

**BERICHT UND ANTRAG**  
**DER REGIERUNG**  
**AN DEN**  
**LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**  
**BETREFFEND**  
**DEN VERKEHRSDIENSTEBERICHT 2016 – 2018**

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

**Nr. 61/2015**



## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung .....	5
Zuständiges Ministerium.....	6
Betroffene Amtsstellen .....	6
<b>I.   BERICHT DER REGIERUNG .....</b>	<b>7</b>
1.   Ausgangslage .....	7
1.1   Zielsetzung Verkehrsdienstebericht 2016 - 2018 .....	8
1.2   Organisation und Zuständigkeiten im Bereich des ÖV .....	9
1.3   Rechtliche Grundlage und Finanzierung ÖV .....	10
2.   Strategie Öffentlicher Verkehr (SOLL) .....	11
2.1   Grundangebot im öffentlichen Verkehr in Liechtenstein .....	13
2.2   Regionales öffentliches Verkehrsnetz stärken.....	14
3.   Entwicklung des öffentlichen Verkehrs 2012 – 2015 .....	15
3.1   Geschäftsergebnisse VLM .....	15
3.2   Rahmenbedingungen .....	17
3.3   Grund- und Zusatzangebot .....	18
3.4   Das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs.....	19
3.4.1   «Liechtenstein Bus» .....	19
3.4.2   Regionalzugangebot Feldkirch – Buchs SG .....	22
3.4.3   Ergänzende grenzüberschreitende Verbindungen („Linie 70 VVV“) .....	23
3.4.4   Skibus .....	23
3.4.5   Nachtbus .....	24
3.5   Zusatzangebote des öffentlichen Verkehrs .....	24
4.   Umsetzung Strategie ÖV 2016 – 2018.....	25
4.1   Verbesserungspotential des öffentlichen Verkehrsangebots.....	26
4.1.1   Massnahmen und Projekte im öffentlichen Busverkehr .....	27
4.1.2   Massnahmen und Projekte im Regionalbahnverkehr .....	27
4.1.3   Tarifarisches Massnahmen .....	28
4.1.4   Fahrgastinformation .....	29
4.2   Finanzierung des öffentlichen Verkehrs .....	29
5.   Finanzplanung (Begründung Finanzbeschluss).....	30

<b>II.</b>	<b>ANTRAG DER REGIERUNG.....</b>	<b>33</b>
<b>III.</b>	<b>REGIERUNGSVORLAGE .....</b>	<b>35</b>

## **ZUSAMMENFASSUNG**

*Mit dem Verkehrsdienstebericht legt die Regierung dem Hohen Landtag einen Finanzbeschluss über die Gewährung eines Landesbeitrages an die Aufwendungen des Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil (VLM) vor. Grundlage hierzu ist die in der Mobilitätsstrategie Liechtensteins 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.*

*In der Postulatsbeantwortung der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die nachhaltige und gesicherte Finanzierung der LIEmobil (BuA Nr. 95/2014) erachtete es die Regierung als zielführend, den Leistungsauftrag wie auch den Kredit für den VLM künftig für eine Zeitspanne von drei Jahren festzusetzen. Mit dieser Massnahme kann eine nachhaltige und gesicherte Finanzierung des VLM sichergestellt und die zukunftsgerichtete Entwicklung im Bereich des öffentlichen Verkehrs ermöglicht werden. Der vorliegende Verkehrsdienstebericht ist demzufolge der erste, welcher eine Zeitspanne von drei Jahren abdeckt.*

*Mit der Festlegung des Leistungsumfangs im Grundangebot sowie des erwarteten Eigenfinanzierungsgrads ergeben sich die ungedeckten Kosten des öffentlichen Personennahverkehrs in Liechtenstein. Das Grundangebot umfasst neben dem Linienbus («Liechtenstein Bus») und dem Regionalzug Feldkirch–Buchs, weitere Verkehrsdienste wie den Nachtbus, den Skibus und die grenzüberschreitende Linie 70.*

*Die seit 2010 sinkenden Landesbeiträge an den öffentlichen Verkehr erforderten trotz Angebotsoptimierung, Kostenreduktion infolge Neuvergabe der Leistungen sowie Tarifierhöhungen auch Anpassungen beim Leistungsumfang. Der Landesbeitrag für das Jahr 2015 beträgt CHF14'000'000.--. Um die Grundversorgung Liechtensteins im Bereich des öffentlichen Verkehrs wieder in geeigneter Weise sicher stellen zu können wird ein Landesbeitrag für die Jahre 2016 – 2018 von jährlich CHF 14 500 000.– beantragt.*

**ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM**

Ministerium für Infrastruktur und Umwelt sowie Sport

**BETROFFENE AMTSSTELLEN**

Amt für Bau und Infrastruktur

Vaduz, 12. Mai 2015

LNR 2015-636

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,  
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend den Verkehrsdienstebericht 2016 – 2018 an den Landtag zu unterbreiten.

## I. **BERICHT DER REGIERUNG**

### 1. **AUSGANGSLAGE**

Moderne Volkswirtschaften sind ohne gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur undenkbar. Ein rascher und zuverlässiger Personentransport ist u.a. ein wichtiger Standortfaktor. Um den Arbeitspendlern wie auch der Wohnbevölkerung Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu bieten und somit die Strassen zu entlasten sowie einen Beitrag zur Attraktivität des Wirtschaftsstandortes zu leisten benötigt Liechtenstein einen gut ausgebauten öffentlichen Personennahverkehr. Der Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil (VLM) stellt das Gesamtangebot von Leistungen und Tarifen im öffentlichen Personennahverkehr des Landes Liechtenstein sicher, einschliesslich der grenzüberschreitenden Anbindung. Die Planungen der Verkehrsdienstleistungen für den öffentlichen Verkehr durch den VLM umfassen die Entwicklung von Liniennetz- und Fahrplänen zur Erschliessung

der Region, zur Verknüpfung mit den regionalen Knoten und zur Sicherstellung des Anschlusses von Liechtenstein an die überregionalen Zentren.

### **1.1 Zielsetzung Verkehrsdienstebericht 2016 - 2018**

Der Verkehrsdienstebericht legt dar, welches Angebot im öffentlichen Verkehr bereitgestellt und welche finanziellen Mittel durch den Staat hierfür zur Verfügung gestellt werden sollen.

Kernelemente des vorliegenden Verkehrsdiensteberichts bilden:

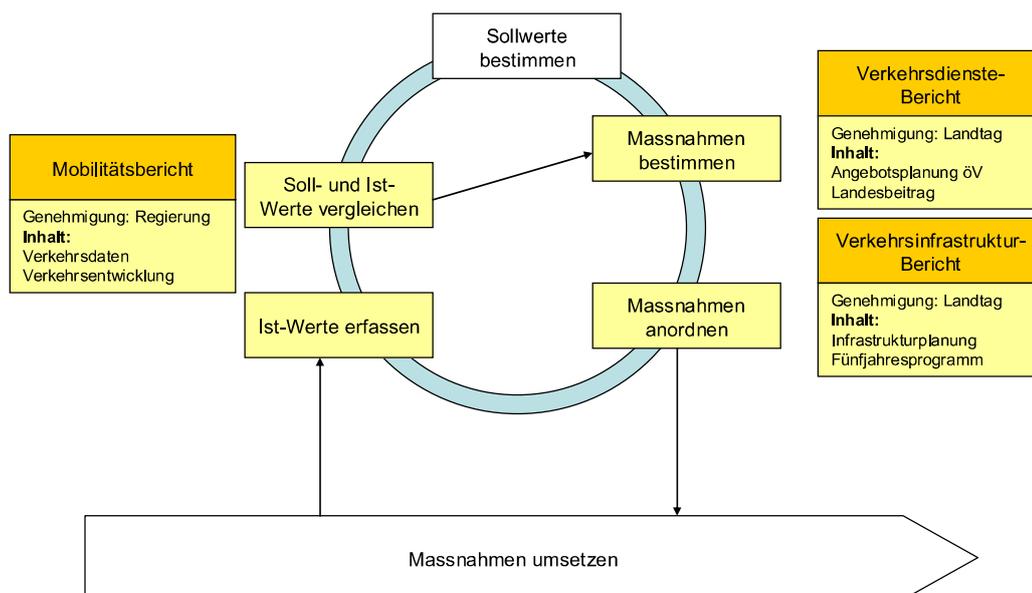
- Darstellung der Ausgangslage und der Rahmenbedingungen;
- Ausführungen zur Strategie im Bereich des öffentlichen Verkehrs;
- Aussagen zur bisherigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs;
- Erläuterung der geplanten Massnahmen und Projekte 2016 – 2018;
- Darstellung des Angebotskonzepts: Verfügbare Angebote, Schwachstellen und Potentiale, Angebotsergänzungen und deren Finanzierung;
- Finanzbeschluss betreffend die ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr im Sinne eines jährlichen Globalkredits für die Jahre 2016 bis 2018.

Das bisherige System des jährlich gewährten Landesbeitrages an die Aufwendungen des Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil erschwerte die Planung des Fahrplanes erheblich. Die Postulatsbeantwortung der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die nachhaltige und gesicherte Finanzierung der LIEmobil (BuA Nr. 95/2014) wurde vom Landtag im November 2014 zur Kenntnis genommen und das Postulat vom 3. April 2014 abgeschrieben. Demnach erachtet es die Regierung als zielführend, den Leistungsauftrag wie auch den Kredit für den VLM künftig für eine Zeitspanne von drei Jahren festzusetzen. Damit entfällt der jährliche Verkehrsdienstebericht, respektive dieser wird durch einen dreijährlichen Bericht ersetzt. Mit dieser Massnahme, welche

mit dem vorliegenden Bericht und Antrag im Jahr 2015 erstmals dem Hohen Landtag unterbreitet wird, können eine nachhaltige und gesicherte Finanzierung des VLM sichergestellt und zukunftsgerichtete Entwicklungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs ermöglicht werden.

## 1.2 Organisation und Zuständigkeiten im Bereich des ÖV

Für die Umsetzung von Massnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs dienen die Instrumente des Verkehrsdiensteberichts, des Verkehrsinfrastrukturberichts sowie – mit längerfristiger Perspektive – die des Mobilitätsberichts. Diese erfolgen in einem zeitlich abgestimmten Rhythmus.



**Abbildung 1: Mobilitätskonzept des Fürstentums Liechtenstein**

Die Regierung definiert die Leistungen, welche der VLM erbringen muss, einschliesslich der Mindestanforderungen bezüglich Qualität und Wirtschaftlichkeit (Art. 5 Abs. 1 VLMG). Dieses Grundangebot umfasst die Verbindung aller Gemeinden Liechtensteins untereinander, die Anbindung an die regionalen Knoten des öffentlichen Verkehrs, das Regionalzugsangebot Feldkirch–Buchs und damit die Sicherung des Anschlusses des Landes an die überregionalen Bahnangebote

und die ergänzenden grenzüberschreitenden Verbindungen sowie den Ski- und den Nachtbus. Der Leistungsauftrag an den VLM ist die Grundlage für dieses Angebot.

Die Infrastruktur zur Erbringung dieser Leistungen innerhalb der Landesgrenzen wird dem VLM vom Land unentgeltlich zur Verfügung gestellt und unterhalten (Art. 8 Abs. 1 VLMG). Dazu gehören Busspuren, Haltebuchten, Haltestellen, Wendemöglichkeiten sowie Wartekabinen (Art. 6 Abs. 1 PBG). Der Bau und der Unterhalt dieser Infrastrukturanlagen werden vom Amt für Bau und Infrastruktur (ABI) besorgt.

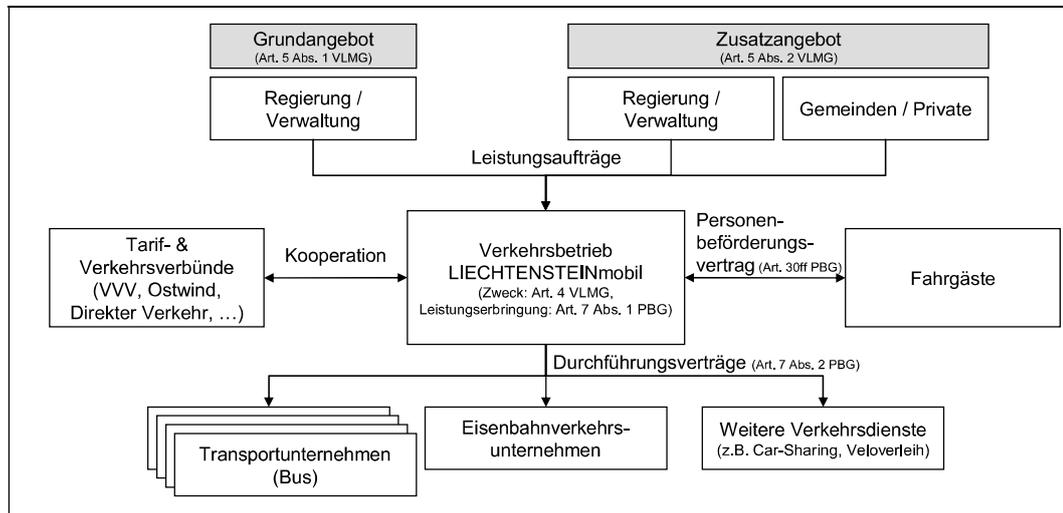
### **1.3 Rechtliche Grundlage und Finanzierung ÖV**

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. Januar 2012 die Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) in den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil (VLM) als selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts überführt. Auf dieser Grundlage werden folgende Ziele verfolgt:

#### **Organisation des öffentlichen Verkehrs: Grundangebot und Zusatzangebote**

Der VLM wird befähigt, ein effizientes, integriertes und umfassendes Angebot im öffentlichen Verkehr zu erbringen. Dabei wird bei den Verkehrsdiensten laut Art. 5 VLMG unterschieden zwischen einem Grundangebot, welches von der Regierung mittels Leistungsvereinbarung definiert wird und Zusatzangeboten, 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 öffentlicher 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 beschränkten Teil zu decken. Aufgrund dessen kommt der Finanzierung der ungedeckten Kosten eine 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 Leistungsvereinbarung mit dem VLM ab. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen bzw. der Leistungsvereinbarung wird das Grundangebot sowie die Tarifgestaltung vom VLM im Detail ausgearbeitet und umgesetzt.

## 2. STRATEGIE ÖFFENTLICHER VERKEHR (SOLL)

Das Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ vom 30. September 2008 wurde vom Landtag mit Bericht und Antrag Nr. 128/2008 zur Kenntnis genom-

men. In diesem Mobilitätskonzept formulierte die Regierung eine Gesamtverkehrspolitik und eine Mobilitätsstrategie für einen mittelfristigen Horizont. Die Regierung steht im Grundsatz nach wie vor hinter den darin enthaltenen Ausführungen.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs gelten nachfolgende Zielsetzungen:

- Den öffentlichen Verkehr durch Qualitäts- und Kapazitätsverbesserungen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr als attraktive Alternative gestalten;
- Das Angebot mit öffentlichem Verkehr gezielt auf Bedürfnisse von Nutzergruppen ausbauen;
- Randgebiete mit einem angemessenen Angebot mit dem öffentlichen Verkehr erschliessen;
- Attraktive Verbindungen zu den regionalen Verkehrsknoten anbieten.

Zur Zielerreichung werden die nachstehenden Lösungsansätze verfolgt:

- S-Bahn-Angebot mit der erforderlichen Schieneninfrastruktur schaffen und Haltepunkte auf die bestehenden Aufkommensgebiete und Entwicklungsschwerpunkte ausrichten;
- Öffentlichen Linienbusverkehr bevorzugen;
- Fahrplanstabilität durch bauliche und betriebliche Massnahmen gewährleisten;
- Fahrpläne aller Verkehrsbetriebe der Region besser abstimmen;
- Intermodale Transportketten fördern.

Verbesserungen im Angebot können zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für Einwohner und Arbeitspendler beitragen.

Dabei kommt der Einführung einer S-Bahnverbindung zwischen Buchs und Feldkirch mit Erschliessung durch das Bussystem sowie die Gewährleistung der Fahrplanstabilität des Linienbusses gemäss Auffassung der Regierung mittel- bis langfristig nach wie vor eine grosse Bedeutung zu. Auch wenn nach den jüngsten Entwicklungen das Projekt einer S-Bahn Liechtenstein wohl um Jahre verschoben wird, so stellt diese im Bereich des öffentlichen Verkehrs dennoch die einzige Ergänzung und Alternative auf der Schiene zum öffentlichen Busverkehr auf der Strasse dar.

### **2.1 Grundangebot im öffentlichen Verkehr in Liechtenstein**

Der Grundangebotsauftrag – welcher durch den vorliegenden Finanzbeschluss finanziert werden soll - umfasst:

1. Verbindung aller Gemeinden Liechtensteins untereinander sowie Anbindung an die regionalen Knoten des öffentlichen Verkehrs («Liechtenstein Bus»);
2. Direktverbindungen auf den nachfragestärksten Verkehrsbeziehungen;
3. Integrales Taktsystem mit attraktiven Umsteigepunkten zwischen den Linien;
4. Bedienung aller inländischen und regionalen Bahnknoten (Sargans, Sevelen, Buchs, Schaan, Eschen-Nendeln, Mauren-Schaanwald, Feldkirch);
5. Expressverbindungen auf den nachfragestärksten Linien.

Um die erforderliche Leistungsfähigkeit (Fahrgäste pro Stunde) bereitstellen zu können, sind geeignete Fahrzeuge und zusätzliche Angebotsverdichtungen notwendig.

## 2.2 Regionales öffentliches Verkehrsnetz stärken

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs bedingt eine konsequente Abstimmung und Integration der öffentlichen Verkehre in der Region:

- Verknüpfung der Angebote: Sowohl Bahn-Bahn, Bahn-Bus als auch Bus-Bus Angebote werden an den regionalen Knotenpunkten abgestimmt.
- Durchgehende Tarife: Die Verkehrsverbünde werden weiter entwickelt, um die Systemgrenzen der Transportunternehmen für den Fahrgast durchlässiger zu machen.
- Grenzüberschreitende Angebote: Den Mobilitätsbedürfnissen entsprechende Angebote sollen grenzüberschreitend bereitgestellt werden, wobei sowohl in Bezug auf die Leistungserbringung als auch die Finanzierung Kooperationen eingegangen werden sollen.
- Regionale Fahrpläne und Mobilitätszentren: Den Mobilitätsbedürfnissen entsprechende Kommunikationsmittel, insbesondere transparente und durchgehende regionale Fahrpläne, sollen bereitgestellt werden. Mobilitätszentren beraten Fahrgäste umfassend über die Angebote im öffentlichen Verkehr.

### 3. ENTWICKLUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS 2012 – 2015

#### 3.1 Geschäftsergebnisse VLM

<b>2012</b>	<b>CHF</b>
Landesbeitrag an den VLM für das Grundangebot	15,99 Mio.
Einnahmen aus dem Grundangebot	3,53 Mio.
Betriebsergebnis im Grundangebot	0,19 Mio.

2012: Der Eigenfinanzierungsgrad beträgt 20,8 Prozent. Das Grundangebot im öffentlichen Verkehr ist intakt. Aufgrund der Neuvergabe der Leistungen durch den VLM konnten gegenüber dem Vorjahr CHF 1 Mio. eingespart werden.

<b>2013</b>	<b>CHF</b>
Landesbeitrag an den VLM für das Grundangebot	15,75 Mio.
Einnahmen aus dem Grundangebot	3,90 Mio.
Betriebsergebnis im Grundangebot	0,36 Mio.

2013: Der Eigenfinanzierungsgrad liegt bei 22,7 Prozent. Das Grundangebot im öffentlichen Verkehr ist intakt. Es erfolgte eine Kostenerhöhung durch die Ausweitung des Leistungsangebotes um CHF 0.10 Mio. Die Einnahmen aus dem Grundangebot beinhalten eine Tariferhöhung per 1. Juli 2013 über das ganze Fahrscheinsortiment sowie eine Tariferhöhung bei den Jahresabonnements um 33 bis 50 Prozent.

<b>2014</b>	<b>CHF</b>
Landesbeitrag an den VLM für das Grundangebot	14,50 Mio.
Einnahmen aus dem Grundangebot	4,23 Mio.
Betriebsergebnis im Grundangebot ist negativ	-0,07 Mio.

2014: Der Eigenfinanzierungsgrad beträgt 24,6 Prozent. Das Grundangebot im öffentlichen Verkehr musste erstmals zurückgefahren werden und verliert an Attraktivität. Gegenüber dem Vorjahr mussten beim Leistungsangebot Kosteneinsparungen in Höhe von CHF 0.36 Mio. vorgenommen werden. Die Verwaltung kann nur noch kurzfristige Aufgaben erledigen und hat keine Kapazitäten für nachhaltige Entwicklungsprojekte. Neben anderen Massnahmen wurden die Ersatzanstellungen für einen pensionierten Mitarbeiter und eine austretende Mitarbeiterin (20 %) zurückgestellt. Dies führte zu einer Reduktion der Verwaltungskosten von CHF 0.16 Mio.

<b>Prognose 2015</b>	<b>CHF</b>
Landesbeitrag an den VLM für das Grundangebot	14,00 Mio.
Einnahmen aus dem Grundangebot	4,40 Mio.
Betriebsergebnis im Grundangebot ist ausgeglichen:	±0,0 Mio.

2015: Der Eigenfinanzierungsgrad beträgt 25,7 Prozent. Für eine ausgeglichene Rechnung im Grundangebot des öffentlichen Verkehrs werden die Leistungen nochmals reduziert. Die Kosteneinsparungen beim Leistungsangebot betragen CHF 0.40 Mio.. Sie entsprechen nicht mehr dem Anspruch eines Grundangebots gemäss Kapitel 2 dieses Berichts. Die Einnahmen aus dem Grundangebot beinhalten eine Tarifierhöhung per 1. Januar 2015 sowie eine Erhöhung der Jahresabonnemente um ca. 15 %. Zudem können die Mitarbeiter auch ihren planerischen und konzeptionellen Aufgaben nicht mehr nachkommen.

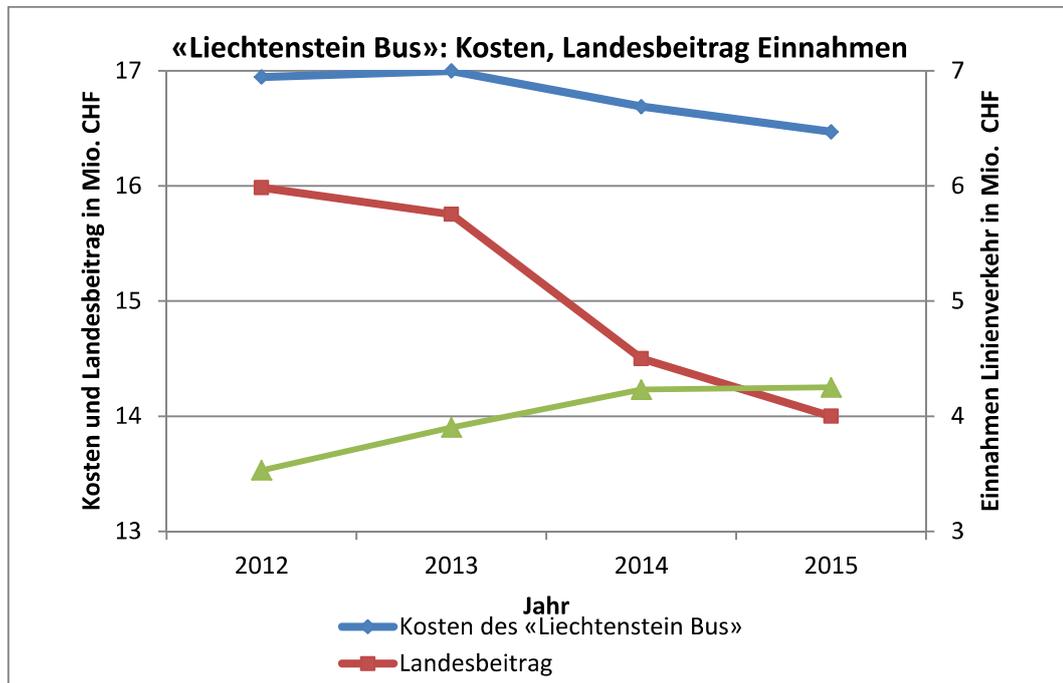


Abbildung 3: Eigene Grafik des Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil (VLM)

Die Schere zwischen Mehreinnahmen und Angebotskürzungen einerseits sowie der Entwicklung des Landesbeitrags andererseits hat sich in den vergangenen Jahren massiv geöffnet. Um das Grundangebot im gewünschten Umfang bereitstellen zu können, müsste dem Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil in den kommenden Jahren wieder ein erhöhter Landesbeitrag zur Verfügung gestellt werden.

### 3.2 Rahmenbedingungen

Am 1. Januar 2012 übernahm der VLM als selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts die Aufgaben der bisherigen LBA. Kurz vor dieser Übernahme – am 11. Dezember 2011 – trat der neue Betriebsdurchführungsvertrag mit der Post-Auto Liechtenstein Anstalt, Vaduz in Kraft. Mit dieser Neuorganisation und der gleichzeitig neuen Vertragsführung fand auch eine gesetzeskonforme operative Trennung von Grundangebot und Zusatzangeboten statt. Dies betrifft insbesondere die Ausgliederung des Schulbusverkehrs aus dem Linienbusvertrag. Beide

Verkehre haben von dieser Massnahme operativ und in Folge dessen auch finanziell profitiert.

Im Dezember 2013 wurde mit Einführung der S-Bahn St. Gallen in Buchs das Bahnangebot zum Halbstunden-Takt verdoppelt. Der VLM hat mit Liniennetz- und Fahrplananpassungen darauf reagiert. Zudem wurde bei der Liniennetz- und Fahrplananpassung an das neue Bahnangebot eine wirtschaftliche Optimierung des gesamten Angebots verfolgt. Letzteres wurde jedoch durch verkehrsbedingte Fahrzeitenverlängerungen wieder weitgehend neutralisiert.

### **3.3 Grund- und Zusatzangebot**

Liechtenstein verfügt mit dem «Liechtenstein Bus» über ein gut strukturiertes öffentliches Linienbusangebot mit Anbindung an alle wichtigen regionalen Knoten des öffentlichen Verkehrs. Angebotskürzungen haben jedoch in den vergangenen zwei Jahren zu Lücken und Qualitätseinbussen geführt.

Ergänzt wird dieses Linienbusnetz durch ein Personennahverkehrsangebot auf der Schiene zwischen Buchs und Feldkirch.

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 des Verkehrsverbunds Vorarlberg VVV);
- Regionalzugsangebot Feldkirch–Buchs (Betrieben durch die ÖBB);
- 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);
- Ortsbusse für die Gemeinden (Auftraggeber: Gemeinden, z.B. Triesen, Triesenberg, Schaan, Ruggell);
- Sonderfahrplan Staatsfeiertag (Auftraggeber: Liechtenstein Tourismus)
- Angebotsverdichtungen – insbesondere Beiwagen – bei Veranstaltungen.

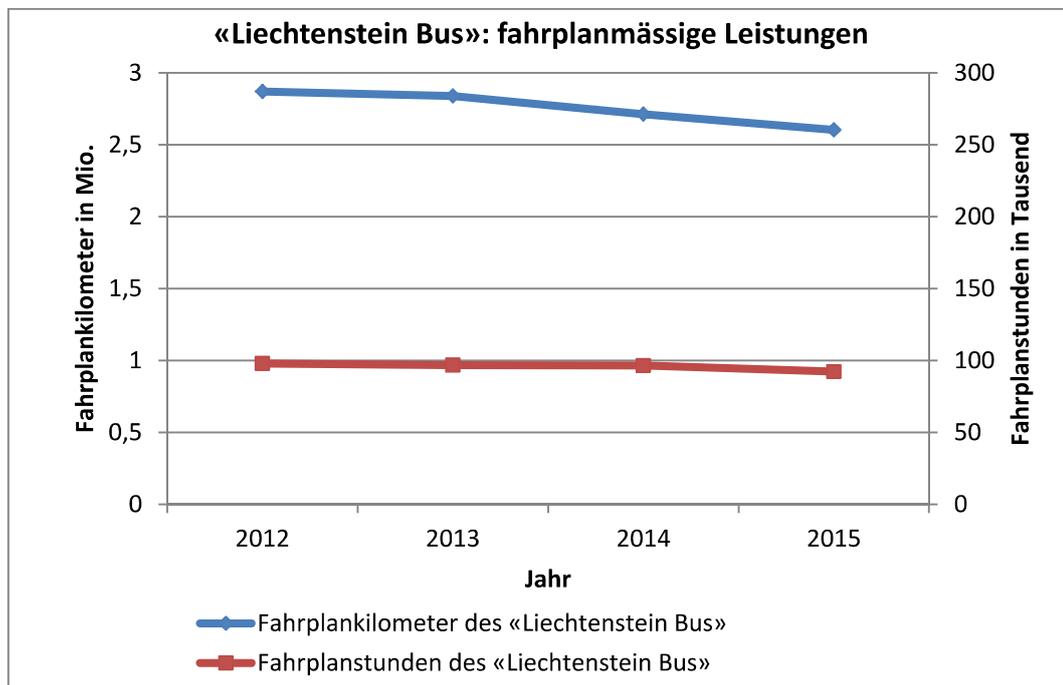
Der Leistungsumfang der Zusatzangebote wird durch die jeweiligen Auftraggeber bestellt. Die Finanzierung erfolgt ebenfalls durch die Auftraggeber. Die Auftraggeber sind frei, diese Zusatzangebote auch selbst zu erbringen oder diese Verkehrsleistung bei Dritten zu bestellen.

### **3.4 Das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs**

Bei allen Leistungen des Grundangebots handelt es sich um Linienverkehre gemäss dem Personenbeförderungsgesetz (PBG).

#### **3.4.1 «Liechtenstein Bus»**

Der «Liechtenstein Bus» bedient in überwiegender Masse das öffentliche Verkehrsangebot in Liechtenstein. Er trägt die Hauptlast der Fahrgäste und ist lokal und zeitlich präsent.



**Abbildung 4: Eigene Grafik des Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil (VLM)**

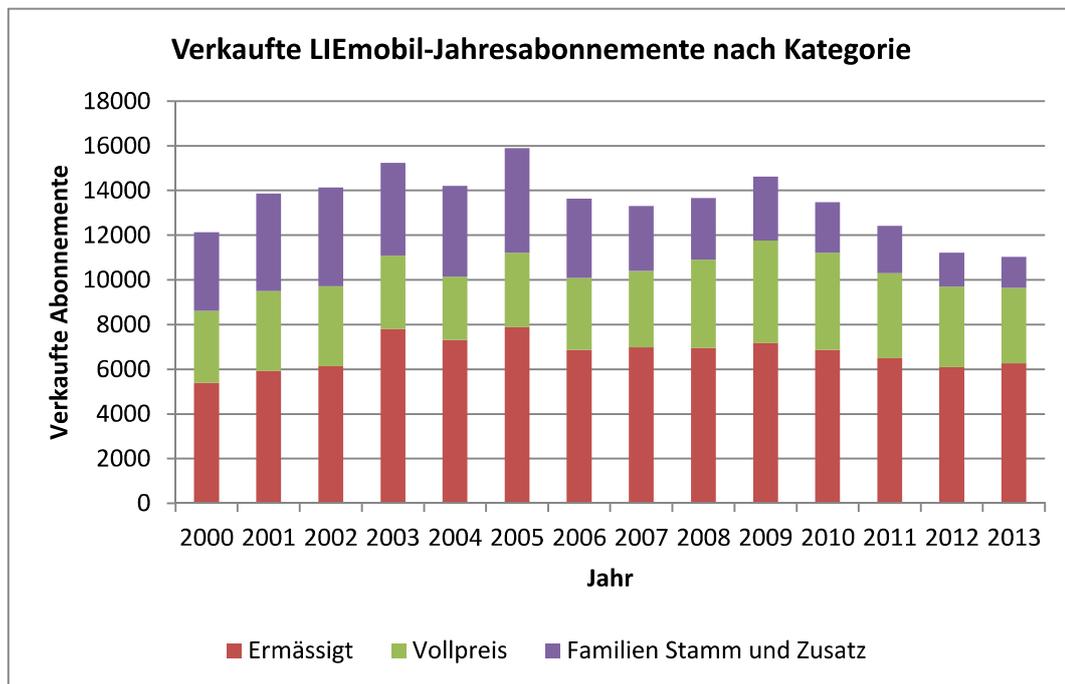
Der Abbau beim fahrplanmässigen Angebot liegt gegenüber 2012 bei rund 9 %. Dies führt zu Schwachstellen des Systems, welche für die Kunden spürbar sind.

Gemessen an den reduzierten Fahrplankilometern nehmen die Kosten für das Angebot jedoch nicht linear ab. Dies hat mehrere Gründe:

- Die erforderlichen Fahrzeugkapazitäten richten sich nach dem Fahrgastaufkommen zur Hauptverkehrszeit. Die Fixkosten dieser Fahrzeuge bleiben erhalten.
- Die variablen Kosten ergeben sich aus Fahrdistanz und Zeit. Auf Grund des erhöhten Verkehrsaufkommens mussten zur Sicherung der Fahrplanstabilität und der Anschlüsse auf verschiedenen Streckenabschnitten die fahrplanmässigen Fahrzeiten verlängert werden. Dadurch erhöhen sich jedoch die spezifischen Kilometerkosten und verringert sich das Einsparpotential bei einem Leistungsabbau.

- Die Treibstoffkosten nehmen ebenfalls Einfluss auf die Betriebskosten. Sie können sich massiv erhöhen, wie letztmals im Herbst 2013 oder deutlich sinken, wie aktuell. Die Entwicklungen sind nicht vorhersehbar.
- Gesetzliche Änderungen wie die Sanierung der staatlichen Pensionskasse – bei welcher gemäss Vertrag auch alle Chauffeure angeschlossen sind (jährliche Mehrkosten von CHF 0,15 Mio.) – oder die Arbeitgeberbeiträge an die Krankenversicherung erhöhen ebenfalls die Betriebskosten.

Die getroffenen Tarifierhöhungen haben sich bis 2014 zwar negativ auf die Anzahl verkaufter Jahresabonnemente, nicht jedoch auf die Einnahmen und auch nicht auf die Fahrgastzahlen (2012: 4,59 Mio., 2013 4,82 Mio. und 2014: 4,83 Mio.) ausgewirkt. Wobei der weitere Verlauf noch nicht abschätzbar ist.



**Abbildung 5: Verlauf des Absatzes von Jahresabonnementen seit 2000**

In den Jahren 2004, 2006, 2007, 2010, 2013 und 2015 fanden jeweils Tarifierhöhungen statt. Die Jahresabonnemente werden selektiv gekauft. Dies gilt ganz besonders für die Familienabonnemente.

#### 3.4.2 Regionalzugangebot 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. Das Angebot wurde im Jahr 2000 unter der Bezeichnung «Liechtenstein Takt» eingeführt. Die Verkehrsleistung umfasst heute neun Regionalzugspaare, wobei das Angebot auf die Arbeitspendlerbedürfnisse vor allem aus dem Vorarlberg abgestimmt ist. Aufgrund der beschränkten Streckenkapazitäten<sup>1</sup> verkehren die Regionalzüge vor allem lastrichtungsorientiert und ein Taktverkehr ist nur in beschränkten Zeitfenstern fahrbar. Seit dem 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 7:48 Uhr, 15:45 Uhr und 17:45 Uhr betrifft. Solche Taktbrüche wie auch die teilweise sehr langen Umsteigzeiten in Feldkirch und Buchs reduzieren die Attraktivität des Angebots. Für eine Verbesserung des Angebots ist ein Ausbau der Infrastruktur erforderlich.

Der VLM beteiligt sich an den Kosten des Regionalzugangebots aktuell mit CHF 262 000.– Im Jahr 2014 zählten die ÖBB auf dieser Strecke rund 280 000 Fahrgäste mit Bezug zu Liechtenstein (Ein- oder Ausstieg in Liechtenstein).

---

<sup>1</sup> Es besteht nur eine Begegnungsstelle in Nendeln, wo Regionalzüge entgegenkommende andere Regionalzüge, Güterzüge oder Personenfernverkehrszüge passieren können.

### 3.4.3 Ergänzende grenzüberschreitende Verbindungen („Linie 70 VVV“)

Die Linie 70 des Verkehrsverbunds Vorarlberg (VVV) bedient an Werktagen aus Vorarlberg (Klaus–Röthis–Rankweil–Feldkirch) direkt die Industriestandorte in Schaanwald, Eschen, Bendern und Schaan zu Arbeitspendlerzeiten mit 16 Kursen pro Tag. Darunter sind auch Kurse, welche von Schichtarbeitern genutzt werden können. Der VLM übernimmt hierbei gemäss dem Territorialprinzip die Kosten für den Abschnitt Grenze Schaanwald bis Schaan in der Höhe von aktuell CHF 241 000.-.

Die Kurse sind mit VLM-Fahrscheinen und VLM-Abonnements bis zum Bahnhof Feldkirch benutzbar. Da die Kurse zu den wichtigen Pendlerzeiten fahren, sind die Fahrzeuge gut besetzt. Nach Angaben des VVV wurden im Jahr 2014 rund 74'000 Personen grenzüberschreitend transportiert.

### 3.4.4 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.

In den vergangenen Jahren fuhren drei Linien nach Malbun, aktuell werden noch zwei Linien bedient. Der Skibusfahrplan wurde dahingehend angepasst, dass die betroffenen Gemeinden mit dem Linienbus und Umstieg auf einen Skibus trotzdem gut mit dem Skigebiet Malbun verbunden sind.

Die Skibuskosten sinken von CHF 103 000.- (2012), CHF 74 000.- (2013/2014) auf zukünftig rund CHF 55 000.-.

Die Fahrgastzahlen sind pro Wintersaison sehr unterschiedlich und variierten in den vergangenen Jahren zwischen 2500 Personen und 6000 Personen.

### 3.4.5 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 zu benutzen. Der Nachtbus wird gut angenommen und befördert pro Jahr rund 9 000 Personen.

Die Kosten für die Nachtbusse liegen bei CHF 110 000.– pro Jahr. Mit Einnahmen um CHF 39 000.– generiert der Nachtbus dabei einen vergleichsweise hohen Deckungsgrad.

Alle Linien fahren in den bedienten Nächten mit einer Ausnahme je einmal. Linie N1 fährt pro Nacht zwei Kurse. An speziellen Tagen (Silvester, Fasnacht) fahren die Nachtlinien auch unter der Woche.

N1 Feldkirch–Eschen–Bendern–Balzers

N2 Balzers–Nendeln–Eschen–Feldkirch

N3 Buchs–Vaduz–Triesenberg

N4 Schellenberg–Bendern–Schaan

N4 Schaan–Bendern–Schellenberg

### **3.5 Zusatzangebote des öffentlichen Verkehrs**

Der Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil bietet diverse Zusatzangebote an. Diese müssen zumindest kostendeckend durch Dritte finanziert sein, wobei die internen Kosten des VLM ebenfalls in Rechnung gestellt werden.

Zu den Zusatzangeboten zählen:

- Schulbusverkehr Liechtenstein mit 410 000 Fahrgästen pro Jahr

- Schulbusverkehr Feldkirch mit 38 000 Fahrgästen pro Jahr
- Ortsbusse (mit 45 000 Fahrgästen Ortsbus Triesen pro Jahr)
- Staatsfeiertag mit 30 000 Fahrgästen pro Anlass.

Aus den Zusatzangeboten resultiert ein jährlicher Ertrag von rund CHF 150 000.–  
Mit Grund- und Zusatzangebot befördert der VLM aktuell 5,8 bis 5,9 Mio. Fahrgäste pro Jahr.

Es ist darauf hinzuweisen, dass eine Anpassung des Staatsbeitrages an den VLM, Auswirkungen auf die Zusatzangebote haben kann, u.a. auf den Schülerzubringerdienst.

#### **4. UMSETZUNG STRATEGIE ÖV 2016 – 2018**

Mit dem heutigen öffentlichen Verkehrsangebot soll den strategischen Vorgaben im Kapitel 2 dieses Berichtes entsprochen werden.

Erreichte Ziele:

- Es bestehen zu Haupt- und Nebenverkehrszeiten mehrheitlich mit integriertem Takt versehene Verbindungen zwischen den Gemeinden sowie eine regelmässige Anbindung an die regionalen Knoten des öffentlichen Bahnverkehrs.
- Die Fahrplanstabilität und die Anschlusssicherheit wurden verbessert, allerdings mit Folge von längeren Fahr- und Umsteigezeiten, da alternative verkehrstechnische Voraussetzungen (Busspuren zur Stauumfahrung, direktere Zu- und Abfahrten zum Bushof usw.) grösstenteils noch fehlen.
- Im Bereich der Tarife wurden neue grenzüberschreitende Angebote eingeführt.

- Die Fahrgastinformation ist auf einem hohen Niveau und bedient sich der neuen Kommunikationswege.

Leistungsabbau:

Andererseits mussten in den Jahren 2014 und 2015 auf Grund fehlender finanzieller Mittel Leistungen abgebaut werden, welche der gewünschten Strategie entgegen wirken.

- Direktverbindungen auf nachfragestarken Strecken (z.B. Vaduz–Feldkirch, Vaduz–Buchs) mussten zeitlich eingeschränkt, eingekürzt oder gänzlich gestrichen werden.
- Expressverbindungen wurden eingestellt (z.B. Schaan–Vaduz–Triesen).
- Das integrale Taktsystem am Abend und an den Wochenenden (z.B. Schaan–Nendeln–Eschen) wurde zum Teil abgeändert.
- für einzelne Destinationen (z.B. Steg–Malbun) wurde das integrale Taktsystem gänzlich aufgebrochen und eine lastorientierte Bedienung eingeführt.
- Kursangebote sind am Wochenende zum Teil erheblich ausgedünnt.

#### **4.1 Verbesserungspotential des öffentlichen Verkehrsangebots**

Ein zentrales Ziel der Mobilitätsstrategie ist die Erhöhung des Modalsplits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs. Dies bedingt eine verstärkte Nutzung durch die bestehenden Fahrgäste und die Gewinnung weiterer Kunden für den öffentlichen Verkehr. Die vermehrte Nutzung des öffentlichen Verkehrs kann jedoch nur durch eine Attraktivitätssteigerung desselben erzielt werden. Mit der Umsetzung der strategischen Zielsetzung dieses Berichtes sowie dem Leitbild und der Strategie des Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil ergeben sich weitere Verbesserungen im öffentlichen Verkehrsangebot.

#### 4.1.1 Massnahmen und Projekte im öffentlichen Busverkehr

Im Bereich des öffentlichen Busverkehrs müssten zunächst Massnahmen ergriffen werden, um den in den letzten beiden Jahren durchgeführten Leistungsabbau wieder auf ein angepasstes und von den Kunden akzeptiertes Niveau zu bringen. Teilweise können auch kostenneutrale Anpassungen am heutigen Angebot dieses verbessern.

Durch eine Beitragserhöhung würden konkret Massnahmen bei den Linien 11, 12, 14, 21/22, 24 sowie 36 getroffen. Im Wesentlichen würde ein Ausbau der Direktverbindungen und der Expresskurse auf den nachfragestärksten Linien (z.B. Vaduz – Schaan – Nendeln – Schaanwald - Feldkirch; oder Ruggell – Bendern – Schaan – Vaduz – Triesen), die Korrektur der gebrochenen Taktsysteme (z.B. Vaduz – Triesenberg – Malbun) sowie Schliessung wichtiger Taktlücken (z.B. Anbindung des IC in Sargans zur vollen Stunde, wenn vorhanden) erfolgen.

Aber auch nicht liniennetz- oder fahrplangebundene Massnahmen erhöhen die Attraktivität und Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs wie:

- ein einfacherer tarifarischer Zugang zum öffentlichen Verkehr,
- weiterer Ausbau der Fahrgastinformation sowie der Image- und Reputationspflege.

#### 4.1.2 Massnahmen und Projekte im Regionalbahnverkehr

Der Regionalbahnverkehr stösst auf der lediglich einspurig befahrbaren Strecke Buchs–Feldkirch rasch an seine Grenzen. Die aktuellen Regionalbahnfahrpläne werden jährlich auf Verbesserungsmöglichkeiten überprüft und wenn möglich angepasst. So wurde der Fahrplan im Dezember 2013 neu ausgerichtet, sodass auch im Bahnhof Buchs Anschlussmöglichkeiten bestehen. Allerdings ist das Angebot morgens mit drei Kursen im Stundentakt (Buchs ab 6:17 Uhr, 7:16 Uhr und 8:19 Uhr) für Arbeitspendler wenig attraktiv. Zudem fehlt ein Angebot zur nach-

fragestärksten Zeit um 7:48 Uhr. Ein entsprechendes Angebot würde die Strassenverbindung Buchs–Schaan entlasten. Hier bestehen auch für den öffentlichen Busverkehr mit Fahrzeiten von bis zu 20 Minuten erhebliche ungelöste Probleme, indem die Anschlüsse in Schaan nicht gehalten werden können.

Die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn sind heute in Schaan nicht optimal, da der Busverkehr auf den im Halbstunden-Takt bedienten Bahnhof Buchs ausgerichtet ist. In Nendeln hingegen wird der Bahnanschluss an die vorhandenen Züge sichergestellt und von den Fahrgästen gut genutzt.

#### 4.1.3 Tarifarische Massnahmen

Der VLM operiert im Dreiländereck Liechtenstein, Schweiz, Österreich, wobei jedes Land seine eigene Tarifhoheit, aber auch sein eigenes Fahrschein- und Inkassosystem hat. Die Tarifhoheit darf seitens des VLM keineswegs aufgegeben werden, da diese ein wesentliches Instrument der Verkehrspolitik und der Kundenbindung darstellt. Dennoch sind grenzüberschreitende Tarifangebote von grosser Bedeutung. Nachdem ein vor fünf Jahren angedachtes trilaterales Tarifsystem bereits an den technischen Einschränkungen gescheitert ist – nur der VLM konnte die entsprechenden Voraussetzungen bieten – wurden zwei bilaterale Vereinbarungen getroffen, einerseits die Vereinbarung mit dem Tarifverbund OSTWIND und andererseits die Vereinbarung mit dem Verkehrsverbund Vorarlberg. Der Fahrgast kann somit sein Billet (Einzelfahrschein bis zur Monatskarte) für Bus und Bahn nach ganz Vorarlberg und weite Teile der Ostschweiz im «Liechtenstein Bus» oder im Kundencenter des VLM lösen.

Zukünftig soll das liechtensteinische Tarifsystem vereinfacht und der Zugang zu diesem kundenfreundlicher (z.B. Smartphone) gestaltet werden. Zudem müssen auch die Entwicklungen in der Schweiz – öV-Karte ab Mitte 2015 – bei uns umgesetzt werden.

#### 4.1.4 Fahrgastinformation

Die Qualität der Fahrgastinformation wird vor allem durch die Verfügbarkeit von Echtzeitinformationen bestimmt. Diese werden über das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem bereitgestellt. Dieses ist wiederum in ein umfassendes IT-System eingebettet, welches eine Vielzahl von Funktionen – von der Fahrplan-Planung über die Anschlusssicherung, die Fahrgastinformation (Fahrplanbuch, Haltestellenaushang, Internet-Fahrplanauskunftssysteme, Echtzeitauskunft usw.), die Fahrgastzählung usw. bis zum Fahrgeldmanagement abdeckt.

Die aktuelle IT-Lösung wurde im Jahr 2006 konzipiert und umgesetzt. Hard- und Software haben sich in der Branche erheblich weiterentwickelt. Wichtige Bedürfnisse (z.B. die Anschlusssicherung mit den SBB), welche damals nicht realisiert werden konnten, sind bei den anstossenden Verkehrsbetrieben heute Standard. Eine Ablösung des beim VLM bestehenden Systems in den kommenden Jahren ist zwingend.

## **4.2 Finanzierung des öffentlichen Verkehrs**

Das Angebot des VLM finanziert sich über Fahrgeldeinnahmen und Staatsbeitrag. Die Einnahmen aus Werbung am und im Bus werden immer in einem bescheidenen Rahmen bleiben. Einnahmen aus Zusatzleistungen, welche im Rahmen der Gesetzgebung erbracht werden können (Schulbusverkehr, Ortsbusse, Staatsfeiertag usw.) decken im Wesentlichen die Kosten des Angebots und generieren einen ebenfalls geringen Beitrag an die Aufwendungen des VLM selbst.

Einnahmen aus weitergehenden Dienstleistungen wie z.B. Gelegenheitsverkehre sind dem VLM untersagt.

Der Eigenfinanzierungsgrad hat sich in den Jahren 2012 bis 2015 von 20.8 % auf 25.7 % erhöht. Das ist zwar eine Steigerung um 24 % in 3 Jahren, in absoluter

Höhe jedoch immer noch lediglich ein Viertel der Gesamtkosten. Zwischenzeitlich sind die Tarife des VLM bei den Einzelfahrscheinen, Tages- und Monatskarten bereits in der Nähe der Schweizer Tarife. Lediglich bei den Jahreskarten besteht noch eine erhebliche Differenz. Allerdings hat der VLM auch die Preise für die Jahreskarten im genannten Zeitraum um bis zu 75 % erhöht. Es bleibt dem VLM wenig Spielraum um den Eigenfinanzierungsgrad weiter zu erhöhen. Sodass auch zukünftig der Landesbeitrag über Qualität und Umfang des öffentlichen Verkehrsangebots bestimmt.

## **5. FINANZPLANUNG (BEGRÜNDUNG FINANZBESCHLUSS)**

Nachdem im Jahr 2013 der VLM (Landesbeitrag CHF 15,75 Mio.) für das Grundangebot noch ein positives Betriebsergebnis von CHF 93 366.26 (nach Rückerstattung von CHF 266 597.65 an das Land) ausweisen kann, folgte für das Jahr 2014 ein Minus von CHF -72 600.36. Leistungskürzungen, Tariferhöhungen im Juli 2013 (nachdem der Landtag über eine zusätzliche Beitragskürzung für 2014 entschieden hatte), eine kostendämmende Entwicklung der Treibstoffpreise, neue Tarifkooperationen sowie die Zurückstellung einer Ersatzanstellung führten zu einem geringeren Verlust als zunächst budgetiert. Lediglich durch weitere Leistungsreduktionen und eine nochmalige Tariferhöhung kann im Jahr 2015 das Budget stabilisiert werden. Diese Abwärtsspirale bei den Angebotsleistungen verläuft konträr zu den in diesem Bericht angestrebten Zielen und Strategien und müsste dringend umgekehrt werden. Bereits das unwägbare Risiko der Treibstoffpreisentwicklung über die nächsten Jahre bedingt eine vorsorgliche Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.

Wie einleitend bereits dargestellt, können mit dem Landesbeitrag 2015 von CHF 14 Mio. die Kosten des aktuellen Angebots, welches ohnehin schon den Zielvorgaben des Grundangebots nicht zu genügen vermag, gerade gedeckt werden.

Sollte sich das Grundangebot dem bis 2013 weitgehend intakten Grundangebot wieder annähern, ist eine Beitragserhöhung durch das Land von CHF 500'000.- erforderlich.

Die Verwaltungskosten des VLM betragen 2014 CHF 0,97 Mio. Dies sind CHF 0,26 Mio. weniger als 2012 und der tiefste Wert seit 2008.

Investitionen in die IT-Infrastruktur sind notwendig, um den Fahrplanprozess und den Kundendienst auch in Zukunft sicherzustellen. Bei dieser spezifischen, nicht kommerziellen IT-Infrastruktur handelt es sich um Soft- und Hardwareprodukte, ohne die ein Verkehrsangebot weder zu planen noch zu führen ist und dementsprechend auch keine adäquate Fahrgastinformation stattfinden kann. Die Erneuerung der Infrastruktur wird wiederum höhere Abschreibungen mit sich bringen.

Bei den Einnahmen wird von einem gegenüber den vergangenen Jahren sich eher abflachenden Anstieg ausgegangen. Preiserhöhungen wie im Jahr 2013 werden von den Nutzern des ÖV nicht mehr im gleichen Umfang angenommen werden.

Der VLM hat sich zum Ziel gesetzt, das Eigenkapital bei rund CHF 3 Mio. zu stabilisieren, was bisher auch gelungen ist. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass bei dieser Ausgangslage die Unwägbarkeiten des Systems abgefangen werden können, ohne die Liquidität zu gefährden.

#### **Landesbeitrag an den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil**

Die Summe der oben aufgeführten Mehrkosten, um dem Grundangebot gerecht zu werden, beträgt mindestens CHF 0.7 Mio. Unter der Annahme, dass die Einnahmen um rund CHF 0,2 Mio. gesteigert werden können, verbleibt eine Deckungslücke von CHF 0,5 Mio.

Daher sieht die Regierung die Notwendigkeit, beim Landtag für die kommende Jahre einen Jahresbeitrag von CHF 14,5 Mio. zu beantragen.

## 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 den Verkehrsbetrieb  
LIECHTENSTEINmobil für die Jahre 2016 bis 2018**

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

Art. 1

Das Land richtet an den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil zur Gewährleistung des öffentlichen Personennahverkehrs für die Jahre 2016 bis 2018 einen jährlichen Beitrag von maximal 14 500 000 Franken aus.

Art. 2

Dieser Finanzbeschluss tritt am Tag nach der Kundmachung in Kraft.