfalls mittels Verordnung umgesetzt werden.

Abs. 1 hält den Grundsatz fest, dass für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Personen- und/oder Güterverkehr eine Verkehrsbewilligung gemäss RL 95/18/EG erforderlich ist. Wie auch schon für die Sicherheitsbewilligung besteht diese Verpflichtung für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Fürstentum Liechtenstein tätig werden, unabhängig von ihrem Sitz sowie der Frage, welcher Staat bzw. welche Behörde zu deren Ausstellung berufen ist. Damit wird insbesondere die Vorgabe von Art. 4 Abs. 1 und 4 RL 95/18/EG umgesetzt. Zudem umschreibt die Bestimmung allgemein den Zweck der Verkehrsbewilligung bzw. die inhaltlichen Anforderungen für deren Erteilung (Umsetzung von Art. 5 Abs. 1 RL 95/18/EG).

Abs. 2 bestimmt die Behördenzuständigkeit sowie den räumlichen Geltungsbereich der Verkehrsbewilligung. Eine vom Fürstentum Liechtenstein ausgestellte Verkehrsbewilligung gilt für den gesamten erweiterten Binnenmarkt (EU, EWR und Schweiz), im Umkehrschluss gelten von diesen Staaten ausgestellte Ver-



kehrsbewilligungen automatisch auch für das Fürstentum Liechtenstein (Umsetzung von Art. 4 Abs. 5 RL 95/18/EG). Eine individuelle Entscheidung über ihre Anerkennung ist nicht erforderlich und wäre auch nicht mit dem EWR-Recht vereinbar. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Fürstentum Liechtenstein (Art. 4 Abs. 1 RL 95/18/EG) haben die Verkehrsbewilligung bei der Eisenbahnbehörde zu beantragen, die diese für die Dauer von höchstens 5 Jahren ausstellt (Art. 10 Abs. 1 RL 95/18/EG).

Abs. 3 behält die Umsetzung der Detailvorgaben der Richtlinie wiederum einer Verordnung der Regierung vor. Die Motive und Vorzüge dieser Vorgangsweise wurden bereits oben bei der Sicherheitsbewilligung dargestellt.

**Zu Art. 16:**

Abs. 1 definiert das Instrument der Sicherheitsbescheinigung und umschreibt ihren Zweck. Damit wird Art. 10 Abs. 1 2. UnterAbs. RL 2004/49/EG umgesetzt.

Abs. 2 trifft die Unterscheidung der Teile A und B gemäss Art. 10 Abs. 2 lit. a und b RL 2004/49/EG. Der A-Teil betrifft die allgemeinen organisatorischen Vorkehrungen und der B-Teil die Voraussetzungen für die Ausübung des Zugangsrechts auf der Eisenbahninfrastruktur im Fürstentum Liechtenstein. Der B-Teil berücksichtigt somit die spezifischen Anforderungen des jeweiligen Netzes.

Abs. 3 regelt den räumlichen Geltungsbereich der Sicherheitsbescheinigung in Umsetzung der Vorgaben des Art. 10 Abs. 3 und 4 RL 2004/49/EG. Der A-Teil gilt demnach für den gesamten erweiterten Binnenmarkt, der B-Teil hingegen nur für die Infrastruktur im Fürstentum Liechtenstein, weil die technischen und betrieblichen Besonderheiten des jeweiligen Netzes zu berücksichtigen sind.

Abs. 4 enthält aus den bereits erwähnten Gründen, insbesondere zur Wahrung der Übersichtlichkeit des Gesetzes, eine Verordnungsermächtigung an die Regierung.

**Zu Art. 17:**

Anknüpfend an Art. 16 der Vorlage regelt Art. 17 Abs. 1 die Zuständigkeit für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Fürstentum Liechtenstein haben diese bei der Eisenbahnbehörde zu beantragen. Der Entwurf setzt diesbezüglich Art. 10 Abs. 3 und 4 RL 2004/49/EG um. Zudem ist eine Befristung der Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigung auf maximal fünf Jahre vorgesehen. Der Entwurf folgt damit Art. 10 Abs. 5 RL 2004/49/EG.

Abs. 2 verpflichtet Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz ausserhalb des Fürstentums Liechtensteins, vor der Aufnahme von Verkehrsdiensten, die das Hoheitsgebiet des Fürstentums Liechtenstein berühren, bei der Eisenbahnbehörde eine Sicherheitsbescheinigung Teil B zu beantragen. Diese Verpflichtung entspricht den Vorgaben des Art. 10 Abs. 4 RL 2004/49/EG. Die Gültigkeitsdauer ist auch in diesem Fall auf fünf Jahre beschränkt.

Abs. 3 sieht aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung die automatische Anerkennung ausländischer Sicherheitsbescheinigungen Teil B vor, wenn diese für ein Netz gelten, das unmittelbar an die auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein gelegenen Eisenbahnstrecken anschliesst. Eine solche Anerkennung erscheint sachlich gerechtfertigt, weil das liechtensteinische Eisenbahnnetz von den ÖBB nach den in Österreich geltenden Standards betrieben wird. Selbiges gilt auch für aus der Schweiz kommende Verkehre, weil der Abschnitt zwischen dem Bahnhof Buchs SG sowie der Staatsgrenze zwischen der Schweiz und Liechtenstein (Rheinbrücke) ebenfalls nach österreichischen Gepflogenheiten betrieben wird. Das EWR-Eisenbahnrecht sieht eine solche automatische Anerkennung nicht ausdrücklich vor, was darauf zurückzuführen sein wird, dass die Situation der Strecke Buchs SG–Feldkirch bzw. des liechtensteinischen Eisenbahnnetzes innerhalb Europas eine Sonderstellung einnimmt. Sie erscheint jedoch angesichts

der Ziele des EWR-Eisenbahnrechts nicht nur zulässig, sondern geradezu geboten, weil dieses eine Öffnung der Schienennetze über nationale Grenzen hinaus zum Ziel hat. Diese Marktöffnung soll und darf nicht durch administrative Hindernisse erschwert werden, wenn diese nicht zur Gewährleistung der Sicherheit erforderlich sind. Aufgrund der aufgezeigten Besonderheiten genügt daher ein vom Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber der Eisenbahnbehörde zu erbringender Nachweis, dass es über die erforderliche Sicherheitsbescheinigung Teil B bereits verfügt, weil diese von einer ausländischen Behörde ausgestellt wurde. Diese Informationspflicht bedeutet für die betroffenen Unternehmen keinen nennenswerten Aufwand, gewährleistet aber den notwendigen Kenntnisstand der Eisenbahnbehörde, damit diese bei einem Fehlen einer Sicherheitsbescheinigung Teil B unverzüglich einschreiten kann.

In Umsetzung der Vorgaben des Art. 10 Abs. 3 2. UnterAbs. RL 2004/49/EG bestimmt Abs. 4, dass in der Sicherheitsbescheinigung festgehalten sein muss, für welche Verkehrsleistungen (Teil A) und welches Schienennetz (Teil B) sie gilt.

Abs. 5 enthält schliesslich wiederum eine Verordnungsermächtigung, die die Regierung befugt, die weiteren, detaillierten Vorgaben des EWR-Rechts bezüglich Erteilung, Erneuerung und Entzug von Sicherheitsbescheinigungen mittels Verordnung ins liechtensteinische Recht umzusetzen.

**Zu Art. 18:**

Die Vorgaben des EWR-Rechts erfordern im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage eine eigenständige Regelung über die Zulassung von Schienenfahrzeugen. Schon bisher war eine Zulassung erforderlich, die jedoch – nicht nur im liechtensteinischen Eisenbahnrecht, sondern etwa auch in Österreich – nach den Regeln über die Bau- sowie die Betriebsbewilligung gehandhabt wurde.

Art. 18 Abs. 1 enthält nunmehr eine Klarstellung, dass Schienenfahrzeuge nur eingesetzt werden dürfen, wenn für sie eine gültige, als Zulassung bezeichnete Betriebsbewilligung vorliegt. Als Nachweis, dass ein Schienenfahrzeug über die geforderte gültige Zulassung verfügt, dient grundsätzlich die am Fahrzeug angebrachte europäische Fahrzeugnummer. Diese stellt aber bloss eine widerlegliche Vermutung auf, weshalb die Behörde trotz der angebrachten europäischen Fahrzeugnummer den Betrieb des Schienenfahrzeugs untersagen kann, wenn keine aufrechte Zulassung besteht, weil diese etwa bereits erloschen ist oder entzogen wurde. Die Bestimmung dient der Umsetzung von Art. 21 Abs. 1 RL 2008/57/EG, der für neue Fahrzeuge eine Inbetriebnahmebewilligung vorsieht.

Abs. 2 betrifft Schienenfahrzeuge, die bereits über eine aufrechte Zulassung einer ausländischen Behörde verfügen. Art. 14 RL 2004/49/EG ermöglicht es, für nicht TSI-konforme Schienenfahrzeuge, die bereits in einem anderen Staat zugelassen sind, eine neuerliche nationale Zulassung zu verlangen. Dies betrifft den überwiegenden Teil der derzeit auf dem europäischen Schienennetz eingesetzten Fahrzeuge (Lokomotiven, Triebwagen und Waggons). Die Bestimmung enthält jedoch keine Verpflichtung, eine neuerliche Zulassung vorzuschreiben. Eine neuerliche Zulassung dieser Schienenfahrzeuge lediglich für das Fürstentum Liechtenstein erscheint nach praktischen Erwägungen nicht geboten, wenn das Schienenfahrzeug bereits im Netz der ÖBB eingesetzt werden kann und darf. Die Parameter für eine sichere Benützung des österreichischen Eisenbahnnetzes unterscheiden sich nicht von jenen für die Benützung der Strecke Buchs SG–Feldkirch, weshalb jedenfalls eine für das österreichische Schienennetz erteilte Zulassung auch vom Fürstentum Liechtenstein anerkannt werden sollte. Hingegen decken sich die technischen Voraussetzungen für die Benützung des Schweizer Schienennetzes nicht vollständig, weshalb Schweizer Zulassungen nur dann für das Fürstentum Liechtenstein gelten, wenn sie auch den kurzen Abschnitt vom Bahnhof Buchs SG bis zur Staatsgrenze auf der Rheinbrücke einschliessen,

weil dieser Streckenabschnitt ebenfalls nach österreichischen Grundsätzen betrieben wird. Aufgrund der identischen technischen Anforderungen erscheint eine Anerkennung der genannten Zulassungen unproblematisch und sachlich geboten, weil eine neuerliche Zulassung für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit erheblichem Aufwand verbunden wäre, das Fürstentum Liechtenstein daraus aber keinen Sicherheitsgewinn oder sonstigen Vorteil erzielen würde, sondern lediglich die Verwaltung mit zusätzlichen Verfahren belastet wäre. Um den Verwaltungsaufwand für alle Beteiligten möglichst gering zu halten, erfolgt die Anerkennung der ausländischen Zulassungen, die (auch) für die unmittelbar an das Fürstentum Liechtenstein angrenzenden Streckenabschnitte gelten, ex lege, ohne dass es eines Einschreitens der liechtensteinischen Behörden bedarf. Zugleich dient Abs. 2 auch der Umsetzung von Art. 21 Abs. 5 RL 2008/57/EG, wonach Zulassungen aus anderen Ländern des erweiterten Binnenmarkts anzuerkennen sind, wenn sie nach den Bestimmungen der Art. 21 ff RL 2008/57/EG erteilt wurden.

Für neue Schienenfahrzeuge sieht die Interoperabilitäts-Richtlinie (Art. 21 ff RL 2008/57/EG) ein für alle Länder einheitliches Zulassungsverfahren vor, wobei unterschieden wird, ob es sich um TSI-konforme oder nicht TSI-konforme Fahrzeuge handelt. Ferner sind Typenbewilligungsverfahren möglich. Die Rechtsentwicklung befindet sich auf diesem Gebiet derzeit im Fluss, denn die EU-Kommission hat dazu noch verschiedene Dokumente vorzulegen. Aufgrund der derzeit fehlenden praktischen Relevanz für das Fürstentum Liechtenstein – es gibt weder inländische Zulassungswerber noch Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz im Fürstentum Liechtenstein – erscheint es angebracht, das Zulassungsverfahren zu einem späteren Zeitpunkt mittels Verordnung zu regeln. Die dann im Fürstentum Liechtenstein zugelassenen Schienenfahrzeuge sind überdies gemäss Art. 33 Abs. 1 RL 2008/57/EG in ein Fahrzeugregister aufzunehmen. Abs. 3 enthält daher eine Verordnungsermächtigung, um im Bedarfsfall die

Vorgaben des EWR-Rechts umsetzen zu können. Diese Bestimmung regelt auch die örtliche Zuständigkeit, wonach die Eisenbahnbehörde für die Erteilung der Zulassung zuständig ist, wenn das Schienenfahrzeug auf dem Netz eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens mit Sitz im Fürstentum Liechtenstein eingesetzt werden soll und das Schienenfahrzeug nicht bereits über eine Zulassung gemäss der Absätze 1 und 2 verfügt.

### **III. Zugang zur Schieneninfrastruktur**

Lagen nach traditionellem Verständnis die Schieneninfrastruktur sowie die darauf verkehrenden Züge jeweils in der Hand eines – meist staatlichen – Unternehmens, so bildet die strikte Trennung zwischen dem Betrieb der Schieneninfrastruktur sowie der Erbringung von Verkehrsleistungen den Kern des EWR-Eisenbahnrechts. Der jeweilige Betreiber eines Schienennetzes ist verpflichtet, allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gleichen Bedingungen dessen Benützung zu gestatten. Dieses Recht auf freien Netzzugang erfordert grundlegende Änderungen gegenüber der bisherigen Rechtslage. Der praktischen Bedeutung entsprechend fasst der Entwurf die Inhalte und die Voraussetzungen für die Ausübung des Rechtes auf freien Netzzugang in einem eigenen Abschnitt zusammen. Aufgrund der detaillierten Vorgaben des EWR-Rechts besteht bei der Ausgestaltung dieses Abschnitts lediglich wenig Spielraum. Der Entwurf folgt dabei dem Bemühen, die Regelungen im Interesse der Rechtsklarheit und Rechtssicherheit so schlank und übersichtlich wie möglich zu halten.

#### **Zu Art. 19:**

Diese Bestimmung schreibt den Grundsatz der Netzöffnung für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Land, das dem erweiterten Binnenmarkt angehört (EU, EWR und Schweiz), fest. Sie dient der Umsetzung von Art. 10 und 10a RL 91/440/EWG, die eine völlige Marktöffnung für den Güterverkehr und

den grenzüberschreitenden Personenverkehr verlangen. Der vorliegende Entwurf geht mit der vollständigen Freigabe des Personenverkehrs über diese Vorgaben hinaus, weil für das Fürstentum Liechtenstein keine sachlichen Gründe erkennbar sind, die gegen eine vollständige Netzöffnung sprechen. Zugleich ist anzumerken, dass aufgrund der Verkehrsströme ein reiner Binnenverkehr innerhalb des Fürstentums Liechtenstein unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten kaum in Betracht kommt und auf der derzeit vorhandenen Schieneninfrastruktur auch technisch nicht umsetzbar wäre.

Der Verweis auf die in Art. 21 spezifizierten Voraussetzungen für die Ausübung des Zugangsrechts verdeutlicht, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen nach der Erteilung der Verkehrsbewilligung nicht sofort Verkehrsleistungen erbringen kann. Vielmehr müssen die in Art. 21 genannten Voraussetzungen kumulativ vorliegen.

**Zu Art. 20:**

Das EWR-Recht enthält zahlreiche Detailbestimmungen betreffend die Reichweite und den Umfang des Zugangsrechts, die der Entwurf zwecks besserer Übersichtlichkeit in diesem Artikel zusammenfasst. Aufgrund der Umsetzungsverpflichtungen zählt der Entwurf auch solche Einrichtungen auf, die auf dem Hoheitsgebiet des Fürstentums Liechtenstein derzeit nicht vorhanden sind, aber in der Zukunft errichtet werden könnten.

Abs. 1 enthält in Umsetzung von Art. 5 Abs. 1 und Anhang II Z 1 RL 2001/14/EG eine zusammenfassende Aufzählung der Leistungen des so genannten Mindestzugangspakets, das den Kern des Zugangsrechts ausmacht.

Abs. 2 sieht in Umsetzung von Art. 5 Abs. 1 und Anhang II Z 2 RL 2001/14/EG die Verpflichtung vor, sonstige Leistungen, die zur effizienten Ausübung des Zugangsrechts erforderlich sind, zu erbringen (Zugang zu Serviceeinrichtungen).

Diese Verpflichtung trifft alle Eisenbahnunternehmen, sofern sie solche Einrichtungen betreiben. Einzelne der aufgezählten Leistungen sind für Liechtenstein derzeit aber nicht praktisch relevant.

Abs. 3 setzt Art. 5 Abs. 2 und Anhang II Z 3 RL 2001/14/EG um, indem für Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Verpflichtung zur Erbringung von Zusatzleistungen gegenüber dem zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen angeordnet wird, sofern sie diese anbieten (Kontrahierungszwang). Auch für diesen Absatz gilt, dass einzelne der erwähnten Leistungen für Liechtenstein derzeit nicht praktisch relevant sind.

Von einer Umsetzung des Anhangs II Z 4 RL 2001/14/EG sieht der Entwurf bewusst ab, weil die Erbringung der dort aufgezählten Leistungen ohnedies freiwillig ist. Art. 20 des Entwurfs regelt aber nur, welche Leistungen angeboten werden müssen. Es steht selbstverständlich allen Eisenbahnunternehmen frei, über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehend freiwillig weitere Leistungen anzubieten.

Abs. 4 umschreibt zunächst den in den Absätzen 1 bis 3 sowie bereits in Art. 19 verwendeten Begriff „diskriminierungsfrei“. Zudem enthält die Bestimmung die Verpflichtung für Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Leistungen auch dann zu erbringen, wenn diese Aufgaben an Dritte – insbesondere an verbundene Konzernunternehmen – ausgelagert wurden. Diese Regelung folgt den Vorgaben des Art. 5 Abs. 1 RL 2001/14/EG.

Abs. 5 schafft für Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Recht auf Zugang zu Schulinrichtungen anderer Eisenbahnunternehmen, gleichgültig ob diese von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben werden. Der Kontrahierungszwang besteht für die Schulung jener Eisenbahnbediensteten, die betriebliche – und damit sicherheitsrele-



vante – Aufgaben wahrnehmen, wie etwa Lokführer, Zugbegleiter oder Wagenmeister. Eine entsprechende Ausbildung dieser Personengruppen bildet eine Voraussetzung für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung, die wiederum für die Ausübung des Zugangsrechts zum Schienennetz erforderlich ist. Mit eingeschlossen ist der Anspruch auf Abhaltung von Prüfungen über die vermittelten Kenntnisse sowie die Ausstellung von Zeugnissen über die Prüfungsergebnisse, damit diese bei der Beantragung der Sicherheitsbescheinigung auch nachgewiesen werden können. Inhaltlich folgt die Regelung den Vorgaben des Art. 13 RL 2004/49/EG.

Abs. 6 schränkt das Zugangsrecht zu Anschlussbahnen in Übereinstimmung mit Art. 1 Abs. 3 lit. d RL 2001/14/EG ein, weil diese grundsätzlich nur dem Eigentümer für eigene Zwecke dienen. Ein Zugangsrecht besteht lediglich für Anschlussbahnen zu Güterterminals, die mehr als einen Endnutzer bedienen können, wie von Art. 10 Abs. 6 RL 91/440/EWG verpflichtend vorgegeben. Derzeit besteht im Fürstentum Liechtenstein eine solche Einrichtung zwar nicht, könnte aber in Zukunft geschaffen werden. Keine Erwähnung findet das in der Richtlinie enthaltene Zugangsrecht für Hafengebäude, weil dieses für das Fürstentum Liechtenstein wegen des völligen Fehlens einer Binnenschifffahrt ohnedies keine praktische Bedeutung erlangen kann.

**Zu Art. 21:**

Abs. 1 präzisiert die subjektiven Voraussetzungen für die Ausübung des Rechts auf Netzzugang, indem klargestellt wird, über welche behördlichen Bewilligungen das Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügen muss, um das Recht in Anspruch nehmen zu können.

Abs. 2 stellt zudem in Umsetzung von Art. 13 Abs. 3 RL 2001/14/EG klar, dass die Zuweisung der konkreten Zugtrasse (Fahrwegkapazität) sowie die Erbringung sonstiger Leistungen (Art. 20) durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen im

vertraglichen Weg zu regeln ist. Das Zuweisungsverfahren muss dabei transparent ablaufen sowie die Vergabe der Zugtrassen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung (Begriffsbestimmung durch Art. 20. Abs. 4) erfolgen. Für die Erbringung sonstiger Leistungen ist dies bereits in Art. 20 Abs. 4 festgehalten.

Im Interesse einer transparenten und diskriminierungsfreien Aufteilung der Fahrwegkapazität unter den Antragstellern verpflichtet Abs. 3 das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Aufstellung von Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die alle relevanten Informationen, die für die Ausübung des Zugangsrechts benötigt werden, enthalten müssen. Damit werden Vorgaben des Art. 3 Abs. 1 und 2 sowie Anhang I RL 2001/14/EG umgesetzt. Abs. 4 normiert eine sinngemässe Anwendung für den Betrieb von Schuleinrichtungen.

**Zu Art. 22:**

Grosse praktische Bedeutung kommt der Aufteilung der Fahrwegkapazität zu, die in Form konkreter Fahrplantrassen erfolgt. Die Bestimmung regelt daher die Grundsätze für die Zuweisung der Fahrplantrassen durch den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur. Anzumerken ist, dass dieser nur dann über die Zuweisung der Fahrplantrassen entscheidet, wenn er nicht Teil eines so genannten integrierten Eisenbahnunternehmens ist, das sowohl Eisenbahninfrastruktur betreibt als auch Verkehrsleistungen auf dieser erbringt.

Im ÖBB-Konzern sind die Aufgaben des Eisenbahninfrastrukturunternehmens und des Eisenbahnverkehrsunternehmens auf rechtlich und wirtschaftlich selbständig agierende Einzelgesellschaften aufgeteilt, die ihre Entscheidungen voneinander unabhängig treffen und lediglich unter dem Dach einer Holding zusammengefasst sind. § 4 BundesbahnG (österr. BGBl 1992/825) beschränkt die Aufgaben der Holding auf die Ausübung der Anteilsrechte im Sinne einer einheitlichen strategischen Ausrichtung. Die ÖBB als Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann daher in Übereinstimmung mit dem EWR-Recht die Aufgaben der

Trassenzuweisungsstelle selbst wahrnehmen. Eine Übertragung an eine vom (integrierten) Eisenbahnunternehmen unabhängige, in der Richtlinie als „entgelterhebende Stelle“ bezeichnete Einrichtung ist nicht erforderlich. In Österreich erfolgt die Zuweisung der Fahrplantrassen durch die ÖBB, weshalb auch der vorliegende Entwurf diese Aufgabe dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen überträgt. Eine andere Lösung würde für die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Benützung der Strecke Buchs SG–Feldkirch aufgrund administrativen Mehraufwands lediglich verkomplizieren, ohne dass dadurch Vorteile, wie etwa eine „bessere“ Aufteilung der Kapazitäten, zu erwarten wären. Das dem Entwurf zugrunde liegende Modell ermöglicht es hingegen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, über die Vergabe der Fahrplantrassen zwischen Buchs SG und Feldkirch zusammen mit dem österreichischen Netz zu entscheiden. Dadurch entfällt jedenfalls der Koordinierungsaufwand zwischen jener Einrichtung, die im Fürstentum Liechtenstein die Vergabe der Fahrplantrassen vornimmt, und dem österreichischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Weil die Strecke Buchs SG–Feldkirch die einzige dem Eisenbahngesetz unterliegende Eisenbahninfrastruktur ist, nimmt der Entwurf bewusst davon Abstand, Regelungen für die Trassenzuweisung bei integrierten Eisenbahnunternehmen vorzusehen. Nachdem bei realistischer Betrachtung nicht zu erwarten ist, dass der ÖBB-Konzern in absehbarer Zeit in ein integriertes Eisenbahnunternehmen „rückverwandelt“ wird, blieben solche Bestimmungen totes Recht, das die Materie lediglich unübersichtlich macht und somit den Zugang zum Recht erschwert.

Abs. 1 verpflichtet das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Gleichbehandlung aller Antragsteller bei zugleich effizienter Nutzung der vorhandenen Kapazitäten. Die Regelung setzt Art. 13 Abs. 1 und Art. 14 Abs. 1 RL 2001/14/EG in liechtensteinisches Recht um.

Abs. 2 verleiht in Umsetzung von Art. 16 Abs. 1 RL 2001/14/EG das Recht zur Beantragung von Fahrplantrassen neben Eisenbahnverkehrsunternehmen auch sonstigen Unternehmen, die keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, sowie Behörden, wenn sie ein berechtigtes Interesse am Erwerb von Fahrplantrassen haben. Dies betrifft insbesondere Verkehrsverbände oder Speditionen. Die Ausnützung der Fahrwegkapazität, also die Erbringung der Verkehrsleistungen, hat dann aber durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen im Auftrag des Unternehmens oder der Behörde zu erfolgen.

Um den Erwerb von „Grossvaterrechten“ vorzubeugen, bestimmt Abs. 3, dass eine Fahrplantrasse lediglich für die Dauer einer Fahrplanperiode einem bestimmten Antragsteller zugewiesen werden darf. Zudem sind Fahrplantrassen nicht handelbar und dürfen daher keinem Dritten übertragen werden. Nicht als Übertragung gilt jedoch die Nutzung der Fahrwegkapazität durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen im Auftrag eines Unternehmens oder einer Behörde, das (bzw. die) die Fahrwegkapazität gemäss Abs. 2 erworben hat. Die Regelung setzt Art. 13 Abs. 1 2. und 3. UnterAbs. RL 2001/14/EG um.

Abs. 4 enthält schliesslich eine Prioritätenreihung für den Fall, dass nicht allen Anträgen auf Nutzung der Schieneninfrastruktur stattgegeben werden kann (Überlastung). Der Reihung zufolge genießt der Schienenpersonennahverkehr aufgrund des besonderen öffentlichen Interesses (Art. 1) Vorrang vor allen anderen Verkehrsarten. An zweiter Stelle folgen gleichrangig der grenzüberschreitende Güter- sowie Personenfernverkehr, danach kommen alle anderen Verkehrsarten, wie etwa Lokzüge oder Leerpersonenzüge sowie der nationale Güterverkehr, der derzeit allerdings nicht existiert. Abs. 4 dient der Umsetzung von Art. 22 Abs. 4 2. UnterAbs. und Abs. 5 RL 2001/14/EG.

Zu Abs. 5: Die Art. 13 – 29 RL 2001/14/EG enthalten zahlreiche detaillierte Vorgaben über die Zuweisung der Fahrplantrassen einschliesslich des Verfahrens

und des Zeitplans. Die Umsetzung soll zwecks besserer Übersichtlichkeit des Gesetzes in einer Verordnung erfolgen, zumal dem Gesetzgeber aufgrund der zahlreichen Vorgaben des EWR-Rechts lediglich ein sehr geringer Gestaltungsspielraum verbleibt.

**Zu Art. 23:**

Über die Zuweisung fester Fahrplantrassen, die gemäss Art. 22 Abs. 3 längstens für die Dauer einer Fahrplanperiode – also für maximal 12 Monate – erfolgen darf, hinausgehend kann ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein antragsberechtigter Dritter (Art. 22 Abs. 2) mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Rahmenvertrag über die Zuweisung von Fahrwegkapazität schliessen. Mit dem Rahmenvertrag werden noch keine konkreten, auf die Minute festgelegten Fahrplantrassen vereinbart, sondern lediglich die Bereithaltung von nach allgemeinen Merkmalen bestimmter Fahrwegkapazität zugesichert, wie zum Beispiel ein Nahverkehrstakt mit der Zahl der Halte sowie dem Taktintervall. Die Laufzeit eines solchen Rahmenvertrages darf in Übereinstimmung mit Art. 13 Abs. 2 und Art. 17 RL 2001/14/EG in der Regel fünf Jahre nicht übersteigen.

Die Befristung der Zuweisung von Fahrplantrassen auf längstens ein Jahr soll das Entstehen von „Grossvaterrechten“, sodass für neu in den Markt eintretende Unternehmen kaum noch attraktive Fahrplantrassen zur Verfügung stehen, verhindern. Andererseits erfordern attraktive Verkehrsangebote oftmals beträchtliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur sowie in Personal und Fahrzeuge, weshalb erst Vereinbarungen längerer Dauer für alle Beteiligten die notwendige Investitionssicherheit schaffen können. Das gilt gleichermassen für Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Verkehrsverbände, die etwa Fahrzeuge beschaffen sowie Personal einstellen und ausbilden, wie auch für den Infrastrukturbetreiber oder die öffentliche Hand, die in den Ausbau der Schieneninfrastruktur investieren. Hiefür stellt das EWR-Recht das Instrument des Rahmenvertrags zur Verfü-

gung. Eine zu lange Dauer der Rahmenverträge kann zu einer unerwünschten „Verstopfung“ des Netzes führen, weshalb die Dauer von fünf Jahren nur unter besonderen Voraussetzungen überschritten werden darf.

Abs. 2 betrifft Rahmenverträge, die eine Laufzeit von fünf Jahren überschreiten. Eine Bindungsdauer von fünf bis zehn Jahren ist nur gerechtfertigt, wenn ein Vertragspartner besondere Risiken trägt. Diese sind etwa entsprechende vertragliche Verpflichtungen gegenüber einem Dritten, wie zum Beispiel gegenüber einem Verkehrsverbund, der für die Dauer von zehn Jahren bestimmte Verkehrsleistungen bestellt. Denkbar sind auch Investitionen, die über den gewöhnlichen Rahmen hinausgehen, wie etwa bei der Anschaffung einer grösseren Zahl neuer Fahrzeuge, wenn die Fahrzeuge nicht beliebig für andere Verkehrsleistungen verwendet werden können (andererseits können beispielsweise neu angeschaffte Tragwagen für Container auch für andere Verkehre verwendet werden bzw. besteht ein Markt für den Verkauf solcher Waggons an Dritte). Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als 10 Jahren erfordern besondere Risiken, insbesondere langfristige Investitionen in die Infrastruktur, wie etwa den Ausbau ganzer Eisenbahnstrecken für die Bedürfnisse des im Rahmenvertrag festgelegten Verkehrs. Die Modernisierung bloss einzelner Stationen (Erneuerung von Bahnsteigen, Schaffung von Unterführungen für den Zugang zu den Bahnsteigen) wird eine zehn Jahre übersteigende Laufzeit im Regelfall nicht rechtfertigen können. Es ist jedoch praktisch unmöglich, im Gesetz abstrakt und dennoch präzise festzulegen, welche Investitionen welche Bindungsdauer zu rechtfertigen vermögen. Aus diesem Grund verlangt Art. 23 bei einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren generell eine Bewilligung des Rahmenvertrags durch die Regulierungsbehörde. Diese kann eine Abwägung der betroffenen Interessen anhand der konkreten Umstände des Einzelfalls vornehmen und so die Vereinbarkeit der beantragten Laufzeit des Rahmenvertrags mit den vom Gesetz vorgegebenen Kriterien am besten beurteilen. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass es zu keiner langfristi-

gen Blockierung von Fahrwegkapazitäten durch Rahmenverträge kommt, die zumindest in ihrer zeitlichen Dimension nicht sachlich gerechtfertigt sind.

**Zu Art. 24:**

Abs. 1 hat klarstellenden Charakter, indem der Grundsatz festgehalten wird, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Ausübung ihrer Zugangsrechte ein Entgelt zu leisten haben. Der Ausdruck „Zugangsrechte“ ist in einem weiten Sinn zu verstehen, denn er bezieht sich sowohl auf die Benützung der Schieneninfrastruktur (Mindestzugangspaket gemäss Art. 20 Abs. 1) als auch auf die sonstigen, unter Kontrahierungszwang anzubietenden Leistungen (Art. 20 Abs. 2, 3 und 5). Aus diesem Grund wurde bewusst ein Plural gewählt. Dass für die Inanspruchnahme sonstiger Leistungen ebenfalls ein Entgelt zu entrichten ist, ergibt sich überdies auch aus Abs. 3, wo die näheren Vorgaben für die Entgeltbemessung geregelt sind.

Abs. 2 betrifft die Festsetzung des Infrastruktur-Benützungsentgelts durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Gemäss den Vorgaben des EWR-Rechts muss das Benützungsentgelt für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen gleich sein (Art. 4 Abs. 5 und Art. 8 Abs. 3 RL 2001/14/EG). Als Richtschnur für die Höhe sind die tatsächlich anfallenden Kosten heranzuziehen (Art. 5 Abs. 3 RL 2001/14/EG). Eine Differenzierung zwischen einzelnen Verkehrsarten sowie innerhalb dieser ist zulässig, soweit die unterschiedlichen Entgelte sachlich gerechtfertigt sind. So kann etwa für Fahrzeuge, die die Eisenbahninfrastruktur stärker beanspruchen, zum Beispiel aufgrund grösserer Abnutzung, ein höheres Benützungsentgelt vorgesehen werden, als für gleisschonendere Fahrzeuge.

Abs. 3 regelt die Bemessung der Entgelte für sonstige Leistungen, wobei die Vorgaben von Art. 7 Abs. 7 und 8 RL 2001/14/EG umzusetzen sind. Für die Mitbenützung von Schulungseinrichtungen finden sich gleichartige Vorgaben in Art. 13 RL 2004/49/EG. Die Entgelte müssen angemessen sein, dürfen also neben der De-

ckung anfallender Kosten lediglich noch eine angemessene Gewinnspanne enthalten, sodass sie die Wettbewerbsposition der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht missbräuchlich beeinträchtigen. Zudem haben die Entgelte diskriminierungsfrei zu sein, weshalb jedem Zugangsberechtigten die selben Preise zu verrechnen sind, sofern Differenzierungen keine sachliche Rechtfertigung finden.

Abs. 4 ermächtigt die Regierung, weitere Vorgaben für die Berechnung von Entgelten, insbesondere zur Umsetzung des EWR-Rechts, mittels Verordnung zu erlassen.

**Zu Art. 25:**

Die Bestimmung schafft das Recht zur Anrufung der Regulierungsbehörde, ohne dass dadurch die Zuständigkeiten der ordentlichen Gerichtsbarkeit berührt werden. Eine solche Regulierungsbehörde ist gemäss Art. 30 Abs. 1 und 2 RL 2001/14/EG einzurichten. Sie ist für Beschwerden jener Unternehmen und Behörden zuständig, die zum Erwerb von Fahrplantrassen befugt sind (Art. 22 Abs. 2), und sich in der Ausübung ihres Zugangsrechts beschwert fühlen. Mögliche Hindernisse für die Ausübung des Zugangsrechts, die zur Anrufung der Regulierungsbehörde berechtigen, sind zur Verdeutlichung des Beschwerderechts in einer demonstrativen Aufzählung genannt.

Die näheren Regelungen betreffend die Regulierungsbehörde finden sich im Abschnitt über die Behörden. Das Beschwerderecht wird jedoch bewusst im Zusammenhang mit den Zugangsrechten geregelt, um die Zugangsberechtigten auf diese besondere Möglichkeit des Rechtsschutzes, das die ordentliche Gerichtsbarkeit ergänzt, hinzuweisen.



#### **IV. Eisenbahnsicherheit**

Eine weitere Neuerung gegenüber der bisherigen Rechtslage bildet der Abschnitt zur Eisenbahnsicherheit. Einerseits enthält das EWR-Recht zahlreiche Vorgaben auf diesem Gebiet, zugleich soll die Hervorhebung durch einen eigenen Abschnitt in der Gliederung des Gesetzes den besonderen Stellenwert, der der Eisenbahnsicherheit zukommt, unterstreichen. Zur Wahrung eines hohen Sicherheitsniveaus werden die Staaten auch durch Art. 4 RL 2004/49/EG verpflichtet.

##### **Zu Art. 26:**

Abs. 1 stellt in Einklang mit Art. 9 Abs. 1 RL 2004/49/EG die Pflicht zur Schaffung eines Sicherheitsmanagementsystems auf und beschreibt dessen Zweck. Dieses dient der Beherrschung der betrieblichen – nicht aber der finanziellen – Risiken, die mit der Tätigkeit als Eisenbahnunternehmen einhergehen.

Abs. 2 betont in Übereinstimmung mit Art. 9 Abs. 2 RL 2004/49/EG die Verpflichtung zur Berücksichtigung aller mit der konkreten Tätigkeit des jeweiligen Eisenbahnunternehmens verbundenen Risiken. Dies betrifft auch die Risiken, die sich aus Instandhaltungsarbeiten, der Materialbeschaffung sowie aus der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen an Dritte ergeben.

Für Eisenbahninfrastrukturunternehmen enthält Abs. 3 in Umsetzung von Art. 9 Abs. 3 RL 2004/49/EG die besondere Verpflichtung, jene Risiken zu berücksichtigen, die sich aus dem Zusammentreffen der Tätigkeit mehrerer Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem jeweiligen Netz ergeben. Ferner werden Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, ihre Notfallpläne mit denen jener Eisenbahnverkehrsunternehmen abzustimmen, die von ihrem Zugangsrecht Gebrauch machen.

Abs. 4 befreit Betreiber von Anschlussbahnen von der Verpflichtung zur Schaffung eines Sicherheitsmanagementsystems, weil dies einen unverhältnismässi-

gen Aufwand verursachen würde. Diese Ausnahme geht konform mit Art. 2 Abs. 2 lit. c RL 2004/49/EG. Bei umfangreichen Anschlussbahnen, von denen ein entsprechendes Gefahrenpotential ausgeht, bestünde jedoch die Möglichkeit, die Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems im Rahmen der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung vorzuschreiben. Derzeit bestehen im Fürstentum Liechtenstein allerdings keine Anschlussbahnen, die eine solche Vorschreibung geboten erscheinen lassen.

**Zu Art. 27:**

Abs. 1 enthält eine detaillierte Aufzählung der zwingenden Bestandteile des Sicherheitsmanagementsystems. Damit wird Anhang III Z. 2 zur RL 2004/49/EG umgesetzt.

Abs. 2 schreibt die Dokumentationspflicht gemäss Anhang III Z. 1 zur RL 2004/49/EG fest.

**Zu Art. 28:**

In Umsetzung von Art. 9 Abs. 4 RL 2004/49/EG hat jedes Eisenbahnunternehmen der Eisenbahnbehörde einen jährlichen Sicherheitsbericht vorzulegen.

Die Vorlagepflicht knüpft nicht an einen Sitz des Eisenbahnunternehmens im Fürstentum Liechtenstein an, sondern betrifft alle Eisenbahnunternehmen, die auf dem Hoheitsgebiet des Fürstentums Liechtenstein tätig werden. Die Frage, an welchen Staat der Sicherheitsbericht zu richten ist, wird vom EWR-Recht nicht angesprochen. Dem System liegt offenbar der Gedanke zugrunde, dass die Eisenbahnunternehmen den Bericht an jene Behörde zu richten haben, von der sie die für die Ausübung ihrer Tätigkeit erforderliche Bewilligung (Sicherheitsbewilligung bzw. Sicherheitsbescheinigung) erhalten haben, denn es liegt an diesen Behörden, die Bewilligung wieder zu entziehen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr vorliegen. Die im Entwurf enthaltene Verpflichtung,

den Sicherheitsbericht auch der Eisenbahnbehörde vorzulegen, wenn das Eisenbahnunternehmen im Fürstentum Liechtenstein tätig wird, bedeutet für die betroffenen Unternehmen keinen ins Gewicht fallenden Mehraufwand. Zugleich wird für die Eisenbahnbehörde die Informationslage verbessert, hat sie doch laufend die Einhaltung der Sicherheitsanforderungen zu überwachen und gegebenenfalls auch die Sicherheitsbehörden anderer Staaten über zu Tage getretene Sicherheitsmängel zu informieren (Art. 42).

## **V. Rechte und Pflichten der Eisenbahnunternehmen**

### **Zu Art. 29:**

Die Bestimmung orientiert sich am bisherigen Art. 17, wobei Abs. 1 alle im Fürstentum Liechtenstein tätigen Eisenbahnunternehmen dazu verpflichtet, der Eisenbahnbehörde auf Verlangen Einsicht in die Dienst- und Beförderungsvorschriften zu gewähren. Zudem wird klargestellt, dass die Dienstvorschriften den von der Europäischen Kommission erlassenen Gemeinsamen Sicherheitsmethoden sowie den Gemeinsamen Sicherheitszielen zu entsprechen haben.

Der freie Zugang zur Schieneninfrastruktur verlangt auch, dass die Dienstvorschriften, insbesondere im sicherheitsrelevanten Bereich, einzelne Zugangsrechte nicht diskriminieren (so auch Art. 4 Abs. 1 RL 2004/49/EG). Dies ist ansich eine Selbstverständlichkeit, die bereits im Zusammenhang mit dem Zugangsrecht im allgemeinen Diskriminierungsverbot des Art. 19 festgehalten ist und daher an dieser Stelle nicht eigens wiederholt werden muss.

Abs. 3 enthält zweckmässigerweise einen Verweis auf das Personenbeförderungsgesetz, welches die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung für alle öffentlichen Transportmittel - also auch für Personenzüge - grundsätzlich regelt.

**Zu Art. 30:**

Die Bestimmung dient der Umsetzung von Vorgaben der RL 2004/49/EG, wonach Unfälle und Störungen zu melden sind, damit die Unfalluntersuchungsstelle eine Untersuchung einleiten kann.

Abs. 1 verpflichtet in Umsetzung von Art. 21 Abs. 3 RL 2004/49/EG alle Eisenbahnunternehmen zur unverzüglichen Meldung von Unfällen und Störungen.

Abs. 2 definiert den Begriff des Unfalls, der von Art. 3 lit. k und l RL 2004/49/EG vorgegeben ist.

Abs. 3 definiert in Übereinstimmung mit Art. 3 lit. m RL 2004/49/EG den Begriff der Störung.

Die Aufgaben und Befugnisse der Unfalluntersuchungsstelle sowie das Untersuchungsverfahren sind im Abschnitt über die Behörden geregelt.

**Zu Art. 31:**

Die Art. 4 ff der RL 91/440/EWG enthalten Vorgaben, die die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnverkehrsunternehmen von den Staaten und eine Anpassung an die Erfordernisse des Marktes sicherstellen sollen. Weil das Fürstentum Liechtenstein keine eigene Staatsbahn betreibt, kann eine Umsetzung dieser Vorgaben weitestgehend unterbleiben. Von Bedeutung ist lediglich Art. 6 RL 91/440/EWG, der integrierte Eisenbahnunternehmen zur getrennten Rechnungsführung für die Infrastruktur sowie die Erbringung von Verkehrsleistungen verpflichtet. Im ÖBB-Konzern sind sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen als rechtlich und wirtschaftlich selbständige Unternehmen unter dem Dach einer Holding vereint. Da die Einrichtung einer S-Bahn FL.A.CH eine Beteiligung des Fürstentums Liechtenstein an den damit in Zusammenhang stehenden Infrastrukturinvestitionen erfordert, erscheint eine Klarstellung im Eisenbahngesetz zweckmässig, dass diese Gelder aus-

schliesslich dem Ausbau der Infrastruktur zugute kommen dürfen. Die Klarstellung erfolgt mittels Umsetzung der Verpflichtung zur Trennungsrechnung in Abs. 1.

Abs. 2 dient der Umsetzung von Art. 9 RL 91/440/EWG, der zur getrennten Ausweisung von Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen des Personenverkehrs verpflichtet. Diese Mittel dürfen nicht für andere Verkehrsleistungen eingesetzt werden. Im Hinblick auf die Finanzierung einer S-Bahn FL.A.CH erscheint die Übernahme dieses Prinzips geboten und zweckmässig.

**Zu Art. 32:**

Derzeit verfügt die Regierung nicht über ausreichende Informationen über die Nutzung sowie Entwicklung des liechtensteinischen Eisenbahnnetzes. Im Interesse einer langfristigen Verkehrsplanung verpflichtet Abs. 1 Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Übermittlung der in der Bestimmung genannten Daten.

Abs. 2 enthält eine Verordnungsermächtigung, um die Art der zu übermittelnden Daten bei Bedarf näher konkretisieren zu können.

**VI. Verhalten im Bereich der Eisenbahn**

Die Regelungen des bisherigen Art. 16 wurden zwecks besserer Übersichtlichkeit auf zwei Tatbestände aufgeteilt.

**Zu Art. 33:**

Abs. 1 entspricht dem bisherigen Art. 16 Abs. 2.

Abs. 2 entspricht dem bisherigen Art. 16 Abs. 3.

Abs. 3 entspricht dem bisherigen Art. 16 Abs. 4. Die Verpflichtung, nach Möglichkeit vor dem Betreten der Eisenbahninfrastruktur Kontakt mit dem Eisenbahninf-

rastrukturunternehmen aufzunehmen, dient sowohl der persönlichen Sicherheit der Organe als auch der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs. Nicht möglich und verpflichtend ist die vorherige Kontaktaufnahme bei Gefahr in Verzug, wie zum Beispiel im Falle der Verfolgung verdächtiger Personen, die auf die Gleisanlagen flüchten, durch die Polizei.

Abs. 4 entspricht dem bisherigen Art. 16 Abs. 5, wurde jedoch um den Tatbestand des Betretens durch Personen mit Erlaubniskarte erweitert.

Abs. 5 entspricht dem bisherigen Art. 16 Abs. 6.

**Zu Art. 34:**

Abs. 1 entspricht weitestgehend dem bisherigen Art. 16 Abs. 1.

Abs. 2 entspricht dem bisherigen Art. 16 Abs. 7.

Abs. 3 entspricht dem bisherigen Art. 16 Abs. 8.

Abs. 4 entspricht dem bisherigen Art. 16 Abs. 9.

Abs. 5 entspricht dem bisherigen Art. 16 Abs. 10, jedoch erweitert um ein generelles Verbot, Gegenstände aus den Zügen zu werfen. Dieses generelle Verbot erscheint schon alleine aus Gründen des Umweltschutzes geboten. Es dient aber auch dem Schutz von Personen, die sich in der Nähe der Bahnanlagen befinden und durch aus den Schienenfahrzeugen geworfene Gegenstände verletzt werden könnten.

**VII. Nachbarrechtliche Bestimmungen**

Die nunmehrigen Art. 35 bis 38 entsprechen den bisherigen Art. 12 bis 15.

## **VIII. Eisenbahnübergänge (Kreuzungen)**

### **Art. 39:**

Abs. 1 entspricht dem bisherigen Art. 18 Abs. 1.

Abs. 2 entspricht dem bisherigen Art. 19 Abs. 1.

Abs. 3 entspricht dem bisherigen Art. 19 Abs. 2.

Durch die Absätze 4 und 5 wird zum Ausdruck gebracht, dass grundsätzlich die Auflassung der unfallgeneigten schienengleichen Eisenbahnübergänge angestrebt werden soll. Der feste Verteilungsschlüssel für die mit der Auflassung und der Schaffung von Ersatz verbundenen Kosten soll langwierige Verhandlungen über die Finanzierung verhindern, die geplante Bauvorhaben mitunter jahrelang verzögern. Der vom Gesetz vorgesehene Verteilungsschlüssel berücksichtigt die typische Interessenlage an der Auflassung von Eisenbahnübergängen sowie den Umstand, ob Neubauten aufgrund von Veränderungen an der Eisenbahninfrastruktur oder am Strassennetz erforderlich werden. Er ist aber nicht als zwingendes Recht gedacht, weshalb die Beteiligten im Einzelfall eine abweichende Kostenaufteilung im Vertragsweg vereinbaren können.

Als Strassen im Sinne dieses Gesetzes sind alle Verkehrswege für den Auto-, Fahrrad- oder Fussgängerverkehr zu verstehen.

## **IX. Eisenbahnhaftpflicht**

### **Zu Art. 40:**

Die Bestimmung entspricht dem bisherigen Art. 20.

## **X. Organisation und Durchführung**

Das EWR-Recht macht umfangreiche Änderungen bei der behördlichen Vollziehung des Eisenbahnrechts notwendig, indem die Aufgaben auf unterschiedliche, voneinander unabhängige Stellen aufzuteilen sind. Zudem kommen gegenüber der bisherigen Rechtslage neue behördliche Aufgaben hinzu.

### **Zu Art. 41:**

Zu Abs. 1: Allgemeine Eisenbahnbehörde ist wie bisher die Regierung.

Abs. 2 zählt die Zuständigkeiten der Regierung als Eisenbahnbehörde demonstrativ auf.

Die Verpflichtung zur Führung des Infrastrukturregisters gemäss Abs. 3 ergibt sich aus Art. 35 RL 2008/57/EG. Für die Zukunft sind weitere Vorgaben der Kommission zur Art der einzutragenden Daten zu erwarten, weshalb im Entwurf lediglich eine allgemeine Verpflichtung zur Führung des Registers vorgesehen ist, die vor dem Hintergrund des EWR-Rechts auszulegen ist.

Abs. 4 enthält eine Verordnungsermächtigung zur Umsetzung der Vorgaben der Interoperabilitäts-Richtlinie (RL 2008/57/EG). Die Strecke Buchs SG–Feldkirch ist Teil der Transeuropäischen Netze, wobei die Richtlinie den Abbau technischer und administrativer Hürden bei Einhaltung eines einheitlichen Sicherheitsniveaus zum Ziel hat, um einen sicheren Eisenbahnbetrieb über die Grenzen hinweg zu gewährleisten. Die Umsetzung soll in einer eigenen Verordnung erfolgen, um auf zu erwartende Änderungen der Richtlinie flexibel reagieren zu können.

### **Zu Art. 42:**

Neu gegenüber der bisherigen Rechtslage ist die Schaffung einer Sicherheitsbehörde nach den Vorgaben des EWR-Rechts. In Liechtenstein soll die Regierung in ihrer Funktion als Eisenbahnbehörde zugleich auch die Sicherheitsagenden



betreuen. Diese Doppelfunktion ist sowohl EWR-rechtlich unbedenklich als auch für die Verhältnisse hierzulande adäquat, da sich der Aufwand für sämtliche Belange des Eisenbahnwesens in Liechtenstein auch hinkünftig realistisch betrachtet in Massen halten wird. Ausserdem ist sie überaus zweckmässig, da auf diese Weise ein- und dieselbe Behörde für die Erteilung von Bewilligungen sowie für die Ausübung aller damit in Zusammenhang stehenden sicherheitsrelevanten Kontrollfunktionen zuständig ist.

Abs. 1 schafft eine Allzuständigkeit der Eisenbahnbehörde für Fragen der Eisenbahnsicherheit. Die Zuständigkeiten und Befugnisse der Sicherheitsbehörde sind von Art. 17 Abs. 2 RL 2004/49/EG vorgegeben. Stellt die Eisenbahnbehörde Sicherheitsmängel – also Abweichungen von den geltenden Verpflichtungen – fest, kann sie mittels Verfügung geeignete Massnahmen zur Beseitigung dieser Sicherheitsmängel anordnen, wie zum Beispiel die Reparatur einer defekten Schrankenanlage bei einem Eisenbahnübergang.

Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erhält die Eisenbahnbehörde in Abs. 2 das Recht zu amtswegigen Überprüfungen, ob die Eisenbahnunternehmen die geltenden Sicherheitsbestimmungen einhalten. Zu diesen zählen europäische und liechtensteinische Gesetze und Verordnungen ebenso wie individuelle Rechtsakte (Baubewilligungen, Sicherheitsbescheinigungen etc). Die Eisenbahnunternehmen haben der Eisenbahnbehörde die gewünschten Auskünfte zu erteilen und Zugang zu ihren Einrichtungen und Fahrzeugen zu gewähren.

Abs. 3 verpflichtet und berechtigt die Eisenbahnbehörde zur Zusammenarbeit und zum Erfahrungsaustausch mit gleichartigen Behörden in anderen Ländern. Diese Bestimmung dient der Umsetzung von Art. 17 Abs. 4 RL 2004/49/EG.

**Zu Art. 43:**

Zu den Absätzen 1 und 2: Die Verpflichtung dient der Umsetzung von Art. 18 RL 2004/49/EG. Die Gemeinsamen Sicherheitsindikatoren sind in Art. 5 sowie Anhang I zu RL 2004/49/EG festgelegt.

Abs. 3 stellt sicher, dass die Eisenbahnbehörde von der Unfalluntersuchungsstelle die für die Erstellung des Jahresberichts benötigten Daten erhält.

**Zu Art. 44:**

In Abs. 1 wird das Amt für Handel und Transport als Unfallsuntersuchungsstelle vorgesehen. Diesem Amt obliegt gemäss Luftfahrtgesetz bereits die Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen im Bereich der zivilen Luftfahrt, wobei die Durchführung der Untersuchungen im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung durch das schweizerische Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) erfolgt. Eine analoge Regelung im Bereich des Eisenbahnwesens wird als zweckmässig erachtet.

Abs. 2 regelt die örtliche und sachliche Zuständigkeit der Unfalluntersuchungsstelle in Umsetzung von Art. 19 Abs. 1 bis 3 sowie Art. 22 Abs. 1 RL 2004/49/EG. Es stellt eine Ermessensentscheidung der Unfalluntersuchungsstelle dar, ob sie im Einzelfall Untersuchungen aufnimmt oder nicht. Die Einräumung dieses Ermessens ist durch Art. 19 Abs. 2 RL 2004/49 EG vorgegeben und dient der Vermeidung aufwendiger Untersuchungen, wenn daraus keine neuen Erkenntnisse für die Eisenbahnsicherheit zu erwarten sind. Dies könnte beispielsweise der Fall sein, wenn ein abgestossener Güterwaggon beim Verschub gegen den Prellbock prallt und dabei die Puffer des Waggons beschädigt werden, weil der aufgelegte Hemmschuh „abgeworfen“ wurde.

Abs. 3 bestimmt den Zweck der Untersuchung in Übereinstimmung mit Art. 19 Abs. 1 und 4 RL 2004/49/EG. Dieser besteht in der Verbesserung der Eisenbahn-

sicherheit durch Vermeidung gleichartiger Ereignisse. Die Untersuchung dient jedoch nicht der Klärung von Verschuldens- und Haftungsfragen.

Abs. 4 sichert entsprechend der Vorgaben des Art. 21 Abs. 1 und 2 RL 2004/49/EG die Unabhängigkeit der Unfalluntersuchungsstelle.

Abs. 5 verpflichtet und berechtigt die Unfalluntersuchungsstelle zur Zusammenarbeit und zum Erfahrungsaustausch mit gleichartigen Stellen im Ausland. Diese Bestimmung dient der Umsetzung von Art. 21 Abs. 7 RL 2004/49/EG.

**Zu Art. 45:**

Abs. 1 legt die Befugnisse der Unfalluntersuchungsstelle fest, die von Art. 20 RL 2004/49/EG vorgegeben sind.

Abs. 2 verpflichtet die Unfalluntersuchungsstelle zur Rücksichtnahme auf gerichtliche Untersuchungen, damit diese nicht erschwert oder behindert werden.

**Zu Art. 46:**

Abs. 1 verpflichtet die Unfalluntersuchungsstelle zur ehestmöglichen Aufnahme der Untersuchungen am Unfallort. Art. 21 Abs. 3 RL 2004/49/EG sieht für den Beginn der Untersuchung eine Frist von einer Woche ab Einlangen der Meldung vor. Zudem ist gemäss Art. 22 Abs. 4 RL 2004/49/EG ein rascher Abschluss der Untersuchungen am Unfallort anzustreben, damit der Betrieb wieder aufgenommen werden kann. Aufgrund der überschaubaren Grösse des Fürstentums Liechtenstein sowie der Notwendigkeit, den Eisenbahnverkehr möglichst rasch wieder aufnehmen zu können, wurde die Wochenfrist zur Aufnahme der Untersuchungen nicht ausdrücklich übernommen. Diese erscheint unter den gegebenen Umständen sehr grosszügig bemessen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die von der Richtlinie vorgegebene Frist für den Beginn der Untersuchungen stets deutlich unterschritten werden kann.

Abs. 2 bestimmt in Umsetzung von Art. 19 Abs. 3 RL 2004/49/EG, dass sich die Tiefe der Untersuchungen nach der Art und den Folgen des Unfalls und den zu erwartenden Erkenntnissen für die Verbesserung der Sicherheit zu richten hat. Ferner haben Betroffene einen Auskunftsanspruch zum Stand der Untersuchungen. Betroffene sind insbesondere am Vorfall beteiligte Eisenbahnunternehmen, Hersteller und Fahrzeughalter, Opfer und deren Angehörige, beteiligte Rettungsdienste, Vertreter des Personals und der Benutzer. Die Bestimmung setzt Art. 22 Abs. 3 RL 2004/49/EG um.

Abs. 3 betrifft die Information der Europäischen Eisenbahnagentur über die Aufnahme der Untersuchungen (Umsetzung von Art. 24 Abs. 1 RL 2004/49/EG).

Abs. 4 verpflichtet die Unfalluntersuchungsstelle zur Dokumentation der vorgenommenen Untersuchungshandlungen. Die Verpflichtung dient der Nachvollziehbarkeit der Ermittlungen, auch im Hinblick auf die umfangreichen Ermittlungsbefugnisse. Die Regelung beruht nicht auf Vorgaben des EWR-Rechts, sondern erscheint auf Grund rechtsstaatlicher Prinzipien geboten.

#### **Zu Art. 47:**

Abs. 1 bestimmt, dass die Unfalluntersuchungsstelle jede Untersuchung mit einem Untersuchungsbericht abzuschliessen hat, der nach bestimmten Vorgaben zu gliedern ist. Diese Verpflichtung dient der Umsetzung von Art. 23 Abs. 1 und 2 in Verbindung mit Anhang V RL 2004/49/EG. Aufgrund des Umfangs des Anhangs V, der die Gliederung des Untersuchungsberichts vorgibt, wurde auf eine Wiedergabe im Gesetzestext verzichtet. Die Verpflichtung richtet sich ausschliesslich an die Unfalluntersuchungsstelle, weshalb der blosse Verweis auf den Anhang zur Richtlinie auch unter rechtsstaatlichen Gesichtspunkten unbedenklich erscheint. Die Frist für den Abschluss der Untersuchungen folgt aus Art. 23 Abs. 2 RL 2004/49/EG.

Abs. 2 verleiht in Umsetzung von Art. 22 Abs. 3 RL 2004/49/EG den Betroffenen das Recht, vor Abschluss der Untersuchungen eine Stellungnahme abzugeben. Der Personenkreis der Betroffenen bestimmt sich wie in Art. 46 Abs. 2.

Abs. 3 berechtigt die Unfalluntersuchungsstelle, gegenüber anderen Behörden Sicherheitsempfehlungen auszusprechen. Die Bestimmung dient der Umsetzung von Art. 25 RL 2004/49/EG.

Abs. 4 regelt, wem der Untersuchungsbericht zuzustellen ist. Die Bestimmung setzt Art. 23 Abs. 2 und Art. 24 Abs. 2 RL 2004/49/EG um.

Abs. 5 bestimmt, dass die Unfalluntersuchungsstelle einen Jahresbericht gemäss Art. 23 Abs. 3 RL 2004/49/EG zu erstellen hat. Die Verpflichtung zur Übermittlung an die Europäische Eisenbahnagentur ergibt sich aus Art. 24 Abs. 2 RL 2004/49/EG.

**Zu Art. 48:**

Abs. 1 verpflichtet die Regierung zur Bestimmung oder Errichtung einer Amtsstelle oder einer Kommission als Regulierungsbehörde. Daraus folgt, dass die Regierung entweder eine bestehende Amtsstelle oder Kommission betrauen, oder aber eigens eine Regulierungsbehörde in Form einer Amtsstelle oder Kommission i.S.v. Art. 78 Abs. 2 LV schaffen kann, die - gegebenenfalls neben anderen Regulierungsaufgaben - diejenigen nach diesem Gesetz wahrzunehmen hat. Ungeachtet der konkreten Organisationsform sind der Regulierungsbehörde jedenfalls die für ihre Aufgabenerfüllung erforderlichen personellen, finanziellen und sachlichen Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Weiters garantiert Abs. 1 in Umsetzung von Art. 30 Abs. 1 RL 2001/14/EG die Unabhängigkeit der Regulierungsbehörde.

Abs. 2 umschreibt Funktion und Aufgaben der Regulierungsbehörde.

Abs. 3 verpflichtet und berechtigt die Regulierungsbehörde zur Zusammenarbeit und zum Erfahrungsaustausch mit gleichartigen Stellen im Ausland. Diese Bestimmung dient der Umsetzung von Art. 31 RL 2001/14/EG.

**Zu Art. 49:**

Abs. 1 verleiht der Regulierungsbehörde die Befugnis, zur Abstellung bzw. Vermeidung von Verstössen die erforderlichen Anordnungen zu treffen. Dafür sind auch entsprechende Untersuchungsbefugnisse erforderlich (Umsetzung von Art. 30 Abs. 4 RL 2001/14/EG), die der 2 und 3 Satz gewährleisten.

Abs. 2 betrifft die Entscheidungspflicht der Regulierungsbehörde, die gemäss Art. 30 Abs. 5 RL 2001/14/EG ihre Entscheidungen binnen 2 Monaten zu treffen hat.

Gemäss Abs. 3 kann die Regulierungsbehörde bei ungerechtfertigter Verweigerung des Zugangs mittels Verfügung die Fahrplantrassen zuweisen oder bestimmen, welche sonstigen Leistungen zur Verfügung zu stellen sind. Bei faktischer Verhinderung des Zugangs hat die Regulierungsbehörde mittels Verfügung die erforderlichen Massnahmen anzuordnen, um den Zugang bzw. die Inanspruchnahme zu ermöglichen. Die Bestimmung setzt Art. 30 Abs. 5 RL 2001/14/EG um.

**Zu Art. 50:**

Abs. 1 normiert die Regierung als erste Rechtsmittelinstanz bei Entscheidungen und Verfügungen des Amtes für Handel und Transport, welches gemäss Art. 44 als Unfalluntersuchungsstelle vorgesehen ist.

Abs. 2 sieht die Beschwerdekommision für Verwaltungsangelegenheiten als erste Rechtsmittelinstanz bei Entscheidungen und Verfügungen der Regulierungsbehörde vor.

Der Verwaltungsgerichtshof (VGH) fungiert schliesslich gemäss Abs. 3 als Rechtsmittelinstanz bei Entscheidungen und Verfügungen der Regierung und der Beschwerdekommision für Verwaltungsangelegenheiten.

**Zu Art. 51:**

In Art. 51 wird auf das Gesetz über die allgemeine Landesverwaltungspflege (LVG) als Grundlage für das Verwaltungsverfahren verwiesen.

**Zu Art. 52:**

Diese Bestimmung erklärt die Entscheidungen und Verfügungen, die im Vollzug des Gesetzes oder seiner Verordnungen getroffen werden, für gebührenpflichtig und ermächtigt die Regierung zur Festsetzung der Gebührenhöhe im Verordnungsweg.

**XI. Strafbestimmungen**

**Zu Art. 53:**

Bei den Strafbestimmungen werden die mit Strafe bedrohten Widerhandlungen artikelbezogen explizit angeführt. Der Strafrahmen wurde in Anlehnung an die einschlägigen Bestimmungen im neuen Baugesetz gewählt.

Gemäss Abs. 1 werden Übertretungen des Gesetzes in Form von Ausübung der im Gesetz geregelten Tätigkeiten ohne die erforderliche bzw. entgegen der erteilten Bewilligung mit Busse bis zu CHF 100 000 oder entsprechender Freiheitsstrafe geahndet.

Abs. 2 normiert eine Busse von bis zu CHF 5 000 oder entsprechender Freiheitsstrafe für Verstösse gegen die Anzeigepflicht.

**Zu Art. 54:**

Der Katalog an Verwaltungsübertretungen umfasst jene Gesetzesverstösse, die aufgrund ihrer Relevanz ein (verwaltungsrechtliches) Sanktionsbedürfnis hervorrufen und die bereits nach geltendem Recht unter Strafe gestellt sind. Verstösse gegen die in den Art. 34 bis 37 normierten Verhaltensregeln sollen mit bis zu CHF 20 000 geahndet werden können. Für unbefugtes Betreten der Eisenbahninfrastruktur ist eine Busse bis höchstens CHF 10 000 vorgesehen.

**Zu Art. 55:**

Dieser Artikel bildet eine übliche Massnahme der Gesetzgebung im Bereich des Nebenstrafrechts.

**XII. Übergangs- und Schlussbestimmungen****Zu Art. 56:**

Art. 56 enthält eine allgemeine Verordnungs- und Delegationsermächtigung zugunsten der Regierung.

**Zu Art. 57:**

Aufgrund der notwendig gewordenen Gesamtrevision des Eisenbahnrechts hebt diese Bestimmung das derzeit geltende Gesetz über das Eisenbahnwesen auf.

**Zu Art. 58:**

Dieser Artikel regelt die Behandlung von zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes hängigen Verfahren (Abs. 1) und erklärt die Fortdauer der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes bestehenden, nach altem Recht erteilten Bewilligungen (Abs. 2).

**Zu Art. 59:**

Art. 59 setzt das Inkrafttreten des Gesetzes fest.



#### **4.2 Abänderung des Beschwerdekommis-sionsgesetzes**

##### **Zu Art. 4 Abs. 1 Bst. o**

Hierbei handelt es sich um eine im Sinne von Art. 50 des Entwurfs zum Eisenbahngesetz erforderliche Anpassung des Beschwerdekommis-sionsgesetzes.

#### **5. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES**

Hinsichtlich der Verfassungsmässigkeit dieser Vorlagen bestehen keine Bedenken.



6. **REGIERUNGSVORLAGE**

**Gesetz**

vom ....

**über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz; EisbG)**

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

**I. Allgemeine Bestimmungen**

Art. 1

*Regelungszweck und Ziele*

1) Dieses Gesetz dient der Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebs und eines durchgehenden Schienenverkehrs sowie der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr.

2) Der Schienenpersonennahverkehr liegt im besonderen öffentlichen Interesse.

Art. 2

*Geltungsbereich*

1) Dieses Gesetz gilt für Eisenbahnen; das sind schienengebundene Verkehrsmittel zur Beförderung von Personen oder Gütern.

2) Keine Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind Strassenbahnen und Seilbahnen.

3) Die Regierung kann in begründeten Fällen spurgeführte Verkehrssysteme, die keine Eisenbahnen sind, der teilweisen oder gänzlichen Anwendung dieses Gesetzes unterstellen.

Art. 3

*Umsetzung von EWR-Rechtsvorschriften*

Dieses Gesetz dient insbesondere der Umsetzung folgender Rechtsakte des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR):

- a) Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (EWR-Rechtssammlung: xxxxxxxxx);
- b) Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Bewilligungen an Eisenbahnunternehmen (EWR-Rechtssammlung: xxxxxxxxx);
- c) Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur (EWR-Rechtssammlung: xxxxxxxxx);

- d) Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Bewilligungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“; EWR-Rechtssammlung: xxxxxxxxxxxx);
- e) Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (EWR-Rechtssammlung: xxxxxxxxxxxx).

#### Art. 4

##### *Begriffsbestimmungen*

1) Im Sinne dieses Gesetzes bedeutet:

1. „Eisenbahninfrastruktur“: die in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) 2598/70 bezeichneten Anlagen;
2. „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“: Unternehmen, die der Errichtung, dem Unterhalt und dem Betrieb von Eisenbahninfrastruktur dienen;
3. „Eisenbahnverkehrsunternehmen“: Unternehmen, die Verkehrsleistungen zum Transport von Personen oder Gütern auf der Schiene erbringen, wobei sie die Zugförderung sicherstellen müssen. Dies schliesst Unternehmen ein, die ausschliesslich Leistungen zur Zugförderung erbringen;
4. „Eisenbahnunternehmen“: Unternehmen, die die Tätigkeit eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und/oder eines Eisenbahnverkehrsunternehmens ausüben;

5. „Schienenpersonennahverkehr“: die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend den regionalen Verkehrsbedürfnissen 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;
6. „Anschlussbahnen“: Eisenbahnen, die von ihren Eigentümern ausschliesslich für den eigenen Güterverkehr betrieben werden.

2) Im Übrigen finden die Begriffsbestimmungen der anwendbaren EWR-Rechtsvorschriften, insbesondere der Richtlinien 91/440/EWG, 95/18/EG, 2001/14/EG, 2004/49/EG und 2008/57/EG ergänzend Anwendung.

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

## II. Bewilligungen

### A. Eisenbahninfrastrukturunternehmen

#### 1. Konzession

##### Art. 5

##### *Erteilung und Verlängerung*

1) Für die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ist eine Konzession erforderlich. Davon ausgenommen sind Anschlussbahnen.

2) Im Antrag auf Erteilung oder Verlängerung einer Konzession ist glaubhaft zu machen, dass die Eisenbahninfrastruktur den öffentlichen Interessen dient.

3) Dem Antrag auf Erteilung einer Konzession sind eine Darstellung des Bauvorhabens, ein Kostenvoranschlag, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung mit Verkehrsschätzung, ein Bauentwurf sowie ein Bau- und Betriebsprogramm beizulegen. Die Eisenbahnbehörde kann ferner die Vorlage eines Finanzierungsprogramms verlangen.

4) Die Konzession wird erteilt oder verlängert, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder wenn das öffentliche Interesse an der Errichtung und dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur die entgegenstehenden Interessen überwiegt.

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

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

##### *Betriebs- und Erhaltungspflicht*

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

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

#### Art. 7

##### *Konzessionsentzug*

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. Dies ist insbesondere bei wiederholten Verstößen gegen geltende Vorschriften des Eisenbahnrechts anzunehmen.



Art. 8

*Erlöschen der Konzession*

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.

Art. 9

*Heimfall*

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

2) Bei Konzessionsentzug (Art. 7) erfolgt der Heimfall ohne Verbindlichkeiten.

3) Die Regierung kann auf den Heimfall verzichten.

## 2. Eisenbahnrechtliche Baubewilligung

### Art. 10

#### *Allgemeines*

Die Errichtung neuer sowie jede Veränderung bestehender Eisenbahninfrastruktur bedarf einer eisenbahnrechtlichen Baubewilligung, soweit es sich nicht um anzeigepflichtige Massnahmen handelt. Jedenfalls einer eisenbahnrechtlichen Baubewilligung bedürfen sämtliche Baumassnahmen an Eisenbahnübergängen und den zugehörigen Sicherungsanlagen.

### Art. 11

#### *Voraussetzungen und Erteilung*

1) Im Falle bewilligungspflichtiger Bauvorhaben hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen Bauentwurf aufzustellen und ein schriftliches Baugesuch bei der Eisenbahnbehörde einzureichen.

2) Der Bauentwurf hat den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) zu entsprechen. Im Übrigen sind die Bauvorschriften des Fürstentums Liechtenstein einzuhalten. Die Eisenbahnbehörde bestimmt, welche Unterlagen aus technischen oder verfahrensrechtlichen Gründen nach Erfordernis des Falles vorzulegen sind.

3) Die Eisenbahnbehörde hat den Bauentwurf daraufhin zu prüfen, ob er vom eisenbahntechnischen Standpunkt zur Ausführung geeignet ist. Bei Massnahmen erheblichen Umfangs kann sie vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Bestätigung verlangen, dass der Bauentwurf den eisenbahntechnischen Anforderungen dieses Unternehmens entspricht. Sie hat ferner zu prüfen, ob die Rechte Dritter berührt werden, ohne dass deren Zustimmung bereits vorliegt.

4) Wenn Rechte Dritter, deren Zustimmung nicht vorliegt, berührt werden, hat die Eisenbahnbehörde eine Bauverhandlung anzuordnen. Der Bauentwurf ist vor der Bauverhandlung mindestens zwei Wochen in den Gemeinden, durch deren Gebiet die geplante Eisenbahninfrastruktur führt, zur Einsicht aufzulegen.

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) Wenn Rechte Dritter nicht berührt werden oder deren Zustimmung schon vorliegt, kann die Eisenbahnbehörde die eisenbahnrechtliche Baubewilligung ohne Bauverhandlung erteilen.

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

8) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung kann versagt werden, wenn dem Vorhaben öffentliche Interessen entgegenstehen.

### **3. Eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung**

#### Art. 12

##### *Voraussetzungen und Erteilung*

1) Nach Vollendung der bewilligungspflichtigen Baumassnahmen hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Eisenbahnbehörde schriftlich um

die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung anzusuchen. Eine Inbetriebnahme ist erst nach Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gestattet.

2) Die Eisenbahnbehörde kann die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung ohne weitere Erhebungen erteilen, wenn die Eisenbahninfrastruktur fachgerecht ausgeführt wurde und keine Bedenken bestehen, dass ein sicherer Eisenbahnbetrieb gewährleistet ist. Sie kann die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung mit Bedingungen und Auflagen verbinden.

#### **4. Anzeigepflichtige Massnahmen**

##### Art. 13

##### *Anzeigepflichtige Massnahmen*

1) Keine eisenbahnrechtliche Bau- und Betriebsbewilligung ist erforderlich für:

- a) die in Anhang 1 zu diesem Gesetz aufgezählten Erweiterungen und Erneuerungen geringen Umfangs, die Rechte und Interessen Dritter nicht berühren;
- b) Wartungsarbeiten;
- c) unaufschiebbare Baumassnahmen zur Beseitigung der Folgen von Unfällen oder Störungen.

2) Der Eisenbahnbehörde sind Art und Umfang der in Abs. 1 bezeichneten Massnahmen schriftlich anzuzeigen. Soweit es sich nicht um unaufschiebbare Baumassnahmen nach Abs. 1 Bst. c handelt, hat die Bauanzeige mindestens sechs Wochen im Voraus zu erfolgen.

## 5. Sicherheitsbewilligung

### Art. 14

#### *Voraussetzungen und Erteilung*

1) Für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur ist eine Sicherheitsbewilligung erforderlich. Davon ausgenommen sind Anschlussbahnen.

2) Die Sicherheitsbewilligung dient als Nachweis, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat und alle Anforderungen an einen sicheren Eisenbahnbetrieb erfüllen kann.

3) Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz im Fürstentum Liechtenstein wird die Sicherheitsbewilligung von der Eisenbahnbehörde auf Antrag für die Dauer von längstens fünf Jahren erteilt. Die Voraussetzungen für die Erteilung, die Erneuerung und den Entzug der Sicherheitsbewilligung bestimmt die Regierung durch Verordnung.

4) Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz ausserhalb des Fürstentums Liechtenstein, die Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein betreiben, haben eine Sicherheitsbewilligung ihres Sitzstaates sowie deren Erneuerung der Eisenbahnbehörde unverzüglich zur Kenntnisnahme vorzulegen. Der Entzug der Sicherheitsbewilligung durch die Behörde des Sitzstaates ist der Eisenbahnbehörde unverzüglich anzuzeigen.

## **B. Eisenbahnverkehrsunternehmen**

### **1. Verkehrsbewilligung**

#### Art. 15

##### *Voraussetzungen und Erteilung*

1) Eisenbahnverkehrsunternehmen benötigen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen eine Verkehrsbewilligung. Diese dient als Nachweis, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen, bezogen auf die beabsichtigte Tätigkeit, den Anforderungen an die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung sowie die Deckung der Haftpflicht genügen kann.

2) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Fürstentum Liechtenstein wird die Verkehrsbewilligung von der Eisenbahnbehörde auf Antrag für die Dauer von längstens fünf Jahren erteilt. Sie gilt für alle Eisenbahnstrecken in den Mitgliedsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums und in der Schweiz.

3) Die Voraussetzungen für die Erteilung, die Erneuerung und den Entzug der Verkehrsbewilligung bestimmt die Regierung durch Verordnung.

## 2. Sicherheitsbescheinigung

### Art. 16

#### *Allgemeines*

1) Die Sicherheitsbescheinigung dient als Nachweis, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat und alle Anforderungen an einen sicheren Eisenbahnbetrieb erfüllen kann.

2) Die Sicherheitsbescheinigung setzt sich aus einem Teil A über die organisatorischen Vorkehrungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens und einem Teil B über die Erfüllung der besonderen Anforderungen, die für die sichere Ausübung des Zugangsrechts auf der im Fürstentum Liechtenstein gelegenen Eisenbahninfrastruktur erforderlich sind, zusammen.

3) Die Sicherheitsbescheinigung Teil A gilt für die Mitgliedsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums und die Schweiz, die Sicherheitsbescheinigung Teil B gilt ausschliesslich für das Fürstentum Liechtenstein.

4) Die Voraussetzungen für die Erteilung, die Erneuerung und den Entzug der Sicherheitsbescheinigung bestimmt die Regierung durch Verordnung.

### Art. 17

#### *Erteilung*

1) Hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen seinen Sitz im Fürstentum Liechtenstein, wird die Sicherheitsbescheinigung Teil A und B von der Eisenbahnbehörde auf Antrag für die Dauer von längstens fünf Jahren erteilt.

2) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz ausserhalb des Fürstentums Liechtenstein benötigen neben einer in ihrem Sitzstaat ausgestellten Sicherheitsbescheinigung Teil A eine Sicherheitsbescheinigung Teil B des Fürstentums Liechtenstein. Diese wird von der Eisenbahnbehörde auf Antrag für die Dauer von längstens fünf Jahren erteilt.

3) Die Erteilung einer Sicherheitsbescheinigung Teil B für das Fürstentum Liechtenstein ist nicht erforderlich, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits über eine gültige Sicherheitsbescheinigung Teil B für eine unmittelbar an das Fürstentum Liechtenstein angrenzende Eisenbahnstrecke verfügt. Diese Sicherheitsbescheinigung sowie deren Erneuerung ist der Eisenbahnbehörde unverzüglich zur Kenntnisnahme vorzulegen. Der Entzug dieser Sicherheitsbescheinigung durch die zuständige ausländische Behörde ist der Eisenbahnbehörde unverzüglich anzuzeigen.

4) Die Sicherheitsbescheinigung muss sich auf Art und Umfang der Eisenbahnverkehrsleistungen beziehen, die durch Ausübung des Zugangsrechts erbracht werden sollen. Sie hat ferner das Schienennetz zu bezeichnen, für das die Sicherheitsbescheinigung gilt.

5) Die Voraussetzungen für die Erteilung, die Erneuerung und den Entzug der Sicherheitsbescheinigung bestimmt die Regierung durch Verordnung.



### **C. Zulassung von Schienenfahrzeugen**

#### Art. 18

##### *Voraussetzungen und Verfahren*

1) Schienenfahrzeuge müssen über eine gültige Zulassung verfügen. Die Eisenbahnbehörde kann die Zulassung jederzeit prüfen und die erforderlichen Massnahmen anordnen.

2) Eine eigene Zulassung für das Fürstentum Liechtenstein ist nicht erforderlich, wenn das Schienenfahrzeug bereits über eine gültige Zulassung für eine unmittelbar an das Fürstentum Liechtenstein angrenzende Eisenbahnstrecke verfügt.

3) Die Voraussetzungen und das Verfahren für die Zulassung neuer Schienenfahrzeuge sowie die Bewilligung von Fahrzeugtypen für die jeweiligen Netze der Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz im Fürstentum Liechtenstein durch die Eisenbahnbehörde sowie die Führung eines Registers der zugelassenen Fahrzeuge regelt die Regierung durch Verordnung.

### **III. Zugang zur Schieneninfrastruktur**

#### Art. 19

##### *Zugangsrecht*

Allen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem Mitgliedsstaat des Europäischen Wirtschaftsraums oder in der Schweiz ist unter den Voraussetzungen des Art. 21 durch die Zuweisung von Fahrplantrassen der diskriminierungsfreie Zugang zur Schieneninfrastruktur zu gewähren.

## Art. 20

*Umfang des Zugangsrechts*

1) Das Zugangsrecht beinhaltet die Benützung des Schienenweges einschliesslich der Weichen und Abzweigungen, die Zugsteuerung samt Signalisierung und Übermittlung der Informationen über die Zugbewegung sowie die Benützung der für die Abwicklung der Zugfahrt erforderlichen Kommunikationssysteme.

2) Zugangsberechtigten ist ferner diskriminierungsfrei die Mitbenützung folgender Einrichtungen, sofern vorhanden, als Serviceleistungen zu gestatten:

- a) Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom und Einrichtungen für die Kraftstoffaufnahme;
- b) Personenbahnhöfe einschliesslich zugehöriger Gebäude und Einrichtungen;
- c) Güterterminals, Verschiebebahnhöfe, Zugbildungseinrichtungen und Abstellgleise; sowie
- d) Wartungseinrichtungen und sonstige technische Einrichtungen.

3) Bietet das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachfolgende Zusatzleistungen an, so hat es diese unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung sämtlichen Zugangsberechtigten zur Ausübung ihres Zugangsrechts zur Verfügung zu stellen:

- a) Bereitstellung von Traktionsstrom und Brennstoffen;
- b) Vorheizen von Personenzügen;
- c) Durchführung von Verschiebbetrieb sowie allen weiteren Leistungen, die in den in Abs. 2 genannten Einrichtungen erbracht werden; sowie
- d) Abschluss kundenspezifischer Verträge über die Überwachung von Gefahrguttransporten und die Unterstützung beim Betrieb ungewöhnlicher Züge.

4) Die für die Ausübung des Zugangsrechts benötigten Leistungen (Abs. 1 bis 3) sind allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gleichen Bedingungen transparent, angemessen, wirtschaftlich realistisch und ausreichend entbündelt anzubieten, sodass Zugangsberechtigte nicht für Leistungen zu zahlen haben, die sie nicht benötigen. Sie sind vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch dann zu erbringen, wenn es diese zwar nicht selbst zur Verfügung stellen kann, jedoch mittelbar im Vertragsweg mit Dritten.

5) Die Betreiber von Schulungseinrichtungen für Eisenbahnbedienstete haben Eisenbahnverkehrsunternehmen den diskriminierungsfreien Zugang zu Schulungen für jene Eisenbahnbedienstete zu gewähren, deren Schulung die Voraussetzung für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist. Die den Teilnehmern an den Schulungen vermittelten Kenntnisse sind durch Prüfungen festzustellen und die Prüfungsergebnisse in Zeugnissen zu dokumentieren.

6) Auf Anschlussbahnen besteht das Zugangsrecht nur soweit, als diese den Zugang zu Güterterminals, die mehr als einen Endnutzer bedienen können, herstellen.

## Art. 21

### *Ausübung des Zugangsrechts; Schienennetz-Nutzungsbedingungen*

1) Für die Ausübung des Zugangsrechts muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Verkehrsbewilligung sowie eine Sicherheitsbescheinigung Teile A und B verfügen.

2) Die diskriminierungsfreie und transparente Zuweisung von Fahrplantrassen sowie die Erbringung sonstiger Leistungen (Art. 20) erfolgt durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Wege privatrechtlicher Vereinbarungen.

3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat Schienennetz-Nutzungsbedingungen, die Informationen zum Fahrweg, zu den Zugangsbedingungen, den Entgelten sowie zum Verfahren und Zeitplan für die Zuweisung von Fahrplantrassen enthalten, kostenlos im Internet zu veröffentlichen. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben ferner die wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen für die Erbringung von Service- und Zusatzleistungen (Art. 20 Abs. 2 und 3) zu enthalten.

4) Die Verpflichtungen des Abs. 3 gelten sinngemäss für die Betreiber von Schulungseinrichtungen (Art. 20 Abs. 5).

## Art. 22

### *Zuweisung von Fahrplantrassen*

1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Fahrplantrassen auf Antrag nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur zuzuweisen.

2) Antragsberechtigt sind Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Unternehmen und Behörden, die ein berechtigtes Interesse am Erwerb von Fahrplantrassen haben.

3) Die Zuweisung einer Fahrplantrasse hat für längstens die Dauer einer Fahrplanperiode zu erfolgen. Eine zugewiesene Fahrplantrasse darf nicht an Dritte übertragen werden. Die Nutzung einer Fahrplantrasse durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, das die Geschäfte eines Antragstellers wahrnimmt, der kein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, gilt nicht als Übertragung.

4) Kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgrund fehlender Kapazitäten nicht allen Anträgen auf Zuweisung von Fahrplantrassen stattgeben, so

sind Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs vor jenen des grenzüberschreitenden Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehrs vorrangig zu berücksichtigen.

5) Die näheren Grundsätze über die Zuweisung der Fahrplantrassen einschliesslich des einzuhaltenden Zeitplans und Verfahrens bestimmt die Regierung durch Verordnung.

#### Art. 23

##### *Rahmenverträge*

1) Rahmenverträge über die Zuweisung von Fahrwegkapazität können für die Dauer von fünf Jahren abgeschlossen werden.

2) Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als fünf Jahren bedürfen bezüglich der Laufzeit der Bewilligung durch die Regulierungsbehörde. Die Bewilligung von Rahmenverträgen mit einer Laufzeit bis zu zehn Jahren bedarf des Nachweises vertraglicher Bindungen, besonderer Investitionen oder sonstiger vergleichbarer Risiken. Rahmenverträge mit einer Laufzeit von mehr als zehn Jahren dürfen nur bei Nachweis umfangreicher und langfristiger Investitionen sowie sonstiger vergleichbarer Risiken, die dem Rahmenvertrag zu Grunde liegen, genehmigt werden.

#### Art. 24

##### *Entgelte*

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

2) Die Höhe des Entgelts für die Benützung des Schienenwegs ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen diskriminierungsfrei für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in gleicher Art festzusetzen und in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen. Sie hat sich an jenen Kosten zu orientieren, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Hierbei kann aufgrund sachgerechter Kriterien zwischen Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr sowie innerhalb dieser Marktsegmente differenziert werden.

3) Die Entgelte für Service- und Zusatzleistungen (Art. 20 Abs. 2 und 3) sowie den Zugang zu Schuleinrichtungen (Art. 20 Abs. 5) sind nach den Grundsätzen angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgelts zu bestimmen. Dabei ist darauf Bedacht zu nehmen, dass sie die Wettbewerbsmöglichkeiten der zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht missbräuchlich beeinträchtigen. Sie dürfen insbesondere einzelnen Zugangsberechtigten keine Vorteile gegenüber anderen Zugangsberechtigten einräumen, soweit hierfür nicht eine sachliche Rechtfertigung vorliegt.

4) Die Regierung kann durch Verordnung weitere Vorgaben für die Berechnung und Einhebung von Entgelten festlegen.

## Art. 25

### *Anrufung der Regulierungsbehörde*

Antragsberechtigte gemäss Art. 22 Abs. 2 können sich unbeschadet der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte an die Regulierungsbehörde wenden, wenn sie sich in ihrem Zugangsrecht beschwert fühlen. Dies betrifft insbesondere die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die darin enthaltenen Kriterien, das

Verfahren für die Zuweisung von Fahrplantrassen sowie sein Ergebnis, ferner die Struktur, Höhe und Modalitäten der Entgelte.

#### **IV. Eisenbahnsicherheit**

##### Art. 26

##### *Sicherheitsmanagementsystem*

1) Eisenbahnunternehmen haben ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten, das die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften sowie der in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen ebenso sicherstellt wie die Erreichung der von der Europäischen Kommission erlassenen Gemeinsamen Sicherheitsziele sowie 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 Netz zu berücksichtigen. Es hat zudem das Notfallverfahren mit jenen der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu koordinieren.

4) Betreiber von Anschlussbahnen sind von der Verpflichtung zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems ausgenommen.

## Art. 27

*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, in nationalen Sicherheitsvorschriften oder behördlichen Entscheidungen festgelegt sind, sowie Verfahren zur Sicherstellung, dass diese Normen und anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des Materials und während der gesamten Betriebsdauer erfüllt werden;
- d) Verfahren und Methoden für die Risikobewertungen und die Anwendung von Massnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder neuem Material Risiken für die Infrastruktur oder den Betrieb ergeben;
- e) Schulungsprogramme für das Personal und Verfahren, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrecht erhalten wird und die Tätigkeiten dieser Qualifikation entsprechend ausgeführt werden;
- f) Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Unternehmensorganisation und gegebenenfalls zwischen Unternehmensorganisationen, die dieselbe Schieneninfrastruktur 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;
- j) 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. 28

### *Sicherheitsbericht*

Alle Eisenbahnunternehmen haben der Eisenbahnbehörde längstens bis zum 30. Juni 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; und
- d) Angaben über Mängel und Störungen, die die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs beeinträchtigen.

## **V. Rechte und Pflichten der Eisenbahnunternehmen**

### **Art. 29**

#### *Dienst- und Beförderungsvorschriften*

- 1) Der Eisenbahnbehörde ist jederzeit Einsicht in die Dienst- und Beförderungsvorschriften der Eisenbahnunternehmen zu gewähren.
- 2) Die Dienstvorschriften haben den von der Europäischen Kommission erlassenen Gemeinsamen Sicherheitsmethoden sowie den Gemeinsamen Sicherheitszielen zu entsprechen.
- 3) Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes.

### **Art. 30**

#### *Meldepflicht bei Unfällen und Störungen*

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

2) Als Unfall gilt jedes Ereignis, bei dem Schienenfahrzeuge entgleisen oder miteinander kollidieren, bei dem Menschen getötet oder schwer verletzt werden oder bei dem die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge oder die Umwelt beträchtlichen Schaden nehmen und die Eisenbahnsicherheit betroffen ist.

3) Als Störung gilt ein Ereignis, das unter leicht veränderten Umständen zu einem Unfall hätte führen können.

#### Art. 31

##### *Trennungsrechnung*

1) Eisenbahnunternehmen, die sowohl Eisenbahninfrastruktur betreiben als auch Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen, haben für die beiden Bereiche getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen sowie Bilanzen aufzustellen.

2) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsleistungen auszuweisen und dürfen diese nicht auf andere Verkehrsleistungen übertragen.

#### Art. 32

##### *Meldepflichten zur Eisenbahnstatistik*

1) Zur Beurteilung der Struktur und Entwicklung des Eisenbahnverkehrs haben Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnbehörde folgende Daten zur Verfügung 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 Vorschau auf die im folgenden Jahr geplanten Neubaumassnahmen, Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten;

ten an der bestehenden Eisenbahninfrastruktur, Abtragungen sowie die Trassenkapazität (Bildfahrplan).

2) Die Regierung kann durch Verordnung die Art der zu übermittelnden Daten näher bezeichnen.

## **VI. Verhalten im Bereich der Eisenbahn**

### **Art. 33**

#### *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 Regierung kann, soweit dies im öffentlichen Interesse notwendig ist, weitere Ausnahmen festsetzen.

3) Die zum Betreten der Eisenbahninfrastruktur mit oder ohne Erlaubniskarte berechtigten Personen haben nach Möglichkeit zuvor mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Kontakt aufzunehmen. Organe im Sinne von Abs. 2 haben sich dabei durch eine Dienstlegitimation oder Bescheinigung ihrer Dienststelle auszuweisen.

4) Werden Personen, die zum Betreten von Eisenbahninfrastruktur mit oder ohne Erlaubniskarte berechtigt sind, durch Unfall beim Betrieb der Eisenbahn getötet oder verletzt oder erleiden sie einen Sachschaden, so entstehen gegen-

über dem Eisenbahnunternehmen nur dann Schadenersatz- oder Rückgriffsansprüche, wenn sich der Unfall aus einer unerlaubten, vorsätzlichen oder grobfahrlässigen 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) Diese Bestimmungen sind auf die im Verkehrsraum einer öffentlichen Strasse liegenden Teile der Eisenbahninfrastruktur nicht anzuwenden.

#### Art. 34

##### *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 Fahrzeuge 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 Fahrzeuge ein- und aussteigen.

4) Solange sich ein Fahrzeug 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 Fahrzeug zu werfen.

## **VII. Nachbarrechtliche Bestimmungen**

### Art. 35

#### *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 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. 36

#### *Gefährdungsbereich*

1) In der Umgebung von 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 bei schiengleichen Eisenbahnübergängen 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 Leitungssachse.

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. Betrifft die Bewilligung ein Bauvorhaben, ist eine Frist festzusetzen, innerhalb der das Bauvorhaben auszuführen ist.

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. 37

##### *Feuerbereich*

1) Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu 50 Metern von der Mitte des äussersten Gleises sind sicher gegen Zündung durch Funken (zündungssicher) herzustellen, zu erhalten und zu erneuern, wenn auch nur zeitweise zündungsgefährdende Fahrzeuge in Betrieb stehen (Feuerbereich). Wo es besondere örtliche Verhältnisse erfordern, hat die Eisenbahnbehörde einen entsprechenden geringeren oder grösseren Feuerbereich festzusetzen. Über die Bauweise der zündungssicheren Herstellung entscheidet die Eisenbahnbehörde nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung.

2) Bei Erweiterung bestehender Gleisanlagen trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das auch den Teil der Kosten, um den die Erhaltungs- und Erneuerungskosten durch die zündungssichere Herstellung vergrößert worden sind, zu tragen hat.

3) Bei Anlagen in der Umgebung bestehender Eisenbahneninfrastruktur trifft die Verpflichtung zur zündungssicheren Herstellung sowie Erhaltung und Erneuerung die Besitzer der Anlagen.

#### Art. 38

##### *Massnahmen gegen verbotswidriges Verhalten*

Die Eisenbahnbehörde ordnet auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens die Beseitigung eines durch verbotswidriges Verhalten (Art. 35 bis 37) herbeigeführten Zustandes an.

### **VIII. Eisenbahnübergänge (Kreuzungen)**

#### Art. 39

##### *Kreuzungen*

1) Die Regierung setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stande der technischen Entwicklung einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherheitseinrichtungen 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 Ersatzmassnahmen vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen und vom Strasseneigentümer 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 die Neuanlage von Strassen bedingt ist.

## **IX. Eisenbahnhaftpflicht**

### Art. 40

#### *Eisenbahnhaftpflicht*

1) Die Eisenbahnunternehmen haften für Schäden, die durch den Bestand und Betrieb der Eisenbahn verursacht werden.

2) Auf Ersatzansprüche aus Ereignungen beim Bau oder Betrieb einer Eisenbahn oder bei Hilfsarbeiten, mit denen die besondere Gefahr des Eisenbahnbetriebes verbunden ist, findet § 48 der Einführungs- und Übergangsbestimmungen des Personen- und Gesellschaftsrechtes vom 20. Januar 1926, LGBl. 1926 Nr. 4, Anwendung.

3) Die Haftung der Eisenbahnunternehmen nach anderen gesetzlichen Vorschriften bleibt unberührt.

4) Für Klagen aus Haftpflichtansprüchen gegen Eisenbahnunternehmen sind die liechtensteinischen Zivilgerichte ausschliesslich zuständig.

## **X. Organisation und Durchführung**

### **A. Zuständigkeit**

#### **1. Eisenbahnbehörde**

Art. 41

*Aufgaben*

1) Eisenbahnbehörde ist die Regierung.

2) Die Regierung ist insbesondere zuständig für:

- a) die Erteilung von Bewilligungen an Eisenbahninfrastrukturunternehmen;
- b) das Entgegennehmen von Bauanzeigen;

- c) die Erteilung von Bewilligungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- d) die Zulassung von Schienenfahrzeugen;
- e) alle Belange der Eisenbahnsicherheit.

3) Die Regierung führt das Eisenbahninfrastrukturregister, aus dem die Hauptmerkmale der Eisenbahninfrastruktur sowie ihre Übereinstimmung mit den anzuwendenden Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) hervorgehen.

4) Die Regierung kann die erforderlichen Rechtsvorschriften zur Sicherstellung der Interoperabilität des liechtensteinischen Eisenbahnnetzes mit dem europäischen Eisenbahnsystem für einen sicheren und durchgehenden Eisenbahnverkehr mittels Verordnung erlassen.

#### Art. 42

##### *Eisenbahnsicherheit*

1) Die Eisenbahnbehörde ist für alle Belange der Eisenbahnsicherheit zuständig. Sie kann von Amts wegen überprüfen, ob Eisenbahnunternehmen die geltenden Sicherheitsanforderungen erfüllen und Verfügungen zur Beseitigung von Mängeln im Sicherheitssystem erteilen.

2) 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.

3) Die Eisenbahnbehörde tauscht mit gleichartigen Behörden im Ausland Informationen über ihre Tätigkeit und Erfahrungen aus.

Art. 43

*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) eine Zusammenstellung der Gemeinsamen Sicherheitsindikatoren gemäss Anhang I der Richtlinie 2004/49/EG;
- 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.

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

## 2. Unfalluntersuchungsstelle

### Art. 44

#### *Aufgaben*

1) Die Untersuchung von Unfällen und Störungen obliegt dem Amt für Handel und Transport als Unfalluntersuchungsstelle. Die Regierung kann die Untersuchungsstelle mit Verordnung ermächtigen, die Durchführung der Untersuchungen auf der Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung an eine ausländische Stelle zu übertragen.

2) Die Unfalluntersuchungsstelle untersucht Unfälle und Störungen, die unter leicht veränderten Umständen zu Unfällen hätten führen können, wenn sie sich auf dem Gebiet des Fürstentums Liechtenstein ereignen. Es liegt im Ermessen der Unfalluntersuchungsstelle, ob sie Untersuchungen aufnimmt.

3) 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.

4) Die Unfalluntersuchungsstelle ist funktionell unabhängig von allen Behörden und Parteien, deren Interessen mit ihren Aufgaben kollidieren könnten.

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

Art. 45  
*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 zu Aufzeichnungsgeräten auf Fahrzeugen;
- d) Zugang zu den Zugbeeinflussungsanlagen, Stellwerken und Kommunikationseinrichtungen;
- e) Zugang zu den Ergebnissen von Untersuchungen der Opfer (Tote, Verletzte) und den Ergebnissen der Untersuchungen der beteiligten Eisenbahnbediensteten;
- f) Befragung der beteiligten Bediensteten und der Zeugen;
- g) Zugang zu allen sachdienlichen Informationen und Aufzeichnungen der Eisenbahnunternehmen, Hersteller und Behörden.

2) Die Unfalluntersuchungsstelle hat bei der Ausübung ihrer Befugnisse darauf zu achten, dass die gerichtlichen Untersuchungen nicht behindert oder erschwert werden.

## Art. 46

*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. 47

*Berichte; Sicherheitsempfehlungen*

1) Die Unfalluntersuchungsstelle hat jede aufgenommene Untersuchung raschestmöglich, jedoch innerhalb von 12 Monaten, mit einem Untersuchungsbericht abzuschliessen, der gemäss Anhang V zur Richtlinie 2004/49/EG gegliedert ist.

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 enthalten. Diese sind Vorschläge auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse zur Verhinderung weiterer Unfälle oder Störungen und begründen keine Vermutung der Haftung oder des Verschuldens.

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. Der Bericht ist an die Europäische Eisenbahnagentur zu übermitteln.

### **3. Regulierungsbehörde**

#### Art. 48

#### *Aufgaben*

1) Die Regierung bestimmt oder errichtet mit Verordnung eine Amtsstelle oder Kommission als Regulierungsbehörde. Dieser sind die für die Erledigung ihrer Aufgaben erforderlichen persönlichen, finanziellen und sachlichen Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Die Regulierungsbehörde ist bei der Erfüllung ihrer regulatorischen Aufgaben an keine Weisungen gebunden. Sie ist weiters von Eisenbahnunternehmen und sonstigen zur Beantragung von Fahrplantrassen be-



rechtigten Behörden und Unternehmen sowie Behörden, die bei der Vergabe von Verträgen über öffentliche Dienstleistungen mitwirken, unabhängig.

2) Die Regulierungsbehörde hat den Wettbewerb auf dem Schienenverkehrsmarkt sowie die Einhaltung der Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen. Sie entscheidet insbesondere über die Bewilligung von Rahmenverträgen (Art. 23) sowie Beschwerden gemäss Art. 25.

3) Die Regulierungsbehörde tauscht mit gleichartigen Regulierungsbehörden im Ausland Informationen über ihre Tätigkeit und Entscheidungen aus.

#### Art. 49

##### *Befugnisse*

1) Die Regulierungsbehörde kann zur Beseitigung festgestellter und zur Verhinderung künftiger Verstösse alle erforderlichen Anordnungen treffen. Sie kann jederzeit von sich aus bei Eisenbahnunternehmen Auskünfte einholen und Einsicht in Unterlagen nehmen. Die angeforderten Auskünfte sind unverzüglich zu erteilen und die Einsichtnahme ist zu ermöglichen.

2) Die Regulierungsbehörde trifft ihre Entscheidungen binnen zwei Monaten ab Einlangen aller erforderlichen Informationen.

3) Bei Beschwerden über die 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 dass sonstige Leistungen zur Verfügung gestellt werden, so hat die Regulierungsbehörde die erforderlichen Massnahmen zu verfügen, um die Inanspruchnahme zu ermöglichen.

## **B. Rechtsschutz, Gebühren**

### Art. 50

#### *Rechtsmittel*

1) Gegen Entscheidungen und Verfügungen des Amtes für Handel und Transport kann binnen 14 Tagen ab Zustellung Beschwerde bei der Regierung erhoben werden.

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

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

### Art. 51

#### *Verfahren*

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

### Art. 52

#### *Gebühren*

Für Entscheidungen und Verfügungen, die zum Vollzug dieses Gesetzes oder der dazu erlassenen Verordnungen getroffen werden, werden Gebühren erhoben. Die Regierung regelt die Höhe der Gebühren durch Verordnung.

## **XI. Strafbestimmungen**

### Art. 53

#### *Widerhandlungen gegen 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. 5 erforderlichen Konzession errichtet, unterhält oder betreibt oder errichten, unterhalten oder betreiben lässt;
- b) ein bewilligungspflichtiges Vorhaben nach Art. 10 ohne oder entgegen der Baubewilligung oder in Missachtung von Bedingungen oder Auflagen ausführt oder ausführen lässt;
- c) ein bewilligungspflichtiges Vorhaben ohne die nach Art. 12 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. 14 betreibt oder betreiben lässt;
- e) Eisenbahnverkehrsleistungen ohne die erforderliche Verkehrsbewilligung nach Art. 15 oder die erforderliche Sicherheitsbescheinigung nach Art. 16 erbringt oder erbringen lässt;
- f) Schienenfahrzeuge ohne gültige Zulassung nach Art. 18 in Einsatz bringt oder bringen lässt.

2) Vom Landgericht wird wegen Übertretung mit Busse bis zu 5 000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfall mit Freiheitsstrafe bis zu einem Monat bestraft,

wer vorsätzlich anzeigepflichtige Massnahmen nach Art. 13 nicht oder nicht fristgerecht anzeigt oder anzeigen lässt.

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. 54

##### *Verwaltungsübertretungen*

1) Wer den Bestimmungen der Art. 34 bis 37 zuwiderhandelt, wird, soweit nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, von der Regierung mit Busse bis zu 20 000 Franken bestraft.

2) Wer entgegen Art. 33 unbefugt die Eisenbahninfrastruktur betritt, wird von der Regierung mit Busse bis zu 10 000 Franken bestraft.

#### Art. 55

##### *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.

## **XII. Übergangs- und Schlussbestimmungen**

### **Art. 56**

#### *Durchführungsverordnungen; Delegation von Aufgaben*

1) Die Regierung erlässt die für die Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Verordnungen.

2) Die Regierung kann mit Verordnung die ihr nach diesem Gesetz zustehenden Aufgaben unter Vorbehalt des Rechtszuges an die Kollegialregierung an Amtsstellen übertragen.

### **Art. 57**

#### *Aufhebung bisherigen Rechts*

Das Gesetz vom 29. November 1967, LGBl. 1968 Nr. 3, wird aufgehoben.

### **Art. 58**

#### *Übergangsbestimmungen*

1) Auf zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes hängige Bewilligungsverfahren findet das neue Recht Anwendung. Die Weiterleitung der hängigen Gesuche an eine allfällige neu zuständige Behörde erfolgt von Amtes wegen.

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

Art. 59

*Inkrafttreten*

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am ... in Kraft, andernfalls am Tage der Kundmachung.

**ANHANG 1:****(Art. 13 Abs. 1 Bst. a)**

1. Umbauten in oder an Hoch- und Kunstbauten, wenn die statischen Verhältnisse nicht wesentlich verändert und die Grenzzustände der Sicherheit der Baulichkeit nicht beeinträchtigt werden;
2. Erneuerung bestehender Eisenbahninfrastruktur;
3. Erneuerung oder Umbau von Mauerwerken, Einfriedungen, Erdbauwerken oder Böschungen jeweils einschliesslich deren Entwässerungsanlagen;
4. Umbau von nachstehenden eisenbahntechnischen Einrichtungen samt der damit in Zusammenhang stehenden baulichen Anlagenteile oder Tragkonstruktionen:
  - a) nicht in Eisenbahnsicherungsanlagen eingebundene Signale;
  - b) Heissläufer- und Festbremsortungsanlagen;
  - c) Gleiseindeckungen;
  - d) Zugvorheizanlagen, sofern für diese eine Bewilligung auf Grund von Typenplänen vorliegt;
  - e) Heizungsanlagen und nicht von Bst. d umfasste Zugvorheizanlagen jeweils bis zu einer Brennstoffwärmeleistung (Wärmebelastung) von 100 kW;
  - f) Kabelstrecken in der Bestandstrasse;
  - g) Beleuchtungsanlagen, ausgenommen Sicherheitsbeleuchtung;

- h) Erweiterung von Bahnstrominnenraumschaltanlagen durch maximal zwei Schaltfelder oder Schaltzellen;
  - i) Fernmeldetechnisches Träger- oder Transportnetz, Fernsprech-, Daten-, Informations- oder Meldeanlagen;
5. Erneuerung, Erweiterung oder Umbau am Ober- oder Unterbau (Erdbau), sofern Lage und Höhe der Gleise nur unwesentlich verändert werden;
  6. Erneuerung, Erweiterung oder Umbau der Fahrleitungsanlagen oder bestehender Masten von Bahnstromleitungen, sofern die Höhe nur unwesentlich geändert wird;
  7. Erneuerung, Erweiterung oder Umbau von Tragwerken oder Unterstützungen bestehender Eisenbahnbrücken bis zu einer Gesamttragwerkslänge von 15 m, sofern die örtliche Lage des Objektes nicht wesentlich verändert wird;
  8. Umbau von Brückentragwerken zur Erhöhung der Tragfähigkeit oder zur Erzielung eines verbesserten Schallschutzes einschliesslich der zugehörigen Massnahmen an den Unterstützungen;
  9. Massnahmen an Bauteilen von Brückenkonstruktionen (Tragwerken, Unterstützungen, Flügelmauern, Randbalken) im Rahmen von Sanierungsarbeiten, Anpassungsarbeiten oder Arbeiten an der Brückenausrüstung;
  10. Erweiterung, Erneuerung oder Umbau an mechanischen, elektromechanischen oder elektrischen Eisenbahnsicherungsanlagen, sofern
    - a) die Betriebsart nicht geändert wird (Richtungsbetrieb auf Gleiswechselbetrieb sowie Linksfahren auf Rechtsfahren oder umgekehrt);
    - b) der Anlagenumfang (einschliesslich Gleisfreimeldeanlagen) weitgehend gleich bleibt;



c) der Flankenschutz nicht eingeschränkt wird;

11. Erneuerung der Stromversorgungseinrichtungen für Eisenbahnsicherungsanlagen;

12. Errichtung oder Änderung von provisorischen Eisenbahnsicherungsanlagen im Zusammenhang mit Umbauarbeiten an Gleisanlagen oder für Eisenbahnsicherungsanlagen während der Baudurchführung, sofern nur genehmigte Komponenten verwendet werden und bei elektronischen Eisenbahnsicherungsanlagen keine Änderung der spezifischen Anwendungssoftware erfolgt;

13. Errichtung oder Umbau von erforderlichen Bauprovisorien oder Baustelleneinrichtungen, ausgenommen Eisenbahnsicherungsanlagen, einschliesslich der zum vorübergehenden Aufenthalt dienenden Unterstände während der Baudurchführung.

## **Gesetz**

vom ...

### **über die Abänderung des Beschwerdekommis-sionsgesetzes**

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

#### **I.**

#### **Abänderung bisherigen Rechts**

Das Beschwerdekommis-sionsgesetz vom 25. Oktober 2000, LGBl. 2000 Nr. 248, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 4 Abs. 1 Bst. o

1) Die Beschwerdekommis-sion ist zuständig für Beschwerden gegen Verfügungen und Entscheidungen im Bereich:

o) Eisenbahnwesen:

der von der Regierung bestimmten oder errichteten Amtsstelle oder Kommission in ihrer Funktion als weisungsunabhängige Regulierungsbehörde aufgrund des Gesetzes über das Eisenbahnwesen (Eisenbahngesetz; EisbG) sowie der darauf gestützten Verordnungen.

**II.**

**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit dem Eisenbahngesetz vom ... in Kraft.