

VERNEHMLASSUNGSBERICHT

DER REGIERUNG

BETREFFEND

DIE ABÄNDERUNG DES LANDES-MOBILITÄTSMANAGEMENT-

GESETZES (LMMG)

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

Vernehmlassungsfrist: 19. November 2023

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ministerium.....	5
Betroffene Stellen	5
1. Ausgangslage	7
2. Begründung der Vorlage.....	10
2.1 Aktuelles BMM der LLV	10
2.2 Wirksamkeit BMM	13
2.3 Anpassungen des BMM der LLV.....	14
2.4 Einführung eines BMM bei den öffentlichen Unternehmen	15
2.5 Einführung eines BMM für den Hohen Landtag	18
3. Schwerpunkte der Vorlage	18
3.1 Erhöhung der Mindestgebühr für die Parkierung.....	18
3.2 Möglichkeit einer distanzabhängigen Parkplatzgebühr.....	19
3.3 BMM für öffentliche Unternehmen.....	19
3.4 BMM für den Hohen Landtag.....	21
4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	22
4.1 Allgemeines	22
4.2 Gesetz über das Mobilitätsmanagement des Landes (LMMG).....	22
5. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	28
6. Regierungsvorlage	29

ZUSAMMENFASSUNG

Das Mobilitätskonzept 2030 der Regierung wurde im Mai 2020 vom Landtag mit Bericht und Antrag Nr. 32/2020 zur Kenntnis genommen. Im Massnahmenpaket «Effizienzsteigerungen» enthält das Mobilitätskonzept diverse Massnahmen zur effizienteren Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturkapazitäten. Eine Massnahme stellt ein betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) dar. Dieses schafft Anreize, um den Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuss oder mit dem Fahrrad zu absolvieren und kann so einen Beitrag zur gewünschten Effizienzsteigerung leisten.

Die Liechtensteinische Landesverwaltung (LLV) kennt seit rund 15 Jahren ein BMM-System. Dazu wurde im Jahr 2007 das Gesetz über das Mobilitätsmanagement des Landes¹ (LMMG), sowie die Verordnung über das Mobilitätsmanagement des Landes² (LMMV) geschaffen. In der Folge trat das BMM der LLV am 1. Januar 2008 in Kraft. Dieses Gesetz gilt im Grundsatz für die Mitarbeitenden der LLV samt Gerichten und die Mitarbeitenden der weiterführenden Schulen. Das BMM der LLV zeichnet sich im Wesentlichen durch ein Bonus-Malus-System aus. Mitarbeitende, die einen Parkplatz in Anspruch nehmen, müssen für diese Nutzung eine Parkplatzgebühr bezahlen, während Mitarbeitende, die auf einen Parkplatz verzichten, einen finanziellen Beitrag bzw. einen Bonus erhalten.

Im Zeitraum von 2008 bis heute wurde das BMM der LLV nur geringfügig verändert. Die erwähnten Parkplatzgebühren, welche ein zentrales Element des BMM bilden, blieben weitgehend unverändert. Da die Auswertungen der Fachstelle BMM der LLV indizieren, dass die Höhe der Parkplatzabgabe in Kombination mit einem entsprechenden Bonus einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg hat und die Parkplatzgebühren seit Einführung unverändert sind, will die Regierung mit gegenständlicher Vorlage die Minimalgebühr für einen Parkplatz von CHF 1.50 auf CHF 2.00 CHF pro Tag erhöhen. Zeitgleich mit einer entsprechenden Anpassung soll auch die Bonuszahlung erhöht werden.

¹ Gesetz vom 24. Oktober 2007 über das Mobilitätsmanagement des Landes (Landes-Mobilitätsmanagement-Gesetz; LMMG) LGBl. 2007 Nr. 333.

² Verordnung vom 27. November 2007 über das Mobilitätsmanagement des Landes (Landes-Mobilitätsmanagement-Verordnung; LMMV), LGBl. 2007 Nr. 334.

Aufgrund der Erfahrungen der Landesverwaltung in den letzten 15 Jahren und dem Informationsaustausch mit anderen Institutionen und Organisationen sieht die Regierung mit dieser Vorlage neu auch die Möglichkeit vor, dass die Höhe der Parkplatzgebühr neu von der Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsplatz abhängig gemacht werden kann.

Die Massnahme 2.04 des Mobilitätskonzepts 2030 sieht zudem vor, die Verpflichtung der Einführung eines BMM bei den öffentlichen Unternehmen zu überprüfen. Die Regierung hat diese Prüfung vorgenommen und schlägt vor, öffentliche Unternehmen gemäss Art. 2 ÖUSG³ zur Einführung eines BMM zu verpflichten. Konkret wird vorgesehen, dass die öffentlichen Unternehmen a) eine Parkplatzgebühr erheben, die mindestens so hoch ist wie die von der LLV erhobene Parkplatzgebühr, und dass b) die damit generierten Einnahmen für Massnahmen im Zusammenhang mit der arbeitsbezogenen Mobilität der Mitarbeitenden – insbesondere zur Förderung des Fuss- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs – eingesetzt werden.

Aufgrund des Verzichts auf weitergehende Vorgaben steht es öffentlichen Unternehmen weitgehend frei, passende Lösungen in Sachen Verwendung der generierten Erträge umzusetzen. Einnahmen können beispielsweise als Barauszahlung zur Finanzierung von ÖV-Abonnements der Mitarbeitenden oder für den Einbau von Duschen zur Optimierung der Infrastruktur verwendet werden.

Des Weiteren sieht die vorliegende Vorlage vor, dass der Hohe Landtag analog den Mitarbeitenden der LLV zur Entrichtung von Parkplatzgebühren verpflichtet werden soll.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur und Justiz

BETROFFENE STELLEN

Alle Amts- und Stabsstellen

³ Gesetz vom 19. November 2009 über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (Öffentliche-UnternehmenSteuerungs-Gesetz; ÖUSG), LGBl. 2009 Nr. 356.

Gerichte und Staatsanwaltschaft
Landtag
Familienhilfe Liechtenstein
Finanzmarktaufsicht Liechtenstein
Kunstmuseum Liechtenstein
Kunstschule Liechtenstein
Liechtensteinische Alters- und Krankenpflege
Landesspital Liechtenstein
Liechtenstein Marketing
Liechtensteiner Entwicklungsdienst
Liechtensteinische AHV-IV-FAK
Liechtenstein Wärme
Liechtensteinische Kraftwerke
Liechtensteinische Landesbank
Liechtensteinische Post
Radio Liechtenstein
Stiftung Erwachsenenbildung
Telecom Liechtenstein
Universität Liechtenstein
Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil
Weiterführende Schulen

Vaduz, 19. September 2023

LNR 2022-1749

P

1. AUSGANGSLAGE

In den letzten 50 Jahren ist das Land Liechtenstein in verschiedener Hinsicht stark gewachsen. So zeigen die Bevölkerungszahlen seit 1970 eine kontinuierliche Zunahme. Im Vergleich dazu hat die Anzahl Arbeitsplätze, welche zu einem grossen Teil von Grenzgängerinnen und Grenzgängern besetzt werden, überproportional zugenommen.⁴ Im Verhältnis zur Entwicklung der Bevölkerung und der Wirtschaft wurden die Verkehrsinfrastrukturen in Liechtenstein kaum ausgebaut. Die Neutrassierungen der letzten Jahrzehnte beschränken sich auf den Industriezubringer Schaan und die Rheinstrasse Vaduz vom Stadion zur Zollstrasse als Gemeindestrasse. Mittlerweile stösst die Verkehrsinfrastruktur infolge der stetig zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse punktuell immer mehr an die Kapazitätsgrenzen.

Die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Unternehmen für Arbeitnehmende, Kundinnen und Kunden sowie Lieferanten ist für den Wirtschaftsstandort Liechtenstein von zentraler Bedeutung. Die Prognosen zur Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung lassen auf ein weiteres Wachstum des Verkehrsaufkommens schliessen.

Für eine effiziente und umweltverträgliche Abwicklung der zunehmenden Mobilität ist daher eine Verschiebung des Modalsplits (=Verkehrsmittelwahl) weg vom

⁴ Per 31.12.2021: 41'352 Beschäftigte mit einem Anteil von 56.2% (23'249) an Zupendelnden. Davon rund 59% aus der Schweiz und rund 37% aus Österreich. Amt für Statistik, Beschäftigungsstatistik.

motorisierten Individualverkehr (MIV) und hin zum öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie zum Fuss- und Radverkehr (FRV) eine wichtige Voraussetzung. Das Mobilitätskonzept sieht im Massnahmenpaket 6.2 die «Effizienzsteigerung» zur effizienteren Nutzung der bestehenden Kapazitäten vor. Diese Massnahmen zielen darauf ab, das Verkehrsaufkommen a) räumlich, das heisst durch Entflechtung von Verkehrsströmen sowie durch bessere Nutzung bestehender Kapazitäten; b) modal, das bedeutet durch Umstieg von MIV auf ÖV und FRV; und c) zeitlich durch Brechen von Verkehrsspitzen besser zu verteilen. Betriebliches Mobilitätsmanagement wird dabei in den Massnahmen 2.04 und 2.05 explizit aufgeführt. BMM fördert und belohnt das Absolvieren des Arbeitswegs mittels ÖV oder FRV. Da die Überlastung der Verkehrsinfrastruktur im Wesentlichen auf die Spitzenzeiten morgens und abends beschränkt ist und damit hauptsächlich durch den Pendlerverkehr ausgelöst wird, entfalten Regeln in Bezug auf das BMM zudem eine direkte Wirkung genau auf diese Verkehrsspitzenzeiten.

Verlagert sich die Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg vom MIV hin zu FRV und ÖV, führt dies zusammengefasst zu folgenden positiven Effekten für die Mitarbeitenden und die Allgemeinheit:

- Tiefere Kosten für die Mobilität der betroffenen Mitarbeitenden;
- Gesundheitsfördernde Effekte für die betroffenen Mitarbeitenden;
- Verringerte CO₂-Emissionen;
- Entlastung der Verkehrsinfrastruktur und dadurch:
 - höhere Standortattraktivität;
 - tiefere Umweltbelastungen, wie Lärm und Abgase;
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Am 1. Januar 2008 wurde das Landes-Mobilitätsmanagement-Gesetz und die Landes-Mobilitätsmanagement-Verordnung in Kraft gesetzt und damit für die Liechtensteinische Landesverwaltung ein BMM eingeführt.

Derzeit unterstehen sämtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der LLV, der Gerichte sowie der weiterführenden Schulen dem BMM, soweit sie nicht unter eine im Gesetz aufgeführte Ausnahme fallen (siehe dazu Kapitel 2.2).

Das BMM der LLV charakterisiert sich durch ein Bonus-Malus-System. Auf der Malus-Seite geht es im Wesentlichen um die Bewirtschaftung der Parkplätze durch Parkplatzgebühren. Auf der Bonus-Seite hingegen stehen finanzielle Anreize, durch die der Umstieg auf ÖV und FRV gefördert werden soll. Durch dieses Bonus-Malus-System wird die Benützung des eigenen PKW für den Arbeitsweg teurer, während die Nichtbeanspruchung eines Parkplatzes finanziell belohnt wird. Die Lenkungswirksamkeit des BMM auf das Verhalten der Mitarbeitenden der LLV wird in einer alljährlich durchgeführten Mobilitätsumfrage erhoben und ausgewertet.

Das beschriebene Modell wurde seit seiner Einführung im Jahr 2008 lediglich geringfügig angepasst. Insbesondere ist der minimale Tagessatz für eine Parkierung seit 15 Jahren unverändert. Eine Überarbeitung des BMM ist deswegen mehr als vierzehn Jahre nach seiner Einführung angezeigt.

Die Regierung hat sich zudem mit der Massnahme 2.04 des Mobilitätskonzeptes 2030⁵ auferlegt, die Ausweitung der Verpflichtung zur Einführung eines BMM auf öffentliche Unternehmen zu prüfen. Die Regierung erachtet die Einführung eines

⁵ Mobilitätskonzept 2030, S. 78: Prüfung der Verpflichtung der öffentlichen Unternehmen zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements im Sinne einer Vorbildfunktion (Massnahme 2.04).

BMM bei öffentlichen Unternehmen als wichtig, auch um der Vorbildfunktion des Staates im Bereich von Mobilitätsthemen nachzukommen.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

2.1 Aktuelles BMM der LLV

Parkplatzbewirtschaftung

Mit der Einführung der Parkplatzbewirtschaftung bei der LLV im Jahr 2008 wurde ein System eingeführt, das eine Gebühr von CHF 1.50 für Tagesparkierungen sowie eine Gebühr für Monatsparkierungen von CHF 30 vorsieht. Zur Umsetzung dieses Systems werden elektronische Chipkarten verwendet, die die Mitarbeitenden der LLV hinter der Frontscheibe ihres PKWs anbringen müssen.

Das Amt für Hochbau und Raumplanung (bzw. das ehemalige Amt für Bau und Infrastruktur) ist für den Vollzug und die Kontrolle der Parkplatzgebühren verantwortlich. Wird kein Parkticket gelöst, wird eine Abgabe in der Höhe von CHF 15 fällig. Die Verrechnung der Parkplatzgebühren sowie allfälliger Abgaben erfolgt direkt über die Lohnbuchhaltung.

Mobilitätsbeitrag

Seit der Einführung des BMM im Jahr 2008 sieht das BMM der LLV einen Mobilitätsbonus vor. Im Jahr 2015 wurde dieser Bonus an die Anzahl Parkierungen gekoppelt, sodass der Mobilitätsbonus seit 2015 nur dann ausbezahlt wird, wenn eine bestimmte Anzahl an Parkierungen pro Monat unterschritten wird.⁶ Falls eine Monatskarte gelöst wurde, entfällt der Mobilitätsbeitrag von vornherein.

⁶ Bis 2015 erhielten alle Mitarbeitenden den Mobilitätsbeitrag unabhängig von der Anzahl Parkierungen pro Monat.

Weitere Elemente des BMM der LLV

Die LLV übernimmt die Hälfte der Kosten eines ÖV-Abonnements der Mitarbeitenden bis zu maximal CHF 700 pro Jahr, wenn das ÖV-Abonnement mit dem Arbeitsweg in Verbindung steht. Dafür muss eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter schriftlich einen Antrag auf Teilerstattung des ÖV-Abonnements stellen.

Zudem werden eine Reihe von Aktionen und Anlässen ausschliesslich durch das BMM finanziert, welche auf eine Förderung des FRV am Arbeitsweg abzielen:

- **Fahrrad-Reparaturtag:** Am Reparaturtag können die Mitarbeitenden der LLV ihre Fahrräder kostenfrei auf Verkehrstauglichkeit prüfen und, falls nötig, reparieren lassen. Die Aktion findet jährlich an einem zentralen Standort in Schaan und Vaduz statt.
- **Wettbewerb «mit dem Rad zur Arbeit»:** Dies ist ein jährlich stattfindender Wettbewerb, der gemeinsam von der Liechtensteinischen Industrie- und Handelskammer, dem Verkehrsclub Liechtenstein und der Regierung durchgeführt wird und die Mitarbeitenden zum Nutzen des Fahrrads für den Arbeitsweg animieren soll. Neben dem Wettbewerb, der über verschiedene Betriebe hinweg durchgeführt wird, findet zusätzlich eine LLV-interne Zusatzverlosung von Preisen statt.
- **Mobilitätslotto:** Drei bis vier Mal pro Jahr führt die LLV jeweils während einer Woche ein Mobilitätslotto durch. Das Mobilitätslotto soll dazu anregen, das Auto vermehrt stehen zu lassen und nachhaltig zur Arbeit anzureisen. Es funktioniert wie folgt: Per Zufallsgenerator werden Mitarbeitende an einem zufälligen Tag angerufen und zu ihrer Verkehrsmittelwahl an diesem Tag befragt. Ist die Mitarbeiterin oder der Mitarbeiter mit einer Fahrgemeinschaft, dem ÖV, dem Fahrrad oder zu Fuss zur Arbeit gekommen, erhält er oder sie einen Tagesgewinn von CHF 50 in Form eines Gutscheins vom «Einkaufland Liechtenstein».

- Mobility Business-Carsharing: Mit dieser Massnahme bietet die LLV denjenigen Amts- und Stabsstellen, die keine eigenen Fahrzeuge haben, ein Fahrzeug für Dienstfahrten an. Ausserhalb der Arbeitszeiten steht dasselbe Fahrzeug als Carsharing-Angebot der Bevölkerung Liechtensteins über das Angebot der Genossenschaft «Mobility» zur Verfügung.⁷
- Comovee-Plattform für Fahrgemeinschaften: Die LLV betreibt eine Plattform, welche allen Mitarbeitenden der Landesverwaltung die Möglichkeit bietet, Arbeitskolleginnen und -kollegen in der Nähe zu finden, um gemeinsam zur Arbeit zu pendeln.
- Die Kommission für Unfallverhütung im Strassenverkehr unterstützt den Kauf eines Helmes mit einem Betrag von CHF 50. Eine Querfinanzierung durch die Einnahmen des BMM findet diesbezüglich nicht statt.

Finanzierung des BMM

Die Finanzierung des BMM erfolgt seit Einführung im Jahr 2008 mittels der Einnahmen aus den Parkplatzgebühren inklusive der Abgaben, die fällig werden, falls eine Person, die dem LMMG unterstellt ist, die Parkgebühr nicht entrichtet. Dabei werden die Einnahmen ausschliesslich zweckgebunden bzw. orientiert an den Zielen des BMM verwendet (siehe dazu Mobilitätsbonus sowie oben ausgeführte, weitere Elemente des BMM). Allerdings werden die organisatorischen und administrativen Aufgaben des BMM nicht durch die Einnahmen aus dem BMM finanziert, sondern aus dem allgemeinen Staatshaushalt. Derzeit weisen die BMM Reserven der LLV einen Betrag in Höhe von ca. CHF 544'000 auf.

Befreiung von der Parkplatzgebühr

⁷ Mobility Carsharing ist eine Genossenschaft mit über 240'000 Kundinnen und Kunden. Sie betreibt mit knapp 3'000 angebotenen Fahrzeugen das schweizweit grösste Carsharing-Angebot (Quelle: <https://www.mobility.ch/de/mobility-genossenschaft>).

Das bestehende Gesetz sieht unter Art. 3 unterschiedliche Gruppen vor, die von der Abgabepflicht befreit sind. Aktuell betrifft dies 215 Personen.

Im Falle der Befreiung der Abgabepflicht ist die Abgabe von der Behörde oder Institution, bei der die betreffende Person beschäftigt ist, zu entrichten. Abgabebefreite Personen können keinen Mobilitätsbeitrag beziehen.

Anzahl Mitarbeitenden, die unter das BMM der LLV fallen

Unter das aktuelle BMM der LLV fallen 1'534 Personen (Stand Januar 2023). Davon sind 215 Personen abgabenbefreit, weshalb insgesamt 1'319 Personen unter das BMM der LLV fallen.

2.2 Wirksamkeit BMM

Die Wirksamkeit eines BMM kann anhand der Abbildung 1 dargestellt werden. Die Abbildung zeigt, dass es einen lenkungswirksamen Betrag gibt, welcher sich aus Bonus und Malus (Gebühr) zusammensetzt.

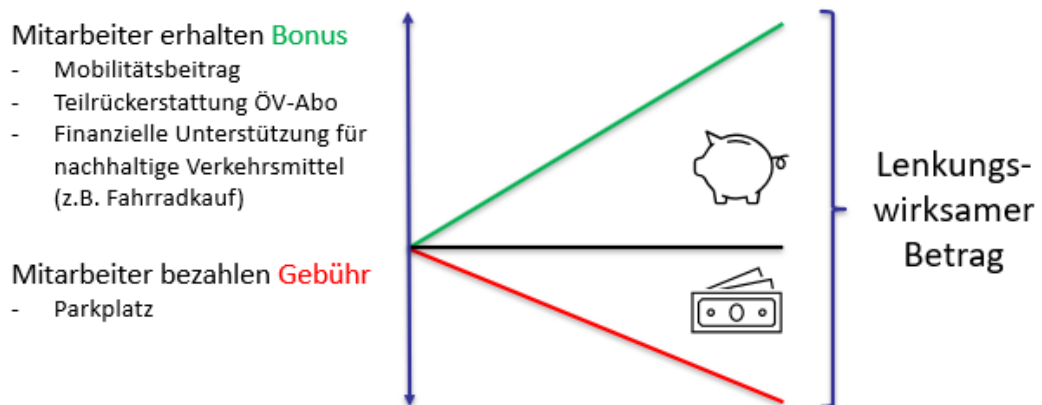


Abbildung 1: Massnahmen (Bonus und Gebühren) zur Erhöhung des lenkungswirksamen Betrags

Die Wirksamkeit des BMM wird jährlich über eine Umfrage unter den Mitarbeitenden der LLV eruiert. Die Umfrage wird jährlich seit der Einführung des BMM im

Jahr 2008 durchgeführt und zeigt deswegen die Veränderung des Modalsplits des zurückgelegten Arbeitswegs der Mitarbeitenden über die Zeit.⁸

Gemäss diesen Auswertungen hat seit Einführung des BMM im Jahr 2008 bei den Mitarbeitenden eine Verlagerung vom MIV hin zu FRV und ÖV stattgefunden. Der MIV-Anteil konnte von 2008 bis 2019 von 72.5% auf 48.9% gesenkt werden. Einzig die Corona-Pandemie hat den Trend vom MIV zu ÖV und FRV im Jahr 2020 gebrochen.

Die Umfrageergebnisse und Zahlen zum BMM der LLV zeigen auch, dass in den letzten 15 Jahren der Anteil derjenigen Mitarbeitenden, die auf das eigene Auto verzichten, zugenommen hat. Dabei zeigt der Vergleich der einzelnen Jahre, dass dieser Anteil, insbesondere in Folge der Erhöhung des lenkungswirksamen Betrags (siehe Abbildung 1), durch die Einführung des Mobilitätsbonus im Jahr 2015 und die Erhöhung im Jahr 2019 erreicht wurde. Aufgrund dessen sollte eine weitere Erhöhung des lenkungswirksamen Betrags mit vorliegender Vorlage (Erhöhung Mindestgebühr für einen Parkplatz) auch eine weitere Verlagerung auf den FRV und ÖV zur Folge haben.

2.3 Anpassungen des BMM der LLV

Aufgrund der Erfahrungen der LLV mit dem BMM von mehr als 15 Jahren sollen unterschiedliche Anpassungen am BMM der LLV vorgenommen werden. Auf Ebene des Gesetzes (LMMG) ist lediglich die Anpassung der Erhöhung Mindestsatz Tagesparkierung von CHF 1.50 auf CHF 2.00 vorgesehen sowie die Einführung

⁸ Die Teilnahme an der Umfrage ist freiwillig. Zudem ist es möglich, dass die Mitarbeitenden im Rahmen der Umfrage falsche Angaben zu ihrer Verkehrsmittelwahl machen und die Umfrageresultate leicht verzerrt sind. Da jedoch davon ausgegangen werden kann, dass diese Verzerrung über die Jahre 2008 bis 2021 im identischen Mass stattgefunden hat, lassen sich die Zahlen über die Zeit miteinander vergleichen. Zudem war die Rücklaufquote bei den Umfragen im Zeitraum 2008 bis 2021 relativ stabil und betrug jeweils rund 33%.

einer Kann-Bestimmung, gemäss welcher die Parkplatzgebühr analog des Mobilitätsbonus von der Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort abhängig gemacht werden kann.

Darüber hinaus erwägt die Regierung in der Folge Anpassungen des BMM auf Verordnungsebene, insbesondere mit folgenden Stossrichtungen:

- Einführung einer distanzabhängigen Parkgebühr.
- Eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter soll nicht mehr ab neun Tagesparkierungen automatisch als Monatsparkiererin oder Monatsparkierer gelten, damit auch am letzten Tag eines Monats noch der Anreiz besteht, auf einen Parkplatz zu verzichten.
- Es sollen weitere BMM-Massnahmen auf der Bonus-Seite eingeführt werden, wie z.B. die finanzielle Unterstützung bei der Anschaffung eines E-Bikes oder Fahrrads.

2.4 Einführung eines BMM bei den öffentlichen Unternehmen

Gemäss Massnahme 2.04 des Mobilitätskonzepts prüft die Regierung, ob öffentliche Unternehmen nach Art. 2 des ÖUSG ebenfalls verpflichtet werden sollen, ein BMM einzuführen. Aufgrund dessen wurde erhoben, welche öffentlichen Unternehmen bereits ein BMM eingeführt haben und falls ja, in welcher Form dieses implementiert wurde. Die Auswertung ist in Tabelle 1 dargestellt und ergibt ein heterogenes Bild.

	Eigenständiges BMM Ja / Nein	Parkplatzgebühren Ja / Nein	Bonus-System Ja / Nein
Familienhilfe Liechtenstein	Nein	Nein	Nein
Finanzmarktaufsicht Liechtenstein	Nein	Nein	Ja
Kunstmuseum Liechtenstein	Nein	Nein	Nein
Kunstschule Liechtenstein	Nein	Nein	Nein
Liechtensteinische Alters- und Krankenpflege	Nein	Nein	Nein
Landesspital Liechtenstein	Ja	Ja	Ja
Liechtenstein Marketing	Nein	Nein	Nein
Liechtensteiner Entwicklungsdienst	Nein	Nein	Nein
Liechtensteinische AHV-IV-FAK	Nein	Nein	Nein
Liechtenstein Wärme	Nein	Nein	Nein
Liechtensteinische Kraftwerke	Nein	Nein	Ja
Liechtensteinische Landesbank	Ja	Ja	Ja
Liechtensteinische Post	Nein	Nein	Ja
Radio Liechtenstein	Nein	Nein	Nein
Stiftung Erwachsenenbildung	Nein	Nein	Nein
Telecom Liechtenstein	Ja	Ja	Ja
Universität Liechtenstein	Nein	Ja (Bewirtschaftung durch Gemeinde Vaduz)	Ja
Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil	Ja	Ja	Ja

Tabelle 1: Status quo des BMM der öffentlichen Unternehmen

In den letzten 18 Monaten hat die Fachstelle BMM des Amtes für Hochbau und Raumplanung im Rahmen von Aufklärungs- und Sensibilisierungsgesprächen mit den öffentlichen Unternehmen das Interesse an einer Einführung oder gar eine Art von Integration in das BMM der LLV eruiert. Diese Gespräche zeigten grundsätzlich ein grosses Interesse an einem solchen Schritt.

Die Einführung eines verpflichtenden betrieblichen Mobilitätsmanagements bei öffentlichen Unternehmen erachtet die Regierung aus folgendem Grund als angezeigt:

Das Land und entsprechend auch die öffentlichen Unternehmen sollten in Bezug auf die Steuerung des Mobilitätsverhaltens ihrer Mitarbeitenden eine Vorbildwirkung einnehmen. Da aufgrund der Erfahrungen der LLV mit dem BMM der Modalsplit positiv beeinflusst wird, sollen auch sämtliche öffentliche Unternehmen verpflichtet werden, gewisse Mindestanforderungen an ein BMM zu erfüllen.

Um der heterogenen Situation bei diesen Unternehmen gerecht zu werden, sollen die Öffentlichen Unternehmen in der Art der Umsetzung des BMM grossen Spielraum erhalten. Zwingend gefordert wird mit dieser Vorlage lediglich die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung, bei welcher eine Mindestgebühr pro Tagesparkplatz eingeführt werden muss. Zudem müssen die Einnahmen nach Abzug der Aufwendungen zwingend für Mobilitätsmassnahmen des jeweiligen Unternehmens eingesetzt werden.

Einem Unternehmen steht es deswegen frei, einen Mobilitätsbeitrag oder einen Bonus auszuzahlen oder die Einnahmen stattdessen beispielsweise für den Bau von Duschen und Umkleidekabinen einzusetzen, welche wiederum unter anderem den Mitarbeitenden, die den Arbeitsweg mit dem Fahrrad absolvieren, zu Gute kommen. Denkbar sind zudem die Finanzierung von betriebsinternen Aktionen zur

Förderung des Radverkehrs oder die direkte Finanzierung von Fahrradhelmen, Fahrrädern oder eines ÖV-Abonnements.

Es ist zudem vorgesehen, dass die Landesverwaltung über die entsprechende Fachstelle des Amtes für Hochbau und Raumplanung die öffentlichen Unternehmen möglichst weitgehend bei der Implementierung und allenfalls sogar im Bereich des Betriebs eines BMM unterstützt.

2.5 Einführung eines BMM für den Hohen Landtag

Darüber hinaus schlägt die Regierung vor, dass auch bei den Mitgliedern des Hohen Landtages eine Parkplatzgebühr eingehoben wird.⁹ Diese Gebühr soll identisch zu derjenigen der Mitarbeitenden der Landesverwaltung sein und in der LMMV festgelegt werden. Eine Bonuszahlung erscheint aufgrund der Geringfügigkeit der Einnahmen nicht angezeigt. Es soll den Mitgliedern des Hohen Landtages jedoch ermöglicht werden, an gewissen BMM-finanzierten Aktionen wie beispielsweise dem Fahrradwettbewerb oder Fahrradreparaturtag teilnehmen zu können.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

3.1 Erhöhung der Mindestgebühr für die Parkierung

Wie in den Kapiteln 1 und 2 ausgeführt, ist das BMM der LLV ein bewährtes System. Mit dieser Vorlage will die Regierung das bestehende Anreizsystem optimieren, um die Verschiebung bei der Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden hin zu öffentlichem Verkehr sowie Fuss- und Radverkehr weiter zu fördern. Die Erhöhung der Mindestgebühr für einen Parkplatz ist dabei eine Möglichkeit, den lenkungswirksamen Betrag, welcher eben massgeblich ist für die Verkehrsmittelwahl, zu

⁹ Die Mitarbeitenden des Parlamentsdienstes sind im Gegensatz zu den Mitgliedern des Hohen Landtages bereits heute gemäss Art. 1 Abs. 2 Bst. c) LMMG dem BMM der LLV unterstellt.

erhöhen. Aufgrund der Inflation seit Einführung des BMM in der LLV (6.1% im Zeitraum vom Januar 2008 bis Juli 2023)¹⁰ sowie dem gestiegenen Bewusstsein für die Nachhaltigkeit in Kombination mit dem gestiegenen Druck auf die Verkehrsinfrastruktur im selben Zeitraum, scheint dabei eine Erhöhung der Mindestgebühr um 33.33% von CHF 1.50 auf CHF 2.00 als angezeigt.

3.2 Möglichkeit einer distanzabhängigen Parkplatzgebühr

In Bezug auf die Bonuszahlungen sieht das Gesetz heute bereits vor, dass distanzabhängige Mobilitätsbeiträge möglich sind. Damit wird durch eine differenzierte Ausgestaltung des Mobilitätsbonus der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes Rechnung getragen. Analog soll diese Möglichkeit in Zukunft auch auf der Malus-Seite, das heisst betreffend die Parkplatzgebühr, gegeben sein. Die Möglichkeit, distanzabhängige Parkplatzgebühren zu erheben, soll allen dem Gesetz unterstellten Stellen freistehen.

3.3 BMM für öffentliche Unternehmen

Die Fachstelle BMM des Amtes für Hochbau und Raumplanung hat in den vergangenen Monaten diverse Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der öffentlichen Unternehmen geführt, um zu eruieren, ob diese bereits ein BMM implementiert haben und ob diesbezüglich Pläne bestehen.

Das Ergebnis zeigt, dass öffentliche Unternehmen in Bezug auf das BMM sehr heterogene Ausgangslagen haben, was unter anderem mit dem unterschiedlichen Tätigkeitsgebiet und der unterschiedlichen Grösse der Unternehmen zusammenhängt. Mehrere Unternehmen haben sich im Rahmen dieser Gespräche offen dafür gezeigt, ein BMM einzuführen. Da die Regierung seit der Einführung des BMM

¹⁰ Landesindex der Konsumentenpreise, herausgegeben vom Bundesamt für Statistik, Schweiz. Abrufbar unter: <https://lik-app.bfs.admin.ch/de/lik/rechner>

in der LLV positive Erfahrungen gesammelt hat (siehe Kapitel 1 und 2) und, wie die Wirksamkeitsanalyse zeigt, auch eine Lenkungswirkung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl erzielen konnte (siehe Kapitel 2.2), schlägt die Regierung mit gegenständlicher Vorlage vor, die öffentlichen Unternehmen zur Einführung eines BMM mittels Aufnahme derselben ins LMMG zu verpflichten.

Gleichzeitig will die Regierung der Heterogenität der öffentlichen Unternehmen Rechnung tragen und einen möglichst breiten Spielraum für die Umsetzung gewähren. Es sollen zwei Punkte zwingend vorgeschrieben werden:

- Die zu erhebende Parkplatzgebühr muss mindestens gleich hoch sein wie diejenige der LLV. Dafür massgebend ist der tiefste Preis für eine Tagesparkkarte, welcher mit dieser Vorlage auf CHF 2.00 angehoben werden soll.
- Die Einnahmen, welche ein öffentliches Unternehmen durch die Parkplatzgebühr generiert, müssen für Massnahmen im Zusammenhang mit der arbeitsbezogenen Mobilität der Mitarbeitenden eingesetzt werden. Den Unternehmen steht es dabei frei, ob die ÖV-Abonnements der Mitarbeitenden finanziert, ein Mobilitätsbeitrag analog der LLV, Duschen für die Mitarbeitenden, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, oder andere Massnahmen zu finanzieren. Dies ermöglicht es den öffentlichen Unternehmen, Massnahmen umzusetzen, die die individuellen Bedürfnisse des Unternehmens und deren Mitarbeitenden berücksichtigen.

Die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung bedingt gleichzeitig, dass Unternehmen den Vollzug sicherstellen müssen. Dadurch entstehen Kosten. Es soll den Unternehmen aber freistehen, einen Teil der Einnahmen durch die Parkplatzgebühr für den Vollzug und den administrativen Aufwand des BMM aufzuwenden. Unabhängig davon ist vorgesehen, dass die Fachstelle BMM des Amtes für Hochbau und Raumplanung die öffentlichen Unternehmen in diesem Bereich berät und unterstützt. Grundsätzlich denkbar wären Zusammenarbeitsmodelle im Bereich

der IT-Infrastruktur oder von Kontrollen. Da damit auch rechtliche Fragen (bspw. in Bezug auf Lizenzen) und Ressourcenthemen verbunden sind, soll diese Thematik im Einzelfall mit den interessierten Unternehmen geprüft und gegebenenfalls sollen entsprechende vertragliche Vereinbarungen geschlossen werden.

3.4 BMM für den Hohen Landtag

Die Implementierung eines verpflichtenden Mobilitätsmanagements für die öffentlichen Unternehmen folgt unter anderem dem Anspruch des Landes, in Sachen Mobilität eine Vorbildrolle einzunehmen. Unter das aktuelle BMM der LLV fallen, wie in Kapitel 1 ausgeführt, neben den Mitarbeitenden der Exekutive auch diejenigen der Judikative. Die Regierung schlägt mit vorliegender Vorlage vor, dass auch die dritte Staatsgewalt und damit die Mitglieder des Hohen Landtages in den Geltungsbereich des LMMG aufgenommen werden.

Organisatorisch können die Mitglieder des Hohen Landtages ohne grösseren administrativen Aufwand in das BMM der LLV integriert werden. Die Abgeordneten müssen dabei analog der Mitarbeitenden der LLV bei der Nutzung eines Parkplatzes täglich im System die Nutzung erfassen.

Die Mitglieder des Hohen Landtages werden aufgrund der niedrigen Anzahl an Sitzungstagen pro Monat und Kalenderjahr signifikant seltener auf die Nutzung eines Parkplatzes angewiesen sein und als Folge dessen signifikant weniger Parkplatzgebühren entrichten müssen, als Mitarbeitende der LLV. Deshalb wäre es unverhältnismässig, die Mitglieder des Hohen Landtages im selben Ausmass an BMM-Bonusleistungen teilhaben zu lassen, wie Mitarbeitende der LLV. Der Bezug von Geldleistungen aus BMM-Massnahmen erachtet die Regierung für Mitglieder des Hohen Landtages daher als nicht angezeigt. Der Bezug von Sachleistungen des BMM-Systems (beispielsweise Fahrradreparaturtag) soll hingegen in eingeschränktem Masse möglich sein.

4. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

4.1 Allgemeines

Auf Ebene des Gesetzes sind zwei Anpassungen in Bezug auf die Ausgestaltung des BMM vorgesehen: Die Erhöhung des Mindestpreises für eine Tagesparkierung von CHF 1.50 auf CHF 2.00 sowie die Möglichkeit, die Parkplatzgebühr abhängig von der Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort zu generieren. Darüber hinaus ist vorgesehen einige der im Vernehmlassungsbericht aufgeführten Massnahmen nach der Anpassung des Gesetzes über das Mobilitätsmanagement des Landes mittels Verordnung angepasst werden.

Zudem sieht die gegenständliche Gesetzesrevision vor, dass öffentliche Unternehmen ein Mobilitätsmanagement einführen müssen. Allerdings soll ihnen weitestgehend freie Hand in der Ausgestaltung zugestanden werden. Den öffentlichen Unternehmen wird insbesondere vorgeschrieben, dass der Mindestpreis für eine Tagesparkierung, also neu CHF 2.00, auch für öffentliche Unternehmen Geltung hat.

Zudem werden mit vorliegender Vorlage auch die Mitglieder des Hohen Landtages verpflichtet eine Parkplatzgebühr zu entrichten.

Die gegenständliche Vorlage sieht auch die Bereinigung kleinerer Unstimmigkeiten im heutigen LMMG vor.

4.2 Gesetz über das Mobilitätsmanagement des Landes (LMMG)

Zu Art. 1 Abs. 1

Art. 1 Abs. 1 beschreibt den Gegenstand und den Geltungsbereich des Landes-Mobilitäts-Management-Gesetzes. Das Gesetz regelt die Erhebung von Abgaben für das Parkieren von privaten Motorfahrzeugen auf landeseigenen und vom Land gemieteten Parkflächen.

Der Wortlaut des Art. 1 Abs. 1 soll dahingehend ergänzt werden, dass das Gesetz nur im Inland Anwendung findet. In der Praxis werden die diplomatischen Vertretungen Liechtensteins im Ausland nicht vom BMM erfasst. Mit dem Zusatz «im Inland» erfolgt die diesbezügliche gesetzliche Klarstellung. Dies entspricht der Machbarkeit des Vollzugs und der Kontrolle bezüglich BMM.

Zu Art. 1 Abs. 2

Die Auflistung in Art. 1 Abs. 2 betreffend die Anwendbarkeit des LMMG ist mit den Buchstaben f) und g) zu ergänzen. Mit dem neuen Buchstaben f) soll festgehalten werden, dass die Mitglieder des Hohen Landtages ebenfalls unter das LMMG fallen. In Anbetracht der Vorbildfunktion des Hohen Landtages erscheint diese Anpassung angezeigt. Die Bezahlung des Amtssoldes an die Mitglieder des Landtages erfolgt bereits heute über die Lohnadministration der LLV. Ein Einbezug der Mitglieder des Hohen Landtages in das Verrechnungssystem des BMM der LLV ist deshalb problemlos möglich. Konkrete Bestimmungen zum Mobilitätsmanagement der Mitglieder des Hohen Landtages werden unter dem neu zu schaffenden Art. 2a geregelt.

Mit dem neuen Buchstaben g) werden die öffentlichen Unternehmen ebenfalls in den Anwendungsbereich des LMMG aufgenommen. Art. 2 ÖUSG definiert als öffentliches Unternehmen unabhängig seiner Rechtsform jedes Unternehmen, auf welches das Land Liechtenstein aufgrund von Eigentum, finanzieller Beteiligung, Stimmrecht, Satzung oder sonstiger Bestimmungen, welche die Tätigkeit des Unternehmens regeln, unmittelbar oder mittelbar einen beherrschenden Einfluss ausüben kann, oder das spezialgesetzlich als öffentliches Unternehmen qualifiziert

wird. Auf eine Auflistung der öffentlichen Unternehmen, auf welche das LMMG anwendbar ist, wird verzichtet.¹¹

Die öffentlichen Unternehmen werden mit der Aufnahme in Art. 1 Abs. 2 Bst. g) mit dieser Vorlage verpflichtet, ein BMM einzuführen. Mit dem neuen Buchstaben g) wird damit auch Massnahme 2.04 des Mobilitätskonzepts 2030 erfüllt. Die Anwendung des LMMG auf öffentliche Unternehmen beschränkt sich auf die Sonderbestimmungen des neuen Art. 2b mit den dazugehörigen Absätzen 1 bis 3 in denen die Details für das BMM der öffentlichen Unternehmen geregelt werden.

Zu Art. 1 neuer Abs. 3

Bereits heute gibt es in Art. 2a LMMV eine Auflistung von Motorfahrzeugen, welche nicht unter Art. 1 LMMG fallen. Dies sind beispielsweise Motorfahräder mit Elektromotor nach Art. 18 Bst. a Ziff. 2 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) oder motorisierte Rollstühle nach Art. 18 Bst. c VTS. Mit der Aufnahme des neuen Abs. 3 in Art. 1 LMMG soll diesbezüglich eine explizite gesetzliche Grundlage geschaffen werden.

Zu Art. 2a Abs. 1

In Absatz 1 des neu zu schaffenden Art. 2a wird definiert, dass sich die Parkplatzgebühr der Mitglieder des Hohen Landtages an derjenigen der Mitarbeitenden der Landesverwaltung orientiert. Konkret sieht die Bestimmung vor, dass die Mitglieder des Hohen Landtages den in Art. 4 Abs. 1 definierten Mindestsatz für eine Tagesparkierung entrichten. Die Einnahmen aus der Parkplatzgebühr sollen in den allgemeinen Fonds der BMM-Einnahmen der Landesverwaltung fliessen.

¹¹ Mit der Nennung «öffentliche Unternehmen» ist sichergestellt, dass das LMMG keiner Revision Bedarf, wenn ein neues öffentliches Unternehmen geschaffen wird.

Zu Art. 2a Abs. 2

Der Hohe Landtag trifft sich jährlich zu acht ordentlichen Sitzungen, die jeweils in der Regel drei Tage dauern, sowie einer Eröffnungssitzung. Gelegentlich werden Sondersitzungen einberufen, sie stellen jedoch die Ausnahme dar. In Wahljahren ist die Zahl der Arbeitssitzungen auf sechs statt acht begrenzt. Die periodisch stattfindenden Sitzungen des Hohen Landtages finden im Regelfall über einen Zeitraum von drei aufeinanderfolgenden Kalendertagen statt.¹² Hinzu kommen Fraktionsitzungen und Kommissionssitzungen für einzelne Abgeordnete. In manchen Monaten finden keine Sitzungen statt.

Unter Berücksichtigung der geringen Höhe der zu erwartenden Parkplatzgebühren der Mitglieder des Hohen Landtages scheint der Aufwand für eine eigene Administration der Einnahmen unverhältnismässig. Die Parkplatzgebühren der Mitglieder des Hohen Landtages sollen deshalb in den Fonds der Einzahlungen der Mitarbeitenden der Landesverwaltung fliessen. Die Einnahmen würden zudem keine Auszahlung von Mobilitätsbeiträgen in substantieller Höhe ermöglichen. Auch eine Geldleistung an die Mitglieder des Hohen Landtages, wie beispielsweise die Übernahme des ÖV-Abonnements, die Förderung eines Fahrrad- oder E-Bike-Kaufs oder die Teilnahme am Mobilitätslotto, soll ausgeschlossen werden.

Es soll den Mitgliedern des Hohen Landtages demgegenüber möglich sein, an einzelnen, durch das BMM finanzierten Massnahmen gemäss Art. 5 Abs. 1 Bst. a teilzunehmen, die lediglich eine Sachleistung beinhalten, wie beispielsweise das kostenlose Reparieren des eigenen Fahrrads am Fahrrad-Reparaturtag.

¹² Quelle: www.landtag.li/agenda.

Zu Art. 2b Abs. 1

Diese Bestimmung verpflichtet die öffentlichen Unternehmen, eine Parkplatzabgabe zu erheben, die gleich hoch ist wie die von der LLV in Art. 4 Abs. 1 erhobene Mindestparkplatzgebühr. Damit wird sichergestellt, dass in sämtlichen öffentlichen Unternehmen dieselben Mindestsätze für Parkgebühren erhoben werden, wie in der LLV. Den öffentlichen Unternehmen wird die Flexibilität eingeräumt, die Ausgestaltung der Massnahmen zur Umsetzung der Parkplatzbewirtschaftung situationsgerecht zu regeln. Dies schliesst auch die Möglichkeit mit ein, höhere Abgaben zu verlangen, als gesetzlich im LMMG vorgeschrieben wird.

Zu Art. 2b Abs. 2

Das BMM eines Unternehmens soll sich grundsätzlich selbst finanzieren. Den öffentlichen Unternehmen soll es freistehen 10% der Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung für die Administration des BMM einzusetzen. Mindestens 90% der Einnahmen müssen in BMM-Massnahmen investiert werden. Denkbar sind beispielsweise finanzielle Auszahlungen an die Mitarbeitenden die keinen Parkplatz nutzen, die (Teil-)Finanzierung von ÖV-Abonnements, die Förderung der Anschaffung eines Fahrrads oder E-Bikes, aber auch beispielsweise der Bau von Fahrradabstellplätzen, Umkleideräumen und Duschen für die Mitarbeitenden.

Zu Art. 3 Abs. 2 Ziff. d)

Art. 3 Abs. 2 regelt die Befreiung von der Abgabepflicht. Ziffer d) sieht heute eine Befreiung von der Abgabepflicht auch für Personen vor, deren Arbeitsort sich in mehr als 600m Gehdistanz zur Hauptlinie der LIECHTENSTEINmobil AG befindet. Von dieser Bestimmung machte bisher kaum jemand Gebrauch. Die Regierung vertritt die Auffassung, dass es allen Personen zumutbar ist, mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit zu kommen. Dies vor dem Hintergrund, dass Bahnhöfe und Bushaltestellen in unserer Umgebung auch mit Fahrrädern und E-Bikes erreichbar sind. Des Weiteren erscheint eine Begrenzung auf das Netz der

LIECHTENSTEINmobil AG nicht angezeigt, da die Anreise zum Arbeitsplatz auch kombiniert mit anderen Verkehrsverbänden, wie SBB, ÖBB, Ostwind oder Vorarlberger Verkehrsbetriebe, erfolgen kann. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die Netze des öffentlichen Verkehrs kontinuierlich ausgebaut werden. Eine Abgabebefreiung erscheint nicht mehr angezeigt. Art. 3 Abs. 2 soll dahingehend abgeändert werden, dass Ziff. d) gelöscht wird.

Zu Art. 4 Abs. 1

Die Mindestabgabe wird neu auf mindestens CHF 2.00 pro Tag festgelegt. Die bislang erhobene Parkplatzgebühr beträgt CHF 1.50 und wurde seit Einführung des BMM im Jahr 2008 nie erhöht. Zudem beabsichtigt die Regierung mittels Anpassung der Verordnung zum LMMG eine Erhöhung des Bonus in Form eines erhöhten Mobilitätsbeitrages einzuführen und damit das bestehende Anreizsystem zu optimieren. Aufgrund der Inflation seit Einführung des BMM im Jahr 2008 (6.1% im Zeitraum vom Januar 2008 bis Juli 2023) sowie dem gestiegenen Bewusstsein für die Nachhaltigkeit in Kombination mit dem gestiegenen Druck auf die Verkehrsinfrastruktur im selben Zeitraum, scheint dabei eine Erhöhung der Mindestgebühr auf CHF 2.00 als angezeigt.

Zu Art. 6 Abs. 2

Art. 6 Abs. 2 des LMMG soll betreffend die Höhe der Abgabe, die fällig ist, wenn eine Person die Parkgebühr nicht entrichtet, angepasst werden. Diese Abgabe ist aktuell auf das Zehnfache der Tagesabgabe festgesetzt. Neu soll die Abgabe nicht mehr abhängig von der Tagesabgabe sein, sondern auf CHF 30 festgesetzt werden. Der Grund dafür ist, dass mit einer distanzabhängigen Bepreisung der Parkplätze mit der aktuellen Formulierung unterschiedliche Abgaben bei fehlender Entrichtung der Parkgebühr fällig wären und dies obwohl das Fehlverhalten dasselbe ist.

Darüber hinaus soll der bestehende zweite Satz des Abs. 2 von Art. 6 ersatzlos gestrichen werden. Das LMMG regelt die Parkplatzbewirtschaftung der LLV-

eigenen Parkplätze in Bezug auf die Mitarbeitenden der Landesverwaltung und hat mit dem widerrechtlichen Abstellen von fremden Fahrzeugen keinen sachlichen oder funktionalen Zusammenhang.

Zu Art. 6 neuer Abs. 3

Ein zu Unrecht bezogener Mobilitätsbeitrag ist zurückzuerstatten oder zu verrechnen. Der neue Abs. 3 ist hier auf Gesetzesstufe einzufügen und nicht wie bisher auf Verordnungsstufe zu regeln (vgl. Art. 11a LMMV).

Zu Art. 6 neuer Abs. 4

Der neue Abs. 4 wird mit dem vorher in Abs. 3 geregelten Inhalt, nachdem die Regierung das Nähere über die Durchführung von Kontrollen und die Anordnung von Massnahmen mit Verordnung regeln kann, ergänzt.

Zu Art. 9

Sämtliche Anpassungen des Gesetzes sollen unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am 1. Januar 2025 in Kraft treten.

5. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Die vorgesehenen Änderungen sind verfassungskonform.

6. **REGIERUNGSVORLAGE**

Gesetz

vom ...

über die Abänderung des Landes-Mobilitätsmanagement-Gesetzes

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Landes-Mobilitätsmanagement-Gesetz (LMMG) vom 24. Oktober 2001, LGBl. 2007 Nr. 333, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 1 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3

1) Dieses Gesetz regelt die Erhebung von Abgaben für das Parkieren von privaten Motorfahrzeugen auf landeseigenen und vom Land gemieteten Parkflächen (Parkplätze) im Inland und die Verwendung der Abgabenerträge.

2) Es findet Anwendung auf:

f) Mitglieder des Hohen Landtages;

g) Öffentliche Unternehmen im Sinne von Art. 2 Abs. 1 Bst. a des Gesetzes über die Steuerung und Überwachung öffentlicher Unternehmen (ÖUSG).

3) Die Regierung kann mit Verordnung Motorfahrzeuge und Elektrofahrzeuge festlegen, welche nicht als solche im Sinne von Art. 1 Abs. 1 gelten.

Art. 2a

Hoher Landtag

1) Die Mitglieder des Hohen Landtages sind verpflichtet, die von der Regierung für die Landesverwaltung gemäss Art. 4 Abs. 1 festgelegten Mindestsätze für die Parkierung eines Fahrzeugs für einen Tag zu bezahlen.

2) Mitglieder des Hohen Landtages haben keinen Anspruch auf den Bezug von finanziellen Leistungen für den Verzicht auf die Nutzung eines Parkplatzes der Landesverwaltung. Der Bezug von nicht finanziellen Leistungen des Mobilitätsmanagements der Landesverwaltung ist möglich.

Art. 2b

Öffentliche Unternehmen

1) Öffentliche Unternehmen sind verpflichtet, eine Parkplatzbewirtschaftung zu betreiben, bei welcher die Mindestabgabe gemäss Art. 4 Abs. 1 nicht unterschritten wird. Öffentliche Unternehmen können bei der Festlegung der Abgabe die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort berücksichtigen. Die Höchstabgabe für Parkierungen gemäss Art. 4 Abs. 1 findet für öffentliche Unternehmen keine Anwendung. Das öffentliche Unternehmen legt die Modalitäten des Mobilitätsmanagements selbst fest.

2) Öffentliche Unternehmen dürfen maximal 10 % der Erträge aus der Parkplatzbewirtschaftung für die Administration des betrieblichen Mobilitätsmanagements aufwenden. Die übrigen Abgabenerträge dürfen von den öffentlichen Unternehmen ausschliesslich für Zahlungen zu Gunsten der Mitarbeitenden, die auf

die Nutzung eines Parkplatzes verzichten sowie zur Finanzierung von Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs, des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs für ihre Mitarbeitenden verwendet werden.

Art. 3 Abs. 2

d) aufgehoben.

Art. 4 Abs. 1

1) Die Regierung legt die Höhe der Abgabe mit Verordnung fest. Die Abgabe beträgt mindestens 2 Franken und höchstens 5 Franken pro Tag. Sie kann bei der Festlegung der Abgabe die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort berücksichtigen.

Art. 6 Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 4

2) Ergibt eine Kontrolle, dass die Abgabe für die Benützung eines Parkplatzes nicht ordnungsgemäss entrichtet wurde, wird eine Abgabe in Höhe von 30 Franken eingehoben.

3) Ein zu Unrecht bezogener Mobilitätsbeitrag ist zurückzuerstatten oder zu verrechnen.

4) Die Regierung regelt das Nähere über die Durchführung von Kontrollen und die Anordnung von Massnahmen mit Verordnung.

Art. 9

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am 1. Januar 2025 in Kraft, andernfalls am Tage der Kundmachung.