



Per E-Mail an: infrastruktur@regierung.li

Regierung des Fürstentums Liechtenstein
Ministerium für Infrastruktur und Justiz
Regierungsgebäude
Peter-Kaiser-Platz 1
Postfach 684
9490 Vaduz

Vaduz, 17. November 2023

Stellungnahme des Personalverbandes öffentlicher Verwaltungen Liechtensteins zum Vernehmlassungsbericht der Regierung betreffend die Abänderung des Landes-Mobilitätsmanagement-Gesetzes (LMMG)

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Dr. Marok-Wachter,

Der Personalverband öffentlicher Verwaltungen Liechtensteins (PVL) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem vorliegenden Vernehmlassungsbericht betreffend die Abänderung des Landes-Mobilitätsmanagement-Gesetzes (LMMG-Vorlage) und äussert sich wie folgt.

Ziel des betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) bei der Liechtensteinischen Landesverwaltung (LLV) ist bekanntermassen die nachhaltige Reduktion des Individualverkehrs auf Liechtensteins Strassen durch den Versuch, die Menschen zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad sowie auf öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) zu bewegen. Dieses Ziel ist aus Sicht des PVL und angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens in Liechtenstein sowie im Sinne der Nachhaltigkeit und der Klimapolitik uneingeschränkt zu unterstützen. Der PVL bezweifelt allerdings, dass die mit der jetzigen Vorlage vorgesehenen Massnahmen geeignet und angemessen sind, um dieses Ziel zu erreichen. Wir haben den Fokus unserer Stellungnahme insbesondere auch in Bezug auf die Thematik der von Seiten des Arbeitgebers gewünschten Attraktivitätssteigerung innerhalb der LLV hin gerichtet, welche auch einem drohenden Fachkräftemangel entgegenwirken soll.

1. Malus-Bonus-Prinzip

Die geplanten Massnahmen fokussieren sich dabei vor allem auf eine Anpassung des bereits bestehenden Malus-Bonus-Prinzips, da sich dieses gemäss den Erläuterungen auf S. 14 des Vernehmlassungsberichtes bewährt habe. Anpassungen desselben in der Vergangenheit hätten bereits dazu geführt, dass in Folge vermehrt Mitarbeitende der LLV auf die Nutzung des eigenen Pkws verzichtet hätten. Während auf der einen Seite also die Parkplatzgebühr und die Abgabe¹ für deren Nicht-Entrichtung erhöht werden sollen (Malus), sollen auf der anderen Seite die «Goodies» im Zusammenhang mit der Nutzung von Fahrrad/ÖV (Bonus) weiter ausgebaut werden.

¹ Der Begriff einer Abgabe beschönigt, dass es sich hierbei inhaltlich um eine Busse i. Z. m. einem Verstoss gegen das LMMG handelt.

Die Effektivität einer Gebührenerhöhung als Anreiz für eine Verhaltensänderung ist jedoch grundsätzlich in Frage zu stellen. Als aktuelles Beispiel in diesem Kontext kann die Leserumfrage (mit immerhin 1'223 Teilnehmenden) der Woche im Vaterland vom 13. November 2023 (S. 2) genannt werden, die lautete: «Was würde Sie motivieren, vom Auto auf den ÖV umzusteigen?». Die nachfolgende Abbildung zeigt die Antworten wie folgt auf:



Abbildung: Umfrage in Vaterland v. 13.11.23 (S. 2)

Danach fällt die Motivation, vom Auto auf den öffentlichen Verkehr oder das Fahrrad umzusteigen, bei der Erhebung einer Parkplatzgebühr mit 7% verschwindend gering aus, während andere Faktoren einen viel grösseren Einfluss auf die Wahl des Transportmittels haben. Warum dies bei Mitarbeitenden der LLV bzw. der öffentlichen Unternehmen und der Landtagsabgeordneten anders sein soll, sei einmal dahingestellt. Der Vernehmlassungsbericht nennt in diesem Zusammenhang zwar eine Rücklaufquote von 33% (siehe Fussnote 8), muss aber gleichzeitig eingestehen, dass die Umfrageresultate leicht verzerrt sein dürften, so dass diese Schlussfolgerung letztlich in Frage zu stellen ist.

Zur geplanten Erhöhung der Parkgebühren ist ausserdem zu sagen, dass unserer Ansicht nach eine solche Erhöhung nicht zielführend ist, weil sie einerseits eine Egalisierung des den Mitarbeitenden der LLV zuerkannten Teuerungsausgleiches und andererseits keinerlei Motivation zum Umstieg darstellt und damit in Bezug auf die grundsätzlich gute Idee des BMM ins Leere geht. Wir gehen davon aus, dass das Land als Arbeitgeber zudem darauf Wert legt, dass seine Mitarbeitenden am Arbeitsplatz sind, wenn sie benötigt werden, dass sie aber auch flexibel sind, damit sie ihrer Beschäftigung ordentlich nachkommen können, womit das BMM in Wirklichkeit dem Interesse des Landes als Arbeitgeber entgegenläuft. Remote Work als sinnvolle Alternative zur Vermeidung von Verkehrsaufkommen wird zum Beispiel von der Vorlage völlig ausser Acht gelassen. Dabei sollte Flexibilität unterstützt und nicht noch unnötig erschwert werden.

Gleichzeitig werden gerade im privaten Sektor enorme Anstrengungen unternommen, um für Arbeitskräfte attraktiv(er) zu sein. Flexibilisierung ist dabei ein zentrales Element. Dabei steht es den Arbeitnehmenden frei zu entscheiden, wie sie zur Arbeit und wieder nach Hause zurück gelangen, ohne

diese auch noch mit Gebühren zu belasten. Im Privatsektor gilt allgemein eine Anreiz- und Attraktivitätskultur versus Gebühren- und Maluskultur.

Wir sind davon überzeugt, dass, wenn Mitarbeitende dazu motiviert werden sollen, das Fahrrad oder die öffentlichen Verkehrsmittel gegen den eigenen Pkw einzutauschen, die dazu notwendige Motivation VON INNEN kommen muss. Das heisst, den Bediensteten sollten Anreize geschaffen werden, aufgrund derer jeder Einzelne VON SICH AUS umsteigen MÖCHTE (ein Beispiel: wer im Jahresdurchschnitt weniger als 20% mit dem Pkw zur Arbeit kommt, erhält zusätzliche Ferientage). Gerade hier stellt sich nämlich heraus, wie ernst es dem Gesetzgeber sowie dem Land als Arbeitgeber bei diesem Thema wirklich ist.

Dabei wissen wir längst, dass eine nachhaltige Verhaltensänderung nur durch ein attraktiveres Angebot erreicht werden kann. Wir fragen uns daher, ob es vorliegend um geeignete Massnahmen zur Stärkung von Anreizen zur Einstellungs- und Verhaltensänderung oder lediglich um eine Umverteilung von fiktiven Kosten zu Lasten der Mitarbeitenden geht.

2. Anteil des vom LMMG betroffenen Personenkreises

Als Hauptverursacher des erhöhten Verkehrsaufkommens in Liechtenstein orten wir nicht die Mitarbeitenden der LLV/Schulen/öffentlichen Unternehmen, sondern die Industrie, das Gewerbe sowie den Schwerverkehr. Dies belegen auch die Grenzgängerzahlen mit 23'249 (siehe Fussnote 4 des Vernehmlassungsberichts). Landesweit entspricht dies per 31. Dezember 2021 einem Prozentsatz von 56.2% gemessen an Anteil aller in Liechtenstein erwerbstätigen Personen. Der Anteil an GrenzgängerInnen unter den 1'319 vom BMM betroffenen Mitarbeitenden der LLV² dürfte jedoch bedeutend geringer sein.³ Eine konkrete Zahl bleibt uns der Vernehmlassungsbericht auch in diesem Kontext schuldig. Grosszügig geschätzt ist vielleicht von einem Anteil von 30% auszugehen, was gerundet 400 GrenzgängerInnen bei der LLV und damit nur gerade mal ca. 1.7% aller Pendler entspräche.

Wir fragen uns deshalb, warum die LLV wieder einmal eine Vorbildfunktion einnehmen soll – und zwar auf Kosten ihrer Angestellten! Die Mitarbeitenden der LLV machen nämlich nur einen geringen Teil der Verkehrsbelastung aus. Selbst wenn man einen entsprechenden Anteil bei den Schulen und den öffentlichen Unternehmen dazu zählen würde, deren nunmehr vorgesehene zwingende Teilnahme am BMM schon längst überfällig war und uneingeschränkt zu befürworten ist, wäre das Verhältnis im Vergleich zu der Gesamtzahl an Pendlern weiterhin sehr gering.

Darüber hinaus ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen tatsächlich nur während der Stosszeiten am Morgen sowie am Abend zu beobachten und selbst dort ist dieses im Vergleich z.B. zu Feldkirch vergleichsweise gering. In diesem Zusammenhang wäre es nicht nur interessant, sondern zwingend notwendig zu wissen, wie viele Mitarbeitende der LLV ihren Arbeitsweg denn tatsächlich mit dem Pkw bzw. regelmässig mit dem Fahrrad, zu Fuss oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen müssen. Die jährlichen Umfragen betreffend BMM scheinen keine aussagekräftigen Zahlen zu liefern, so jedenfalls unser Verständnis der Aussage in Fussnote 8 des Vernehmlassungsberichts. Um

² Siehe S. 13 des Vernehmlassungsberichts.

³ Siehe Kleine Anfrage des Landtagsabgeordneten Erich Hasler vom 6. Mai 2023 «Arbeiten aus dem Homeoffice», abzurufen unter: <https://landtag.li/kleine-anfragen>.

verlässliche Zahlen zu erhalten, auf deren Grundlage dann auch verlässliche Berechnungen erstellt und Massnahmen ausgearbeitet werden könnten, sollte die Teilnahme an den Umfragen zukünftig obligatorisch sein und die Ergebnisse auch veröffentlicht werden.

3. Erhöhung der Parkplatzgebühr und Abgabe

Die Begründung, warum eine Erhöhung der Parkgebühr und der Abgabe angezeigt scheint, ist schlichtweg nicht plausibel. Angeführt werden als Gründe, dass die Parkplatzgebühr seit der Einführung des BMM im Jahr 2008 nicht angepasst wurde, demgegenüber eine Inflationsrate von 6.1% zu berücksichtigen sei und überhaupt das Bewusstsein für die Nachhaltigkeitsbedürfnisse gestiegen sei. Warum bei einer Inflationsrate von 6.1% eine Erhöhung der Gebühr von 33% und der Abgabe sogar von 100% angemessen sein soll, ist nicht nachvollziehbar und kann eigentlich nur als unverhältnismässig bezeichnet werden; dies gilt auch für den Gebührenrahmen, wonach die Parkplatzgebühr bis zu maximal 5 Franken pro Tag erhöht werden dürfte.

Nur am Rande soll hier erwähnt werden, dass die Digibon-Zahlungen seitens der Regierung in Höhe von 6 Franken pro Mittagessen ebenfalls seit Einführung des Lunch-Checks nicht erhöht wurden. Hier scheinen die Inflationsrate und die massiv gestiegenen Kosten im Lebensmittel- und Gastrobereich aber kein Anlass für eine entsprechende Erhöhung zu sein. Diese offensichtliche Ungleichbehandlung von Ursache und Wirkung können wir nicht nachvollziehen.

4. Kapazitäten / Angebot ÖV – distanzabhängige Gebühren

Fraglich ist darüber hinaus, ob die ÖV-Betriebe überhaupt in der Lage wären, die Kapazitäten aufzubringen, um die vermehrte Nutzung auch bewältigen zu können. So sind wir vom PVL der Auffassung, dass das BMM in Anbetracht der heterogenen Strukturen – wie insbesondere verschiedene Standorte und grenzüberschreitende öffentliche Nahverkehrsbetriebe – weiterhin vor schwer lösbaren Problemen steht. Die alternativen Angebote können die verschiedenen Bedürfnisse der Mitarbeitenden nämlich nicht annähernd zur Gänze abdecken. Die allgemein spürbare Unzufriedenheit der Mitarbeitenden mit dem BMM sowie die Ungleichbehandlungen werden deshalb auch mit der jetzigen Gesetzesänderung nicht verhindert, sondern eher noch ausgebaut.

Zur Wahrheit gehört auch, dass insbesondere GrenzgängerInnen oftmals gar nicht von einem attraktiven ÖV-Angebot profitieren können und der Arbeitsweg mit dem bestehenden ÖV-Angebot teilweise ein x-Faches mehr Zeit in Anspruch nehmen würde. Dann wäre die Konsequenz, entweder zuerst das ÖV-Angebot zu schaffen und dann Massnahmen zu setzen, oder gar nicht erst GrenzgängerInnen zu beschäftigen. Denn so wie es jetzt ausgestaltet ist, werden vor allem diejenigen bestraft, welche eben kein attraktives ÖV-Angebot nutzen können, zu Gunsten derjenigen, welche eben davon profitieren können. Plakativ gesagt: diejenigen, welche die ÖV gerne nutzen möchten, dies jedoch geografisch vor allem aufgrund grösserer Zeit-Distanz zum Arbeitsplatz nicht können, werden belastet, und diejenigen, welche geografisch hierfür ideale Bedingungen vorfinden, werden belohnt. Dies verstärkt eine Ungleichbehandlung der Mitarbeitenden in Bezug auf den geografischen Wohnort. Ebenso werden Mitarbeitende mit Familie, die aufgrund ihrer persönlichen Verhältnisse auf die tägliche Nutzung ihres Pkws angewiesen sind, beispielsweise weil sie ihre Kinder zur Kita bringen bzw. von dort abholen müssen, mit diesem System benachteiligt.

5. Fehlende Zahlen und Fakten

Insgesamt müssen wir leider feststellen, dass es dem Vernehmlassungsbericht an vielen Stellen an konkreten Zahlen und somit an verlässlichen Fakten mangelt, auf deren Grundlage die vorgeschlagenen Massnahmen nachvollziehbar gewesen wären. Dies würde auch die detaillierte Darlegung der Finanzierung und Kosten des gesamten BMM (Verwaltung und Betrieb, Kontrolle, Informationskampagnen, Statistik etc.) beinhalten sowie wofür die BMM Reserven von derzeit ca. 544'000 Franken verwendet werden sollen. Die diesbezüglichen Ausführungen im Vernehmlassungsbericht auf S. 12 fallen sehr dürftig aus. Wir kennen Systeme, bei welchen die Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung zweckgebunden dem Ausbau der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem ÖV verwendet werden müssen und die Kosten für den Betrieb der Parkplatzbewirtschaftung durch den Arbeitgeber und die Stadt getragen werden. Somit würde letztlich für alle Mitarbeitenden ungeachtet der geografischen Lage der Umstieg auf die ÖV attraktiver gestaltet.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse im Auftrag des PVL-Vorstandes


Thomas Klaus
PVL-Präsident

