

An die
Regierung
RR Frau
Marlies Amann-Marxer
9490 Vaduz

Vaduz, 4 November 2014

**Stellungnahme:
Ankündigung der Regierung zum BMM (Beilage)**

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin Marlies Amann-Marxer

Nach vermehrten Anfragen unserer Mitglieder erlauben wir uns, Ihnen eine kurze Stellungnahme seitens des Personalverbandes öffentlicher Verwaltungen zukommen zu lassen.

Wir bedauern sehr, in der Angelegenheit BMM nicht konsultiert worden zu sein und so die dem PVL gem. Art. 35 StPG zukommenden Mitwirkungsrechte nicht wahrnehmen konnten, um gemeinsam auf eine konstruktive Lösung hin zu arbeiten. Auch dem Ersuchen des PVL, um Bekanntgabe der geänderten Bestimmung in der Verordnung, wurde bislang nicht nachgekommen.

Wir versuchen daher, unsere Mitwirkungsrechte nachträglich wahrzunehmen und nehmen zum neuen BMM wie folgt Stellung:

Nach Auffassung des PVL erscheint das neue BMM grundsätzlich als **unausgewogen, gegen die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, sowie gegen die Chancengleichheit und wirft zudem auch noch datenschutzrechtliche Fragen** auf. Dies wird im Einzelnen wie folgt begründet:

1. Beispiel:

Eine Mitarbeiterin der Liechtensteinischen Landesverwaltung hat ein Abonnement der liechtensteinischen Busbetriebe „Lie-Mobil AG“, welches ab kommendem Jahr CHF 370.- kosten wird. Zweimal die Woche ist die Mitarbeiterin gezwungen, mit dem Auto zur Arbeit zu fahren, da ihre beiden Kinder in die KITA/Betreuung gebracht und wieder abgeholt werden müssen, dies unmittelbar vor und nach der Arbeit. Zusammengerechnet macht das pro Monat rund – und jetzt kommt's – 8-10 Tage, an denen die Mitarbeiterin mit dem Auto zur Arbeit fahren MUSS! Diese Mitarbeiterin wird dann gemäss neuem System zur Dauerparkerin, obwohl sie lediglich an zwei Tagen die Woche mit dem eigenen Auto zur Arbeit fährt. Dass dies vor allem Familien treffen wird, welche ihre Kinder nach modernen Kriterien extern betreuen lassen und als Arbeitskraft zur Verfügung stehen, ist eine familienpolitische Frage, auf die wir hier nicht näher eingehen möchten! Das neue BMM würde somit keinerlei Anreiz darstellen, an den restlichen Tagen die

öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen. Die monatliche Dauerparkgebühr muss nämlich ohnehin entrichtet werden.

In obigem Fall mag diese Situation nicht allzu drastisch erscheinen. Es gibt aber auch alleinerziehende Mütter oder generell Elternteile, die ihre Kinder grundsätzlich zur und von der Tagesbetreuungsstätte bringen und/oder abholen müssen. Auch zahlreiche andere Gründe sind denkbar, aus denen Mitarbeiter gezwungen sind, mit dem eigenen Auto zur Arbeit zu fahren, wie z.B. die schlechte Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel. Diese subjektiven Umstände werden mit dem neuen BMM überhaupt nicht berücksichtigt.

Die politisch proklamierte Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie Chancengleichheit etc. bleibt hier unserer Ansicht nach auf der Strecke.

2. Rechtliche Situation/Datenschutz

Wir möchten Sie zudem darauf hinweisen, dass das neue System, mit welchem ab 9 Tagen von einem „Dauerparker“ ausgegangen wird, welcher in der Folge CHF 30.00 für den gesamten Monat zu entrichten hat, nicht gesetzeskonform ist.

Art. 4 Abs 1 LMMG sieht als Grundsatz die Erhebung einer täglichen Abgabe vor. Die Ausgabe von Monatskarten und Jahreskarten ist dagegen im Gesetz nicht vorgesehen. Zwar überlässt es der Gesetzgeber der Regierung, alles weitere durch Verordnung zu regeln, sodass wohl auch die Ausgabe von Monatskarten (wurden in BuA 2007/73 einleitend erwähnt, im Gesetz aber nicht vorgesehen) und Jahreskarten zulässig ist. Als Grundsatz gilt aber dennoch die Abgabepflicht nach tatsächlicher Nutzung und somit die tageweise Abrechnung. Die Einführung von Monatskarten und Jahreskarten (bzw. Pauschalen) – bei denen die Mitarbeiter schlechter gestellt werden als bei tageweiser Zahlung ist daher nur zulässig, wenn die tageweise Zahlung auch weiterhin möglich bleibt, wie dies bis anhin der Fall war. Eine „Strafwirkung“ für regelmässige Nutzer ist dagegen im Gesetz nicht vorgesehen.

Zwar entspricht nun der Preis einer Monatskarte von CHF 30.00 einer Nutzung von 20 Tagen, sodass bei einer Sollarbeitszeit von 2'032.80 h (242 Tage im Jahr 2015) auf den ersten Blick keine erhebliche Mehrbelastung entsteht. Dabei werden jedoch Ferien, Überstundenabbau, Weiterbildung, Krankheit, Teilzeitarbeit oder sonstige Abwesenheiten, sowie die dienstliche Verwendung des eigenen Fahrzeuges nicht berücksichtigt. Denn schon nach Abzug der Ferien (25 Tage ab 40 Jahren) resultiert monatlich (217/12) nur noch eine Sollarbeitszeit von ca. 18 Tagen. Damit wird übers Jahr schon allein aufgrund der Ferien 23 bzw. 25 Tage (CHF 37.50) zu viel belastet.

Im Übrigen entspricht die „Dauerparker“-Lösung wohl auch nicht dem Gesetzeszweck, da ein Mitarbeiter die restlichen Tage des Monats ebenfalls das eigene Auto benützen wird, wenn er bereits 9 Tage erreicht hat. Eine Lenkungswirkung des BMM wird hier keinesfalls erzielt.

Zu Fragen in Bezug auf die Abwicklung bzw. zum neuen System überhaupt ist dem Newsletter leider nicht viel zu entnehmen. Da aber offenbar eine digitale Lösung gewählt wird, heisst das wohl, dass vor Ort (täglich) die Nummernschilder der Parkenden mit den digital erhobenen Daten über die Abgabentrachtung abgeglichen werden müssen. Ob dies durch manuelles Notieren

Postfach 53
9490 Vaduz
Tel. +423 236 74 60
Fax +423 236 67 71
pvl@llv.li

erfolgt oder durch eine computergestützte Abfrage ist einerlei. Jedenfalls stellen sich hier auch relevante Fragen des Datenschutzes, da eine Datenbank angelegt und regelmässig gepflegt und abgefragt wird. Dies ist aber vermutlich durch Art 7 LMMG nicht gedeckt, der ein ganz anderes Verfahren vorsieht.

Im Übrigen hat das BMM bereits jetzt zu weiten Teilen die Nummernschilder der Abgabepflichtigen selbst erfasst, was wohl ebenfalls nicht durch Art 7 LMMG gedeckt ist, der bezüglich der Nummernschilder nur ein Abrufverfahren bei der MFK, jedoch keine eigene Datenbank vorsieht.

Fazit:

Das neue System gibt keinen objektiven Anreiz mehr, nach Möglichkeit auf das eigene Auto zu verzichten. Der PVL hofft nicht, dass das neue System dazu führt, dass die Mitarbeitenden gänzlich auf öffentliche Verkehrsmittel verzichten oder das neue BMM gar darauf abzielt, **eine systematische indirekte Lohnkürzung zu etablieren, indem diejenigen Arbeitnehmenden, die näher am Arbeitsort wohnen, zu Lasten derer, welche einen weiteren Arbeitsweg haben, finanziert werden. Denn für letztere ist es häufig sowohl in zeitlicher als auch in finanzieller Hinsicht sehr aufwändig, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen.**

Mit der aktuellen Entwicklung vergibt man jedenfalls die Chance, ein faires und Sinn und Zweck eines BMM entsprechendes System zu schaffen. Wir hätten uns beispielsweise gewünscht, dass mit den von den Mitarbeitenden bezahlten Parkgebühren Infrastruktur finanziert worden wäre, welche die Fahrt zur Arbeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad unterstützen würde. Als Beispiel kann hier etwa der Bau von Duschen erwähnt werden.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Ausführungen geholfen zu haben und stehen für Rückfragen selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen, Ihre Mitglieder des Vorstandes des PVL.

Stellvertretend für den Vorstand, der Präsident:



Thomas Klaus

Kopie:

- Regierungschef Adrian Hasler

Beilage(n):

- BMM News



BMMNEWS

Oktober 2014 /2

Jeden Morgen auf dem Weg zur Arbeit im Stau stehen und abends schon wieder?

Unser Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) hat weiterhin zum Ziel, die Mitarbeitenden auf dem Weg zu einer energieeffizienten und ressourcenschonenden Mobilität in der Berufs- und Geschäftswelt zu unterstützen.

„Schmackhafte“ Mobilität braucht die richtigen Rezepte

Die Regierung ist darum bemüht, den motorisierten Individualverkehr effizienter abzuwickeln und damit insbesondere Stau und Überlastung der Infrastruktur wie auch schädliche Einwirkungen auf Mensch und Umwelt zu vermeiden. Jede, jeder Mitarbeitende ist in der Wahl seines täglichen Verkehrsmittels frei.

Mit dem Verkehr verhält es sich bekanntlich vielfach wie mit dem Essen: Alle brauchen ihn täglich, aber nicht jedem schmeckt das, was man vorgesetzt bekommt. Da ist auch der arbeitsbedingte Individualverkehr keine Ausnahme: Egal ob es sich um den Weg zur Arbeit, die Anreise zu einem Termin oder den Rückweg nach Hause handelt. Mit der individuellen Wahl der Routen, des Verkehrsmittels und oder des Zeitpunkts lässt sich Potenzial nutzen wie auch Zeit und Geld sparen.



Parkplatzgebühren ab dem 1. Januar 2015

Die Kosten belaufen sich neu auf CHF 30,00 pro Monat für eine Dauerkarte und CHF 1,50 pro Tag für eine Tageskarte. Ab der neunten Tagesparkierung innerhalb eines Monats wechselt der Status einer, eines Mitarbeitenden für den laufenden Monat automatisch vom Tagesparker zum Dauerparker.

Der Erfolg hat System – Kontinuierlich mobil bleiben

Unser Tipp für einen sehr guten und stressfreien Ablauf:

Bis 31. Dezember 2014

- _ wenige Parkkarten bestellen, „Rückgabeaktionen“ vermeiden
- _ Persönlicher Versand der neuen digitalen Karten an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und die Lehrpersonen durch das Amt für Personal und Organisation (APO)
- _ Testlauf des neuen EDV Systems bei ausgewählten Ämtern

Ab 1. Januar 2015

- _ Die Lochzange hat ausgedient (Selbstentsorgung oder Rückgabe an das APO)
- _ Gutschrift der retour gegebenen (bis 31.12.2014, nicht verwendeten) Tages- und Monatskarten durch das APO
- _ Das neue EDV System kommt zum Einsatz

Wer keinen Parkplatz beansprucht wird belohnt – Dauerparker finanzieren Nichtparker

Genehmigung durch die Regierung: Individuelles Bonusmodell für die monatliche Bonus-Auszahlung an die Mitarbeitenden, die fünf Parkierungsvorgänge pro Monat nicht überschreiten.

Staffelung des Bonus von CHF 50,00 bzw. CHF 25,00

- 0 und 1 Parkierung = CHF 50,00 monatlicher Bonus
- 2 bis 5 Parkierungen = CHF 25,00 monatlicher Bonus
- 6 bis 8 Parkierung = CHF 0,00 monatlicher Bonus
- 9 Parkierung = Dauerparker für den lfd. Monat (die acht vorgegangenen Tagesparkierungen werden angerechnet)

Wir bedanken uns für die Zusammenarbeit. Gerne informieren wir Sie in den kommenden Wochen aktuell über die weiteren Schritte des Betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Ihr Ansprechpartner: René Kaufmann, Verkehr, Mobilitätsmanagement & Langsamverkehr, Tel: 236 6181

Herausgeber BMM News: Ministerium für Infrastruktur und Umwelt sowie Sport in Kooperation mit dem Amt für Bau und Infrastruktur, Fachbereich Verkehr, Mobilitätsmanagement & Langsamverkehr

Liechtensteinisches Landesgesetzblatt

Jahrgang 2007 Nr. 334 ausgegeben am 19. Dezember 2007

Verordnung

vom 27. November 2007

über das Mobilitätsmanagement des Landes (Landes-Mobilitätsmanagement-Verordnung; LMMMV)

Aufgrund von Art. 8 Abs. 3 des Gesetzes vom 24. Oktober 2007 über das Mobilitätsmanagement des Landes (Landes-Mobilitätsmanagement-Gesetz; LMMVG), LGBl. 2007 Nr. 333¹, verordnet die Regierung:

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

Gegenstand

Diese Verordnung regelt insbesondere:

- a) die Zuordnung von landeseigenen und vom Land gemieteten Parkflächen (Parkplätzen);
- b) die Erhebung und Verwendung von Abgaben für die Benützung von Parkplätzen;
- c) die Organisation und Durchführung von Kontrollen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

¹ L.R. 174.13

Art. 2

Zielsetzung

Das betriebliche Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, den motorisierten arbeitsbedingten Individualverkehr auf 55 % zu senken.

II. Zuordnung von Parkplätzen

Art. 3

Parkplatzkategorien

- 1) Sämtliche Parkplätze für Motorfahrzeuge werden einer der folgenden Kategorien zugeordnet:
 - a) Parkplätze für Regierungsmitglieder (Beschriftung mit Funktion);
 - b) Parkplätze für Personen nach Art. 1 Abs. 2 Bst. b, c und e des Gesetzes (Beschriftung mit "Reserviert LLV");
 - c) Parkplätze für Dienstfahrzeuge (Beschriftung mit "Dienstfahrzeug LLV");
 - d) Parkplätze für das Lehrpersonal und die übrigen Angestellten der vom Land getragenen öffentlichen Schulen (Beschriftung mit "Reserviert Personal Schule", sofern ein ausschliessliches Nutzungsrecht besteht);
 - e) Parkplätze für Besucher (Beschriftung mit "Besucher").
- 2) Besucherparkplätze stehen ausschliesslich Dritten im Geschäftsverkehr zur Verfügung.
- 3) Bei der Zuordnung von Parkplätzen ist auf die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen Rücksicht zu nehmen.

III. Abgabenerhebung

Art. 4

Parkkarten

- 1) Für die Benützung eines Parkplatzes ist der Bezug einer Parkkarte erforderlich.

- 2) Parkkarten werden als Tages-, Monats- oder Jahreskarten ausgeben.
- 3) Parkkarten müssen vollständig und dokumentenecht beschriftet sowie gut sichtbar am oder im Motorfahrzeug angebracht werden.

Art. 5

Abgabenhöhe

- 1) Die Abgabe für die Benützung von Parkplätzen beträgt bei:
- a) Tageskarten (als Block mit 20 Parkkarten): 30 Franken;
- b) Monatskarten: 40 Franken;
- c) Jahreskarten: 480 Franken.
- 2) Parkkarten für Dienstfahrzeuge werden kostenlos abgegeben.

Art. 6

Bezug und Abrechnung

- 1) Parkkarten sind beim Amt für Personal und Organisation mittels vollständig ausgefülltem Formular zu bestellen.¹
- 2) Bezogene Parkkarten werden periodisch vom Amt für Personal und Organisation dem Lohn belastet. In den Fällen nach Art. 3 Abs. 3 des Gesetzes werden die bezogenen Parkkarten dem von der zuständigen Stelle bezeichneten Konto belastet.

IV. Abgabenverwendung

Art. 7

Mobilitätsbeitrag

- 1) Die finanziellen Leistungen nach Art. 5 Abs. 1 Bst. a des Gesetzes werden in Form eines jährlichen Mobilitätsbeitrags ausgerichtet.
- 2) Der Mobilitätsbeitrag beträgt für:

¹ Art. 6 Abs. 1 abgeändert durch LGBl. 2012 Nr. 409.

- a) Personen, deren Wohn- und Arbeitsort in derselben Gemeinde liegt: 80 Franken;
- b) Personen, die in Gemeinden - einschliesslich ausländischer Ortschaften - wohnen, die an das Liniennetz des Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil angeschlossen sind: 160 Franken;¹
- c) alle anderen Personen: 200 Franken.
- 3) Bei Personen, deren Beschäftigungsgrad weniger als 50 % beträgt, wird der Mobilitätsbeitrag nach Abs. 2 um die Hälfte gekürzt. Auf Antrag kann der volle Mobilitätsbeitrag ausbezahlt werden, sofern die Person nachweist, dass sie in der Regel die Soll-Arbeitszeit auf mehr als drei Arbeitstage pro Woche verteilt.

Art. 8

Auszahlung

- 1) Die Auszahlung des Mobilitätsbeitrags erfolgt in der Regel mit dem letzten Lohn des Kalenderjahres.
- 2) Massgebend für die Berechnung des Mobilitätsbeitrags ist das Dienstverhältnis sowie der Wohn- und Arbeitsort per 15. November eines Jahres.
- 3) Bei Ein- oder Austritt während des Jahres wird der Mobilitätsbeitrag anteilmässig ausbezahlt. Bei Austritten vor dem 15. November eines Jahres gilt als Stichtag nach Abs. 2 das Datum der letzten Lohnzahlung.

V. Dienstfahrten

Art. 9

Verwendung von Dienstfahrzeugen, Fahrrädern und öffentlichen Verkehrsmitteln

Für Dienstfahrten sind - soweit vertretbar - die vom Land zur Verfügung gestellten Motorfahrzeuge und Fahrräder sowie die öffentlichen Verkehrsmittel zu verwenden. Ein Anspruch auf ein Dienstfahrzeug besteht nicht.

¹ Art. 7 Abs. 2 Bst. b abgeändert durch LGBl. 2012 Nr. 409.

VI. Organisation und Durchführung

Art. 10¹

Vollzugsbehörden

- 1) Der Vollzug des betrieblichen Mobilitätsmanagements obliegt:
 - a) dem Amt für Personal und Organisation;
 - b) dem Amt für Bau und Infrastruktur.
- 2) Dem Amt für Personal und Organisation obliegen:
 - a) die Ausgabe der Parkplatzkarten;
 - b) die Durchführung von Kontrollen.
- 3) Dem Amt für Bau und Infrastruktur obliegen:
 - a) die Organisation und Durchführung anderer Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs;
 - b) die Erhebung von Daten über die für den Arbeitsweg genutzten Verkehrsmittel;
 - c) die Beratung in Fragen des betrieblichen Mobilitätsmanagements;
 - d) die Erstellung einer jährlichen Statistik zur Überprüfung der Wirksamkeit des Gesetzes und die Einreichung von Vorschlägen über Massnahmen im Hinblick auf die Zielerreichung nach Art. 2 zuhanden der Regierung.

Art. 11²

Kontrollen

- 1) Das Amt für Personal und Organisation führt regelmässig Kontrollen nach Art. 6 des Gesetzes durch oder lässt solche durchführen.
- 2) Ergibt eine Kontrolle, dass ein Motorfahrzeug unrechtmässig parkiert ist und einer abgabepflichtigen Person zugeordnet werden kann, wird eine Abgabe in Höhe des Zehnfachen einer Tagesabgabe erhoben. Die Abgabe wird mit dem nächsten Lohn verrechnet. Erhebt die betroffene Person innert fünf Arbeitstagen gegen die Erhebung der Abgabe

¹ Art. 10 abgeändert durch LGBl. 2012 Nr. 409.

² Art. 11 abgeändert durch LGBl. 2012 Nr. 409.

VII. Schlussbestimmung

Art. 12

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt gleichzeitig mit dem Landes-Mobilitätsmanagement-Gesetz vom 24. Oktober 2007 in Kraft.

Fürstliche Regierung:
gez. *Otmav Hasler*
Fürstlicher Regierungschef