

**STELLUNGNAHME  
DER REGIERUNG  
AN DEN  
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN  
BETREFFEND  
DIE PRÜFUNG DES ANTRAGS DES LANDTAGS AUF ANPASSUNG DER  
EIGNERSTRATEGIE FÜR DEN VERKEHRSBETRIEB  
LIECHTENSTEINMOBIL**

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

**Nr. 14/2024**



## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung .....	4
Zuständiges Ministerium.....	5
Betroffene Stelle .....	5
<b>I.   BERICHT DER REGIERUNG .....</b>	<b>7</b>
1.   Anlass.....	7
2.   Allgemeines .....	12
3.   Der Verkehrsbetrieb Liechtensteinmobil .....	14
3.1   Rechtsgrundlagen und Eignerstrategie.....	14
3.2   Grenzüberschreitende Kooperation .....	16
4.   Prüfung des Antrages .....	17
4.1   Regelungsgrenzen der Eignerstrategie .....	18
4.2   Konflikte bei grenzüberschreitenden Fahrten .....	19
4.3   Senkung und Vereinheitlichung des Preises für Jahresabonnements .....	21
4.4   Einheitstarif für Einzelfahrscheine .....	23
4.5   Kostenlose Jahresabonnemente für Schülerinnen und Schüler sowie Lernende .....	26
4.6   Takterhöhung über die Grundversorgung hinaus.....	27
4.7   Finanzielle Aspekte - Ausblick Verkehrsdienstebericht 2025 - 2027.....	29
5.   Fazit.....	31
<b>II.   ANTRAG DER REGIERUNG .....</b>	<b>34</b>

### Beilage:

- Stellungnahme des Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil vom 17. Januar 2024 zum Antrag des Landtags auf Anpassung der Eignerstrategie für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil vom 9. Oktober 2023.

## **ZUSAMMENFASSUNG**

*Der Landtag hat in seiner Sitzung vom 9. November 2023 der Überweisung des Antrags zur Anpassung der Eignerstrategie für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil der Abgeordneten Dagmar Bühler-Nigsch, Manfred Kaufmann, Günter Vogt, Johannes Kaiser, Georg Kaufmann, Manuela Haldner-Schierscher, Patrick Risch, Walter Frick, Dietmar Lampert, Peter Frick, Wendelin Lampert, Sebastian Gassner und Daniel Oehry vom 9. Oktober 2023 an die Regierung zugestimmt. Damit wurde die Regierung beauftragt, zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, die Eignerstrategie für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil sowie die jährliche Leistungsvereinbarung mit diesem abzuändern und den Leistungsauftrag entsprechend zu definieren, sodass ein vergünstigter Einheitstarif sowie einheitliche Jahresabonnementspreise für alle Gemeinden mit einer Zone für das ganze Land realisiert werden kann.*

*Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag nimmt die Regierung zur beantragten Anpassung der Eignerstrategie Stellung. Die Regierung kommt nach Prüfung des Antrags zum Schluss, dass die Eignerstrategie nicht geeignet ist, um Einheitstarife, Preissenkungen für Einzelfahrkarten und Jahresabonnements sowie von kostenlosen Jahresabonnements für Schülerinnen und Schüler sowie für Lernende einzuführen. Die Regierung stützt ihre Rechtsauffassung insbesondere auf die entsprechenden Bestimmungen des Gesetzes vom 29. Juni 2011 über den «Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil» (VLMG) und des Personenbeförderungsgesetzes vom 17. Dezember 1998.*

*Darüber hinaus wären niedrigere distanzunabhängige Einheitstarife im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr mit der Schweiz aus konzessionsrechtlichen Gründen kaum umsetzbar. Da die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) nach Ansicht der Regierung nicht massgeblich vom Preis der ÖV-Tickets und Abonnements abhängt, sondern hierfür vielmehr attraktive Verkehrsverbindungen und ein qualitativ hochwertiger ÖV relevant sind, kann mit den vorgeschlagenen Preissenkungen der ÖV nicht massgeblich gefördert werden. Die Vorschläge würden zudem zu Mindereinnahmen bei LIECHTENSTEINmobil von mehreren Millionen Franken führen. Der Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil wird jedoch das Bestreben des Landtags nach kostenlosen Jahresabonnements für Schülerinnen und Schüler sowie für Lernende aufnehmen, und die Regierung wird dem Landtag im Rahmen des*

*Verkehrsdiensteberichtes 2025 – 2027, welcher noch in der 1. Jahreshälfte 2024 im Landtag behandelt werden soll, einen Antrag zur Umsetzung und Finanzierung dieses Anliegens unterbreiten. Zudem plant die LIEmobil die Zoneneinteilung zu überprüfen.*

**ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM**

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

**BETROFFENE STELLE**

Amt für Hochbau und Raumplanung

Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil



Vaduz, 6. Februar 2024

LNR 2023-1856

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,  
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehende Stellungnahme betreffend die Prüfung des Antrags des Landtags auf Anpassung der Eignerstrategie für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil zu unterbreiten.

## **I. BERICHT DER REGIERUNG**

### **1. ANLASS**

Der Landtag hat in seiner Sitzung vom 9. November 2023 der Überweisung des Antrags zur Anpassung der Eignerstrategie für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil der Abgeordneten Dagmar Bühler-Nigsch, Manfred Kaufmann, Günter Vogt, Johannes Kaiser, Georg Kaufmann, Manuela Haldner-Schierscher, Patrick Risch, Walter Frick, Dietmar Lampert, Peter Frick, Wendelin Lampert, Sebastian Gassner und Daniel Oehry vom 9. Oktober 2023 an die Regierung zugestimmt. Damit wurde die Regierung beauftragt, die im erwähnten Antrag beschriebene Anpassung der Eignerstrategie zu prüfen. Der Auftrag an die Regierung erfolgte gestützt auf Art. 16 Abs. 2b und 2c des Gesetzes vom 19. November 2009 über die

Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (Öffentliche-Unternehmen-Steuerungs-Gesetz; ÖUSG)<sup>1</sup>.

Gemäss dem Antrag wird die Regierung beauftragt, zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, die Eignerstrategie für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil (LIE-mobil) sowie die jährliche Leistungsvereinbarung mit diesem abzuändern und den Leistungsauftrag entsprechend zu definieren, sodass ein vergünstigter Einheitstarif sowie einheitliche Jahresabonnementspreise für alle Gemeinden mit einer Zone für das ganze Land realisiert werden können.

Konkret wird von den Initianten folgende Anpassung der Eignerstrategie für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil beantragt:

**3.1. Politische Ziele:** (...) Zudem soll das Dienstleistungsangebot, vor allem die Takterhöhungen über die Grundversorgung hinaus erfolgen.

#### **4.1. Vorgaben zur Geschäftstätigkeit**

(...) – Regionalbus: Gestaltung eines kundengerechten Angebots zum Einheitstarif innerhalb Liechtensteins mit distanzunabhängigen Einheitspreisen für Einzelfahrkarten, für einheitliche Jahresabos und kostenlose Abos für Schüler und Lernende mit Erschliessung aller Gemeinden, Direktverbindungen auf den nachfragestärksten Verkehrsbeziehungen, integrales Taktsystem, Bedienung aller inländischen und regionalen Bahnknoten.

Die Initianten begründen ihren Antrag wie folgt:

«Der Landtag hat letztmals im Juni 2021 den Verkehrsdienstebericht 2022-2024 verabschiedet und den dazugehörigen Finanzbeschluss von jährlich CHF 14.5

---

<sup>1</sup> LGBl. 2009 Nr. 356 idgF.



*Mio. genehmigt. Wie im BuA Nr. 49/2021<sup>2</sup> ausgeführt, ist es das klare Ziel, wesentlich mehr Fahrgäste für den ÖV zu gewinnen. Dabei sind die Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der angebotenen Leistung gleichermassen zu berücksichtigen, wie der Umfang und die Qualität der Leistung. Die Regierung kommt zum Schluss: «Um den Anteil des ÖV innerhalb dieses Gebietes zu steigern, reicht es nicht aus, nur den Fahrplan anzupassen, ebenso soll es das Ziel sein, dass der ÖV in der Region auch tariflich attraktiv und unkompliziert ist.» Mit dieser Begründung ist es für die Antragsteller jetzt an der Zeit, über die Leistung der Grundversorgung hinauszugehen.*

*Der Landtag hat in seiner Sitzung vom 2. Dezember 2022 den Bericht zu den Effekten eines Verzichts auf ÖV-Tickets behandelt (BuA 127/2022)<sup>3</sup>. Die Studie liefert verschiedene Argumente, die gegen den vollständigen Verzicht auf ÖV-Tickets sprechen. Auch die Regierung gelangt zur Einschätzung, dass ein Verzicht auf ÖV-Tickets nicht weiterverfolgt werden sollte. Zahlreiche Abgeordnete haben ihre Sicht dazu eingebracht und das Argument «Mobilität hat einen Wert» findet einen Konsens. Die Regierung hat jedoch anlässlich der Behandlung der Gratis-ÖV Studie dem Landtag signalisiert, dass sie offen sei, Anpassungen vorzunehmen, sobald der politische Wille vorhanden sei und parlamentarische Mittel ergriffen werden.*

*Es ist unbestritten, dass die regionale – zumindest aber die nationale – Tariflandschaft vereinfacht werden muss, wenn wir die breite Bevölkerung und den Berufsverkehr zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr bewegen möchten. Liechtenstein hat im Oktober 2022 gemeinsam mit Vorarlberg und St. Gallen eine Absichtserklärung unterzeichnet zur Harmonisierung und Vereinfachung der*

---

<sup>2</sup> BuA betr. den Verkehrsdienstebericht (49/2021) 2022-2024, s. <https://bua.regierung.li/BuA/default.aspx?nr=49&year=2021>

<sup>3</sup> BuA betr. die Kenntnisnahme der Effekte eines Verzichts auf ÖV-Tickets in Liechtenstein (Nr. 127/2022), s. <https://bua.regierung.li/BuA/default.aspx?nr=49&year=2021>.

*Tarifstrukturen. Aber auch in der Schweiz kritisiert die Finanzkontrolle, dass die Vereinheitlichung der ÖV-Tarife zu langsam geht.<sup>4</sup>*

*Geschätzt wird der ÖV vor allem dort, wo der Takt stimmt und der Zugang einfach ist. Die vier verschiedenen Tarifzonen, welche zahlreiche Sonderlösungen enthalten, weil die LIEmobil-Busse in diesem kleinen geografischen Raum effektiv durch vier Tarife fahren (Liechtenstein, Vorarlberg, Ostwind und Vorarlberg-Liechtenstein grenzüberschreitend) stossen in der Bevölkerung immer wieder auf Unverständnis. Hier muss eine einfache, unkomplizierte Lösung gefunden werden für: **Ein Land, eine Zone, ein Tarif.***

*Im Gesetz über den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil (VLMG) Art. 4 - Zweck wird festgehalten, dass der Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil die Tarife festlegen kann.*

*Die Antragsteller sehen eine Vereinfachung, indem neben einem günstigen Einheitstarif auch die Preise für die Jahresabos vereinheitlicht und die Abos für Schüler und Lernende künftig kostenlos sind. Die Verrechnung aller Jahresabos sollte sodann über die LIEmobil und die für die Ortsbusse über die Gemeinden erfolgen. Der Einheitstarif soll für das gesamte Liniennetz gelten, das heisst auch für Fahrten über die Grenze bis nach Buchs, Feldkirch und Sargans.*

*Die Antragsteller stellen sich folgende Tarife vor:*

- **Jahresabo CHF 120.00 für alle** entspricht dem günstigsten Kinderabo für 1 Gemeinde

---

<sup>4</sup> Beitrag des SRF «Vereinheitlichung der ÖV-Tarife geht zu langsam» vom 20.06.2023, s. <https://www.srf.ch/news/schweiz/kritik-der-finanzkontrolle-vereinheitlichung-der-oev-tarife-geht-zu-langsam>, abgerufen am 1. August 2023.

- **Einzelfahrt: CHF 2.00 für alle** entspricht dem günstigsten Tarif für 1 Kurzstrecke
- **Schülerabo: kostenlos für alle**
- **Abo für Lernende: kostenlos für alle**

*Bei der Einführung dieses Einheitstarifs wird mit weniger Einnahmen von rund CHF 2.5 Mio. (plus/minus 20%) gerechnet. Als Vergleich ist anzumerken, dass die LIE-mobil ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2022 hatte und einen ausserordentlichen Überschuss aus dem Grundangebot von CHF 2 Mio. generierte, welcher dem Land Liechtenstein zurückerstattet wurde.*

*Die Vorgaben der politischen Ziele lauten gemäss gültiger Eignerstrategie wie folgt:*

*«Die Regierung erwartet, dass der Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil zur Standortattraktivität und Lebensqualität in Liechtenstein beiträgt. Hierzu gewährleistet der Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil eine hochstehende, zuverlässige, preiswerte und umweltverträgliche Versorgung mit öffentlichen Mobilitätsdiensten. Das Hauptziel des Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil ist die Grundversorgung des Landes Liechtenstein mit öffentlichen Mobilitätsdiensten. Der Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil soll darüber hinaus die Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und des Tourismus nach öffentlichen Personennahverkehrsdiensten und weiteren Dienstleistungen befriedigen».*

*Es ist zudem das erklärte Ziel der Regierung und der LIECHTENSTEINmobil, wieder an die Attraktivität vor der Pandemie anzuknüpfen und wesentlich mehr Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen und somit den Marktanteil deutlich zu erhöhen. Die Regierung bekennt sich dazu, den ÖV und den Langsamverkehr in der Nutzung und dem Angebot so zu gestalten, dass diese dem Autoverkehr ebenbürtig sind. Die Antragsteller unterstützen diese Vorgaben und Aussagen der Regierung*

*und sehen deshalb jetzt mit Blick auf die höheren Energiepreise, den zunehmenden Verkehr und den Klimawandel Handlungsbedarf, der Bevölkerung mit finanziellen Anreizen den Umstieg auf den kostengünstigen ÖV zu erleichtern, damit auch im Sinne der Klimastrategie bei der Mobilität weniger Ausstösse generiert werden.*

*Wenn wir den Schwerpunkt auf den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs setzen, so darf uns dies auch mehr wert sein, indem wir über die Grundversorgung hinaus gehen und Zusatzangebote unterstützen.*

*Die Antragsteller ersuchen den Landtag zur Überweisung dieses Antrags auf Anpassung der Eignerstrategie an die Regierung zur Stellungnahme.*

*Zur Erreichung der SDG Ziele:*

***SDG 9:*** *«Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen» - Mit einem einfachen und günstigen Zugang zum öffentlichen Verkehr kann die Motorisierungsquote gesenkt werden.*

***SDG 11:*** *«Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten» - Mit dem weiteren Ausbau und einem vergünstigten Angebot kann der öffentliche Verkehr weiter gestärkt werden.*

## **2. ALLGEMEINES**

Gemäss Art. 16 ÖUSG legt die Regierung nach Rücksprache mit der strategischen Führungsebene für jedes öffentliche Unternehmen eine Eigner- oder Beteiligungsstrategie fest. Die Eigner- oder Beteiligungsstrategie dient als wichtigstes Steuerungselement der Regierung und ermöglicht, im Rahmen übergeordneter Interessen auf die Entwicklung öffentlicher Unternehmen gezielt Einfluss zu nehmen. Sie gibt die Leitplanken der Unternehmensstrategie vor und beinhaltet sowohl

aufgabenbezogene als auch unternehmensbezogene Vorgaben. Die aufgabenbezogenen Inhalte dienen in erster Linie der Konkretisierung der in den Gesetzen meist eher abstrakt gehaltenen Zweckbestimmungen. Unternehmensbezogene Inhalte können sich unter anderem auf Vorgaben zur Geschäftspolitik, den Finanzen, personellen und infrastrukturellen Ressourcen, dem Risikomanagement, der Unternehmensentwicklung oder der Kontrolle und Transparenz gegenüber den Eignern und Anspruchsgruppen beziehen.

Die Abgrenzung der Verantwortlichkeiten zwischen öffentlichen Unternehmen und dem Staat ist im ÖUSG geregelt. Gemäss Gesetz hat der Staat den Führungsorganen selbständiger Unternehmen die Ausübung der ihnen übertragenen Verantwortlichkeiten zu ermöglichen und deren Unabhängigkeit zu respektieren. Insofern darf die Eigner- oder Beteiligungsstrategie nicht in die unentziehbaren Aufgaben der strategischen Führungsebene (SFE) eingreifen. Dies entspricht auch den allgemeinen Corporate-Governance-Grundsätzen. Eine Aufweichung dieser Grundsätze würde zu einer Vielzahl von Fragen in Bezug auf die Verantwortlichkeiten führen. Nachfolgende Abbildung 1 zeigt den Aufbau der strategischen Vorgaben des Landtags, der SFE und der Regierung.

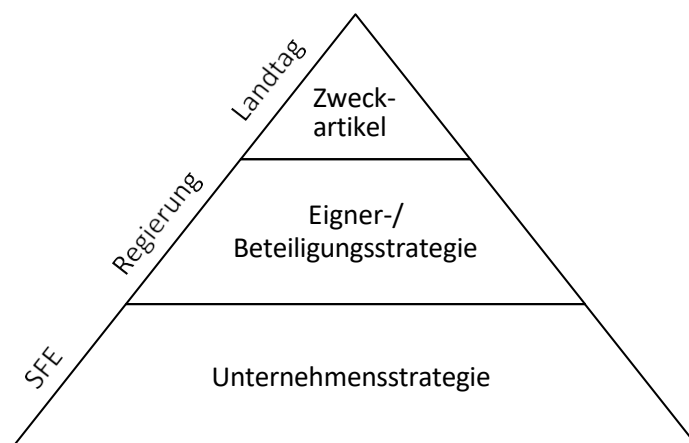


Abbildung 1: Mehrstufiger Aufbau strategischer Vorgaben, Quelle: eigene Darstellung.

Der Landtag kann die Regierung beauftragen, eine Eigner- oder Beteiligungsstrategie abzuändern. Vor der Auftragserteilung überweist der Landtag das Geschäft der Regierung zur Stellungnahme bis zur übernächsten Landtagssitzung (Art. 16 Abs. 2b und 2c ÖUSG). Mit dem vorliegenden Bericht nimmt die Regierung Stellung zum Antrag der Abgeordneten Dagmar Bühler-Nigsch, Manfred Kaufmann, Günter Vogt, Johannes Kaiser, Georg Kaufmann, Manuela Haldner-Schierscher, Patrick Risch, Walter Frick, Dietmar Lampert, Peter Frick, Wendelin Lampert, Sebastian Gassner und Daniel Oehry (siehe Kapitel 1).

### **3. DER VERKEHRSBETRIEB LIECHTENSTEINMOBIL**

#### **3.1 Rechtsgrundlagen und Eignerstrategie**

Unter der Firma «Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil» (in weiterer Folge «LIE-mobil») besteht eine selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts mit eigener Rechtspersönlichkeit. Das Land Liechtenstein ist alleiniger Eigentümer der LIEmobil. Den Rechtsrahmen bilden das Gesetz vom 29. Juni 2011 über den «Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil» (VLMG)<sup>5</sup>, das Gesetz vom 17. Dezember 1998 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz; PBG)<sup>6</sup> sowie die Verordnung vom 7. Dezember 1999 zum Gesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsverordnung; PBV)<sup>7</sup>.

Gemäss Art. 4 Abs. 1 VLMG ist der Zweck von LIEmobil, die Erbringung des öffentlichen Personenverkehrs durch Gestaltung, Planung, Organisation und Vermarktung des Leistungsangebots zu gewährleisten. Hierzu kann LIEmobil gemäss Art. 4 Abs. 2 alle Rechtsgeschäfte tätigen, die der Unternehmenszweck mit sich bringt,

---

<sup>5</sup> LGBl. 2011 Nr. 345.

<sup>6</sup> LGBl. 1999 Nr. 37.

<sup>7</sup> LGBl. 1999 Nr. 232.

namentlich Bau-, Liefer- und Dienstleistungsverträge vergeben, Tarife festlegen, Grundstücke erwerben und veräussern sowie Gesellschaften gründen, sich an Gesellschaften, namentlich an Verkehrsverbänden, beteiligen oder auf andere Weise mit Dritten zusammenarbeiten.

Beim Angebot von LIEmobil wird gemäss Art. 5 VLMG unterschieden zwischen einem Grundangebot, welches von der Regierung mittels einer jährlichen Leistungsvereinbarung definiert wird und Zusatzangeboten, welche im Auftrag von Dritten ausgeführt werden. Gemäss PBG obliegen die Erstellung des Fahrplans und die Gestaltung des Tarifs der LIEmobil<sup>8</sup>, wobei insbesondere die Mindestanforderungen bezüglich Qualität und Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung gemäss Leistungsvereinbarung<sup>9</sup> eingehalten werden müssen.

Zur Sicherstellung des in der Leistungsvereinbarung definierten Grundangebotes für den öffentlichen Personennahverkehr hat der Landtag der LIEmobil in den letzten Jahren einen jährlichen Beitrag in Höhe CHF 14.5 Mio. zur Verfügung gestellt. Die Regierung beantragt die Jahresbeiträge für LIEmobil jeweils für drei Jahre im Rahmen eines Verkehrsdiensteberichtes. Letztmals wurde dem Landtag in seiner Sitzung vom Juni 2021 ein Verkehrsdienstebericht für die Jahre 2022 bis 2024 vorgelegt.<sup>10</sup> Den nächsten Verkehrsdienstebericht für die Jahre 2025 bis 2027 wird die Regierung dem Landtag im Laufe der 1. Jahreshälfte des Jahres 2024 unterbreiten.

---

<sup>8</sup> Art. 23 und 26 PBG.

<sup>9</sup> Art. 5 Abs. 1 VLMG.

<sup>10</sup> Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Verkehrsdienstebericht 2022 – 2024, BuA Nr. 2021/49.

Die Anforderungen des Landes als Eigner sind in der von der Regierung erlassenen Eignerstrategie vom 30. Januar 2024 festgelegt.<sup>11</sup> Die Regierung hat gemäss der Eignerstrategie die unternehmerische Autonomie von LIEmobil zu berücksichtigen und die Entscheidungsfreiheit des Verwaltungsrates in Bezug auf die Geschäftsstrategie und -politik anzuerkennen. Entsprechend wird in den unternehmerischen Zielen der Eignerstrategie unter anderem festgehalten, dass LIEmobil als selbständiges Unternehmen seine Geschäfte betriebswirtschaftlich und kundenorientiert zu führen hat. LIEmobil stehen gemäss den wirtschaftlichen Zielen in der Eignerstrategie Fahrgeldeinnahmen, ein Landesbeitrag und weitere Einnahmen, wie beispielsweise Einnahmen durch Werbung auf oder in den Bussen, zur Finanzierung des Leistungsauftrages zur Verfügung.<sup>12</sup>

### **3.2 Grenzüberschreitende Kooperation**

Im Hinblick auf die grenzüberschreitende Kooperation sieht die Eignerstrategie vor, dass LIEmobil auf eine Stärkung des regionalen öffentlichen Verkehrssystems mit Bahn und Bus hinarbeiten hat. Dies umfasst die Verknüpfung der Angebote in regionalen Knoten, durchgehende Tarife, grenzüberschreitende Angebote und regionale Fahrpläne.

Damit LIEmobil grenzüberschreitend tätig sein kann bzw. regelmässige gewerbmässige Personenbeförderungen in die Schweiz und nach Österreich machen darf, sind entsprechende Konzessionen der beiden Nachbarländer notwendig. Im

---

<sup>11</sup> Das zuständige Ministerium für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil befand sich zum Zeitpunkt der Einreichung des parlamentarischen Vorstosses mit Antrag auf Anpassung der Eignerstrategie für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil vom 9. Oktober 2023 (parallel zur gesamthaften Prüfungstätigkeit der Eigner- und Beteiligungsstrategien aller öffentlicher Unternehmen) bereits in der Prüfung der zu diesem Zeitpunkt gültigen Eignerstrategie vom 8. November 2011. Diese Prüfung ist mittlerweile abgeschlossen und die Regierung hat aus diesem Grund auf Antrag des zuständigen Ministeriums am 30. Januar 2024 eine neue Eignerstrategie für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil genehmigt. Die überarbeitete Eignerstrategie vom 30. Januar 2024 wird dem Hohen Landtag gemäss Art. 16 Abs. 2 ÖUSG voraussichtlich in derselben Landtagssitzung, wie die vorliegende Stellungnahme zur Kenntnis gebracht.

<sup>12</sup> Siehe auch Art. 7 VLMG.



Zusammenhang mit dem gegenständlichen Antrag des Landtags ist insbesondere auf eine Auflage in der Konzession des schweizerischen Bundesamtes für Verkehr (BAV) hinzuweisen, in welcher unter anderem festgehalten wird, dass aufgrund der Tatsache, dass LIEmobil in der Schweiz Linien parallel zu Linien von schweizerischen Transportunternehmen betreibt, der Tarifffrage eine grössere Bedeutung beizumessen ist, als wenn es sich um eine isolierte Linie handeln würde. Dementsprechend muss LIEmobil für von ihr selbst erbrachte Verbindungen innerhalb der Schweiz ausschliesslich den Tarif des Tarifverbunds Ostwind (OTV) anbieten.<sup>13</sup> In Liechtenstein gültige Abonnemente und Einzelfahrscheine, die zum Beispiel zur Fahrt bis nach Buchs, Sargans, Trübbach und Sevelen berechtigen, sind ausschliesslich im grenzüberschreitenden Verkehr gültig.

#### **4. PRÜFUNG DES ANTRAGES**

Der Landtag hat in seiner öffentlichen Sitzung vom 9. November 2023 der Überweisung des Antrags zur Anpassung der Eignerstrategie für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil der Abgeordneten Dagmar Bühler-Nigsch, Walter Frick, Peter Frick, Sebastian Gassner, Manuela Haldner-Schierscher, Johannes Kaiser, Georg Kaufmann, Manfred Kaufmann, Dietmar Lampert, Wendelin Lampert, Daniel Oehry, Patrick Risch und Günter Vogt vom 9. Oktober 2023 zugestimmt. Damit wurde die Regierung beauftragt, die folgenden Punkte zu prüfen und hierzu Stellung zu nehmen:

- Einführung von Einheitstarifen und Preissenkung für Jahresabonnements;

---

<sup>13</sup> Gemäss der Konzession des BAV ist LIEmobil auf der grenzüberschreitenden Strecke nach Sargans auf dem schweizerischen Abschnitt von Trübbach nach Sargans nurmehr berechtigt, drei Haltestellen (Trübbach Dornau, Sargans Post und Sargans Bahnhof) zu bedienen. Bei einer Fahrt von einer dieser drei Haltestellen zu einer anderen Haltestelle auf dem schweizerischen Abschnitt muss LIEmobil für den Ticketverkauf den OTV-Tarif anwenden. Die Beschränkung der Haltestellen auf dem schweizerischen Abschnitt ist eine Massnahme, um die Konkurrenzsituation im Bereich der Tarife etwas zu entschärfen.

- Einführung eines vergünstigten distanzunabhängigen Einheitstarifs für Einzelfahrkarten;
- Einführung von kostenlosen Jahresabonnements für Schülerinnen und Schüler sowie für Lernende;
- Takterhöhung über die Grundversorgung hinaus.

Das zuständige Ministerium für Infrastruktur und Justiz hat LIEmobil um eine Stellungnahme zum Antrag zur Anpassung der Eignerstrategie von LIEmobil gebeten. Die Stellungnahme von LIEmobil vom 17. Januar 2024 ist als Beilage angefügt.

#### **4.1 Regelungsgrenzen der Eignerstrategie**

Mit der Eignerstrategie können gesetzliche Vorgaben der Spezialgesetze nicht ausgedehnt, ausser Kraft gesetzt oder umgedeutet werden. Dementsprechend kann mittels einer Eignerstrategie in keine gesetzlich definierten Kompetenzen und Aufgaben eingegriffen werden, welche einer anderen Stelle obliegen. Eine Eignerstrategie kann Sachverhalte innerhalb des gesetzlichen Rahmens näher spezifizieren.

Wie die in Kapitel 3.1 aufgeführten Rechtsgrundlagen aufzeigen, kann LIEmobil gemäss VLMG alle Rechtsgeschäfte tätigen, die der Unternehmenszweck mit sich bringt. Art. 4 Abs. 2 VLMG erwähnt diesbezüglich explizit die Festlegung der Tarife.<sup>14</sup> Ebenso sieht das PBG diese Kompetenz für Transportunternehmen vor und hält diesbezüglich fest, dass die Erstellung des Fahrplans (Art. 23 PBG) und die Gestaltung des Tarifs (Art. 26 PBG) den Unternehmungen obliegen. Mit Unternehmung ist gemäss Art. 2 Abs. 1 Bst. g PBG wiederum ein Transportunternehmen mit einer liechtensteinischen Konzession und damit auch die LIEmobil gemeint.

---

<sup>14</sup> Siehe Art. 4 Abs. 2 VLMG.

Da die Tarifhoheit gemäss dem VLMG und dem PBG bei der LIEmobil liegt, gehen die mit dem gegenständlichen Vorstoss beantragten Vorgaben für die Festlegung der Tarife von LIEmobil über die Kompetenzen der Regierung hinaus. Die Umsetzung würde dazu führen, dass in die operativen Kompetenzen der LIEmobil eingegriffen würde und dies würde der LIEmobil verunmöglichen eine zentrale Aufgabe ihres Verantwortungsbereichs autonom auszuüben. Die Tarifhoheit, die gemäss Gesetz der LIEmobil zusteht, beinhaltet nicht nur die Festlegung der effektiven Preise der einzelnen Dienstleistungen, sondern auch der entsprechenden Modalitäten, wie beispielsweise die Festlegung der Zonen, die Definition der Altersgrenzen oder andere Faktoren der Tarifgestaltung.

Die Einführung von Einheitstarifen und Preissenkungen für Einzelfahrkarten sowie Jahresabonnements sowie von kostenlosen Jahresabonnements für Schülerinnen und Schüler sowie Lernende über die Anpassung der Eignerstrategie steht der gesetzlichen Kompetenzordnung entgegen. Die Regierung hat keine entsprechenden Kompetenzen. Aufgrund dessen kann der Landtag im Rahmen von Art. 16 ÖUSG auch keinen diesbezüglichen Auftrag erteilen.

Unabhängig davon nimmt die Regierung nachfolgend inhaltlich zu den vorgeschlagenen Anpassungen unter Bezugnahme auf die beiliegende Stellungnahme der LIEmobil vom 17. Januar 2024 Stellung.

#### **4.2 Konflikte bei grenzüberschreitenden Fahrten**

Aus dem Antrag des Landtags geht hervor, dass der geforderte Einheitstarif grenzüberschreitend bis zu den im Ausland gelegenen Endpunkten des LIEmobil-Netzes in Sargans, Sevelen, Buchs, Sennwald und Feldkirch gültig sein soll.

Wie in Kapitel 3.2 ausgeführt, benötigt die LIEmobil, um grenzüberschreitende regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderungen in die Schweiz und nach Österreich zu machen entsprechende Konzessionen der beiden Nachbarländer

Schweiz und Österreich. Beispielhaft kann hier, wie in Kapitel 3.2, ebenfalls die Auflage in der Konzession des BAV erwähnt werden, welche der LIEmobil nur grenzüberschreitend erlaubt, den eigenen Tarif anzuwenden. Im schweizerischen Binnenverkehr muss LIEmobil den Ostwind-Tarif anwenden.

Gemäss den Beispielen in der beiliegenden Stellungnahme der LIEmobil führt diese Ausgangslage zu folgenden Szenarien:<sup>15</sup>

Der Preis für eine Einzelfahrt von der Haltestelle Sargans, Bahnhof bis zur Haltestelle Trübbach, Fährhütte beträgt im Ostwind-Tarif CHF 5 (Vollpreis) resp. CHF 3 (Halbtax). Würde ein LIEmobil-2-Franken-Einheitstarif gelten, muss davon ausgegangen werden, dass Passagiere von Sargans mit Ziel in der Schweiz einen Fahrschein nach Liechtenstein für CHF 2 erwerben, aber schon in Trübbach aussteigen. Diese Umgehung liesse sich mit vernünftigen Mitteln nicht verhindern, was zur Intervention des Ostwindes beim BAV führen würde wegen fehlenden Fahrgeldeinnahmen. Schlimmstenfalls wäre mit dem Entzug der Konzession der LIEmobils in der Schweiz zu rechnen.

Im Falle der Einführung eines, wie im Rahmen des Vorstosses geforderten, 2-Franken-Einheitspreis, dürfte somit um einer Konzessionsverletzung vorzubeugen, dieser Einheitstarif nur bis zur Landesgrenze gelten. In der Folge würden Fahrgäste aus und nach Liechtenstein im grenzüberschreitenden Verkehr zwei Fahrscheine benötigen; einerseits ein 2-Franken-Billett bis zur Landesgrenze und andererseits ein Ostwind-Billett für CHF 5 resp. CHF 3 von Trübbach nach Sargans. Eine Fahrt von, beispielsweise, Triesen nach Sargans würde nach der Umsetzung der

---

<sup>15</sup> Siehe Stellungnahme der LIEmobil vom 17. Januar 2024, S. 5f.

vorgeschlagenen Massnahme dadurch teurer: CHF 7 statt wie heute CHF 6 (Vollpreis), resp. CHF 5 statt heute 3.50 (Halbtax).<sup>16</sup>

Mit der Einführung von tiefen distanzunabhängigen Einheitstarifen würde es somit je nach Umsetzung im grenzüberschreitenden Verkehr mit der Schweiz entweder zu einer Konzessionsverletzung oder zu einer Verteuerung des Fahrpreises kommen.<sup>17</sup>

### **4.3 Senkung und Vereinheitlichung des Preises für Jahresabonnements**

Im vorliegenden parlamentarischen Vorstoss wird beantragt, dass in der Eigentümerstrategie von LIEmobil vorgesehen wird, dass es einheitliche Jahresabonnements geben soll. Der Preis für das einheitliche Jahresabo soll gemäss der Begründung des parlamentarischen Vorstosses bei CHF 120 liegen.

Die LIEmobil steht einer Vereinheitlichung und einer Senkung des Preises für das Jahresabonnements auf CHF 120 bei einer gesamthaften Betrachtung äusserst kritisch gegenüber.<sup>18</sup> LIEmobil geht in ihrer Stellungnahme von der Annahme aus, dass die Gemeinden bei einem 120-Franken-Jahresabonnement keine Kostenbeteiligung mehr leisten würden. Somit hätte eine Reduktion und Vereinheitlichung des Preises für das Jahresabonnement gemäss LIEmobil folgende Auswirkungen:

- Prozesse würden bei LIEmobil, bei den Kundinnen und Kunden und bei den Gemeinden vereinfacht;<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup> Diese Ausführungen gelten sinngemäss auch für 120-Franken-Abonnements, siehe dazu Stellungnahme der LIEmobil vom 17. Januar 2024, S. 6.

<sup>17</sup> Die Ausgangslage bei grenzüberschreitenden Fahrten nach Österreich ist eine andere, da die Preisniveaus der Einzelfahrten und Jahresabonnements der LIEmobil und dem Vorarlberger Verkehrsverbund (VVV) ähnlich sind.

<sup>18</sup> Siehe Stellungnahme der LIEmobil vom 17. Januar 2024, S. 2ff.

<sup>19</sup> Durch den Wegfall der Kostenbeteiligung der Gemeinden würde der Verwaltungsprozess bei den Gemeinden sowie für die Kundinnen und Kunden für die Rückerstattung des Jahresabos entfallen.

- Wegfall der Kostenbeteiligung der Gemeinden führt zu einer Verschiebung der Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) von den Gemeinden zum Land;
- Keine Inländerbevorzugung mehr;<sup>20</sup>
- Reduktion auf ein einziges Jahresabo zu einem einheitlichen Preis von CHF 120 würde für die Nutzerinnen und Nutzer von Gemeinde-, Zweizonen- und Familienabonnements zu Preiserhöhungen führen;
- Incentivierung des ÖV würde erschwert.<sup>21</sup>

Hinzu kommt, dass die Einführung eines landesweit gültigen 120-Franken-Jahresabonnements zu jährlichen Einnahmenausfällen in Höhe von ca. CHF 1.5 Mio. führen würde.

Die LIEmobil hat im Herbst 2023 ihre Unternehmensstrategie MAP 2023<sup>22</sup> verabschiedet, in der als strategische Massnahmen vorgesehen ist, Zonen zu überprüfen und die Tariflandschaft zu vereinfachen. Die Regierung hat die Unternehmensstrategie MAP 2030 zur Kenntnis genommen und begrüsst die geplanten Massnahmen.

---

<sup>20</sup> Das aktuelle System mit Zuschussungen durch die Gemeinde bewirkt eine Inländerbevorzugung, da die nicht kostendeckend zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen aus liechtensteinischen Steuergeldern finanziert werden.

<sup>21</sup> Die drastische Preissenkung könnte die Anreize für Arbeitgeber, den ÖV zu fördern und die Neukundengewinnung durch LIEmobil, beeinträchtigen, da die Wertigkeit der Jahresabos abnimmt.

<sup>22</sup> MAP 2030 ist die Unternehmensstrategie von LIEmobil. Der Verwaltungsrat von LIEmobil hat mit MAP 2030 die langfristige Richtung von LIEmobil vorgegeben. Dem Unternehmen, allen Anspruchsgruppen wie auch der Eignerin soll MAP 2030 Orientierung und Klarheit bieten, wo LIEmobil steht und wohin es sich entwickeln soll. Die Buchstabenfolge MAP stehen für die definierten Handlungsfelder Markt, Angebot und Partner und gleichzeitig ist Map das englische Wort für Karte. In den vier Handlungsfeldern Markt, Angebot, Partner und Unternehmen hat LIEmobil konkrete Ziele und Massnahmen erarbeitet und wird diese strategischen Ziele bis ins Jahr 2030 umsetzen. Siehe hierzu auch <https://liemobil.li/de/nachrichten/einfach-voran-mit-der-neuen-unternehmensstrategie-von-liemobil>.

#### 4.4 Einheitstarif für Einzelfahrscheine

Der Antrag zur Abänderung der Eignerstrategie von LIEmobil umfasst insbesondere die Einführung eines vergünstigten Einheitstarifs für alle Gemeinden mit einer Zone für das ganze Land. Die Antragsteller stellen sich vor, dass eine Einzelfahrt CHF 2 für alle Fahrgäste kosten sollte, wobei Schülerinnen und Schüler sowie Lernende kostenlose Jahresabonnements erhalten sollten.

Mit der Einführung eines distanzunabhängigen Einheitstarifs für Einzelfahrscheine würde es gemäss der Stellungnahme von LIEmobil<sup>23</sup> zu folgenden Szenarien kommen, wobei lediglich der erstgenannte Punkt der nachfolgenden Aufzählung als positiver Effekt der Einführung eines Einheitstarifs zu werten ist:

- Geringfügige Vereinfachung in den Systemen und beim Verkaufsprozess von Einzelfahrscheinen innerhalb Liechtensteins, da jeweils nur ein Preis hinterlegt und selektiert werden muss;
- Kein Einfluss auf den für das Fahrpersonal zeitaufwändigen Bezahlprozess mit Bargeld (im Idealfall rund 30 Sekunden) oder Karte (im Idealfall rund 20 Sekunden);
- Die Käufe von Einzelfahrkarten würden steigen, da sich ein Jahresabonnement (auch im Falle, dass der Preis für ein Jahresabonnement bei CHF 120 liegen würde) nicht lohnen würde. Bis zu 59 Fahrten bliebe die Einzelfahrt die günstigere Wahl. Dies würde den Aufwand vom Fahrpersonal erhöhen;
- Es wird in der Öffentlichkeit die Frage aufkommen, ob die Preispolitik fair ist, wenn für eine lange Fahrt, wie z.B. von Mauren nach Malbun, der gleiche Preis gilt, wie z.B. für eine kurze Strecke von Mauren nach Eschen;

---

<sup>23</sup> Siehe Stellungnahme der LIEmobil vom 17. Januar 2024, S. 4ff.

- Wie in Kapitel 4.2 erläutert, könnte es zu einer Konzessionsverletzung in der Schweiz oder zu einer Verteuerung der grenzüberschreitenden Fahrten kommen;
- Ein tiefer Einzeltarif und eine Einheitszone Liechtenstein im Vergleich zu den Tarifen und Zonengrössen in den benachbarten Ländern, würde die Situation in der Region hinsichtlich eines regionalen Tarifs nicht vereinfachen, sondern die Bestrebungen hinsichtlich eines regionalen Tarifs erschweren. Ein regionaler Tarif wird nur dann umsetzbar sein, wenn sich die einzelnen Länder schrittweise tarifarisch annähern und nicht weiter entfernen;
- Die Einführung eines distanzunabhängigen Einheitstarifs in Höhe von CHF 2 würde bei LIEmobil zu jährlichen Einnahmehausfällen (Einzelfahrten und pauschale Abgeltungen durch Verkehrsverbände) in Höhe von etwa CHF 1,3 Mio. führen.<sup>24</sup>

Aus diesen Gründen steht LIEmobil der Einführung eines gesenkten Einheitstarifs äusserst kritisch gegenüber und wirft die Frage auf, was aus Sicht des Eigners künftig im Vordergrund der Arbeiten der LIEmobil stehen soll; einen grösseren Anteil des weiterhin zunehmenden grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs auf den ÖV zu bringen oder eine nochmalige Senkung ohnehin bereits sehr tiefer Preise auf dem Hoheitsgebiet Liechtensteins? Falls ein Fokus auf dem grenzüberschreitenden Pendlerverkehr liege, dann bedinge dies eine gute, möglichst nahtlose Zusammenarbeit mit den Nachbar-Verkehrsverbänden, was durch die Senkung der Preise auf dem Hoheitsgebiet Liechtensteins die angestrebten Verbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehr erschweren, schlimmstenfalls sogar verunmöglichen. So zieht LIEmobil in ihrer Stellungnahme das Fazit, dass die Einführung von

---

<sup>24</sup> Ob und in welcher Höhe eine daraus resultierende erhöhte Nachfrage die Einnahmehausfälle kompensieren könnte, kann LIEmobil nicht prognostizieren.



massiv gesenkten Tarifen (und Abonnementspreisen) paradoxerweise zu einer deutlichen Verlangsamung, Verkomplizierung und Verteuerung des ÖV führen könnte, sowohl für im Ausland wohnende Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler wie auch für Liechtensteinerinnen und Liechtensteiner, welche mit LIEmobil bis nach Sargans, Sevelen, Buchs, Sennwald und Feldkirch reisen.

Nach Ansicht der Regierung ist eine gute grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit den Nachbar-Verkehrsverbänden von grösster Bedeutung, da sich während der letzten 50 Jahre nicht nur die Bevölkerungszahl in Liechtenstein fast verdoppelt hat, sondern auch die Anzahl Arbeitnehmenden im Land vervielfacht hat, wovon über die Hälfte Zupendlerinnen und Zupendler sind.<sup>25</sup> Knapp die Hälfte der Fahrleistungen auf der Strasse sind auf grenzüberschreitende Verkehre zurückzuführen. Aus diesen Gründen gelangt die Verkehrsinfrastruktur Liechtensteins in den letzten Jahren insbesondere zu Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖV kann das Verkehrssystem in Liechtenstein entlasten und gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Dies ist insbesondere auch in grenzüberschreitender Hinsicht zentral.

Im Weiteren ist die Regierung, in Anlehnung an den Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Kenntnisnahme der Effekte eines Verzichts auf ÖV-Tickets in Liechtenstein<sup>26</sup> der Ansicht, dass der Preis von ÖV-Tickets und Abonnements die Nutzung des ÖV nur sehr beschränkt beeinflusst. Vielmehr spielen attraktive Verkehrsverbindungen und ein qualitativ hochwertiger ÖV eine bedeutende Rolle für die Nutzung des ÖV. Im

---

<sup>25</sup> Auch aus diesem Grund hat die Regierung am 4. Oktober 2022 mit dem Kanton St. Gallen und dem Bundesland Vorarlberg eine trilaterale Absichtserklärung zur Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs unterzeichnet. Ziel der Absichtserklärung ist es im Hinblick auf die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs einheitliche Tarifstrukturen, umsteigefreie Direktverbindungen und abgestimmte Anschlüsse an den Grenzen anzustreben (siehe dazu auch Rechenschaftsbericht von Landtag, Regierung und Gerichten 2022, S. 394).

<sup>26</sup> BuA Nr. 127/2022.

erwähnten Bericht und Antrag kommt die Regierung deswegen auch zum Schluss, dass die konsequente Weiterverfolgung bereits initiiertes Projekte, um den ÖV qualitativ hochwertiger und dadurch attraktiver zu machen, deutlich wichtigere Massnahmen sind, um den Anteil des ÖV am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Dazu gehört die Umsetzung der Massnahmen des Mobilitätskonzepts 2030.

Aus diesen Gründen unterstützt die Regierung das von LIEmobil in ihrer Unternehmensstrategie MAP 2023 definierte Ziel zur Einführung eines auf Pendlerinnen und Pendler zugeschnittenen Abonnements. Dabei erachtet es LIEmobil als innert nützlicher Frist realisierbar, dass gemeinsam mit den Tarifverbänden Ostwind und Vmobil ein gemeinsames Abonnement für Pendlerinnen und Pendler verwirklicht werden kann.

Eine weitere in der Unternehmensstrategie MAP 2030 definierte Massnahme der LIEmobil ist die Überprüfung der festgelegten Zonen sowie die Vereinfachung der von LIEmobil angebotenen Tarife. Hier ist jeweils zu prüfen, was sich kostenneutral umsetzen lässt. Die Überprüfung des bestehenden Zonenplans ist dabei für das Jahr 2024 geplant.

#### **4.5 Kostenlose Jahresabonnemente für Schülerinnen und Schüler sowie Lernende**

Im Antrag zur Anpassung der Eignerstrategie wird unter anderem beantragt, dass in der Eignerstrategie kostenlose Abonnements für Schülerinnen und Schüler sowie für Lernende aufgenommen werden soll. Ebenso wie LIEmobil in ihrer Stellungnahme<sup>27</sup> schreibt, ist die Regierung offen für die Bereitstellung von kostenlosen Jahresabonnements für Schülerinnen und Schüler sowie für Lernende. Eine

---

<sup>27</sup> Siehe Stellungnahme der LIEmobil vom 17. Januar 2024, S. 7ff.

Ausweitung auf alle Schülerinnen und Schüler Liechtensteins ab 6 Jahren ist auch für die Regierung denkbar.

Die Regierung wird dem Landtag im Rahmen des Verkehrsdiensteberichts 2025 – 2027, der in der 1. Jahreshälfte 2024 im Landtag behandelt werden soll, unterbreiten, wie die Einführung von kostenlosen Jahresabonnements für alle Schülerinnen und Schüler sowie für Lernende umgesetzt und finanziert werden soll und die entsprechenden Mehraufwendungen beim Landtag beantragen. In Bezug auf die praktischen Fragestellungen wird auf die Stellungnahme der LIEmobil verwiesen.

#### **4.6 Takterhöhung über die Grundversorgung hinaus**

Mit der beantragten Anpassung der Eignerstrategie soll im Kapitel 3.1. Politische Ziele der folgende Zusatz aufgenommen werden: «(...) Zudem soll das Dienstleistungsangebot, vor allem die Takterhöhungen über die Grundversorgung hinaus erfolgen.»

Mit der Einführung einer Takterhöhung über die Grundversorgung hinaus möchten die Antragsteller die Regierung und LIEmobil unter anderem in ihrem Ziel bestärken, den ÖV und den Langsamverkehr in der Nutzung und dem Angebot so zu gestalten, dass diese dem Autoverkehr ebenbürtig sind. Deshalb möchten sie mit Blick auf die höheren Energiepreise, den zunehmenden Verkehr und den Klimawandel, der Bevölkerung mit finanziellen Anreizen den Umstieg auf den kostengünstigen ÖV erleichtern, damit auch im Sinne der Klimastrategie bei der Mobilität weniger Ausstösse generiert werden. Wenn nunmehr der Schwerpunkt auf den Ausbau des ÖV gesetzt wird, so sollte dies auch mehr wert sein dürfen, indem über die Grundversorgung hinaus gegangen wird und Zusatzangebote unterstützt werden. Gemäss Art. 5 Abs. 1 VLMG legt die Regierung das Grundangebot fest. Gemäss Art. 5 Abs. 2 VLMG liegt die Kompetenz für die Festlegung des Zusatzangebots bei der LIEmobil.

Die LIEmobil führt hierzu in ihrer Stellungnahme<sup>28</sup> zusammengefasst aus, dass es in Liechtenstein Siedlungsgebiete gibt, in denen eine Verdichtung des Taktes weder aus wirtschaftlichen, ökologischen noch sozialen Gründen gerechtfertigt ist. Dementsprechend nimmt LIEmobil auf dem Liniennetz Verdichtungen oder gegebenenfalls auch Reduktionen vor, wo diese angezeigt sind. Dabei berücksichtigt LIEmobil die zu erwartende Nachfrage aufgrund historischer Fahrgastzahlen, prüft die Auswirkungen auf das Gesamtnetz, die Kompatibilität mit dem verfügbaren Fahrzeugpark und ist darum besorgt, dass die Mehrleistungen möglichst arbeitnehmerfreundlich in den Dienstplänen des Fahrpersonals abgebildet werden können. LIEmobil plant gemäss den festgelegten Massnahmen ihrer Unternehmensstrategie MAP 2030 in den kommenden Jahren, insbesondere auf dem Hauptliniennetz, umfassende Taktverdichtungen vorzunehmen, von denen die Kundschaft profitieren wird, indem z.B. Anschlüsse dadurch besser gewährleistet werden und die das Potenzial haben, eine grosse Zahl von Neukundinnen und Neukunden zu generieren. Eine weitere in MAP 2030 definierte strategische Massnahme von LIEmobil ist die mehrstufige Optimierung des Liniennetzes, welche zu einem noch besseren Reiseerlebnis führen wird. Ein Schwerpunkt liegt darauf, den Takt auf Nebenlinien erhöhen zu können. Detailliertere Ausführungen dazu werden im Verkehrsdienstebericht 2025-2027 gemacht werden können.

Die Kosten für die geplante Taktverdichtung und die Anpassung des Liniennetzes sind aktuell noch nicht im Detail kalkulierbar. LIEmobil geht aktuell on Mehraufwänden im siebenstelligen Bereich aus.

Im Hinblick auf die Taktverdichtung und eine Anpassung des Liniennetzes sieht die Regierung in der Erweiterung der Eignerstrategie hinsichtlich «Takterhöhungen über die Grundversorgung hinaus» einen übermässigen Eingriff in die

---

<sup>28</sup> Siehe Stellungnahme der LIEmobil vom 17. Januar 2024, S. 9f.

unternehmerische Freiheit von LIEmobil. Dies wäre nach Rechtsansicht der Regierung auch nicht mit den entsprechenden Bestimmungen des VLMG vereinbar. Gemäss Art. 5 Abs. 1 VLMG ist die Regierung lediglich für die Definition des Grundangebots zuständig. Die Regierung kann daher nicht in der Eignerstrategie die von den Antragsstellerinnen und -stellern gewünschte «*Takterhöhung über die Grundversorgung hinaus*» verlangen.

Wie LIEmobil in ihrer Stellungnahme ausführt, plant sie in ihrer Unternehmensstrategie MAP 2030 in den kommenden Jahren, insbesondere auf dem Hauptliniennetz, umfassende Taktverdichtungen vorzunehmen. Der Landtag wird über die geplanten Massnahmen im Rahmen des Verkehrsdiensteberichtes 2025-2027 informiert werden.

#### **4.7 Finanzielle Aspekte - Ausblick Verkehrsdienstebericht 2025 - 2027**

Die Initianten führen im Rahmen des vorliegenden parlamentarischen Vorstosses auch aus, dass die Mindereinnahmen, die die LIEmobil durch einen tieferen Einheitstarif und tiefere Abonnementspreise hätte, im Grunde durch die finanziellen Mittel, die der LIEmobil heute zur Verfügung stehen, gedeckt wären, da die LIEmobil im Geschäftsjahr 2022 einen Überschuss im Grundangebot in der Höhe von CHF 2.0 Mio. generierte (siehe S. 2 der Begründung des vorliegenden Antrags oder S. 9 dieser Stellungnahme). Die Regierung weist diesbezüglich darauf hin, dass dieses Ergebnis der LIEmobil auf Sondereffekte zurückzuführen war, die in dieser Form so in Zukunft nicht mehr zu erwarten sind. So waren insbesondere verschiedene Aufwände, wie beispielsweise jene für die Treibstoffkosten tiefer, da einzelne Elemente des Vertrages mit der neuen Auftragnehmerin (BOS PS Anstalt<sup>29</sup>)

---

<sup>29</sup> Für den Betrieb des Hauptliniennetzes ist seit 2021 die BOS PS Anstalt verantwortlich.

aufgrund von indexierten Werten erst verzögert zu einem höheren Aufwand bei der LIEmobil führen.

In der vorliegenden Stellungnahme hat die Regierung zudem verschiedentlich auf den Verkehrsdienstebericht 2025-2027 verwiesen und es soll bereits an dieser Stelle einen Ausblick auf den Verkehrsdienstebericht 2025-2027 geben, da die Regierung bereits heute Kenntnis von verschiedenen finanziellen Aspekten hat, die in der letzten Finanzierungsperiode (2022-2024) noch nicht relevant waren und welche bei der Eruiierung der Höhe des Finanzbedarfs für die kommende Finanzierungsperiode miteinfließen werden.

Zunächst sind dies unterschiedliche Massnahmen aus der Umsetzung der MAP 2030. Mit der MAP 2030 hat LIEmobil über 40 Massnahmen definiert, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen. Diese Massnahmen zielen unter anderem darauf ab, die Qualität des Angebots zu erhöhen und damit Neukundinnen und -kunden zu gewinnen. Sie sollen mittelfristig zu entsprechenden Mehreinnahmen führen, werden jedoch im Rahmen der Umsetzung in den kommenden Jahren Mehrkosten zur Folge haben. Andererseits stehen bei der LIEmobil Investitionen in die Elektrobusse an. Mit der Klimastrategie 2050 wurde eine Massnahme definiert und vom Landtag genehmigt, die zu einem schnelleren Umstieg auf eine emissionsfreie Flotte führt. Dieser schnellere Umstieg hat eine frühere Ausmusterung bestehender Busse mit entsprechenden temporären Mehrkosten zur Folge, die sich eben im beantragten Finanzbeschluss für die Finanzierungsperiode 2025-2027 widerspiegeln wird. Weitere Themen, die Berücksichtigung finden werden, sind die allgemeine Teuerung der letzten knapp zwei Jahre sowie der Entfall der Mineralölsteuer-Rückerstattung.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Siehe Stellungnahme der LIEmobil vom 17. Januar 2024, S. 11f.

Ein weiterer finanzieller Aspekt, auf den die Regierung hinweisen möchte, betrifft die letzte Ausschreibung des Fahrbetriebs des Hauptliniennetzes, bei welcher es zu einem Betreiberwechsel gekommen ist.<sup>31</sup> Der neue Betreiber hat den Betrieb am 12. Dezember 2021 aufgenommen. Der neue Betreiber hatte ein ausserordentlich kompetitives Angebot eingereicht und verzeichnete im ersten Betriebsjahr (2022) einen Verlust in Höhe von rund CHF 1 Mio. Es kann davon ausgegangen, dass bei einer zukünftigen Ausschreibung das günstigste Angebot deutlich höher ausfallen wird im Vergleich zum aktuell geltenden Auftrag an den Transportunternehmer.

Da der zukünftige Finanzbedarf von LIEmobil aufgrund der aufgezeigten finanziellen Herausforderungen der nächsten Jahre nicht absehbar ist, sollte aus Sicht der Regierung auf die Senkung der Ticketpreise, die Mindereinnahmen in Höhe von mehreren Millionen Franken I zur Folge hätte, verzichtet werden. Stabile Preise sind für die Kundinnen und Kunden des ÖV von grosser Wichtigkeit. Eine Preissenkung, wie von den Initianten und Initiantinnen beantragt, könnte in einigen Jahren dazu führen, dass allenfalls erforderliche Sparmassnahmen auf Kosten der Fahrgäste bzw. Preiserhöhungen und Taktausdünnungen vorgenommen werden müssten.

## 5. **FAZIT**

Wie in Kapitel 4.1 ausgeführt, sieht die Regierung insbesondere unter Berücksichtigung des VLMG und dem PBG keine Möglichkeit, über die Eignerstrategie Vorgaben zur Tarifgestaltung von LIEmobil zu machen. Die Hoheit zur Tarifgestaltung liegt bei LIEmobil.

---

<sup>31</sup> LIEmobil schreibt den Fahrbetrieb des Hauptliniennetzes alle zehn Jahre neu aus.

Darüber hinaus sind zur beantragten Anpassung der Eignerstrategie von LIEmobil zusammengefasst die folgenden inhaltlichen Aspekte zu berücksichtigen:

Einheitstarife für Einzelfahrscheine in Höhe von CHF 2, wie von den Initianten und Initiantinnen vorgeschlagen, wären im grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr mit der Schweiz kaum umsetzbar. Des Weiteren würden vergünstigte und vereinheitlichte Jahresabonnements voraussichtlich kaum zu einer relevanten Veränderung in der Nutzung des ÖV führen, da die Gemeinden bereits heute einen wesentlichen Teil der Jahresabonnements subventionieren. Die Einführung von 120-Franken-Jahresabonnements würde somit lediglich zu einer Verschiebung der Kostentragung von den Gemeinden zum Land führen, ohne wesentliche Auswirkungen auf die Nutzung des ÖVs zu haben.

Sowohl die Regierung als auch LIEmobil haben die Forderung des Landtags nach kostenlosen Jahresabonnements für Schülerinnen und Schüler sowie für Lernende zur Kenntnis genommen und werden dem Landtag im Rahmen des Verkehrsdienstberichts 2025 – 2027 einen Antrag zur Umsetzung und Finanzierung dieses Anliegens unterbreiten. Zudem hat LIEmobil die Problematik hinsichtlich der verschiedenen Zonen erkannt. Dementsprechend hat LIEmobil in ihrer Unternehmensstrategie MAP 2023 vorgesehen, die festgelegten Zonen und die Vereinfachung der Tarife zu überprüfen. Die Überarbeitung ist für das Jahr 2024 geplant.

Abschliessend ist festzuhalten, dass die Förderung des ÖV für die Regierung von grosser Bedeutung ist. Wie jedoch bereits im Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Kenntnisnahme der Effekte eines Verzichts auf ÖV-Tickets in Liechtenstein<sup>32</sup> dargelegt, spielt der Preis von ÖV-Tickets und Abonnements für die Nutzung des ÖV nur eine

---

<sup>32</sup> BuA Nr. 127/2022.



untergeordnete Rolle. Vielmehr sind attraktive Verkehrsverbindungen und ein qualitativ hochwertiger ÖV massgeblich für die Nutzung des ÖV. Dementsprechend ist auch vor diesem Hintergrund eine Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen, welche jährliche Mindereinnahmen von mehreren Millionen Franken mit sich bringen würden, aus Kosten-Nutzen-Erwägungen nicht angezeigt.

## II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

### Antrag,

der Hohe Landtag wolle diese Stellungnahme zur Kenntnis nehmen und von einer Beauftragung der Regierung zur Anpassung der Eignerstrategie der Regierung des Fürstentums Liechtenstein für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil absehen.

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

**REGIERUNG DES  
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

*gez. Dr. Daniel Risch*

*Per E-Mail*

Ministerium für Infrastruktur und Justiz  
z. H. Frau Ministerin Dr. Graziella Marok-Wachter  
Peter-Kaiser-Platz 1  
Postfach 684  
9490 Vaduz

Schaan, 17. Januar 2024

## **Stellungnahme zum Antrag des Hohen Landtages auf Anpassung der Eignerstrategie von LIEmobil**

Sehr geehrte Frau Ministerin Dr. Marok-Wachter

Besten Dank für die Einladung zur Stellungnahme betreffend die «Prüfung des Antrages des Landtags auf Anpassung der Eignerstrategie für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil» (LIEmobil). Ihrer Einladung kommen wir gerne nach.

Einleitend möchten wir betonen, dass uns das Engagement des Hohen Landtages für den öffentlichen Verkehr (ÖV) in Liechtenstein freut und uns in unserer Arbeit bestärkt, täglich die bestmögliche Leistung im Interesse der Kundinnen und Kunden zu erbringen. Dies gelingt uns, das sei hier erwähnt, bereits sehr gut. Die Ergebnisse der vom renommierten Umfrageinstitut LINK im Auftrag von LIEmobil jährlich durchgeführten Kundenzufriedenheitsumfrage sind sehr erfreulich. So sind 91 Prozent der insgesamt 448 von LINK befragten Fahrgäste «sehr» resp. «allgemein zufrieden» mit dem Preis-Leistungsverhältnis der LIEmobil-Dienstleistungen. Teil der Umfrage ist u. a. auch die sogenannte Net-Promoter-Score-Frage (NPS) «Würden Sie LIEmobil einer anderen Person weiterempfehlen?». Auf der NPS-Skala von -100 bis +100 steht LIEmobil bei +35. Positive Ergebnisse gelten als gut, Werte über 30 als sehr gut.

Der Antrag des Hohen Landtages besteht aus verschiedenen Teilaspekten:

1. Senkung des Preises aller Jahresabonnemente auf CHF 120.– (distanzunabhängig)
2. Senkung des Preises aller Einzelfahrscheine auf CHF 2.– (distanzunabhängig) und somit Aufhebung der vorhandenen Tarifzonen
3. Kostenlose Jahresabonnemente für Schüler und Lernende
4. Takterhöhung über die Grundversorgung hinaus

### **Eignerstrategie von LIEmobil**

Die Eignerstrategie der Regierung beauftragt LIEmobil unter dem Kapitel «politische Ziele» «hochstehende, zuverlässige, preiswerte und umweltverträgliche» öffentliche Mobilitätsdienste anzubieten. Als unternehmerische Ziele werden u. a. «Kundenorientierung» und «betriebswirtschaftliche» Orientierung vorgegeben. Die Regierung erwartet von LIEmobil, dass sie «kostenbewusst» agiert. Der Eigner gibt vor, dass LIEmobil die «soziale Verantwortung gegenüber Mitarbeitenden, Geschäftspartnern und Kunden wahrnimmt». Diesen umfassenden Auftrag nimmt LIEmobil sehr ernst und er spiegelt sich auch in der 2023 vom Verwaltungsrat verabschiedeten Unternehmensstrategie MAP 2030 wider.

Auf die oben genannten Aspekte des Antrags des Hohen Landtages gehen wir gerne im Folgenden ein:

### **1. Senkung des Preises für das Jahresabonnement auf CHF 120.– (distanzunabhängig)**

Aktuell beträgt der Vollpreis für ein LIEmobil-Jahresabonnement für alle Zonen CHF 370, ermässigt bis 25 Jahre und ab 65 Jahren beträgt der Preis CHF 280.

Insgesamt existieren bei LIEmobil 10 Jahresabotypen: Alle Zonen, 2 Zonen, Landesabo, Gemeindeabo (jeweils Vollpreis und ermässigt), das Familienabo sowie das Upgrade zum Schülerabo (siehe dazu Ausführungen unter «3. Kostenlose Abonnemente für Schüler und Lehrlinge»).

#### **Interne Prozesse würden vereinfacht**

Die Einführung eines einheitlichen Tarifs würde die internen Prozesse bei LIEmobil verschlanken.

Auch würde der Prozess für die Kundinnen und Kunden vereinfacht, da sie nicht mehr bei ihrer Wohngemeinde vorstellig werden müssen, um die heute mögliche Kostenrückerstattung zu erhalten.

Für die Gemeinden entfielen die Verwaltungsprozesse rund um die Kostenbeteiligung.

Anekdotisch sei hier angemerkt, dass LIEmobil Rückmeldungen aus Gemeinden erhält, wonach nur ein Teil der Jahresabo-Inhaberinnen und -Inhaber sich die Kosten rückerstatten lässt.

#### **Gemeinden würden finanziell entlastet, das Land belastet**

Sollten die Gemeinden bei einem neuen Regime mit einem 120-Franken-Jahreabo keine Kostenbeteiligung mehr leisten, gäbe es eine Verschiebung der Finanzierung des ÖVs von den Gemeinden zum Land.

#### **Keine Inländerbevorzugung mehr möglich**

Bewohnerinnen und Bewohner Liechtensteins profitieren davon, dass alle Gemeinden die Jahresabos bezuschussen. Die Mehrzahl der Gemeinden übernimmt 50 Prozent der Kosten, sodass der effektive Preis CHF 185 bzw. 140 für ein in allen Zonen gültiges Jahresabo beträgt.

Das aktuelle Regime mit Bezuschussungen durch die Gemeinde erlaubt eine Inländerbevorzugung, die aus der Sicht LIEmobils gerechtfertigt ist, da die nicht kostendeckend zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen aus liechtensteinischen Steuergeldern finanziert werden. Mit einem Einheitspreis von CHF 120 wäre diese Möglichkeit der Inländerbevorzugung wohl nicht mehr gegeben.

#### **Busfahren würde nicht in jedem Fall günstiger**

Die Reduktion auf ein einziges Jahresabo zu einem einheitlichen Preis von CHF 120 würde für die Nutzerinnen und Nutzer von Gemeinde-, Zweizonen- und Familienabos zu Preiserhöhungen führen:

- Das Gemeindeabo kostet aktuell CHF 120 und wird von den Gemeinden mit CHF 25 bis 60 bezuschusst.

- Das Zweizonenabo kostet aktuell ermässigt (bis 25 Jahre und über 65 Jahre) CHF 210. Sechs Gemeinden bezuschussen das Zweizonenabo mit je CHF 105, wodurch der Preis für den Fahrgast auf CHF 105 sinkt.
- Das Familienabo (Eltern plus beliebig viele Kinder) kostet familienfreundliche CHF 740 (zwei Mal der Preis eines in allen Zonen gültigen Vollpreisabos). Sechs Gemeinden bezuschussen das Familienabo mit CHF 370. Eine vierköpfige Familie würde somit künftig mit den neuen Preisen mehr bezahlen (CHF 480) als unter dem jetzigen Regime (CHF 370).

Dies gesagt, verweisen wir auf die 2023 verabschiedete Unternehmensstrategie MAP 2030, in der als strategische Massnahme vorgesehen ist, Zonen zu überprüfen und die Tariflandschaft zu vereinfachen. Weitere Ausführungen zu den geplanten strategischen Massnahmen von LIEmobil finden sich unter Punkt 2.

### **Incentivierung des öffentlichen Verkehrs würde erschwert**

Arbeitgeber in Liechtenstein – darunter auch die Liechtensteinische Landesverwaltung – betreiben betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM). Ein wichtiger Teil eines erfolgreichen BMM sind Möglichkeiten der Incentivierung, durch die Arbeitgeber ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr animieren können. Konkret heisst das beispielsweise, dass eine Arbeitgeberin der dem Arbeitnehmer das Jahresabo im Wert von CHF 370 erstatten kann, wenn er den öffentlichen Verkehr anstatt das Auto für den Arbeitsweg nutzt.

Nun könnte man den Schluss ziehen, dass es im Sinne des öffentlichen Verkehrs wäre, die bereits äusserst kompetitiven Preise von LIEmobil nochmals drastisch zu senken in der Erwartung, dass Pendlerinnen und Pendler in grosser Zahl auf den ÖV wechseln. Hier ist davon auszugehen, dass ein gegenteiliger Effekt eintritt und Arbeitgebern die Incentivierung des ÖVs erschwert wird, weil dieser mit einem gegen Null tendierenden Jahresabopreis seinen Wert verliert.

Es ist ein Trugschluss anzunehmen, dass allein die drastische Senkung des Preises für das Jahresabonnement zu einer markanten Veränderung des Verhaltens in der Bevölkerung (namentlich der Autofahrerinnen und Autofahrer) führen würde. In der Forschung ist vielfach belegt, dass eine nachhaltige Verhaltensänderung eines abgestimmten Bündels von Push- und Pull-Massnahmen, Incentivierungen und Pönalisierungen bedarf. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf den Bericht der Regierung zum Thema Gratisverkehr (BuA 127/2022). Und selbst ein aufeinander abgestimmtes Bündel an Massnahmen kann, wie Erfahrungen beispielsweise in der Schweiz zeigen, den Marktanteil des ÖVs landesweit nur bis zu einem gewissen Grad erhöhen.

Ebenfalls würde LIEmobil mit einem nochmals extrem vergünstigten Jahresabo die Möglichkeit genommen, mit Aktionen und Incentivierungen Neukundinnen und -kunden zu gewinnen. Der Wert des Jahresabos würde sinken. Das Jahresabo würde, überspitzt gesagt, fast wertlos, die Incentivierung entsprechend teurer.

### **Kosten**

Die Einführung eines landesweit gültigen 120-Franken-Abos würde zu jährlichen Einnahmefällen in Höhe von geschätzt CHF 1,5 Mio. führen. Mehrverkäufe durch den günstigeren Abo-Preis können aus Sicht von LIEmobil die Ausfälle höchstens zu einem geringen Grad kompensieren.

## **Zwischenfazit: äusserst kritisch**

Interne Prozesse würden durch die Reduktion auf einen einzigen Jahresabo-Typ vereinfacht. Ohne Kostenbeteiligung der Gemeinden fände eine finanzielle Verschiebung von den Gemeinden zum Land statt. Ein neues System mit nur einem Abotyp für CHF 120 ermöglicht keine Inländerbevorzugung mehr. Eine einheitliche Preisstruktur könnte für einige Nutzer zu Preiserhöhungen führen. Die drastische Preissenkung könnte die Anreize für Arbeitgeber, den öffentlichen Verkehr zu fördern und die Neukundengewinnung durch LIEmobil, beeinträchtigen, da die Wertigkeit der Jahresabos abnimmt.

Aus genannten Gründen steht LIEmobil der Reduktion auf einen Abotyp zum Preis von CHF 120 für ein Jahresabo äusserst kritisch gegenüber. Wir verweisen dazu auf die Ausführungen unter «2. Senkung des Preises aller Einzelfahrscheine auf CHF 2.– (distanzunabhängig)», «Nationale Tarifhoheit».

### **2. Senkung des Preises aller Einzelfahrscheine auf CHF 2.– (distanzunabhängig)**

Seitens LIEmobil würde ein distanzunabhängiger Einheitstarif für Einzelfahrscheine zu geringfügigen Vereinfachungen führen. So müsste in den Systemen nur ein Preis hinterlegt und gepflegt werden.

Für das Fahrpersonal würde der Prozess für den Verkauf von Einzelfahrscheinen ebenfalls einfacher, da zumindest für Fahrten innerhalb Liechtensteins immer derselbe Preis selektiert werden könnte. Die Einführung eines einheitlichen Tarifs beeinflusst den für das Fahrpersonal zeitaufwändigen Bezahlprozess mittels Bargelds (im Idealfall rund 30 Sekunden) oder Karte (20 Sekunden) jedoch nicht.

Die Interpellanten kritisieren, dass die Vielzahl an Tarifen, welche in Liechtenstein Anwendung finden Personen davon abhielten, Bus zu fahren.

Man kann die Vielzahl an Preisen und Zonen kritisieren, welche in Liechtenstein zur Anwendung kommen. Einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben sie beim Kauf einer Einzelfahrt nicht, wie die Erfahrungen beim Fahrpersonal und im Kundencenter von LIEmobil zeigen. Der Prozess läuft in aller Regel so ab, dass die Kundschaft sagt, wohin sie reisen möchte, worauf das Fahrpersonal resp. die Mitarbeiterin im Kundencenter den Preis nennt, das Billett ausstellt und die Kundschaft den Fahrpreis entrichtet. Auf die Berechtigung von Tarifzonen gehen wir weiter unten ein.

Das oben beschriebene Verhalten entspricht dem der Kundinnen und Kunden, welche Ticket-Apps wie SBB easy ride, Fairtiq oder ÖV-Plus nutzen: Vor dem Einsteigen mit einem Wisch aktivieren, nach dem Aussteigen mit einem zweiten Wisch deaktivieren. Die Frage, ob die Fahrt über Zonengrenzen hinweg ging, ist irrelevant, da im Hintergrund ausgeklügelte Software den günstigsten Preis für die Fahrt berechnet.

LIEmobil geht davon aus, dass die Einführung eines durchgängigen 2-Franken-Tarifs für Einzelfahrten dazu führen würde, dass vermehrt Einzelfahrten gekauft würden, da sich ein Abo – auch für den Fall, dass der Preis für ein Jahresabonnement auf CHF 120 gesenkt würde – nicht lohnt. Bis zu 59 Fahrten bliebe die Einzelfahrt die günstigere Wahl.

### **Gleicher Preis für kurze wie lange Strecken fair?**

LIEmobil fragt sich, ob die Öffentlichkeit es als fair wahrnehmen würde, wenn für die Fahrt von Mauren nach Eschen (Distanz: 1,8 km) der gleiche Preis aufgerufen würde wie für die ungleich grössere Leistung, wie die für eine Fahrt von Mauren nach Malbun (rund 26 km). Vielmehr sieht LIEmobil Szenarien, dass bei einem 2-Franken-Einheitstarif wiederum Rufe laut würden, die Preise für kurze Strecken zu senken auf 1 Franken, 50 Rappen, um wieder mehr Fairness in der Tarifgestaltung abgebildet zu sehen.

### **Nationale Tarifoheit in drei Ländern – Thematik grenzüberschreitende Fahrten**

Aus dem Antrag des Hohen Landtages geht für LIEmobil hervor, dass der postulierte Einheitstarif grenzüberschreitend bis zu den im Ausland gelegenen Endpunkten des LIEmobil-Netzes in Sargans, Sevelen, Buchs, Sennwald und Feldkirch gültig sein soll. LIEmobil weist auf folgende zentrale Problematik hin:

Liechtensteins Staatsgebiet ist bekanntlich sehr beschränkt. Das Einzugsgebiet von Pendlerinnen und Pendlern geht jedoch weit darüber hinaus. Und auch der Bewegungsradius von ÖV-Nutzerinnen und -Nutzern aus Liechtenstein geht oft über die Landesgrenzen hinaus, mit Sargans, Buchs, Feldkirch als Umsteigepunkte zu Bussen und zum Bahnverkehr.

Liechtenstein hat die Tarifoheit auf dem eigenen Staatsgebiet, so wie die Schweiz und Österreich die Tarifoheit auf ihrem Hoheitsgebiet haben. Pendlerinnen und Pendlern aus der Schweiz und aus Österreich kommen also zwangsläufig mit mehreren Tarifen und Zonen in Berührung. Das ist bedauerlich und eine Änderung dieses Zustandes ist – wenn überhaupt – nur langfristig auf politischer Ebene in den drei betroffenen Ländern möglich.

Hierzu ist zu sagen, dass der Leidensdruck bei LIEmobil am grössten ist, da Liechtenstein aufgrund des kleinsten Einzugsgebietes die prozentual höchste Zahl an Fahrgästen aufweist, welche grenzüberschreitende Fahrten vornehmen (>30 Prozent). Beim Ostschweizer Verkehrsverbund Ostwind und beim Vorarlberger Verkehrsverbund Vmobil liegt der Anteil an grenzüberschreitendem Verkehr im tiefen einstelligen Prozentbereich an ihrem Gesamtverkehrsaufkommen, weshalb die Priorisierung bei den genannten Verbänden anders ist als bei LIEmobil.

### **Je nach Umsetzung: Konzessionsverletzung oder teurer als heute**

Um grenzüberschreitend öffentliche Personentransporte durchführen zu können, benötigt Liechtenstein in den jeweiligen Ländern die entsprechende Konzession. Beispielhaft sei die Auflage des Bundesamtes für Verkehr erwähnt, welche LIEmobil – grosszügigerweise – erlaubt, grenzüberschreitend den eigenen Tarif anzuwenden, im schweizerischen Binnenverkehr jedoch der Ostwind-Tarif anzuwenden ist.

Der Preis für eine Einzelfahrt Sargans Bahnhof – Trübbach Fährhütte (Vollpreis) beträgt im Ostwind-Tarif 5 Franken (Vollpreis) resp. 3 Franken (Halbtax). Würde ein LIEmobil-2-Franken-Einheitstarif gelten, muss davon ausgegangen werden, dass Passagiere von Sargans mit Ziel in der Schweiz einen Fahrschein nach Liechtenstein für 2 Franken erwerben, aber schon in Trübbach aussteigen. Diese Umgehung liesse sich mit vernünftigen Mitteln nicht verhindern, was zur Intervention des Ostwindes beim Bundesamt für Verkehr führen dürfte wegen fehlenden Fahrgeldeinnahmen. Schlimmstenfalls wäre mit dem Entzug der Konzession LIEmobils in der Schweiz zu rechnen.

Gälte der 2-Franken-Einheitspreis, um einer Konzessionsverletzung vorzubeugen, nur bis zur Landesgrenze, würden Fahrgäste aus/nach Liechtenstein im grenzüberschreitenden Verkehr zwei Billette benötigen: Ein 2-Franken-Billett bis zur Landesgrenze, sowie ein Ostwind-Billett für 5 resp. 3 Franken von Trübbach nach Sargans. Die Fahrt von, beispielsweise, Triesen nach Sargans würde nach der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahme demnach teurer: 7 Franken statt wie heute 6 (Vollpreis), resp. 5 Franken statt heute 3.50 (Halbtax).

Diese Szenarien gälten sinngemäss auch für 120-Franken-Jahresabos, welche ebenfalls zur Umgehung des schweizerischen Binnentarifs genutzt werden könnten.

Der Einzelticketverkauf würde zunehmen, verkompliziert und damit verlangsamt, was den Verkehrsfluss an den Haltestellen hemmen und die Fahrplanstabilität negativ beeinflussen würde.

### **Liechtensteinische Insellösung würde regionale grenzüberschreitende Lösung torpedieren**

Im LIEmobil-Liniennetz bestehen folgende Tarife: LIEmobil, LIEmobil-Vmobil-Kombitarif, Vmobil, Ostwind und Direkter Verkehr Schweiz. Bis auf den Direkten Verkehr Schweiz verkauft LIEmobil alle Tarife.

Auch diesen Umstand kann man beklagen. Fakt ist, dass das breite Angebot Teil der Lösung ist, um den Fahrgästen einen möglichst einfachen grenzüberschreitenden Verkehr (Stichwort Tarifhoheit in drei Ländern) anbieten zu können. Selbstverständlich möchte auch LIEmobil die Komplexität reduzieren und in der Idealvorstellung gelten in allen drei Ländern derselbe Tarif und dieselben Preise. Aufgrund der gewachsenen Strukturen kann eine Annäherung an das Ideal nur langfristig auf politischer Ebene erreicht werden.

Die Problematik der Tarifhoheit haben wir weiter oben ausführlich beschrieben. Aufgrund der grossen Diskrepanz eines, wie von den Unterzeichnerinnen und Unterzeichnern des Antrages gewünschten, Einzeltarifs und der Einheitszone Liechtenstein im Vergleich zu den Tarifen und Zonengrössen in den benachbarten Ländern, würde ein sehr tiefer liechtensteinischer Einheitstarif die Situation in der Region nicht vereinfachen, sondern gerade die Komplexität zementieren. Ein regionaler Tarif wird nur dann umsetzbar sein, wenn sich die einzelnen Länder schrittweise tarifarisch annähern – statt Insellösungen zu schaffen und sich damit voneinander entfernen.

### **Von LIEmobil geplante strategische Massnahmen**

Als strategisch in nützlicher Frist realisierbar sieht LIEmobil die Einführung eines auf Pendler zugeschnittenen Abos gemeinsam mit den Tarifverbänden Ostwind und Vmobil. Dieses Ziel wurde in der Unternehmensstrategie MAP 2030 definiert und es wird daran gearbeitet die Idee zu verwirklichen.

Eine weitere in der Unternehmensstrategie definierte Massnahme ist die Überprüfung der festgelegten Zonen sowie die Vereinfachung der von LIEmobil angebotenen Tarife. Hier ist jeweils zu prüfen, was sich kostenneutral umsetzen lässt. Die Überarbeitung ist für das Jahr 2024 geplant.



## **Kosten**

Bei der Einführung eines distanzunabhängigen Einheitstarifs in Höhe von CHF 2 geht LIEmobil von jährlichen Einnahmehausfällen (Einzelfahrten und pauschale Abgeltungen durch Verkehrsverbände) in Höhe von etwa CHF 1,3 Mio. aus. Inwiefern eine daraus resultierende erhöhte Nachfrage die Einnahmehausfälle kompensieren könnte, kann nicht prognostiziert werden.

### **Zwischenfazit: äusserst kritisch**

Es stellt sich für LIEmobil die Frage, was aus Sicht des Eigners künftig im Vordergrund stehen soll: Soll ein Fokus auf dem täglich zunehmenden grenzüberschreitenden Pendlerverkehr liegen? Dies bedingt eine gute, möglichst nahtlose Zusammenarbeit mit den Nachbar-Verkehrsverbänden. Oder sollen auf dem Hoheitsgebiet Liechtensteins die ohnehin schon sehr vorteilhaften Preise nochmals drastisch gesenkt werden? Letzteres würde die angestrebten Verbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehr erschweren (Insellösung), schlimmstenfalls sogar verunmöglichen.

Paradoxerweise könnte die Einführung von massiv gesenkten Tarifen (und Abopreisen) zu einer deutlichen Verlangsamung, Verkomplizierung und Verteuerung des öffentlichen Verkehrs führen, sowohl für im Ausland wohnende Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler wie auch für Liechtensteinerinnen und Liechtensteiner, welche mit LIEmobil bis nach Sargans, Sevelen, Buchs, Sennwald und Feldkirch reisen.

Aus genannten Gründen steht LIEmobil dem Vorschlag eines distanzunabhängigen Tarifs äusserst kritisch gegenüber.

### **3. Kostenlose Jahresabonnements für Schüler und Lernende**

Bis zum Jahr 2013 erhielten Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen kostenlos ein 365 Tage gültiges Jahresabonnement für das LIEmobil-Netz. Finanziert wurde dies vom Schulamt. Die Sparvorgaben des Landes Liechtenstein führten dazu, dass die Gültigkeit auf Schultage (keine Wochenenden, keine Feiertage, keine Schulferien) reduziert wurde.

Mittels der Zahlung eines Zuschlags von 80 Franken können Schülerinnen und Schüler seither ihr Abo upgraden, so dass es an 365 Tagen gültig ist. Davon machen aktuell 1605 von 2065 Personen Gebrauch (77,7 Prozent). Das Bedürfnis ist also zweifellos gegeben.

Der Verkauf des Upgrades generiert LIEmobil Einnahmen in Höhe von CHF 128 000. Diese Kosten trug bis zu den staatlichen Sparmassnahmen Anfang der 2010er-Jahre das Schulamt. Das Schulamt ist auch heute Bestellerin der Schultransporte für Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen.

LIEmobil interpretiert den Antrag der Unterzeichnerinnen und Unterzeichner dahingehend, dass alle in Liechtenstein wohnhaften Personen, welche schulpflichtig sind respektive eine Ausbildungsstätte im In- oder Ausland besuchen oder eine Lehre absolvieren, kostenlos die Fahrzeuge auf LIEmobil-Netz benutzen dürfen. Ebenso wurde in der Landtagsdebatte angeregt auch Kinder ab 6 Jahren (bis 6 Jahre ist die Beförderung bereits heute kostenlos) kostenlos zu befördern.

## **Auswirkungen auf interne Prozesse und Prozesse Dritter unklar**

Mit der Bestellung der Schulbusleistungen übermittelt das Schulamt LIEmobil die Liste aller Schülerinnen und Schüler, welche anspruchsberechtigt sind. Die Herstellung des status quo ante von 2013 (alle erhalten ein an 365 Tagen gültiges Abo) würde den allsommerlich durchzuführenden komplexen Schülerabo-Prozess bei LIEmobil massiv vereinfachen. Es bedürfte auch keines Abwägens seitens der Eltern, ob ein an Schultagen gültiges Abo ausreichend ist oder das Upgrade für 80 Franken für den Nachwuchs finanziert werden soll (oder kann).

Die zusätzliche Option, angemeldete Gruppen von einheimischen Kindergärten und Primarschulen im Linienverkehr kostenlos zu befördern, wäre aus prozessualer Sicht rasch und einfach umsetzbar.

Alternativ zur kostenlosen Beförderung von Kindergarten- und Schulgruppen wäre aus Sicht von LIEmobil eine Ausweitung des Schülerabonnements auf alle Schülerinnen und Schüler mit Wohnsitz in Liechtenstein (ab 6 Jahren bis zum Übertritt in eine weiterführende Schule) aus Prozesssicht wohl umsetzbar.

Aus betrieblicher Sicht käme für LIEmobil nur die kostenlose Nutzung von in Liechtenstein gemeldeten Personen infrage, wie nachfolgend dargestellt wird:

Bei einer Ausweitung der kostenlosen Beförderung aller Kinder und Jugendlichen unabhängig vom Wohnsitz oder bis zu einem bestimmten Alter, z. B. 20 Jahre, würde sich die Frage stellen, wie eine wirksame Kontrolle in den Fahrzeugen durchgeführt werden könnte. Eine reine Alterskontrolle anhand eines (amtlichen) Ausweises ist nicht praktikabel. Welche Ausweise würden gelten? Es ist dem Kontrollpersonal, und ab 20 Uhr dem Fahrpersonal, nicht zuzumuten, die Personalausweise, Reisepässe, Führerscheine, Aufenthaltsbewilligungen etc. verschiedenster Länder zu kennen, um festzustellen, ob diese echt sind und die Person aufgrund ihres Alters berechtigt ist, kostenlos befördert zu werden. Der Diskussion mit jungen Erwachsenen über Gültigkeit oder Ungültigkeit des präsentierten Ausweises würden Tür und Tor geöffnet und die Fahrplanstabilität wäre nicht mehr gewährleistet.

Die Überprüfung von unterschiedlichen Studienbestätigungen, Lehrlings- und Schülerausweisen, Wohnsitzbestätigungen etc., um im LIEmobil-Kundencenter die Berechtigung feststellen zu können, wäre nicht praktikabel. Dies wurde in der Vergangenheit für eine gewisse Zeit so umgesetzt. Als Ersatz für das unbefriedigende System wurde im Jahr 2012 das Alter, das zum Bezug eines ermässigten Wochen-, Monats- oder Jahresabos berechtigt, auf 25 Jahre ausgeweitet.

Praktikabel wäre aus Sicht LIEmobils das System, das heute bereits im Einsatz ist, bei dem das Schulamt jährlich die Daten aller Schülerinnen und Schüler an LIEmobil übermittelt für das Ausstellen der Abos. Zusätzlich würde LIEmobil die Daten der Lernenden vom Amt für Berufsbildung benötigen, um auch diese mit einem entsprechenden kostenlosen Abo auszustatten (so könnten wohl auch im Ausland wohnhafte Lernende mit Ausbildungsstätte in Liechtenstein inkludiert werden – sofern dies gewünscht ist), welches die speditive und zuverlässige Kontrolle von ausgestellten LIEmobil-Abos durch Kontroll- und Fahrpersonal ermöglichen würde.

Dieses Vorgehen würde auch garantieren, dass LIEmobil ihre junge Kundschaft kennt und die Möglichkeit hat, diese im Hinblick auf die Beendigung der Lehr- oder Schulzeit anzuschreiben, um sie von den Vorteilen eines preisgünstigen LIEmobil-Abos überzeugen zu können und sie als zufriedene Busfahrgäste zu behalten.

## **Finanzierung**

Wie oben beschrieben werden die Schulbusverkehre und Schülerabos vom Schulamt bestellt und bezahlt. Sollte das System ausgeweitet werden, wäre die Finanzierung zu klären.

## **Kosten**

Würde der Status quo ante von 2013 wiederhergestellt (365-Tage-Abo für alle Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schüler) entstünden jährliche Einnahmefälle in Höhe von CHF 128 000 (Kauf des 365 Tage gültigen Abos von 77,7 Prozent der Berechtigten) resp. Mehrkosten in Höhe von rund CHF 160 000 beim Schulamt (100 Prozent der Berechtigten erhalten das 365 Tage gültige Schülerabo).

Für die kostenlose Beförderung von Schulkindern der Kindergärten und Primarschulen (in Liechtenstein!) bei angemeldeten Gruppenfahrten wäre von jährlichen Einnahmefällen in Höhe von rund CHF 90 000 auszugehen.

Bei kostenloser Beförderung aller Schülerinnen und Schüler sowie Lernenden wäre mit jährlichen Einnahmefällen in Höhe von mindestens CHF 1 Mio. zu rechnen.

## **Zwischenfazit: offen für Ausweitung**

Die Wiederherstellung des Zustands von 2013 (365-tägiges Abo für alle) würde den jährlichen Schülerabo-Prozess vereinfachen, sowohl für LIEmobil wie für die betroffenen Eltern der Schülerinnen und Schüler. Eine Ausweitung auf alle Schülerinnen und Schüler Liechtensteins ab 6 Jahren ist denkbar. LIEmobil sieht eine kostenlose Beförderung nur für im Inland gemeldete Personen aus betrieblichen Gründen als machbar. Praktikabel erscheint das bewährte System, bei dem Schulamt und Amt für Berufsbildung (für Lernende) Daten übermitteln würden. Die Finanzierung bei einer Systemausweitung wäre noch zu klären.

LIEmobil steht einer möglichen Ausweitung unter den oben dargestellten Prämissen offen gegenüber.

## **4. Takterhöhung über die Grundversorgung hinaus**

Es gibt Siedlungsgebiete in Liechtenstein, wo eine Verdichtung des Taktes weder aus wirtschaftlichen, ökologischen noch sozialen Gründen gerechtfertigt ist.

Wir können Ihnen versichern, dass wir unter genannten Aspekten sehr sorgfältig abwägen, wo auf dem Liniennetz Verdichtungen (gegebenenfalls auch Reduktionen) angezeigt sind. Dabei orientieren wir uns nicht nur an den vom Eigner formulierten Zielen. Wir berücksichtigen die zu erwartende Nachfrage aufgrund historischer Fahrgastzahlen, prüfen die Auswirkungen auf das Gesamtnetz, die Kompatibilität mit dem verfügbaren Fahrzeugpark und sind darum besorgt, dass die Mehrleistungen möglichst arbeitnehmerfreundlich in den Dienstplänen des Fahrpersonals abgebildet werden können.

## **Von LIEmobil geplante strategische Massnahmen**

Was wir Ihnen hier gerne berichten, ist, dass LIEmobil gemäss den festgelegten Massnahmen ihrer Unternehmensstrategie MAP 2030 in den kommenden Jahren, insbesondere auf dem Hauptliniennetz,

umfassende Taktverdichtungen vornehmen wird, von denen die Kundschaft profitiert (Anschlüsse können dadurch besser gewährleistet werden) und die das Potenzial haben, eine grosse Zahl von Neukunden zu generieren. Dass diese Massnahmen betriebswirtschaftlich, ökologisch und sozial abgestimmt sind, versteht sich.

Eine weitere in MAP 2030 definierte strategische Massnahme ist die mehrstufige Optimierung des Liniennetzes, welche zu einem noch besseren Reiseerlebnis führen wird. Ein Schwerpunkt liegt darauf, den Takt auf Nebenlinien erhöhen zu können. Wir möchten transparent sein: Dies kann dazu führen, dass einzelne Fahrgäste sich von ihren gewohnten Verbindungen verabschieden müssen. Für die absolut überwiegende Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner an den Nebenlinien werden die Massnahmen eine deutliche Qualitätssteigerung mit sich bringen. Detailliertere Ausführungen wird LIEmobil im Verkehrsdienstebericht 2025–2027 präsentieren können.

### **Kosten**

Die Kosten für die geplante Taktverdichtung und die Anpassung des Liniennetzes sind aktuell noch nicht im Detail kalkulierbar. LIEmobil geht von Mehraufwänden im siebenstelligen Bereich aus.

### **Zwischenfazit: Verdichtungen strategisch geplant**

Taktverdichtungen werden unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Aspekte geplant und umgesetzt. Die Unternehmensstrategie MAP 2030 sieht umfassende Taktverdichtungen und Linienoptimierungen vor.

### **Übersicht Kostenschätzung der Massnahmen**

Wie oben beschrieben sind die zu erwartenden jährlich wiederkehrenden Kosten aus dem Antrag des Hohen Landtages für LIEmobil nicht abschliessend zu beziffern. Die grobe Kostenschätzung hier nochmals zusammengefasst:

• Senkung des Preises aller Jahresabonnemente CHF 120.– (distanzunabhängig)	ca. CHF 1,5 Mio.
• Senkung des Preises aller Einzelfahrscheine auf CHF 2.– (distanzunabhängig), Aufhebung der Tarifzonen	ca. CHF 1,3 Mio.
• Kostenlose Jahresabonnemente für Schüler und Lernende	ca. CHF 0,13 bis >1 Mio.
• Takterhöhung über die Grundversorgung hinaus	ca. CHF > 1 Mio.

## **Beitrag des Landes Liechtenstein an die durch LIEmobil nicht kostendeckend zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen**

Tatsächlich ist LIEmobil aktuell in der komfortablen Situation, nicht den gesamten Landesbeitrag abrufen zu müssen.

Die verlässliche, gleichbleibende und ausreichende Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen in der Höhe von CHF 14,5 Mio. seit 2016 ermöglicht es LIEmobil, im Sinne der Fahrgäste und der noch zu gewinnenden Fahrgäste langfristig und sorgfältig zu planen und zu entwickeln und die in der Eignerstrategie vorgegebenen unternehmerischen, ökologischen und sozialen Ziele gewissenhaft zu verfolgen.

Trotz gestiegener Lebenshaltungskosten kostet das LIEmobil Jahresabo für Erwachsene seit dem Jahr 2015 unverändert CHF 370. Angesichts der im Vergleich zu den Nachbarländern sehr hohen Kaufkraft in Liechtenstein, kann festgehalten werden, dass LIEmobil das günstigste Jahresabo im Dreiländereck anbietet.

## **Höhere Gestehungskosten für die kommende Finanzierungsperiode – auch ohne Umsetzung von Punkten aus dem Antrag des Hohen Landtages**

Dies gesagt, möchten wir hier unterstreichen, dass – bereits ohne die Umsetzung von einzelnen oder allen im Antrag des Hohen Landtages formulierten Punkten zu berücksichtigen – die Kosten für die Erbringung der Leistungen in den kommenden Jahren deutlich zunehmen werden, wie wir untenstehend gerne darstellen. Präzisere Zahlen werden nach Erstellung des Verkehrsdiensteberichts 2025–2027 vorliegen.

### **Allgemeine Teuerung**

Ein bedeutender Teil der von den Transportunternehmern in Rechnung gestellten Kosten sind indexiert, was zu höheren Kosten bei LIEmobil führt (Jahresteuern Schweiz 2022: +2,8 %; 2023: +2,1 %).

### **Elektrobusse**

Aufgrund der europaweit äusserst hohen Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr sind Elektrobusse in der Beschaffung rund doppelt so teuer wie vergleichbare Dieselfahrzeuge.

Die Elektrifizierung der für LIEmobil fahrenden Busflotte führt zu einer vorzeitigen Ausflottung (Ausmusterung) der vorhandenen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor – und somit bevor die volle Abschreibung erfolgt ist. Dies verursacht entsprechende Mehrkosten von gesamthaft ca. CHF 0,5 Mio. über mehrere Jahre verteilt.

### **Umsetzung der Unternehmensstrategie MAP 2030**

2023 verabschiedete der Verwaltungsrat von LIEmobil die Unternehmensstrategie MAP 2030. Diese umfasst 4 Handlungsfelder (**M**arkt, **A**ngebot, **P**artner, **U**nternehmen) mit insgesamt 15 Zielen und daraus 45 abgeleiteten Massnahmen. MAP 2030 fokussiert darauf, Neukunden zu gewinnen und zu

halten. Dazu benötigt LIEmobil die entsprechenden Ressourcen. Personell wird LIEmobil aktuell verstärkt – auch um einem möglichen substanziellen Know-how-Verlust vorzubeugen. Die Strategieumsetzung lässt sich mit dem Beitrag des Landes an die nicht kostendeckenden gemeinwirtschaftlichen Kosten sowie den Abo- und Fahrscheineinnahmen finanzieren.

Längerfristig wird eine adäquat aufgesetzte und personell ausgestattete Organisation, mit der das Angebot und die Marktbearbeitung nachhaltig vorangetrieben werden kann, zu einer Zunahme der Fahrgastzahlen und somit zu Mehrverkäufen führen sowie zu einem effizienteren Einsatz von Fahrzeugen, so dass sich die Investitionen im Wesentlichen selbst tragen können.

Eine grundsätzliche Veränderung des Auftrags an LIEmobil mit den entsprechenden Wechselwirkungen verändert die Ausgangslage und kann dazu führen, dass die strategischen Massnahmen (verschiedene bedingen sich gegenseitig), nicht mehr wirksam umgesetzt werden können.

#### **Entfall der Mineralölsteuer-Rückerstattung**

Ab dem Jahr 2026 soll die Erstattung der Mineralölsteuer für konzessionierte Transportunternehmen in der Schweiz und in Liechtenstein entfallen. Dies verursacht bei LIEmobil kurzfristig Mehrkosten in der Höhe von etwa CHF 0,6 Mio. jährlich. Mit der zunehmenden Elektrifizierung der Flotte nehmen die dadurch entstehenden Mehrkosten ab. Die letzten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden im Jahr 2031 ausgeflottet.

#### **Ausschreibung des Hauptliniennetzes**

LIEmobil schreibt den Fahrbetrieb des Hauptliniennetzes alle zehn Jahre neu aus. Die jüngste Ausschreibung führte zu einem Betreiberwechsel (Betriebsaufnahme am 12. Dezember 2021). Der neue Betreiber des Hauptliniennetzes (umfasst die meisten Buslinien in Liechtenstein) hatte ein ausserordentlich kompetitives Angebot eingereicht. Der Betreiber verzeichnete jedoch im ersten Betriebsjahr (2022) einen Verlust in der Höhe von rund CHF 1 Mio.

LIEmobil geht davon aus, dass bei einer künftigen Ausschreibung das günstigste Angebot deutlich höher ausfallen würde im Vergleich zum aktuell geltenden Auftrag an den Transportunternehmer.

#### **Fazit: Planbarkeit, Verlässlichkeit, Stabilität zentrale Parameter für den ÖV**

Wie LIEmobil ausführlich dargestellt hat, handelt es sich beim öffentlichen Verkehr um ein fein austariertes System. Die Tatsache, dass Liechtenstein nur im Inland die Tarifhoheit innehat und eine Zusammenarbeit mit den benachbarten Verkehrsverbänden unerlässlich ist, macht die Sache nochmals bedeutend anspruchsvoller. Eingriffe, auch wohlgemeinte, nimmt LIEmobil nur mit grossem Bedacht und nach sorgfältiger Analyse vor, ansonsten können unerwünschte und sogar kontraproduktive Wechselwirkungen die Folge sein.

Aus Sicht von LIEmobil ist langfristige Planbarkeit, Verlässlichkeit und Stabilität bei der Finanzierung der nicht kostendeckenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen von grösster Bedeutung, so wie sie seit 2016 vom Hohen Landtag gewährt wird. LIEmobil hat als Zielvorgabe einen Eigenfinanzierungsgrad von

30 Prozent sicherzustellen. Sollten sich die Parameter bezüglich anzuwendender Tarife deutlich ändern, würde der Eigenfinanzierungsgrad auf unter 15 Prozent fallen.

Eine zu grosszügige Vergünstigung des ÖVs heute würde – so steht zu befürchten – in einigen Jahren zu gegenläufigen Forderungen und zu unpopulären Sparmassnahmen auf Kosten der Fahrgäste führen, sprich Preiserhöhungen und Taktausdünnungen. Verlorene Fahrgäste zurückzugewinnen ist, wie Erfahrungen aus anderen Ländern und auch in Liechtenstein zeigen, äusserst anspruchsvoll. Preissenkungen werden zwar gerne mitgenommen. Kräftige Preiserhöhungen, selbst wenn sie unter dem ursprünglichen Ausgangsniveau bleiben, sind nur sehr schwer vermittelbar.

Für weitere Erläuterungen zu den obigen Ausführungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil



Jürgen Frick  
Geschäftsführer



Roger Züger  
Verwaltungsratspräsident