

## **Motion zur Verbesserung des Busangebots**

Gestützt auf Artikel 42 der Geschäftsordnung des Landtags vom 19. Dezember 2012, Landesgesetzblatt 2013 Nr. 9, reichen die unterzeichneten Abgeordneten folgende Motion ein und stellen den Antrag, der Landtag wolle beschliessen:

**Die Regierung wird beauftragt, das Gesetz Verkehrsbetrieb «LiechtensteinMOBIL» derart anzupassen, dass als Grundangebot mindestens ein Halbstundentakt auf allen Linien – oder ein vergleichbares Angebot – von Betriebsbeginn bis Betriebsende vorgesehen ist.**

### **Begründung**

Obwohl im Mobilitätskonzept 2030 von einem öV-Push die Rede ist, sind bislang keine Qualitätsverbesserungen im öffentlichen Verkehr spürbar. Mit dem letzten Fahrplanwechsel wurden, widersprüchlich dem Mobilitätskonzept, gar stellenweise Leistungen reduziert. Die Busse der LieMobil stecken zunehmend im Berufsverkehr fest, was zu Verspätungen und Anschlussbrüchen führt.

#### **Mehrere Kriterien machen einen öV attraktiv:**

1. Moderne und zeitgemässe Fahrzeuge
2. Haltestellen mit Witterungsschutz und Fahrplananzeige in Echtzeit, manche davon als Umsteige-Haltestellen auf das Fahrrad
3. Ein attraktives und einfaches Tarifsysteem
4. Verlässlicher Fahrplan mit garantierten Anschlüssen
5. Kurze Reisezeiten
6. Dichter Fahrplan mit schlanken Anschlüssen

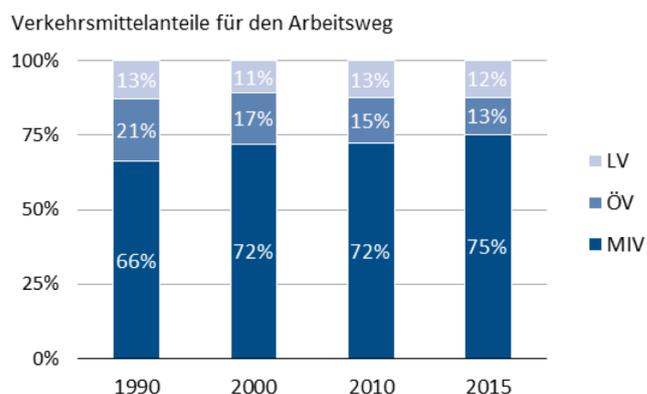
Von den sechs genannten Kriterien kann in Liechtenstein aktuell nur das erste Kriterium „moderne, zeitgemässe Fahrzeuge“ ohne Vorbehalt als erfüllt betrachtet werden. Die restlichen Kriterien sind nicht oder nur teilweise erfüllt. In den letzten fünf Jahren gab es keine spürbaren Verbesserungen im öV. Im Gegenteil: Die Fahrplanstabilität wird zunehmend unzuverlässiger, der Umstieg auf Anschlussverbindungen ist in Folge des Öfteren unmöglich oder nicht garantiert. s. Grund dafür ist das zunehmende Verkehrsaufkommen zu den Stosszeiten am Morgen, Mittag und Abend. Anstelle von effektiven Gegenmassnahmen, wird der Ist-Zustand schlichtweg als gegeben betrachtet und die Geduld der Passagier:innen strapaziert. Die Situation ist so unbefriedigend, dass sich auch überzeugte öV-Nutzer:innen überlegen, dem öV den Rücken zu kehren und ins Privatauto zu steigen.

Zu den Stosszeiten sind die Busse teilweise dermassen verspätet, dass Anschlüsse nicht gewährleistet werden können. Das betrifft insbesondere die Linie 11, welche Sargans mit Feldkirch verbindet. Die Linie 11 hat in Vaduz, Schaan und Bendern einige neuralgische, staugefährdete Abschnitte zu befahren und verliert so enorm an Zeit. Praktisch alle anderen Linien sind auf die Linie 11 abgestimmt. Kommt es auf der Linie 11 zu einer

Verspätung, müssen die anderen Linien entweder warten oder aber sie fahren — meist verzögert — ab und generieren damit einen Anschlussbruch, was wiederum zu verärgerten, gestrandeten Fahrgästen führt. Warten die untergeordneten Linien zu lange, werden unter Umständen summarisch weitere Verspätungen aufgebaut beziehungsweise bestehende Verspätungen reproduziert, da nun die Linie 11 aufgrund der Verzögerung von anderen Linien warten müsste. Um diese Wirkungskette einzudämmen, können Anschlusslinien nur marginal vom Fahrplan abweichen. Betroffen sind oft auch diejenigen Linien, insbesondere im Unterland, die mit wenigen Ausnahmen nur im Stundentakt fahren. Für Fahrgäste bedeutet das in der Praxis nicht selten, dass sie bei einem verpassten Anschluss bis zu 50 Minuten auf die nächste Verbindung warten. Es liegt auf der Hand, dass dieser Zustand unbefriedigend ist und den grundsätzlichen Zielsetzungen des öVs komplett widerspricht.

Das prognostizierte Wirtschaftswachstum wird das vorhandene Verkehrsproblem in Liechtenstein weiter verschärfen. Bis ins Jahr 2040 werden bis zu 100 Prozent mehr Zupendler:innen nach Liechtenstein erwartet<sup>1</sup>, die auf eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Bis dahin muss unser Umweltverbund — bestehend aus Bus, Bahn, Fahrrad- und Fussverkehr — bereit sein, den Zulauf aufzunehmen. Zusätzlich zu den Zupendler:innen wird auch die Bevölkerung gemäss Amt für Statistik im Trendszenario um jährliche 0,3 Prozent bis ins Jahr 2060 zugenommen haben<sup>2</sup>.

Nur mit einem attraktiven öV-Angebot schaffen wir es, dass Verkehrsteilnehmer:innen die Alternativen dem Privatauto vorziehen. Ein Blick nach Vorarlberg zeigt, dass es möglich ist, Autofahrer:innen davon zu überzeugen, Teil des Umweltverkehrsbundes zu werden. Seit 2003 wurde der Anteil des MIV von 44 auf 41 Prozent (2017) reduziert<sup>5</sup>. Dabei sind die Autofahrer:innen auf den öV oder das Fahrrad umgestiegen oder haben diese beiden Möglichkeiten in ihre Mobilität integriert.



Grafik INFRAS. Quelle: AS

Eine Studie der Stiftung Zukunft.li verdeutlicht, dass bei der Schaffung von attraktiven Bedingungen für den Umweltverkehrsbund ein eklatantes Defizit besteht. Das erklärt den extrem hohen Anteil des MIV am Modal-Split sowie die Tatsache, dass er seit 1999 stetig grösser wurde, statt gleichzubleiben oder gar abzunehmen.

<sup>1</sup> <https://cdn2.vol.at/2007/07/wegezummobilitaetskonzept.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.llv.li/de/medienmitteilungen/bevoelkerungsszenarien-aktualisiert>



Der Stellenwert des Umweltverbands — bestehend aus Bus, Fahrrad- und Fussverkehr — muss deutlich erhöht werden. Die Politik darf dabei nicht von den nackten Zahlen des Kostendeckungsgrades fehlgeleitet werden. Der Wunsch, einen möglichst hohen Kostendeckungsgrad auf den einzelnen Linien zu erwirtschaften, ist zwar löblich, jedoch kontraproduktiv, wenn es darum geht, einen attraktiven ÖV mit einem dichten Fahrplan anzubieten.

Dabei darf nicht vergessen werden, dass die weniger kostendeckenden Linien oft als Zubringer zur Linie 11 dienen. Es darf auch nicht ausgeblendet werden, dass die externen Kosten des ÖVs um einiges geringer sind als jene des MIV. Diese sogenannten externen Kosten fallen beispielsweise in Form von Umweltschäden, Unfällen oder Gesundheitsschäden an.

Die Linie 11 der LIEmobil ist wohl die erfolgreichste, aber auch die verletzlichste Linie. Sie ist aufgrund der Fahrdistanz sowie der Querung der Stauzentren Vaduz, Schaan, Bendern und Feldkirch sehr verspätungsanfällig. Diese Verspätungen lösen einen Domino-Effekt aus und wirken sich negativ auf die Anschluss-Linien aus.

Die Lösungsvariante, an bestimmten Punkten Puffer in den Fahrplan einzubauen, erhöht zwar die Fahrplanstabilität, gleichzeitig verlängert sie aber auch die Dauer der Reisezeit. Bereits heute sind zeitliche Puffer in Bendern, Schaan und Vaduz im Fahrplan berücksichtigt, um die staubedingte Verspätungen und ihre Folgen zu entschärfen. Das trägt auch dazu bei, dass die Fahrzeit mit dem Bus im Vergleich zum Auto wesentlich länger ist. Wenn die Zeit von Tür zu Tür miteinberechnet wird, ist der Unterschied noch grösser.

Die Wegzeit von Tür zu Tür ist mit dem Bus teilweise doppelt oder gar mehrfach so lang wie mit dem MIV. Zu bestimmten Tageszeiten und auf bestimmten Linien ist gar die Laufdauer kürzer als eine Busfahrt.

	MIV	Bus*
Buchs - Vaduz	10 Minuten	19 Minuten
Ruggell - Feldkirch	13 Minuten	48 Minuten
Mauren - Sargans	21 Minuten	45 Minuten
Schellenberg - Schaan	13 Minuten	22 Minuten
Ruggell - Schellenberg Abends	6 Minuten	23 Minuten
Mauren - Ruggell am Abend	9 Minuten	37 Minuten
Triesenberg - Schaan	15 Minuten	27 Minuten

\* (gem. Fahrplan+ Tür zu Tür; wo nicht anders angeben, sind nur Verbindungen berücksichtigt, die den ganzen Tag verfügbar sind)



Die Fahrzeiten mit dem Bus müssen zielgerichtet reduziert werden. Das bedeutet, dass die Busse im Strassenverkehr Vorrang haben müssen. Massnahmen in diese Richtung benötigen Platz und können daher nur gemeinsam mit den Gemeinden und privaten Bodenbesitzer:innen eingeführt werden. In absehbarer Zeit sind realistischerweise entsprechend keine relevanten Verbesserungen durch eine Busbevorzugung zu erwarten. Deshalb müssen anderweitig geeignete Massnahmen für wettbewerbsfähige Fahrzeiten ergriffen/gefunden werden. Dabei ist es essenziell, an der Erfüllung der oben genannten Kriterien für einen attraktiven öV zu arbeiten. Diese sind:

1. Moderne und zeitgemässe Fahrzeuge
  - Dieses Kriterium kann als erfüllt betrachtet werden.
2. Haltestellen mit Witterungsschutz und Fahrplananzeige in Echtzeit, manche davon als Umsteige-Haltestellen auf das Fahrrad
  - Es gibt Haltestellen mit Verbesserungsbedarf, hier scheinen allerdings bereits Massnahmen ergriffen worden zu sein
3. Ein attraktives und einfaches Tarifsystem
  - Diesbezüglich hat der Landtag bereits ein Zeichen gesetzt und die Regierung beauftragt, eine Anpassung der Eignerstrategie zu prüfen
4. Verlässlicher Fahrplan mit garantierten Anschlüssen
  - Die Umsetzung dieses Kriteriums ist nur durch eine konsequente Busbevorzugung mit Einschränkung des MIVs und einem landesweiten, verpflichtenden Mobilitätsmanagement möglich
5. Kurze Reisezeiten
6. Dichter Fahrplan mit schlanken Anschlüssen
  - Im Sinne der Kriterien 5 und 6 kann schnell und mit einfachen Mitteln gehandelt werden: Ein Halbstundentakt auf allen Linien von Betriebsbeginn bis Betriebsende, gekoppelt mit einer Linienoptimierung und schlankeren Anschlüssen. Durch den Halbstundentakt verkürzt sich die Wartezeit für Nutzer:innen des öVs massiv, falls eine Anschlussverbindung nicht warten konnte. Ein altbekanntes Gesetz der Wirtschaft lautet: „Das Angebot steuert die Nachfrage“. und auch in Liechtenstein kennen wir eine „angebotsinduzierte Nachfrage“. Wenn die Reisemöglichkeiten mit dem öV erhöht werden, nehmen auch die Nutzer:innenzahlen zu und ein Umsteigeeffekt vom MIV auf den öV und das Fahrrad erfolgt.

Die Motionär:innen

Manuela Haldner-Schierscher  
Vaduz, den 5.2.2024

Georg Kaufmann

Patrick Risch