



VERNEHMLASSUNGSBERICHT

DER REGIERUNG

BETREFFEND

DIE ABÄNDERUNG DES PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZES SOWIE

DER SCHAFFUNG EINES GESETZES ÜBER DEN „VERKEHRSVERBUND

LIECHTENSTEIN“

Ressort Verkehr und Kommunikation

Vernehmlassungsfrist: 30. April 2009

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ressort	4
Betroffene Amtsstellen	4
1. Ausgangslage	5
1.1 Förderung des öffentlichen Verkehrs	5
1.2 Organisation und Finanzierung öffentlicher Verkehr	5
2. Anlass der Vorlage	7
2.1 Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“	7
2.2 Gesetzlicher Handlungsbedarf	8
2.3 Corporate Governance	10
3. Schwerpunkte der Vorlage	10
3.1 Zielsetzung	10
3.2 Organisation und Finanzierung öffentlicher Verkehr	11
3.2.1 Organisation	11
3.2.2 Finanzierung	13
3.3 Ausschreibung Linienbusverkehr 2011	14
3.3.1 Hauptmerkmale Ausschreibung 2000-2011	14
3.3.2 Zeitplan für Ausschreibung	15
3.3.3 Hauptmerkmale Ausschreibung 2011	16
4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	17
4.1 Gesetz über die Abänderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG)	17
4.2 Gesetz über den „Verkehrsverbund Liechtenstein“ (VVLG)	24
5. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches	29
II. REGIERUNGSVORLAGEN	31
1. Gesetz über die Abänderung des Personenbeförderungsgesetzes	31
III. GESETZ ÜBER DEN „VERKEHRSVERBUND LIECHTENSTEIN“ (VVLG)	40

ZUSAMMENFASSUNG

Mit dem Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ vom 30. September 2008 hat die Regierung neben einer Gesamtverkehrspolitik und einer Mobilitätsstrategie insbesondere auch strategische Vorgaben zur Organisation im Bereich der Verkehrsdienste formuliert. Die Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) soll in einen Verkehrsverbund Liechtenstein (VVL) überführt werden. Dies vor dem Hintergrund, dass per Ende 2011 die bestehenden Betriebsdurchführungsverträge mit den Subunternehmern der LBA ablaufen und der „Liechtenstein Takt“ per 2015 durch eine S-Bahn FL.A.CH abgelöst werden soll. Aufgrund dessen soll die Organisation und Finanzierung der ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs neu gestaltet werden. Ebenfalls werden die Vorschriften zur Personenbeförderung auf ein notwendiges Minimum gestrafft und Neuerungen des EWR-Rechts umgesetzt.

Zur Umsetzung dieses Vorhabens soll das Personenbeförderungsgesetz (PBG) revidiert und ein neues Gesetz über den Verkehrsverbund Liechtenstein geschaffen werden. Durch die Integration wesentlicher Bestandteile des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs in das PBG kann dieses aufgehoben werden.

ZUSTÄNDIGES RESSORT

Ressort Verkehr und Kommunikation

BETROFFENE AMTSSTELLEN

Tiefbauamt

Vaduz, 17. März 2009

RA 2009/573-3741

P

1. AUSGANGSLAGE

1.1 Förderung des öffentlichen Verkehrs

Seit mehreren Jahrzehnten wird der öffentliche Verkehr in Liechtenstein gefördert. Mit dem Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (VFG), LGBl. 1992 Nr. 62., hat die Politik dieses Bestreben gesetzlich verankert. Gemäss dem Zweckartikel dieses Gesetzes soll eine vermehrte Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel erreicht und zwischen den Gemeinden sowie zwischen den Quartieren attraktive Verkehrsverbindungen sichergestellt werden. Seit Inkrafttreten dieses Gesetzes konnte die Leistung des öffentlichen Verkehrs massiv gesteigert werden. Dabei ist der Landesbeitrag für das Jahr 2009 auf knapp 17.9 Mio. CHF gestiegen (bei Einnahmen aus dem Linienverkehr von 2.7 Mio. CHF). Liechtenstein verfügt derzeit über ein sehr gut ausgebautes Linienbusangebot. An Werktagen werden rund 560 Kurse gefahren und 14'000 bis 17'000 Fahrgäste befördert.

1.2 Organisation und Finanzierung öffentlicher Verkehr

Der Hohe Landtag hat 1999 im Zuge der Auflösung des Post- und Fernmeldevertrags zwischen Liechtenstein und der Schweiz (Bericht und Antrag Nr. 8/1999) sowie zur Umsetzung des EWR-Richtlinien im Bereich der Personenbeförderung

die Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) geschaffen (Bericht und Antrag 76/1998). Die zunächst selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts wurde 2003 in eine un-selbstständige Anstalt des öffentlichen Rechts umgewandelt (Bericht und Antrag 4/2003). Hauptaufgabe der LBA ist die Organisation des öffentlichen Linienbusverkehrs in Liechtenstein. Dieser wurde grösstenteils im Jahr 2000 mittels Ausschreibungen bis Ende 2011 an die „Postauto Schweiz Regionalzentrum Liechtenstein Anstalt“ vergeben und in einem Betriebsdurchführungsvertrag verbindlich festgelegt.

Der Regionalverkehr auf der Schiene zwischen Feldkirch und Buchs SG – der so genannte „Liechtenstein Takt“ – wird seit dem Jahr 2000 von Vorarlberg und Liechtenstein mitfinanziert. Diese Verkehrsleistungen werden derzeit direkt von der Regierung (gemeinsam mit dem Land Vorarlberg) bei den Österreichischen Bundesbahnen bestellt (siehe Bericht und Antrag 139/1999, 41/2000, 18/2003, 97/2005 und 6/2007). Mit dem Ziel, den Personenverkehr auf der Schiene deutlich auszubauen, beabsichtigt die Regierung eine S-Bahn FL.A.CH zu etablieren. Hierzu liegt bereits eine Machbarkeitsstudie vor. Ebenfalls wurde zwischen dem Land Vorarlberg, dem Kanton St. Gallen und dem Fürstentum Liechtenstein eine Absichtserklärung über das Angebotskonzept unterzeichnet und der Hohe Landtag hat mit Bericht und Antrag 127/2008 die Finanzierung der Planungsleistungen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur genehmigt. Die diesbezügliche Vereinbarung zwischen Liechtenstein, Österreich und den ÖBB konnte am 29. Januar 2009 unterzeichnet werden.

Seit Ende 2008 verkehrt die Linie 70 (Klaus – Schaan) des Verkehrsverbunds Vorarlberg (VVV) aufgrund einer Vereinbarung zwischen der Regierung und dem VVV (Bericht und Antrag 129/2008) als neues grenzüberschreitendes Angebot. Die Regierung beabsichtigt, die Verflechtung des grenzüberschreitenden Linien-

busverkehrs zu intensivieren, um den Mobilitätsbedürfnissen gerade auch von Arbeitspendeln noch besser begegnen zu können.

Im Hinblick auf das Auslaufen der bestehenden Durchführungsverträge im Linienverkehr (Linienbus), dem Ausbau des Angebots auf der Schiene (S-Bahn) sowie der verstärkten grenzüberschreitenden Verflechtung der Verkehrsdienste sollen die Strukturen und Verfahren zur Bereitstellung des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Strassen und Schiene vereinfacht, sowie für die kommende Herausforderung vorbereitet werden.

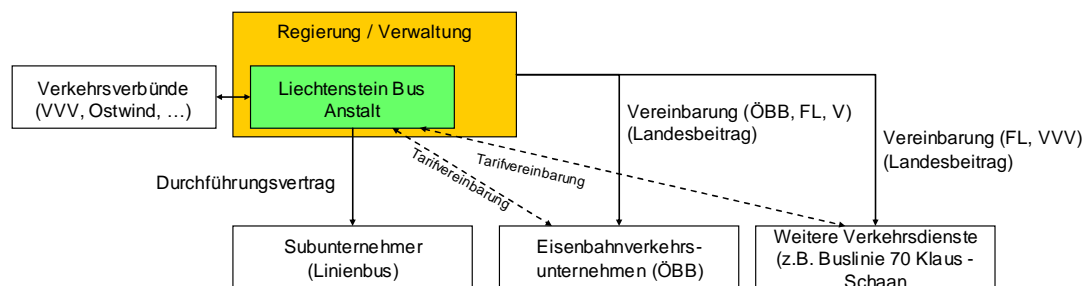


Abbildung 1: Heutiges Organisationsschema öffentlicher Verkehr

2. ANLASS DER VORLAGE

Sowohl im Hinblick auf die Durchführung einer neuen Ausschreibung im Linienbusbereich als auch der Einführung einer S-Bahn sollen die gesetzlichen Grundlagen revidiert und den neuesten EWR-Vorgaben angepasst werden.

2.1 Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“

Mit dem Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ vom 30. September 2008 hat die Regierung neben einer Gesamtverkehrspolitik und einer Mobilitätsstrategie auch die Strukturen und Verfahren zur Umsetzung des Konzepts auf strategischer und operativer Ebene beschrieben. Als wesentliches Element soll

sowohl die Organisation des öffentlichen Verkehrs als auch die Finanzierung der ungedeckten Kosten neu gestaltet werden.

Neben der Revision des Personenbeförderungsgesetzes soll vor allem die Steuerung der öffentlichen Verkehrsdienste in einem neuen „Verkehrsverbund Liechtenstein“ in Form einer selbständigen Organisationseinheit etabliert werden. Diesem soll die Organisation, Bereitstellung und Vermarktung des öffentlichen Linienbusverkehrs, des regionalen Schienenverkehrs in Liechtenstein sowie weiterer Verkehrsdienste (z.B. Car-Sharing, Veloverleih, Anruf-Sammeltaxi) obliegen. Die Finanzierung der ungedeckten Kosten soll jährlich über einen Finanzbeschluss erfolgen. Innerhalb der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel obliegt es dem Verkehrsverbund, das Verkehrsangebot im Detail festzulegen. Die Regierung definiert hierzu in Form eines Leistungsauftrags an den VVL die im öffentlichen Personennahverkehr zu erbringenden Leistungen sowie die Mindestanforderungen bezüglich Qualität und Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung.

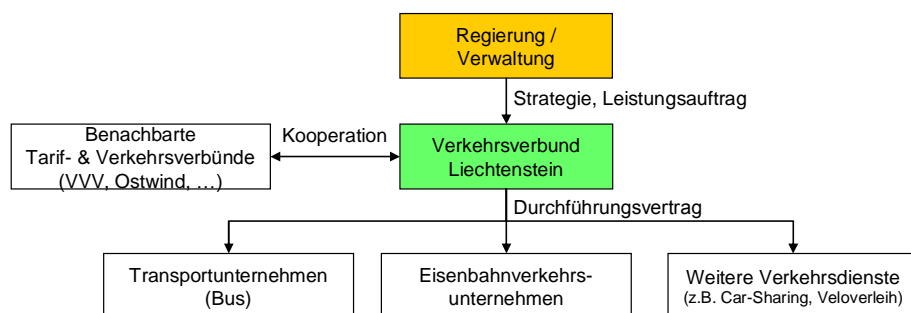


Abbildung 2: Zukünftiges Organisationsschema öffentlicher Verkehr (Mobilitätskonzept „Mobi-les Liechtenstein 2015“)

2.2 Gesetzlicher Handlungsbedarf

Neben dem Eisenbahngesetz sind derzeit folgende drei Gesetze mit Bezug zum öffentlichen Verkehr in Kraft:

1. Gesetz vom 17. Dezember 1998 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz; PBG), LGBl. 1999 Nr. 37;
2. Gesetz vom 17. Dezember 1998 über die Errichtung und Organisation der Anstalt "Liechtenstein Bus Anstalt" (LBAG), LGBl. 1999 Nr. 38;
3. Gesetz vom 13. Mai 1992 über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (VFG), LGBl. 1992 Nr. 62.

Durch Änderungen in der EU/EWR-Rechtsprechung ist zukünftig eine klare Trennung zwischen Besteller- und Erstellerfunktion von Verkehrsleistungen vorgeschrieben. Hierbei treten die Besteller von öffentlichen Linienverkehren als „Besteller gemeinwirtschaftlicher Leistungen“ auf. Hinzu kommen die Aufgaben der öffentlichen Hand im Sinne der strategischen Führung und Entwicklung der Verkehrsleistung. Die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten zwischen Regierung, Besteller und Ersteller sind klarer als heute zu definieren.

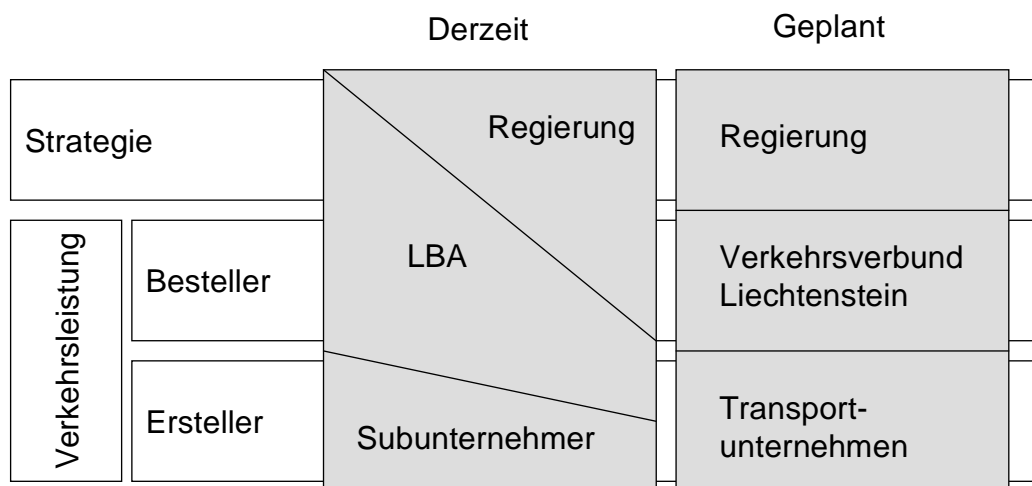


Abbildung 3: Zuteilung der strategischen und operativen Aufgaben im öffentlichen Verkehr auf Organisationen (Derzeit und Geplant)

Eine kritische Prüfung der einschlägigen Gesetze ergibt einen grundsätzlichen Handlungsbedarf, wobei eine Neugliederung der gesetzlichen Grundlagen vorgeschlagen wird. Einerseits sollen das PBG und das VFG zusammengeführt werden,

wobei die wesentlichen Bestimmungen des VFG als eigener Abschnitt in das PBG aufgenommen wird. Andererseits wird das LBAG zugunsten eines neuen Gesetzes über den Verkehrsverbund Liechtenstein (VVLG) aufgehoben.

2.3 Corporate Governance

Im Vernehmlassungsbericht betreffend die Schaffung und Harmonisierung von gesetzlichen Grundlagen zur Führung und Transparenz von öffentlichen Unternehmen vom 27. Mai 2008 wird ausgeführt, dass das Gesetz über die Errichtung und Organisation der Anstalt "Liechtenstein Bus Anstalt" (LBAG) einer *grundsätzlichen Überprüfung unterzogen werden muss*. Dies erfolgt mit dieser Vorlage, wobei die Ausgestaltung der Bestimmungen zum Verkehrsverbund Liechtenstein den Anforderungen des Corporate Governance entsprechen.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

3.1 Zielsetzung

Im Einklang mit der Mobilitätsstrategie „Mobiles Liechtenstein 2015“ der Regierung und den Teilstrategien „Siedlung und Verkehr“ und „Öffentlichen Verkehr“ werden für diese Vorlage folgende Zielrichtungen verfolgt:

- **Schaffung von Rahmenbedingungen für ein effizientes, integriertes und umfassendes Angebot im öffentlichen Verkehr:** Dies beinhaltet die Schaffung eines integrierten Verkehrsangebotes mit Bus und Bahn, die Organisation von verkehrsmittelübergreifenden Transportketten (Bus & Bahn-, Bike & Ride- und Park & Ride- Einrichtungen), die Schaffung von Carsharing-Möglichkeiten sowie die Erhöhung der Wirksamkeit des öffentlichen Verkehrs mittels Informationssysteme wie auch Abstimmung auf die entsprechen-

chenden Bedürfnisse der Fahrgäste (Betriebe mit Schichtarbeiten, Schulen etc.);

- **Errichtung einer zukunftsfähige Organisation im öffentlichen Verkehr:** Dies beinhaltet die Vereinfachung der Strukturen mit klaren Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sowie die Schaffung einer schlanken Organisation, welche den Wettbewerb fördert und die notwendige Flexibilität bei Setzung von Schwerpunkten im Sinne der Raumentwicklung und Entwicklung des öffentlichen Verkehrs gewährleistet;
- **Vereinfachung der gesetzlichen Strukturen:** Die derzeit drei einschlägigen Gesetze (Personenbeförderungsgesetz, Gesetz über die Errichtung und Organisation der Anstalt "Liechtenstein Bus Anstalt" sowie Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (VFG)) werden auf zwei reduziert, klar strukturiert und von entbehrlichen Bestimmungen befreit;
- **Umsetzung der EWR-Richtlinien;**
- **Umsetzung des Corporate Governance für die Liechtenstein Bus Anstalt.**

3.2 Organisation und Finanzierung öffentlicher Verkehr

Die vorliegende Gesetzesrevision schlägt vor, die Organisation und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auf eine neue gesetzliche Grundlage zu stellen.

3.2.1 Organisation

Die heutige Liechtenstein Bus Anstalt wird von einer unselbständigen Anstalt des öffentlichen Rechts in eine Aktiengesellschaft unter neuer Firmierung überführt. Einhergehend damit werden sowohl die Organe der Gesellschaft als auch die Aufgaben und Kompetenzen zwischen Regierung und dem Verkehrsverbund Liechtenstein „VVL“ neu geregelt.

Aufgabe	Zuständigkeit gemäss PGB/LBAG/VFG	Zuständigkeit gemäss PBG(neu)/VVLG
Finanzierung ungedeckte Kosten	LBA/Regierung/Landtag (via LBA-Budget)	Regierung/Landtag (via Globalkreditvereinbarung)
Leistungsauftrag & Controlling	LBA (via Fahrplan) Gemeinde (Ortsbusse)	Regierung (Grundangebot) Dritte (Zusatzangebot)
Tarife	Regierung	VVL
Fahrplan/Liniennetz	LBA/Regierung	VVL
Kassen-, Kundeninformations- und Anschlusssicherungssysteme	LBA	VVL
Kundendienst, Marketing	LBA	VVL
Konzessionsinhaber	LBA	Transportunternehmung
Betriebsführung	LBA	Transportunternehmung
Betriebsorganisation	LBA/Subunternehmer	Transportunternehmung
Wagenführer	Subunternehmer	Transportunternehmung
Fahrzeuge	Subunternehmer	Transportunternehmung
Betriebsstätten	Subunternehmer	Transportunternehmung
Strasseninfrastruktur (Haltestellen, Busspuren, Lichtsignalanlagen etc.)	Land	Land

Tabelle 1: Aufgabenzuteilung nach bisherigem Recht und Revisionsverslag

Verschiedene Kompetenzen werden von der Regierung an den VVL abgetreten (v.a. Fahrplan und Tarife). Im Gegenzug erhält die Regierung neue, verbesserte Führungsinstrumente auf strategischer Ebene (Globalkreditvereinbarung und Leistungsauftrag). Damit können dem VVL sowohl in Bezug auf die finanzielle Entwicklung der ungedeckten Kosten als auch der gewünschten Leistung klare Vorgaben gesetzt werden. Innerhalb dieser Vorgaben soll der VVL jedoch die

Leistungserbringung optimieren können. Aus verkehrspolitischer Sicht stellen die angebotenen Platzkilometer, die beförderten Fahrgäste (respektive der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr) sowie der Kostendeckungsgrad im öffentlichen Verkehr die massgebenden Messgrössen zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele dar¹.

3.2.2 Finanzierung

Die ungedeckten Kosten des öffentlichen Linienbusverkehrs werden heute durch die Genehmigung des Voranschlags der LBA finanziert. Nachdem der Fahrplan betriebsbedingt schon vor Genehmigung des Voranschlags fixiert werden muss, ist der Handlungsspielraum für den Landtag zur finanziellen Steuerung der LBA kaum gegeben.

Mit dieser Vorlage wird dieser Mechanismus grundsätzlich geändert, sodass zuerst die ungedeckten Kosten mittels eines Globalkredits (Finanzbeschluss) durch den Landtag fixiert werden und erst auf dieser Basis der Fahrplan durch den VVL erstellt wird. Die Vorlage des Globalkredits erfolgt mit dem Verkehrsdienstebericht², welcher das Angebotskonzept beschreibt und basierend darauf die ungedeckten Kosten dem Landtag zur Genehmigung vorschlägt.

¹ Vergleiche Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ Kapitel 3 (Gesamtverkehrspolitik) sowie Kapitel 6.3 (Monitoring und Controlling).

² Vergleiche Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ Kapitel 6.2 (Instrumente).

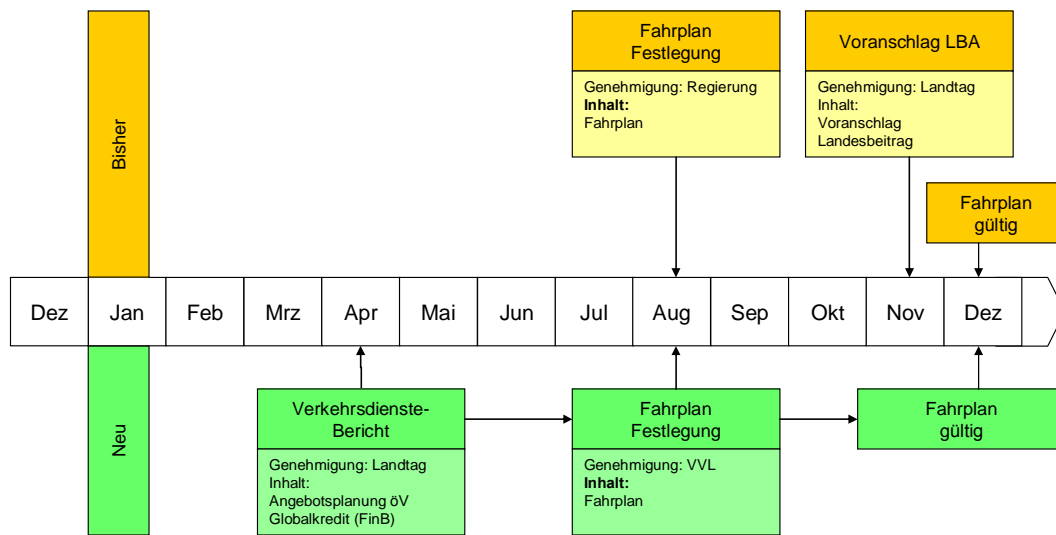


Abbildung 4: Finanzierung ungedeckte Kosten bisher/neu

3.3 Ausschreibung Linienbusverkehr 2011

Die vorliegende Gesetzesrevision berücksichtigt, dass für die gegenwärtigen Verkehre ein Bestandsschutz so lange herrscht, wie diejenigen Verträge, die derzeit geschlossen sind, dies vorsehen. Für neu hinzukommende Verträge oder bei Neuausschreibungen gelten dann die neuen Bestimmungen.

3.3.1 Hauptmerkmale Ausschreibung 2000-2011

Die Ausschreibungen des Jahres 2000 seitens der Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) dienen dazu,

- für einen Zeitraum von 10 Jahren einen Vertrag zur Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen abzuschliessen,
- Sonderformen, z.B. Schülerverkehre, als Zusatzleistung zu vergeben und
- eine hohe Qualität und hohe Kundenorientierung zu gewährleisten.

Grundlage dieser Ausschreibung war, dass das Recht der Besorgung des Linienverkehrs und der Sonderformen des Linienverkehrs gemäss Art. 5 des Personen-

beförderungsgesetzes ausschliesslich der LBA zusteht. Die LBA hat zur Erfüllung seines Auftrags mehrere Subunternehmer eingesetzt.

Dementsprechend sind die Ausschreibungen von folgenden Merkmalen geprägt:

- Der Leistungsumfang ist genau definiert und mit allen Haltestellen, Umlaufplänen und Liniennetz vorgegeben; in Kooperation mit dem Subunternehmer können hiervon Änderungen vorgenommen werden bzw. unter besonderen Bedingungen Verstärkungsleistungen angefordert werden;
- Jahresgrundlöhne, Altersverteilung und Dienstalder der Wagenführer sind vorgegeben;
- Fahrzeuge und Betriebsanlagen sowie die Qualitätsbeurteilung für ein Bonus-Malus-System sind vorgeschrieben und
- der Betriebsdurchführungsvertrag mit einer Beteiligung am wirtschaftlichen Erfolg im Sinne einer zusätzlichen Abführung bzw. Einbehaltung von Einnahmen wurde vorgegeben.

Diese Vorschriften sind so detailliert ausgestaltet, dass der unternehmerische Handlungsspielraum für die Subunternehmer sehr klein ist.

3.3.2 Zeitplan für Ausschreibung

Nachdem die derzeitigen Subunternehmeraufträge mit Fahrplanwechsel im Dezember 2011 auslaufen, ergibt sich folgender Zeitplan für die Vergabe der neuen Verkehrsdurchführungsverträge:

- bis Herbst 2009: Schaffung der neuen gesetzlichen Grundlagen;
- bis Ende 2009: Beschluss über die Strategie zur Ausschreibung und Vergabe der Linienverkehre und Sonderformen der Linienverkehre;

- bis Frühjahr 2010: Ausschreibung der Linienverkehre und Sonderformen der Linienverkehre;
- bis Herbst 2010: Vergabe der Linienverkehre und Sonderformen der Linienverkehre;
- Dezember 2010 bis Dezember 2011: Vorbereitung der Übernahme der Linienverkehre und Sonderformen der Linienverkehre durch neue Transportunternehmung;
- ab Fahrplanwechsel Dezember 2011: Leistungserbringung durch neue Transportunternehmung.

3.3.3 Hauptmerkmale Ausschreibung 2011

Mit den in dieser Vorlage vorgeschlagenen Gesetzesänderungen wird es dem Verkehrsverbund Liechtenstein (VVL) als Bestellerorganisation ermöglicht, einen Gesamtrahmen für Verkehrsleistungen auszuschreiben. Die unternehmerischen Spielräume können im Rahmen dieses Gesamtrahmens wesentlich besser gewährleistet werden. Die Festlegung auf einzelne Linien und Kurse für einen langen Zeitraum ist hierzu nicht mehr notwendig, womit das gegenwärtig enge Korsett entfallen kann.

Im Einzelnen ist hierfür folgendes geplant:

- die Verkehre sollen grundsätzlich nach einer Leistungs- und Qualitätsbeschreibung ausgeschrieben werden;
- die Leistungsbeschreibung erfolgt sowohl nach qualitativen als auch quantitativen Parametern, wobei das Angebotskonzept mit verschiedenen Angebotsparametern (Betriebszeiten, Taktfolgen, Fahrgastentwicklung) beschrieben sind.

- Die Qualitätsbeschreibung umfasst Kriterien zu den Fahrzeugeigenschaften, dem Fahrpersonal sowie der Betriebs- und Servicequalität. Entgegen der letzten Ausschreibung soll nicht eine bestimmte Antriebstechnik vorausgesetzt werden, sondern technologieneutrale Abgasnormen;
- auf Basis Kundenzufriedenheit, beförderte Fahrgäste und erzielte Einnahmen soll ein Anreizsystem für das Transportunternehmen implementiert werden.

4. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

4.1 Gesetz über die Abänderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBG)

Zu Art. 1 Abs. 2 - Geltungsbereich

Die gegenständliche Bestimmung soll in Anlehnung an Art. 1 Abs. 2 des schweizerischen Personenbeförderungsgesetzes, SR 744.10, insofern präzisiert werden, als die analoge Anwendbarkeit des Gesetzes auf den Eisenbahnverkehr explizit geregelt wird. Dies deshalb, weil die Anwendbarkeit dieser Bestimmungen heute nur durch eine Subsumtion unter die Generalklausel (arg. „alle anderen öffentlichen Transportmittel“) gewährleistet ist, was jedoch dieser wichtigen Verkehrsform nicht angemessen erscheint. Auch aus systematischen Erwägungen erscheint es sachgerecht, die analoge Anwendbarkeit explizit im Gesetz zu verankern und auf die Einführung von identischen Bestimmungen im Eisenbahnwesengesetz zu verzichten.

Zu Art. 2 - Begriffsbestimmungen

Die Bezugnahme auf eine Transportunternehmung des Landes in Abs. 1 Bst. g war vor dem Hintergrund der neuen Aufgabenverteilung im Bereich des „öffentlichen Personennahverkehrs“ (ÖPNV) ersatzlos zu streichen, da nicht mehr vorgesehen ist, dass das Land bzw. der VVL Transportunternehmungen betreibt,

sondern sämtliche Transport- bzw. Verkehrsleistungen in Form von Dienstleistungsaufträgen an Dritte vergibt.

Im neuen Abs. 1 Bst. I war der Begriff des „Öffentlichen Personennahverkehrs“ im Hinblick auf die Neufassung des Kapitels II und die damit verbundene Verwendung desselben im PBG durch eine Legaldefinition festzulegen.

Charakteristisches Merkmal des ÖPNV ist die Leistungserbringung im Auftrag des Landes. Dies bedeutet, dass Linienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs, die im Auftrag anderer Rechtsträger erbracht werden, nicht unter diesen Begriff zu subsumieren sind. Diese Abgrenzung entspricht dem neuen Modell im Bereich des ÖPNV, wonach die Organisation, Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV Landessache ist, ohne dass jedoch dem Land das ausschliessliche Recht auf die Personenbeförderung (Personenbeförderungsregal) eingeräumt wird. Vielmehr bleibt es anderen Rechtsträgern unbenommen, Transportleistungen, insbesondere auch im Bereich des Linienverkehrs sowie der Sonderformen des Linienverkehrs, zu erbringen. Solche Leistungen werden jedoch nicht dem ÖPNV zugerechnet und dementsprechend auch nicht vom Land finanziert.

Zu Art. 3 - Grundsatz

Der ÖPNV soll in Zukunft als Teil eines integrierten Gesamtverkehrssystems erbracht werden. Dies bedeutet, dass der ÖPNV nicht isoliert betrachtet und ausgestaltet werden soll, sondern vielmehr als ein Teil eines umfassenden Konzepts, das alle Verkehrsformen gebührend berücksichtigt.

Zu Art. 4 - Gestaltung

Die gegenständliche Bestimmung regelt die Grundsätze der Gestaltung des ÖPNV. Sie stellt eine Weiterentwicklung der Art. 1 ff des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs in Übereinstimmung mit dem aktuellen Verkehrskonzept des Landes dar.

Zu Art. 5 - Förderungsmassnahmen

Die gegenständliche Bestimmung entspricht im Wesentlichen Art. 6 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Im Lichte der organisatorischen Neuausrichtung des ÖPNV wurden jedoch zwei Ergänzungen angebracht:

Einerseits wurden in Abs. 1 Bst. b neben den betrieblichen die organisatorischen Massnahmen explizit erwähnt. Dadurch soll klargestellt werden, dass auch organisatorische Förderungsmassnahmen, die über Errichtung und Betrieb des VVL hinausgehen, ergriffen werden können.

Andererseits wurde ein neuer Bst. d eingefügt, der die unmittelbare Ausrichtung finanzieller Beiträge als eigene Fördermassnahme vorsieht. Dadurch soll insbesondere die finanzielle Förderung von Projekten im Bereich des ÖPNV ermöglicht werden, die vom gesetzlichen Auftrag des VVL nicht erfasst sind und daher nicht im Rahmen des entsprechenden Globalkredits finanziert werden können.

Zu Art. 6 - Infrastruktur

Die gegenständliche Bestimmung stellt eine Weiterentwicklung von Art. 10 des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs dar. Hervorzuheben ist dabei insbesondere die Präzisierung im Gesetzestext, dass sich die Finanzierungspflicht des Landes auf die Strasseninfrastruktur beschränkt. Die Bezugnahme auf ein bestimmtes Liniennetz, wie sie noch in der Vorgängerbestimmung vorgesehen war, wurde dagegen zugunsten grösserer Flexibilität fallengelassen. Stattdessen wird auf den Bedarf an Infrastruktur für den gesamten ÖPNV abgestellt, was durch die Wendung „für die Erbringung des öffentlichen Personenverkehrs auf der Strasse notwendig“ zum Ausdruck kommt.

Der neue Abs. 3 sieht vor, dass sich das Land an Infrastrukturprojekten Dritter, d.h. sowohl öffentlicher als auch privater Rechtsträger, mit finanziellen Beiträgen beteiligen kann. Diese Beteiligungsmöglichkeit ist nicht - wie die Finanzierungspflicht nach Abs. 1 - auf die Strasseninfrastruktur beschränkt, sondern soll auch

die Beteiligung an Bahnprojekten, die im Lichte des Gesamtverkehrskonzepts (Art. 3) für Liechtenstein von Interesse sind, ermöglichen.

Zu Art. 7 - Leistungserbringung

Organisation, Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV obliegen dem VVL, der aufgrund seines gesetzlichen Auftrags die notwendigen Massnahmen trifft, insbesondere die Fahrplan- und Tarifgestaltung vornimmt sowie die notwendigen Dienstleistungsaufträge betreffend Transportleistungen vergibt. Hervorzuheben ist im gegenständlichen Zusammenhang, dass der Begriff der Leistungserbringung umfassend zu verstehen ist und über die blosse Erbringung der Transportleistungen hinausgeht.

In Abs. 2 wird klargestellt, dass sich die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen im öffentlichen Personennahverkehr primär nach dem einschlägigen Sondervergaberecht, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates und subsidiär nach den Bestimmungen über das öffentliche Auftragswesen, insbesondere dem Gesetz über das Öffentliche Auftragswesen im Bereich der Sektoren (ÖAWSG), LGBl. 2005 Nr. 220, richtet.

Zu Art. 9 - Konzessionspflicht

Abs. 1 der gegenständlichen Bestimmung entspricht dem heutigen Art. 9 PBG mit der Massgabe, dass die Beschränkung auf bestimmte Sonderformen des Linienverkehrs sowie die Bezugnahme auf das Personenbeförderungsregal ersatzlos gestrichen wurden.

Abs. 2 der gegenständlichen Bestimmung entspricht dem heutigen Art. 4 Abs. 1 ff PBG mit der Massgabe, dass die bestehenden Ausnahmen vom Personenbeförderungsregal als solche von der Konzessionspflicht verstanden werden. Wesent-

lich ist in diesem Zusammenhang der Hinweis darauf, dass die Tätigkeit des VVL nach dem PBG grundsätzlich nicht konzessionspflichtig ist, da er selbst keine Transportleistungen erbringt, sondern diese lediglich plant, koordiniert und an Transportunternehmungen vergibt. Es wäre daher sowohl aus systematischen als auch praktischen Erwägungen unsinnig, für ein und dieselbe Transportleistung nicht nur die durchführende Transportunternehmung, sondern auch den VVL einer Konzessionspflicht zu unterwerfen.

Abs. 3 der gegenständlichen Bestimmung entspricht wörtlich dem heutigen Art. 4 Abs. 4 PBG.

Zu Art. 11 - Erteilung und Erneuerung

Abs. 2 der gegenständlichen Bestimmung war in Übereinstimmung mit dem neuen Modell für den ÖPNV insofern anzupassen, als die heute vorgesehene Bezugnahme auf öffentliche Transportunternehmungen sowie öffentlich finanzierte Verkehrsangebote beseitigt und stattdessen ein generelles Konkurrenzverbot in Bezug auf den ÖPNV formuliert wurde.

Abs. 4 statuiert neu eine Pflicht zum Abschluss einer Nutzungsvereinbarung betreffend die Infrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr. Dadurch wird sichergestellt, dass durch alternative Verkehrsangebote nicht die Erbringung des ÖPNV beeinträchtigt oder die dafür notwendige Infrastruktur übermässig beansprucht wird. In einer solchen Nutzungsvereinbarung ist auch ein angemessenes Nutzungsentgelt festzulegen.

Zu Art. 12 - Dauer und Übertragung

In Abs. 1 der gegenständlichen Bestimmung wurde die Minstdauer der Konzessionen im Interesse grösserer Flexibilität beseitigt. Dadurch soll insbesondere die Möglichkeit zur Bewilligung zeitlich befristeter oder probeweise eingerichteter Verkehrsangebote ermöglicht werden.

Die Abs. 4 und 5 der gegenständlichen Bestimmung wurden im Interesse der unternehmerischen Freiheit sowie vor dem Hintergrund, dass Fahrgeldeinnahmen sowie Betriebsverträge im Bereich des ÖPNV nicht mehr dieser Bestimmung unterliegen, ersatzlos gestrichen.

Zu Art. 17 - Koordinationspflicht

Die gegenständliche Bestimmung stellt eine Weiterentwicklung des heute in Art. 11 Abs. 4 PBG statuierten Koordinationsgebots dar, wobei einerseits das heute eher vage Gebot zu einer gesetzlichen Pflicht gesteigert und andererseits der Anwendungsbereich auf sämtliche Arten des Linienverkehrs und seiner Sonderformen ausgedehnt werden soll. Ausserdem hat die Koordination in Übereinstimmung mit dem neuen Organisationsmodell im Bereich des ÖPNV in jedem Fall mit dem VVL zu erfolgen.

Zu Art. 21 - Zulassung und Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge

Die Vorschriften über die Zulassung und Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge lassen sich - wenn überhaupt - nur für den Bereich des ÖPNV rechtfertigen, nicht jedoch für sämtliche Arten des Linienverkehrs und seiner Sonderformen. Sie sind daher als allgemeine Vorschriften ersatzlos zu streichen. Vielmehr bleibt es VVL überlassen, ob er vergleichbare Anforderungen in den Ausschreibungsbedingungen für den ÖPNV aufstellen will oder nicht.

Zu Art. 23 - Fahrpläne

Die gegenständliche Bestimmung wurde im Lichte des neuen Modells im Bereich des ÖPNV insoweit bereinigt, als die der Regierung in Abs. 2 übertragene Kompetenz in Bezug auf die Fahrplangestaltung ersatzlos gestrichen wurde. Dies deshalb, weil die Fahrplangestaltung im Bereich des ÖPNV neu eine Kernaufgabe des VVL darstellt, während sie bei allen anderen Arten des Linienverkehrs und seiner Sonderformen dem jeweiligen Anbieter alleine vorbehalten bleiben soll, da sie

eine unternehmerische Disposition darstellt. In beiden Fällen ist eine Mitwirkung der Regierung in Zukunft entbehrlich.

Die heute in Abs. 3 und 4 geregelten Befugnisse in Bezug auf Zusatzfahrten und Sonderfahrpläne stellen Kompetenzen des VVL dar, die von der neuen Generalklausel des Art. 7 Abs. 1 bereits erfasst und daher im gegenständlichen Zusammenhang nicht mehr gesondert zu erwähnen sind. Dies umso mehr, als die gegenständliche Bestimmung auf sämtliche Arten des Linienverkehrs und seiner Sonderformen, d.h. nicht nur auf den Bereich des ÖPNV, anwendbar ist.

Zu Art. 25 - Zusatzleistungen

Die gegenständliche Bestimmung kann vor dem Hintergrund, dass das Zusatzangebot im Bereich des ÖPNV bereits im neuen Art. 5 Abs. 2 VVLG geregelt ist, gestrichen werden.

Zu Art. 26 und 28

Das zu Art. 23 Ausgeführte gilt *mutatis mutandis* auch für die gegenständlichen Bestimmungen. Auch sie waren auf jenen Regelungsgehalt zu reduzieren, der für sämtliche Arten des Linienverkehrs und seiner Sonderformen gerechtfertigt erscheint, während Vorschriften, die nur den ÖPNV betreffen, einer Regelung im VVLG bzw. der Verordnung dazu vorbehalten bleiben soll.

Zu Art. 31 - Reisende ohne Fahrausweis

Abs. 1 der gegenständlichen Bestimmung wurde insofern präzisiert, als gefälschte Fahrausweise explizit erwähnt werden.

Abs. 5 dagegen betrifft eine Regelung, die nicht auf Gesetzesebene für sämtliche Unternehmen festgelegt werden muss, sondern in die allgemeinen Beförderungsbedingungen aufgenommen werden kann. Dies umso mehr, als die gegenständliche Bestimmung nicht nur für Strassenverkehrsunternehmen anwendbar ist (Art. 1 Abs. 2 PBG).

Zu Art. 43 - Übertretungen

Der Anwendungsbereich des Bst. b der gegenständlichen Bestimmung war in Übereinstimmung mit Art. 31 insofern auszudehnen, als inskünftig jede Form des „Schwarzfahrens“ als Übertretung geahndet werden kann.

Zu Art. 47 - Übergangsbestimmungen

§ 1173a Art. 43 ABGB regelt die Bedingungen der Arbeitsverhältnisse im Falle des Übergangs eines Unternehmens, Betriebs oder Unternehmens- bzw. Betriebsteils durch Vertrag oder Verschmelzung. Die Neuvergabe von Transportleistungen, die bisher von einem Subunternehmer der LBA erbracht wurden, an ein anderes Verkehrsunternehmen stellt für die Arbeitnehmer des bisherigen Verkehrsunternehmens eine durchaus vergleichbare Situation dar, weshalb es in solchen Fällen sachgerecht erscheint, dieselben Rechtsfolgen durch die analoge Anwendbarkeit des § 1173a Art. 43 ABGB eintreten zu lassen. Dadurch ist auch sichergestellt, dass die Arbeitnehmer des bisherigen Subunternehmers der LBA im Verhältnis zu anderen Berufskollegen oder sonstigen Arbeitnehmern gleich behandelt, d.h. weder privilegiert noch schlechter gestellt werden.

Zu Art. 48 - Durchführungsverordnungen

Bst. a und c der gegenständlichen Bestimmung waren aufgrund der entsprechenden materiellen Änderungen im Gesetz anzupassen bzw. aufzuheben.

4.2 Gesetz über den „Verkehrsverbund Liechtenstein“ (VVLG)**Zu Art. 1 - Gegenstand**

Beim gegenständlichen Gesetz handelt es sich um ein Organisationsgesetz, mit dem ein Rechtsträger – in concreto eine Aktiengesellschaft – zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben errichtet wird. Die konkrete Ausgestaltung der Organisation orientiert sich einerseits am Gesetz vom 18.12.1998 über die Errichtung und die Organisation der liechtensteinischen Post (Postorganisationsgesetz, POG), LGBl.

1999 Nr. 36, sowie dem Gesetz vom 21.10.1999 über das Liechtensteinische Landesspital (im Folgenden: LLSG), LGBl. 1999 Nr. 240, wobei die Empfehlungen des Berichts der Arbeitsgruppe Corporate Governance vom 13.08.2007 sowie der Vernehmlassungsbericht der Regierung vom 27.05.2008 betreffend die Schaffung und Harmonisierung von gesetzlichen Grundlagen zur Führung und Transparenz von öffentlichen Unternehmen (im Folgenden: VB Corporate Governance) bereits berücksichtigt wurden.

Zu Art. 2 - Anwendbares Recht; Bezeichnungen

Das gegenständliche Gesetz beschränkt sich auf organisatorische Fragen, weshalb ergänzend insbesondere die Vorschriften des Personenförderungsgesetzes, des Personen- und Gesellschaftsrechts sowie der Gesetzgebung über öffentliche Unternehmen (Corporate Governance) zur Anwendung kommen. Das Personenbeförderungsgesetz ist im gegenständlichen Zusammenhang insbesondere für die Einzelheiten betreffend den öffentlichen Personennahverkehr einschlägig.

Zu Art. 3 - Firma, Rechtsform und Sitz

Diese Bestimmung regelt Firma Rechtsform und Sitz des VVL in Übereinstimmung mit Art. 3 POG in der Fassung des VB Corporate Governance.

Zu Art. 4 - Zweck

Unternehmenszweck des VVL stellt die Gewährleistung der Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs in Liechtenstein dar. „Gewährleistung“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die Erbringung des ÖPNV sicherzustellen ist, und zwar sowohl durch Eigenleistungen des VVL, insbesondere im Bereich Planung und Koordination, als auch durch die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen an Verkehrsunternehmen.

Als besonders wichtiger Anwendungsfall der Beteiligung an anderen Gesellschaften bzw. der Zusammenarbeit mit Dritten wurde die Beteiligung an anderen Verkehrsverbänden explizit hervorgehoben (Abs. 1).

Abs. 2 enthält die übliche Formel bezüglich aller Rechtsgeschäfte, die die Gesellschaft tätigen kann, einschliesslich Grundstückserwerb, Gründung von oder Beteiligung an Gesellschaften, Zusammenarbeit mit Dritten. Darüber hinaus wurden spezifische Kompetenzen des VVL im Bereich des ÖPNV gesondert erwähnt.

Zu Art. 5 - Leistungsauftrag

In Übereinstimmung mit Art. 3 LLSG sieht die gegenständliche Bestimmung vor, dass die Regierung dem VVL einen Leistungsauftrag hinsichtlich Art und Umfang des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der dabei einzuhaltenden Mindestanforderungen in Bezug auf Qualität und Wirtschaftlichkeit erteilt. Die konkrete Erfüllung des Leistungsauftrags wiederum liegt in der Verantwortung des VVL, weshalb es an ihm ist, zu entscheiden, wie und durch wen die entsprechenden Aufgaben am effizientesten erfüllt werden können. Wesentlich ist in diesem Zusammenhang, dass der VVL der Regierung gegenüber für die ordnungsgemässe Erfüllung des Leistungsauftrags verantwortlich ist, und zwar unabhängig davon, ob er die betreffenden Leistungen selbst erbringt oder sie durch Dritte erbringen lässt.

Zu Art. 6 - Aktienkapital

Die gegenständliche Bestimmung regelt Höhe und Struktur des Aktienkapitals, das mit CHF 3'000'000 festgelegt wird. In Übereinstimmung mit Art. 6 Abs. 2 bis 4 POG ist vorgesehen, dass die Einzelheiten hinsichtlich der Struktur des Aktienkapitals einer Regelung in den Statuten vorbehalten werden. Ebenso ist vorgesehen, dass bis zu 49 % des Aktienkapitals für fremde Beteiligungen verfügbar sein soll. Dadurch soll insbesondere die Möglichkeit geschaffen werden, dass sich Dritte, namentlich Gemeinden und andere Rechtsträger, am VVL beteiligen und dadurch die Strategie des VVL aktiv mitgestalten können.

Zu Art. 7 - Einnahmen

Die Finanzierung des VVL erfolgt hauptsächlich durch einen Landesbeitrag; daneben fließen ihm aber auch sämtliche Fahrgeldeinnahmen aus dem öffentlichen Personennahverkehr sowie allfällige weitere Einnahmen zu. Letzteres betrifft insbesondere Beiträge für die Mitbenutzung der Infrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr durch Dritte (Art. 11 Abs. 4 VV PBG) sowie Drittmittel für die Erbringung des Zusatzangebotes (Art. 5 Abs. 2 VVLG).

In Übereinstimmung mit Art. 5 Abs. 1 LLSG ist vorgesehen, dass der Landesbeitrag in Form eines Globalkredits gewährt wird, der in einer separaten Globalkreditvereinbarung zwischen der Regierung und dem VVL festzulegen ist. Dadurch soll ein neues Finanzierungsmodell eingeführt werden, das sich vom heutigen insofern unterscheidet, als die zur Verfügung stehenden Mittel und die dafür zu erbringenden Leistungen jeweils im Voraus detailliert festgelegt werden.

Zu Art. 8 - Investitionen

Entsprechend der heutigen Praxis wird das Land auch in Zukunft die für die Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs notwendige Infrastruktur errichten und unterhalten. Für die Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs wird diese Infrastruktur unentgeltlich zur Verfügung gestellt, während eine anderweitige Nutzung kostenpflichtig ist (vgl. Art. 11 Abs. 4 VV PBG).

Abs. 2 stellt klar, dass alle anderen Investitionen betrieblicher Art vom VVL selbst zu tragen sind.

Zu Art. 9 bis 18

Die Bestimmungen über die Organisation i.e.S. orientieren sich an Art. 7 bis 17 POG, und zwar mit der Massgabe, dass die einschlägigen Änderungsvorschläge des VB Corporate Governance bereits berücksichtigt und eingearbeitet wurden.

Zusammenfassend kann zu Art. 9 bis 14 festgehalten werden, dass die für eine Aktiengesellschaft typischen Organe, (Generalversammlung, Verwaltungsrat, Geschäftsleitung und Revisionsstelle) vorgesehen und die jeweiligen Kernkompetenzen im Gesetz festgelegt sind. Im Übrigen bleibt die Ausgestaltung der Organisation i.e.S. einer Regelung durch die Generalversammlung bzw. den Verwaltungsrat in Statuten, Geschäftsordnung und Reglementen vorbehalten, wie dies auch im VB Corporate Governance gefordert wird.

Die Art. 15 bis 17 betreffen die Revisionsstelle, die Rechnungslegung und die Informationspflicht in Übereinstimmung mit Art. 14, 15 und 17 POG in der Fassung des VB Corporate Governance.

Art. 18 regelt die Aufsichtsbefugnisse der Regierung in Übereinstimmung mit Art. 18 LLSG in der Fassung des VB Corporate Governance.

Zu Art. 19 - Vertragseintritt

Der gesetzlich geregelte Vertragseintritt in die bestehenden Verträge des Landes Liechtenstein als Rechtsträger der LBA (Art. 7 LBAG) stellt notwendige Konsequenz der Übertragung sämtlicher Aufgaben im Bereich des ÖPNV auf den VVL dar.

Zu Art. 20 - Aktiven und Passiven der LBA

Die Übertragung sämtlicher Aktiven und Passiven der LBA auf den VVL ist für die reibungslose Fortsetzung der Aufgaben im Bereich des ÖPNV notwendig. Ausserdem erübrigt sich dadurch ein formelles Liquidationsverfahren betreffend die LBA.

Zu Art. 21 - Geschäftsführung

Die gegenständliche Bestimmung entspricht der gebräuchlichen Übergangslösung bei der Schaffung selbständiger Rechtsträger durch das Land (vgl. Art. 21 Abs. 1 POG; Art. 25 LBAG; Art. 50 LRFG) und soll die Handlungsfähigkeit des VVL

in der Zeit zwischen der Gründung sowie der Bestellung der notwendigen Organe sicherstellen.

Zu Art. 22 - Aufhebung bisherigen Rechts

Durch die Schaffung des VVL wird die LBA obsolet, weshalb auch das entsprechende Organisationsgesetz i.d.g.F. ersatzlos aufzuheben ist (Bst. a und b).

Die Gesetzgebung über die Förderung des öffentlichen Verkehrs wiederum wurde im neu gefassten Kapitel II des PBG eingearbeitet, weshalb das selbständige Materiengesetz i.d.g.F. aufgehoben werden kann.

Zu Art. 23 - Durchführungsverordnungen

Art und Umfang allfälliger Durchführungsverordnungen richten sich nach den praktischen Erfordernissen und können insbesondere Detailvorschriften über das Grund- und Zusatzangebot (Art. 5) beinhalten.

Zu Art. 24 - Inkrafttreten

Das gegenständliche Gesetz soll im ersten Halbjahr 2009 vom Landtag verabschiedet werden, um sicherzustellen, dass die neue Rechtslage im Hinblick auf die anstehende Neuvergabe des Linienverkehrs in Kraft ist.

5. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Der Vorlage stehen keine verfassungsrechtlichen Bestimmungen entgegen.

II. **REGIERUNGSVORLAGEN**

1. **GESETZ ÜBER DIE ABÄNDERUNG DES PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZES**

Gesetz

vom ...

über die Abänderung des Personenbeförderungsgesetzes

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Gesetz vom 17. Dezember 1998 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz; PBG), LGBl. 1999 Nr. 37, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 1 Abs. 2

2) Die Bestimmungen dieses Gesetzes gelten sinngemäss auch für Eisenbahnen, Luftseilbahnen, Skilifte, Schlittenseilbahnen, Aufzüge und ähnliche

Transportanlagen mit Seilantrieb oder Seilfahrbahn sowie für alle anderen öffentlichen Transportmittel, soweit diese nicht anderen Erlassen unterstehen.

Art. 2 Abs. 1 Bst. g und I (neu)

- g) „Unternehmung“: eine Transportunternehmung mit einer liechtensteinischen Konzession;
- l) „Öffentlicher Personennahverkehr“: Linienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs, die im Auftrag des Landes erbracht werden.

Überschriften vor Art. 3

II. Öffentlicher Personennahverkehr

Art. 3

Grundsatz

Der öffentliche Personennahverkehr wird im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems erbracht, das die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet sowie die Belange des Umweltschutzes, der Energieeffizienz und der Verkehrssicherheit berücksichtigt.

Art. 4

Gestaltung

1) Der öffentliche Personennahverkehr ist unter Berücksichtigung volks- und betriebswirtschaftlicher Gesichtspunkte mit dem Ziel zu gestalten, eine vermehrte Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen.

2) Die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs geschieht nach folgenden Grundsätzen:

- a) Sicherstellung der Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr durch Qualitäts- und Kapazitätsverbesserungen;
- b) Bedarfsorientierter Ausbau des Leistungsangebots;
- c) Erschliessung der Randgebiete mit einem angemessenen Angebot;
- d) Gewährleistung attraktiver Verbindungen zu den regionalen Verkehrsknoten.

3) Das Land sorgt dafür, dass der öffentliche Personennahverkehr und die übrige Planung koordiniert werden, insbesondere bei der etappenweisen Entwicklung von neuen Verbindungssystemen und anderen Massnahmen.

Art. 5

Förderungsmassnahmen

1) Der öffentliche Personennahverkehr wird unter Berücksichtigung des Bedarfs gefördert durch:

- a) bauliche und technische Massnahmen;
- b) organisatorische und betriebliche Massnahmen;
- c) kommerzielle Massnahmen;
- d) finanzielle Beiträge.

2) Die Massnahmen müssen umwelt-, bedarfs- und verkehrsmittelgerecht sein. Die Regierung regelt das Nähere mit Verordnung.

Art. 6

Infrastruktur

1) Das Land finanziert Errichtung und Unterhalt der für die Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Strasse notwendigen öffentlichen - Infrastruktur (Busspuren, Haltebuchten, Haltestellen, Wendemöglichkeiten, Wartekabinen, Fahrradunterstände, Ampelanlagen, Kommunikationseinrichtungen etc.).

2) Die Gemeinden stellen verfügbaren und geeigneten Boden für Errichtung und Betrieb der Infrastruktur gemäss Abs. 1 unentgeltlich zur Verfügung.

3) Das Land kann sich durch finanzielle Beiträge an Infrastrukturprojekten Dritter beteiligen.

Art. 7

Leistungserbringung

1) Der Verkehrsverbund Liechtenstein gewährleistet die Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags.

2) Die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen im öffentlichen Personennahverkehr richtet sich nach den dafür bestehenden Sondervorschriften und ergänzend nach den Bestimmungen über das öffentliche Auftragswesen. Die Regierung regelt das Nähere mit Verordnung.

Art. 9

Konzessionspflicht

1) Eine Konzession ist erforderlich für den Linienverkehr und die Sonderformen des Linienverkehrs.

2) Von der Konzessionspflicht ausgenommen sind:

- a) die regelmässige Personenbeförderung, die nicht gewerbsmässig betrieben wird oder die einem Nichttransportgewerbe als notwendiger Hilfsbetrieb dient, insbesondere der Werkverkehr;
- b) die Behindertentransporte;
- c) der Mitfahrerverkehr;
- d) der Gelegenheitsverkehr;
- e) die Fahrten mit weniger als neun Passagieren im ausschliesslich grenzüberschreitenden Verkehr;
- f) die Sonderformen des Linienverkehrs gemäss Art. 2 Bst. c im ausschliesslich grenzüberschreitenden Verkehr, sofern sie zwischen dem Veranstalter und der Transportunternehmung vertraglich geregelt sind.

3) In Zweifelsfällen entscheidet die Regierung, ob und in welcher Weise ein Transportdienst unter die Konzessionspflicht fällt.

Art. 11 Abs. 2 und 4

Erteilung und Erneuerung

2) Der öffentliche Personennahverkehr darf durch die auf der Grundlage der Konzession zu erbringende Transportleistung nicht wesentlich konkurrenziert werden.

...

4) Sofern die gesuchstellende Unternehmung eine Mitbenutzung der Infrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr plant, hat sie eine schriftliche Vereinbarung mit dem Verkehrsverbund Liechtenstein vorzulegen, in der Art und Umfang der Mitbenutzung geregelt sind.

Art. 12 Abs. 1, 4 und 5

Dauer und Übertragung

1) Konzessionen werden für höchstens 10 Jahre für die Personenbeförderung gemäss Art. 1 Abs. 1 sowie für höchstens 30 Jahre für die Personenbeförderung gemäss Art. 1 Abs. 2 erteilt.

...

4) Aufgehoben

5) Aufgehoben

Art. 17

Koordinationspflicht

Linienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs, welche örtlich und zeitlich parallel zum öffentlichen Personennahverkehr angeboten werden und auf dessen Benutzer ausgerichtet sind, sind unabhängig vom Bestehen einer Konzessionspflicht (Art. 9) mit dem Verkehrsverbund Liechtenstein zu koordinieren.

Art. 21

Aufgehoben

Art. 23 Abs. 2 bis 4

2) Aufgehoben

3) Aufgehoben

4) Aufgehoben

Überschrift vor Art. 22

VII. Beförderungspflicht und Fahrpläne

Art. 25

Aufgehoben

Art. 26 Abs. 1, 3 und 4

1) Die Unternehmungen stellen für ihre Leistungen Tarife auf.

3) Aufgehoben

4) Aufgehoben

Art. 28

Aufgehoben

Art. 31 Abs. 4 und 5

4) Ein missbräuchlich verwendeter oder gefälschter Fahrausweis kann eingezogen werden. Die strafrechtliche Verfolgung bleibt vorbehalten.

5) Aufgehoben

Art. 43 Bst. b

b) ohne gültigen Fahrausweis ein Fahrzeug auf einer Strecke benützt;

Art. 47 Abs. 2 bis 4

2) Auf die Arbeitsverhältnisse des Personals der Subunternehmer der LBA findet bei Vergabe der entsprechenden Transportleistungen an ein anderes Verkehrsunternehmen § 1173a Art. 43 ABGB sinngemäss Anwendung.

3) Aufgehoben

4) Aufgehoben

Art. 48 Bst. a und c

a) die Förderungsmassnahmen (Art. 5);

...

c) Aufgehoben

II.

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am 1. Januar 2010 in Kraft, andernfalls am Tage der Kundmachung.

III. GESETZ ÜBER DEN „VERKEHRSVERBUND LIECHTENSTEIN“ (VVLG)

Gesetz

vom ...

über den „Verkehrsverbund Liechtenstein“ (VVLG)

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine
Zustimmung:

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Gegenstand

Dieses Gesetz regelt die Errichtung und Organisation des „Verkehrsverbun-
des Liechtenstein“.

Art. 2

Anwendbares Recht; Bezeichnungen

1) Soweit dieses Gesetz keine abweichenden Bestimmungen enthält,
kommen die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes, des Personen- und
Gesellschaftsrechts sowie der Gesetzgebung über öffentliche Unternehmen zur
Anwendung.

2) Die in diesem Gesetz verwendeten Personen- und Funktionsbezeichnungen gelten für Personen männlichen und weiblichen Geschlechts.

Art. 3

Firma, Rechtsform und Sitz

Unter der Firma „Verkehrsverbund Liechtenstein“ (VVL) wird eine liechtensteinische Aktiengesellschaft auf unbestimmte Dauer errichtet. Der Sitz des VVL wird in den Statuten festgelegt.

Art. 4

Zweck

1) Zweck des VVL ist die Gewährleistung der Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs in Liechtenstein durch Gestaltung, Planung und Organisation des Leistungsangebots.

2) Der VVL kann alle Rechtsgeschäfte tätigen, die der Unternehmenszweck mit sich bringt, namentlich Dienstleistungsaufträge vergeben, Tarife festlegen, Grundstücke erwerben und veräußern sowie Gesellschaften gründen, sich an Gesellschaften, namentlich an anderen Verkehrsverbänden, beteiligen oder auf andere Weise mit Dritten zusammenarbeiten.

Art. 5

Grund- und Zusatzangebot

1) Die Regierung definiert in Form eines Leistungsauftrags an den VVL die im öffentlichen Personennahverkehr zu erbringenden Leistungen sowie die Mindestanforderungen bezüglich Qualität und Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung (Grundangebot).

2) Der VVL kann bei Bedarf weitere Leistungen im öffentlichen Personenverkehr erbringen, sofern dadurch die Erfüllung des Leistungsauftrags nach Abs. 1 nicht beeinträchtigt wird und die Finanzierung durch Drittmittel erfolgt (Zusatzangebot).

II. Aktienkapital und Finanzierung

Art. 6

Aktienkapital

1) Die Höhe des Aktienkapitals beträgt 3 000 000 Franken.

2) Art und Höhe der einzelnen Aktien, das Bezugsrecht bei Erhöhung des Aktienkapitals sowie weitere Bestimmungen betreffend das Aktienkapital werden in den Statuten festgelegt.

3) Das Land hält kapital- und anteilmässig mindestens 51 % der Aktien. Diese sind unveräusserlich.

4) Die Vertretung des Landes als Mehrheitsaktionär erfolgt durch die Regierung.

Art. 7

Einnahmen

1) Der VVL finanziert seine Ausgaben durch:

- a) Fahrgeldeinnahmen aus dem öffentlichen Personennahverkehr;
- b) einen Landesbeitrag;

c) weitere Einnahmen.

2) Der Landesbeitrag wird als Globalkredit gewährt. Die Details, insbesondere die Gewinn- und Verlustverwendung, werden in der Globalkreditvereinbarung zwischen der Regierung und dem VVL festgelegt.

Art. 8

Investitionen

1) Das Land stellt dem VVL die Infrastruktur für die Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Strasse (Art. 6 Abs. 1 PBG) unentgeltlich zur Verfügung und ist für deren Unterhalt besorgt.

2) Der VVL trägt die sonstigen Investitionen, insbesondere für Betriebseinrichtungen, Mobiliar und Informatikanlagen.

III. Organisation

Art. 9

Statuten

Die Generalversammlung der Aktionäre erlässt die Statuten, welche die weiteren Bestimmungen für den VVL enthalten.

Art. 10

Geschäftsordnung

Der Verwaltungsrat erlässt die für den Geschäftsbetrieb erforderliche Geschäftsordnung und die weiteren Reglemente.

Art. 11

Organe

1) Organe des VVL sind:

- a) die Generalversammlung der Aktionäre;
- b) der Verwaltungsrat;
- c) die Geschäftsleitung;
- d) die Revisionsstelle.

2) Soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist, werden die Bestellung, die Pflichten und die Befugnisse der Organe in den Statuten und im Organisationsreglement festgelegt.

Art. 12

Generalversammlung

1) Die Generalversammlung der Aktionäre ist das oberste Organ des VVL.

2) Es finden jährlich eine ordentliche Generalversammlung und je nach Bedarf ausserordentliche Generalversammlungen statt.

3) Der Generalversammlung kommen die folgenden unentziehbaren und nicht delegierbaren Aufgaben und Befugnisse zu:

- a) Genehmigung des Jahresberichts und der Jahresrechnung;
- b) Entlastung der Mitglieder des Verwaltungsrates;
- c) Beschlussfassung über die Verwendung des Ergebnisses der Jahresrechnung;

- d) Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates;
- e) Wahl der Revisionsstelle;
- f) Festlegung und Änderung der Statuten.

Art. 13

Verwaltungsrat

1) Der Verwaltungsrat setzt sich aus drei bis fünf Mitgliedern zusammen, die von der Generalversammlung für die Dauer von vier Jahren bestellt werden. Die Generalversammlung bestimmt den Präsidenten.

2) Dem Verwaltungsrat kommen die folgenden unentziehbaren und nicht delegierbaren Aufgaben zu:

- a) die Leitung des VVL;
- b) die Festlegung der Organisation;
- c) die Finanzplanung und Finanzkontrolle;
- d) die Ernennung, Überwachung und Abberufung der Mitglieder der Geschäftsleitung;
- e) die Erstellung des Jahresbudgets, des Jahresberichtes und der Jahresrechnung;

3) In den Statuten können die Aufgaben des Verwaltungsrats präzisiert und erweitert werden.

4) Die Entschädigungsregelung des Verwaltungsrats wird von diesem selbst festgelegt und der Regierung zur Kenntnis gebracht.

Art. 14

Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung ist für die operative Führung des VVL verantwortlich. Zusammensetzung, Aufgaben und Kompetenzen werden in den Statuten und im Organisationsreglement bestimmt.

IV. Weitere Bestimmungen

Art. 15

Revisionsstelle

1) Die Generalversammlung bestellt eine anerkannte Revisionsgesellschaft im Sinne des Gesetzes über die Wirtschaftsprüfer und Revisionsgesellschaften als Revisionsstelle.

2) Die Aufgaben der Revisionsstelle richten sich grundsätzlich nach den entsprechenden Bestimmungen des Personen- und Gesellschaftsrechts.

3) In den Statuten können der Revisionsstelle weitere Aufgaben zugewiesen werden.

Art. 16

Rechnungslegung

Die Rechnungslegung des VVL hat nach den entsprechenden Bestimmungen des Personen- und Gesellschaftsrechtes zu erfolgen.

Art. 17

Informationspflicht

Die Regierung bringt dem Landtag den jährlichen Geschäftsbericht des VVL zur Kenntnis.

Art. 18

Aufsicht

1) Der VVL untersteht der Oberaufsicht der Regierung.

2) Der Regierung obliegen:

- a) die Vertretung des Landes als Mehrheitsaktionär;
- b) die Festlegung und Änderung der Beteiligungsstrategie;
- c) die Definition des Leistungsauftrags;
- d) der Abschluss der Globalkreditvereinbarung.

3) Die Regierung nimmt Kenntnis von denjenigen Reglementen, welche der Verwaltungsrat aufgrund von gesetzlichen Bestimmungen zu erlassen hat.

V. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 19

Vertragseintritt

Der VVL tritt in die zwischen dem Land Liechtenstein als Rechtsträger der „Liechtenstein Bus Anstalt“ und Dritten bestehenden Verträge mit allen zum Zeitpunkt des Vertragseintritts geltenden Rechten und Pflichten ein.

Art. 20

Aktiven und Passiven der LBA

Die Aktiven und Passiven der „Liechtenstein Bus Anstalt“ per 31. Dezember 2009 werden dem VVL per 1. Januar 2010 übertragen.

Art. 21

Geschäftsführung

Bis zur Bestellung der gesetzmässig vorgesehenen Organe führt die Regierung kommissarisch den VVL als Verwaltungsrat.

Art. 22

Aufhebung bisherigen Rechts

Auf den Zeitpunkt der Erlangung der Rechtspersönlichkeit des VVL werden aufgehoben:

- a) das Gesetz vom 17. Dezember 1998 über die Errichtung und Organisation der Anstalt "Liechtenstein Bus Anstalt" (LBAG), LGBl. 1999 Nr. 38;
- b) das Gesetz vom 16. April 2003 betreffend die Abänderung des Gesetzes über die Errichtung und Organisation der Anstalt "Liechtenstein Bus Anstalt" (LBAG), LGBl. 2003 Nr. 135;
- c) das Gesetz vom 13. Mai 1992 über die Förderung des öffentlichen Verkehrs, LGBl. 1992 Nr. 62;
- d) das Gesetz vom 17. Dezember 1998 betreffend die Abänderung des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs, LGBl. 1999 Nr. 39;
- e) das Gesetz vom 19. Oktober 2005 betreffend die Abänderung des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs, LGBl. 2005 Nr. 240.

Art. 23

Durchführungsverordnungen

Die Regierung erlässt die zur Durchführung dieses Gesetzes notwendigen Verordnungen.

Art. 24

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am 1. Januar 2010 in Kraft, andernfalls am Tage der Kundmachung.