Postfach 813
9490 Vaduz

21. April 2009

FL Regierung, Ressort Verkehr
Herr Regierungschef-Stellverteter
Dr. Martin Meyer
Regierungsgebäude
9490 Vaduz

Vernehmlassungsbericht der Regierung betreffend:
– Abänderung des Personenbeförderungsgesetzes PBG
– Schaffung des Gesetzes über den Verkehrsverbund Liechtenstein VVL
Vernehmlassungsantwort des VCL

Sehr geehrter Herr Regierungschef-Stellvertreter

Der VCL-Vorstand begrüsst die Absicht der Regierung, das Personenbeförderungsgesetz (PBG) zu überarbeiten, wesentliche Elemente des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs darin zu übernehmen und ein Gesetz über den Verkehrsverbund Liechtenstein (VVL) zu schaffen. Der VCL-Vorstand bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme und tut dies wie folgt.

Die Vernehmlassungsantwort des VCL befasst sich im Teil A mit der Abänderung des Personenbeförderungsgesetzes PBG und im Teil B mit der Schaffung des Gesetzes über den Verkehrsverbund Liechtenstein VVL.

A) Abänderung des Personenbeförderungsgesetzes PBG

A1) Das Kundenbedürfnis

Es ist das Mobilitäts-Bedürfnis des Menschen, von einem Ort (Quelle) zu einem anderen Ort (Ziel) zu gelangen. Dazu stehen ihm verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung: von den eigenen Füssen über das Fahrrad, das eigene Auto (MIV) bis hin zum öffentlichen Verkehr (ÖV). Allerdings befördert ihn der ÖV im Allgemeinen nur von einer Haltestelle beim Quellort zu einer Haltestelle beim Zielort.

Die ganze Wegekette vom Quellort zum Zielort ist das Mobilitäts-Bedürfnis; nicht nur die Fahrt von ÖV-Haltestelle zu ÖV-Haltestelle! Wird dem Weg zum und vom ÖV nicht eine hinreichend grosse Beachtung geschenkt, ist der ÖV gegenüber dem MIV nicht attraktiv. Diese Tatsache scheint in der Abänderung des Personenbeförderungsgesetzes PBG leider nicht hinreichend berücksichtigt zu sein.

A2) Schwerpunkte der Vorlage

Auf den Seiten 10 & 11 ist unter anderem zu lesen: “Schaffung von Rahmenbedingungen für ein effizientes, integriertes und umfassendes Angebot im öffentlichen Verkehr: Dies beinhaltet die Schaffung eines integrierten Verkehrsangebotes mit Bus und Bahn, die Organisation von verkehrsmittelübergreifenden Transportketten (Bus & Bahn-, Bike & Ride- und Park & Ride- Einrichtungen), die Schaffung von Carsharing-Möglichkeiten sowie die Erhöhung der Wirksamkeit des öffentlichen Verkehrs mittels Informationssysteme wie auch Abstimmung auf die entsprechenden Bedürfnisse der Fahrgäste (Betriebe mit Schichtarbeiten, Schulen etc.);”

Das Fahrrad als wichtiger Zubringer zum ÖV scheint in “Bike & Ride Einrichtungen” berücksichtigt. Doch wie steht es mit einer attraktiven und direkten Erschliessung für den Fussverkehr? Bei etlichen Haltestellen ist die Erschliessung für FussgängerInnen heute nicht befriedigend gelöst und somit sind diese Haltestellen für gewisse Benutzergruppen unattraktiv; oder die ÖV-Kunden verhalten sich nicht konform den Verkehrsregeln, wenn sie der natürlichen Gehlinie folgen. Dies hängt oft mit der aus Kundensicht falschen Platzierung der Haltestelle zusammen.

Für eine kundengerechte Platzierung und gute Erschliessung der Haltestellen muss die Gemeinde rechtzeitig eingebunden werden. In der Tabelle Seite 12 werden unter “Strasseninfrastruktur” die Gemeinden aber nicht aufgeführt.

A3) Definition von ÖPNV (Art. 2 Abs. 1 Bst. l)

Hinweis: Fachwelt und Öffentlichkeit verstehen unter öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) alle Formen des ÖV unabhängig vom Auftraggeber.

Die Definition des ÖPNV als Linienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs im Auftrag des Landes greift zu kurz.

Ganz im Sinn des obigen Absatzes A2) und im Sinn der Erläuterungen gemäss Seite 8, Anlass der Vorlage (siehe folgender Absatz B1 betr. VVL) muss der Begriff auch vom Land mitfinanzierte Zubringer/Abholer beinhalten. Als Beispiel diene ein Fahrrad-Verleihsystem, beispielsweise das von JPDecaux in vielen Städten erfolgreich betriebene System (siehe z.B.: www.velib.fr); es wird nächstens auch in der Westschweiz eingeführt.

Im Weiteren muss geklärt werden, wer von Gemeinden gewünschte Ortsbusse in Zukunft finanzieren wird.

A4) Förderungsmassnahmen (Art. 5 Abs. 1 und Seite 19)

Bei den Förderungsmassnahmen fehlt die explizite Auflistung von Marketing-Massnahmen zu Gunsten des ÖV.
Denn es ist erwiesen, dass gutes Marketing pro Kosteneinheit mehr Neukunden für den ÖV bringt als eine Verbesserung des Liniennetzes.

Bei den Förderungsmassnahmen fehlt eine Kommission zur Förderung des ÖV.
Darin vertreten sein sollen neben dem VVL vor allem kundennahe Kreise, also: Gemeinden, Industrie und Gewerbe, Umwelt- oder Konsumentenorganisation. Den Vorsitz soll der Ressortinhaber führen. Zwei Sitzungen pro Jahr scheinen hinreichend.

A5) Infrastruktur (Art. 6 Abs. 2 und Seite 19)

Im Art. 2 fehlt die Erschliessung der Haltestellen. Es sollte also heissen:
“Die Gemeinden stellen verfügbaren und geeigneten Boden für Errichtung und Betrieb der Infrastruktur gemäss Abs. 1 unentgeltlich zur Verfügung. Sie stellen eine direkte und attraktive Erschliessung der Haltestelle für den Fuss- und Radverkehr sicher.

A6) Leistungserbringung (zu Art. 7 Seite 20)

In der Erläuterung heisst es: “Hervorzuheben ist im gegenständlichen Zusammenhang, dass der Begriff der Leistungserbringung umfassend zu verstehen ist und über die blosse Erbringung der Transportleistungen hinausgeht.”

Diese Formulierung deutet darauf hin, dass das Gesetz sehr wohl und explizit folgende Aspekte auch berücksichtigen sollte:
– Die ganze Wegekette, also auch die Erschliessung der Haltestellen;
– Das aktive Vermarkten des ÖV.

 Postfach 813, 9490 Vaduz, T/F 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li

A7) Bedienung der Haltestellen (Art. 24 unverändert)

Text: “Die Regierung legt auf Vorschlag der Unternehmung und nach Rücksprache mit den Gemeinden die Haltestellen fest und bestimmt, wie sie bedient werden.”

Nach Ansicht des VCL macht dieser Art. 24 durch die Abänderung des Personenbeförderungsgesetzes PBG und die Schaffung des Gesetzes über den Verkehrsverbund Liechtenstein VVL so keinen Sinn mehr.

B) Schaffung des Gesetzes über den Verkehrsverbund Liechtenstein VVL

B1) Grundsätzliches zum VVL

Der selbständigen Organisationseinheit “Verkehrsverbund Liechtenstein” sollen (gemäss Seite 8, Anlass der Vorlage) obliegen: “Organisation, Bereitstellung und Vermarktung des öffentlichen Linienbusverkehrs, des regionalen Schienenverkehrs in Liechtenstein sowie weiterer Verkehrsdienste (z.B. Car-Sharing, Veloverleih, Anruf-Sammeltaxi)”.

B2) Qualitätssicherungs-System und Marketing (Art. 6 Zweck Abs. 1)

Zu Art. 5 Leistungsauftrag heisst es auf Seite 26: “… dass die Regierung dem VVL einen Leistungsauftrag hinsichtlich Art und Umfang des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der dabei einzuhaltenden Mindestanforderungen in Bezug auf Qualität und Wirtschaftlichkeit erteilt. Die konkrete Erfüllung des Leistungsauftrags wiederum liegt in der Verantwortung des VVL, …”.

Betreffend der Ausschreibung heisst es auf den Seiten16 und 17:
- die Verkehre sollen grundsätzlich nach einer Leistungs- und Qualitätsbeschreibung ausgeschrieben werden;
- auf Basis Kundenzufriedenheit, beförderte Fahrgäste und erzielte Einnahmen soll ein Anreizsystem für das Transportunternehmen implementiert werden.

Nach Ansicht des VCL soll Art. 6 Abs. 1 wie folgt ergänzt werden:
“Zweck des VVL ist die Gewährleistung der Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs in Liechtenstein durch Gestaltung, Planung, Organisation und Vermarktung sowie Überwachung der erbrachten Leistung durch ein umfassendes Qualitätssicherungs-System, in dem die kontinuierliche Messung der Kundenzufriedenheit das Kernstück bildet.

B3) Kundengerechte Infrastruktur (Art. 8 Investitionen Abs. 1)

Die kundengerechte Platzierung und Erschliessung von Haltestellen ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal und ein bedeutender Erfolgsfaktor des ÖV.

Deshalb sollte nach Ansicht des VCL Art. 8 Abs. 1 wie folgt ergänzt werden:
“Das Land stellt dem VVL die Infrastruktur für die Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Strasse (Art. 6 Abs. 1 PBG) unentgeltlich zur Verfügung und ist für deren Unterhalt besorgt. Der VVL muss betreffend der kundengerechten Platzierung und Erschliessung von Haltestellen angehört werden.”

Der VCL-Vorstand bittet um wohlwollende Berücksichtigung seiner Vorschläge.

Freundliche Grüsse

G. Sele

Dr. Georg Sele, Präsident VCL

Brie0905.doc Postfach 813, 9490 Vaduz, T/F 232 54 53, vcl@powersurf.li, www.vcl.li