

**BERICHT UND ANTRAG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND DIE VORPRÜFUNG DER
ANGEMELDETEN VOLKSINITIATIVE ZUR
ABÄNDERUNG VON ART. 20 DER LANDESVERFASSUNG**

<i>Behandlung im Landtag</i>	
	<i>Datum</i>
Schlussabstimmung	

Nr. 50/2001

INHALTSVERZEICHNIS

	Zusammenfassung / Betroffene Amtsstellen	Seite	2
I.	Bericht der Regierung	Seite	3
1.	Ausgangslage	Seite	3
2.	Vorprüfung der Initiative	Seite	5
2.1	Umfang der Überprüfung	Seite	5
2.1.1	Verfassungsmässigkeit	Seite	6
2.1.2	Übereinstimmung mit Staatsverträgen	Seite	7
2.1.3	Weitere rechtliche Vorgaben	Seite	7
2.2	Übereinstimmung mit bestehenden Staatsverträgen	Seite	8
2.3	Weitere rechtliche Vorgaben	Seite	14
2.3.1	Allgemeines	Seite	14
2.3.2	Einheit der Form	Seite	14
2.3.3	Einheit der Materie	Seite	14
2.3.4	Sperrfrist des gleichen Begehrens	Seite	15
2.3.5	Bedeckungsvorschlag	Seite	15
2.4	Zusammenfassung	Seite	16
II.	Antrag der Regierung	Seite	16

Beilagen (nur an die Abgeordneten):

- Schreiben des Initiativkomitees für eine Verkehrspolitik mit Zukunft
(Posteingang 24. August 2001)
- Stellungnahme der Regierung an den Landtag, Nr. 132/2000
- Protokollauszug: Verfassungsinitiative vom 23. September 1999 betr. Verkehr, 2.
Lesung

ZUSAMMENFASSUNG

Am 24. August 2001 wurde seitens des „Initiativkomitees für eine Verkehrspolitik mit Zukunft“ bei der Regierung eine Volksinitiative zur Abänderung von Art. 20 Abs. 2, 3 und 4 der Landesverfassung angemeldet. Die Regierung nimmt mit dem vorliegenden Bericht und Antrag die gemäss Art. 70b Abs. 1 des Gesetzes betreffend die Ausübung der politischen Volksrechte in Landesangelegenheiten vorgeschriebene Vorprüfung der Initiative zuhanden des Landtages vor. Sie kommt zum Schluss, dass die Verfassungsinitiative zur Unterschriftensammlung und zu einer allfällig späteren Volksabstimmung zugelassen werden kann.

ZUSTÄNDIGES RESSORT

Ressort Inneres

BETROFFENE AMTSSTELLEN

Regierungskanzlei

Vaduz, 25. September 2001

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident

Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend die Vorprüfung der vom „Initiativkomitee für eine Verkehrspolitik mit Zukunft“ angemeldeten Volksinitiative zur Abänderung von Art. 20 der Landesverfassung zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

Mit Datum vom 24. August 2001 meldete das „Initiativkomitee für eine Verkehrspolitik mit Zukunft“ eine Volksinitiative zur Abänderung von Art. 20 Abs. 2, 3 und 4 der Landesverfassung im Sinne der Art. 70 und 85 des Gesetzes vom 17. Juli 1973 betreffend die Ausübung der politischen Volksrechte in Landesangelegenheiten (Volksrechtegesetz; VRG), LGBl. 1973 Nr. 50, in der geltenden Fassung, an. Das Initiativbegehren lautet wie folgt:

*„Verfassungsgesetz
vom.....
über die Abänderung der Verfassung vom 5. Oktober 1921*

Dem nachstehenden vom Volk in der Abstimmung vom zugestimmten Initiativbegehren erteile ich meine Zustimmung:

I.

Die Verfassung vom 5. Oktober 1921, LGBI. 1921/15, wird wie folgt abgeändert:

Art. 20 Abs. 2, 3 und 4

2) Der Staat wendet seine besondere Sorgfalt einer den modernen Bedürfnissen entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrswesens zu. Er verfolgt das Ziel einer auf Dauer tragbaren Mobilität. Dabei berücksichtigt er die Anforderungen der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, der sozialen Verträglichkeit und des ökologischen Gleichgewichts, wobei die Belastung durch den Verkehr auf ein Mass zu begrenzen ist, das für Mensch, Tier, Pflanzen und ihre Lebensräume erträglich ist.

3) Die Transitzkapazität ist darauf auszurichten und soll nicht erhöht werden.

4) Der bisherige Absatz 3 von LV 20 wird neu zu Absatz 4.

II.

Dieses Verfassungsgesetz tritt am Tage der Kundmachung in Kraft.“

Begründung der Volksinitiative

„Die unterzeichneten Personen haben sich unter der obigen [Initiativkomitee für eine Verkehrspolitik mit Zukunft] (allenfalls vorläufigen) Bezeichnung zu

einem Initiativkomitee zusammengefunden. Dessen erklärtes Ziel ist es, eine modernen Ansprüchen genügende Verfassungsbestimmung zum Thema Verkehr zu realisieren. Ein völlig gleichlautendes Initiativbegehren ist im Landtag im vergangenen Herbst an der Hürde des Art. 111 Abs. 2 LV gescheitert, obwohl 17 Abgeordnete zugestimmt hatten.

...

Zur Begründung unseres Begehrens wird auf die Stellungnahme Nr. 132/2000 mit Datum vom 07. November 2000, welches diesem Schreiben beiliegt und die Landtagsdiskussion in der Landtagssitzung vom 22. November 2000 (LT-Protokoll Seite 5 bis und mit 31), ebenfalls beiliegend, verwiesen.“

Die Initianten beantragten zu prüfen, ob das Initiativbegehren mit der Verfassung und den bestehenden Staatsverträgen übereinstimmt.

2. VORPRÜFUNG DER INITIATIVE

2.1 Umfang der Überprüfung

Beim angemeldeten Initiativbegehren handelt es sich um eine Volksinitiative auf Abänderung der Landesverfassung im Sinne von Art. 64 Abs. 4 der Landesverfassung. Neben den in Art. 64 Abs. 4 enthaltenen Bestimmungen betreffend die Volksinitiative verweist Abs. 5 des Art. 64 der Landesverfassung auf die Gesetzgebung. Die Einzelheiten über die politischen Volksrechte sind im VRG geregelt.

Art. 67 bis 74 VRG enthalten gemeinsame Bestimmungen betreffend Referendum, Initiative und Landtagseinberufung. Art. 70 b Abs. 1 VRG sieht vor, dass die Regierung Initiativbegehren, die bei ihr angemeldet werden, daraufhin überprüft, ob sie mit der

Verfassung und den bestehenden Staatsverträgen übereinstimmen. Die Prüfungsergebnisse werden in Form eines Berichtes und Antrages an den Landtag zur Weiterbehandlung übermittelt. Diese Vorprüfung von Initiativen wurde durch eine entsprechende Abänderung des Volksrechtegesetzes im Jahre 1992 (LGBI. 1992 Nr. 100) eingeführt.

2.1.1 Verfassungsmässigkeit

Aus der Gesetzessystematik geht nicht hervor, ob sich Art. 70 b Abs. 1 VRG in seinem ganzen Wortlaut nur auf Gesetzesinitiativen oder auch auf Verfassungsinitiativen bezieht. Wie den Ausführungen auf S. 9 und 10 des Berichtes und Antrages der Regierung an den Landtag zur Abänderung des Volksrechtegesetzes aus dem Jahre 1992 (Nr. 48/1992) zu entnehmen ist, regte die Rechtsanwaltskammer im Rahmen der Vernehmlassung an, dass im übrigen klargelegt werden sollte, dass eine Überprüfung von Initiativbegehren auf ihre Verfassungsmässigkeit nur möglich sei, wenn es sich um eine Gesetzesinitiative, und nicht um eine Verfassungsinitiative handle. Hierauf antwortete die Regierung im Bericht und Antrag (S. 16): „Es bedarf auch nicht in Artikel 70 b RV [Regierungsvorlage] der Klarstellung, dass es sich bei den Initiativbegehren um Gesetzesinitiativen handeln muss, da als Kriterien der Überprüfung (Nichtigkeit) die Verfassung und bestehende Staatsverträge genannt werden.“

Ebenso hält Martin Batliner in seiner Dissertation „Die Politischen Volksrechte im Fürstentum Liechtenstein“ auf S. 165 fest: „Insofern die Verfassung Prüfungsmaßstab ist, können an ihr natürlich nur Gesetzesinitiativen als Prüfungsmaßstab gemessen werden, nicht jedoch Verfassungsinitiativen. Denn die Verfassungsinitiative zielt gerade auf eine Änderung oder Ergänzung der Verfassung und hat im Falle des Inkrafttretens nach den Derogationsregeln (als *lex constitutionalis posterior*) Vorrang gegenüber bestehenden Verfassungsbestimmungen.“

Es kann somit festgehalten werden, dass die gegenständliche Verfassungsinitiative nicht auf ihre Übereinstimmung mit der geltenden Verfassung zu prüfen ist.

2.1.2 Übereinstimmung mit Staatsverträgen

Eine andere Frage bildet, inwieweit Verfassungsbestimmungen auf ihre Übereinstimmung mit Staatsverträgen zu überprüfen sind, d.h. inwieweit Staatsverträge eine Schranke für eine Verfassungsänderung bilden können. Hier stellt sich die Frage nach dem innerstaatlich geltenden Rang des Staatsvertrages. Staatsverträgen, welchen ein weniger hoher Rang als der Verfassung (Unterverfassungsrang) zukommt, können für Verfassungsänderungen kein Prüfungsmaßstab bilden. Gemäss Martin Batliner (S. 165) kommen Staatsverträge als Prüfungsmaßstab von Verfassungsinitiativen nur dann in Frage, wenn ihnen Überverfassungsrang zukommt.“ Zur gleichen Auffassung gelangt auch Hilmar Hoch in seiner Abhandlung „Verfassungs- und Gesetzgebung“ (in: LPS 21: Die liechtensteinische Verfassung 1921, S. 215, FN. 45).

Hilmar Hoch erachtet die EMRK und das EWR-Recht als materielle Schranke für eine Verfassungsrevision; die Verfassung dürfe nicht gegen die EMRK und gegen EWR-Recht verstossen. Er räumt der EMRK und dem EWR-Recht somit Überverfassungsrang ein. Hoch führt des weiteren aus, dass in der liechtensteinischen Literatur die Auffassung vertreten werde, dass das Verfassungsrecht nicht gegen zwingendes Völkerrecht, wie etwa das Folter- und das Sklavereiverbot, verstossen dürfe (vgl. LPS 21, S. 208f.).

2.1.3 Weitere rechtliche Vorgaben

Initiativen haben sodann gemäss VRG weiteren rechtlichen Vorgaben zu entsprechen, wie Einheit der Form (Art. 80 Abs. 2 VRG), Einheit der Materie (Art. 69 Abs. 5 VRG), Sperrfrist für gleiche Begehren (Art. 70 Abs. 3 VRG), Bedeckungsvorschlag (Art. 64 Abs. 3 der Landesverfassung und Art. 80 Abs. 3 VRG).

2.2 Übereinstimmung mit Staatsverträgen

Hier sei vorausgeschickt, dass der Wortlaut der gegenständlichen Initiative mit dem Wortlaut der Regierungsvorlage in der Stellungnahme der Regierung an den Landtag zu den anlässlich der ersten Lesung der Verfassungsinitiative betreffend die Neufassung von Art. 20 Verfassung aufgeworfenen Fragen (Nr. 132/2000) weitgehend übereinstimmt. In der Stellungnahme äusserte sich die Regierung u.a. zur Übereinstimmung der Vorlage mit völkerrechtlichen Verpflichtungen. Die Regierung stütze sich dabei auf Gutachten von Professor Martin Lendi ab. Die Übereinstimmung mit völkerrechtlichen Verpflichtungen stellt sich lediglich bei Art. 20 Abs. 3 der gegenständlichen Initiative bzw. damaligen Regierungsvorlage. In der Stellungnahme wurde ausgeführt wie folgt:

„Im Bereich Verkehr sind für Liechtenstein auf der Ebene des internationalen Rechts insbesondere das EWR-Abkommen, das GATT und die Alpenkonvention sowie völkerrechtliche Grundsätze relevant.

Gemäss Prof. Lendi wird das Prinzip der Freiheit des Durchgangsverkehrs als *völkerrechtlicher Grundsatz* vorausgesetzt bzw. anerkannt. Aufgrund dieses Prinzips ist es den Angehörigen von Vertragsstaaten erlaubt, die Verkehrswege eines andern Staates für ihre Transporte zu benützen. Dieses Zugeständnis ist v.a. für Binnenstaaten sehr wichtig. Diese könnten nicht überleben, wenn sie nicht die Verkehrswege anderer Staaten sowie deren Verkehrsträger benützen könnten. Das Prinzip der Freiheit des Durchgangsverkehrs ist auf alle Verkehrswege, alle Verkehrsmittel sowie Transportgüter anwendbar (vgl. Gutachten 2, S. 6).

Das *EWR-Abkommen* gewährleistet den freien Warenverkehr, die Personenfreizügigkeit, den Dienstleistungsverkehr sowie den freien Kapitalverkehr. Im Kapitel 6 über den Verkehr werden vor allem die Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmungen

angesprochen, was gemäss Prof. Lendi wiederum nichts anderes bedeutet, als dass das Prinzip des Durchgangsverkehrs vorausgesetzt wird. Das Eingehen auf einen gemeinsamen europäischen Wirtschaftsraum wäre wohl kaum sinnvoll, wenn dabei die Freiheit des Transitverkehrs nicht akzeptiert würde, zumal ein gemeinsamer Wirtschaftsraum davon lebt, dass Personen, Güter und Informationen frei verkehren können (vgl. Gutachten 2, S.). Das EWR-Recht setzt zudem die freie Wahl der Verkehrsmittel voraus (vgl. Gutachten 2, S. 8).

Im *GATT* (Allgemeines Zoll- und Handelsabkommen vom 30. Oktober 1947, LGBl. 1997 Nr. 107) wird in Art. V von der Freiheit der Durchfuhr gesprochen. Gemäss Prof. Lendi sind diese Bestimmungen zwar nicht als selbständige verkehrspolitische Normen zu lesen, sondern lediglich als Pfeiler der Realisierung optimaler Handelsbeziehungen, was letztlich wohl nichts anderes heisse, als dass auch unter dem Titel der WTO die Freiheit des Durchgangsverkehrs resp. die Möglichkeit des Transitverkehrs vorausgesetzt sei (vgl. Gutachten 2, S. 10).

Die *Alpenkonvention* vom 7. November 1991 zielt - wie Prof. Lendi ausführt - darauf ab, Rahmenbedingungen zu schaffen für eine umweltverträgliche Nutzung des Alpenraumes. Diese ist nicht einseitig als Schutzinstrument konzipiert, sondern letztlich so angelegt, dass sich wirtschaftliches, soziales und natürliches Leben im Alpenraum vertragen und zu dessen Erhaltung und Gestaltung beitragen. Die Alpenkonvention enthält in Art. 2 einige allgemeine Verpflichtungen, die als Ziele formuliert sind, was nichts anderes heisst, als dass die Umsetzung im nationalen Rahmen zu erfolgen hat. Auch die Protokolle, in denen Einzelheiten ausgeführt werden, sind nicht direkt anwendbar, sondern umzusetzen.

Art. 2 Abs. 2 Bst. j der Alpenkonvention, der den Verkehr betrifft, hält fest, dass der Verkehr im inner- und alpenquerenden Verkehr auf ein Mass zu senken ist, das für

Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Dies alles wird im Verkehrsprotokoll näher ausgeführt.

Indem die Alpenkonvention vom inneralpinen und alpenquerenden Verkehr handelt und Massnahmen im Bereich der Infrastruktur und marktkonformer Ansätze vorschlägt, setzt sie gemäss Prof. Lendi die Freiheit des Durchgangsverkehrs voraus, den sie allerdings unter dem Gesichtspunkt des Schutzes des Alpengebietes verträglich gestalten wolle.

Art. 4 der Alpenkonvention begründet im übrigen eine Pflicht zur Zusammenarbeit der Vertragsparteien, wobei allerdings zu beachten ist, dass keine Pflicht zur gegenseitigen Abstimmung und Koordination besteht, wohl aber zum gegenseitigen Kontaktieren und Informieren.“ (Stellungnahme S. 7 bis 9)

„Im Protokoll betreffend den Bereich Raumplanung und nachhaltige Entwicklung finden sich ebenfalls einige Ausführungen zum Verkehr. Angemahnt werden u.a. Massnahmen zur Benutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel. Auch ist von Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und gegebenenfalls zur Einschränkung des motorisierten Verkehrs die Rede, wobei aber zu beachten ist, dass es gemäss dem thematischen Kontext um raumplanerisch bedingte Massnahmen geht und nicht um verkehrspolitische, also um Beschränkungen des Verkehrs im Interesse der räumlichen Ordnung. (vgl. Gutachten 2 S. 8f.)“ (Stellungnahme S. 9)

Prof. Lendi ging im Gutachten 2 auch auf das Verhältnis von Mobilität und dem Grundrecht der persönlichen Freiheit gemäss *EMRK* ein. Er hält darin fest, dass die *EMRK* die Grundrechte in einem relativ engen Sinne konzentrisch auf die persönliche Freiheit ausrichtet und den Schutz vorweg und vor allem auf die existentielle Freiheit und Sicherheit des Einzelnen ausrichte. In diesem Sinne sei denn auch von der

Bewegungsfreiheit und Sicherheit des Einzelnen ausserhalb der Bestimmungen über Strafen, Sklaverei oder Leibeigenschaft usw. nicht die Rede; daraus folge, dass die Menschenrechte im Sinne der EMRK nicht die Bewegungsfreiheit im Sinne verkehrsrechtlicher Mobilität betreffen. Beschränkungen des Verkehrs könnten deshalb nicht unter dem Gesichtspunkt der EMRK abgehandelt werden, sofern und soweit sie nicht die existentielle Freiheit des einzelnen Menschen betreffen würden (vgl. Gutachten 2 S. 10).

Aus diesen völkerrechtlichen Abkommen und Grundsätze sind nach Prof. Lendi sechs Folgerungen zu ziehen:

- der Individualverkehr wie auch der öffentliche Personen- und der private sowie öffentliche Güterverkehr auf der Strasse werden vom internationalen Recht als zulässig vorausgesetzt,
- die Freiheit des Durchgangsverkehrs im Sinne des Transitverkehrs wird im internationalen Recht vorausgesetzt,
- die Freiheit des Durchgangsverkehrs kann im Rahmen des nationalen Rechts durch Massnahmen der Raumordnung und des Umweltschutzes räumlich und mit polizeilichen Massnahmen beschränkt, aber nicht aufgehoben werden,
- über marktkonforme Massnahmen kann eine Verlagerung des Verkehrs, so von der Strasse auf die Schiene, begünstigt werden, ohne dass aber die Freiheit des Durchgangsverkehrs auf der Strasse aufgehoben werden darf,
- die freie Wahl der Verkehrsmittel ist - so im EG-Bereich - vorausgesetzt, und
- das Fürstentum Liechtenstein ist im Sinne von Art. 4 der Alpenkonvention in Verkehrsfragen zu einer informierenden und Erkenntnisse austauschenden Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten angewiesen wie es auch im Rahmen des EWR-Vertrages gemäss Art. 79 Dialogbereitschaft zeigen muss. (vgl. Gutachten 2, S. 10 und 11)

Eine Verfassungsbestimmung betreffend die Beschränkung des Transitverkehrs ist nach der Beurteilung von Prof. Lendi mit dem internationalen Recht vereinbar, soweit und sofern sie im Sinne dieser sechs Folgerungen interpretiert, verstanden und allenfalls umgesetzt wird. Sie müsse also die bekannten Verkehrsarten des Individualverkehrs, des öffentlichen Personenverkehrs sowie des privaten und öffentlichen Güterverkehrs auf der Strasse oder Schiene akzeptieren, habe die freie Wahl des Verkehrsmittels hinzunehmen, müsse sich im Bereich der verkehrsvermeidenden Massnahmen resp. der Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel auf solche der Raumordnung und des Umweltschutzes sowie auf solche marktkonformer Lenkung beschränken (vgl. Gutachten 2, S. 11).

Vorweggeschickt sei, dass Art. 20 Abs. 3 der gegenständlichen Initiative nicht - wie in der Begründung zur Initiative ausgeführt - völlig gleichlautend ist mit dem Initiativbegehren, welches im letzten Herbst im Landtag beraten wurde. Bei der Vorlage, welche dem Landtag vorlag, hiess es in Art. 20 Abs. 3: „Die Bemessung der Transitstrassenkapazität ist darauf auszurichten und soll nicht erhöht werden.“ In der vorliegenden Initiative heisst es in Art. 20 Abs. 3: „Die Transitzkapazität ist darauf auszurichten und soll nicht erhöht werden.“ Bei der vorliegenden Initiative wird somit nicht nur die Transitzkapazität der Strassen („Transitzstrassenkapazität“), sondern allgemein von der Transitzkapazität gesprochen, d.h. es ist darunter die Transitzkapazität der Strassen wie Schienen zu verstehen.

Art. 20 Abs. 3 der Initiative enthält kein absolutes Verbot der Erhöhung der Transitzkapazität, sondern hierbei handelt es sich um eine Bestimmung mit einer Zielvorgabe, wonach die Transitzkapazität wenn immer möglich nicht erhöht werden soll. Eine Bestimmung mit einer Zielvorgabe des Nichterhöehens der Transitzkapazität - und somit keinem absoluten Verbot - ist mit internationalem Recht vereinbar, da ein gewisser Handlungsspielraum der Abwägung bleibt (vgl. Gutachten 2, S. 11).

Mit Zielnormen geht gemäss Prof. Lendi die Eigentümlichkeit einher, dass sie mit anderen Zielnormen konfliktieren können. Solche Zielnormen können beispielsweise sein: Schutz der Umwelt vor Lärm und Luftverunreinigung, Entlastung von Siedlungen vom Durchgangsverkehr usw. Im Falle der Errichtung einer Transitstrasse müsste das Ziel des bestmöglichen Lärmschutzes mit jenem der Vermeidung der Erhöhung abgewogen werden. Eine Zielnorm ist eben eine Zielnorm und keine Verbotsnorm. (vgl. Gutachten 2 S. 15).

Abschliessend sei noch kurz auf das Verkehrsprotokoll eingegangen, in dessen Art. 10 Abs. 1 Bst. a es u.a. heisst: „Um die besondere Eignung der Eisenbahn für die Bewältigung des Verkehrs über lange Distanzen sowie ihr Netz für die wirtschaftliche und touristische Erschliessung der Alpenregion besser auszunutzen, unterstützen die Vertragsparteien, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten, die Verbesserung der Bahninfrastrukturen durch den Bau und die Entwicklung grosser alpenquerender Achsen einschliesslich der Anschlüsse und angepasster Terminals.

Mit dem Beitritt zur Alpenkonvention und dem Verkehrsprotokoll verpflichtet sich Liechtenstein somit zur Unterstützung der Verbesserung der Bahninfrastruktur, deren Ziel eine bessere Ausnutzung und Erhöhung der Eisenbahntransitkapazität bildet. Um mit den Zielen der Alpenkonvention und des Verkehrsprotokoll nicht im Widerspruch zu stehen, wäre die Verfassungsbestimmung der Nichterhöhung der Transitkapazität dahingehend zu interpretieren, dass die Gesamttransitkapazität nicht erhöht werden soll, eine Erhöhung der Eisenbahnkapazität im Sinne einer Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene aber möglich sein soll.

Nachdem die gegenständliche Verkehrsinitiative nicht gegen völkerrechtliche Bestimmungen verstösst bzw. völkerrechtskonform interpretiert werden kann, kann dahingestellt bleiben, welchen Rang diese völkerrechtlichen Bestimmungen innerhalb des

Stufenbaus der Rechtsordnung innehaben, insbesondere ob ihnen Überverfassungsrang zukommt und sie als Prüfungsmaßstab für eine Verfassungsinitiative in Frage kommen.

2.3 Weitere rechtliche Vorgaben

2.3.1 Allgemeines

Gemäss Art. 85 Abs. 2 VRG finden auf das Verfahren bei Verfassungsinitiativen und deren Erledigung die Bestimmungen über die Gesetzesinitiative entsprechend Anwendung.

2.3.2 Einheit der Form

Art. 80 Abs. 2 VRG normiert insofern den Grundsatz der Einheit der Form, als Initiativen entweder in der Form der „allgemeinen Anregung“ oder in der Form des „ausgearbeiteten Entwurfes“ gestellt werden können. Das Gebot der Einheit der Form verbietet, die beiden Initiativformen in einer Vorlage zu vermischen. Dies ist im Gesetz zwar nicht explizit festgehalten, ergibt sich aber schon aus der zwingend unterschiedlichen Weiterbehandlung der beiden Formen durch den Landtag. Diese Frage braucht hier nicht weiter behandelt zu werden, da die vorliegende Initiative in der Form eines ausgearbeiteten Verfassungsentwurfes vorliegt.

2.3.3 Einheit der Materie

Art. 69 Abs. 5 VRG sieht vor, dass das Anbringen von Begehren ganz verschiedener Art in der gleichen Eingabe unzulässig ist, d.h. in der gleichen Eingabe kann das Begehren um Anordnung einer Volksabstimmung nur über einen Verfassungs-, Gesetzes- oder Finanzbeschluss gestellt werden, und ebenso darf in derselben Eingabe nur ein die Gesetzgebung (Verfassung) betreffendes Initiativbegehren gestellt werden.

Das Anbringen eines Referendums- und Initiativbegehrens in der gleichen Eingabe ist ebenfalls unzulässig.

Die Erfordernisse nach Art. 69 Abs. 5 VRG sind bei der gegenständlichen Initiative eingehalten. Bei der gegenständlichen Eingabe wird lediglich ein Begehren, nämlich um Abänderung der Verfassung gestellt.

2.3.4 Sperrfrist des gleichen Begehrens

Gemäss Art. 70 Abs. 3 VRG dürfen Initiativbegehren auf Erlass, Abänderung oder Aufhebung eines Gesetzes oder der Verfassung, wenn ein solches Begehren in einer Volksabstimmung verworfen worden ist, über den selben Gegenstand erst nach Ablauf von zwei Jahren seit der Volksabstimmung wieder eingebracht werden. Eine Volksabstimmung über den Gegenstand der vorliegenden Initiative hat bislang nicht stattgefunden.

2.3.5 Bedeckungsvorschlag

Art. 64 Abs. 3 der Verfassung sowie Art. 80 Abs. 3 VRG sehen vor, dass ein Volksbegehren, aus dessen Durchführung dem Land entweder eine im Finanzgesetz nicht vorgesehene einmalige Ausgabe von 300 000 Franken oder eine länger andauernde jährliche Belastung von 150 000 Franken erwächst, mit einem Bedeckungsvorschlag versehen sein muss, ausgenommen es handle sich um ein in der Verfassung bereits vorgesehenes Gesetz.

Mit der gegenständlichen Bestimmung wird lediglich festgelegt, nach welchen Grundsätzen der Staat seine Verkehrspolitik auszurichten hat. Die Aufnahme dieser Bestimmung in die Verfassung hat keine finanziellen Folgen für den Staat, weshalb es keines Beckungsvorschlages bedarf.

2.4 Zusammenfassung

Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass die gegenständliche Initiative nicht im Widerspruch zu völkerrechtliche Bestimmungen steht und auch den weiteren gesetzlichen Anforderungen an eine Verfassungsinitiative entspricht. Die Verfassungsinitiative kann deshalb zur Unterschriftensammlung und zu einer allfällig späteren Volksabstimmung zugelassen werden.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

A n t r a g,

1. der Hohe Landtag wolle den Vorprüfungsbericht der Regierung zur Kenntnis nehmen und
2. die gegenständliche Verfassungsinitiative in Beratung ziehen und über ihre Zulässigkeit befinden.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Landtagspräsident, sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**