

BERICHT UND ANTRAG
DER REGIERUNG
AN DEN
LANDTAG DES FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN
BETREFFEND
VERKEHRSDIENSTEBERICHT 2010

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

Nr. 33/2010

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ressort	5
Betroffene Amtsstellen	5
I. BERICHT DER REGIERUNG	6
1. Ausgangslage und allgemeine Ausführungen	6
1.1 Mobilitätskonzept	6
1.2 Rechtliche Grundlage	8
1.3 Grund- und Zusatzangebot	9
2. Angebotsänderungen 2011	11
2.1 Regionalbus „Liechtenstein Bus“	11
2.2 Regionalzug „Liechtenstein Takt“	13
2.3 Grenzüberschreitende Linie 70	15
2.4 Skibus	16
2.5 Nachtbus	17
3. Ungedeckte Kosten 2011	17
3.1 Aufwand Grundangebot	18
3.2 Einnahmen Linienverkehr	22
3.3 Ungedeckte Kosten 2011	26
3.4 Ausschreibung „Liechtenstein Bus“ und Kostenstruktur ab 2012	27
4. Mittelfristige Angebotsentwicklung und Infrastrukturbedarf	28
4.1 Mittelfristiges Angebotskonzept „Liechtenstein Bus“	29
4.2 Anforderungen an die Infrastruktur	30
4.2.1 Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen	31
4.2.2 Massnahmen zur Fahrplanstabilisierung	36
4.2.3 Wendeanlagen	37
II. ANTRAG DER REGIERUNG	38
III. REGIERUNGSVORLAGE	39

ZUSAMMENFASSUNG

Mit dem Verkehrsdienstebericht legt die Regierung dem Hohen Landtag einen Finanzbeschluss über die Gewährung eines Landesbeitrages an die Aufwendungen der Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) vor. Damit wird die im Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ aufgezeigte und mit Revision des Personenbeförderungsgesetzes sowie die Revision des Gesetzes über die Errichtung und Organisation der Anstalt "Liechtenstein Bus Anstalt" (LBAG) per 1. Januar 2010 vollzogene Neuordnung der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs erstmals angewendet.

Mit der Festlegung des Leistungsumfangs im Grundangebot sowie des erwarteten Eigenfinanzierungsgrades ergeben sich die ungedeckten Kosten des öffentlichen Personennahverkehrs in Liechtenstein. Das Grundangebot umfasst neben dem Linienbus („Liechtenstein Bus“) und Regionalzug („Liechtenstein Takt“) weitere Verkehrsdienste wie den Nachtbus, Skibus und die grenzüberschreitende „Linie 70“.

Für das Jahr 2011 soll der bestehende Leistungsumfang im Grundangebot auf hohem Niveau grundsätzlich erhalten bleiben. Mittels einer Erhöhung des Eigenfinanzierungsgrades des öffentlichen Personennahverkehrs soll der Landesbeitrag von insgesamt 18.5 Mio. CHF für das Jahr 2010 auf 17.3 Mio. CHF im Jahr 2011 gesenkt werden. Dies bedingt neben Anpassungen im Leistungsangebot eine Erhöhung der Tarife für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs.

Die Entwicklung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr erfolgt mittelfristig im Kontext der regionalen Bahnangebote. Mit Einführung der S-Bahn St. Gallen wird ab 2013 das Bahnangebot in Buchs SG deutlich aufgewertet. Das Angebot des „Liechtenstein Bus“ wird aufgrund dieser veränderten Anforderungen angepasst, wobei die Qualität des derzeitigen Liniennetzes erhalten bleiben soll.

Im Hinblick auf diese geänderten Rahmenbedingungen einerseits sowie zur Attraktivierung von Haltestellen und zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität der Linienbusse andererseits, ergeben sich konkrete Anforderungen an die Infrastruktur. Massgeblich bezieht sich dies auf die Erschliessung der möglichen S-

Bahn Haltestellen im Inland, die Busbevorzugung auf stauanfälligen Strassenabschnitten sowie die behindertengerechte Ausgestaltung von Haltestellen.

ZUSTÄNDIGES RESSORT

Ressort Verkehr

BETROFFENE AMTSSTELLEN

Tiefbauamt

Vaduz, 30. März 2010

P

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,
Sehr geehrte Frauen und Herren Abgeordnete

Die Regierung gestattet sich, dem Hohen Landtag nachstehenden Bericht und Antrag betreffend Verkehrsdienstebericht 2010 an den Landtag zu unterbreiten.

I. BERICHT DER REGIERUNG

1. AUSGANGSLAGE UND ALLGEMEINDE AUSFÜHRUNGEN

1.1 Mobilitätskonzept

Mit dem Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ vom 30. September 2008¹ formulierte die Regierung eine Gesamtverkehrspolitik und eine Mobilitätsstrategie für einen mittelfristigen Zeithorizont. Für die Umsetzung sieht das Mobilitätskonzept einen Führungskreislauf vor, in welchem Massnahmen bestimmt und angeordnet werden (Verkehrsdienstebericht, Verkehrsinfrastrukturbericht) sowie Soll- und Ist-Werte verglichen werden (Mobilitätsbericht).

¹ Vom Landtag mit Bericht und Antrag 2008 Nr. 128 zur Kenntnis genommen.

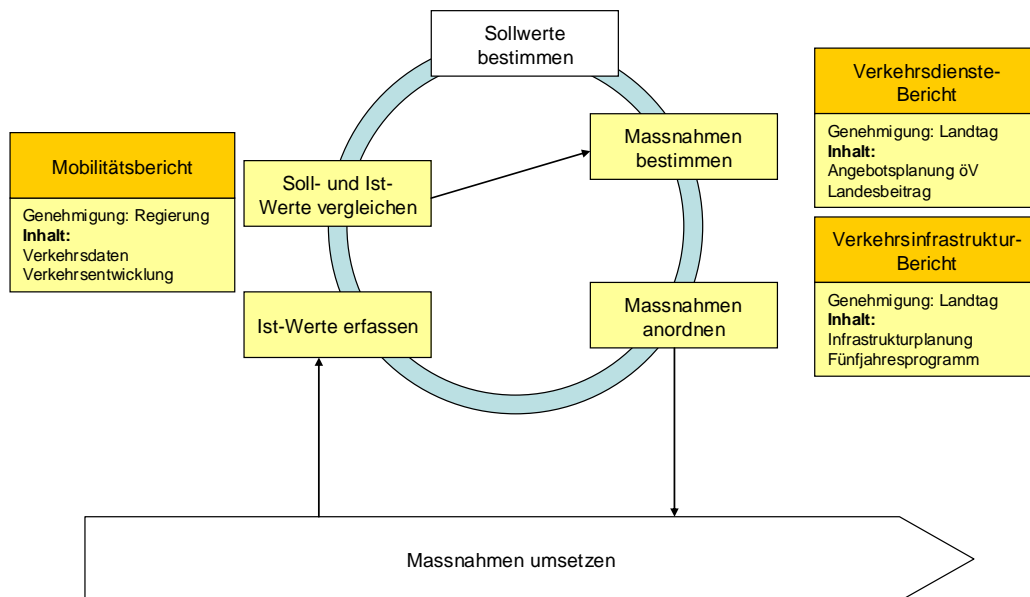


Abbildung 1: Führungskreislauf

Der Verkehrsdienstebericht legt dar, welches Angebot im öffentlichen Verkehr bereitgestellt werden soll und welche Infrastrukturen und Anlagen hierzu notwendig sind. Kernelemente des Verkehrsdiensteberichts bilden:

- Allgemeine Ausführungen (jährlich);
- Angebotskonzept: Wichtige Angebotsänderungen und deren Kostenfolgen (jährlich);
- Fünfjahresplanung: mittelfristige konzeptionelle Entwicklung des Angebots (fünfjährlich);
- Infrastrukturanforderungen: Die zum Betrieb des öffentlichen Verkehrs erforderlichen Anpassungen und Verbesserungen der Infrastruktur werden – gegliedert in kurz-, mittel- und langfristige Anforderungen – aufgezeigt. Dies umfasst die Schaffung und Aufwertung von Haltestellen, Umsteigepunkten, Massnahmen zur Fahrplanstabilität und Fahrzeitverkürzung, Wendepunkte etc. (fünfjährlich);

- Finanzbeschluss betreffend die ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr sowie weitere Verkehrsdienste im Sinne eines Globalkredits (jährlich).

Mit vorliegendem Bericht und Antrag wird erstmalig ein Verkehrsdienstebericht dem Hohen Landtag vorgelegt.

1.2 Rechtliche Grundlage

Mit Revision des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) sowie des Gesetzes über die Errichtung und Organisation der Anstalt "Liechtenstein Bus Anstalt" (LBAG) per 1. Januar 2010 hat der Hohe Landtag insbesondere die Organisation und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in Liechtenstein grundsätzlich angepasst.

Organisation des öffentlichen Verkehrs: Die LBA wird befähigt, ein effizientes, integriertes und umfassendes Angebot im öffentlichen Verkehr zu erbringen. Dabei wird unterschieden zwischen einem Grundangebot, welches von der Regierung mittels Leistungsvereinbarung definiert wird, und Zusatzangeboten, welche Verkehrsdienste im Auftrag von Dritten darstellen. Die Erstellung des Fahrplans und die Gestaltung des Tarifs obliegt der LBA, wobei insbesondere die Mindestanforderungen bezüglich Qualität und Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung gemäss Leistungsvereinbarung eingehalten werden müssen.

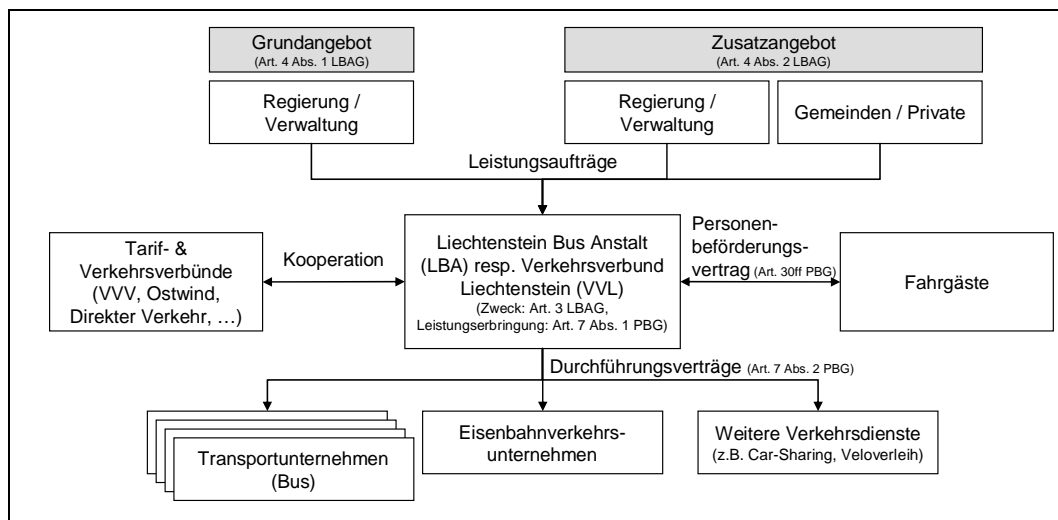


Abbildung 2: Organisation öffentlicher Verkehr in Grundangebot und Zusatzangebot

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs: Nachdem die Einnahmen aus dem Linienverkehr im Jahr 2009 lediglich 15% zum Aufwand für die fahrplanmässigen Leistungen beitragen, kommt der verlässlichen Finanzierung der ungedeckten Kosten eine sehr hohe Bedeutung zu. Der bisherige Ablauf zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, bei der ein von der Regierung beschlossener Fahrplan im Nachhinein durch den Landtag zu finanzieren war, ist für alle Beteiligten unbefriedigend und wurde deshalb sachlich korrekt neu gestaltet. Demgemäss genehmigt der Landtag jeweils im Frühjahr einen Landesbeitrag, welcher dann Grundlage für die Leistungsvereinbarung zwischen Regierung und LBA sowie die Ausarbeitung eines konkreten Fahrplans ist. Damit erhält der Landtag die ihm zustehende Finanzhoheit und die LBA kann auf Basis eines genehmigten Landesbeitrags sowie der Leistungsvereinbarung das Angebot im Detail gestalten.

1.3 Grund- und Zusatzangebot

Liechtenstein verfügt mit dem „Liechtenstein Bus“ über ein grosszügig ausgebauten öffentliches Linienbusangebot mit Anbindung an alle wichtigen regionalen Knoten des öffentlichen Verkehrs. Ergänzt wird dieses Linienbusnetz durch ein Schienennahverkehrsangebot zwischen Buchs SG und Feldkirch („Liechtenstein

Takt“). Gemäss Verkehrserhebung 2007 werden ca. 16% der Anzahl Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt.

Das Grundangebot umfasst folgende Verkehrsdienste:

- Verbindung aller Gemeinden Liechtensteins untereinander sowie Anbindung an die regionalen Knoten des öffentlichen Verkehrs („Liechtenstein Bus“);
- Ergänzende grenzüberschreitende Verbindungen („Linie 70 VVV“);
- Regionalzugsangebot Feldkirch – Buchs („Liechtenstein Takt“);
- Nacht- und Skibus.

Als Zusatzangebote kann die LBA gemäss Art. 4 LBAG weitere Leistungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs anbieten, sofern dadurch die Erfüllung des Grundangebots nicht beeinträchtigt wird und die Finanzierung durch den Angebotsbesteller oder Dritte gesichert ist. Derzeit erbringt die LBA im Wesentlichen folgende Zusatzangebote:

- Schulbus für Schulen, deren Träger der Staat ist (Auftraggeber: Regierung);
- Ortsbus Triesen, Ortsbus Triesenberg, Ortsbus Schaan, P+R-Shuttle Vaduz (Auftraggeber: Gemeinden);
- Sonderfahrplan Staatsfeiertag (Auftraggeber: OK Staatsfeiertag).

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

2. ANGEBOTSÄNDERUNGEN 2011

2.1 Regionalbus „Liechtenstein Bus“

Mit dem „Liechtenstein Bus“ steht der Bevölkerung, den Arbeitspendlern und Gästen ein sowohl quantitativ als auch qualitativ sehr gutes öffentliches Mobilitätsangebot zur Verfügung. Der Leistungsumfang des „Liechtenstein Bus“ 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 Liniennetz- und Fahrplanangebot der LBA ist heute in einem gut ausgebauten kompletten Zustand. Neue Angebote und zusätzliche Angebotsverdichtungen sind im Fahrplanjahr 2010/2011 nicht vorgesehen. Anpassungen im Grundangebot „Liechtenstein Bus“ umfassen im Wesentlichen die Pflege und Optimierung des bestehenden Verkehrsangebots. Ausgehend vom Fahrplanjahr 2009/2010 sind neben kleinen Fahrplananpassungen an Randzeiten und Schwachlastzeiten folgende Änderungen vorgesehen:

- Verlängerung der Linie 11 am Wochenende nach Mauren: Die Linie 11 wendet heute am Wochenende in Eschen. In Absprache mit der Gemeinde Mauren soll die Linie 11 verlängert werden, sodass das Angebot von und nach Mauren verbessert und die Anschlussbedingungen im Liniennetz optimiert werden (Linienanpassung);

- Zusätzlicher Kurs der Linie 12E ab Vaduz um 5:01 Uhr: Mit diesem zusätzlichen Kurs kann die neue Frühverbindung ab Sargans nach Zürich bedienbar werden;
- Anpassung Grundangebot für die Linie 24: Die Linie 24 am Wochenende wird nicht mehr im Grundangebot gefahren. Unter Voraussetzung einer Finanzierung durch die Gemeinde Triesen kann das Angebot als Zusatzangebot weiter angeboten werden.

Das Grundangebot „Liechtenstein Bus“ stellt sich für das Fahrplanjahr 2011 wie folgt dar:

Linie	Strecke	Taktfolge in Minuten		
		Grundtakt	Spitzenzeiten	Sa/So
11	Trübbach – Bendern – Eschen – Mauren Trübbach – Feldkirch (Balzers) – Vaduz – Mauren	30	30	(60) 30
12	Buchs – Schaan – Balzers – Sargans Buchs – Schaan – Balzers	30	20 - 10	30
12E	Vaduz – Sargans	60		k.A.
13	Buchs – Schaan – Eschen – Feldkirch (Buchs) – Schaan – Eschen – Feldkirch	30		(30) 30
14	Vaduz – Schaan – Feldkirch (direkt);	60	30	k.A.
21	Vaduz – Triesenberg – Malbun Vaduz – Triesenberg	60 30	20 - 10	* 30
22	Triesenberg – Gaflei	*		*
24	Sevelen – Vaduz – Triesen	*		k.A.
26	Schaan – Planken	60		60
31	Bendern – Gamprin – Ruggell	60		60
32	Bendern – Gamprin – Ruggell – Schellenberg	60		60
33	Mauren – Schellenberg	60		60
34	Nendeln – Eschen	*		k.A.
35	(Buchs) – Bendern – Gamprin – Schellenberg	60	(60)	60 (Sa)
36E	Vaduz – Schaan – Ruggell – Gisingen	*		k.A.

* = bedarfsorientiert, k.A.= kein Angebot

Ergänzend zu obiger Tabelle ist festzuhalten, dass

- die Linien 11 und 12 sich auf den Gemeinschaftsstrecken zu durchgehend vier Kursen pro Stunde und zu Hauptverkehrszeiten zum 10 Minuten-Takt ergänzen;
- die Linien 11 und 13 sich auf den Gemeinschaftsstrecken zu durchgehend vier Kursen pro Stunde ergänzen.
- die Linien 13 und 14 sich auf den Gemeinschaftsstrecken zu durchgehend vier Kursen pro Stunde ergänzen.
- die Linien 31, 32 und 33 sich auf den Gemeinschaftsstrecken zum Halbstundentakt ergänzen.

Für das Fahrplanjahr 2010/2011 werden im Grundangebot für den „Liechtenstein Bus“ mit dem Fahrplanjahr 2009/2010 vergleichbare Kosten anfallen. Mehrleistungen in einzelnen Bereichen werden durch Minderleistungen in anderen Bereichen ausgeglichen. Die Annahme setzt voraus, dass die Jahresteuern moderat bei ungefähr einem Prozent liegt und keine teuerungsbedingten Lohnanpassungen erforderlich sind. Aufgrund der anhaltend günstigen Entwicklung der Treibstoffpreise ist der mutmassliche Aufwand für das Jahr 2010 unter dem im Budget veranschlagt. Sofern die Treibstoffpreise in etwa auf diesem Niveau verbleiben, werden die Kosten für die fahrplanmässigen Leistungen für das Fahrplanjahr 2010/2011 bei CHF 18'883'000.-- liegen.

2.2 Regionalzug „Liechtenstein Takt“

Der „Liechtenstein-Takt“ stellt eine durch das Land Vorarlberg und das Fürstentum Liechtenstein gemeinsam bestellte Verkehrsleistung zwischen Feldkirch und Buchs SG bei der ÖBB Personenverkehr AG dar. Die Verkehrsleistung umfasst 5

Regionalzugspaare, wobei das Angebot auf die Arbeitspendlerbedürfnisse abgestimmt ist. Aufgrund der beschränkten Streckenkapazitäten² verkehren die Regionalzüge vor allem lastrichtungsorientiert und ein Taktverkehr ist nur in beschränkten Zeitfenstern fahrbar. Mit Fahrplan 2009/2010 ist es erstmals gelungen zwischen 16:30 Uhr und 18:00 Uhr ein halbstündliches Angebot im Taktverkehr in Richtung Feldkirch anbieten zu können.

Nachdem die ÖBB Personenverkehr AG im Fahrplanjahr 2009/2010 das neue Fernverkehrsangebot „ÖBB railjet“ vorerst mit zwei Zugsparen bis nach Zürich eingeführt hat, soll der „ÖBB railjet“ ab Fahrplanjahr 2010/2011 tagsüber alle zwei Stunden verkehren (sieben Kurspaare). Da die „ÖBB railjets“ fahrplanmässig in Nendeln kreuzen sollen, besteht vor allem in der Abendspitzenstunde ein noch ungelöster Trassennutzungskonflikt mit den bestehenden Regionalzügen. Für die Akzeptanz des Angebots „Liechtenstein Takt“ ist es jedoch entscheidend, dass kein weiterer Leistungsabbau stattfindet und die Regionalzüge im bestehenden Halbstundenraster mit Anschlüssen in Feldkirch verkehren können.

Linie	Strecke	Anzahl Kurse		
		Morgen	Abend (16-19)	Sa/So
ÖBB	Buchs – Schaan – Forst Hilti – Nendeln – Feldkirch	3	5	4
	Feldkirch – Nendeln – Forst Hilti – Schaan – Buchs	5	4	5

Aufgrund der Abrechnung der Verkehrsleistung in Euro besteht ein erhebliches Wechselkursrisiko. Zur Kalkulation der erwarteten Aufwendungen für das Jahr 2011 wird von einem Wechselkurs von 1.50 CHF/EUR ausgegangen.

² Es besteht nur eine Begegnungsstelle in Nendeln, wo Regionalzüge entgegenkommende anderen Regionalzügen, Güterzügen oder Personenfernverkehrszügen passieren können.

Für das Fahrplanjahr 2010/2011 wird mit Kosten für den „Liechtenstein Takt“ von CHF 270'000.- gerechnet. Darin enthalten ist die Beibehaltung des bestehenden Angebots sowie die vertragsmässige Anpassung an die Teuerung (Annahme 2% in Österreich). Aufgrund der günstigeren Entwicklung des Wechselkurses ist der erwartete Aufwand in CHF für das Jahr 2011 unter dem budgetierten Aufwand für das Jahr 2010.

2.3 Grenzüberschreitende Linie 70

Die grenzüberschreitende Linie 70 wird vom Verkehrsverbund Vorarlberg „VVV“ betrieben, wobei die Regierung mit dem VVV für die Fahrplanjahre 2008/09 und 2009/2010 einen Verkehrsdienstvertrag abgeschlossen hat. Gemäss Vertrag finanziert Liechtenstein die Kosten zu einem Anteil von 42%. Der Leistungsumfang beinhaltet:

- Lastrichtungsorientierte Kurse für Arbeitspendler aus Vorarlberg nach Liechtenstein;
- Angebot für Schichtarbeiter in Schaanwald, Eschen, Bendern und Schaan.

Für das Fahrplanjahr 2010/2011 soll das derzeitige Angebot beibehalten werden, wobei der Verkehrsdienstvertrag neu zwischen der LBA und dem VVV abgeschlossen werden soll.

Linie	Strecke	Taktfolge in Minuten		
		Morgen	Abend	Schicht
70	Klaus – Rankweil – Feldkirch – Bendern – Schaan	30		*
	Schaan – Bendern – Feldkirch – Rankweil – Klaus		30	*

* = bedarfsorientiert

Aufgrund der Abrechnung der Verkehrsleistung in Euro besteht ein erhebliches Wechselkursrisiko. Für die erwarteten Kosten für das Jahr 2011 wird von einem Wechselkurs von 1.50 CHF/EUR ausgegangen.

Aufgrund der tatsächlich erbrachten Kilometerleistung wird der liechtensteini-sche Anteil voraussichtlich von 42% auf 45% erhöht werden. Dies hat Mehrkosten von EUR 15'000.- zur Folge. Unter Berücksichtigung einer angenommenen Teuerung von 2% in Österreich betragen die Aufwendungen für das Fahrplanjahr 2011 rund CHF 262'000.--.

2.4 Skibus

Beim Skibus handelt es sich um ein saisonales Angebot, welches Skifahrer und Skifahrerinnen aus allen Gemeinden Liechtensteins (mit Ausnahme Planken) direkt nach Malbun bringt. Die Leistung wurde 2009 öffentlich ausgeschrieben und für die Fahrplanjahr 2009/10 und 2010/11 vergeben.

Der Skibus wird im Fahrplanjahr 2010/2011 im gleichen Umfang fortgeführt.

Linie	Strecke	Anzahl Kurse		
		Morgen	Mittag	Nach-mittag
A	Schellenberg – Ruggell – Gamprin – Benden – Schaan – Vaduz – Malbun Bergbahnen Malbun Bergbahnen – Vaduz – Schaan – Benden – Gamprin – Ruggell – Schellenberg	1	1	1
B	Schaanwald – Mauren – Eschen – Nendeln – Schaan – Vaduz – Malbun Bergbahnen Malbun Bergbahnen – Vaduz – Schaan – Nendeln – Eschen – Mauren – Schaanwald	1	1	1
C	Balzers – Triesen – Malbun Bergbahnen Malbun Bergbahnen – Triesen – Balzers	1	1	1

Für das Fahrplanjahr 2010/11 wird mit erwarteten Aufwendungen für den Skibus von CHF 100'000.- gerechnet.

2.5 Nachtbus

Der Nachtbus ermöglicht es Spätheimkehrern am Wochenende (Nacht von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag) zwischen 1 Uhr und 2 Uhr nochmals den öffentlichen Verkehr benutzen zu können. Die Leistung wurde 2009 öffentlich ausgeschrieben und für die Fahrplanjahre 2009/10 und 2010/11 vergeben.

Der Nachtbus wird im Fahrplanjahr 2010/2011 in gleichen Umfang fortgeführt.

Linie	Strecke	Anzahl Kurse	
		Fr/Sa	Sa/So
11N	Balzers – Bendern – Mauren – Nendeln	1	1
	Feldkirch – Mauren – Bendern – Balzers	1	1
21N	Buchs – Vaduz – Triesenberg	1	1
32N	Schellenberg – Bendern	1	1
	Bendern – Schellenberg	1	1

Damit verbleiben die Kosten für das Fahrplanjahr 2010/11 im derzeitigen Umfang von CHF 70'000.-.

3. UNGEDECKTE KOSTEN 2011

Die Bereitstellung des öffentlichen Personennahverkehrs weist seit vielen Jahren hohe ungedeckte Kosten auf. Für das Jahr 2010 stehen einem budgetierten Aufwand von 21'467'000 CHF erwartete Einnahmen von 2'947'000 CHF entgegen.

Der Eigenfinanzierungsgrad des öffentlichen Personennahverkehrs³ beträgt damit 15.1%.

Der tiefe Eigenfinanzierungsgrad ist auf die im regionalen und internationalen Vergleich überaus tiefen Preise für Fahrscheine und Abonnemente sowie das sehr gut ausgebaute Angebot zurückzuführen.

Für die nachfolgende Begründung der ungedeckten Kosten für das Jahr 2011 gelten folgenden Prämissen:

- Nachdem massgebliche Parameter (vor allem Teuerung, Entwicklung der Treibstoffpreise sowie Lohnentwicklung Wagenführer) zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Bericht und Antrags erst abgeschätzt werden können, sind alle Werte als erwartete Kosten bzw. Einnahmen zu verstehen.
- Mehr- beziehungsweise Minderkosten sowie Einnahmendifferenzen werden über das Eigenkapital der „Liechtenstein Bus Anstalt“ ausgeglichen.

Nachfolgend werden ausgehend vom Aufwand für die Erstellung des Grundangebots und der Einnahmen aus dem Linienverkehr die resultierenden ungedeckten Kosten dargestellt und kommentiert. Die ungedeckten Kosten entsprechen dem Landesbeitrag an die LBA.

3.1 Aufwand Grundangebot

Der Aufwand Grundangebot setzt sich einerseits aus den bei Dritten bezogenen fahrplanmässigen Leistungen⁴ der im Grundangebot enthaltenen Verkehrsdiens-

³ Einnahmen aus dem Linienverkehr (CHF 2'947'000) im Verhältnis zum Aufwand fahrplanmässige Leistungen (CHF 19'506'000).

⁴ Entweder durch Ausschreibung von Verkehrsdiensten durch die Liechtenstein Bus Anstalt selbst oder Verträge zur Mitfinanzierung von Verkehrsdiensten Dritter (ÖBB bei Liechtenstein Takt und VVV bei grenzüberschreitender Linie 70)

te, den Aufwendungen für Eigenleistungen der „Liechtenstein Bus Anstalt“ sowie ausserordentlicher Aufwendungen zusammen.

Um die Vergleichbarkeit von Rechnung 2009, Voranschlag 2010 und Erwartung 2011 zu erreichen, werden die Beiträge an „Liechtenstein Takt“ und „grenzüberschreitende Linie 70“ ebenfalls in der Spalte Rechnung 2009 und Voranschlag 2010 aufgeführt, obwohl diese Leistungen für die Jahr 2009 und 2010 mittels separaten Finanzbeschlüssen⁵ finanziert sind.

In 1000 CHF	Rechnung 2009	Voranschlag 2010	Erwartung 2011
Aufwand „Liechtenstein Bus“	18064	18545	18181
Aufwand „Skibus“	115	100	100
Aufwand „Nachtbus“	70	70	70
Beitrag „Liechtenstein Takt“	246	298	270
Beitrag „Linie 70“	240	240	262
Vertriebsaufwand	238	253	243
Aufwand fahrplanmässige Leistungen	18'973	19'506	19'126
Organisations- und Verwaltungsaufwand LBA	973	983	1074
Ausserordentlicher Aufwand	-140	377	455
Nicht rückforderbare Vorsteuer	626	640	620
Aufwand Grundangebot	20'432	21'506	21'275

Nachdem die Aufwendungen für die fahrplanmässigen Leistungen in Kapitel 2 begründet sind, beschränkt sich die Kommentierung auf die übrigen Aufwandspositionen für die erwarteten Kosten 2011.

⁵ FinB vom 14. März 2007 über die Gewährung eines Landesbeitrages an die Aufwendungen der ÖBB für den "Liechtenstein-Takt" für die Jahre 2008 bis 2010, LGBl. 2007 Nr. 93 und FinB vom 22. Oktober 2008 zur Mitfinanzierung des Betriebs der grenzüberschreitenden Linie 70 des Verkehrsverbunds Vorarlberg für die Jahre 2009 und 2010, LGBl. 2008 Nr. 330.

Vertriebsaufwand

Der Vertriebsaufwand umfasst alle Leistungen welche erforderlich sind, um das Fahrplanangebot für den Fahrgast zugänglich und nutzbar zu machen. Dies sind insbesondere Aufwendungen für die Erstellung und Verteilung von Liniennetzplänen und Fahrplanbücher, der Druck und Verkauf von Fahrscheinen und Abonnementen inklusive der Provisionen an die Vertriebspartner. Ebenfalls zählen dazu die Aufwendungen für den Anschluss an die verschiedenen Verkehrsverbände (Vorarlberg, Ostwind und Direkter Verkehr mit Generalabonnemente und Halbtaxabonnemente der Schweiz), Kontrolle und Sicherheit im Bus sowie die regelmässige Kundenbefragung. Die erwarteten Kosten werden im Jahr 2011 CHF 243'000.- betragen.

Organisations- und Verwaltungsaufwand LBA

Der Organisations- und Verwaltungsaufwand der LBA im Betrag von CHF 1'074'000.-- umfasst im wesentlichen vier Bereiche. Der erste Bereich umfasst die Betriebsführung selbst mit der Planung der Finanzierung, der Budgeterstellung und Berichterstattung. Der zweite Bereich umfasst die Planung und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs von der Liniennetz- und Fahrplanentwicklung über die Entwicklung und Beschreibung zur qualitativen und visuellen Ausgestaltung des Angebots bis hin zur Systementwicklung und Implementierung der Fahrgeldmanagement und Fahrgastinformationssysteme. Der dritte Bereich betrifft die Evaluation (Ausschreibung) der Leistungserbringer und die Vertragsführung mit diesen sowie die Kooperation mit den verschiedensten Verkehrs- und Vertriebspartnern. Der vierte Bereich umfasst den gesamten Kundendienst mit Kundencenter, Beratung, Abonnementeverkauf und Verwaltung, Organisation von Gruppenfahrten, Fundbüro usw., sowie das Marketing und die Werbung für die öffentlichen Verkehrsangebote. Die Mehrkosten für

das Jahr 2011 begründen sich primär durch zusätzliche Aufwendungen im Zusammenhang mit der Ausschreibung und Vergabe des Linienbusverkehrs ab 2012 sowie Aufwendungen die mit der allfälligen Übernahme des Linienverkehrs durch eine neue Transportunternehmung zusammenhängen.

Ausserordentlicher Aufwand

Massgeblich für den Ausserordentlichen Aufwand sind Rentenleistungen zugunsten von Wagenführern, welche bis 1. Juli 2001 nach dem alten Postautohaltervertrag angestellt wurden. Diese kommen gemäss Gesetz über die Abänderung des Besoldungsgesetzes, LGBl. 1995 Nr. 207, und Beschluss der Regierung vom 28. November 1995 in den Genuss einer Überbrückungsrente analog dem Staatspersonal, wobei der Gesetzesstand per 1.1.2000 anzuwenden ist.

Ende 2010 werden voraussichtlich insgesamt 16 Wagenführer – mit einem Überbrückungsrenten-Anspruch für 2011 von rund 170 Monaten – in Frührente sein.

In der Rechnung 2009 wurden aufgrund neuer Fahrgasterhebungen die Leistungserbringung der LBA für Schüler- und Lehrlingsfahrten in Feldkirch neu bewertet. Die LBA erhielt Nachzahlungen im Umfang von 260'000 CHF für die Schuljahre 2005 bis 2008.

Nicht Rückforderbare Vorsteuer

Grundsätzlich kann die LBA bei der Mehrwertsteuerabrechnung Vorsteuern geltend machen. Die LBA unterliegt jedoch auf Grund des Subventionsanteils einer Vorsteuerkürzung. Nachdem die Erfolgsrechnung der LBA ohne MwSt. ausgewiesen wird, müssen die „nicht rückforderbaren Vorsteuern“ als Aufwand verrechnet werden. Aufgrund des geringeren Subventionsanteils sinkt auch die „nicht rückforderbaren Vorsteuer“.

3.2 Einnahmen Linienverkehr

Die Einnahmen aus dem Linienverkehr konnten in den vergangenen Jahren aufgrund des Fahrgastzuwachses sowie Tariferhöhungen gesteigert werden und betragen im Jahr 2009 auf insgesamt CHF 2'890'000.--. Davon entfallen 2'587'000.- auf Billet- und Abonnementverkäufe sowie Einnahmen von Verkehrsverbänden.

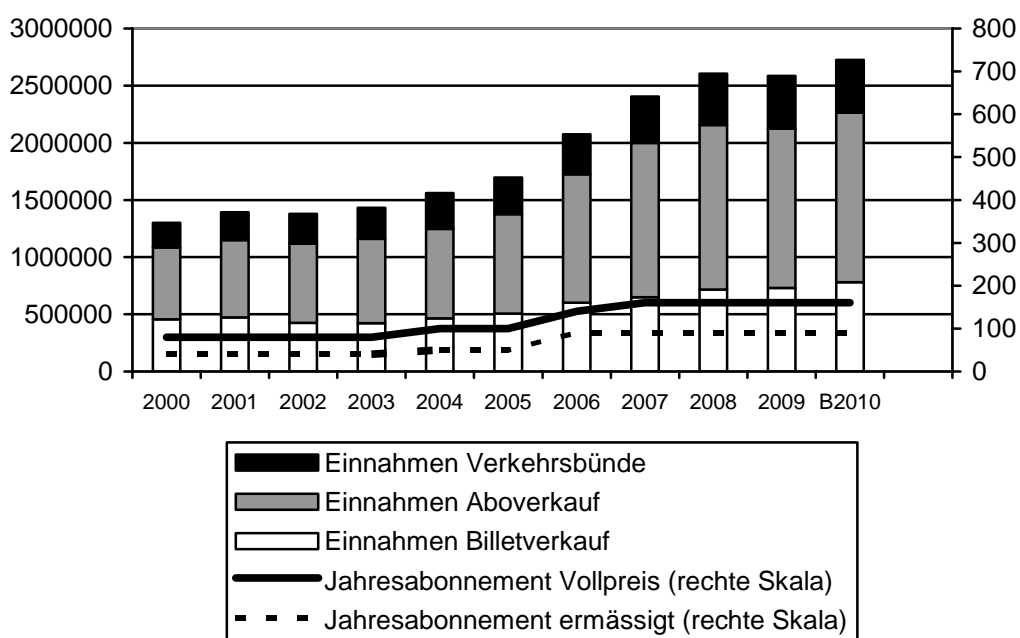


Abbildung 3: Entwicklung Einnahmen und Tarife

Die Einnahmen aus dem Linienverkehr vermögen den Aufwand für fahrplanmässige Leistungen nur zu 15.1% decken. Dieser Anteil soll im Einklang mit dem Mobilitätskonzept „Mobiles Liechtenstein 2015“ in den kommenden Jahren schrittweise erhöht werden, wobei mittelfristig ein Eigenfinanzierungsgrad von 25% erreicht werden soll. Dies würde - bei ansonsten gleich beliebenden Bedingungen - Einnahmen aus dem Linienverkehr von rund CHF 4.88 Mio. bedingen. Für das Jahr 2011 wird ein Eigenfinanzierungsgrad von 20% angestrebt, was eine

entsprechende Anpassung der Tarife voraussetzt. Dies ist aus folgenden Gründen vertretbar:

- die Tarife der LBA, vor allem die Preise für Abonnemente, sind im Vergleich zu den Verkehrsverbänden in der Region sehr tief (siehe auch unten stehende Vergleichstabelle);
- die LBA stellt eine Transportleistung bereit, über dessen Nutzung individuell frei entschieden werden kann;
- die höhere Beteiligung des Fahrgastes an den Erstellungskosten ist einem Leistungsabbau in jedem Fall vorzuziehen.

Der regionale Tarifvergleich zeigt, dass per 1.1.2010 die Preise für Einzelfahrscheine der LBA im Vergleich zum Ostwind deutlich tiefer sind. Der im „direkten Verkehr“⁶ massgebende Sockelbetrag von CHF 2.40 wird derzeit insbesondere bei den Halbtaxtarifen teilweise massiv unterschritten. Im Vergleich zum Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) bewegen sich die Einzelfahrscheine etwa auf gleichem Niveau. Bei den Abonnements ist das Preisniveau der LBA sowohl im Vergleich zum Ostwind als auch zum VVV deutlich tiefer. Dem Geltungsbereich der LBA-Abonnemente entsprechen etwa vier Zonen des Ostwind und eine „Region“ des VVV. Sind die Jahresabonnemente des Ostwind im Vergleich zur LBA um mehr als siebenfache teurer, ist es im Vergleich zum VV immer noch Faktor 2.7. Mittelfristig sollen sich die Tarife der LBA im Bereich der Einzelfahrscheine an diejenigen des Ostwinds annähern und im Bereich der Abonnemente das Niveau des VVV erreichen.

⁶ Als direkter Verkehr (DV) wird in der Schweiz die durchgehende Beförderung von Personen und Gütern zwischen zwei oder mehreren Transportunternehmungen aufgrund eines einzigen Transportvertrags und eines gemeinsamen Tarifes bezeichnet. Die beteiligten Transportunternehmungen haben hierzu ein Übereinkommen über die Organisation der Zusammenarbeit abgeschlossen. Das Halbtax-Abonnement sowie das Generalabonnement sind Produkte des direkten Verkehrs.

Fahrscheintyp	Zonen	LBA			Ostwind		VVV *	
		Vp.	Erm.	Ht.	Vp.	Erm. / Ht.	Vp.	Erm.
Einzelfahrschein	1	2.00	1.40	1.00	3.00	2.40	1.80	1.35
	2	2.60	1.90	1.30	4.20	2.80	2.40	1.80
	3	3.60	2.70	1.80	6.40	3.20	3.45	2.55
	4	4.60	3.40	2.30	8.40	4.20	4.50	3.15
	5	5.80	4.20	2.90	10.40	5.20	5.55	3.90
		alle Zonen			4 Zonen		1 Regio	
Tageskarte		7.00	5.00	---	16.80	8.40	8.40	6.00
Wochenabonnement		18.00	13.00	---	---	---	20.40	14.40
Monatsabonnement		40.00	27.00	---	129.00	97.00	54.00	37.50
Jahresabonnement		160.00	90.00	---	1161.00	873.00	432.00	294.00

*) VVV = Verkehrsverbund Vorarlberg (1 EUR = 1.50 CHF)

Vp. = Vollpreis, Erm. = ermässigt, Ht. = Halbtax

Abbildung 4: Tarifvergleich per 1.1.2010 LBA, Ostwind, VVV

Aufgrund der über das Jahr verteilten Erneuerung der Jahresabonnemente werden Tarifierhöhungen für Jahresabonnemente erst zeitverzögert wirksam, da Einnahmen aus Abonnements jeweils leistungskonform in das darauffolgende Jahr abgegrenzt werden. Damit eine Tarifierhöhung für das Jahr 2011 massgeblich einnahmewirksam wird, ist eine Tarifierhöhung per Mitte 2010 notwendig. Die volle Wirkung wird erst im Jahr 2012 erreicht.

Die genaue Festlegung der Tarifierhöhungen aufgrund der obigen Zielvorgaben erfolgt gemäss Art. 13 Abs. 1 des Gesetzes über die Errichtung und Organisation der Anstalt "Liechtenstein Bus Anstalt" (LBAG) durch die LBA.

In 1000 CHF	Rechnung 2009	Voranschlag 2010	Erwartung 2011
Einnahmen Billetverkauf	730	780	1000
Einnahmen Aboverkauf	1394	1485	2150
Einnahmen Verkehrsverbände	463	460	482
Diverse Einnahmen Linienverkehr	303	222	307
Einnahmen Linienverkehr	2'890	2'947	3'939

Die erwarteten Einnahmen für das Jahr 2011 sind wie folgt begründet:

Einnahmen Billetverkauf

Der Billetverkauf erfolgt ausschliesslich über das Kassensystem in den Bussen. Dabei sind die Chauffeure in der Lage, alle Kategorien von Billeten, angefangen vom Einzelfahrschein über Tageskarten bis zur Monatskarte sowohl zu LBA Tarifen wie auch zu VVV Tarifen in Schweizer Franken oder EURO zu verkaufen. Die erwarteten Einnahmen 2011 sehen aufgrund von Tariferhöhungen in diesem Segment eine Einnahmesteigerung von rund 20% gegenüber Budget 2010 vor.

Einnahmen Aboverkauf

Das Abonnement-Sortiment der LBA umfasst Wochen-, Monats- und Jahresabonnemente. Das weitaus grösste Segment sind die Jahresabonnemente. Im Jahr 2009 wurden 14`630 Jahresabonnemente ausgegeben. Die erwarteten Einnahmen 2011 sehen eine Einnahmesteigerung von rund 35% gegenüber Budget 2010 vor, dies unter anderem durch eine Anhebung der Jahresabonnemementpreise auf voraussichtlich CHF 240 (anstatt CHF 160) für Vollpreiszahlende und CHF 160 (anstatt CHF 90) für ermässigte Jahresabonnemente.

Einnahmen Verkehrsverbände

Die Einnahmen Verkehrsverbände sind Ausgleichszahlungen des Verkehrsverbands Vorarlberg für Einnahmen durch den Verkehrsverbund, welche eigentlich der LBA zustehen würden. In gleicher Weise erhält die LBA aus verschiedenen Tarifen des Direkten Verkehrs (Generalabonnemente, Halbtaxabonnemente, und weiteren in Liechtenstein gültigen Fahrscheinen) eine Abgeltungszahlung. Diese

Abgeltungszahlungen sind weitgehend unabhängig von den in Liechtenstein gültigen Tarifen und daher nur gering beeinflussbar.

Diverse Einnahmen Linienverkehr

Unter den diversen Einnahmen Linienverkehr fallen insbesondere die Einnahmen aus den Schüler- und Lehrlingsfreifahrten in Feldkirch. Diese Einnahmen sind durch die LBA-Tarife nicht beeinflussbar. Weiters generiert die LBA Einnahmen aus Werbung in und am Linienbus. Diese Einnahmen sollen durch eine breitere Vermarktung der Aussenflächen des „Liechtenstein Bus“ gesteigert werden.

3.3 Ungedekte Kosten 2011

Aufgrund der Aufwendungen für die Erstellung des Grundangebots sowie der erwarteten Einnahmen aus dem Linienverkehr ergeben sich die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs. Nachdem mit Voranschlag 2010 die ungedeckten Kosten auf über CHF 18.5 Mio. angestiegen sind, soll dieser Betrag für das Jahr 2011 mittels Steigerung der Einnahmen aus dem Linienverkehr sowie Kosteneinsparungen in den Verkehrsdiensten auf rund CHF 17.3 Mio. gesenkt werden. Damit liefert der öffentliche Verkehr einen wichtigen Beitrag zur Verminderung des absehbaren Defizits in der laufenden Rechnung des Landes und unterstützt damit die Konsolidierungsanstrengungen der Regierung.

In 1000 CHF	Rechnung 2009	Voranschlag 2010	Erwartung 2011
Einnahmen Linienverkehr	-2'890	-2'947	-3'939
Aufwand Grundangebot	20'432	21'506	21'275
Ungedekte Kosten	17'542	18'559	17'336

Die ungedeckten Kosten entsprechen dem zu finanzierenden Landesbeitrag⁷.

Die Erwartung 2011 enthält vor allem in Bezug auf die Einnahmenerzielung, die Teuerung und die Treibstoffkosten Annahmen. Nachdem mit diesem Bericht und Antrag gleichzeitig der Landesbeitrags für das Jahr 2011 fixiert wird, sind in der Jahresrechnung 2011 Abweichungen zu erwarten, welche in Überschüssen oder Defiziten münden können. Das Eigenkapital der LBA dient dazu, diese Unsicherheiten in Zukunft über die Jahre auszugleichen.

3.4 Ausschreibung „Liechtenstein Bus“ und Kostenstruktur ab 2012

Auf Basis der bestehenden Verträge mit den Transportunternehmen lassen sich die Kosten der Leistungserbringung für den öffentlichen Nahverkehr relativ gut abschätzen. Hinsichtlich der geplanten Anpassungen des Leistungsumfangs sowie teuerungsbedingter Preisanpassungen stehen die notwendigen Grundlagen in hinreichender Zuverlässigkeit zur Verfügung. Massgebliche Unsicherheiten bestehen vor allem in der Entwicklung der Treibstoffpreise, welche bei starken Veränderungen mehrere hunderttausend Franken pro Jahr betragen können.

Nachdem der geltende Betriebsdurchführungsvertrag mit Postauto Schweiz Regionalzentrum Liechtenstein Anstalt per Fahrplanwechsel 2011 ausläuft und das Vergabeverfahren für die Leistungserbringung ab Dezember 2011 voraussichtlich erst bis Ende 2010 abgeschlossen werden kann, stehen diese verlässlichen Kalkulationsgrundlagen ab dem Jahr 2012 derzeit noch nicht zur Verfügung. Im Rahmen eines offenen und wettbewerborientierten Vergabeverfahrens werden sowohl der Vertragspreis wie auch die Abgeltung der Teuerung und von Leistungsanpassungen neu festgelegt. Aufgrund dessen kann zum heutigen Zeitpunkt noch

⁷ Die ungedeckten Kosten für die Jahre 2009 und 2010 enthalten unter anderem die Beiträge an den „Liechtenstein Takt“ und die „grenzüberschreitende Linie 70“ und sind deshalb nicht identisch mit dem Landesbeitrag an die LBA.

keine verlässliche Aussage über die Kosten des Linienverkehrs ab dem Jahr 2012 gemacht werden. Je nach obsiegender Offerte kann der Gesamtpreis der Leistungserbringung im Linienverkehr deutlich vom heutigen Preis abweichen.

Für die Ausschreibung, Vergabe und Betriebsaufnahme der „Liechtenstein Bus“ ist folgender Zeitplan vorgesehen:

- bis Frühjahr 2010: Ausschreibung der Linienverkehre und Sonderformen der Linienverkehre;
- bis Herbst 2010: Vergabe der Linienverkehre und Sonderformen der Linienverkehre;
- Dezember 2010 bis Dezember 2011: Vorbereitung der Übernahme der Linienverkehre und Sonderformen der Linienverkehre durch neue Transportunternehmung;
- ab Fahrplanwechsel Dezember 2011: Leistungserbringung durch neue Transportunternehmung.

Die Regierung hat die Ausschreibungsstrategie im Dezember 2009 und das Ausschreibungskonzept im Februar 2010 genehmigt. Die LBA erstellt derzeit die Ausschreibungsunterlagen.

4. MITTELFRISTIGE ANGEBOTSENTWICKLUNG UND INFRASTRUKTURBEDARF

Die mittelfristige Angebotsentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Liechtenstein ist durch folgende Faktoren geprägt:

- Fahrgastpotential und Bedarfanpassungen;
- Angebotsänderungen im Schienenverkehr in den regionalen Knoten des öffentlichen Verkehrs (Feldkirch, Buchs SG, Sargans);
- Verfügbare Mittel (Tarifeinnahmen und Beiträge der öffentlichen Hand).

4.1 Mittelfristiges Angebotskonzept „Liechtenstein Bus“

Im Hinblick auf die Einführung der S-Bahn St. Gallen auf Dezember 2013 muss das Liniennetz des „Liechtenstein Bus“ neu konzipiert werden, da sich wesentliche Rahmenbedingungen ändern.

Das Bahnangebot in Buchs SG wird mit der S-Bahn St. Gallen gegenüber heute deutlich aufgewertet, wobei neben dem stündlichen Regionalexpress neu ebenfalls stündlich eine S-Bahn (S4) verkehren wird. Die beiden Angebote bilden in Buchs SG einen Halbstundentakt, wobei die Fahrlage gegenüber heute um 15 Minuten versetzt wird. In den Knoten Sargans und Feldkirch bleiben die massgeblichen Anschlüsse in der derzeitigen Zeitlage bestehen. Damit muss das 2006 eingeführte Angebotskonzept des „Liechtenstein Bus“ neu gestaltet werden, ansonsten die Anschlüsse in Buchs SG nicht mehr gewährleistet werden.

Aufgrund dieser Anforderungen wurde das Angebot „Liechtenstein Bus“ neu konzipiert, wobei die Qualität des derzeitigen Liniennetzes erhalten bleiben soll. Im Ergebnis haben die Untersuchungen folgende zentrale Merkmale eines neuen Angebotskonzepts ergeben:

- **Linie 11** wird neu als durchgehende Linie von Feldkirch via Schaanwald, Mauren, Eschen, Bendern, Schaan, Vaduz, Triesen, Balzers nach Sargans geführt.
- **Linie 12** wird eingekürzt und verkehrt zwischen Balzers, Triesen, Vaduz, Schaan und Buchs.
- **Linie 13** wird ebenfalls eingekürzt und verkehrt zwischen Buchs, Schaan, Nendeln, Eschen, Mauren und Schaanwald.

Das neue Angebotskonzept (Erarbeitungsstand Januar 2010) in der Übersicht:

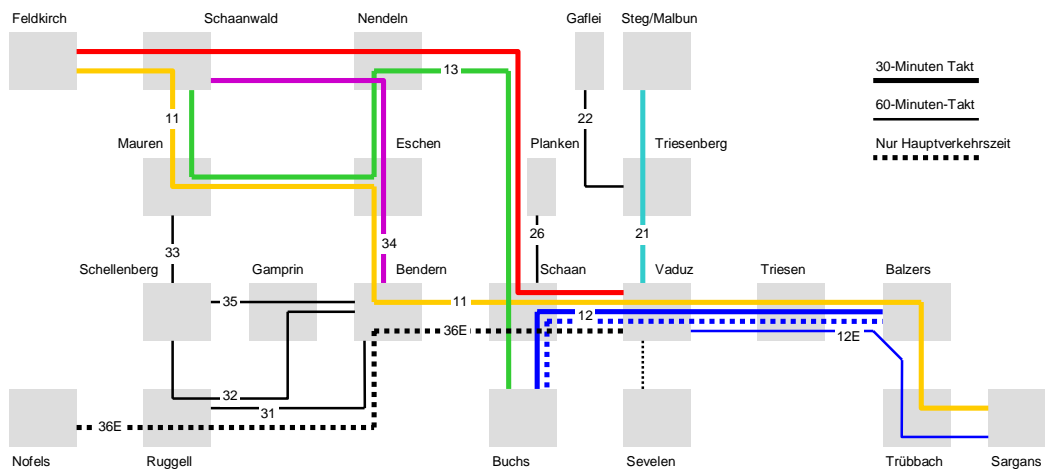


Abbildung 5: Schema Angebotskonzept "Liechtenstein Bus" 2013 (Stand Januar 2010)

Im Verlauf des Jahres 2010 wird das Konzept weiter ausgearbeitet und verfeinert.

4.2 Anforderungen an die Infrastruktur

Die Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs bedingt neben Fahrzeugen und Fahrpersonal eine ausreichende Infrastruktur. Hierzu zählen insbesondere die Verkehrsträger (Strasse oder Schiene), Publikumsanlagen (Haltestellen, Umsteigepunkte) und weitere betriebsnotwendige Anlagen (z.B. Wendeanlagen für Linienbusse).

Im Folgenden wird nur auf die Anforderungen an die Infrastruktur für den Linienbusverkehr eingegangen. Die zur Entwicklung eines möglichen Schienenpersonennahverkehrs notwendige Infrastruktur wird im Rahmen des Projekts S-Bahn FL-A-CH festgelegt.

Die Anforderungen an die Infrastruktur für den Linienbusverkehr ergeben sich aus folgenden wesentlichen Gründen:

- Linienverlauf und Endhaltestellen (Situierung der Haltestellen und Wendeanlagen);

- Fahrgastaufkommen (Ausstattung der Haltestelle);
- Verkehrsaufkommen (Verkehrsführung, Busbevorzugung);
- Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (Gestaltung der Haltestellen)
- Attraktivitätssteigerung (Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen)

Hieraus ergibt sich der im Folgenden dargestellte Handlungsbedarf, wobei ausschliesslich die zentralen Elemente beschrieben werden:

4.2.1 Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen

Bushof Schaan

Im Herbst 2010 wird der Bushof Schaan in Betrieb gehen. Mit sechs Anlegekanten bietet der wichtigste Knoten des „Liechtenstein Bus“ den Fahrgästen komfortable Umsteigebedingungen. Gleichzeitig wird die Anbindung an den Bahnhof Schaan-Vaduz wesentlich verbessert. Mit der Verlegung des Kundencenters der LBA von Vaduz nach Schaan wird dem Bedürfnis der Fahrgäste entsprochen, möglichst zentral und gut zugänglich die Dienstleistungen der LBA in Anspruch nehmen zu können.

Für die verkehrstechnische Erschliessung des Bushofs und der Tiefgarage Bushof Schaan wird an den Ein-/ bzw. Ausfahrten eine neue Lichtsignalanlage installiert. Diese ermöglicht eine priorisierte Ein- und Ausfahrt des öffentlichen Verkehrs in den neuen Bushof.



Abbildung 6: Modell Bushof Schaan

Haltestelle Post Vaduz

Die Haltestelle im Bereich Post Vaduz entspricht in mehrfacher Hinsicht nicht mehr den heutigen Anforderungen, weshalb dringender Handlungsbedarf zur Neugestaltung der Haltestelle vorliegt. Für die reibungslose Abwicklung des Linienbusverkehrs sind mindestens jeweils zwei vollwertige Haltekanten erforderlich, wobei eine dritte Haltekante sinnvoll wäre, um fahrplanmässige Halte auf der Fahrbahn zu vermeiden. Aufgrund der begrenzten räumlichen Situation und mehrerer Konfliktpunkte mit dem Fuss- und Individualverkehr ist eine optimale Gestaltung für alle Verkehrsteilnehmer jedoch schwierig. In einer verkehrsplanerischen Studie wurden deshalb verschiedene Varianten untersucht, wobei Varianten mit jeweils drei Haltekanten selbst mit hohem Aufwand nur suboptimal zu realisieren wären.

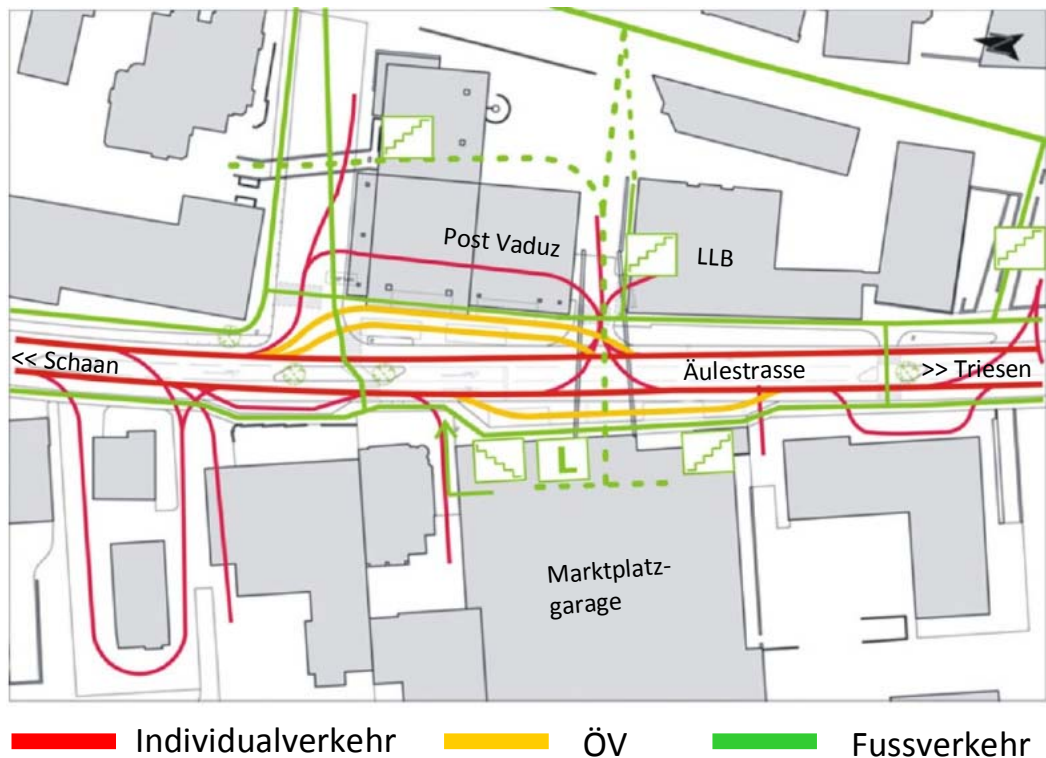


Abbildung 7: Verkehrsströme im Bereich Vaduz Post

Mit der Gestaltung der Haltestelle Vaduz Post werden folgende Ziele verfolgt:

- Schaffung einer für den ÖV-Nutzer attraktiven und behindertengerechten Bushaltestelle mit ausreichenden Warteflächen;
- Gewährleistung eines hohen Komforts und einer hohen Sicherheit für Fussgänger bei der Querung der Äulestrasse;
- Bereitstellung von ausreichenden und komfortablen Fussverkehrsanlagen auch in Längsrichtung zur Äulestrasse unter Berücksichtigung der besonderen Erfordernisse aus einer möglichen Kombination mit ÖV-Warteflächen;
- Berücksichtigung der Interessen des Schulweges vom Städtle bzw. von der Bushaltestelle zu den Schulen in der Giessenstrasse;

Für die weitere Untersuchung wird folglich von zwei vollwertigen Haltekanten ausgegangen, wobei die Bestrebungen der Gemeinde Vaduz zur Gestaltung der

Markplatzgarage (Kopfbau) und des Landes Liechtenstein zur Gestaltung der Postgasse mit berücksichtigt werden.

Anbindung Linienbus an künftige S-Bahn-Haltestellen

Im Zusammenhang mit der möglichen Einrichtung eines Halbstundentakts auf der Schiene (S-Bahn FL.A.CH) kommt der Bus-Bahn-Verknüpfung eine zentrale Rolle zu. Mit der Fertigstellung des Bushofs Schaan ist die Verknüpfung in Schaan ideal angelegt. Im Zuge der Renovation und dem Ausbau des Bahnhofgebäudes soll durch dessen Nutzung zugunsten der Fahrgäste diese Verbindung der Verkehrsmittel noch verstärkt werden.

Im Bereich einer allfällig zukünftigen S-Bahn Haltestelle Nendeln und Schaanwald ist neben der Siedlungsentwicklung die Verknüpfung der Verkehrsmittel ebenfalls ein zentraler Erfolgsfaktor. Im Rahmen des Projekts S-Bahn FL.A.CH sowie der Gestaltung der Anschlussbauwerke Strasse wird – unter Einbezug der Standortgemeinden – die Erschliessung der Bahnhaltestelle durch den Linienbus eingehend untersucht.

Sanierung und Aufwertung von Haltestellen

Gemäss dem Gesetz über die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz; BGIG) sind öffentliche Verkehrssysteme, insbesondere Haltestellen, Kommunikationssysteme, Billettausgabestellen sowie Fahrzeuge der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs barrierefrei zu gestalten, sofern die Verkehrs- und Betriebssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird. Für die Adaptierung von bestehenden Anlagen gilt eine Übergangsfrist von fünf Jahren.

Im Zuge von Strassenbaumassnahmen oder Sanierungen werden Haltestellen jeweils barrierefrei ausgestaltet, dies betrifft primär den Einbau einer Anlegekannte und eines taktilen Aufmerksamkeitsfeldes für den erleichterten Einstieg. Hier-von profitieren nicht nur Menschen mit Behinderung sondern alle Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs. Aufgrund der beschränkt zur Verfügung stehenden Mittel erfolgt eine Prioritätensetzung in Absprache mit dem Behindertenverband.

Ebenfalls werden im Zuge von Strassenbaumassnahmen und Sanierungen auch die Wartekabinen erneuert. Die Anforderungen an die Gestaltung und Ausstattung der Wartekabinen wird derzeit überarbeitet und in Form einer standardisierten Beschreibung festgelegt. Damit sollen ein einheitliches Erscheinungsbild, klar strukturierte Informationen und weitere Ausstattungsmerkmale definiert werden. Ausgehend von den Anforderungen sowie dem derzeitigen Zustand wird ein nach Prioritäten geordneter Handlungsbedarf definiert.

Anzeige von Abfahrtszeiten an Haltestellen

Mit der in allen Linienbussen installierten neuen Bordelektronik wird es in Zukunft möglich sein, an Haltestellen neben der fahrplanmässigen Abfahrtszeit (Soll-Abfahrtszeit) auch die tatsächlich erwartete Abfahrtszeit (Ist-Abfahrtszeit) anzuzeigen. Damit erhält der Fahrgast an der Haltestelle die Echtzeitinformation, ob der Linienbus pünktlich die Haltestelle erreicht oder allenfalls mit wie viel Verspätung zu rechnen ist. Erstmals wird diese Echtzeitinformation am Bushof Schaan realisiert. Grundsätzlich sind die Echtzeitdaten dann für alle Haltestellen des „Liechtenstein Bus“ verfügbar. Aufgrund der erheblichen Investitionskosten wird die Ausstattung aller rund 320 Haltestellen mit dieser Technik nicht möglich sein. Statt dessen wird ein schrittweises und nach Prioritäten gegliedertes Vorgehen angestrebt. Jedenfalls ist die Echtzeitinformation in Zukunft auf internetfähigen Mobilfunkgeräten abrufbar.

4.2.2 Massnahmen zur Fahrplanstabilisierung

Lichtsignal-Beeinflussung

Die Lichtsignalbeeinflussung durch Linienbusse stellt ein effizientes Mittel zur Busbevorzugung und damit zur Fahrplanstabilisierung dar. Zukünftig soll die Beeinflussung der Lichtsignalanlagen mittels Funk erfolgen. Damit besteht mittelfristig die Möglichkeit, dass die Busse je nach Verspätungslage dynamisch Vorrang erhalten. Dies im Gegensatz zum bisherigen System mittels Induktionsschleifen, welche die Linienbusse nach dem first-come-first-serve-Prinzip bevorzugen. Bestehende, mittels Induktionsschleifen gesteuerte Anlagen werden deshalb im Laufe der Zeit auf die Funkbeeinflussung umgerüstet.

Busspur Schaan – Vaduz

Längerfristig soll zwischen Schaan und Vaduz eine Busspur errichtet werden. Im Hinblick darauf werden im Rahmen von Überbauungsplänen, in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Vaduz, schrittweise die notwendigen Flächen gesichert. Die Realisierung einer Busspur kann in Angriff genommen werden, sobald in einem Abschnitt eine zusammenhängende sinnvolle Länge zur Verfügung steht.

Fahrplanstabilisierung „Linie 11“

Mit Umsetzung des Fahrplankonzepts 2013/2015 wird die neue Linie 11 konsequent von Feldkirch via Mauren, Eschen, Bendern, Schaan, Vaduz, Triesen, Balzers nach Sargans verkehren. Damit die Linie 11 und damit alle Anschlusslinien fahrplantreu fahren können, sind Massnahmen zur Busbevorzugung auf der ge-

samten Strecke zu prüfen. Ausgehend von einer Situationsanalyse, einer Definition von Problemstellen und möglicher Lösungsansätze wird ein nach Prioritäten gegliederter Massnahmenkatalog erstellt. Nach Vorliegen des Massnahmenkatalogs werden die zur Umsetzung empfohlenen Massnahmen im Rahmen des Investitionsbudgets der Abteilung Infrastruktur Betrieb nach Möglichkeit realisiert werden.

4.2.3 Wendeanlagen

Wendeanlage Mauren

Gemäss Fahrplankonzept 2006 endet die Linie 11 in Nebenverkehrszeiten in Mauren, womit eine Wendemöglichkeit im Bereich der Dorfeinfahrt Mauren von Schaanwald her fehlt. Die bisherige Lösung mit einer Wendemöglichkeit im Industriegebiet Mauren-Schaanwald hat in der Vergangenheit hohe Kosten durch Mehrkilometer verursacht und ist betrieblich alles andere als optimal. Im Zuge der Errichtung einer Torinsel und Haltestelle hat die Regierung im Verkehrsinfrastrukturbericht 2010 (Bericht und Antrag 96/2009) vorgeschlagen, eine Wendeschleife zu realisieren.

Gemäss dem aktualisierten Fahrplankonzept 2013/2015 wird in Mauren keine Linie des „Liechtenstein Bus“ enden, womit die Wendeschleife ab Dezember 2013 nicht mehr benötigt würde. Aufgrund dessen wird auf die vollständige Realisierung dieser Wendeanlage verzichtet und die Bedienung von Mauren bis 2013 mit einer Zwischenlösung realisiert. Die geplante Haltestelle nebst Torinsel wird im Jahr 2010 dennoch realisiert werden.

II. ANTRAG DER REGIERUNG

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen unterbreitet die Regierung dem Landtag den

Antrag,

der Hohe Landtag wolle diesen Bericht und Antrag in Behandlung ziehen und dem beiliegenden Finanzbeschluss die Zustimmung erteilen.

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

**REGIERUNG DES
FÜRSTENTUMS LIECHTENSTEIN**

III. REGIERUNGSVORLAGE

Finanzbeschluss

vom ...

**über die Gewährung eines Landesbeitrages an die Aufwendungen
der Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) für das Jahr 2011**

Der Landtag hat in seiner Sitzung vom beschlossen:

Art. 1

An die Aufwendungen der Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) zur Erstellung des öffentlichen Personennahverkehrs richtet das Land für das Jahr 2011 einen Landesbeitrag in der Gesamthöhe von maximal CHF 17'336'000.-- aus.

Art. 2

Dieser Finanzbeschluss tritt am Tage der Kundmachung in Kraft.