

*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 Einnahmehausfällen 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 Tarifhoheit 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 Tarifhoheit auf dem eigenen Staatsgebiet, so wie die Schweiz und Österreich die Tarifhoheit 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 benützen 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 Verkehrsdienstbericht 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