

BERICHT UND ANTRAG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND
DIE GEWÄHRUNG EINES STAATSBEITRAGES AN DEN
VERKEHRSBETRIEB LIECHTENSTEINMOBIL
FÜR DIE JAHRE 2025 - 2027

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

Nr. 58/2024

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	6
Zuständiges Ministerium.....	7
Betroffene Stellen	7
I. BERICHT DER REGIERUNG	9
1. Ausgangslage	9
1.1 Unternehmensstrategie LIEmobil – MAP 2030.....	10
1.1.1 Handlungsfelder	11
1.1.2 Ziele	12
1.2 Bevölkerung und Beschäftigte	13
1.3 Auswirkungen der Verkehrssituation auf den öffentlichen Verkehr	14
1.4 Angebot Bahn.....	15
2. Projekte und Konzepte zum Öffentlichen Verkehr	16
3. Organisation und Zuständigkeiten im öffentlichen Verkehr	18
3.1 Rechtliche Grundlagen	19
3.2 Leistungsvereinbarung mit LIEmobil (Grundangebot).....	21
3.2.1 Linienbusverkehr.....	22
3.2.2 Regionalzugsverkehr	24
3.2.3 Linie 470 (Vmobil)	24
3.2.4 Skibusverkehr.....	24
3.2.5 Nachtbus	24
3.2.6 Mikromobilität	25
3.3 Vorgaben der Leistungsvereinbarung zu Wirtschaftlichkeit, Eigenfinanzierungsgrad sowie Organisations- und Verwaltungsaufwand	25
3.3.1 Landesbeitrag für nicht kostendeckend zu erbringende gemeinwirtschaftliche Leistungen von LIEmobil	25
3.3.2 Eigenfinanzierungsgrad.....	26
3.3.3 Organisations- und Verwaltungsaufwand	26
3.4 Zusatzangebote	27
4. Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	28

4.1	Entwicklung des Angebots und des Staatsbeitrags.....	28
4.2	Entwicklung der Tarife, der Einnahmen, des Eigenfinanzierungsgrads und des Eigenkapitals	30
4.2.1	Entwicklung der Tarife	30
4.2.2	Entwicklung der Einnahmen	33
4.2.3	Entwicklung des Eigenfinanzierungsgrads	36
4.3	Wahrnehmung von LIEmobil in der Öffentlichkeit und Kundenzufriedenheit.....	37
4.3.1	Öffentliche Wahrnehmung von LIEmobil	37
4.3.2	Kundenzufriedenheit	38
4.4	Herausforderungen der Elektromobilität	41
5.	Umsetzung Massnahmen öffentlicher Verkehr Liechtenstein 2025 – 2027	42
5.1	Tarife und Zonen	42
5.1.1	Tarifstruktur, Tarifanpassungen.....	42
5.1.2	Kostenlose Beförderung von Kindern, Schülerinnen und Schüler sowie Lernenden	42
5.1.3	Zonen	44
5.2	Fahrplan – strategischer Ausbau Liniennetz und Takt (MAP 2030)...	45
5.2.1	Fahrplan 2025	45
5.2.2	Fahrplan 2026	47
5.3	Fahrscheinautomaten in Fahrzeugen (MAP 2030)	50
5.4	Elektromobilität (MAP 2030)	50
5.5	Weitere ausgewählte strategische Massnahmen aus MAP 2030.....	51
5.5.1	Personalsituation von LIEmobil.....	51
5.5.2	Zusammenarbeit mit Partnern (lieferantenseitig).....	52
5.5.3	Zusammenarbeit mit Partnern (kundenseitig)	54
5.5.4	Edukation	54
5.5.5	Digitalisierung	56
6.	Verträge und Finanzierung	57
6.1	Vertragslaufzeiten	57
6.2	Finanzbedarf.....	58
6.2.1	Finanzbedarf für die nicht kostendeckend zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen zur Gewährleistung des öffentlichen Personennahverkehrs	58
6.2.2	Finanzbedarf für die kostenlose Beförderung von in Liechtenstein wohnhaften Schülerinnen und Schüler ab 6 Jahren sowie von Lernenden mit Wohnsitz in Liechtenstein	61
6.2.3	Zusammenfassung beantragter Staatsbeitrag.....	65

7.	Betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele und Auswirkungen auf deren Umsetzung.....	66
II.	ANTRAG DER REGIERUNG	68
III.	REGIERUNGSVORLAGE	69

ZUSAMMENFASSUNG

Der Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil) ist beauftragt, effiziente, integrierte und umfassende Angebote im öffentlichen Verkehr (ÖV) mittels eines Grundangebots, welches von der Regierung anhand der Leistungsvereinbarung definiert wird und Zusatzangeboten, welche im Auftrag von Dritten ausgeführt werden, zu erbringen. Dazu plant, organisiert und vermarktet LIEmobil das gesamte öffentliche Verkehrsangebot in Liechtenstein sowie dasjenige in das grenznahe Ausland. Mit dem gegenständlichen Bericht und Antrag wird dargelegt, welches Angebot im ÖV bereitgestellt werden soll und welche finanziellen Mittel unter Berücksichtigung eines Eigenfinanzierungsgrads von 30% durch den Staat hierzu für die Jahre 2025 bis 2027 benötigt werden. Um weiterhin eine zukunftsgerichtete Planung und Entwicklung des ÖV sicherzustellen, wird wie in der Vergangenheit ein Staatsbeitrag für drei Jahre beantragt.

Das im vorliegenden Bericht und Antrag dargelegte Leistungsangebot von LIEmobil basiert im Wesentlichen auf der im Jahr 2023 von LIEmobil verabschiedeten Unternehmensstrategie «MAP 2030». Im Weiteren wurden für die kommenden Jahre 2025 bis 2027 von Seiten der Regierung und des Landtags verschiedene Anforderungen an die Dienstleistungen der LIEmobil formuliert, welche zu jährlich wiederkehrenden Mehrkosten bzw. Einnahmenausfällen führen werden. Dazu gehören unter anderem die schnellere Elektrifizierung der Busflotte der LIEmobil gemäss der Klimastrategie 2050 sowie die Forderung nach einem dichteren Taktverkehr. Zudem wurde vermehrt der politische Wille zur kostenlosen Beförderung von Schülerinnen und Schülern sowie von Lernenden mit Wohnsitz in Liechtenstein zum Ausdruck gebracht.

Um diese Forderungen erfüllen zu können, muss der Staatsbeitrag an die LIEmobil in den Jahren 2025 bis 2027 im Vergleich zum jährlichen Staatsbeitrag der Jahre 2022 bis 2024 erhöht werden.

Die kostenlose Beförderung von Schülerinnen und Schülern sowie von Lernenden soll ab dem Schuljahr 2025/2026 eingeführt werden und führt in den drei Jahren 2025 bis 2027 zu jährlichen Einnahmenausfällen in der Höhe von ca. CHF 950'000, welche im vorliegenden Antrag auf Gewährung eines Staatsbeitrags an die LIEmobil berücksichtigt werden.

Der strategische Ausbau des Liniennetzes (Einführung eines 7-Minuten-Takts auf den nachfragestärksten Relationen) soll per Fahrplanwechsel im Dezember 2025 erfolgen und wirkt sich deswegen auf die beantragten finanziellen Mittel der beiden Jahre 2026 und 2027 aus. Ebenso wirkt sich die raschere Elektrifizierung der Busflotte auf die beantragten Mittel der beiden Jahre 2026 und 2027 aus, da in diesem Zeitraum neue E-Busse beschafft und eingeflottet werden sollen. Die Einführung eines 7-Minuten-Takts und die schnellere Elektrifizierung der Busflotte führen in den beiden Jahren 2026 und 2027 zu jährlichen Mehrkosten von CHF 3.5 Mio. (2026) respektive CHF 3.8 Mio. (2027).

Die Regierung beantragt deswegen unter Berücksichtigung dieser und weiterer kleinerer Effekte mit dem gegenständlichen Finanzbeschluss die Gewährung eines Staatsbeitrags an LIEmobil in Höhe von CHF 14.95 Mio. für das Jahr 2025 sowie jeweils CHF 18.45 Mio. für die Jahre 2026 und 2027.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

BETROFFENE STELLEN

Amt für Hochbau und Raumplanung

Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil

Vaduz, 14. Mai 2024

LNR 2024-735

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend die Gewährung eines Staatsbeitrages an den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil für die Jahre 2025 - 2027 an den Landtag zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE

Für Liechtenstein ist ein rascher und zuverlässiger Personentransport ein wichtiger Standortfaktor. Kurze Reisezeiten sind dank der guten Verkehrserschliessung unter anderem ein Faktor für die Attraktivität Liechtensteins. Gerade weil Liechtenstein stark mit der umliegenden Region vernetzt ist, sind gute grenzüberschreitende Verkehrsanbindungen auf den verschiedenen Verkehrsträgern zentral.

Der Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil (LIEmobil) ist beauftragt, effiziente, integrierte und umfassende Angebote im öffentlichen Verkehr (ÖV) mittels eines Grundangebots, welches von der Regierung anhand der Leistungsvereinbarung definiert wird und Zusatzangeboten, welche im Auftrag von Dritten ausgeführt werden, zu erbringen. Dazu plant, organisiert und vermarktet LIEmobil das

gesamte öffentliche Verkehrsangebot in Liechtenstein sowie in das grenznahe Ausland. Ziel dabei ist es, allen Personen ein nationales ÖV-Angebot mit regionaler Vernetzung und überregionalen Anschlüssen zu tragbaren Preisen anzubieten. Mit einem solchen Angebot wird auch die umweltverträgliche Nutzung der Mobilität in Liechtenstein unterstützt.

Mit dem gegenständlichen Bericht und Antrag wird dargelegt, welches Angebot im ÖV bereitgestellt und welche finanziellen Mittel durch den Staat hierfür zur Verfügung gestellt werden sollen. Im Jahr 2016 wurde der Staatsbeitrag an LIEmobil erstmals für einen Zeitraum von drei Jahren für 2016 bis 2018 festgelegt.¹ Diese dreijährige Festlegung des Staatsbeitrags ermöglicht eine sichere und gezielte Entwicklung des ÖV und die Staatsbeiträge wurden seither für jeweils drei Jahre beschlossen.² Um weiterhin eine zukunftsgerichtete Planung und Entwicklung des ÖV sicherzustellen, wird mit dem vorliegenden Bericht und Antrag wiederum ein Staatsbeitrag für die kommenden drei Jahre 2025 bis 2027 beantragt.

1.1 Unternehmensstrategie LIEmobil – MAP 2030

Das im vorliegenden Bericht und Antrag dargelegte Leistungsangebot von LIEmobil basiert im Wesentlichen auf der im August 2023 von deren Verwaltungsrat verabschiedeten Unternehmensstrategie mit dem Titel «MAP 2030». LIEmobil hat die Unternehmensstrategie im Rahmen eines zwölfmonatigen Strategieprozesses erarbeitet.³ Die Strategie umfasst vier die Handlungsfelder Markt, Angebot, Partner

¹ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Verkehrsdienstebericht 2016 - 2018, Nr. 61/2015.

² Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Verkehrsdienstebericht 2019 – 2021, Nr.46/2018; Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Verkehrsdienstebericht 2022 – 2024, Nr. 49/2021.

³ Die Regierung hat die Unternehmensstrategie MAP 2030 der LIEmobil in ihrer Sitzung vom 12. September 2023 zur Kenntnis genommen.

sowie Unternehmen, in welchen 45 Massnahmen definiert wurden, um die in der Strategie formulierten 15 Ziele zu erreichen.

Die Unternehmensstrategie MAP 2030 wurde im Verlaufe des Prozesses mit weiteren relevanten Berichten, Konzepten und Strategien abgeglichen, unter anderem mit dem Bericht und Antrag betreffend den Verkehrsdienstberichtericht 2022 - 2024⁴, dem Mobilitätskonzept 2030⁵, der Energiestrategie 2030⁶, der Klimavision 2025 sowie der Klimastrategie 2050⁷.

Die in den Handlungsfeldern definierten Massnahmen greifen ineinander und haben in der Regel Einfluss auf mehr als ein Handlungsfeld und bedingen sich teilweise gegenseitig.

1.1.1 Handlungsfelder

Das Handlungsfeld «Unternehmen» bildet den Rahmen für die effiziente Allokation von finanziellen und personellen Ressourcen, welche benötigt werden, um strategische Ziele in den nachfolgenden Handlungsfeldern zu realisieren.

Das Handlungsfeld «Markt» bildet eine zentrale Säule für den wirtschaftlichen Erfolg (Eigenfinanzierungsgrad) von LIEmobil und zur Erreichung politischer Ziele (Modal Split). Mit einem starken Marktverständnis kann LIEmobil effektive Marketingstrategien entwickeln, um die Angebote erfolgreich zu bewerben und somit Kundinnen und Kunden gewinnen.

⁴ BuA Nr. 49/2021.

⁵ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend das Mobilitätskonzept 2030 sowie die Umsetzung der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte, Nr. 32/2020.

⁶ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Energiestrategie 2030 & Energievision 2050 sowie die Umsetzung der darin enthaltenen Massnahmen, Nr. 118/2020.

⁷ Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Klimastrategie 2050. Nr. 120/2022.

Das Handlungsfeld «Angebot» steht ebenso in direktem Zusammenhang mit der Kundennachfrage. Mit dem «richtigen» und einem hochwertigen Angebot steigt die Bereitschaft, den ÖV vermehrt oder gar regelmässig zu nutzen.

Das Handlungsfeld «Partner» trägt dem Umstand Rechnung, dass LIEmobil zur Bereitstellung ihres Angebotes auf die Leistungen und die Mitarbeit einer Vielzahl von Zulieferern angewiesen ist (Bauämter⁸, Bauverwaltungen der Gemeinden, Transportunternehmer, politische Gremien sowie Behörden auf Landes- und Gemeindeebene). Als zweiter Pfeiler des Handlungsfelds Partner gilt die Kooperation mit Veranstaltern, Organisationen und Unternehmen, welche unter Mitwirkung von LIEmobil die Nutzung des ÖV bei deren Gästen, Besucherinnen und Besuchern sowie Mitarbeitenden fördern.

1.1.2 Ziele

Die übergeordneten Ziele der Unternehmensstrategie MAP 2030 von LIEmobil sind die folgenden:

- grösserer Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen (Modal Split);
- abnehmende Emissionen pro Fahrgast;
- zufriedene Kundschaft.

Insgesamt hat LIEmobil in ihrer Unternehmensstrategie 15 Einzelziele formuliert, welche zur Erreichung der übergeordneten Ziele beitragen.

In Kapitel 5 «Umsetzung Massnahmen öffentlicher Verkehr Liechtenstein 2025 – 2027», werden die zentralen Massnahmen aus der Unternehmensstrategie MAP 2030 zur Erreichung der Ziele zusammengefasst.

⁸ Gemeint sind insbesondere das Amt für Hochbau und Raumplanung als für die Verkehrsplanung zuständige Amtsstelle sowie das Amt für Tiefbau und Geoinformation als für die bauliche Umsetzung verschiedener Projekte im Verkehrsbereich zuständige Amtsstelle.

1.2 Bevölkerung und Beschäftigte

Im Jahr 2017 übertraf die Gesamtzahl der Beschäftigten in Liechtenstein erstmals die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner Liechtensteins. Die Bevölkerungszahl in Liechtenstein verzeichnet wie bereits in den Vorjahren einen Anstieg. Per 30. Juni 2023 gehörten 39'724 Personen zur ständigen Bevölkerung Liechtensteins.⁹ Das mittlere jährliche Wachstum der letzten fünf Jahre beträgt dabei rund 0.8%.

Wie in der Vergangenheit wird auch weiterhin eine Zunahme der Zahl der Arbeitsplätze und der Anzahl der grenzüberschreitenden Arbeitskräfte, welche täglich nach Liechtenstein pendeln, erwartet. Im Jahr 2022¹⁰ waren insgesamt 42'514 Beschäftigte in Liechtenstein registriert. Davon waren 56.8% (24'153) grenzüberschreitende Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler und 43.2% erwerbstätige Einwohnerinnen und Einwohner. Bei den ausländischen Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendlern selbst stammten 59.8% (14'443) aus der Schweiz, 36.2% (8'743) aus Österreich, 2.8% (676) aus Deutschland und 1.2% (290) aus anderen Ländern.

Wie die nachfolgende Abbildung 1 zeigt, wird auch zukünftig erwartet, dass die Bevölkerung, die Anzahl der Arbeitsplätze und somit der Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler weiterhin steigen wird.

⁹ Definitive Ergebnisse zum Bevölkerungsstand werden vom Amt für Statistik jährlich 9 Monate nach dem Stichtag vom 31. Dezember publiziert.

¹⁰ Die Anzahl der Beschäftigten, Vollzeit- oder Teilzeitbeschäftigten respektive die Summe der Vollzeit-äquivalente werden vom Amt für Statistik jährlich 9 Monate nach dem Stichtag vom 31. Dezember publiziert.

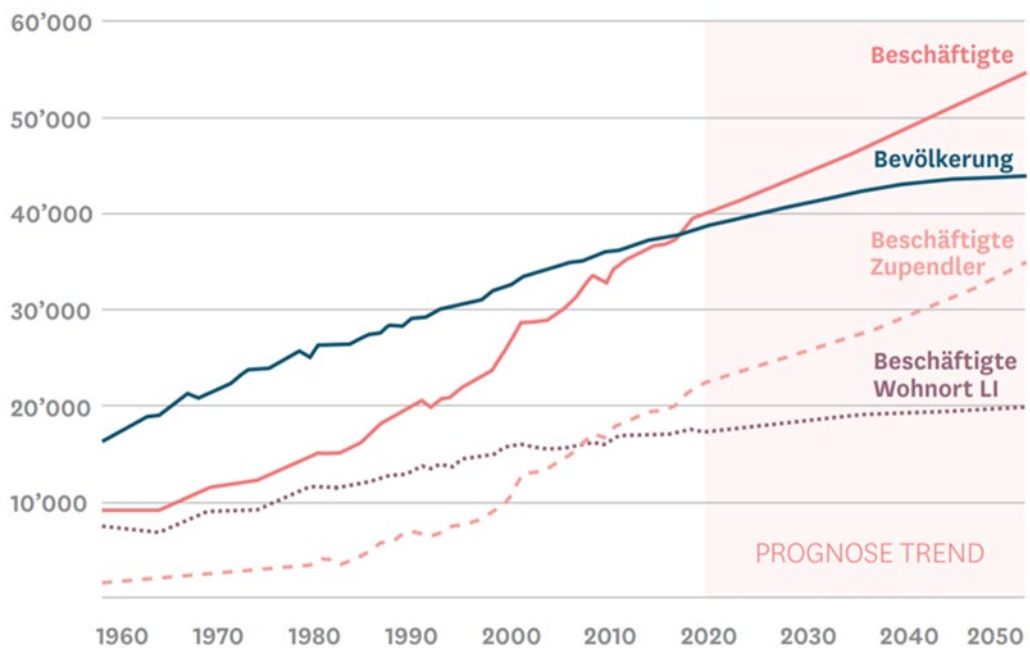


Abbildung 1: Bevölkerungs- und Beschäftigtenstatistik seit 1960, Bevölkerungsprognose „Trend“ sowie Annahmen zum Arbeitsplatzwachstum, Quelle: Amt für Statistik.

Die Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze hat direkten Einfluss auf die Mobilitätsnachfrage. Die Stauproblematik in Liechtenstein ist grösstenteils auf den täglichen Berufsverkehr zurückzuführen. Die Verkehrsinfrastruktur erreicht an den neuralgischen Punkten zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten ihre Kapazitätsgrenzen. Dies führt zu Rückstaus, Zeitverlusten und zu Beeinträchtigungen des ÖV.

1.3 Auswirkungen der Verkehrssituation auf den öffentlichen Verkehr

Wie im vorangegangenen Kapitel 1.2 ausgeführt, ist die Stauproblematik und die damit einhergehende Beeinträchtigung des ÖV in Liechtenstein grösstenteils auf den täglichen Berufsverkehr zurückzuführen.

An den Wochenenden stellen für LIEmobil Einschränkungen durch Veranstaltungen eine Herausforderung dar. So ist es für LIEmobil zentral, dass bei der Planung von Veranstaltungen den Bedürfnissen des ÖV genügend Beachtung geschenkt

wird und LIEmobil frühzeitig in die Planung miteinbezogen wird. Dadurch kann vermieden werden, dass Umleitungen geplant werden, welche zwar für den Individualverkehr geeignet sind, für 12-Meterbusse (Zweiachser) jedoch schwierig zu befahren und für 18-Meter-Busse (Gelenkbusse) nicht befahrbar sind.

Durch ungeeignete Umleitungen bei Veranstaltungen können Verspätungen und Anschlussbrüche entstehen. Zudem können sie dazu führen, dass LIEmobil eine besucherstarke Veranstaltung mit Fahrzeugen anfahren muss, welche nicht dem Fahrgastaufkommen gerecht werden und bei denen umleitungsbedingte Ersatzhaltestellen ungünstig platziert sind (fehlende Infrastruktur oder weit abseits der Veranstaltung gelegen).

1.4 Angebot Bahn

Die LIEmobil finanziert den Abschnitt der Eisenbahnstrecke zwischen Feldkirch und Buchs. Auf der rund neun Kilometer langen Strecke auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet befinden sich drei Haltestellen (Schaan-Vaduz, Forst Hilti und Nendeln). Betrieben wird die Eisenbahnstrecke von den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Nachdem die bisherigen Bestrebungen, das Angebot auf der Schiene mittels Infrastrukturausbauten zu erhöhen, zu keinen Erfolgen geführt haben, bleibt das bisherige Angebot auf der Schiene in den kommenden Jahren grundsätzlich unverändert.¹¹ Es wird aktuell dennoch geprüft, ob auf der bestehenden Eisenbahninfrastruktur punktuell weitere S-Bahnverbindungen angeboten werden könnten. Zudem werden die Entwicklungen betreffend die Routenführung des

¹¹ Einerseits handelt es sich hierbei um die Ablehnung des Finanzbeschlusses über die Genehmigung eines Verpflichtungskredites für den Ausbau der Eisenbahnstrecke Feldkirch - Buchs SG für eine S-Bahn Liechtenstein im Rahmen einer Volksabstimmung 30. August 2020. Andererseits handelt es sich um das Ergreifen eines Rechtsmittels einer Gemeinde Ende 2023 im Kontext einer geplanten Verlängerung des Ausweichgleises im Bereich des Bahnhofs Nendeln. Die damit verbundene zeitliche Verzögerung hat aufgrund der bereits feststehenden Streckensperren dazu geführt, dass die ÖBB das Projekt auf die Minimalumsetzung reduziert hat.

Railjets auf der Strecke Wien - Zürich aktiv mitverfolgt. Sollte die Routenführung nicht mehr über den Streckenabschnitt Feldkirch – Buchs erfolgen, würde dies u.U. eine schlechtere Anbindung Liechtensteins im Fernverkehr bedeuten. Gleichzeitig würde dies zu freiwerdenden Gleiskapazitäten führen, welche für zusätzliche S-Bahnverbindungen, also den Personennahverkehr, genutzt werden könnten. All-fällige Änderungen an der Routenführung des Railjets deutlich später als die in diesem Bericht und Antrag relevante Finanzierungsperiode 2025 bis 2027 erfolgen und sich deswegen nicht auf den beantragten Staatsbeitrag für LIEmobil gemäss dem vorliegenden Bericht und Antrags auswirken.

2. PROJEKTE UND KONZEPTE ZUM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Es gibt zahlreiche Projekte, Konzepte und Programme auf Gemeindeebene, Landesebene oder auf überregionaler Ebene, die den ÖV in Liechtenstein tangieren. Es handelt sich dabei insbesondere um Folgende:

- Mobilitätskonzept 2030: Hierbei ist insbesondere das Massnahmenpaket betreffend den «ÖV/LV-Push» massgeblich. Es befasst sich mit dem Ausbau und der Verbesserung des ÖV sowie des Fuss- und Radverkehrs.¹² Darüber hinaus profitiert der ÖV auch von Massnahmen in anderen Massnahmenpaketen des Mobilitätskonzepts 2030, da diese den ÖV ebenfalls direkt oder indirekt beeinflussen, wie beispielsweise Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und solche zur Kapazitätserweiterung. Die unterschiedlichen Massnahmen werden als Daueraufgabe bis ins Jahr 2030 umgesetzt.
- Projekt «Raum und Mobilität 2050»: Das im Jahr 2023 gestartete Projekt zielt darauf ab, umfassende und langfristige Verkehrslösungen für die

¹² Während im Mobilitätskonzept 2030 noch die Bezeichnung «Langsamverkehr» (LV) geführt wurde, wird heute die Begrifflichkeit «Fuss- und Radverkehr» (FRV) verwendet.

Mobilitätsbedürfnisse Liechtensteins, über den Zeithorizont des Jahres 2030 hinaus, zu evaluieren und prüfen. Im Projekt sollen dabei insbesondere auch raumplanerische Aspekte berücksichtigt werden. Zu den sich aktuell in Evaluation befindlichen Stossrichtungen gehört beispielsweise ein punktuell unterirdisch geführtes Eisenbahntrasse. Es ist geplant, die Arbeiten an den Stossrichtungen bis Ende 2024 abzuschliessen und in der Folge mit der Ausarbeitung der Varianten zu beginnen.

- Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein: Es handelt sich um ein Planungs- und Umsetzungsinstrument, das sich auf die Bewältigung der aktuellen und zukünftigen Verkehrsanforderungen durch die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung in der Region konzentriert. Das Programm setzt auf eine enge Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Gemeinden und Behörden. Über das Agglomerationsprogramm können Massnahmen getroffen werden, welche den ÖV direkt oder indirekt fördern. Anfang des Jahres 2025 erfolgen die nächsten Projekteingaben im Rahmen der 5. Generation des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein.
- Landesrichtplan: Der aktuell gültige Landesrichtplan wurde 2011 von der Regierung genehmigt und befindet sich aktuell in Überarbeitung. Im Landesrichtplan werden Gebiete für Siedlungsentwicklung, Gewerbe- und Industriegebiete, Verkehrsanbindungen, Grünflächen, Naturschutzgebiete und weitere Zwecke festgelegt. Er berücksichtigt dabei die demografische Entwicklung, die Bedürfnisse der Bevölkerung, wirtschaftliche Entwicklungen und Umweltbelange. Der Landesrichtplan wird regelmässig überarbeitet, um sicherzustellen, dass er den aktuellen Entwicklungen und Anforderungen des Landes gerecht wird. Er dient als Orientierungshilfe für das Land, die Gemeinden, Planer, Investoren und die Öffentlichkeit bei der Entwicklung von Projekten im Zusammenhang mit der räumlichen Planung und Entwicklung in Liechtenstein. In Bezug auf den ÖV hält der Landesrichtplan unter

anderem Handlungsanweisungen zum Ausbau eines bedarfsgerechten Angebots, zu multimodalen Angeboten sowie Massnahmen zur Busbevorzugung fest. Die aktuelle Überarbeitung des Landesrichtplans mit der abschliessender Genehmigung durch die Regierung soll Anfang 2025 abgeschlossen werden.

3. ORGANISATION UND ZUSTÄNDIGKEITEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Das Gesamtangebot von Leistungen und Tarifen im öffentlichen Personennahverkehr für das Land Liechtenstein, einschliesslich der grenzüberschreitenden Anbindungen, wird durch LIEmobil sichergestellt. LIEmobil ist auch für die Planung der Verkehrsdienstleistungen für den öffentlichen Verkehr zuständig. Dies umfasst die Entwicklung von Liniennetz- und Fahrplänen zur Erschliessung der Region, zur Verknüpfung mit den regionalen Knoten und zur Sicherstellung des Anschlusses von Liechtenstein an die überregionalen Zentren. LIEmobil ist in diesem Sinne Gesamtmobilitätsanbieter.

Als Grundlagen für die Umsetzung der Massnahmen im Bereich des ÖV dienen verschiedene Instrumente. So unterbreitet die Regierung dem Landtag einen auf drei Jahre ausgerichteten Finanzbeschluss für die Genehmigung des Staatsbeitrages an LIEmobil. Im Rahmen des Verkehrsinfrastrukturberichts¹³ zeigt die Regierung das jährliche Bau- und Unterhaltsprogramm des Landes auf, welches auch bauliche Massnahmen für den ÖV, wie etwa für Haltestellen oder Buswartekabinen, enthält. Als Instrument mit längerfristiger Perspektive hat die Regierung dem Landtag das Mobilitätskonzept 2030¹⁴ vorgelegt und sie zeigt dem Landtag jährlich

¹³ Vgl. Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Bau und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur in Liechtenstein (Verkehrsinfrastrukturbericht 2024), Nr. 109/2023.

¹⁴ Mobilitätskonzept 2030 der Regierung des Fürstentums Liechtenstein, 2020.

in einem Monitoringbericht den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte auf.¹⁵

3.1 Rechtliche Grundlagen

Mit Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG)¹⁶ sowie des Gesetzes über die Errichtung und Organisation der Anstalt «Liechtenstein Bus Anstalt» (LBAG)¹⁷ per 1. Januar 2010 hat der Landtag insbesondere die Organisation und Finanzierung des ÖV in Liechtenstein angepasst. Mit der Schaffung des Gesetzes über den «Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil» (VLMG)¹⁸ wurde per 1. Januar 2012 die Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) in den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil (LIE-mobil) als selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts überführt. Auf dieser Grundlage wird LIEmobil befähigt, ein effizientes, integriertes und umfassendes Angebot im öffentlichen Verkehr zu erbringen. Dabei wird bei den Verkehrsdiensten gemäss Art. 5 VLMG unterschieden zwischen einem Grundangebot, welches von der Regierung mittels Leistungsvereinbarung definiert wird und Zusatzangeboten, welche im Auftrag von Dritten ausgeführt werden. Die Erstellung des Fahrplans und die Gestaltung des Tarifs obliegen LIEmobil¹⁹, wobei insbesondere die Mindestanforderungen bezüglich Qualität und Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung gemäss Leistungsvereinbarung²⁰ eingehalten werden müssen.

¹⁵ vgl. Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts 2030 sowie der darin enthaltenen längerfristigen Leitprojekte (Monitoring Mobilitätskonzept 2030, Berichtsjahr 2022), Nr. 56/2023.

¹⁶ Gesetz vom 17. Dezember 1998 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz; PBG), LGBl.1999 Nr. 37.

¹⁷ Gesetz vom 17. September 2009 über die Errichtung und Organisation der Anstalt «Liechtenstein Bus Anstalt» », LGBl. 2009 Nr. 284 (LBAG), aufgehoben mit Inkrafttreten des Gesetzes über den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil.

¹⁸ Gesetz vom 29. Juni 2011 über den "Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil" (VLMG)), LGBl. 2011 Nr. 345.

¹⁹ Art. 23 und Art. 26 PBG.

²⁰ Art. 5 Abs. 1 VLMG.

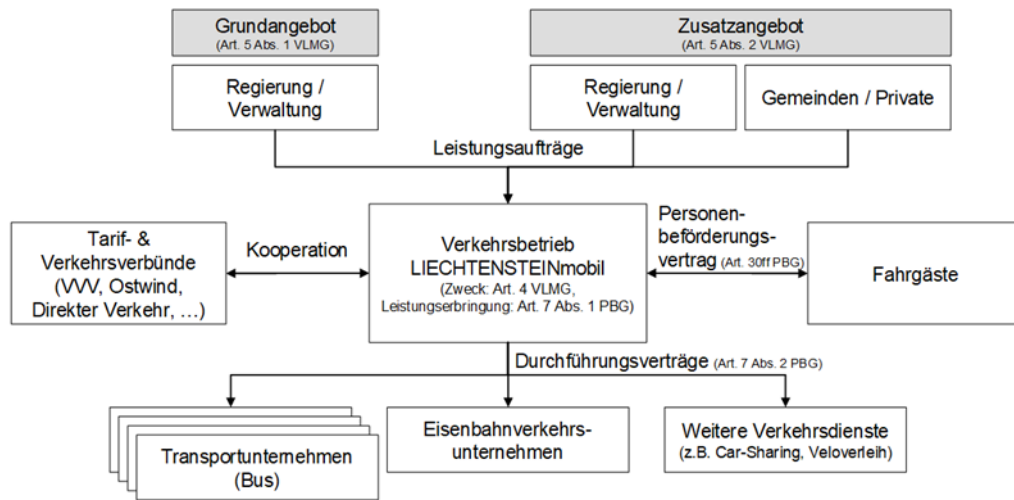


Abbildung 2: Organisation ÖV im Grundangebot und Zusatzangebot, Quelle: Amt für Hochbau und Raumplanung (ehem. Amt für Bau und Infrastruktur).

Das Land Liechtenstein ist alleiniger Eigentümer der LIEmobil. Die Anforderungen des Landes als Eigner sind in der von der Regierung erlassenen Eignerstrategie vom 30. Januar 2024 festgelegt.²¹ 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. In den unternehmerischen Zielen der Eignerstrategie wird 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.

²¹ Die Abänderung der Eignerstrategie vom 30. Januar 2024 wurde vom Landtag mit Bericht und Antrag der Regierung an den Landtag des Fürstentums Liechtenstein betreffend die Kenntnisnahme von Eigner- und Beteiligungsstrategien sowie die Abänderung des Gesetzes über die Liechtensteinische Gasversorgung (LGVG) zur Kenntnis genommen, Nr. 8/2024.

3.2 Leistungsvereinbarung mit LIEmobil (Grundangebot)

LIEmobil gewährleistet gemäss Art. 7 Abs. 1 PBG die Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs im Rahmen seines Leistungsauftrags. Der Regierung obliegt gemäss Art. 14 Bst. g VLMG die Definition des Leistungsauftrags der LIEmobil. Die Regierung definiert gemäss Art. 5 Abs. 1 VLMG die im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs zu erbringenden Leistungen, einschliesslich der Mindestanforderungen bezüglich Qualität und Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung (Grundangebot).

Im Rahmen der jährlichen Leistungsvereinbarung werden neben dem Leistungsumfang und den Mindestanforderungen an die Verkehrsdienste der anzustrebende Eigenfinanzierungsgrad, der Anteil der Kosten für den Organisations- und Verwaltungsaufwand²² seitens LIEmobil sowie der Umfang an Dienstleistungen, welche die Landesverwaltung für LIEmobil erbringt, festgelegt. Zudem regelt die Leistungsvereinbarung seit dem Jahr 2018, wie der Landesbeitrag für die nicht kostendeckend zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen von LIEmobil abgerufen wird.

Die Leistungsvereinbarung wird von der Regierung jeweils für ein Fahrplanjahr mit LIEmobil abgeschlossen.²³ Die von LIEmobil für das Fahrplanjahr 2025 zu erbringenden Leistungen werden aus dem vom Landtag mit dem vorliegenden Bericht und Antrag verabschiedeten Finanzbeschluss abgeleitet und entsprechend zwischen LIEmobil und der Regierung vereinbart.

²² Es handelt sich hierbei um die sogenannte Verwaltungsaufwandsquote, die bis und mit 2024 Teil der Leistungsvereinbarung zwischen der Regierung und der LIEmobil war bzw. ist. Für die Leistungsvereinbarung für das Jahr 2025 und die fortfolgenden Jahre soll eine neue Kennzahl die Verwaltungsaufwandsquote ersetzen (vgl. Ausführungen in Kapitel 3.3.3)

²³ Von Mitte Dezember eines bestimmten Jahres bis Mitte Dezember des Folgejahres.

Die geltende Leistungsvereinbarung für das Fahrplanjahr 2024 umfasst die in den nachfolgenden Abschnitten aufgeführten Leistungen.

3.2.1 Linienbusverkehr

Der Leistungsumfang des Linienbusverkehrs umfasst:

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

Das aktuelle Liniennetz stellt sich wie folgt dar: Der heute existierende 15-Minuten-Takt zwischen den Ortschaften Balzers, Triesen, Vaduz, Schaan, Nendeln, Eschen, Mauren, Schaanwald und Feldkirch wird dadurch ermöglicht, dass die Linien 11, 13 und 14 auf Teilstrecken parallel verkehren. Zu den Hauptverkehrszeiten wird der Takt durch die bedarfsorientierten Expresslinien zusätzlich verdichtet.

In der Finanzierungsperiode 2022 bis 2024 wurde das Liniennetz u.a. mit der Linie 37 nach Sennwald ergänzt und die Linie 36E bis Feldkirch Bahnhof verlängert. Die Linie 35 verkehrt neu bis Mauren Binza. Zudem sind die durch die Gemeinden finanzierten Ortsbusse in Vaduz, Balzers und Eschen hinzugekommen.

Das aktuelle Liniennetz 2024 ist in der folgenden Abbildung 3 dargestellt:

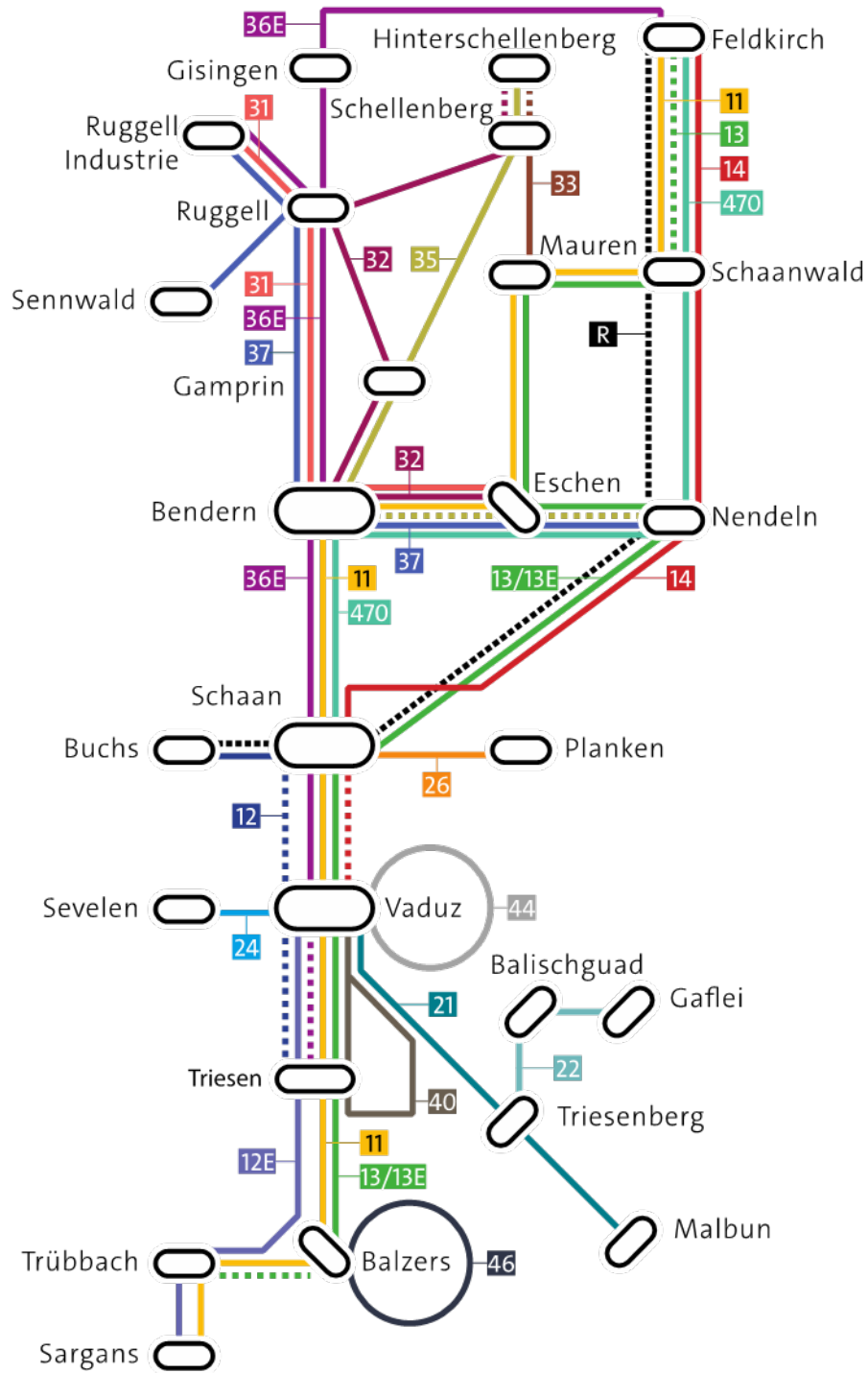


Abbildung 3: Liniennetz LIEmobil 2024, Quelle: LIEmobil.

3.2.2 Regionalzugsverkehr

Der Leistungsumfang des Regionalzugverkehrs umfasst:

- Schienenpersonennahverkehr auf der Strecke Feldkirch–Buchs;
- Taktverkehr in beschränkten Zeit-fenstern;
- Anschluss in Buchs und Feldkirch an Regional- und Regionalexpresszüge.

3.2.3 Linie 470 (Vmobil)

Der Leistungsumfang der Linie 470 umfasst:

- Lastrichtungsorientierte Fahrten für Arbeitspendler und Arbeitspendlerinnen aus Vorarlberg nach Liechtenstein;
- Angebot für Schichtarbeiter und Schichtarbeiterinnen in Schaanwald, Eschen, Bendern und Schaan;
- Finanzierung der auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet erbrachten Leistung.

3.2.4 Skibusverkehr

Der Leistungsumfang des Skibusverkehrs umfasst:

- saisonales Angebot, welches Skifahrerinnen und Skifahrer aus allen Gemeinden Liechtensteins (mit Ausnahme von Planken) nach Malbun bringt;
- von Schellenberg, Ruggell und Gamprin dienen Linienbusse als Zubringer zur Skibuslinie B.

3.2.5 Nachtbus

Der Leistungsumfang des Nachtbusses umfasst das Verkehrsangebot für Spätheimkehrer und Spätheimkehrerinnen am Wochenende (Freitag und Samstag) sowie an der Fasnacht und an Silvester zwischen 1 Uhr und 3 Uhr.

3.2.6 Mikromobilität

Eine weitere Leistung, welche LIEmobil im Rahmen der Leistungsvereinbarung zu erbringen hat, betrifft die Mikromobilität. So organisiert, betreibt und vermarktet LIEmobil in Abstimmung mit dem Land und den Gemeinden landesweite Mikromobilitätsangebote (beispielsweise E-Fahrrad- oder E-Scooterverleih). Die Finanzierung der entsprechend notwendigen öffentlichen Infrastruktur ist hierzu zwischen LIEmobil, dem Land und den Gemeinden abzustimmen.

3.3 Vorgaben der Leistungsvereinbarung zu Wirtschaftlichkeit, Eigenfinanzierungsgrad sowie Organisations- und Verwaltungsaufwand

3.3.1 Landesbeitrag für nicht kostendeckend zu erbringende gemeinwirtschaftliche Leistungen von LIEmobil

Die Leistungsvereinbarung zwischen LIEmobil und der Regierung gibt vor, dass LIEmobil im Rahmen des gemäss der Leistungsvereinbarung festgelegten Grundangebotes, ein ausgeglichenes Ergebnis anzustreben hat. Basierend auf der Leistungsvereinbarung wird LIEmobil ein provisorischer Landesbeitrag für nicht kostendeckend zu erbringende gemeinwirtschaftliche Leistungen pro Geschäftsjahr zugesprochen. Der provisorische Landesbeitrag wird zum Ende des Geschäftsjahres wie folgt definitiv festgelegt:

- Beträgt das Eigenkapital zu Beginn des Geschäftsjahres weniger als CHF 3 Mio., gilt der provisorisch zugesprochene Landesbeitrag als definitiv;
- Betragen die Eigenmittel zu Beginn des Geschäftsjahres mehr als CHF 3 Mio. und weniger als CHF 4 Mio. und liegt ein Finanzierungsüberschuss im laufenden Geschäftsjahr vor, erfolgt für diese Periode eine Rückerstattung des Landesbeitrages im Umfang von 2/3 des Finanzierungsüberschusses;
- Betragen die Eigenmittel zu Beginn des Geschäftsjahres mehr als CHF 4 Mio. und liegt ein Finanzierungsüberschuss im laufenden Geschäftsjahr vor,

erfolgt für diese Periode eine Rückerstattung des Landesbeitrages im Umfang des vollständigen Finanzierungsüberschusses.

Ein Finanzierungsüberschuss gemäss der obenstehenden Definition ist in der Jahresrechnung per 31. Dezember als Verbindlichkeit gegenüber dem Amt für Finanzen auszuweisen und wird im nachfolgenden Geschäftsjahr mit dem provisorischen Landesbeitrag verrechnet.

3.3.2 Eigenfinanzierungsgrad

Die Leistungsvereinbarung zwischen LIEmobil und der Regierung sieht hinsichtlich des Eigenfinanzierungsgrades vor, dass die Einnahmen aus dem Linienverkehr den Aufwand für fahrplanmässige Leistungen zu 30% decken sollen.

3.3.3 Organisations- und Verwaltungsaufwand

Die Leistungsvereinbarung zwischen LIEmobil und der Regierung enthält auch Vorgaben in Bezug auf die Verwaltungsaufwandsquote. Diese Quote darf gemäss aktuell gültiger Leistungsvereinbarung für das Jahr 2024 9% nicht übersteigen. Dies bedeutet, dass die Kosten für den Organisations- und Verwaltungsaufwand seitens LIEmobil nicht mehr als 9% des Nettoumsatzes nach dem Landesbeitrag für nicht kostendeckend zu erbringende gemeinwirtschaftliche Leistungen von LIEmobil betragen sollen.

Zukünftig soll die Verwaltungsquote jedoch nicht mehr Teil der Leistungsvereinbarung sein, da sie als Kennzahl nicht geeignet ist, um die Wirtschaftlichkeit von LIEmobil richtig wiederzugeben. Der Grund dafür ist, dass jede Reduktion auf der Aufwandseite direkt zu einer Erhöhung der Quote zu Ungunsten von LIEmobil führt, ohne dass (Verwaltungs-)Mehrauslagen getätigt worden wären. Beispielsweise beeinflusst das günstige Angebot des aktuell beauftragten Transportunternehmers die Quote zu Ungunsten von LIEmobil.

Aus diesem Grund soll in der Leistungsvereinbarung für das Jahr 2025 eine neue Kennzahl eingeführt werden, welche den Energieaufwand pro Personenkilometer (kWh/Pkm) bemisst.

Die Kennzahl kWh/Pkm gibt Auskunft darüber, wie nachhaltig LIEmobil den Busbetrieb betreibt, sowohl ökonomisch wie auch ökologisch. Ein sinkender Energieaufwand bedeutet besser besetzte Fahrzeuge und ein schonenderer Umgang mit Ressourcen. Ein steigender Energieaufwand zeigt an, dass der Betrieb ineffizienter wird, oder dass ein Angebot vorgehalten wird, welches nicht mit der Nachfrage korreliert.

3.4 Zusatzangebote

Als Zusatzangebote kann LIEmobil weitere Leistungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs anbieten, sofern dadurch die Erfüllung des Grundangebots nicht beeinträchtigt wird.²⁴ Die Zusatzangebote sind nicht Teil der Leistungsvereinbarung zwischen LIEmobil und der Regierung.

Der Leistungsumfang der Zusatzangebote wird durch die jeweiligen Auftraggeber bestellt. Die Finanzierung muss durch den Angebotsbesteller oder durch Dritte kostendeckend gesichert sein.²⁵ Die intern anfallenden Kosten von LIEmobil werden dabei ebenfalls in Rechnung gestellt. In vielen Fällen handelt es sich um regelmäßige Verkehrsdienste, welche eine entsprechende Konzession voraussetzen. Derzeit erbringt LIEmobil im Wesentlichen folgende Zusatzangebote:

- Schulbus für Schulen, deren Träger der Staat ist (Auftraggeber: Schulamt);

²⁴ Art. 5 Abs. 2 VLMG.

²⁵ Art. 5 VLMG.

- Schulbusse im Raum Feldkirch auf der von LIEmobil bereits im Linienverkehr bedienten Strecke (Auftraggeber: Verkehrsverbund Vorarlberg respektive das Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen, Wien);
- Ortsbusse für die Gemeinden (Auftraggeber: Gemeinden Vaduz, Triesen, Balzers, Triesenberg, Schaan, Eschen);
- Sonderfahrplan Staatsfeiertag (Auftraggeber: Liechtenstein Marketing);
- Angebotsverdichtungen – insbesondere Beiwagen – bei Veranstaltungen (Auftraggeber: jeweiliger Veranstalter).

4. ENTWICKLUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

4.1 Entwicklung des Angebots und des Staatsbeitrags

Der Landesbeitrag von LIEmobil nahm aufgrund eines massiven Angebotsausbaus von 2007 bis 2010 schrittweise auf CHF 18 Mio. zu. Daraufhin folgten verschiedene Kürzungen des Staatsbeitrages an LIEmobil, bis dieser im Jahr 2015 auf einem Minimum von CHF 14 Mio. lag. Als Folge der Senkung des Staatsbeitrages sank auch das Angebot und gleichzeitig wurden die Tarife erhöht. Seit dem Jahr 2016 wurde vom Landtag jeweils ein jährlicher Landesbeitrag in der Höhe von CHF 14.5 Mio. gesprochen. Dabei konnte LIEmobil bis 2020 die Ausgaben (abzüglich der Einnahmen des Grundangebotes) immer unter diesem Wert halten und musste somit den Landesbeitrag bis dahin nicht vollständig ausschöpfen.

Es hat sich gezeigt, dass ein über mehrere Jahre im Voraus gesprochener konstanter Landesbeitrag die langfristige Planung für LIEmobil wesentlich erleichtert. In der folgenden Abbildung 4 wird die Entwicklung des Staatsbeitrages und der effektive Aufwand zur Durchführung des Linienverkehrs aufgezeigt. Hierbei ist insbesondere auf den zunehmenden Abstand zwischen dem Aufwand und dem Landesbeitrag ab 2007 hinzuweisen. In den Jahren 2007, 2011, 2014 und 2015 wurden

die Tarife erhöht, ab 2016 haben die Einnahmen bei gleichbleibenden Tarifen durch die steigende Nachfrage zugenommen. Sowohl 2012 als auch 2022 sind die Kosten als Folge der Neuausschreibung signifikant gesunken. 2014 und 2015 wurde zudem das Angebot aus Spargründen reduziert.

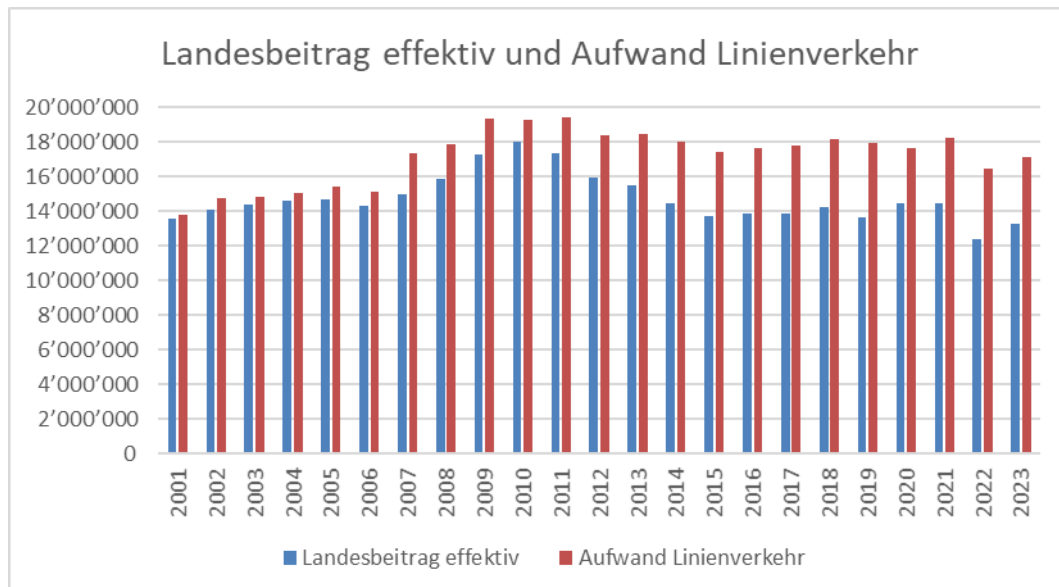


Abbildung 4: Entwicklung des Landesbeitrages und Aufwandes zur Durchführung des Linienverkehrs, Quelle: LIEmobil.

Der seit 2015 anhaltende Aufwärtstrend bei den Fahrgastzahlen wurde im Jahr 2020 gebrochen, als wegen der Covid-19-Pandemie die Fahrgastzahlen massiv einbrachen. Aufgrund des konstanten Landesbeitrages und der Reserven des Unternehmens konnte LIEmobil die negativen wirtschaftlichen Folgen der Pandemie überbrücken, ohne auf Nachtragskredite des Landes angewiesen zu sein.

Seit 2022 haben die Fahrgastzahlen und damit die Einnahmen wieder zugenommen. 2023 zählte LIEmobil 5.7 Mio. Fahrgäste. Das Niveau vor der Covid-19-Pandemie konnte jedoch noch nicht ganz erreicht werden. Dies dürfte auch mit dem seit der Covid-19-Pandemie veränderten Nutzerverhalten, insbesondere der vermehrten Arbeit im Homeoffice, zusammenhängen. Dennoch geht LIEmobil davon aus, dass mit dem Geschäftsjahr 2024 die Fahrgastzahlen aus der Zeit vor der Covid-19-Pandemie egalisiert werden können.

LIEmobil schreibt den Fahrbetrieb des Hauptliniennetzes alle zehn Jahre neu aus. Die jüngste Ausschreibung aus dem Jahr 2020 führte zu einem Betreiberwechsel. Der neue Transportunternehmer nahm den Betrieb am 12. Dezember 2021 auf. Der neue Betreiber des Hauptliniennetzes hatte ein ausserordentlich kompetitives Angebot eingereicht, was den Betriebsaufwand im Vergleich zur vorangegangenen Ausschreibung um rund CHF 1.8 Mio. reduzierte.

Der Vertrag mit dem Transportunternehmer läuft bis Ende 2028. LIEmobil hat die Option, den Vertrag um drei weitere Jahre auf die gesetzlich maximal möglichen zehn Jahre zu verlängern. Diese Option kann LIEmobil einseitig bis Ende 2026 wahrnehmen. Die Neuausschreibung des Fahrbetriebs muss aufgrund der komplexen Materie etwa drei Jahre vor Vertragsende angestossen werden, d.h. Ende 2025 bei einem Vertragsende nach sieben Jahren bzw. Ende 2028 bei einem Vertragsende nach zehn Jahren.

4.2 Entwicklung der Tarife, der Einnahmen, des Eigenfinanzierungsgrads und des Eigenkapitals

4.2.1 Entwicklung der Tarife

Im Jahr 2017 wurde die Anzahl Tarifzonen in Liechtenstein von acht auf vier Zonen reduziert (siehe hierzu auch die folgende Abbildung 5). Die Grösse der Zonen wurde an jene des Tarifverbundes Ostwind angeglichen. Gleichzeitig wurden tarif- arische Anpassungen (runde Beträge, einfachere Tarifstufen) und Erneuerungen am Fahrscheinsortiment durchgeführt. Tageskarten sind seither gegenüber Einzel- fahrten deutlich günstiger. Die beiden Abonnementstypen Landesabonnement und Gemeindeabonnement wurden ins Angebot aufgenommen. Das Gemeinde- abonnement wird vor allem von Kindern genutzt, die den Bus innerhalb einer Ge- meinde nur für wenige Haltestellen benötigen. Vergleichsweise stark nachgefragt ist das Gemeindeabonnement in Triesenberg, da es ermöglicht, über die

Zonengrenze hinweg nach Steg und Malbun zu reisen. Das Landesabonnement, welches das Reisen bis zu den Landesgrenzen ermöglicht, wird wenig nachgefragt. Weitere Ausführungen zu den zukünftigen Massnahmen der LIEmobil im Bereich der Tarife finden sich in Kapitel 5.1 des vorliegenden Berichts und Antrags.

Mit dem Ziel einer Vereinfachung, der Schaffung von Anreizen zum digitalen Ticketkauf sowie Vergünstigungen für Gelegenheitsfahrer und Gelegenheitsfahrerinnen sowie für Pendlerinnen und Pendler wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 eine Tarifierfassung vorgenommen. Die Preise für Einzelfahrten, Tageskarten sowie Wochen- und Monatsabonnemente «alle Zonen» wurden deutlich gesenkt. Zudem wurde das Jahresabonnement fürs Fahrrad eingeführt und das Hundeabonnement wurde markant günstiger. Ab Juli 2020 entfiel der Nachtzuschlag und seither gilt der reguläre Tarif auf den Nachtlinien.

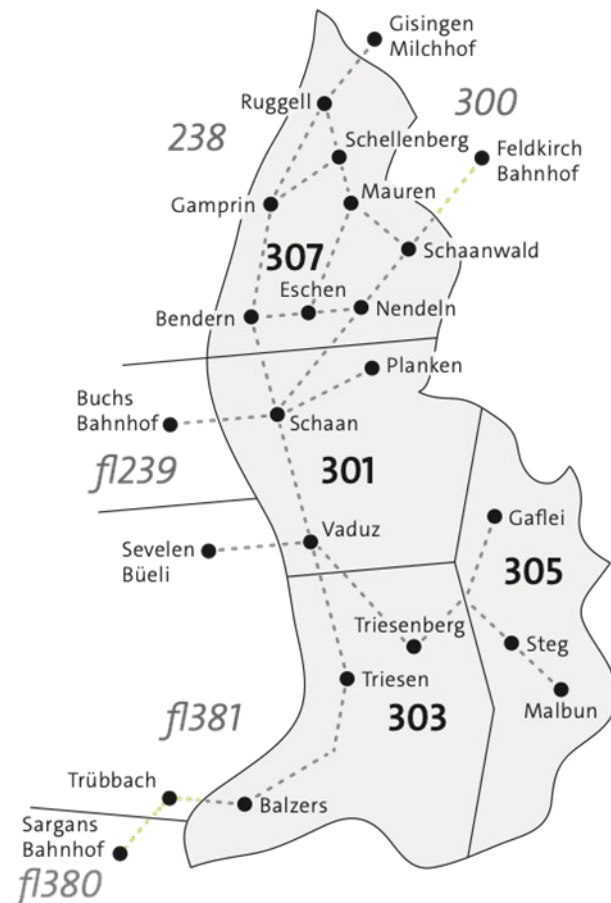


Abbildung 5: Tarifzonen in Liechtenstein 2024. Quelle: LIEmobil.

Generell liegen die Abonnementspreise der LIEmobil deutlich unter den Schweizer Tarifen. Im Ostwind kostet das Vollpreis Jahresabonnement für vier Zonen (Sennwald bis Sargans) CHF 1'386. Der Preis für das LIEmobil-Jahresabonnement für alle Zonen beträgt CHF 370 (Ganz Liechtenstein, bis Feldkirch, Sennwald, Buchs, Sevelen und Sargans).

LIEmobil anerkennt nebst dem eigenen Tarif die folgenden weiteren Fahrscheine aus unterschiedlichen Tarifen:

- **LIEmobil-VVV-Kombitarif** bei grenzüberschreitenden Fahrten von Liechtenstein nach Österreich;

- **VVV-Tarif** bei Fahrten in LIEmobil-Bussen innerhalb Feldkirch;
- **OSTWIND-Tarif** bei Fahrten ins OSTWIND-Gebiet, die über das LIEmobil-Liniennetz hinaus gehen oder bei Fahrten innerhalb des OSTWINDS²⁶;
- **Fahrscheine Nationaler Direkter Verkehr (NDV) Schweiz**, welche das GA, Halbtax-Abo und die Schweizer Tageskarten umfassen. Durch die Anerkennung der Fahrscheine des NDV erlangen das GA, das Halbtax-Abo und die Schweizer Tageskarten im LIEmobil-Liniennetz Gültigkeit. Diese berechtigen für grenzüberschreitende Fahrten von und nach der gesamten Schweiz. Diese Anerkennung ist eine Voraussetzung zur Erlangung einer Konzession für Linienverkehrsleistungen in der Schweiz. Seit Dezember 2019 gelten diese Fahrscheine zusätzlich in der S-Bahn auf der Strecke zwischen Buchs und Nendeln, der letzten Haltestelle auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet.

4.2.2 Entwicklung der Einnahmen

Wie die folgende Abbildung 6 zu den Einnahmen von LIEmobil in den Jahren 2001 bis 2023 zeigt, befinden sich die Nettoumsatzerlöse aus dem Grundangebot (Einnahmen aus Abonnements und Fahrscheinen) mit CHF 5.25 Mio. wieder sehr nahe am Niveau von vor der Covid-19-Pandemie, welches im Jahr 2019 bei CHF 5.55 Mio. lag.

²⁶ Seit Dezember 2013 besteht eine Kooperation zwischen LIEmobil und dem OSTWIND Tarifverbund, die den grenzüberschreitenden Verkehr erleichtert. In LIEmobil-Bussen können Fahrscheine in das gesamte OSTWIND-Gebiet gekauft werden.

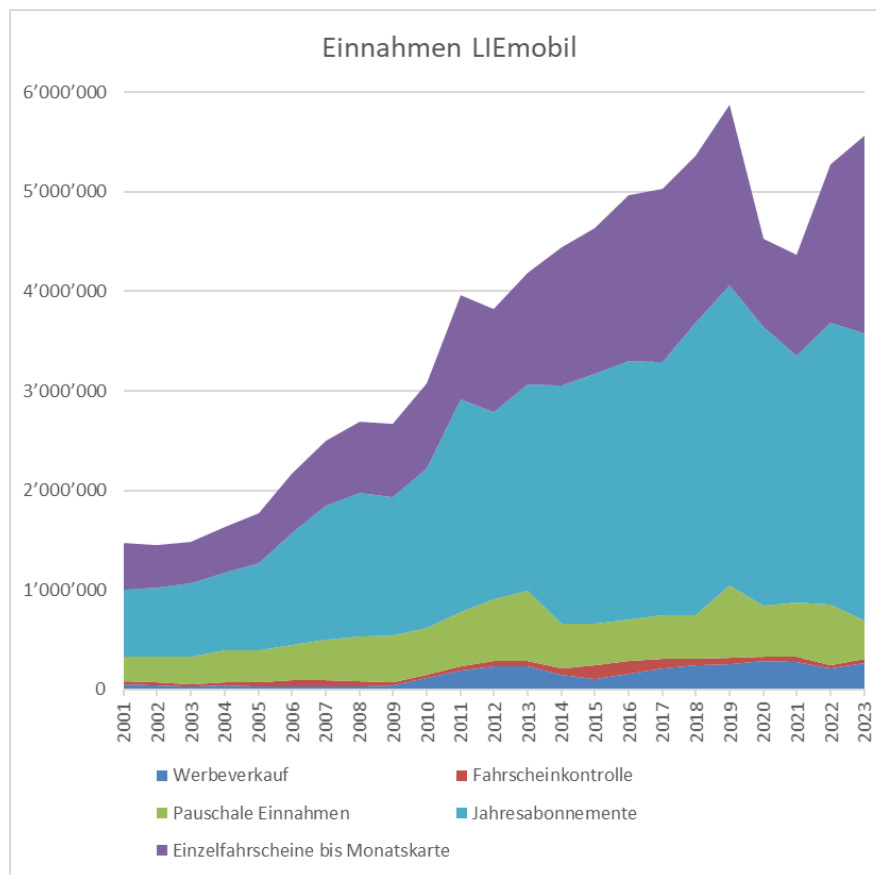


Abbildung 6: Einnahmen von LIEmobil von 2001 bis 2023 (in CHF). Quelle: LIEmobil.

Die Pandemie hat den Trend zu hybridem Arbeiten bei dem Mitarbeitende teilweise im Büro und teilweise zu Hause arbeiten verstärkt, sodass viele Mitarbeitende im Dienstleistungssektor statt an fünf Tagen beispielsweise nur noch an drei oder vier Tagen ins Büro pendeln. Das neue Verhalten bremst die Erholung der Fahrgastzahlen und somit der Einnahmen der LIEmobil, es entlastet gleichzeitig aber auch die Verkehrsinfrastruktur.

Es ist festzustellen, dass der Verkauf von Jahresabonnements seit der Covid-19-Pandemie stagniert. Sie tragen aber nach wie vor zu etwas mehr als 50% zu den Erlösen aus dem Fahrscheinverkauf bei. Hingegen stiegen die Einnahmen aus dem Verkauf von Einzelfahrscheinen und Abonnements mit kürzeren Laufzeiten kräftig.

Der Trend hin zum Fahrscheinkauf über digitale Kanäle ist ungebrochen. Beispielsweise nutzten die Fahrgäste im Jahr 2023 die Ticket-App Fairtiq für über 60'000 Fahrten auf dem LIEmobil-Netz (+20% im Vergleich zum Vorjahr). Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) verkauften 2023 bereits 78% der Tickets über digitale Kanäle.²⁷ Die Einnahmen von LIEmobil aus dem Direkten Verkehr Schweiz dürften demzufolge zu einem ähnlichen Anteil über digitale Kanäle erfolgt sein.

Digital von der Kundschaft vor der Fahrt erworbene Fahrscheine tragen massgeblich dazu bei, den Verkehrsfluss an Haltestellen – insbesondere Strassenhaltestellen – zu verbessern, da der zeitaufwändige Fahrscheinverkauf durch das Fahrpersonal reduziert, im Idealfall eliminiert wird und so Verspätungen vermieden werden können.

Zu den weiteren Einnahmequellen von LIEmobil gehört der Erlös aus dem Verkauf von Werbeflächen in und an den Fahrzeugen an Dritte.²⁸ Der jährliche Erlös bewegt sich jeweils im Bereich von CHF 250'000. Dies entspricht etwa 1.3% der Nettoumsatzerlöse von LIEmobil im Grundangebot.²⁹

Die Preise für die LIEmobil-Jahresabonnemente sind seit dem Jahr 2015 stabil und betragen seitdem im Vollpreis CHF 370 und reduziert für Fahrgäste bis 25 und ab 65 Jahren CHF 280.

Die Fahrpreise für längere Einzelfahrten wurden seither gesenkt. Kostete die längste Einzelfahrt 2015 noch CHF 11.80 beträgt sie 2023 noch CHF 8 (-32%). Der

²⁷ Siehe <https://reporting.sbb.ch/verkehr>.

²⁸ Bildschirmwerbung in den Fahrzeugen; Teil- und Vollbeklebung der Aussenfläche der Fahrzeuge.

²⁹ Eine Steigerung der Werbeerlöse durch Fremdwerbung führt zu einer «bunteren» LIEmobil-Flotte. Der LIEmobil ist bewusst, dass diese Fremdwerbung auf den Fahrzeugen das Erscheinungsbild der eigenen Marke «LIEmobil» beeinflusst, was beim Ausbau der Fremdwerbung auf den Fahrzeugen berücksichtigt werden muss.

Preis für eine Tageskarte betrug 2015 CHF 23.60. Im Jahr 2023 kostet sie CHF 12 (-51%).

Dennoch konnte das Angebot – bei steigendem Eigenfinanzierungsgrad – seither deutlich ausgebaut werden. Wurden im Linienverkehr im Jahr 2015 rund 2.8 Millionen Kilometer zurückgelegt, waren es im Jahr 2023 bereits 3.3 Millionen Kilometer (+18%).

4.2.3 Entwicklung des Eigenfinanzierungsgrads

Der Eigenfinanzierungsgrad liegt – nach der Erholung von der Covid-19-Pandemie – zum zweiten Mal nacheinander über 30%. Zurückzuführen ist dies zu einem Teil auf die Vergabe des Hauptliniennetzes an BOS PS Anstalt, welche ein äusserst kompetitives Angebot eingereicht hatte und seit Ende 2021 für den Betrieb verantwortlich ist. Ein weiterer Faktor ist die steigende Nachfrage nach den Dienstleistungen von LIEmobil. So fand mit 5.7 Mio. Fahrgästen im Jahr 2023 ein Zuwachs an Fahrgästen in Höhe von 14% im Vergleich zum Vorjahr statt.

Die folgende Abbildung 7 zeigt die Entwicklung des Eigenfinanzierungsgrads von LIEmobil in den Jahren 2012 bis 2023 auf:

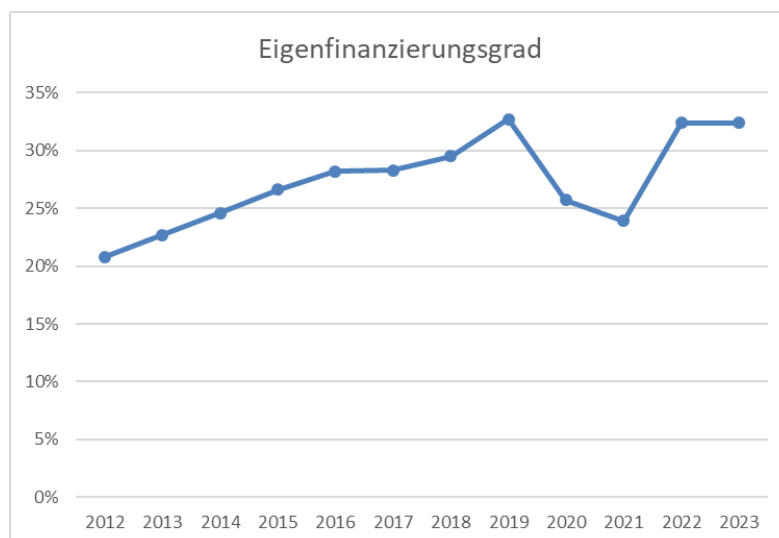


Abbildung 7: Eigenfinanzierungsgrad von LIEmobil von 2012 bis 2023, Quelle: LIEmobil.

4.3 Wahrnehmung von LIEmobil in der Öffentlichkeit und Kundenzufriedenheit

4.3.1 Öffentliche Wahrnehmung von LIEmobil

LIEmobil ist mit rund 600 Fahrten täglich auf Liechtensteins Strassen zweifellos die präsenteste Marke im Land. Kundinnen und Kunden des Unternehmens haben eine sehr hohe Anzahl an Berührungspunkten und zwar unter anderem im Rahmen der Reisevorbereitung (Fahrpläne konsultieren), beim Kauf von Fahrscheinen, beim Warten bzw. Ein- und Aussteigen an den Haltestellen oder bei der eigentlichen Fahrt im Rahmen derer die Kundinnen und Kunden die Qualität bspw. die Sauberkeit, den Fahrstil, oder die Pünktlichkeit beurteilen.

Aber auch Einwohnerinnen und Einwohner, welche LIEmobil nicht nutzen, kommen täglich mit der Marke in Berührung: Sie begegnen als Verkehrsteilnehmende (zu Fuss, Fahrrad, motorisierte Zweiradfahrzeuge, Auto) regelmässig den grossmehrerheitlich in LIEmobil-Farben gehaltenen Bussen.

Gemäss Erfahrungen von LIEmobil werden die Busse von LIEmobil bei Personen, welche den ÖV nicht nutzen, zum Teil als Irritation wahrgenommen (z.B. Wartezeiten des Autoverkehrs hinter Bussen an Strassenhaltestellen oder verantwortlich gemacht für Staus im Schaaner Grosskreisel). In den sozialen Medien wird teilweise über unerfreuliche Erlebnisse mit LIEmobil berichtet. Diese negativen Erlebnisse sind in einem Unternehmen mit 5.7 Mio. Kundenkontakten jährlich nicht vollständig auszuschliessen.

Tatsächlich sind ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer insgesamt sehr zufrieden mit den Leistungen von LIEmobil. Sie sind sehr engagiert in Sachen ÖV, sind berechtigterweise fordernd, jedoch grossmehrerheitlich konstruktiv im Austausch mit LIEmobil, wie im nachfolgenden Kapitel detailliert aufgezeigt werden kann.

4.3.2 Kundenzufriedenheit

LIEmobil führt seit dem Jahr 2002 Kundenzufriedenheitsumfragen bei Fahrgästen durch. Bis zum Jahr 2020 fanden dazu alle zwei Jahre Befragungen von Fahrgästen durch Interviews in den Bussen statt. Mit dem Betreiberwechsel per Ende 2021 wurde das 20 Jahre alte Format der Befragung den Entwicklungen in der Marktforschung angepasst. Die neue Online-Erhebung fand erstmals 2022 statt. Teilnehmende werden einerseits unter den Inhaberinnen und Inhabern von Jahresabonnements gefunden, andererseits über die Social-Media-Kanäle von LIEmobil und über die Infotainment-Bildschirme in den Bussen. Die einfache Zugänglichkeit zur Umfrage führt zu einem sehr erfreulichen Rücklauf. Im Jahr 2023 nahmen 448 Personen an der Umfrage teil, welche das Umfrageinstitut YouGov (vormals LINK) im Auftrag von LIEmobil durchführte.

Die Vergleichbarkeit der Ergebnisse der seit 2022 eingesetzten Onlinebefragung mit den bis 2020 durchgeführten persönlichen Interviews ist nicht eins-zu-eins gegeben, da neben dem Format auch der Fragenkatalog angepasst wurde.

Die Gesamtzufriedenheit war in den Umfragen in den Jahren 2022 und 2023 – und auch in denen im alten Format bis 2020 – sehr hoch. Von den im Jahr 2023 an der Umfrage teilnehmenden Personen waren 94% «sehr zufrieden» oder «allgemein zufrieden». In 2022 waren 96% der Befragten «sehr zufrieden» oder «allgemein zufrieden». 91% der Befragten waren gemäss YouGov-Umfrage entweder «sehr zufrieden» (58%) oder «allgemein zufrieden» (33%) mit dem Preis-Leistungsverhältnis der LIEmobil-Dienstleistungen.

Deutlich weniger zufrieden waren die befragten Fahrgäste mit dem Sicherstellen von Anschlüssen: Im Jahr 2023 waren 47% (Vorjahr: 57%) «sehr zufrieden». Der Anteil der Unzufriedenen betrug 15% (Vorjahr: 8%). LIEmobil führt die Verschlechterung im Jahr 2023 insbesondere darauf zurück, dass seit dem Ende der Covid-

19-Massnahmen – trotz vermehrtem hybridem Arbeiten – der Verkehr wieder spürbar zunimmt, und damit auch die Zahl der Staustunden.

Die Stausituationen an den neuralgischen Punkten zu den Hauptverkehrszeiten beeinträchtigen die Fahrplanstabilität, beeinflussen das Reiseerlebnis der LIEmobil-Kundschaft negativ und wirken sich dementsprechend auch negativ auf die Reputation von LIEmobil als zuverlässiges Mobilitätsangebot in Liechtenstein aus.

Die nachfolgende Abbildung 8 zeigt die Verspätungen der Linienbusse zur Hauptverkehrszeit an einem Dienstagabend Ende März 2024 auf.

	↕ FPA		↕ Fahrt ↕ Li...
🚏	🕒 31 min	13810	13E
🚏	🕒 22 min	35045	35
🚏	🕒 22 min	11350	11
🚏	🕒 22 min	37045	37
🚏	🕒 21 min	13050	13
🚏	🕒 21 min	11049	11
🚏	🕒 20 min	36021	36E
🚏	🕒 19 min	13049	13
🚏	🕒 18 min	14051	14
🚏	🕒 17 min	3746	36E
🚏	🕒 16 min	32050	32
🚏	🕒 15 min	11051	11
🚏	🕒 11 min	21056	21
🚏	🕒 9 min	26047	26
🚏	🕒 9 min	11352	11
🚏	🕒 6 min	36023	36E
🚏	🕒 5 min	12851	12E

Abbildung 8: Aufgelaufene Verspätungen (Spalte FPA = Fahrplanabweichung) auf dem LIEmobil-Netz aufgrund von Verkehrsüberlastungen auf dem Strassennetz (Screenshot vom 26. März 2024, 18:12 Uhr), Quelle: LIEmobil.

Auf die Dimension «Sicherstellen von Anschlüssen» sowie «Pünktlichkeit» hat LIEmobil nur einen beschränkten Einfluss und ist unter anderem abhängig von verschiedenen Massnahmen, die sich bei unterschiedlichen Amtsstellen der Landesverwaltung in Umsetzung befinden. Dazu gehören insbesondere die Umsetzung der Massnahmen des Ende 2022 von der Regierung verabschiedeten Busbevorzugungskonzepts und weitere Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept 2030, die zu einer Reduktion der Stausituationen zu Spitzenzeiten oder einer Verlagerung des Modalsplits zu Gunsten des Fahrradverkehrs, des Fussverkehrs oder des ÖV führt.

Der Fahrplan von LIEmobil wird ab 2026 (Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025) mit einem Fokus auf die Pendlerströme deutlich ausgebaut. Im Pendlerverkehr auf der zentralen Nord-Süd-Achse besteht das grösste Nachfragepotenzial, um den Marktanteil des ÖV markant zu erhöhen und damit auch die zu den Hauptverkehrszeiten³⁰ überlastete Strasseninfrastruktur Liechtensteins zu entlasten.

Die Einflussmöglichkeiten von LIEmobil zur Entlastung der Strasseninfrastruktur liegen insbesondere in gezielten Fahrplananpassungen zu den Hauptverkehrszeiten. So könnten durch den Ausbau des Fahrplans und der Einführung von geeigneten Taktverdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten mehr arbeitstätige Personen dazu bewegt werden, auf den ÖV umzusteigen (siehe hierzu Kap. 5.2.2.1).

Es ist unbestritten, dass das Erfüllen der zentralen Leistungsversprechen «Sicherstellen von Anschlüssen» und «Pünktlichkeit» in den kommenden Jahren den Grad der Zufriedenheit, das Image und die Nutzung von LIEmobil massgeblich beeinflussen würde.

³⁰ Die Hauptverkehrszeiten liegen morgens zwischen 7.00-9.00 Uhr und nachmittags/abends zwischen 16.00-18:30 Uhr.

4.4 Herausforderungen der Elektromobilität

Mit der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte verändern sich die Umläufe der Fahrzeuge und das Flottenmanagement durch die Transportunternehmer, da die Reichweite der aktuellen E-Fahrzeuge tiefer ist als diejenige der Busse mit Verbrennungsmotor. Diese neue Herausforderung hat LIEmobil bei der Fahrplangestaltung zu berücksichtigen. Die Thematik ist kein isoliertes liechtensteinisches Problem. Transportunternehmer und Verkehrsbetriebe in Europa sehen sich aktuell mit den Konsequenzen der Umstellung auf Elektroantrieb konfrontiert. Da es sich um das Management einer bislang nicht breit eingesetzten Technologie handelt, kann nur eingeschränkt auf Erfahrungen zurückgegriffen werden.

Es handelt sich hierbei um eine temporäre Herausforderung, welche mit zunehmender Elektrifizierung der Flotte zum neuen Alltag der LIEmobil wird und sich im Rahmen der technischen Weiterentwicklung der E-Fahrzeuge voraussichtlich auflösen wird.

Der Wandel zur Elektromobilität findet beim MIV und beim ÖV gleichermassen statt. Diese zunehmende Elektromobilität wird die Konkurrenzfähigkeit des ÖV beeinflussen, da der Energieverbrauch pro Passagierkilometer durch die Elektrifizierung des MIV stark zurückgehen wird.

Mit dem Einsatz von Elektrobussen wird der Energieverbrauch pro Passagierkilometer ebenfalls deutlich zurückgehen, allerdings nicht so stark wie beim MIV, wie folgend illustriert wird:

Der Treibstoffverbrauch eines modernen, bei LIEmobil eingesetzten zweiachsigen Busses mit Verbrennungsmotor beträgt rund 35 Liter pro 100 Kilometer. Ein energieeffizienter, moderner Personenwagen mit Verbrennungsmotor verbraucht, je nach Grösse, 5 bis 7 Liter Treibstoff, also rund 5 bis 7 Mal weniger.

Ein zweiachsiger Bus mit Elektroantrieb benötigt rund 150 kWh elektrische Energie pro 100 Kilometer. Ein vollelektrisch angetriebener Personenwagen hat einen typischen Verbrauch von 15 bis 20 kWh pro 100 Kilometer. Der Energieverbrauch eines E-Autos ist damit etwa 7.5 bis 10 Mal geringer als der eines E-Busses.

Der relative Vorteil der Energieeffizienz des ÖV nimmt mit der fortschreitenden Elektrifizierung des Verkehrs im direkten Vergleich zwischen Bussen und PKWs deswegen ab.

5. UMSETZUNG MASSNAHMEN ÖFFENTLICHER VERKEHR LIECHTENSTEIN 2025 – 2027

5.1 Tarife und Zonen

5.1.1 Tarifstruktur, Tarifierpassungen

Eine strategische Massnahme im Handlungsfeld Angebot der Unternehmensstrategie MAP 2030 von LIEmobil ist die Überprüfung und Vereinfachung der Tariflandschaft. Bestehende Einzel-, Tages-, Monats- und Jahrestarife sollen preislich noch attraktiver gestaltet werden. Ebenfalls werden Angebote für Besucherinnen und Besucher (Mehrtageskarten) aus dem Ausland geschaffen.

Eine exakte Berechnung zur künftigen Entwicklung der Nachfrage ist nicht möglich. LIEmobil hält eine jährliche Zunahme der Fahrgastzahlen in dem Masse für möglich, als dass eine Steigerung der Fahrgeldeinnahmen in der Grössenordnung von jährlich CHF 200'000 realistisch erscheint.

5.1.2 Kostenlose Beförderung von Kindern, Schülerinnen und Schüler sowie Lernenden

Anlässlich der Landtagssitzung vom 6. März 2024 zeigte sich im Rahmen der Behandlung der Stellungnahme der Regierung an den Landtag betreffend die

Prüfung des Antrags des Landtags auf Anpassung der Eignerstrategie für LIEmobil³¹, dass es einen breiten politischen Wunsch dahingehend gibt, Schulkindern und Jugendlichen in Ausbildung kostenlosen Zugang zum ÖV in Liechtenstein zu ermöglichen.

Im geltenden Tarifsystem der LIEmobil ist die Beförderung bis zum 6. Geburtstag auf dem LIEmobil-Netz – analog zum grenznahen Ausland – bereits heute kostenlos. Für Kinder ab 6 Jahren bis zum Alter von 25 Jahren gilt ein ermässiger Tarif.

Das Schulgesetz legt fest, dass LIEmobil im Einvernehmen mit dem Schulamt einen Schülerzubringerdienst organisiert. Anspruch auf die Benützung der Schulbusse haben Schülerinnen und Schüler, deren Wohnort mehr als zwei Kilometer von der Schule entfernt ist.³² Für die der Schulpflicht unterstehenden Schülerinnen und Schüler trägt der Staat die Kosten.³³

Bis ins Jahr 2013 erhielten Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen kostenlos ein 365 Tage gültiges Jahresabonnement für das LIEmobil-Netz. Bestellt und finanziert wurde dies durch das Schulamt. Im Rahmen der Sparmassnahmen des Staates wurde beschlossen, ab dem Schuljahr 2014/2015 nur noch Jahresabonnemente an die Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen abzugeben, welche in der Gültigkeit auf die Schultage beschränkt sind.³⁴ Somit wurde die Verpflichtung des Staates gemäss Art. 124 des Schulgesetzes, die Kosten des Schülerzubringerdienstes zu tragen, von der Zusatzleistung (unentgeltliches Abonnement auch für die Wochenenden und Ferien) getrennt. Bestellt und

³¹ Siehe BuA Nr. 14/2024.

³² Schulgesetz (SchulG) vom 15. Dezember 1971, LGBl. 1972 Nr. 7. Art. 124 Abs. 1.

³³ Art. 124 Abs. 2 Schulgesetz.

³⁴ An Schultagen können die entsprechenden Schülerabonnemente ganztags für beliebige Fahrten auf dem LIEmobil-Netz eingesetzt werden, also z.B. auch abends, um Veranstaltungen zu besuchen, Freunde und Freundinnen zu treffen usw. Massgeblich ist, ob der entsprechende Kalendertag als Schultag bestimmt ist.

finanziert wird das nur an Schultagen gültige Abonnement für Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen weiterhin durch das Schulamt.

Für die Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen besteht seit dem Schuljahr 2014/2015 die Möglichkeit, mit der Zahlung eines Zuschlags von CHF 80 ihr an Schultagen gültiges Abonnement zu erweitern, so dass es an 365 Tagen gültig ist. Davon machten im Schuljahr 2023/2024 total 1'605 von 2'065 Personen Gebrauch (77.7%).

Dem zum Ausdruck gebrachten politischen Willen folgend, kann LIEmobil die Einführung der kostenlosen Beförderung von in Liechtenstein wohnhaften Personen ab dem Eintritt ins liechtensteinische Schulsystem bis zur Beendigung der Schul- (Oberschule, Realschule, Gymnasium) respektive Lehrzeit ab dem Schuljahr 2025/26 einführen, wenn hierfür eine entsprechende Finanzierung durch das Land gegeben ist.

In Kapitel 6.2.2 wird der Finanzbedarf für die Finanzierung des kostenlosen Transports von Schülern und Lernenden dargestellt.

5.1.3 Zonen

Die Hoheit zur Festlegung der Tarife liegt gemäss den Bestimmungen des VLMG und des PBG bei LIEmobil.³⁵ Die Tarife werden basierend auf den Tarifzonen berechnet. Bis 2016 existierten in Liechtenstein acht Tarifzonen. Dieses Zonenmodell wurde 2017 vereinfacht. Seither bestehen in Liechtenstein vier Tarifzonen. Diese orientieren sich von der Grösse her an den Zonengrössen im Tarifverbund Ostwind, dem auch LIEmobil angehört.

³⁵ Art. 4 VLMG sowie Art. 23 und 26 PBG.

In der Unternehmensstrategie MAP 2030 hat LIEmobil als strategische Angebotsmassnahme die Überprüfung des bestehenden Zonenmodells definiert. Im Zuge der Überprüfung werden unter anderem folgende Modelle einander gegenübergestellt und Vor- und Nachteile abgewogen und dabei berücksichtigt, dass LIEmobil einen Eigenfinanzierungsgrad von 30% zu erreichen hat:

- Streckenmodell (Tarif wird aufgrund der zurückgelegten Strecke berechnet)
- Luftlinientarif statt Zonen
- Zonen-/Wabenmodelle
 - Einheitszone
 - Gemeindezonen
 - Flächenidentische Zonen
 - Ostwind-Zonenmodell
 - Vmobil-Zonenmodell

Über ein Drittel der Fahrten auf dem Netz von LIEmobil sind grenzüberschreitend, weshalb die Kompatibilität der Modelle mit den angrenzenden Verkehrsverbünden Teil der Überprüfung ist. Ebenfalls werden die Modelle auf die finanziellen Auswirkungen hin überprüft.

5.2 Fahrplan – strategischer Ausbau Liniennetz und Takt (MAP 2030)

5.2.1 Fahrplan 2025

5.2.1.1 Inlandverkehr

Im nationalen Verkehr werden zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024 punktuelle Optimierungen vorgenommen. Dazu gehört beispielsweise das Schliessen einer abendlichen Taktlücke der Linie 35 ab BERN Richtung Schellenberg.

Wesentliche Ausbauten wird LIEmobil zum Fahrplanwechsel 2026 (vgl. Kapitel 5.2.2) umsetzen.

5.2.1.2 Grenzüberschreitende Linien

Gemeinsam mit dem Kanton St. Gallen werden die grenzüberschreitenden Linien ausgebaut. Ab Fahrplan 2025 (Inkrafttreten 15. Dezember 2024) wird das Angebot aus der Schweiz in Richtung Vaduz neu organisiert.

Die Linie 24, welche bislang zwischen Sevelen Büeli (Sevelen Süd) und Vaduz verkehrt, erhält eine neue Streckenführung und verkehrt ab Fahrplanwechsel zu den Hauptverkehrszeiten von Buchs Bahnhof über Räfis und Sevelen nach Vaduz. Das Fahrgastpotenzial im Raum Buchs Süd, Räfis und Sevelen Nord ist sehr hoch. Die Fahrplanzeiten sind weiterhin auf den Zug in Sevelen abgestimmt (S4, Sargans – St. Gallen).

Linie 12 (Buchs – Schaan) wird zu den Hauptverkehrszeiten von Gams über Grabs und Buchs nach Schaan und vorerst weiter bis nach Vaduz verlängert. Gams, Grabs und Buchs gehören zu den Wohngemeinden mit einer sehr hohen Zahl an Pendlerinnen und Pendlern, welche in Liechtenstein arbeiten.

Eine weitere Massnahme zur Verbesserung des Angebotes sind Anpassungen der Abfahrtszeiten der Linie 12 in Buchs, um Fahrgästen des Railjets aus Zürich den Anschluss auf den Bus gewährleisten zu können.

Die Linie 37 (Nendeln – Bendern – Ruggell – Bahnhof Salez-Sennwald – Sennwald) verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten und bislang lediglich in Lastrichtung, um Fahrgäste von der S-Bahn aus St. Gallen nach Liechtenstein zu befördern und abends in Richtung Schweiz für die S-Bahn Richtung St. Gallen.

Ab Fahrplanwechsel 2025 wird Linie 37 Fahrgäste der S-Bahn aus beiden Richtungen aufnehmen. Möglich wird dies dank veränderter Fahrplanlage der S-Bahn. Die Linie 37 wird somit morgens und abends sowohl für Reisende aus Liechtenstein, insbesondere Bendern, Gamprin, Schellenberg, Ruggell, mit dem Ziel Schweiz wie auch für Reisende nach Liechtenstein eine attraktive Verbindung.

5.2.2 Fahrplan 2026

5.2.2.1 Taktverdichtung auf nachfragestarken Linien

Der Fahrplan von LIEmobil wird ab 2026 (Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025) mit einem Fokus auf die Pendlerströme deutlich ausgebaut. Im Pendlerverkehr auf der zentralen Nord-Süd-Achse besteht das grösste Nachfragepotenzial, um den Marktanteil des ÖV markant zu erhöhen und damit auch die zu den Hauptverkehrszeiten³⁶ überlastete Strasseninfrastruktur Liechtensteins zu entlasten.

Dies wird erfolgen, indem das Liniennetz vereinfacht und der Takt der einzelnen Linien erhöht wird. Konkret wird von LIEmobil angestrebt, zu den Hauptverkehrszeiten einen 7-Minuten-Takt auf den nachfragestärksten Relationen anbieten zu können. Aktuell besteht auf der Relation Balzers-Triesen-Vaduz-Schaan-Eschen-Mauren sowie auf der Verbindung Buchs-Schaan an Werktagen ein durchgehender 15-Minuten-Takt, welcher zur Hauptverkehrszeit mit zusätzlichen Linien verstärkt wird.

Die Verdoppelung des vertakteten Angebots führt zu jährlich wiederkehrenden Mehrkosten in Höhe von ca. CHF 2.7 Mio. Der Angebotsausbau durch die Einführung des 7-Minuten-Takts wird durch einen optimierten Einsatz von Personal und

³⁶ Die Hauptverkehrszeiten liegen morgens zwischen 7.00 bis 9.00 Uhr und nachmittags/abends zwischen 16.00 bis 18:30 Uhr.

Fahrzeugen ermöglicht: Die heute existierenden nicht vertakteten Fahrten oder die zur selben Zeit auf derselben Strecke verkehrenden Linien werden in das neue Taktsystem eingebunden, lange Leerfahrten und Standzeiten werden vermieden. Synergien zwischen verschiedenen Angeboten (Linienverkehr, Schulbus, ggf. Ortsbussen) werden verstärkt. Dieser optimierte Einsatz von Personal und Fahrzeugen führt dazu, dass die Mehrkosten von ca. CHF 2.7 Mio. verhältnismässig tief sind. Mit der Taktverdoppelung auf den nachfragestärksten Relationen werden die Fahrleistungen von heute rund 3.3 Mio. Kilometer auf etwa 3.9 Mio. Kilometer ansteigen (+18%). Um das neue Taktkonzept erfolgreich umsetzen zu können, bedarf es auch einer Überarbeitung des Liniennetzes von LIEmobil (vgl. Kapitel 5.2.2.2)

Die Verdoppelung des Taktes auf der Hauptroute durch Liechtenstein ist ein Quantensprung für den ÖV Liechtensteins. Ein 7-Minuten-Takt zu Hauptverkehrszeiten entspricht einem grossstädtischen Angebot und führt dazu, dass Nutzerinnen und Nutzer des ÖV zur Hauptverkehrszeit grundsätzlich ohne Konsultation des Fahrplans an einer Haltestelle auf den nächsten Bus warten können. Durch die Taktverdichtung wird die Zugänglichkeit und Einfachheit deutlich erhöht, was sich auch positiv auf das Gewinnen von neuen Kundinnen und Kunden auswirken sollte.

Das neue Konzept mit 7-Minuten-Takt erhöht auch die Anschlusssicherheit für die Fahrgäste. Auf der Hauptachse können Fahrgäste zu den Stauzeiten einen Bus früher zu ihrer Umsteigestation nehmen als bisher, ohne wesentlich früher aufbrechen zu müssen. Dadurch erhalten Fahrgäste eine deutlich höhere Gewissheit als heute, dass Anschlüsse auf Bahn und Bus gewährleistet werden können.

LIEmobil verspricht sich von der Taktverdichtung auch eine deutliche Zunahme von Fahrgästen. Bei einem Modal Split von 75% zugunsten des MIV ist das Potenzial grundsätzlich vorhanden. Quantifizieren lässt sich die erwartete Zunahme nicht, da keine belastbaren Daten zur Umsteigebereitschaft vorliegen.

Es muss aber davon ausgegangen werden, dass ein doppelt so hoher Takt von Triesen nach Schaan nicht zu einer Nachfrageverdoppelung führen wird, da das Potenzial der Umsteigewilligen zu einem bestimmten Grad bereits abgeschöpft ist. Eine Erhöhung der Nutzung hängt zudem auch von entsprechenden flankierenden verkehrspolitischen Massnahmen sowie einer attraktiven Vermarktung des ÖV-Angebotes ab.

5.2.2.2 Überarbeitung des Liniennetzes

Das Rückgrat des LIEmobil-Netzes ist bislang die Linie 11, welche beim Bahnhof Sargans startet und über 37 Kilometer durch Liechtenstein bis zum Bahnhof in Feldkirch führt. Dabei passiert der Bus mehrere neuralgische Stellen der liechtensteinischen Verkehrsinfrastruktur, wie beispielsweise die Herrengasse in Vaduz, den Grosskreisel in Schaan, das Gebiet um die Rheinbrücke in Bendern oder die Essanestrasse in Eschen (insbesondere in Richtung Westen). Verspätungen kumulieren sich auf dieser Strecke und lassen sich in der Regel nicht mehr aufholen. Mit dem Fahrplan 2026 werden lange Linien, insbesondere die Linie 11, gekürzt.

Eine Reduktion der Anzahl parallel verkehrender Linien bei gleichzeitiger Erhöhung des Taktes (vgl. Kapitel 5.2.2.1) zählt ebenfalls auf das Ziel ein, die Fahrplan-Effizienz zu erhöhen, indem die Ressourcen (Fahrzeuge und Fahrpersonal) besser eingesetzt werden können (weniger Standzeiten) und die Fahrgäste ein gesamthaft besseres Reiseerlebnis haben (zusätzliche, bessere Anschlüsse).

In Gebieten, in denen ein Ausbau des Angebotes nicht zu einer entsprechend erhöhten Nachfrage führen wird, stehen Anpassungen am Liniennetz im Vordergrund. Diese Umgestaltung wird zu häufigeren Abfahrten und somit einem attraktiveren ÖV abseits der Hauptverkehrsströme führen. Linienabschnitte mit einem sehr tiefen Auslastungsgrad stehen zur Disposition. Dies kann dazu führen, dass einzelne Haltestellen nicht mehr bedient werden.

5.3 Fahrscheinautomaten in Fahrzeugen (MAP 2030)

LIEmobil wird Fahrscheinautomaten in den Fahrzeugen installieren. Bei der Umsetzung des Projekts orientiert sich LIEmobil an den Entwicklungen des ÖV in der Schweiz. Beim Verkehrsverbund Ostwind beginnt das Roll-out von Fahrzeugautomaten Ende 2025. LIEmobil wird die ersten Erfahrungen bei benachbarten Transportunternehmen abwarten.

Die Fahrscheinautomaten werden in einer ersten Phase parallel zum Fahrscheinverkauf durch das Fahrpersonal betrieben. Mittelfristig werden Fahrscheinautomaten, Ticket-Apps und Online-Tickets den Fahrscheinverkauf beim Fahrpersonal ablösen.

Ein Ticketverkaufsvorgang durch das Fahrpersonal dauert zwischen 20 Sekunden (einfaches Ticket, schnelle Zahlung) und 40 Sekunden (komplexes Ticket, Barzahlung). Mit dem Ende des Fahrscheinverkaufs beim Fahrpersonal erhöht sich die Fahrplanstabilität. Ebenso profitiert der MIV von der Beendigung des Fahrscheinverkaufs beim Fahrpersonal, da Haltestellenaufenthalte deutlich verkürzt werden und sich die Autos weniger hinter den Bussen stauen.

5.4 Elektromobilität (MAP 2030)

Ende des Jahres 2022 haben die ersten elektrisch angetriebenen Busse ihren Betrieb auf dem LIEmobil-Netz aufgenommen. Aktuell verkehren 5 Fahrzeuge auf dem Netz. Es handelt sich dabei um 12-Meter-Fahrzeuge (Zweiachser).

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 wird die Flotte um 8 elektrisch angetriebene Fahrzeuge erweitert, ein Teil der Fahrzeuge werden elektrisch angetriebene 18-Meter-Busse (Gelenkbusse) sein, welche auf der zentralen Nord-Süd-Achse eingesetzt werden. Der Anteil an elektrisch angetriebenen Fahrzeugen wird Ende 2026 bei einem Drittel der Flotte liegen. Beschafft werden die Fahrzeuge vom

beauftragten Transportunternehmer, der sich einem schweizerischen Beschaffungskonsortium angeschlossen hat, welches zurzeit einen Rahmenvertrag ausschreibt. Ab 2028 werden weitere E-Busse beschafft und der Anteil der E-Fahrzeuge auf dem Netz wird auf 50% ansteigen. Ende 2031 soll der Betrieb auf dem LIEmobil-Netz vollständig elektrifiziert sein.

Die Beschaffungskosten für E-Busse sind aktuell etwa doppelt so hoch wie für vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Das führt entsprechend zu höheren Betriebskosten beim Transportunternehmer, welche schliesslich von LIEmobil getragen werden. Ein wesentlicher Preistreiber ist – nebst den Batteriepreisen – die europaweit sehr hohe Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen.

Ebenfalls werden die beim Transportunternehmer entstehenden Betriebskosten von den Beschaffungskosten für die bei den Transportunternehmern benötigte Ladeinfrastruktur beeinflusst.

5.5 Weitere ausgewählte strategische Massnahmen aus MAP 2030

5.5.1 Personalsituation von LIEmobil

Im Zuge des Strategieprozesses von LIEmobil wurde festgestellt, dass das Unternehmen bislang zur Weiterentwicklung des Unternehmens durch Projekte – um den Ansprüchen der verschiedenen Stakeholder (Kundschaft, Eigner) Genüge zu tun – personell nicht adäquat ausgestattet war. Mit der vorhandenen Personaldecke konnte LIEmobil den vom Eigner gestellten Anforderungen nur in Teilen und nur bei störungsfreiem Funktionieren der Organisation und des Betriebs gerecht werden. Kapazitäten für geplante und ungeplante Zusatzaufgaben und strategische Ausbauschritte waren keine vorhanden. Mit dem strategisch geplanten Angebotsausbau, verstärkter Marktpräsenz und Zusammenarbeit mit Partnerorganisationen ist der Ressourcenbedarf bei LIEmobil entsprechend gewachsen (siehe auch nachfolgende Abschnitte).

Weiters wurde im Rahmen des Risikomanagements festgestellt, dass ein Ausfall des Geschäftsführers gravierende negative Folgen für das Funktionieren der Organisation hätte. Entsprechend stärkt LIEmobil ihre Personalstrukturen aus einer strategischen Sicht. Dies entspricht auch den Anforderungen der angepassten, Ende Januar 2024 von der Regierung verabschiedeten Eignerstrategie für LIEmobil.

Ein strategisch adäquat aufgestelltes und mit den entsprechenden Ressourcen ausgestattetes Unternehmen bildet die Basis, um die Bedürfnisse der Anspruchsgruppen von LIEmobil befriedigen und den in der Eignerstrategie formulierten Zielen gerecht werden zu können, nämlich die Fahrgastzahlen zu erhöhen, um einen Beitrag zur Entlastung der Strasseninfrastruktur zu leisten und den organisatorischen Ausbau in der Folge aus Mehreinnahmen bestreiten zu können.

5.5.2 Zusammenarbeit mit Partnern (lieferantenseitig)

Zweck von LIEmobil ist die «Gewährleistung der Erbringung des öffentlichen Personenverkehrs durch Gestaltung, Planung, Organisation und Vermarktung des Leistungsangebots».³⁷ Die eigentlichen Fahrleistungen erbringt jedoch nicht LIEmobil selbst, sondern von LIEmobil beauftragte Transportunternehmen. Insgesamt sind vier lokale Transportunternehmen mit der Erbringung der Fahrleistungen von LIEmobil beauftragt (BOS PS Anstalt, Philipp Schädler Anstalt, Ivo Matt AG, Adera AG). Lediglich die Linie Schaan-Planken wird tagsüber von LIEmobil selbst betrieben.³⁸ Leistungen wie Fahrgastinformations- und Kassensysteme werden von LIEmobil bei der Bus Ostschweiz AG eingekauft.

Das Land finanziert die Errichtung und den Unterhalt der für die Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Strasse notwendigen öffentlichen

³⁷ Art. 4 Abs. 1 VLMG.

³⁸ Abends wird die Linie Schaan – Planken von der Adera AG betrieben.

Infrastruktur, insbesondere Busspuren, Haltebuchten, Haltestellen, Wendemöglichkeiten, Wartekabinen, Fahrradunterstände und Ampelanlagen.³⁹ Für die Haltestelleninfrastruktur oder die Busbevorzugung durch Lichtsignalsteuerung ist das Amt für Tiefbau und Geoinformation zuständig. Der Busbahnhof Schaan gehört in den Zuständigkeitsbereich der Stabsstelle für staatliche Liegenschaften.

Ebenfalls wichtige Partner für LIEmobil sind die Behörden der Gemeinden. Mit ihnen stimmt sich LIEmobil zum Beispiel in folgenden Bereichen ab, um den ÖV möglichst attraktiv gestalten zu können: Sicherstellen des ÖV auf Gemeindestrassen bei Umleitungen und Veranstaltungen, Anpassung von Haltestellen-Standorten an die Siedlungsstruktur, Umbenennung von Haltestellen oder Erbringung von Ortsbus-Angeboten.

Die Vaduzer Medienhaus AG vermarktet die Bus-Aussenwerbung im Auftrag von LIEmobil. Die Werbung im Innern der Busse ist Teil des Infotainments. Hierzu existiert ein Vertragsverhältnis zwischen den Betreibern des Infotainmentsystems, Bus Ostschweiz AG und der Vaduzer Medienhaus AG.

LIEmobil hat im Rahmen der Erarbeitung der Unternehmensstrategie MAP 2030 die strategische Entwicklung der lieferantenseitigen Schlüsselpartnerschaften als Massnahme zur Steigerung der Zuverlässigkeit und der Attraktivität des ÖV identifiziert. Mit dem strategischen Ausbau der personellen Ressourcen (siehe obiger Abschnitt) im Bereich Betriebsleitung wird die strategische Entwicklung der lieferantenseitigen Partnerschaften gewährleistet.

³⁹ Art. 6 Abs. 1 PBG.

5.5.3 Zusammenarbeit mit Partnern (kundenseitig)

Kundenseitig geht LIEmobil Transport- und Ticketkooperationen mit Veranstaltern von öffentlich zugänglichen und privaten Anlässen in Liechtenstein ein. Mit diesen Kooperationen leisten die Veranstalter einen Beitrag zu einem nachhaltigeren Anlass, entlasten die Strassen- und Parkplatzinfrastruktur und bieten einen niederschweligen Einstieg in den liechtensteinischen ÖV. LIEmobil hat die Transport- und Ticketkooperationen als strategisch zu entwickelndes Geschäft identifiziert. Die Kooperationspartner tragen die Gestehungskosten von allfälligen Zusatzleistungen (Beiwagen)⁴⁰ und kaufen die Beförderungsleistungen ein.

Zu den über 40 Kooperationsanlässen und -partnern gehörten im Jahr 2023 unter anderem der Staatsfeiertag, die Festivitäten im Rahmen des Jubiläums zum 100-jährigen Bestehen des Zollvertrags, die Eröffnung des Hilti Campus, das Verbandsmusikfest Ruggell, Vaduz Classic, das Country & BBQ Festival und der Transport zu den Bergbahnen in Malbun.

2024 startete die Pilotphase der Guest Mobility Card (GMC). Bei der GMC handelt es sich um ein neues Angebot von LIEmobil, bei dem die teilnehmenden Hotels die LIEmobil pro Logiernacht ihrer Gäste pauschal entschädigen und diese Hotelgäste in der Folge im Rahmen ihres Aufenthalts das Angebot der LIEmobil vom Anreise- bis Abreisetag nutzen können. Bei der GMC handelt es sich um ein strategisches Projekt von LIEmobil, um den Anteil des ÖV im Freizeitverkehr zu erhöhen.

5.5.4 Edukation

LIEmobil hat als bedeutendes Hemmnis für den Umstieg einer Person vom Auto auf den ÖV die teilweise fehlende ÖV-Kompetenz identifiziert. Gemäss einer

⁴⁰ D.h. von zusätzlichen Fahrzeugen, welche eingesetzt werden, wenn absehbar ist, dass die Kapazität eines Fahrzeuges nicht ausreichend sein wird aufgrund des erwarteten erhöhten Fahrgastaufkommens.

entsprechenden Analyse kann ein punktueller oder dauerhafter Umstieg gelingen, wenn bei grundsätzlich wechselwilligen Personen folgende drei Komponenten vorhanden sind:

1. «ÖV-Skillset»: Die Kompetenz, die notwendigen Informationen für eine Reise mit dem ÖV zu finden und verarbeiten zu können (Abfahrtszeiten und Abfahrtsorte, Umstiege, Ticketkanäle, Ticketpreise, Infrastruktur an Abfahrts- und Ankunftsort, Dauer des Weges bis zur Haltestelle/Bahnhof etc.).
2. «ÖV-Toolset»: Verfügbarkeit von relevanten Utensilien wie Regenschirm, dem Wetter entsprechende Kleidung, ÖV-App für das Smartphone (bspw. SBB, Google Maps, ÖBB Scotty oder Fairtiq), der richtige Fahrplanausdruck, etc.
3. «Mindset» Vorhandensein einer inneren Haltung zur Bereitschaft ein bestehendes Verhaltensmuster (dauerhaft) verändern zu wollen.

Aus diesen Gründen wird LIEmobil wechselwillige Personen (Mindset) an geeigneten Orten ansprechen, um ihnen entsprechende Skills und Tools mitzugeben, damit ein Umstieg auf den ÖV gelingen kann. Hierzu hat LIEmobil unter anderem Kooperations-Events (siehe Abschnitt 5.5.3) als Orte identifiziert, an denen wechselwillige Neukunden und Neukundinnen niederschwellig angesprochen werden können, um einen Umsteigeprozess anzustossen. Im Rahmen des strategischen Ausbaus der Organisation sind hierfür Ressourcen eingeplant.

Die Edukation, also die Entwicklung der Skills von wechselwilligen Personen, wird künftig auch eine tragende Rolle in der strategischen Vermarktung des LIEmobil-Leistungsangebots spielen.

Eine weitere Möglichkeit für die Edukation sind die Schulen. So plant LIEmobil die Adaptierung eines in der Schweiz verwendeten Lehrmittels, mithilfe dessen Schülerinnen und Schüler auf Primarstufe sich mit den ÖV-Skill- und Toolsets auseinandersetzen können.

5.5.5 Digitalisierung

Mit der zunehmenden Digitalisierung der Leistungen des ÖV ist die Reisevorbereitung und die Reise unabhängig von Drucksachen und von Öffnungszeiten von Kundencentern immer und überall möglich. Angereichert werden die gelieferten Plan- daten auf den Endgeräten von Kundinnen und Kunden mit Echtzeitdaten.

LIEmobil hat eine Anzahl an strategischen Projekten definiert, welche das Kundenerlebnis bei der Reisevorbereitung und während der Reise weiter optimieren sollen:

- Der Funktions- und Angebotsumfang des LIEmobil-Aboshops wird im Rahmen von MAP 2030 erweitert, gängige Zahlungsmittel integriert und sämtliche Produkte werden nach der Bezahlung digital ausgeliefert werden (auf Wunsch mit sofortiger Gültigkeit).
- LIEmobil beabsichtigt, ein Feedbacksystem für Fahrgäste zu entwickeln, mit dem sie unmittelbar auf ihr Reiseerlebnis reagieren können. Ein derartiges System ermöglicht es LIEmobil gemeinsam mit den Transportunternehmen, rascher auf sich abzeichnende negative Entwicklungen zu reagieren und damit die Kundenzufriedenheit zu gewährleisten.
- Das bestehende System zur Kommunikation von Verspätungen an die Fahrgäste erfüllt die Erwartungen nicht vollständig, da Verspätungen nicht

präzise genug angezeigt werden können.⁴¹ LIEmobil strebt deswegen an, den Fahrgästen eine Funktion anbieten zu können, mit denen sie die Echtzeit-Position und die Bewegung (oder den Stillstand) ihres Busses nachvollziehen können. Fahrgäste bringen mehr Verständnis für Verspätungen und Unregelmässigkeiten auf, wenn sie nachvollziehen können, wo sich der von ihnen erwartete Bus befindet und was der Grund für die Verzögerung ist. Damit kann die Kundenzufriedenheit gesteigert werden.

6. VERTRÄGE UND FINANZIERUNG

6.1 Vertragslaufzeiten

Zur Erfüllung des Leistungsauftrags (Grundangebot) werden insbesondere Verkehrsdienstverträge mit Transportunternehmen abgeschlossen. Ende 2021 wurden alle Verkehrsdienstverträge erneuert. Im Bereich des Linienverkehrs (Hauptliniennetz) wurde ein Vertrag über sieben Jahre mit einer Verlängerungsoption um drei Jahre mit BOS PS Anstalt abgeschlossen. Zusätzlich wurden folgende weitere Verträge über jeweils fünf Jahre abgeschlossen:

- Skibuslinien
- Linie 22 Triesenberg–Gaflei
- Linie 26 Schaan–Planken zu Nebenverkehrszeiten⁴²

⁴¹ Wenn ein Bus aus Vaduz Richtung Norden beispielsweise die Haltestelle Schaan Laurentiusbad mit einer Verspätung von 3 Minuten passiert, meldet das System auf den entsprechenden Kanälen (Echtzeitanzeigen an Haltestellen, Fahrplanapps) eine voraussichtliche Verspätung von 3 Minuten an den folgenden Haltestellen (z. B. Schaan Bahnhof). Das System ist jedoch noch nicht «intelligent» genug, Echtzeit-Verkehrsdaten zu berücksichtigen und darauf basierend realistischere Prognosen zu erstellen, nämlich dass aufgrund der schwierigen Verkehrslage in Schaan um 17 Uhr mit einer Verspätung von 3+x Minuten zu rechnen ist, bis der Bus schliesslich Schaan Bahnhof erreicht. In der Regel wird deshalb eine zu geringe Verspätung angezeigt.

⁴² Tagsüber wird die Linie von LIEmobil selbst bewirtschaftet. Dies ist die einzige Linie, welche von LIEmobil selbst betrieben wird.

- Fahrscheinkontrolle
- Werbevermarktung

Mit dem Abschluss dieser Verträge ist die Kostenstruktur des wesentlichen Auftrags (Hauptlinien) bis 2028 gegeben. Die Verträge beinhalten klare Regelungen betreffend Leistung und Kosten sowie auch die Kostenanpassungsregeln. Die Kostenentwicklung ist im Wesentlichen voraussehbar und insbesondere von folgenden Parametern abhängig: dem Umfang des bestellten Angebots, des hierfür erforderlichen Fahrpersonaleinsatzes und des Fahrzeugparks.

6.2 Finanzbedarf

6.2.1 Finanzbedarf für die nicht kostendeckend zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen zur Gewährleistung des öffentlichen Personennahverkehrs

Gemäss dem bestehenden Finanzbeschluss vom 10. Juni 2021 über die Gewährung eines Landesbeitrags an den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil beträgt dieser in den Jahren 2022 bis 2024 für die Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs jährlich maximal CHF 14.5 Mio.⁴³ Bisher musste LIEmobil den Maximalbetrag in der laufenden Finanzierungsperiode nicht ausschöpfen. Und auch für das Jahr 2024 ist absehbar, dass LIEmobil den Staatsbeitrag nicht ausschöpfen wird. Zurückzuführen ist dieser Umstand insbesondere auf die seit 2021 deutlich geringeren Kosten für den Betrieb des Hauptliniennetzes.

Für die kommenden Jahre 2025 bis 2027 wurden von Seiten der Regierung und des Landtags bereits verschiedene Anforderungen an die Dienstleistungen der

⁴³ Finanzbeschluss vom 10. Juni 2021 über die Gewährung eines Landesbeitrages an den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil für die Jahre 2022 bis 2024, LGBl. 2021 Nr. 337.

LIE mobil formuliert, welche zu jährlich wiederkehrenden Mehrkosten bzw. Einnahmenausfällen führen werden. Dazu gehören unter anderem die schnellere Elektrifizierung der Busflotte der LIE mobil gemäss Massnahme E4.2 der Klimastrategie 2050. Ebenfalls wurde die Forderung nach einem noch attraktiveren Angebot auf dem Liniennetz, welches über einen dichteren Taktverkehr zu erreichen wäre, während der Landtagsdebatte im März 2024 bestätigt.⁴⁴

Diese Punkte wurden in die Finanzplanung von LIE mobil für die kommenden Jahre aufgenommen. Die Umsetzung der rascheren Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und der Taktausbau werden im Vergleich zu heute zu jährlichen Mehrkosten in der Grössenordnung von CHF 3.5 Mio. führen.

Die nachfolgende Tabelle 1 zeigt die für die Periode 2025 bis 2027 entstehenden Kosten, Einnahmenausfälle und Mehrerträge auf, aus welchen sich der maximale Landesbeitrag an den nicht kostendeckend zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen ableitet.

⁴⁴ Siehe hierzu die Diskussion in der Landtagssitzung vom 6. März 2023 betreffend das Traktandum 15 zur Anpassung der Eignerstrategie für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEIN mobil, BuA Nr. 14/2024.

Position	2025	2026	2027
Effektive Kosten (2022 bis 2024) für nicht kostendeckend zu erbringende gemeinwirtschaftliche Leistungen (Grundangebot)	13.5	13.5	13.5
Zunahme Einnahmen aus Abo- und Fahrscheinverkauf	-0.1	-0.4	-0.6
Strategischer Ausbau Liniennetz ⁴⁵	0.3	2.7	3.0
Investition Fahrscheinautomaten in Fahrzeugen ⁴⁶		0.3	0.3
Elektrobusbetrieb ⁴⁷		0.8	0.8
Vorzeitige Ausflottung Dieselfahrzeuge / Schnellere Elektrifizierung Busflotte ⁴⁸		0.2	
Umsetzung weitere strategische Massnahmen aus MAP 2030 ⁴⁹	0.3	0.4	0.5
Total, in Mio. CHF	14.0	17.5	17.5

Tabelle 1: Finanzbedarf LIEmobil für die Jahre 2025 bis 2027, Angaben in Millionen CHF, Quelle: eigene Darstellung.

⁴⁵ Zentrales und umsetzungsreifes Projekt aus der Strategie MAP 2030.

⁴⁶ Einmalkosten für die Umsetzung von strategischen Projekten sowie den nach der Überführung ins Tagesgeschäft anfallenden laufenden Mehraufwendungen. Die Einmalkosten werden auf mittlere Sicht (3 bis 5 Jahre) schrittweise geringer. Die Investitionen führen idealerweise dazu, dass die Fahrgeldeinnahmen früher und stärker ansteigen.

⁴⁷ Es handelt sich um ein zentrales und umsetzungsreifes Projekt aus der Strategie MAP 2030. Es ist zu beachten, dass der Elektrobus-Betrieb auf mittlere Sicht kostenintensiver als der Betrieb mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ist. Massgeblich verantwortlich für die höheren Betriebskosten sind die höheren Beschaffungskosten der Fahrzeuge (aktuell rund doppelt so hohe Beschaffungskosten im Vergleich zu einem Dieselbus) sowie die Kosten für die Ladeinfrastruktur. Auf lange Sicht (>5 Jahre) werden die Betriebskosten tendenziell sinken.

⁴⁸ Durch die beschleunigte Elektrifizierung der Flotte müssen Dieselbusse vom Transportunternehmer aus dem Verkehr genommen werden, bevor sie vollständig amortisiert sind. Die entstehenden Kosten sind von LIEmobil zu tragen.

⁴⁹ Einmalkosten für die Umsetzung von strategischen Projekten sowie den nach der Überführung ins Tagesgeschäft anfallenden laufenden Mehraufwendungen. Die Einmalkosten werden auf mittlere Sicht (3 bis 5 Jahre) schrittweise geringer. Die Investitionen führen idealerweise dazu, dass die Fahrgeldeinnahmen früher und stärker ansteigen.

6.2.2 Finanzbedarf für die kostenlose Beförderung von in Liechtenstein wohnhaften Schülerinnen und Schüler ab 6 Jahren sowie von Lernenden mit Wohnsitz in Liechtenstein

In der erwähnten Landtagsdebatte im März 2024⁵⁰ wurde erneut auch die kostenlose Beförderung von Kindern und Jugendlichen gefordert. Das Angebot dieses kostenlosen Transports von Kindern und Jugendlichen würde je nach Ausgestaltung des Modells zu zusätzlichen Kosten respektive zu Einnahmehausfällen in Höhe von maximal CHF 0.943 Mio. führen. Die Kalkulation des entstehenden Fahrgeldausfalls für die kostenlose Beförderung von in Liechtenstein wohnhaften Schülern und Schülerinnen ab 6 Jahren und Lernenden ist jedoch mit einigen Unsicherheiten behaftet, weil vorgesehen ist, dass sich die betroffenen Personengruppen aktiv um ein Gratisabonnement bemühen müssen (siehe dazu auch Ausführungen im nächsten Absatz). Die Regierung und LIEmobil sind der Ansicht, dass dieses aktive Bemühen um ein Gratisabonnement gerechtfertigt ist, da es sicherstellt, dass die LIEmobil ihre Kundinnen und Kunden kennt und dadurch mit zielgerichteten Marketing-Massnahmen eine junge Zielgruppe, die von einem Gratisabonnement profitieren soll, mittel- bis langfristig an ihr Angebot binden kann. Gleichzeitig führt das aktive Bemühen für ein Gratisabonnement dazu, dass es potentiell nicht von allen Personen bezogen wird, die grundsätzlich bezugsberechtigt wären.

Im Detail ist vorgesehen, dass das Abonnement für die kostenlose Nutzung von LIEmobil von allen Nutzergruppen (Primarschüler und Primarschülerinnen ab 6 Jahren, Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen sowie Lernenden) aktiv bei LIEmobil oder beim Schulamt bezogen werden soll. Denkbar ist, dass die

⁵⁰ Siehe hierzu die Diskussion in der Landtagssitzung vom 6. März 2023 betreffend das Traktandum 15 zur Anpassung der Eignerstrategie für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil, BuA Nr. 14/2024.

Schülerinnen und Schüler bzw. deren Eltern das Gratisabonnement im Schülerverwaltungssystem des Schulamts mittels wenigen Klicks und Angaben beziehen bzw. bestellen könnten. Der genaue Prozess soll auf das Schuljahr 2025/2026 hin final definiert werden.

Folgende Gruppen müssen innerhalb der künftig berechtigten Personen grundsätzlich unterschieden werden:

- **Beförderung von Schülerinnen und Schülern ab 6 Jahre mit Wohnsitz in Liechtenstein (Primarschülerinnen und Primarschüler):**

Zukünftig sollen Kinder ab 6 Jahren mit Wohnsitz in Liechtenstein mit dem Eintritt ins liechtensteinische Schulsystem einen Anspruch auf ein kostenloses Abonnement für alle Zonen haben, welches an 365 Tagen gültig ist.

Die Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler zwischen 6 und 12 Jahren beträgt aktuell rund 2'200 Personen. Von diesen Personen im Alter zwischen 6 und 12 Jahren besitzen aktuell 281 Personen ein Jahresabonnement von LIEmobil. Dabei handelt es sich um Gemeindeabonnements, Zwei-Zonen-Abos und (Familien-)Jahresabos.

Wie viele Primarschülerinnen und Primarschüler schliesslich ein kostenloses Jahresabonnement beziehen werden, ist schwierig abzuschätzen. LIEmobil geht davon aus, dass bis zu 90% aller Primarschülerinnen und Primarschüler sich ein kostenloses, in allen Zonen gültiges, Jahresabonnement ausstellen lassen werden. Da der Preis für ein solches Abonnement CHF 280 beträgt, würden sich die Kosten für den Staat hierfür auf CHF 555'000 ($=0.9 \times 2'200 \times 280$) belaufen. Falls mehr als 90% aller Primarschülerinnen und Primarschüler ein kostenloses Jahresabo beziehen würden, würde dieses Risiko durch die LIEmobil bzw. den insgesamt zur Verfügung stehenden Staatsbeitrag getragen.

Für Schülergruppen liechtensteinischer Schulen, welche eine Gruppenfahrt reservieren, ist die Fahrt unabhängig davon, ob alle Kinder dieser Gruppe das oben erwähnte Gratisabonnement aktiv bezogen haben, kostenlos. Die Reisebestätigung der Gruppenfahrt gilt als Fahrschein für die Schülergruppe.⁵¹

- **Beförderung von Schülerinnen und Schülern weiterführender Schulen mit Wohnsitz in Liechtenstein:**

Der Schultransport von Schülerinnen und Schülern weiterführender Schulen wird gemäss dem Schulgesetz vom Schulamt bestellt und finanziert.⁵² Das Schulamt stellt den Schülerinnen und Schülern der weiterführenden Schulen hierfür ein Jahresabonnement von LIEmobil zur Verfügung, das nur an den Schultagen, jedoch ganztägig und auf dem gesamten LIEmobil-Netz gültig ist. Der Preis hierfür beträgt CHF 200. Für das Schuljahr 2023/2024 wurden 2'072 an Schultagen gültige Abonnemente zum Preis von CHF 200 (zzgl. CHF 10.81 Bearbeitungskosten) durch das Schulamt eingekauft.

Die Mehrkosten für eine Erweiterung auf ein an 365 Tagen gültiges Jahresabonnement betragen CHF 80. Heute werden diese Kosten von den Schülerinnen und Schülern respektive deren Erziehungsberechtigten getragen. In Zukunft sollen die Kosten für die Erweiterung des Abonnements in Höhe von CHF 80 dem Staat in Rechnung gestellt werden. Es wird davon ausgegangen, dass praktisch alle Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen eine kostenlose Erweiterung ihres Abonnements beziehen würden. Dementsprechend wäre auf Basis der Schülerzahlen für das Schuljahr 2023/2024 mit

⁵¹ Die erwachsenen Begleitpersonen benötigen nach wie vor einen Fahrschein, resp. ein Jahresabonnement.

⁵² Vgl. hierzu auch Kap. 5.1.2.

2'072 Schülern und Schülerinnen, mit Kosten in Höhe von CHF 166'000 (=2'072 x 80) zu rechnen.

- **Beförderung von Lernenden mit Wohnsitz Liechtenstein:**

Lernende mit Wohnsitz Liechtenstein sollen zukünftig ebenfalls kostenlos auf dem LIEmobil-Netz befördert werden können. Aktuell sind beim Amt für Berufsbildung ca. 880 Lernende mit Wohnsitz Liechtenstein gemeldet.

LIEmobil geht davon aus, dass analog der Schülerinnen und Schüler der Primarschule der überwiegende Teil (90%) der Lernenden von diesem Angebot der kostenlosen Beförderung Gebrauch machen würden und ein entsprechendes Abonnement beziehen würden.

Ein ermässigttes Abonnement für Lernende mit Wohnsitz Liechtenstein kostet heute CHF 280. Somit wäre mit Gesamtkosten in Höhe von CHF 222'000 (=0.9 x 880 x 280) für die kostenfreie Beförderung von Lernenden mit Wohnort in Liechtenstein zu rechnen.

Auch hier gilt derselbe Mechanismus, wie bei den Primarschülerinnen und Primarschülern betreffend das Risiko, welches die LIEmobil trägt, falls mehr als 90% der Lernenden das Gratisabonnement beziehen würden.

Die nachfolgende Tabelle 2 gibt einen Überblick der oben ausgeführten Personengruppen und die maximalen Kostenfolgen für den Staat, wenn diese Personengruppen kostenfrei das Angebot der LIEmobil nutzen können sollen.

Position	Summe (in CHF)
Beförderung von Schülerinnen und Schülern ab 6 Jahre mit Wohnsitz in Liechtenstein (Primarschüler und Primarschülerinnen)	555'000
Beförderung von Schülern und Schülerinnen weiterführender Schulen mit Wohnsitz in Liechtenstein auch an schulfreien Tagen	166'000
Beförderung von Lernenden mit Wohnsitz in Liechtenstein	222'000
Total	943'000

Tabelle 2: Finanzbedarf für die kostenlose Beförderung von in Liechtenstein wohnhaften Schülerinnen und Schüler ab 6 Jahren sowie von Lernenden mit Wohnsitz in Liechtenstein, Quelle: Eigene Darstellung.

Es ist zudem vorgesehen, dass in der Leistungsvereinbarung für das Jahr 2025 und die Jahre danach festgehalten wird, dass LIEmobil das zuständige Ministerium einmal im Jahr darüber informieren muss, wie viele Schülerinnen, Schüler und Lernende ein Gratisabonnement beziehen.

6.2.3 Zusammenfassung beantragter Staatsbeitrag

Mit dem vorliegenden Finanzbeschluss soll LIEmobil die finanzielle Grundlage für die Erbringung der nicht kostendeckend zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen zur Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs in Liechtenstein und im grenzüberschreitenden Personennahverkehr sowie für die Transportleistungen für die kostenlose Beförderung von Schülerinnen und Schülern und Lernenden mit Wohnsitz in Liechtenstein für die Jahre 2025 bis 2027 zur Verfügung

gestellt werden. In Kapitel 5 werden die geplanten Entwicklungen dargestellt, die als Grundlage für die Finanzplanung der Jahre 2025 bis 2027 dienen.

Der Finanzbedarf von LIEmobil, wie in den Kapitel 6.2.1 und 6.2.2 aufgezeigt, beträgt für den kostenlosen Transport von Schülern, Schülerinnen und Lernenden von 2025 bis 2027 jährlich CHF 943'000 sowie für die Gewährleistung des öffentlichen Personennahverkehrs für das Jahr 2025 CHF 14 Mio. sowie jeweils CHF 17.5 Mio. für die Jahre 2026 und 2027. Aus diesen Gründen beantragt die Regierung mit dem vorliegenden Finanzbeschluss zusammenfassend die Gewährung eines Staatsbeitrages an LIEmobil in Höhe von CHF 14.95 Mio. für das Jahr 2025 sowie jeweils CHF 18.45 Mio. für die Jahre 2026 und 2027.⁵³

Die Erhöhung des beantragten Staatsbeitrages in den Jahren 2026 und 2027 um CHF 3.5 Mio. pro Jahr ist insbesondere auf den strategischen Ausbau des Liniennetzes (Einführung eines 7-Minuten-Takts auf den nachfragestärksten Relationen), die raschere Elektrifizierung der Busflotte sowie auf die Umsetzung weiterer in der MAP 2030 von LIEmobil vorgesehenen Massnahmen, zurückzuführen.

7. BETROFFENE UNO-NACHHALTIGKEITZIELE UND AUSWIRKUNGEN AUF DEN UMSETZUNG

Ein gut ausgebauter ÖV trägt zur Attraktivität und zur Lebensqualität in Liechtenstein bei und fördert eine Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf den ÖV mit der Folge der Entlastung des Verkehrssystems. Durch die vermehrte Nutzung des ÖV werden Emissionen reduziert und ein Beitrag zum Klima- und Umweltschutz geleistet. Der ÖV hat somit zahlreiche Berührungspunkte zu verschiedenen UNO-Nachhaltigkeitsziele, wie nachfolgende Tabelle 3 zeigt:

⁵³ Die Summe in Höhe von CHF 14.943 Mio. sowie von CHF 18.443 Mio. wird für den Finanzbeschluss auf CHF 14.95 Mio. sowie CHF 18.45 Mio. gerundet.

Betroffenes Ziel	Relevante Unterziele	Zu erwartende Auswirkungen durch die Regierungsvorlage
SDG 9 Industrie, Innovation und Infrastruktur	9.1	Durch einen qualitativ hochstehenden ÖV kann der MIV-Anteil am Gesamtverkehr gesenkt werden. Die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandorts wird dadurch erhöht.
SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden	11.2, 11.6	<p>Durch die Förderung des ÖV bzw. weiteren Ausbau des ÖV-Angebots wird der Zugang zu einem sicheren, bezahlbaren und nachhaltigen Verkehrssystem gestärkt und die nachhaltige Erreichbarkeit Liechtensteins gewährleistet.</p> <p>Durch die Stärkung des ÖV und dem Umstieg vom MIV auf den ÖV kann die Umweltbelastung pro Kopf gesenkt und u.a. auch die Luftqualität verbessert werden.</p>
SDG 13 Massnahmen zum Klimaschutz	13.2	Mit der Zurverfügungstellung eines nachhaltigen ÖV, insbesondere durch die Elektrifizierung der Busflotte, können die Emissionen pro Kopf reduziert werden und das Klima- sowie die Umwelt geschont werden.

Tabelle 3: Von der Vorlage betroffene UNO-Nachhaltigkeitsziele, Quelle: Eigene Darstellung.

Die Regierung erkennt keine negativen Auswirkungen des vorliegenden Antrags für einen Staatsbeitrag für den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil auf die UNO-Nachhaltigkeitsziele.

II. **ANTRAG DER REGIERUNG**

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle diesen Bericht und Antrag zur Kenntnis nehmen und dem beiliegenden Finanzbeschluss seine Zustimmung erteilen.

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

III. REGIERUNGSVORLAGE

Finanzbeschluss

vom ...

**über die Gewährung eines Staatsbeitrages an den Verkehrsbetrieb
LIECHTENSTEINmobil für die Jahre 2025 bis 2027**

Der Landtag hat in seiner Sitzung vom beschlossen:

Art. 1

Das Land richtet an den Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil für die nicht kostendeckend zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen zur Gewährleistung des öffentlichen Personennahverkehrs und die Transportleistungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern und Lernenden mit Wohnsitz in Liechtenstein für das Jahr 2025 einen Beitrag von maximal 14 950 000 Franken, sowie für die Jahre 2026 und 2027 Beiträge von jeweils maximal 18 450 000 Franken aus.

Art. 2

Dieser Finanzbeschluss tritt am Tag nach der Kundmachung in Kraft.