

**BERICHT UND ANTRAG**  
**DER REGIERUNG**  
**AN DEN**  
**LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**  
**BETREFFEND**  
**DEN VERKEHRSDIENSTEBERICHT 2013**

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

**Nr. 29/2013**

## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung .....	5
Zuständiges ministerium .....	6
Betroffene Amtsstellen .....	6
<b>I.   BERICHT DER REGIERUNG .....</b>	<b>7</b>
1.   Ausgangslage und allgemeine Ausführungen .....	7
1.1   Mobilitätskonzept .....	7
1.2   Rechtliche Grundlage .....	9
1.3   Grund- und Zusatzangebot .....	10
1.4   Einführung S-Bahn St. Gallen auf Dezember 2013.....	11
1.5   Mittelfristige Entwicklung des Landesbeitrags und der Tarifeinnahmen .....	13
2.   Angebotsänderungen 2013 .....	14
2.1   Regionalbus „Liechtenstein Bus“ .....	14
2.2   Regionalzug Feldkirch – Buchs SG .....	16
2.3   Grenzüberschreitende Linie 70 .....	18
2.4   Skibus .....	19
2.5   Nachtbus .....	19
3.   Ungedeckte Kosten 2013.....	20
3.1   Aufwand Grundangebot.....	21
3.2   Einnahmen Linienverkehr .....	24
3.3   Ungedeckte Kosten 2012 .....	27
4.   Mittelfristige Angebotsentwicklung und Infrastrukturbedarf.....	28
4.1   Mittelfristiges Angebotsentwicklung .....	28
4.1.1   S-Bahn St. Gallen .....	28
4.1.2   S-Bahn FL.A.CH .....	30
4.2   Anforderungen an die Infrastruktur.....	30
<b>II.   ANTRAG DER REGIERUNG .....</b>	<b>31</b>
<b>III.   REGIERUNGSVORLAGE.....</b>	<b>32</b>



## **ZUSAMMENFASSUNG**

*Mit dem Verkehrsdienstebericht legt die Regierung dem Hohen Landtag einen Finanzbeschluss über die Gewährung eines Landesbeitrages an die Aufwendungen des Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil vor. Grundlage hierzu ist die im Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ aufgezeigte und mit Revision des Personenbeförderungsgesetzes per 1. Januar 2010 sowie der Schaffung des Gesetzes über den "Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil" (VLMG) per 1.1.2012 vollzogene Neuordnung der Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs.*

*Mit der Festlegung des Leistungsumfangs im Grundangebot sowie des erwarteten Eigenfinanzierungsgrades ergeben sich die ungedeckten Kosten des öffentlichen Personennahverkehrs in Liechtenstein. Das Grundangebot umfasst neben dem Linienbus („Liechtenstein Bus“) und Regionalzug Feldkirch – Buchs weitere Verkehrsdienste wie den Nachtbus, Skibus und die grenzüberschreitende „Linie 70“. Für das Jahr 2014 wird das Angebot aufgrund der Einführung der S-Bahn St. Gallen neu konzipiert. Mit Einführung der S-Bahn St. Gallen wird ab Dezember 2013 das Bahnangebot in Buchs SG deutlich aufgewertet. Grundsätzlich soll mit dem neuen Liniennetz und Fahrplan des „Liechtenstein Bus“ der bestehende Leistungsumfang im Grundangebot auf hohem Niveau erhalten bleiben.*

*Der Landesbeitrag soll für das Jahr 2014 im Vergleich zum Vorjahr um rund CHF 850'000.- auf neu CHF 14'900'000.- gesenkt werden. Innert vier Jahren wurde der Landbeitrag insgesamt von CHF 18'5 Mio. für das Jahr 2010 um rund CHF 3.6 Mio. gesenkt. Die Senkung des Landesbeitrags ist Teil des Massnahmenpakets II zur Sanierung des Landeshaushalts.*

*Die Entwicklung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr erfolgt mittelfristig im Kontext der regionalen Bahnangebote.*

*Nach Einführung der S-Bahn St. Gallen ist als nächster grosser Schritt die Realisierung der S-Bahn FL.A.CH zu prüfen. Diese könnte ab ca. 2017 Feldkirch mit Buchs SG verbinden und damit ein integriertes regionales Bahnnetz mit vier Haltestellen in Liechtenstein herstellen.*

*Auf die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Infrastruktur wird in einem späteren Bericht und Antrag im Zusammenhang mit einem möglichen Finanzabschluss für die S-Bahn FL.A.CH eingegangen.*

**ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM**

Ministerium für Infrastruktur und Umwelt sowie Sport

**BETROFFENE AMTSSTELLEN**

Amt für Bau und Infrastruktur

Vaduz, 7. Mai 2013

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,  
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend den Verkehrsdienstebericht 2013 an den Landtag zu unterbreiten.

## **I. BERICHT DER REGIERUNG**

### **1. AUSGANGSLAGE UND ALLGEMEINE AUSFÜHRUNGEN**

#### **1.1 Mobilitätskonzept**

Mit dem Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ vom 30. September 2008<sup>1</sup> formulierte die Regierung eine Gesamtverkehrspolitik und eine Mobilitätsstrategie für einen mittelfristigen Zeithorizont. Für die Umsetzung sieht das Mobilitätskonzept einen Führungskreislauf vor, in welchem Massnahmen bestimmt und angeordnet, (Verkehrsdienstebericht, Verkehrsinfrastrukturbericht) sowie Soll- und Ist-Werte verglichen werden (Mobilitätsbericht).

---

<sup>1</sup> Vom Landtag mit Bericht und Antrag 2008 Nr. 128 zur Kenntnis genommen.

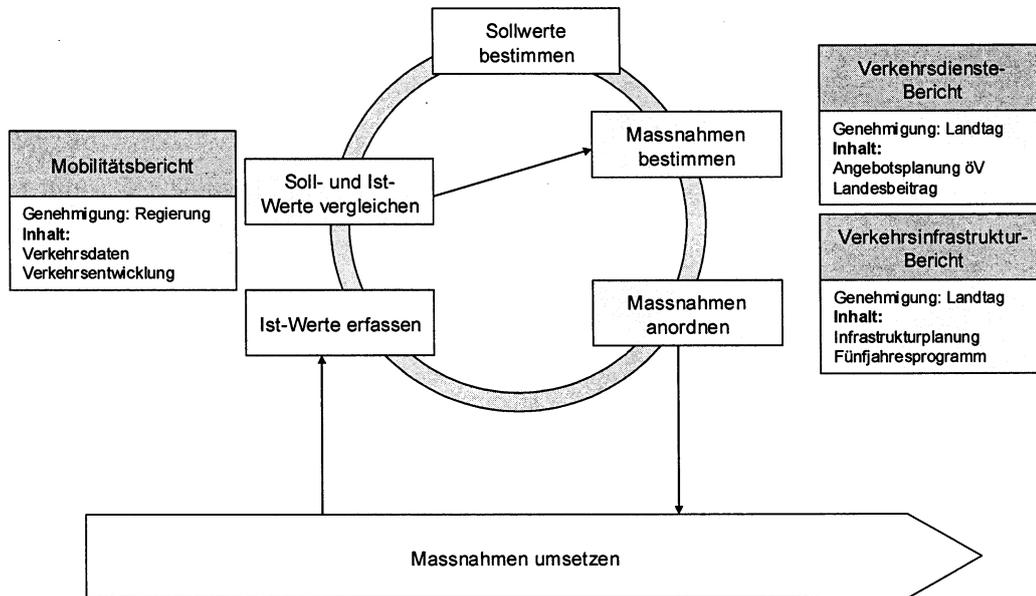


Abbildung 1: Führungskreislauf

Der Verkehrsdienstleistungsbericht legt dar, welches Angebot im öffentlichen Verkehr bereitgestellt werden soll und welche Infrastrukturen und Anlagen hierzu notwendig sind. Kernelemente des Verkehrsdienstleistungsberichts bilden:

- Allgemeine Ausführungen (jährlich);
- Angebotskonzept: Wichtige Angebotsänderungen und deren Kostenfolgen (jährlich);
- Fünfjahresplanung: mittelfristige konzeptionelle Entwicklung des Angebots;
- Infrastrukturanforderungen: Die zum Betrieb des öffentlichen Verkehrs erforderlichen Anpassungen und Verbesserungen der Infrastruktur werden im separat zu erstellenden Budget des ABI einfließen.
- Finanzbeschluss betreffend die ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr sowie weitere Verkehrsdienste im Sinne eines Globalkredits (jährlich).

Mit vorliegendem Bericht und Antrag wird zum vierten Mal ein Verkehrsdienstbericht dem Hohen Landtag vorgelegt.

## 1.2 Rechtliche Grundlage

Mit Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) sowie des Gesetzes über die Errichtung und Organisation der Anstalt "Liechtenstein Bus Anstalt" (LBAG) per 1. Januar 2010 hat der Hohe Landtag insbesondere die Organisation und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in Liechtenstein grundsätzlich angepasst. Mit der Schaffung des Gesetzes über den "Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil" (VLMG) wurde per 1.1.2012 die Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) in den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil (VLM) als selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts überführt. Dies vor dem Hintergrund, dass neben der Planung, Organisation und Vermarktung des Linienbusnetzes verstärkt weitere Verkehrsdienste im Sinne eines Gesamtangebots an öffentlicher Mobilität angeboten werden sollen. Insbesondere umfasst dies ein S-Bahn-Angebot und Kooperationen im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr. Darüber hinaus sind weitere Verkehrsdienste im Bereich des Fahrradverleihs und Car-Sharing denkbar.

Auf dieser rechtlichen Grundlage werden folgende Ziele verfolgt:

**Organisation des öffentlichen Verkehrs:** Der VLM wird befähigt, ein effizientes, integriertes und umfassendes Angebot im öffentlichen Verkehr zu erbringen. Dabei wird laut Art. 5 VLMG unterschieden zwischen einem **Grundangebot**, welches von der Regierung mittels Leistungsvereinbarung definiert wird, und **Zusatzangeboten**, von Verkehrsdiensten, welche im Auftrag von Dritten ausgeführt werden. Die Erstellung des Fahrplans und die Gestaltung des Tarifs obliegt dem VLM (Art. 23 und 26 PBG), wobei insbesondere die Mindestanforderungen bezüglich Qualität und Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung gemäss Leistungsvereinbarung eingehalten werden müssen.

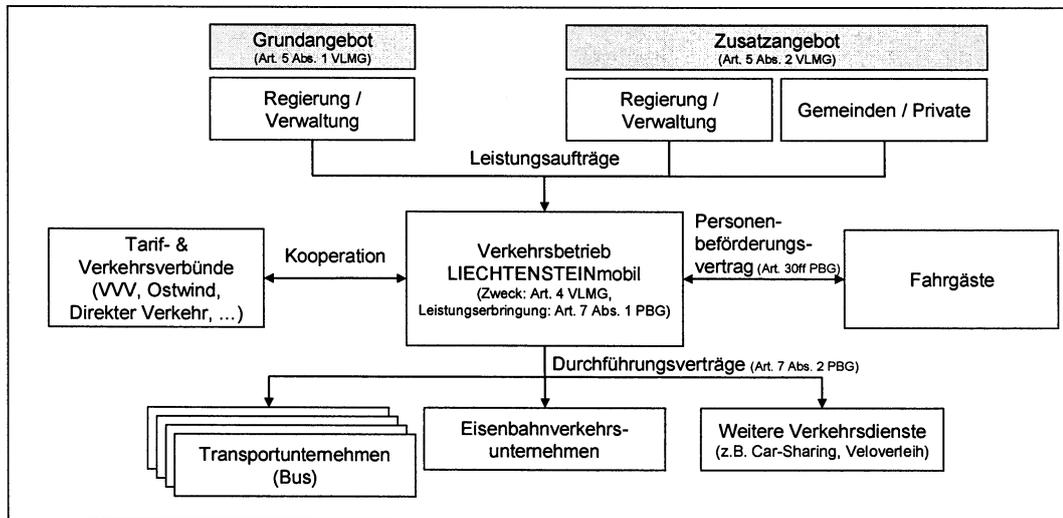


Abbildung 2: Organisation öffentlichen Verkehr in Grundangebot und Zusatzangebot

**Finanzierung des öffentlichen Verkehrs:** Die Einnahmen aus dem Linienverkehr vermögen den Aufwand für die fahrplanmässigen Leistungen des Grundangebots nur zu einem kleinen Teil zu decken. Aufgrund dessen kommt der Finanzierung der ungedeckten Kosten eine sehr hohe Bedeutung zu. Diese obliegt dem Hohen Landtag, welcher mit Festlegung eines Landesbeitrags zu Gunsten des VLM erfolgt. Grundlage bildet das in diesem Bericht und Antrag dargestellte Grundangebot. Auf dieser Basis schliesst die Regierung eine jährliche Leistungsvereinbarung mit dem VLM ab, welche das Grundangebot sowie die Tarifgestaltung aufgrund dieser Rahmenbedingungen im Detail ausarbeitet und umsetzt.

### 1.3 Grund- und Zusatzangebot

Liechtenstein verfügt mit dem „Liechtenstein Bus“ über ein grosszügig ausgebauten öffentliches Linienbusangebot mit Anbindung an alle wichtigen regionalen Knoten des öffentlichen Verkehrs. Ergänzt wird dieses Linienbusnetz durch ein Personennahverkehrsangebot auf der Schiene zwischen Buchs SG und Feldkirch. Gemäss Verkehrserhebung 2007 werden ca. 16% der Anzahl Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt.

Das Grundangebot umfasst folgende Verkehrsdienste:

- Verbindung aller Gemeinden Liechtensteins untereinander sowie Anbindung an die regionalen Knoten des öffentlichen Verkehrs („Liechtenstein Bus“);
- Ergänzende grenzüberschreitende Verbindungen („Linie 70 VVV“);
- Regionalzugsangebot Feldkirch – Buchs;
- Nacht- und Skibus.

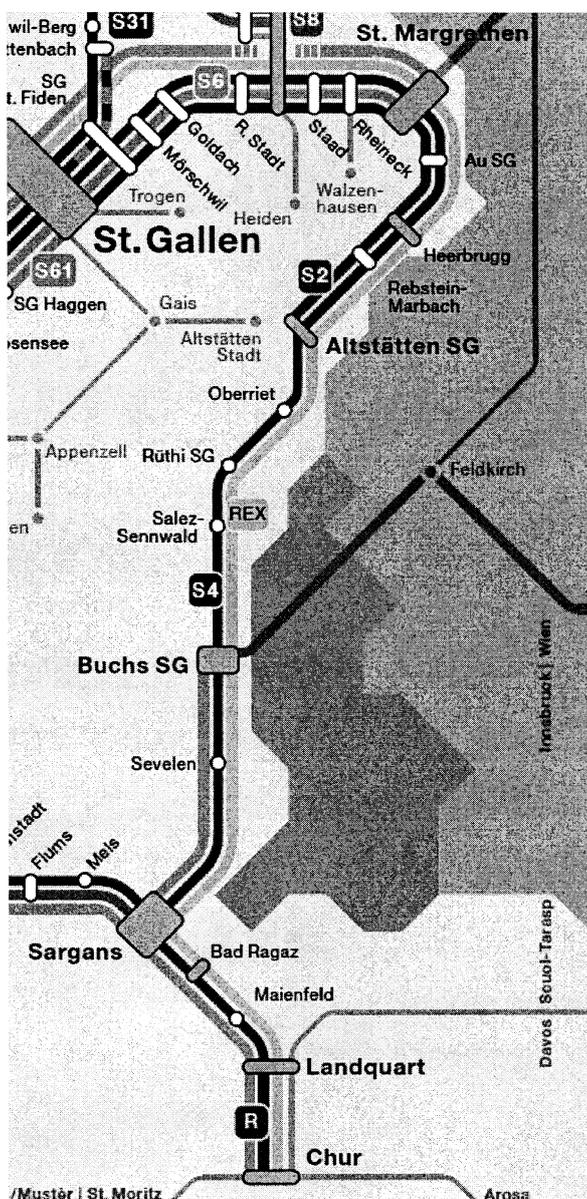
Als Zusatzangebote kann der VLM gemäss Art. 5 VLMG weitere Leistungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs anbieten, sofern dadurch die Erfüllung des Grundangebots nicht beeinträchtigt wird und die Finanzierung durch den Angebotsbesteller oder Dritte gesichert ist. Derzeit erbringt der VLM im Wesentlichen folgende Zusatzangebote:

- Schulbus für Schulen, deren Träger der Staat ist (Auftraggeber: Regierung);
- Ortsbus Triesen, Ortsbus Triesenberg, Ortsbus Schaan (Auftraggeber: Gemeinden);
- Sonderfahrplan Staatsfeiertag (Auftraggeber: OK Staatsfeiertag).

Der Leistungsumfang der Zusatzangebote wird durch die jeweiligen Auftraggeber bestellt. Die Finanzierung erfolgt ebenfalls durch die Auftraggeber. Die Auftraggeber sind frei, diese Zusatzangebote auch selbst zu erbringen oder diese Verkehrsleistung bei Dritten zu bestellen.

#### **1.4 Einführung S-Bahn St. Gallen auf Dezember 2013**

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons St. Gallen haben im September 2010 mit über 80% Zustimmung einen Investitionsbeitrag des Kantons an den Ausbau der S-Bahn St. Gallen befürwortet. Damit kann die S-Bahn St. Gallen auf Dezember 2013 definitiv eingeführt werden. Hierzu investierten die Schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton St. Gallen in den Jahren 2011 bis 2013 auf der Strecke Sargans bis St. Gallen rund 150 Mio. CHF. Mit dem neuen



Bahnangebot wird der Knoten Buchs deutlich aufgewertet, wobei neben dem stündlichen Regionalexpress neu ebenfalls stündlich eine S-Bahn (S4) verkehren wird. Die beiden Angebote bilden in Buchs SG einen Halbstundentakt, wobei die Fahrplanlage gegenüber heute um 15 Minuten versetzt wird. Die Fahrzeit Buchs – St. Gallen wird mit dem REX um 15 Minuten verkürzt und beträgt neu nur noch 45 Minuten. In den Knoten Sargans und Feldkirch bleiben die massgeblichen Anschlüsse in der derzeitigen Zeitplanlage bestehen. Damit muss das 2006 eingeführte Angebotskonzept des „Liechtenstein Bus“ auf Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 neu gestaltet werden, ansonsten die Anschlüsse in

Buchs SG nicht mehr gewährleistet sind. Aufgrund der Anschlussbeziehungen der Linien untereinander und der unveränderten Anschlusszeiten der Züge in Sargans und Feldkirch wurde das Angebot des Liechtenstein Bus komplett neu konzipiert.

Der Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil hat gemeinsam mit der Abteilung Verkehr des Tiefbauamts ein Fahrplankonzept entworfen, welches im Herbst 2012 einer breiten Vernehmlassung bei Gemeinden, Interessensvertretern, Transportbeauftragten und benachbarten Verkehrsbetrieben unterzogen wurde.

In Kenntnis der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung hat der Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil das definitive Konzept erarbeitet. Das Grundangebot des Regionalbus „Liechtenstein Bus“ sowie des Regionalzugs Feldkirch-Buchs basieren auf diesem Konzept.

### **1.5 Mittelfristige Entwicklung des Landesbeitrags und der Tarifeinnahmen**

Die Regierung hat im Sommer 2012 im Zuge der Sanierung des Staatshaushalts ein zweites Massnahmenpaket beschlossen, welches unter anderem eine Reduktion des Landesbeitrags zu Gunsten des Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil bis 2015 auf CHF 14.0 Mio. vorsieht. Für das Jahr 2014 beantragt die Regierung im Hinblick auf dieses Ziel, den Landesbeitrag in einem ersten Schritt auf CHF 14.9 Mio. zu kürzen. Die Reduktion des Landesbeitrags soll grundsätzlich nicht einen Abbau des Leistungsumfangs zur Folge haben, sondern mittels Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen und weiterer Einnahmen gedeckt werden.

Gleichwohl werden im Rahmen der Neukonzeption des Angebots des „Liechtenstein Bus“ Sparpotentiale ausgeschöpft und vor allem zu Randzeiten die Bedienung der Linien bedarfsgerecht ausgestaltet.

## **2. ANGEBOTSÄNDERUNGEN 2013**

### **2.1 Regionalbus „Liechtenstein Bus“**

Mit dem „Liechtenstein Bus“ steht der Bevölkerung, den Arbeitspendlern und Besuchern ein sowohl quantitativ als auch qualitativ sehr gutes öffentliches Mobilitätsangebot zur Verfügung. Der Leistungsumfang des „Liechtenstein Bus“ umfasst:

- die Vernetzung aller Gemeinden;
- Direktverbindungen auf den nachfragestärksten Verkehrsbeziehungen;
- ein integrales Taktsystem mit attraktiven Umsteigebeziehungen zwischen den Linien;
- die Bedienung aller inländischen und regionalen Bahnknoten;
- bedarfsorientierte Eilbuslinien.

Mit Einführung der S-Bahn St. Gallen auf Dezember 2013 musste auch das Grundangebot des „Liechtenstein Bus“ neu konzipiert werden (vergleiche Kapitel 1.4). Dieses Konzept soll grundsätzlich bis zur allfälligen Einführung einer S-Bahn FL.A.CH eingesetzt werden. Aufgrund der geänderten Anschlusszeiten in Buchs SG sowie der gleichbleibenden Anschlusszeiten der Regional- und Fernverkehrszüge in Feldkirch und Sargans ergeben sich wesentliche Änderungen im Fahrplankonzept gegenüber dem Bestand.

Das neue Angebotskonzept zeichnet sich dadurch aus, dass es bewährte Elemente des bisherigen Liniennetzes übernimmt und neu vier aufeinander aufbauende Angebotsstufen (Randzeit (R), Wochenende (W), Nebenverkehrszeit Werktags (N), Hauptverkehrszeit Werktags (H)) definiert.

Wochentag	Zeiten																							
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1		
MO		R	H	H	N	N	N	N	N	N	N	N	H	H	H	N	R	R	R	R	R			
DI		R	H	H	N	N	N	N	N	N	N	N	H	H	H	N	R	R	R	R	R			
MI		R	H	H	N	N	N	N	N	N	N	N	H	H	H	N	R	R	R	R	R			
DO		R	H	H	N	N	N	N	N	N	N	N	H	H	H	N	R	R	R	R	R			
FR		R	H	H	N	N	N	N	N	N	N	N	H	H	H	N	R	R	R	R	R	R		
SA		R	R	W	W	W	W	W	W	W	W	W	W	W	W	R	R	R	R	R	R	R		
SO			R	W	W	W	W	W	W	W	W	W	W	W	W	R	R	R	R	R	R			

Das Grundangebot „Liechtenstein Bus“ stellt sich für das Fahrplanjahr 2014 wie folgt dar:

Linie	Strecke	Taktfolge in Minuten			
		Randzeit	Wochenende	Nebenverkehrszeit	Hauptverkehrszeit
		R	W	N	H
11	(Feldkirch –) Schaanwald – Mauren – Eschen – Bendern – Schaan – Vaduz – Triesen – Balzers (- Sargans)	30	30	30	30
	- Ab Feldkirch	60	30	30	30
	- Ab Sargans	60	60	30	30
11A	Schaanwald – Mauren – Eschen – Nendeln – Schaan – Vaduz – Triesen – Balzers - Trübbach			30	30
	- Eschen – Nendeln – Schaan	60	30		
12	Buchs – Schaan	30	30	15	15+30
	- Buchs – Schaan – Vaduz – Triesen				15
12E	Vaduz – Sargans	k.A.	k.A.	60	60
14	Feldkirch – Nendeln – Schaan	60	60	60	30
21	Vaduz – Triesenberg (- Malbun)	60	60	30	30
	- bis Malbun	k.A.	60	60	60
22	Triesenberg – Gaflei	k.A.	*	*	*
24	Vaduz – Sevelen	k.A.	k.A.	60	30
26	Schaan – Planken	*	*	*	*
31	Ruggell – Bendern - Eschen	k.A.	60	60	60
32	Sch'berg – Ruggell – Gamprin – Bendern – Eschen (- Mauren)	60	60	60	60
33	Mauren – Schellenberg	60	60	60	60
35	Schellenberg – Bendern (- Nendeln Bhf)	k.A.	*	*	30
36	Gisingen – Ruggell – Bendern - Schaan	k.A.	k.A.	k.A.	*

\* = bedarfsorientiert, k.A.= kein Angebot

Ergänzend zu obiger Tabelle ist festzuhalten, dass

- die Linien 11 und 11A sich auf den Gemeinschaftsstrecken zu durchgehend vier Kursen pro Stunde und Richtung zum 15 Minuten-Takt ergänzen;
- die Linien 11, 11A und 12 sich auf den Gemeinschaftsstrecken zu Hauptverkehrszeiten zu acht Kursen pro Stunde und Richtung ergänzen.
- die Linien 11A und 14 sich auf den Gemeinschaftsstrecken zu durchgehend vier Kursen pro Stunde und Richtung ergänzen.
- die Linien 31, 32 und 33 sich auf den Gemeinschaftsstrecken zum Halbstundentakt ergänzen bzw. einen Halbstundentakt in Form eines Ringverkehrs (RZ) sicherstellen.

Bei gegenüber Vorjahr reduzierter Leistung werden die Kosten für die fahrplanmässigen Leistungen für das Geschäftsjahr 2014 bei CHF 16'429'000.- (Voranschlag 2013: CHF 17'101'000.-, Rechnung 2012: CHF 16'649'000.-) liegen. Die Annahme setzt voraus, dass die Jahreststeuerung um null Prozent liegt und keine teuerungsbedingten Lohnanpassungen erforderlich sind. Jedoch wird im Vergleich zum Vorjahr mit höheren durchschnittlichen Treibstoffpreisen gerechnet.

## **2.2 Regionalzug Feldkirch – Buchs SG**

Der Regionalzug Feldkirch – Buchs SG stellt eine gemeinsam mit dem Land Vorarlberg bestellte Verkehrsleistung zwischen Feldkirch und Buchs SG bei der ÖBB Personenverkehr AG dar. Die Verkehrsleistung umfasst 5 Regionalzugspaare, wobei das Angebot auf die Arbeitspendlerbedürfnisse abgestimmt ist. Aufgrund

der beschränkten Streckenkapazitäten<sup>2</sup> verkehren die Regionalzüge vor allem lastrichtungsorientiert und ein Taktverkehr ist nur in beschränkten Zeitfenstern fahrbar. Ab Fahrplanjahr 2014 verkehrt der Railjet durchgehend im zweistündlichen Taktverkehr. Nachdem in Nendeln je zwei Railjets kreuzen, können in diesen Zeiträumen keine Regionalzüge geführt werden, was vor allem die Hauptverkehrszeiten um 16:00 und 18:00 Uhr betrifft.

Die Regionalzüge werden neu auf den Knoten Buchs SG ausgerichtet, sodass auch für Pendler aus der Schweiz zu Hauptverkehrszeiten ein interessantes Regionalzug-Angebot nach Liechtenstein besteht.

Linie	Strecke	Anzahl Kurse		
		Morgen	Abend (16-19)	Sa/So
ÖBB	Buchs – Schaan – Schaan Forst– Nendeln – Feldkirch	3 (+1 Mittag)	5	1
	Feldkirch – Nendeln – Schaan	5	4	1
	Forst – Schaan – Buchs			

Aufgrund der Abrechnung der Verkehrsleistung in Euro besteht ein erhebliches Wechselkursrisiko. Zur Kalkulation der erwarteten Aufwendungen für das Jahr 2014 wird von einem Wechselkurs von 1.30 CHF/EUR ausgegangen.

Für das Geschäftsjahr 2014 wird mit Kosten für den „Liechtenstein Takt“ von CHF 230'000.- (Voranschlag 2013: CHF 225'000.-, Rechnung 2012: CHF 208'000.-) gerechnet. Darin enthalten ist die Beibehaltung des bestehenden Angebots sowie die vertragsmässige Anpassung an die Teuerung (Annahme 2% in Österreich).

---

<sup>2</sup> Es besteht nur eine Begegnungsstelle in Nendeln, wo Regionalzüge entgegenkommende andere Regionalzüge, Güterzüge oder Personenfernverkehrszüge passieren können.

### 2.3 Grenzüberschreitende Linie 70

Die grenzüberschreitende Linie 70 wird vom Verkehrsverbund Vorarlberg „VVV“ betrieben, wobei die Regierung mit dem VVV für die Fahrplanjahre 2008/09 und 2009/2010 einen Verkehrsdienstevertrag abgeschlossen hat. Der Vertrag wurde ab Fahrplanjahr 2010/11 zwischen der LBA und dem VVV neu abgeschlossen. Gemäss Vertrag finanziert die LBA die Kosten zu einem Anteil von 42%. Der Leistungsumfang beinhaltet:

- Morgens und abends lastrichtungsorientierte Kurse für Arbeitspendler aus Vorarlberg nach Liechtenstein;
- Angebot für Schichtarbeiter in Schaanwald, Eschen, Bendern und Schaan.

Für das Fahrplanjahr 2013/2014 soll das derzeitige Angebot beibehalten werden.

Linie	Strecke	Taktfolge in Minuten		
		Morgen	Abend	Schicht
70	Klaus – Rankweil – Feldkirch – Bendern – Schaan	30		*
	Schaan – Bendern – Feldkirch – Rankweil – Klaus		30	*

\* = bedarfsorientiert

Aufgrund der Abrechnung der Verkehrsleistung in Euro besteht ein erhebliches Wechselkursrisiko. Für die erwarteten Kosten für das Jahr 2014 wird von einem Wechselkurs von 1.30 CHF/EUR ausgegangen.

Für das Geschäftsjahr 2014 wird mit einem Kostenanteil für die „Linie 70“ von CHF 240'000.- (Voranschlag 2013: CHF 220'000.-, Rechnung 2012: CHF 225'500.-) gerechnet. Darin enthalten ist die Beibehaltung des bestehenden Angebots sowie die vertragsmässige Anpassung an die spezifische Teuerung im Busbereich (Annahme 3%).

## 2.4 Skibus

Beim Skibus handelt es sich um ein saisonales Angebot, welches Wintersportler und Ausflügler aus allen Gemeinden Liechtensteins (mit Ausnahme Planken) direkt nach Malbun bringt. Die Leistung wurde 2011 öffentlich ausgeschrieben und für die Fahrplanjahre 2011/12 und 2012/13 vergeben.

Der Skibus wird im Fahrplanjahr 2013/2014 im gleichen Umfang neu ausgeschrieben.

Linie	Strecke	Anzahl Kurse		
		Morgen	Mittag	Nachmittag
A	<b>Schellenberg – Ruggell – Gamprin – Bendern – Schaan – Vaduz – Malbun Bergbahnen</b> <b>Malbun Bergbahnen – Vaduz – Schaan – Bendern – Gamprin – Ruggell – Schellenberg</b>	1	1	1
B	<b>Schaanwald – Mauren – Eschen – Nendeln – Schaan – Vaduz – Malbun Bergbahnen</b> <b>Malbun Bergbahnen – Vaduz – Schaan – Nendeln – Eschen – Mauren – Schaanwald</b>	1	1	1
C	<b>Balzers – Triesen – Malbun Bergbahnen</b> <b>Malbun Bergbahnen – Triesen – Balzers</b>	1	1	1

Für das Geschäftsjahr 2014 wird mit erwarteten Aufwendungen für den Skibus von CHF 100'000.- (analog dem Voranschlag 2013) gerechnet.

## 2.5 Nachtbus

Der Nachtbus ermöglicht es Spätheimkehrern am Wochenende (Nacht von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag) zwischen 1 Uhr und 3 Uhr nochmals den öffentlichen Verkehr benutzen zu können. Die Leistung wurde 2011 öffentlich ausgeschrieben und für die Fahrplanjahre 2011/12 und 2012/13 ver-

geben. Der Nachtbus wird sehr gut angenommen und befördert pro Wochenende durchschnittlich 170 und zu Spitzenzeiten mehr als 200 Fahrgäste. Mit Einnahmen von CHF 39'850.- im Jahr 2012 (2011: CHF 39'100.-) generiert der Nachtbus einen vergleichsweise sehr guten Deckungsgrad.

Der Nachtbus wird im Fahrplanjahr 2013/2014 im gleichen Umfang neu ausgeschrieben.

Linie	Strecke	Anzahl Kurse	
		Fr/Sa	Sa/So
N1	Feldkirch – Mauren – Bendern – Balzers	2	2
N2	Balzers – Nendeln – Mauren – Feldkirch	1	1
N3	Buchs – Vaduz – Triesenberg	1	1
N4	Schellenberg – Bendern - Schaan	1	1
	Schaan - Bendern – Schellenberg	1	1

Die Kosten für das Geschäftsjahr 2014 belaufen sich auf CHF 110'000.- (Voranschlag 2012: CHF 115'000.-).

### 3. UNGEDECKTE KOSTEN 2013

Die Bereitstellung des öffentlichen Personennahverkehrs weist hohe ungedeckte Kosten auf. Für das Jahr 2014 stehen einem erwarteten Aufwand von CHF 19'275'000.- erwartete Einnahmen von CHF 4'224'000.- gegenüber. Der Eigenfinanzierungsgrad des öffentlichen Personennahverkehrs beträgt damit 21.9%.

Der im regionalen und internationalen Vergleich relativ tiefe Eigenfinanzierungsgrad ist auf die tiefen Preise vor allem für Abonnemente sowie das sehr gut ausgebaute Angebot zurückzuführen.

Für die nachfolgende Begründung der ungedeckten Kosten für das Jahr 2014 gelten folgenden Prämissen:

- Nachdem gewisse massgebliche Parameter (vor allem Teuerung, Entwicklung der Treibstoffpreise sowie Lohnentwicklung Wagenführer) zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Bericht und Antrags erst abgeschätzt werden können, sind alle Werte als erwartete Kosten bzw. Einnahmen zu verstehen.
- Mehr- beziehungsweise Minderkosten sowie Einnahmendifferenzen werden über das Eigenkapital des „Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil“ ausgeglichen.

Nachfolgend werden, ausgehend vom Aufwand für die Erstellung des Grundangebots und der Einnahmen aus dem Linienverkehr, die resultierenden ungedeckten Kosten dargestellt und kommentiert. Die ungedeckten Kosten entsprechen dem Landesbeitrag an den VLM.

### **3.1 Aufwand Grundangebot**

Der Aufwand Grundangebot setzt sich einerseits aus den bei Dritten bezogenen fahrplanmässigen Leistungen<sup>3</sup> der im Grundangebot enthaltenen Verkehrsdienste, den Aufwendungen für Eigenleistungen des „Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil“ sowie ausserordentlichen Aufwendungen zusammen.

---

<sup>3</sup> Entweder durch Ausschreibung von Verkehrsdiensten durch den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil selbst oder Verträge zur Mitfinanzierung von Verkehrsdiensten Dritter (ÖBB bei Liechtenstein Takt und VVV bei grenzüberschreitender Linie 70)

In 1000 CHF	Rechnung 2012	Voranschlag 2013	Erwartung 2014
Aufwand „Liechtenstein Bus“	16649	17101	16429
Aufwand „Skibus“	103	100	100
Aufwand „Nachtbus“	111	115	110
Beitrag „Liechtenstein Takt“	210	225	230
Beitrag „Linie 70“	226	220	240
Vertriebsaufwand	209	163	200
<b>Aufwand fahrplanmässige Leistungen</b>	<b>17'508</b>	<b>17'924</b>	<b>17'309</b>
Organisations- und Verwaltungs-aufwand LIEmobil	1238	1296	1111
Ausserordentlicher Aufwand	279	330	295
Nicht rückforderbare Vorsteuer	593	600	560
<b>Aufwand Grundangebot</b>	<b>19'618</b>	<b>20'150</b>	<b>19'275</b>

Nachdem die Aufwendungen für die fahrplanmässigen Leistungen in Kapitel 1.4 begründet sind, beschränkt sich die Kommentierung auf die übrigen Aufwandspositionen für die erwarteten Kosten 2014.

### **Vertriebsaufwand**

Der Vertriebsaufwand umfasst alle Leistungen welche erforderlich sind, um das Fahrplanangebot für den Fahrgast zugänglich und nutzbar zu machen. Dies sind insbesondere Aufwendungen für die Erstellung und Verteilung von Liniennetzplänen und Fahrplanbüchern, der Druck und Verkauf von Fahrscheinen und Abonnements inklusive der Provisionen an die Vertriebspartner. Ebenfalls zählen dazu die Aufwendungen für den Anschluss an die verschiedenen Verkehrsverbünde (Vorarlberg, Ostwind und Direkter Verkehr mit Generalabonnements und Halbtaxabonnements der Schweiz) sowie Kontrolle und Sicherheit im Bus. Ebenfalls ist die laufende Kundenzufriedenheitsmessung im Rahmen der Qualitätsbeurteilung enthalten. Die erwarteten Kosten werden im Jahr 2014 CHF 200'000.- betragen.

### **Organisations- und Verwaltungsaufwand VLM**

Der Organisations- und Verwaltungsaufwand des VLM im Betrag von CHF 1'111'000.- umfasst im Wesentlichen vier Bereiche. Der erste Bereich umfasst die Betriebsführung selbst mit der Planung der Finanzierung, der Budgeterstellung und Berichterstattung. Der zweite Bereich umfasst die Planung und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs von der Liniennetz- und Fahrplanentwicklung über die Entwicklung und Beschreibung zur qualitativen und visuellen Ausgestaltung des Angebots bis hin zur Systementwicklung und Implementierung der Fahrgeldmanagement- und Fahrgastinformationssysteme. Der dritte Bereich betrifft die Evaluation (Ausschreibung) der Leistungserbringer und die Vertragsführung mit diesen sowie die Kooperation mit den verschiedensten Verkehrs- und Vertriebspartnern. Der vierte Bereich umfasst den gesamten Kundendienst mit Kundencenter, Beratung, Abonnementverkauf und Verwaltung, Organisation von Gruppenfahrten, Fundbüro usw., sowie das Marketing und die Werbung für die öffentlichen Verkehrsangebote. Im Weiteren fallen Kosten für den Verwaltungsrat, Büromiete und Unterhalt, Versicherungen und EDV an.

### **Ausserordentlicher Aufwand**

Massgeblich für den Ausserordentlichen Aufwand sind Rentenleistungen zugunsten von Wagenführern, welche bis 1. Juli 2001 nach dem alten Postautohaltervertrag angestellt wurden. Diese kommen gemäss Gesetz über die Abänderung des Besoldungsgesetzes, LGBI. 1995 Nr. 207, und Beschluss der Regierung vom 28. November 1995 in den Genuss einer Überbrückungsrente analog dem Staatspersonal, wobei der Gesetzesstand per 1.1.2000 anzuwenden ist.

Anfangs 2014 werden voraussichtlich insgesamt 7 Wagenführer in Frührente sein.

### **Nicht rückforderbare Vorsteuer (Vorsteuerkürzung)**

Grundsätzlich kann der VLM bei der Mehrwertsteuerabrechnung Vorsteuern geltend machen. Der VLM unterliegt jedoch auf Grund des Subventionsanteils einer Vorsteuerkürzung. Nachdem die Erfolgsrechnung des VLM ohne MwSt. ausgewiesen wird, müssen die „nicht rückforderbaren Vorsteuern“ als Aufwand verrechnet werden. Aufgrund des geringeren Subventionsanteils sinken auch die „nicht rückforderbaren Vorsteuern“.

### 3.2 Einnahmen Linienverkehr

Die Einnahmen aus dem Linienverkehr konnten in den vergangenen Jahren aufgrund des Fahrgastzuwachses sowie Tarifierhöhungen gesteigert werden und betragen im Jahr 2012 insgesamt CHF 3'818'000.- (2011: CHF 3'957'000.-, 2010: CHF 3'266'000.-). Davon entfallen CHF 3'530'000.- (2011: CHF 3'725'000.-, 2010: CHF 2'926'000.-) auf Billet- und Abonnementverkäufe sowie Einnahmen von Verkehrsverbänden.

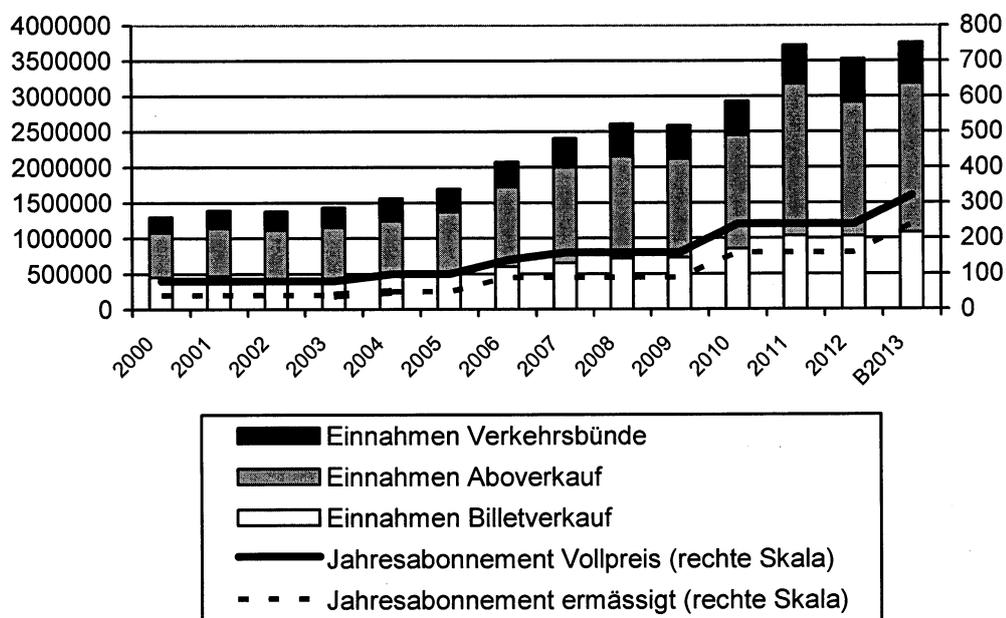


Abbildung 3: Entwicklung Einnahmen und Tarife

Die Einnahmen aus dem Linienverkehr vermögen den Aufwand für fahrplanmässige Leistungen im Jahr 2012 zu 22.1% (2011: 22.3%, 2010: 17.5%) zu decken. Der Eigenfinanzierungsgrad, welcher neben dem Aufwand für die fahrplanmässige Leistung auch den Organisations- und Verwaltungsaufwand, den ausserordentlichen Aufwand sowie die Vorsteuerkürzungen beinhaltet, beträgt 2012 19.5% (2011: 19.9%, 2010: 15.6%). Dieser Anteil soll im Einklang mit dem Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ in den kommenden Jahren schrittweise erhöht werden, wobei mittelfristig ein Eigenfinanzierungsgrad von 25% erreicht werden soll. Für das Jahr 2014 wird gemäss den in diesem Bericht und Antrag erwarteten Aufwendungen und Einnahmen ein Eigenfinanzierungsgrad von 21.9% erwartet. Diese Verbesserung des Eigenfinanzierungsgrades ist einerseits durch die Mehreinnahmen aufgrund der geplanten Tarifierhöhung per 1. Juli 2013 und andererseits auf die Kostensenkung beim „Liechtenstein Bus“ aufgrund einer Angebotsreduktion zurückzuführen.

Eine weitere Verbesserung des Eigenfinanzierungsgrads bedingt eine weitere Anpassung der Tarife, wobei dies vor allem die Jahresabonnemente betrifft. Die Festlegung der Tarifierhöhungen aufgrund der obigen Zielvorgaben erfolgt gemäss Art. 26 Personenbeförderungsgesetz in Zusammenhang mit dem Gesetze über den "Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil" (VLMG) durch den VLM.

In 1000 CHF	2012	Voranschlag 2013	Erwartung 2014
Einnahmen Billetverkauf	1032	1080	1090
Einnahmen Aboverkauf	1883	2100	2143
Einnahmen Verkehrsverbände	614	580	650
Diverse Einnahmen Linienverkehr	289	537	341
<b>Einnahmen Linienverkehr</b>	<b>3'818</b>	<b>4'297</b>	<b>4'224</b>

Die erwarteten Einnahmen für das Jahr 2014 sind wie folgt begründet:

#### **Einnahmen Billetverkauf**

Der Billetverkauf erfolgt ausschliesslich über das Kassensystem in den Bussen. Dabei sind die Chauffeure in der Lage, alle Kategorien von Billeten, angefangen vom Einzelfahrschein über Tageskarten bis zur Monatskarte sowohl zu LIEmobil-Tarifen wie auch zu VVV Tarifen in Schweizer Franken oder Euro zu verkaufen. Die erwarteten Einnahmen 2014 sehen eine Steigerung gegenüber der Rechnung 2012 vor. Darin enthalten sind eine Tarifierhöhung per 1. Juli 2013, sowie eine per 1. Januar 2014 im grenzüberschreitenden Verkehr mit Vorarlberg neue Tarifstruktur und weiters auch eine neu mit dem OSTWIND eingegangene Tarifkooperation.

#### **Einnahmen Abonnementverkauf**

Das Abonnement-Sortiment von LIEmobil umfasst Wochen-, Monats- und Jahresabonnemente. Das weitaus grösste Segment sind die Jahresabonnemente. Im Jahr 2012 wurden 11'512<sup>4</sup> (2011: 12'423) Jahresabonnemente ausgegeben. Mit diesem Rückgang um 7.5% reduzierten sich die Einnahmen um 12 %. Wobei festzuhalten ist, dass die Vorjahressteigerung (+38 %) aufgrund von Abgrenzungsdifferenzen überproportional hoch ausgefallen ist. Die erwarteten Einnahmen 2014 liegen über dem Voranschlag 2013.

#### **Einnahmen Verkehrsverbände**

Die Einnahmen Verkehrsverbände sind Ausgleichszahlungen des Verkehrsverbands Vorarlberg für Einnahmen durch den Verkehrsverband, welche eigentlich dem VLM zustehen würden. In gleicher Weise erhält der VLM aus verschiedenen Tarifen des Direkten Verkehrs (Generalabonnemente, Halbtaxabonnemente, und weiteren in Liechtenstein gültigen Fahrscheinen) eine Abgeltungszahlung. Zusätzlich werden im Jahr 2014 auch Abgeltungszahlungen aus der Tarifkooperation

---

<sup>4</sup> Nicht enthalten sind Jahresabonnemente mit Gültigkeit in Liechtenstein, welche durch den Verkehrsverband Vorarlberg (VVV) ausgegeben wurden.

mit OSTWIND entstehen, wobei noch nicht abgeschätzt werden kann, wie hoch die Beteiligung von LIEmobil ausfallen wird. Die Abgeltungszahlungen sind weitgehend unabhängig von den in Liechtenstein gültigen Tarifen und daher nur gering beeinflussbar.

### Diverse Einnahmen Linienverkehr

Unter die diversen Einnahmen Linienverkehr fallen Einnahmen aus Kollektivbilletten und Schwarzfahrerzuschlägen. Weiters generiert der VLM Einnahmen aus Werbung in und an den Linienbussen. Diese Einnahmen sollen durch eine breitere Vermarktung gesteigert werden.

### 3.3 Ungedeckte Kosten 2012

Aufgrund der Aufwendungen für die Erstellung des Grundangebots sowie der erwarteten Einnahmen aus dem Linienverkehr ergeben sich die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs. Nachdem mit Voranschlag 2013 die ungedeckten Kosten schon auf CHF 15.75 Mio. (2012: CHF 15.8 Mio.) gesenkt werden konnten, soll dieser Betrag für das Jahr 2014 mittels Steigerung der Einnahmen aus dem Linienverkehr, einer Reduktion des Aufwandes sowie einem Abbau von Reserven des VLM auf rund CHF 14.9 Mio. gesenkt werden. Damit liefert der öffentliche Verkehr nochmals einen wichtigen Beitrag zur Verminderung des absehbaren Defizits in der laufenden Rechnung des Landes und unterstützt auf diese Weise die Konsolidierungsanstrengungen der Regierung.

In 1000 CHF	Rechnung 2012	Voranschlag 2013	Erwartung 2014
Einnahmen Linienverkehr	-3'818	-4'297	-4'224
Aufwand Grundangebot	19'618	20'150	19'275
Deckung durch Reserven VLM		-100	-151
<b>Ungedeckte Kosten</b>	<b>15'800</b>	<b>15'753</b>	<b>14'900</b>

Die ungedeckten Kosten entsprechen dem zu finanzierenden Landesbeitrag.

Die Erwartung 2014 stützt sich vor allem in Bezug auf die Einnahmenerzielung, die Teuerung und die Treibstoffkosten auf Annahmen. Nachdem mit diesem Bericht und Antrag gleichzeitig der Landesbeitrag für das Jahr 2014 fixiert wird, sind in der Jahresrechnung 2014 Abweichungen zu erwarten, welche aus Überschüssen oder Defiziten bestehen können. Das Eigenkapital des VLM (per 31.12.2012 CHF 3'077'168.-, wovon CHF 2'000'000.- als Dotationskapital) dient dazu, diese Unsicherheiten über die Jahre auszugleichen.

#### **4. MITTELFRISTIGE ANGEBOTSENTWICKLUNG UND INFRASTRUKTURBEDARF**

Die mittelfristige Angebotsentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Liechtenstein ist durch folgende Faktoren geprägt:

- Fahrgastpotential und Bedarfsanpassungen;
- Angebotsänderungen im Schienenverkehr in den regionalen Knoten des öffentlichen Verkehrs (Feldkirch, Buchs SG, Sargans);
- Verfügbare Mittel (Tarifeinnahmen und Beiträge der öffentlichen Hand).

##### **4.1 Mittelfristige Angebotsentwicklung**

###### **4.1.1 S-Bahn St. Gallen**

Mit Einführung der S-Bahn St. Gallen wird ein Meilenstein für die regionale Angebotsstruktur im öffentlichen Verkehr erreicht. Der Knoten Buchs gewinnt deutlich an Attraktivität. Mit der S4 werden die Siedlungsgebiete Sarganserland/Walensee, Ziegelbrücke, Uznach sowie Altstätten, St. Margrethen und St. Gallen direkt erschlossen und direkt mit Buchs SG verbunden. Neben der S-Bahn stellt der beschleunigte REX Buchs SG und Sargans eine direkte Verbindung von Wil, Gossau, St. Gallen sowie Landquart und Chur her. Die Verbindung St. Gallen – Buchs wird um 15 Minuten beschleunigt und dauert noch 45 Minuten. Hierzu

investierten die Schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton St. Gallen in den Jahren 2011 bis 2013 auf der Strecke Sargans bis St. Gallen rund CHF 150 Mio..

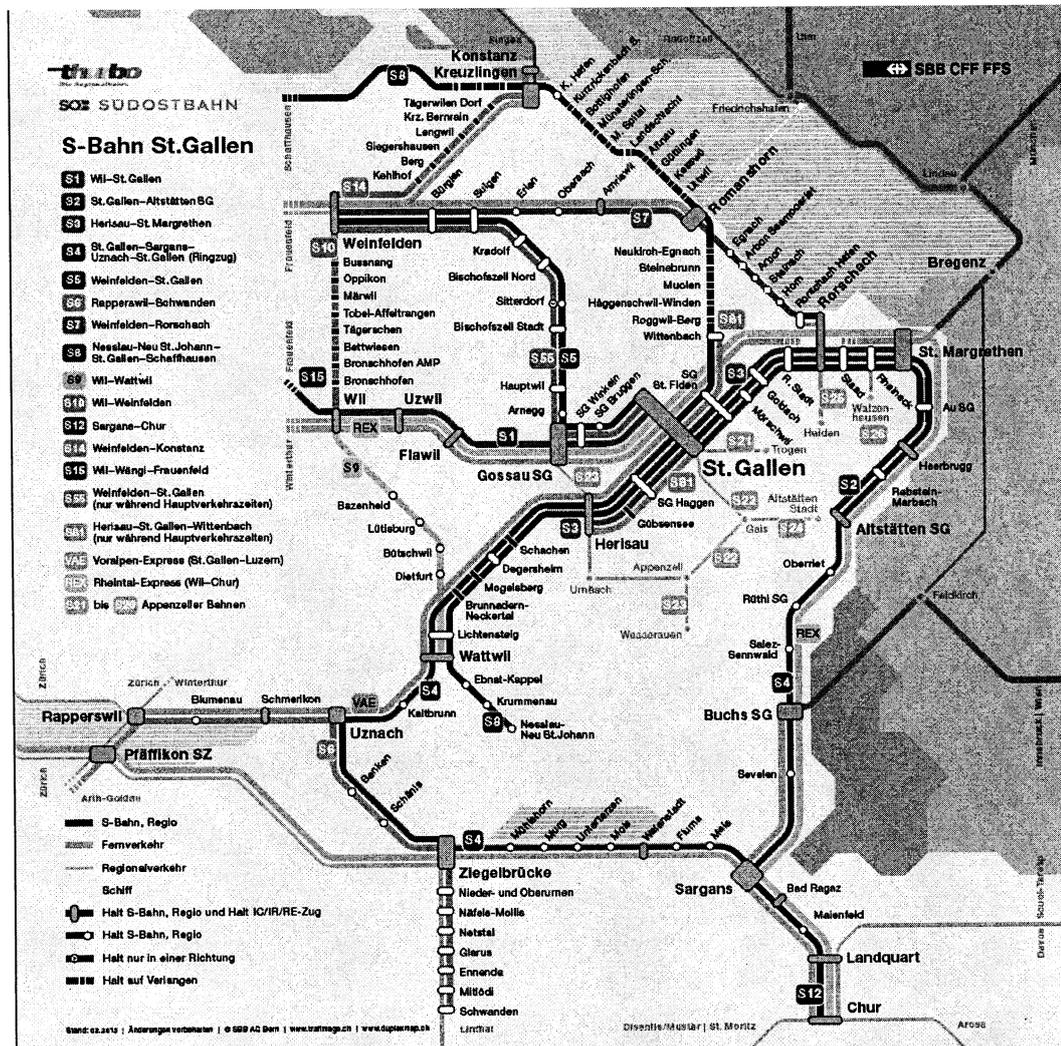


Abbildung 4 Liniennetz S-Bahn St. Gallen 2013

Umsteigepunkte ins Liechtensteinische öV-Netz sind neben Buchs und Sargans (REX und S4) auch Sevelen (S4). Mit der Linie 24 Vaduz – Sevelen wird eine sehr schnelle Verbindung von Vaduz in das regionale Bahnnetz geschaffen.

#### 4.1.2 S-Bahn FL.A.CH

Mit dem Projekt S-Bahn FL.A.CH würde die vorhandene Eisenbahninfrastruktur soweit ausgebaut, dass eine S-Bahn im Halbstundentakt zwischen Feldkirch und Buchs verkehren könnte und dort Anschlüsse an das regionale Bahnangebot herstellen bzw. direkt weiterfahren könnte.

Mit Einführung der S-Bahn FL.A.CH würde neben dem Halbstundentakt auf der Schiene auch die Bus-Bahn-Verknüpfung in Liechtenstein realisiert werden. An den Haltestellen „Schaan Bahnhof“, „Nendeln Bahnhof“ und Schaanwald wären jeweils Anschlüsse an den „Liechtenstein Bus“ zu realisieren, womit diese Knotenpunkte gleichzeitig zu Verteilknoten aufgewertet würden.

#### 4.2 Anforderungen an die Infrastruktur

Die Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs bedingt neben Fahrzeugen und Fahrpersonal eine ausreichende Infrastruktur. Hierzu zählen insbesondere die Verkehrsträger (Strasse oder Schiene), Publikumsanlagen (Haltestellen, Umsteigepunkte) und weitere betriebsnotwendige Anlagen (z.B. Busspuren und Wendeanlagen für Linienbusse).

Die Anforderungen an die Infrastruktur für den Linienbusverkehr ergeben sich aus folgenden wesentlichen Gründen:

- Linienverlauf und Endhaltestellen (Situierung der Haltestellen und Wendeanlagen);
- Fahrgastaufkommen (Ausstattung der Haltestelle);
- Verkehrsaufkommen (Verkehrsführung, Busbevorzugung, Fahrplanstabilität);

- Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (Gestaltung der Haltestellen)

## II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

### Antrag,

der Hohe Landtag wolle diesen Bericht und Antrag in Behandlung ziehen und dem beiliegenden Finanzbeschluss die Zustimmung erteilen.

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

**REGIERUNG DES  
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**





**III. REGIERUNGSVORLAGE**

**Finanzbeschluss**

vom ...

**über die Gewährung eines Landesbeitrages an die Aufwendungen  
des Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil für das Jahr 2014**

Der Landtag hat in seiner Sitzung vom ..... beschlossen:

**Art. 1**

An die Aufwendungen des Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil zur Erstellung des öffentlichen Personennahverkehrs richtet das Land für das Jahr 2014 einen Landesbeitrag in der Gesamthöhe von CHF 14'900'000.- aus.

**Art. 2**

Dieser Finanzbeschluss tritt am Tag nach der Kundmachung in Kraft.