

Kleine Anfrage

## Gratisangebot der öffentlichen Verkehrsmittel in Liechtenstein

---

Frage von Landtagsabgeordneter Manfred Kaufmann

Antwort von Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch

### Frage vom 08. Mai 2019

Luxemburg will ab dem Jahr 2020 alle öffentlichen Verkehrsmittel gratis anbieten, um die Pendlerströme zu kanalisieren. Bereits in den 1980er-Jahren, als der Verkehrsdruck noch vergleichsweise gering war, hatte man in Liechtenstein gratis mit dem öffentlichen Verkehr fahren können. Dieses Pilotprojekt wurde aber erfolglos eingestellt. Meine Fragen:

- \* Wie war damals diese Pilotphase ausgestaltet (Zeit, Reichweite, eventuell flankierende Massnahmen)?
- \* Was war das Ergebnis dieser Pilotphase und wie viel hatte die Übernahme der ÖV-Kosten durch den Staat gekostet?
- \* Wie viel würde das heute ungefähr kosten?
- \* Könnte man sich heute vorstellen, das Busabo gratis auszugeben und wird der Gratis-ÖV im Mobilitätskonzept 2030 thematisiert? Was sind die grössten Pro- und Kontra-Argumente?
- \* Was würde es heute den Staat kosten, wenn man für Personen ab dem 65. Lebensjahr Gratis-Busabos abgeben würde?

### Antwort vom 10. Mai 2019

Zu Frage 1:

Am 2. Mai 1987 beschloss die Regierung, vorbehältlich der Zustimmung des Landtages, ab dem 1. Januar 1988 versuchsweise für ein Jahr den „Nulltarif im Postautodienst“ einzuführen. Mit Bericht und Antrag vom 29. September 1987 (BuA Nr. 33/87) erstattete sie sodann dem Landtag Bericht und ersuchte um dessen Zustimmung. Der Versuch hatte zum Ziel, mehr Personen zur Benützung des Postautos zu bewegen und einen Umsteigeeffekt vom privaten auf den öffentlichen Verkehr zu erzielen. Dafür wurde auf dem gesamten Staatsgebiet des Fürstentums Liechtenstein ein sog. „Nulltarif“ eingeführt. Für die Kurslinien Schaan-Feldkirch – ab Tisis Zollamt bis Feldkirch, Vaduz-Sargans – ab Post bzw. Station Trübbach bis Sargans – wurden Taxen nach dem geltenden Tarif erhoben. Der Nulltarif galt sowohl für Inländer als auch ausländische Benutzer. Für die Einwohner Liechtensteins galt der Nulltarif sodann zusätzlich auch auf den ausländischen Teilstrecken Trübbach-Sargans und Tisis-Feldkirch. Die liechtensteinischen Poststellen gaben für diese Strecken den Einwohnern gegen Identitätsnachweis entsprechende Abonnemente ab. Weiter wurden in der Schweiz keine Fahrausweise ins Fürstentum Liechtenstein mehr verkauft. Zusätzlich wurde das Fahrplanangebot erweitert.

Zu Frage 2:

Die IPSO Sozial- und Umfrageforschung wurde mit der Begleitung und Evaluation des sog. Nulltarif-Versuchs beauftragt.

Im Rahmen ihres Syntheseberichts stellten sie zusammenfassend fest, dass der eingeführte Nulltarif zu einer merklichen Zunahme der Postauto-Benützung geführt habe, wobei diese Zunahme zum Teil auf Umsteige-Effekten und zum Teil auf Mehrverkehr beruhe. Das öffentliche Verkehrsmittel sei für einen Teil der Bevölkerung im Laufe des letzten Jahres eine annehmbare Alternative zum Auto geworden. Mit der Fahrplanverbesserung sei die Basis gelegt, mit dem Nulltarif ein weiterer Anreiz geschaffen worden. Während vor dem Versuchsbeginn die Mehrheit der Liechtensteiner, nämlich 60 % das Postauto nie oder praktisch nie benutzt hätten, seien fünf Monate nach Einführung rund 58 % zu den Postautobenutzern zu zählen. Damit sei der Anteil der Bevölkerung, der das Postauto überhaupt nie benutzt habe, um 18% zurückgegangen.

Während die Zunahme der Postauto-Benutzer an Werktagen grösser ausgefallen sei und auch Pendler zur Anfahrt zum Bahnhof vermehrt das öffentliche Verkehrsmittel benutzt hätten, habe das Postauto indessen in der Freizeit beträchtlich an Bedeutung gewonnen.

Bei den Benutzern sei zu vermerken, dass vor allem Frauen, ältere Personen und Jugendliche vom Nulltarif profitiert hätten. Dabei handle es sich um jene Personenkreise, die sonst im Verkehr gewissen Beschränkungen oder Nachteilen unterworfen seien. Betreffend die Pendler konnte evaluiert werden, dass beim Hauptverkehrsmittel mehr Leute vom Auto zum Postauto gewechselt seien und zwar rund 2 % bezogen auf alle Personen mit Arbeits- oder Schulweg bzw. 13 % bezogen auf die Zahl der Postautobenutzer.

In absoluten Zahlen ausgedrückt hätten insgesamt 248 Personen das Postauto häufiger benutzt als vorher, dies insbesondere für Freizeitfahrten unter der Woche sowie Ausflugsfahrten an den Wochenenden.

Als Gründe für die vermehrte Benutzung gaben 21 % der Befragten als alleinigen Ausschlagsgrund den Nulltarif an, wobei zusätzlich 10 % der Befragten den Nulltarif als sehr wichtigen Grund angaben.

Die Testphase erzielte eine sehr positive Akzeptanz in der Bevölkerung. Die Zustimmung erfolgte dennoch nicht ganz kritikfrei. So wurden insbesondere Einzelaspekte wie die Gratisbenutzung durch Ausländer, das sinnlose Herumfahren durch bestimmte Personengruppen sowie Folgeprobleme wie überfüllte Busse kritisiert.

Die gesteigerten Fahrgastzahlen sanken nach Beendigung der Testphase wieder leicht, haben aber bereits 1990 wieder die Zahl von 1988 erreicht und im Jahre 1991 sogar überschritten. Das ausgebauten Fahrplanangebot von 1988 wurde in den Folgejahren beibehalten.

Durch die Einführung des Nulltarifs rechnete die Regierung mit Mindereinnahmen in Höhe von ca. CHF 1'370'000 betreffend dem Ertrag aus Fahrausweisverkäufen und CHF 60'000 beim Ertrag aus dem direkten Verkehr. Unter Berücksichtigung der Mehraufwendungen für die erforderlichen Zusatzkurse wurde mit Gesamtkosten von ca. CHF 1'630'000 gerechnet.

Zu Frage 3:

Die Einnahmenverluste aus Abo- und Fahrscheinverkauf innerhalb Liechtensteins würden für das Referenzjahr 2018 knapp CHF 3 Mio. betragen. Dazu würden sich Kosten für Zusatzfahrten in der Grössenordnung von CHF 0.5 Mio. addieren.

Zu Frage 4:

Mit dem damaligen Nulltarif sollte u.a. auf den öffentlichen Verkehr aufmerksam gemacht werden. Es hat sich gezeigt, dass der kostenlose ÖV eine gute Marketing-Massnahme war, um die Fahrgastzahlen kurzfristig zu steigern. Grundsätzlich sollte die Bevölkerung indessen bei der Wahl des Verkehrsmittels frei sein. Durch ein attraktives Angebot in guter Qualität wird der Wechsel auf ein alternatives Verkehrsmittel jedoch sicherlich begünstigt. Wobei für die Kunden weniger der Preis im Vordergrund steht, sondern das Angebot und die Qualität. Der öffentliche Verkehr ist dann attraktiv, wenn die Taktfolge und die Pünktlichkeit hoch sind. Derzeit sind die Abopreise der LIEmobil regional im Mittelfeld. Aufgrund der bestehenden Subventionen durch Land, Gemeinden und teilweise Arbeitgeber ist der effektive Endpreis für den Kunden aber weiterhin relativ günstig. Entsprechend haben die Fahrscheinverkäufe seit 2016 stetig zugenommen.

Der Nulltarif hatte positive und negative Aspekte. Grundsätzlich sind die Fahrgastzahlen rasch gestiegen. Teilweise waren die Busse überfüllt, was die Stammkunden negativ wahrgenommen haben. Selbst Reiseunternehmen haben damals ihre Fahrgäste mit dem Linienbus nach Malbun fahren lassen, was die Kosten von Zusatzfahrzeugen stark ansteigen liess. Ausserdem galt der Nulltarif nur im Inland, da auf den ausländischen Streckenabschnitten schon damals die Tarife aus der Schweiz und Vorarlberg Anwendung fanden. Dies war schwierig zu kommunizieren und sorgte dadurch bei den Fahrgästen für Unmut. Klar als Vorteil eines für die Fahrgäste kostenlosen ÖVs wäre sodann, dass weder Fahrkarten gekauft noch kontrolliert werden müssen.

Derzeit ist im Rahmen des Mobilitätskonzept 2030 ein kostenloser ÖV bzw. kostenlose Busabos kein Thema. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass sich das Fahrplanangebot seit dem Pilotversuch 1988 rund verdoppelt und sich der Fahrtakt entsprechend verdichtet hat. Damit erscheint es eher unwahrscheinlich, dass sich heute ein gleich grosser Effekt wie damals mit einem Gratis-Verkehr erreichen liesse.

Zu Frage 5:

Ausgehend vom Einnahmefall aufgrund der tatsächlichen Verkäufe im Referenzjahr 2018 würde dies ca. CHF 400'000 entsprechen, wobei anzumerken ist, dass ein Gratis-Abo aufgrund der Tarifhoheit des jeweiligen Staates nur im Inland Gültigkeit haben würde.