

## **Verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen ab 50 Angestellten**

Gestützt auf Artikel 44 der Geschäftsordnung des Landtages vom 19. Dezember 2012, Landesgesetzblatt 2013 Nr. 9, reichen die unterzeichneten Abgeordneten folgendes Postulat ein und stellen den Antrag, der Landtag wolle beschliessen:

**Die Regierung wird eingeladen zu prüfen, wie sich ein gesetzlich verpflichtendes betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen ab 50 Arbeitnehmern auf das Verkehrsaufkommen und somit die Erreichbarkeit in Liechtenstein auswirken würde und wie dies umgesetzt werden könnte.**

### Begründung

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) umfasst das Setzen von Anreizen für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs, für Fahrgemeinschaften sowie für den Langsamverkehr mit dem Rad oder zu Fuss. Im Gegenzug umfasst es aber auch das Setzen von Abreizen für den kosten- und platzintensiven motorisierten Individualverkehr (MIV) für den Arbeitsweg. Wirksames BMM kann den MIV ohne Kosten für den Staat um bis zu 20 Prozent verringern, die Gesundheit der Arbeitnehmer verbessern, die Kosten für die Arbeitgeber (Parkplätze, Staukosten) senken und die Erreichbarkeit für die Volkswirtschaft verbessern.

Liechtenstein verfügt über einen der höchsten Motorisierungsgrade der Welt. Mit 767 Personenwagen pro 1'000 Einwohner liegt Liechtenstein vor Luxemburg mit 662 pro 1'000 Einwohner und Island mit 661 pro 1'000 Einwohner an der Spitze. Österreich und die Schweiz verfügen im Vergleich zu Liechtenstein mit 547 pro 1'000 Einwohner respektive 539 pro 1'000 Einwohner über einen wesentlich geringeren Motorisierungsgrad.<sup>1</sup> Der Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung, welcher für den Weg zum Arbeitsort normalerweise auf private motorisierte Verkehrsmittel verzichtet, ist seit 1990 von 33.9 Prozent auf 27.7 Prozent im Jahr 2010 gesunken. Dieser Wert betrug 1970 noch mehr als 50 Prozent.<sup>2</sup> Im Jahr 2010 benötigten 52,6 Prozent der erwerbstätigen Bevölkerung für den Arbeitsweg eine Viertelstunde oder weniger, wobei das Auto mit Abstand das wichtigste Verkehrsmittel war.<sup>3</sup> Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang der Umstand, dass der sogenannte Ladefaktor pro Personenwagen für den Arbeitsweg in der Schweiz bei lediglich 1.1 Personen liegt. Dieser ist in Liechtenstein mit Sicherheit tiefer. Es befindet sich also in aller Regel in jedem Auto eine Person.

Im Wissen um den Strassen-Flächenbedarf der Verkehrsmittel ist der MIV, also das Auto, das mit Abstand ineffiziente Verkehrsmittel. Eine Person in Bewegung braucht im Auto durchschnittlich etwa 115 Quadratmeter Verkehrsfläche, per öffentlichem Verkehr oder Fahrrad nur etwa 10 Quadratmeter und zu Fuss nur etwa 3 Quadratmeter. Der MIV beansprucht die knappe Ressource Strasse also deutlich am stärksten. Dies tritt z.B. an den stark beanspruchten rheinquerenden Brücken von Balzers bis Ruggell zu Tage. Von den rund 20'000 Arbeitspendlern pro Tag aus dem benachbarten Ausland benutzen 80 Prozent den MIV, was zu den Hauptverkehrszeiten je länger je mehr zu Stau und

---

<sup>1</sup> Amt für Statistik: Fahrzeugstatistik, Bestand 30. Juni 2016, Seite 16.

<sup>2</sup> Amt für Statistik: Indikatoren für eine nachhaltige Entwicklung 2016, Seite 54.

<sup>3</sup> Amt für Statistik: Volkszählung 2010, Verkehr, Band 3, Seite 6.

Behinderung führt. Ein Ausbau der Rheinbrücken ist zum einen kostenintensiv und zum anderen durch die stark belastete Rheintalautobahn, die an ihre Kapazitätsgrenzen stösst, nicht opportun und würde die Verkehrsbelastung in Liechtenstein weiter verschärfen.

Aus Sicht des Staates ist jede Erhöhung des Verkehrsaufkommens per MIV für die Bewältigung der Arbeitswege mit zusätzlichen Kosten verbunden. Die Erreichbarkeit für den wirklich notwendigen motorisierten Verkehr sinkt, die Staukosten für die Volkswirtschaft steigen, zusätzliche Strassen, die den MIV attraktiver gestalten, ziehen zusätzlichen Verkehr an und somit wird der Stau zum nächsten Engpass verlagert, die Luftqualität verschlechtert sich durch zusätzliche Emissionen, die Lebensqualität sinkt durch zusätzlichen Lärm und die Kosten für zusätzliche CO<sub>2</sub>-Zertifikate steigen.

Hingegen verspricht die Reduktion und Verlagerung des Pendlerverkehrs auf den ÖV und hin zum Langsamverkehr massive volkswirtschaftliche Vorteile: Die Erreichbarkeit für den wirklich notwendigen Pendlerverkehr per MIV und Warentransporte verbessert sich, Staukosten können vermieden werden, die Kosten für Verpflichtungen aus Klimaabkommen für CO<sub>2</sub>-Zertifikate sinken und die Luft- und Lebensqualität steigen. Zudem können der Abfluss von Wertschöpfung ins Ausland durch den Kauf von Kraftstoffen begrenzt werden. Rund 20 Prozent des gesamten Energieverbrauchs wurde 2015 in Liechtenstein für die Mobilität aufgewendet.<sup>4</sup> Die Kosten für Benzin und Diesel für den Verkehr belaufen sich in Liechtenstein jedes Jahr auf ca. 30 Mio. Franken. Dabei findet praktisch keine Wertschöpfung in Liechtenstein statt. Die Marge einer Tankstelle auf einen Liter Kraftstoff ist mit einem Rappen sehr gering, wobei Erdölprodukte in Liechtenstein weder gefördert noch zu Kraftstoffen weiterverarbeitet werden.

Hingegen darf sich Liechtenstein von den Umsteigeeffekten durch ein wirksames und flächendeckendes BMM eine verstärkte Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, im Speziellen des Angebots der LIEmobil versprechen. Damit einhergehend einen höheren Eigenfinanzierungsgrad des ÖVs und unter dem Strich auch für die Finanzierung der LIEmobil geringere Kosten.

Wenn Betriebe ab 50 Arbeitnehmern gesetzlich dazu verpflichtet werden könnten, ein effektives betriebliches Mobilitätsmanagement mit Parkplatzbewirtschaftung, Vergünstigung des ÖVs, Verbesserung der Infrastruktur für Fahrgemeinschaften (reservierte Parkplätze) und ein Angebot an Umkleidekabinen für Radfahrer einzurichten, dann ist es absehbar, dass sich die morgendlichen, mittäglichen und abendlichen Verkehrsspitzen brechen lassen, sich die Stausituation für den wirklich notwendigen Verkehr verbessert, ohne dabei Kosten für den Staat und den Steuerzahler nach sich zu ziehen.

Auch wäre es prüfenswert, eine generelle opt-out Möglichkeit vorzusehen. So könnten sich Betriebe, die sich zwar über der Schwelle von 50 Arbeitnehmern befinden, für die Bezahlung einer jährlichen Abgeltung an den Staat entscheiden. Diesen Betrag könnte der Staat dann in verkehrsentlastende Massnahmen zu Gunsten des ÖVs und des Langsamverkehrs investieren, was wiederum die Einführung eines BMMs attraktiver machen würde. Hingegen darf diese opt-out Möglichkeit nicht als ein Instrument zum günstigen Freikauf von der Verpflichtung eines wirksamen BMMs ausgestaltet sein. Aber

---

<sup>4</sup> Amt für Statistik: Energiestatistik 2016, Seite 7.

vorübergehend könnte die Möglichkeit geboten werden, sich durch Bezahlung eines angemessenen Betrages vorläufig von der Verpflichtung zur Einführung eines BMMs zu befreien, denn es kann durchaus Gründe geben, die vorübergehend gegen eine Einführung sprechen.

Hingegen sind die Postulanten der Überzeugung, dass die Zeit der Freiwilligkeit zur Einführung von betrieblichen Mobilitätsmanagement Systemen abgelaufen ist. Die Wirtschaftstreibenden haben zwar erkannt, dass vor allem der Verkehrsträger Strasse an seine Grenzen stösst und dadurch die Erreichbarkeit der Wirtschaft zunehmend gefährdet ist. Sie sind aber im Grossen und Ganzen weder bereit die Ursachen, nämlich die Mobilität der von ihnen benötigten Arbeitnehmer, anzuerkennen noch mehrheitlich bereit, die Ursachen zu bekämpfen oder mindestens abzuschwächen. Für Betriebe ab 50 Arbeitnehmenden erachten es die Postulanten als zumutbar, dass ein betriebliches Mobilitätsmanagement dem Verursacherprinzip entsprechend eingeführt werden kann.

Die Postulanten erachten es als massgeblich, dass der Staat die Rahmenbedingung so setzt, dass für die Volkswirtschaft und die Gesellschaft schädlichen Entwicklungen entgegengewirkt wird und sie so gesetzt werden, dass der Volkswohlfahrt zuträgliche Entwicklungen gefördert werden. Die Postulanten erachten ein verpflichtendes BMM ab 50 Arbeitnehmern als allen diesen Punkten zuträglich und für Liechtenstein als erstrebenswert, zumutbar, umsetzbar und unumgänglich.

Selbstverständlich würde der Gesetzgeber, sprich der Landtag, bei der Einführung eines verpflichtenden BMMs mit gutem Beispiel voran gehen, nur schon deswegen, weil die Organisation Landtag sich sehr nahe an der kritischen Schwelle von 50 Personen bewegt, aber auch, weil der gegenwärtige Zustand, dass sich der Landtag vom BMM der Landesverwaltung ausnimmt, völlig unglaubwürdig ist und die Akzeptanz untergräbt.

Im Rahmen einer Postulatsbeantwortung sollten vor allem die folgenden Fragen eingehend abgeklärt und erörtert werden:

- Welche Betriebe verfügen gegenwärtig über ein BMM?
- Wie sind die verschiedenen BMM ausgestaltet und welche Effekte in Bezug auf Reduktion des Verkehrsaufkommens, Kostenersparnisse für den Betrieb (z.B. Reduktion von Parkplätzen, weniger Krankheitstage), verbesserte Gesundheit der Mitarbeiter usw. konnten damit erreicht werden?
- Wie ist ein wirkungsvolles BMM ausgestaltet?
- Wie viele Betriebe in Liechtenstein wären von einer verpflichtenden Einführung eines BMM ab 50 Mitarbeiter betroffen?
- Wie viele Arbeitnehmer sind das?
- Innerhalb welches Zeitraums liesse sich ein flächendeckendes BMM in Liechtenstein realisieren?
- Welche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen hätte ein flächdeckendes, verpflichtendes BMM auf das Verkehrsaufkommen und die Lärm- und Abgasemissionen?
- Welche Auswirkungen hätte ein flächendeckendes, verpflichtendes BMM auf die LIEmobil?
- Welche Kostenersparnisse in Bezug auf z.B. Staukosten und den Ankauf von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten usw. resultierten für die Volkswirtschaft, den Staat und letztlich für den Steuerzahler?

- Welchen Einfluss auf die Wertschöpfung in Liechtenstein hätte ein flächendeckendes, verpflichtendes BMM auf die Wertschöpfung in Liechtenstein?
- In welchem Ausmass könnten Energieimporte aus dem Ausland reduziert werden?
- Welche Effekte sind von einem flächendeckenden, verpflichtenden BMM auf die Energiestrategie und das Pariser Klimaabkommen zu erwarten?
- Wenn überhaupt, welche Gründe würden gegen ein flächendeckendes, verpflichtendes BMM aus sich der Volkswirtschaft sprechen?

Diese Fragen sind keineswegs abschliessender Natur, sondern stellen aus Sicht der Postulanten die wesentlichen Kernfragen dar, die im Zusammenhang mit einem flächendeckenden, verpflichtenden und wirksamen BMM beantwortet werden sollten um eine fundierte Entscheidungsgrundlage für allenfalls zu ergreifende weitere Schritte zu erlangen.

Vaduz den 12. Juni 2017

Georg Kaufmann

Thomas Lageder

Patrick Risch