

Jahresbericht 2011



Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2 · Postfach 4306
6002 Luzern

Telefon 041 228 47 20
Fax 041 226 45 66
info@verkehrsverbund-luzern.ch
www.verkehrsverbund-luzern.ch

- 3 Interview mit Daniel Meier
- 4 Entwicklung bei Angebot und Nachfrage
- 9 ÖV-Planung für die Zukunft
- 10 Starkes Netzwerk
- 12 Geschäftsbericht Tarifverbund Passepartout 2011
- 20 Behindertenfahrdienst
- 22 Bericht zur Jahresrechnung 2011
- 24 Jahresrechnung 2011

Organe

Verbundrat

Kantonsvertretung

Hans-Peter Bossart, Departementssekretär, Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (Präsident)

Rolf Bättig, Kantonsingenieur, Dienststelle Verkehr und Infrastruktur

Hansjörg Kaufmann, Leiter Dienststelle Finanzen

Gemeindevertretung

Willi Bucher, Gemeindeammann, Wolhusen

Irene Keller, Gemeindeamtsfrau, Vitznau

Matthias Senn, Gemeindeammann, Kriens

Ursula Stämmer-Horst, Stadträtin, Luzern

Geschäftsstelle

Daniel Meier, Geschäftsführer

Revisionsstelle

Finanzkontrolle des Kantons Luzern

Interview mit Daniel Meier

Der Zusammenschluss ist gelungen

Seit gut zwei Jahren ist der Verkehrsverbund Luzern für die Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern verantwortlich. Laut Geschäftsführer Daniel Meier ist der Zusammenschluss der drei Organisationen – Tarifverbund Passepartout, Zweckverband für den öffentlichen Agglomerationsverkehr und die kantonale Abteilung für den öffentlichen Verkehr – gelungen.

Wie macht sich der Zusammenschluss zum Verkehrsverbund Luzern bemerkbar?

Im Kanton Luzern wird der öffentliche Verkehr jetzt aus einer Hand geplant und bereitgestellt, das Resultat stimmt sehr gut. Besonders stolz bin ich auf die Angebotsausbauten, die wir trotz der angespannten Finanzlage auch 2011 vornehmen konnten. Der Verkehrsverbund Luzern ist beim Kanton und bei den Gemeinden zudem gut verankert.

Angespannte Finanzen ist ein gutes Stichwort. Wie weit ist der öV von den Sparmassnahmen des Kantons betroffen?

Zurzeit werden im Kanton Luzern rund 50 Prozent des Aufwandes des öffentlichen Verkehrs durch die öffentliche Hand gedeckt. Auf den Kanton Luzern und die Gemeinden entfallen dabei 2012 knapp 80 Millionen Franken. Jede Bus- und Bahnlinie wird regelmässig nach ihrer Wirtschaftlichkeit überprüft. Wenn sich Massnahmen aufdrängen, handelt der Verkehrsverbund Luzern und nimmt nötige Anpassungen am öV-Angebot vor. Es ist jedoch unser Ziel, nicht beim Angebot zu sparen, sondern die Effizienz zu steigern und die Nachfrage im öV zu erhöhen.

Das öV-Angebot wurde auch 2011 weiter ausgebaut. Wird denn der öV auch genutzt?

Wir haben eine enorme Entwicklung hinter und vor uns! Wir transportieren heute rund 80 Millionen Personen pro Jahr – ein Drittel mehr als noch vor fünf Jahren. In der Stadt Luzern sind 42 Prozent aller Verkehrsteilnehmenden mit Bahn und Bus unterwegs. Sorgen bereitet uns die Agglomeration mit einem Anteil von lediglich 16 Prozent öV-Anteil. Hier kann der öV zulegen und seinen Beitrag für eine optimale Mobilität leisten.

Wie soll das gehen?

Mit einem gezielten Ausbau. Im Fokus steht der Tiefbahnhof Luzern. Er würde beim Bus wie auch beim Zug markante Steigerungen ermöglichen. In der Zwischenzeit konzentrieren wir uns auf das Machbare: modernes Rollmaterial, zusätzliche S-Bahn-Züge, verbesserte Umsteigemöglichkeiten in der Agglomeration, Busse, welche die Gemeinden rund um Luzern direkt verbinden, und eine

konsequente Bevorzugung der Busse. Mit dem Doppelspurausbau und der Tieflegung der Zentralbahn wird zudem ab Dezember 2013 der Viertelstundentakt zwischen Luzern und Hergiswil Realität.

Mit dem öV-Bericht hat der Verkehrsverbund Luzern seine Strategie für den Zeitraum von 2012 bis 2015 festgelegt. Welchen Stellenwert nimmt dieser Bericht ein?

Mit dieser Strategie werden die Grundlagen für die mittel- und langfristige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und damit zur Bewältigung des prognostizierten Verkehrswachstums im Kanton Luzern geschaffen. Engpässe bei der Bahninfrastruktur und knappe finanzielle Mittel begrenzen den derzeitigen Entwicklungsspielraum. Darauf nimmt die Strategie Rücksicht. Der Verkehrsverbund Luzern nutzt die verbleibenden Möglichkeiten zur Optimierung des Verkehrsangebotes und orientiert sich damit am Machbaren.

Ein kurzer Blick noch ins 2012. Welche Herausforderungen stehen dem Verkehrsverbund Luzern bevor?

Eine grosse Herausforderung steht unter anderem mit dem Buskonzept, unter der Bezeichnung AggloMobil due, für die Agglomeration Luzern bevor. Zudem führen wir 2012 bereits zum sechsten Mal eine Kundenzufriedenheitsumfrage durch. Wir sind gespannt, ob wir das hohe Niveau, trotz erfreulich stark ansteigenden Frequenzzahlen, halten werden und ob die vergangenen Investitionen in ein besseres öV-Angebot und in moderne Fahrzeuge von den Fahrgästen honoriert werden.

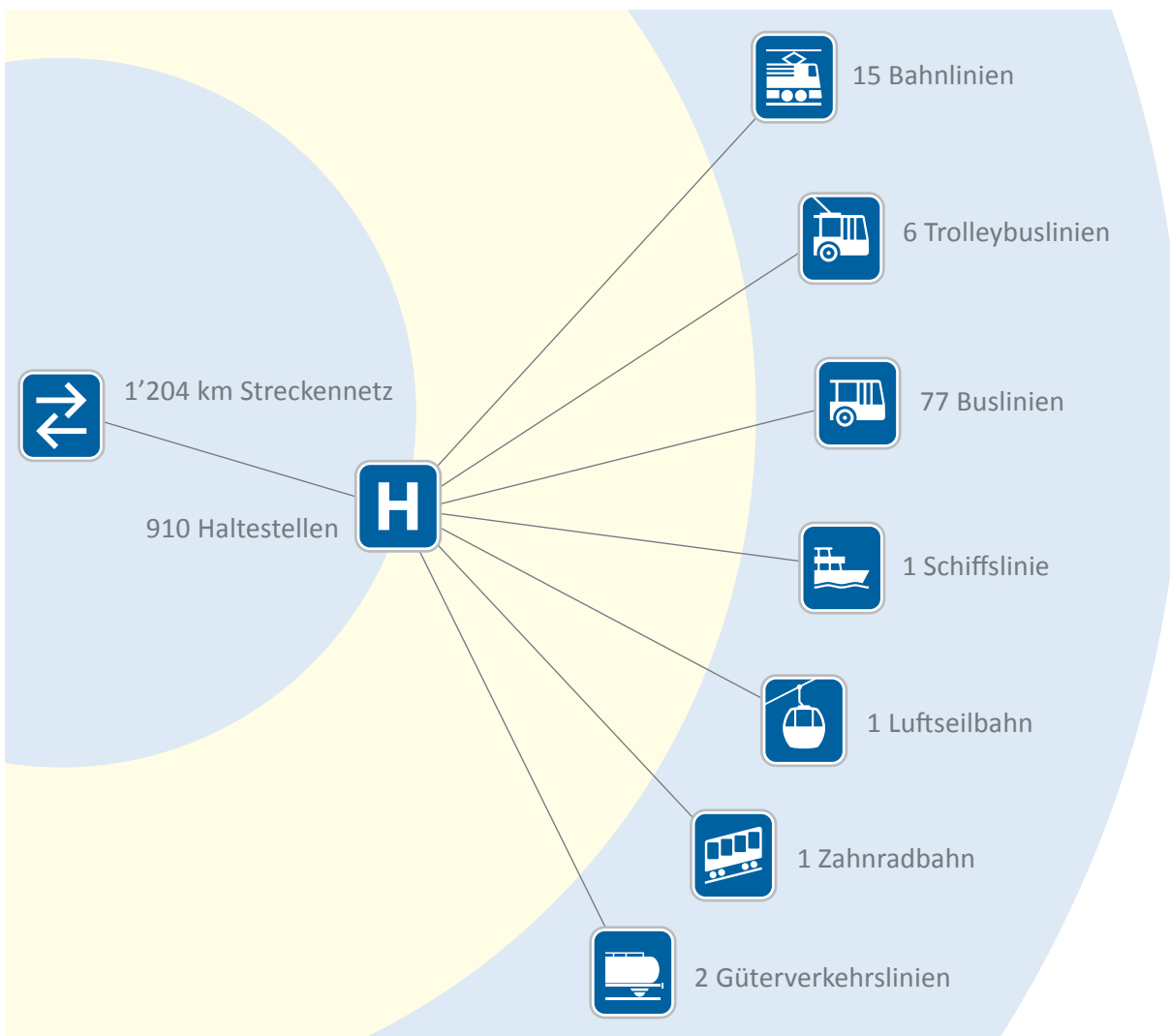
Und in welcher Richtung wird sich der Verkehrsverbund Luzern als Organisation entwickeln?

Als Besteller vom öffentlichen Verkehr agieren wir in einem komplexen Netzwerk mit vielen Partnern. Um den öV vorwärtszubringen, ist deshalb eine konstruktive Zusammenarbeit unerlässlich. 2011 hat sich die Geschäftsstelle im Rahmen einer Organisationsentwicklung folgendes Profil verliehen: führend – verlässlich – leidenschaftlich – einfach! Nun gilt es, dieses Profil umzusetzen und in der täglichen Arbeit zu beweisen.

Entwicklung bei Angebot und Nachfrage

Mit punktuellen Ausbauten bei den Bahn- sowie bei den Buslinien im Regional- und Agglomerationsverkehr verbesserte sich das öV-Angebot für die Kundinnen und Kunden weiter. Durch diesen kontinuierlichen Ausbau hat die Zahl der zurückgelegten Kilometer seit 2006 um 26 Prozent zugenommen.

öV-Angebot im Kanton Luzern



Der öV im Kanton Luzern umfasste 2011 ein Angebot von 1'204 Kilometern Streckennetz. Gut ein Drittel dieser Linien liegt im Raum Luzern Agglomeration. Dem Verkehrsverbund Luzern obliegt die Planung und Festsetzung des Verkehrsangebotes, die Bestellung der Verkehrsleistungen sowie die Steuerung der Wirtschaftlichkeit. Als geschäftsführende Stelle des Tarifverbundes Passepartout gestaltet er zusammen mit den beteiligten Kantonen Obwalden und Nidwalden das Billettsortiment und die Preise.



Fahrplan 2011 und 2012

Mit dem Fahrplan 2011 wurden per 12. Dezember 2010 diverse Anpassungen im Bahn- und Busangebot realisiert. Neben der Einführung des Flügelzugkonzeptes im Raum Luzern West mit Direktverbindungen und modernem Rollmaterial verkehren mit der Inbetriebnahme des Tunnels Engelberg neue und schnellere Züge in das Klosterdorf Engelberg. In der Agglomeration Luzern wurde das Emmer Buskonzept umgesetzt. Die Busse verkehren neu sternförmig zur S-Bahn-Station Emmenbrücke Gersag und haben dort attraktive Anschlüsse an das Bahnnetz. Zusätzlich erfolgten diverse Anpassungen auf verschiedenen Bahn- und Buslinien. Der Verkehrsverbund Luzern hat im Berichtsjahr das Fahrplanverfahren zum Fahrplan 2012 durchgeführt. Dabei reichten interessierte Personen, Interessenverbände und Gemeinden rund 170 Stellungnahmen ein. Von den Begehren bezogen sich 66 Prozent auf Bus-, 27 Prozent auf Bahn- und 7 Prozent auf Schiffsverbindungen. Die Schwerpunkte lagen erwartungsgemäss bei den Anschlüssen und dem Ausbau von Verbindungen. Sämtliche Anliegen wurden zusammen mit den beteiligten Transportunternehmen auf ihre Umsetzbarkeit überprüft und sofern möglich im Angebot 2012 berücksichtigt. Es konnten überdurchschnittlich viele Begehren erfüllt werden.

Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 konnten folgende grössere Angebotsveränderungen umgesetzt werden:

Ausbau im Freizeitverkehr

Mit der Einführung des Halbstundentaktes auf der S9 Luzern–Hochdorf–Lenzburg am Sonntag und dem Halbstundentakt der S7 zwischen Wolhusen–Willisau am Samstag möchte der Verkehrsverbund Luzern der gestiegenen Nachfrage im Freizeitverkehr gerecht werden. Damit soll der öV für den Freizeitverkehr noch attraktiver werden. Aus diesem Grund erfolgten verschiedene Verbesserungen auch im Busangebot zum Beispiel mit der öV-Er-

schliessung der IKEA in Rothenburg, dem Halbstundentakt am Sonntag auf der Horwer Halbinsel (Linie 21), der Einführung des Sonntagsangebotes beim Ortsbus Kriens (Linie 15) sowie den zusätzlichen Spätkursen am Abend beim Emmer Bus.

Ortsbus Sursee

Der Verkehrsverbund Luzern verlängerte zusammen mit der Rottal Auto AG und den Gemeinden Sursee, Oberkirch und Nottwil die Linie 65 von Sursee–Oberkirch nach Nottwil, Oberdorf. Dadurch wurde in Nottwil ein wichtiger Dorfteil an den öffentlichen Verkehr angebunden. Zudem verbesserte sich die Erschliessung des Campus Sursee mit vier zusätzlichen Kursen und der Bedienung am Samstag.

Schnellbus für das Surental

Im Rahmen der neuen Surentalerschliessung wurde mit dem Fahrplan 2012 ein neuer Schnellbus während der Hauptverkehrszeiten zwischen Sursee und Schöftland eingeführt. Die Fahrzeit beträgt neu 55 Minuten und wurde so um 18 Minuten kürzer. Mit der neuen Erschliessung des Surentals sind zudem die Kurse besser auf die Stunde verteilt.

Modernes Rollmaterial

Mit dem neuen Rollmaterial auf der S8 Sursee–Olten und S3 Luzern–Küssnacht a.R.–Erstfeld sowie auf dem Regio-Express Luzern–Olten erfolgte ein weiterer Meilenstein in der Modernisierung der Fahrzeuge. Auf dem gesamten Netz der S-Bahn Luzern verkehrt mit Fahrplan 2012 mehrheitlich klimatisiertes und niederfluriges Rollmaterial.

Weitere Angebotsausbauten

Um den Stadtteil Littau noch besser mit dem Zentrum zu verbinden, wurde das Busangebot von Montag bis Freitag und am Sonntag gezielt ausgebaut. Mit der Erschliessung des Wohngebietes Geissburg und der Schul- und Sportanlagen Schlossfeld veränderte sich die Linienführung der Postautolinie Willisau–Hergiswil. Im Weiteren halten

neu dank der Modernisierung des Bahnhofs Malters mit einem neuen Mittelperron sämtliche RegioExpress-Züge Luzern–Bern in Malters. Die Luzerner Seegemeinden profitierten mit dem Fahrplan 2012 vom durchgehenden Halbstundentakt und einer besseren Abenderschliessung.

Einstellung Linie Hitzkirch–Kleinwangen

Wegen rückläufiger Nachfrage erfüllte die Buslinie Hitzkirch–Kleinwangen die kantonalen Vorgaben von einem minimalen Kostendeckungsgrad von 20 Prozent nicht mehr. Die geringe Nachfrage und das tiefe Potenzial entlang dieser Linie werden auch zukünftig nicht zu einer Einnahmenentwicklung führen, um die gesetzlichen Vorgaben zu erreichen. Der Verkehrsverbund Luzern sah sich daher gezwungen, die Buslinie in Absprache mit den beteiligten Gemeinden auf Mitte Dezember 2011 einzustellen.

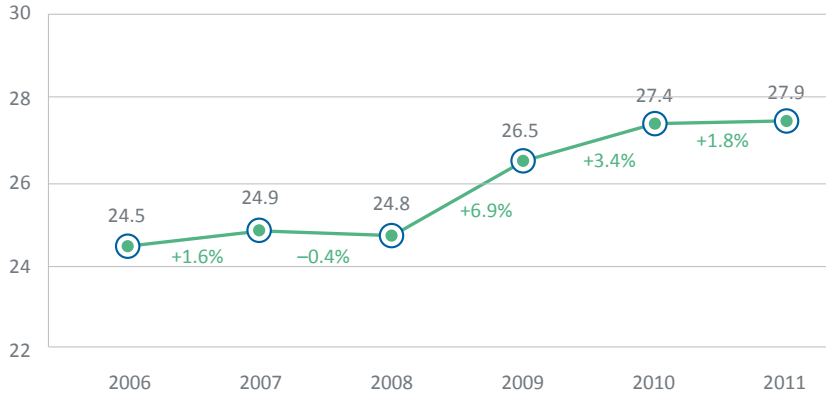
öV-Konzepte greifen

In den vergangenen Jahren setzte der Verkehrsverbund Luzern zusammen mit den Transportunternehmen gezielte Angebotsverbesserungen um. Die Auswertungen der Fahrgastzahlen zeigen, dass sich die Realisierungen dieser öV-Konzepte auszahlen. So kann zum Beispiel auf der Linie Sursee–Triengen–Schöftland im 2011 im Vergleich zum 2010 ein Fahrgastzuwachs von mehr als 13 Prozent verzeichnet werden. Dies nachdem die Fahrpläne im Surental umgestellt und die Anschlüsse in Sursee und Schöftland optimiert wurden. Ein markanter Zuwachs an Fahrgästen von über 40 Prozent erfolgte im Vergleich zum Vorjahr auch in der Agglomeration Luzern mit der Linie 13 Littau–Rothenburg Wahligen. Die Verlängerung aller Busse bis Rothenburg Wahligen und die bessere Betriebsstabilität haben zu diesem Zuwachs beigetragen.

Starke Nachfrageentwicklung im Kanton Luzern

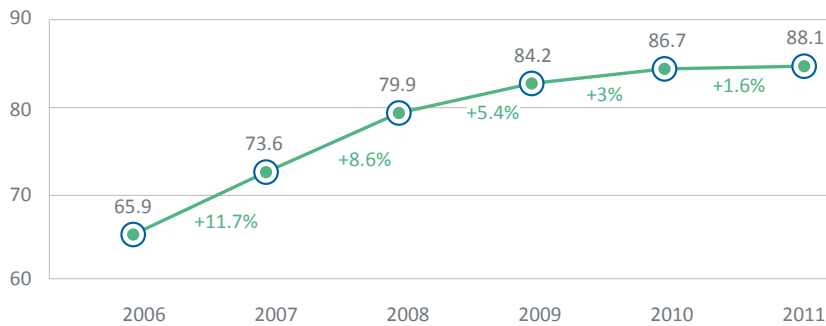
Durch die Inbetriebnahme der S-Bahn Luzern im Jahr 2005 mit zusätzlichen Haltestellen, neuem Rollmaterial und dichtem Fahrplan ist die öV-Nachfrage im Kanton Luzern in den letzten Jahren stark angestiegen. Dieses Wachstum war nicht nur dank dem Angebotsausbau beim werktäglichen Berufsverkehr möglich, auch das bessere Angebot für den Einkaufs- und Freizeitverkehr am Wochenende und in den Randstunden wurde stärker genutzt.

Angebot Kurskilometer (in Mio.)



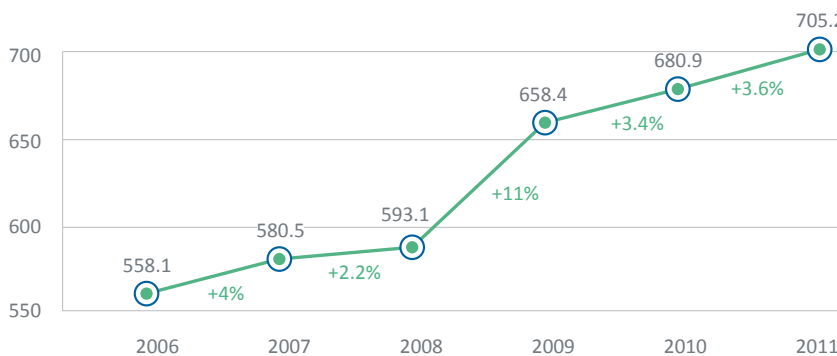
Das Angebot an Kurskilometern zeigt die von den Transportunternehmen gefahrenen Kilometer bei Bahn und Bus im öffentlichen Personenverkehr während eines Fahrplanjahrs. Von 2006 bis 2011 wurde das Angebot im Kanton Luzern um 14 Prozent erhöht.

Nachfrage Einsteiger (in Mio.)



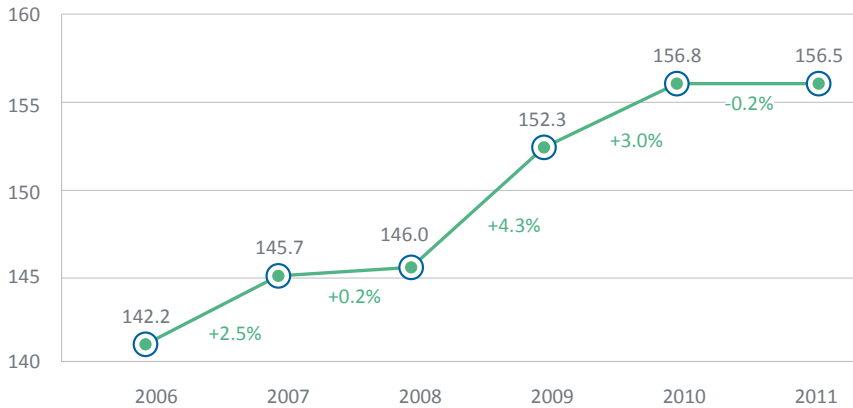
Die Einsteiger bilden die Personen ab, die mit dem öV im Kanton Luzern unterwegs sind. Zwischen 2006 und 2011 hat die Zahl der beförderten Personen mit 34 Prozent überdurchschnittlich stark zugelegt.

Nachfrage Personenkilometer (in Mio.)



Die Personenkilometer zeigen auf, welche Strecken von den Kundinnen und Kunden mit dem öV im Kanton Luzern zurückgelegt werden. Die Personenkilometer haben seit 2006 um 26 Prozent zugenommen.

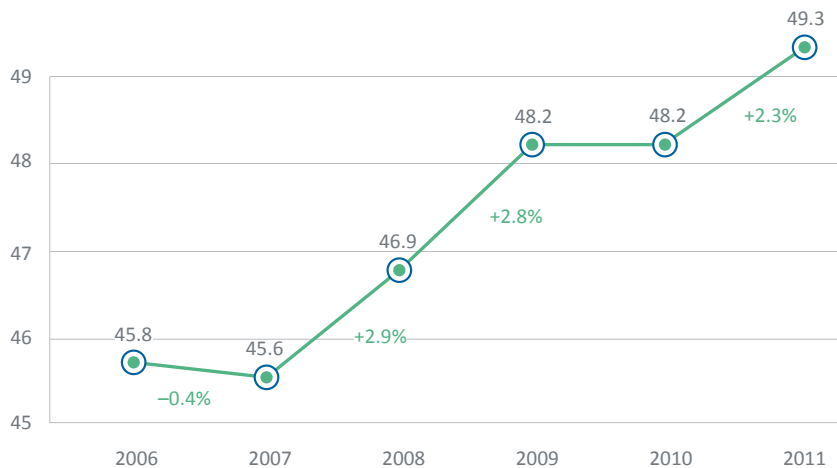
Entwicklung Abgeltung (in Mio.)



Die Abgeltung für den Betrieb, also die durch die öffentliche Hand finanzierte Differenz zwischen den Kosten und den Erträgen, stieg in den letzten fünf Jahren um knapp 14.3 Mio. Franken (10 Prozent). Die Kosten pro Kurskilometer stiegen im Betrachtungszeitraum von 10.54 Franken auf 11.08 (5 Prozent).

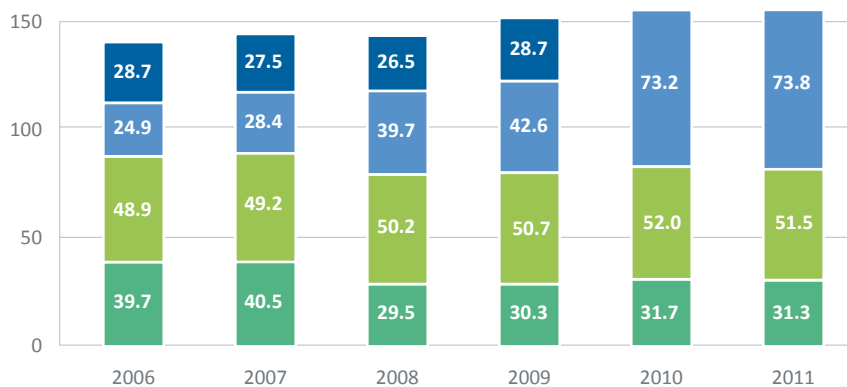
Neben den Betriebsbeiträgen wurden den Bahninfrastrukturbesitzern (exklusive SBB) Beiträge für den Schienenunterhalt von 10.13 Mio. Franken (2006) respektive 11.36 Mio. Franken (2011) bezahlt.

Entwicklung Kostendeckungsgrad (in Prozent)



Der Kostendeckungsgrad des Betriebs konnte in den vergangenen Jahren kontinuierlich verbessert werden, von 45.8 Prozent (2006) auf 49.3 Prozent (2011).

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs



Die Abgeltung wird durch die öffentliche Hand, also Bund, Kantone und Gemeinden, finanziert. Der Kantonsanteil (respektive Anteil des Verkehrsverbundes Luzern) beinhaltet jeweils den Gemeindeanteil. Der Bund hat seinen Anteil im Rahmen des NFA deutlich reduziert, von 40.5 Mio. Franken (2007) auf 29.5 Mio. Franken (2008) und anschliessend wieder leicht steigend bis 31.3 Mio. Franken (2011). Ab 2010 wurde der Anteil des öVL in den Verkehrsverbund Luzern integriert.

- Anteil Bund
- Anteil Nachbarkantone
- Anteil Kanton Luzern (ab 2010 VVL)
- Anteil öVL (bis 2009)

ÖV-Planung für die Zukunft

Um ein attraktives und leistungsfähiges öV-System für die Zukunft sicherzustellen, arbeitet der Verkehrsverbund Luzern in enger Zusammenarbeit mit diversen Partnern an verschiedenen Planungen. Der Verkehrsverbund Luzern vertritt in diesen Planungen seine Netzsicht und garantiert die inhaltliche Abstimmung der Planungen untereinander.

AggloMobil due

Das Busangebot im Raum Luzern Agglomeration wird auf der Basis des 2006 geplanten und erfolgreich umgesetzten Konzeptes AggloMobil und im Hinblick auf die zu erwartenden Entwicklungen (Bevölkerung, Arbeitsplätze usw.) beurteilt und weiterentwickelt. Horizont des Projektes AggloMobil due ist die kurze und mittlere Frist. Dabei sollen Leistungsentpässe, Optimierungen und allfällige Grenzen des Bussystems aufgezeigt werden. Thematische Schwerpunkte sind: konsequente Anbindung der Buslinien an die S-Bahn-Haltestellen (Bildung von öV-Knoten), Stärkung des Trolleybusnetzes, Prüfung zusätzlicher Tangential- und Durchmesserlinien, Erhöhung der Kapazitäten, Einbindung von Ortsbuskonzepten sowie weitere Busbevorzugungsmassnahmen.

Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation

Das Agglomerationsprogramm Luzern der ersten Generation, welches Massnahmen mit Realisierungsbeginn von 2011 bis 2014 enthält, ist gestützt auf ein neues Zukunftsbild 2030 vom Kanton Luzern unter Co-Federführung des regionalen Entwicklungsträgers Luzern Plus zum Agglomerationsprogramm der zweiten Generation weiterentwickelt worden. Es enthält teilweise neue Massnahmen mit Realisierungsbeginn zwischen 2015 und 2018. Darin enthalten sind neben den übergeordneten Schlüssel-massnahmen Tiefbahnhof Luzern und Bypass vor allem Optimierungsschritte beim Busverkehr, dem Langsamverkehr sowie der Siedlungsbegrenzung nach aussen und der Siedlungsentwicklung nach innen. Die öffentliche Mitwirkung des Berichtsentwurfs fand im Herbst 2011 statt. Das Agglomerationsprogramm Luzern zweiter Generation wird nach der ordentlichen kantonalen Genehmigung Mitte 2012 dem Bund zur Prüfung eingereicht und anschliessend in Etappen umgesetzt.

Tiefbahnhof Luzern

Der Bahnhof Luzern gehört zu den meistfrequentierten Bahnhöfen der Schweiz und hat seine Leistungsgrenze erreicht. Schon eine bescheidene Steigerung des Angebotes löst Infrastrukturausbauten aus. Dabei handelt es sich um sogenannte Sprungfixkosten. Solche treten immer dann auf, wenn das Reservoir an kleinen und mittleren Massnahmen ausgeschöpft ist und grundsätzliche Veränderungen der Struktur des Systems unumgänglich sind. Diese Situation ist heute beim Schienensystem im Raum Luzern erreicht. Umfassende Analysen haben ergeben, dass der Tiefbahnhof Luzern die beste Variante für den Ausbau ist. Neben den tieferen Kosten im Vergleich zu anderen Varianten ist vor allem bedeutend, das Schienennetz im Raum Luzern langfristig grundlegend zu sanieren. Der Kanton Luzern arbeitet derzeit am Vorprojekt für den Tiefbahnhof Luzern. Das zukünftige Bahnangebotskonzept für den Tiefbahnhof Luzern ist vorhanden und bereits in die Kosten-Nutzen-Betrachtungen eingeflossen.

Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz

In einem gemeinsamen Projekt unter Federführung der SBB erarbeiten die Zentralschweizer Kantone Angebotskonzepte für den normalspurigen Schienenverkehr der S-Bahn Zentralschweiz. Ziele sind die Behebung der Kapazitätsentpässe und die Aufwärtskompatibilität zu den bereits bestehenden Angebotsplanungen mit dem Tiefbahnhof Luzern. Da der Tiefbahnhof Luzern und in der Folge auch das umfangreiche Angebot erst in einem späteren Zeithorizont realisiert werden können, müssen mittelfristige Migrationsschritte für die einzelnen Bahnkorridore aufgezeigt werden. Rahmenbedingungen sind die sehr eingeschränkten Möglichkeiten im Knoten Luzern. Ausserdem wird eine Rückfallebene «Ohne Tiefbahnhof Luzern» entwickelt.

Starkes Netzwerk

Verschiedene Interessengruppen und Körperschaften sind an einer gut organisierten Mobilität und an einem attraktiven öV interessiert und setzen sich dafür ein. Der Verkehrsverbund Luzern strebt eine konstruktive Zusammenarbeit mit sämtlichen Partnern an, mit dem Ziel, den öV gemeinsam vorwärtszubringen.



Transportunternehmen

12 Transportunternehmen erbringen die Transportdienstleistungen im öffentlichen Verkehr. In einer Angebotsvereinbarung zwischen dem Verkehrsverbund Luzern, dem Bundesamt für Verkehr, den beteiligten Nachbarkantonen und den jeweiligen Transportunternehmen werden die Angebote im regionalen Personen- und Agglomerationsverkehr sowie die entsprechenden Abteilungen verbindlich festgelegt. Für die Intensivierung der Zusammenarbeit und den besseren Informationsaustausch mit den Transportunternehmen wurden regelmässige Direktorenkonferenzen einberufen.



Gemeinden

Um mit den Gemeinden gezielt in Kontakt zu treten und diese aus erster Hand über Aktuelles und Wichtiges zu informieren, organisierte der Verkehrsverbund Luzern 2011 halbjährlich stattfindende Regionalkonferenzen. Die Gemeinden werden aufgrund ihrer Zugehörigkeit zu den regionalen Entwicklungsträgern (Luzern Plus, Luzern West, Idee Seetal und Sursee Mittelland) in vier Regionen unterteilt und pro Region für die Regionalkonferenzen eingeladen. Im Zentrum stehen der Informationsaustausch über Änderungen des Bus- und Bahnangebotes in den einzelnen Regionen, Gemeindebeiträge an die öV-Kosten sowie weitere öV-relevante Themen. Damit möchte der Verkehrsverbund Luzern die partnerschaftlichen Beziehungen mit den Gemeinden weiter stärken.

Öffentlichkeit

Mit über 20 Medienmitteilungen informierte der Verkehrsverbund Luzern 2011 die Öffentlichkeit über verschiedene Themen rund um den öV. Dazu steht der Verkehrsverbund Luzern für Fragen und Anregungen aus der Bevölkerung, von Verbänden und von Medien fachkundig zur Verfügung.

Geschäftsstellen

Der Verkehrsverbund Luzern nahm 2011 die Führung folgender Geschäftsstellen wahr:

ZKöV – die Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs

Die ZKöV befasst sich mit strategischen Fragen des Angebotes im Personen- und Güterverkehr und dessen Eingliederung in den übergeordneten Personenfernverkehr sowie den Tarifvorschriften auf nationaler Ebene. Zudem vertritt die ZKöV die Interessen aller Zentralschweizer Kantone auf nationaler Ebene. Mitglieder der ZKöV sind die für den öV zuständigen Regierungsräte der sechs Zentralschweizer Kantone.

Tarifverbundauschuss und Besteller Tarifverbund Pässepartout

Während der Tarifverbundauschuss unter anderem für die strategischen Entscheide im Tarifverbund Pässepartout verantwortlich ist, sind die Kantone Obwalden, Nidwalden und der Verkehrsverbund Luzern als Besteller Tarifverbund Pässepartout zusammengeschlossen, um die Finanzierung zu regeln und die politischen Interessen zu vertreten.

Institutionen

In enger Zusammenarbeit mit diversen Institutionen setzte der Verkehrsverbund Luzern 2011 verschiedene Projekte erfolgreich um. Unter der Projektleitung des Kantons Luzern wurde die Internetplattform www.luzernmobil.ch realisiert. Diese bietet der Luzerner Bevölkerung umfassende Informationen rund um das Thema Mobilität an. Sie hat zum Ziel, eine effiziente und umweltschonende Mobilität im Kanton Luzern zu fördern. Zahlreiche Partner aus dem Bereich Mobilität bieten zudem fachliche Unterstützung an.

Im Rahmen von Bachelor- und Masterarbeiten, Auftragsstudien zu konkreten Fragestellungen im öV sowie Patentprogrammen arbeitet der Verkehrsverbund Luzern eng mit der Hochschule Luzern Wirtschaft zusammen. Der Austausch mit jungen Arbeitskräften und der aktive Beitrag an eine hohe Berufsbefähigung der Studierenden im Bereich Mobilität stehen dabei im Zentrum.

Geschäftsbericht Tarifverbund Passepartout 2011

Der Tarifverbund Passepartout besteht seit 1986 und erstreckt sich über die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden. Der Verkehrsverbund Luzern führt die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout. Der Geschäftsbericht 2011 des Tarifverbundes Passepartout erscheint als integrierter Bestandteil im Jahresbericht des Verkehrsverbundes Luzern.

25 Jahre Tarifverbund Passepartout

Der Tarifverbund Passepartout feierte am 1. Oktober 2011 sein 25-Jahr-Jubiläum. Gegründet wurde er am 1. Oktober 1986 für die Region Luzern. Damit ist der Tarifverbund Passepartout der zweitälteste Tarifverbund der Schweiz. Mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr zu fördern, setzten die Verantwortlichen damals auf eine Vereinfachung bei der Benützung von Bus und Bahn. Mit dem Tarifverbund wurden die Schranken zwischen den verschiedenen Transportunternehmen und den einzelnen Verkehrsmitteln abgebaut. Es entstand eine durchlässige öV-Kette, indem man mit einem einzigen Fahrausweis mehrere Transportmittel benutzen konnte. Dabei stand der Name «Passepartout» von Anfang an für das neue System und hat mittlerweile eine hohe Bekanntheit erlangt. Im Volkstum spricht man heute denn auch von einem Passepartout und nicht von einem Abo.

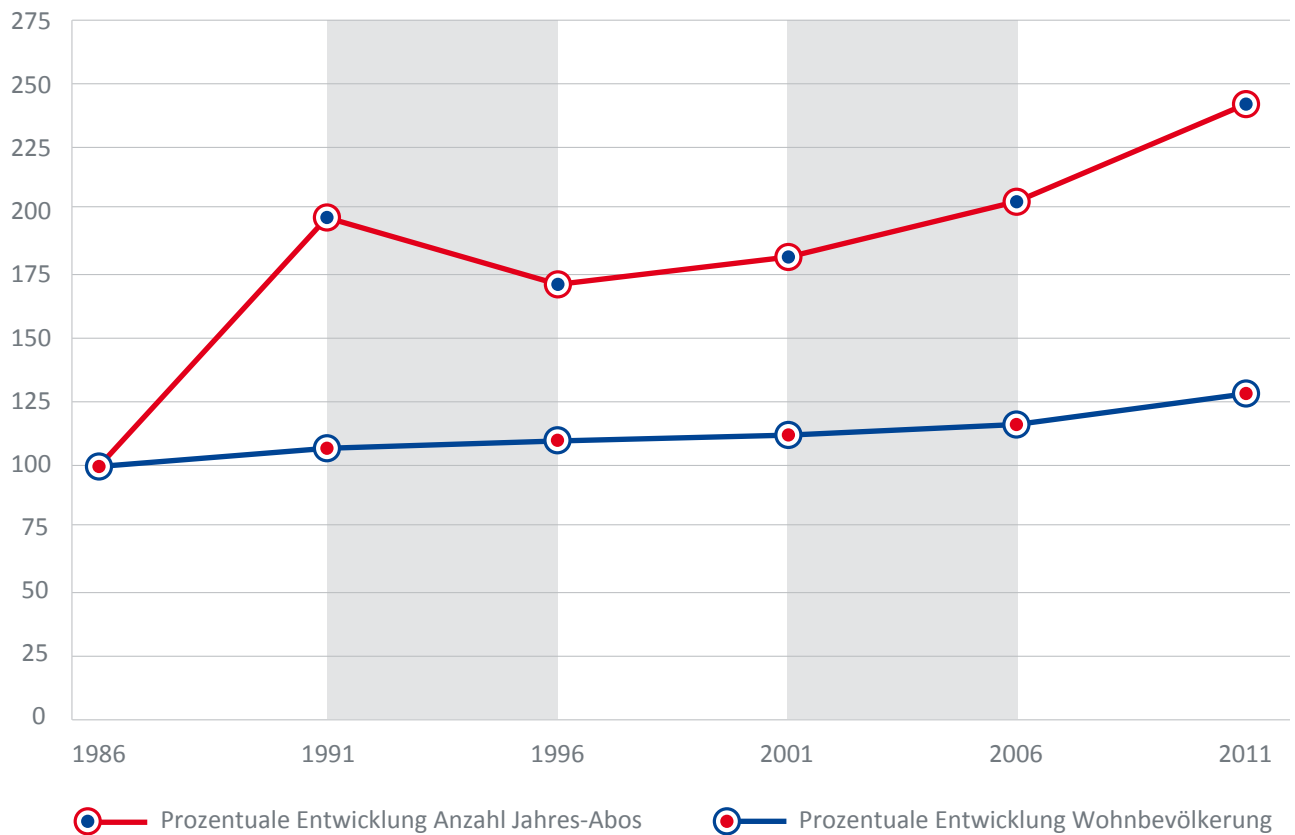
Erweiterung des Tarifgebietes

Der Tarifverbund Passepartout wurde laufend ausgebaut und bereits ein Jahr nach der Einführung auf den ganzen Kanton Luzern ausgeweitet. Ein Jahr später kamen dann noch die Kantone Obwalden und Nidwalden hinzu. 2002 wurde der Tarifverbund in der Stadt und Agglomeration Luzern auch auf die Einzelfahrausweise ausgedehnt. Im Dezember 2009 schloss sich der Kreis mit der Einführung des integralen Tarifverbundes. Im ganzen Verbundgebiet funktionieren nun alle Passepartout-Fahrausweise nach demselben – vom Abo her bekannten – System. Der Unterschied liegt nur in der zeitlichen Gültigkeit (1 Stunde / 1 Tag / 1 Monat / 1 Jahr). In den letzten 25 Jahren konnten die Verkäufe kontinuierlich gesteigert werden. Die Nachfrage nach Jahres-Abos beispielsweise steigerte sich überproportional im Vergleich zur Bevölkerungsentwicklung. Während die Wohnbevölkerung von 1986 bis 2011 um 26 Prozent zunahm, erhöhte sich die Anzahl der verkauften Jahres-Abos von 1986 bis 2011 um 141 Prozent.

25
JAHRE**Passepartout**

Tarifverbund LU OW NW

Nachfrage Jahres-Abonnemente im Vergleich zur Entwicklung Wohnbevölkerung (1986–2011) (in Prozent)



Quelle: Bundesamt für Statistik, Ständige Wohnbevölkerung nach Kantonen

Hinweis: Die Bevölkerungszahlen 2011 beruhen auf aktuellen Prognosen. Zudem waren die Kantone Obwalden und Nidwalden in den Jahren 1986 und 1987 noch nicht im Passepartoutverbund.

Marketing 2011



Marketing-Massnahmen

Zu den Basis-Kommunikationsmassnahmen gehörten 2011 die Passepartout-Broschüren, die Pocket Guides sowie die Zonenpläne. Um der Kundschaft die Vorteile des integralen Tarifverbundes näherzubringen, standen die Schwerpunkt-Massnahmen ganz im Zeichen der neuen Funktionsweise der Billette. Dabei wurde herausgestrichen, dass es keinen Unterschied mehr zwischen einem Billett und einem Abo gibt; ausser der zeitlichen Gültigkeit. Mit wiederkehrenden Inseraten, grossen Transparenten an verschiedenen Bahnhöfen und Bildschirm-Werbung in den Bussen wurde diese Schwerpunkt-Kommunikation geführt.

Kundenbindung

Inhaber von Jahres-Abos erhielten vor Ablauf des Abos ein Erinnerungsschreiben mit einem Bestellschein für die nächste Periode.

Upgrade für Kunden

Den Inhabern von Monats-Abos wurde periodisch ein Direct Mailing mit einem Anreiz zum Umstieg auf das Jahres-Abo zugestellt. Damit sollen sie für die höhere Fahrausweiskategorie gewonnen werden.

Kunden zurückgewinnen

Ehemalige Inhaber von Monats- und Jahres-Abos erhielten periodisch ein Direct-Mailing mit einem Anreiz zum Kauf eines Jahres-Abos.

Neukunden gewinnen

Den Umzug als Magic Moment nutzen. Nie ist die Bereitschaft höher, seine Gewohnheiten zu ändern, als bei einem Wohnortwechsel. Die Um- bzw. Neuzuzüger der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden erhielten zusammen mit dem Umzugsset der Post einen Passepartout-Flyer. Dieser enthielt einen Gutschein für den vergünstigten Bezug eines Monats- und Jahres-Abos.

Eventbezogene Kooperationen

Der Veranstaltungskalender der Stadt Luzern ist immer gut gefüllt. Damit die Besucherinnen und Besucher einfach, schnell und unkompliziert an den entsprechenden Anlass gelangen, arbeitet der Tarifverbund Passepartout eng mit den Veranstaltern zusammen. So ging der Tarifverbund Passepartout im Verlauf des Jahres 2011 mit verschiedenen Veranstaltern Kooperationen ein; beispielsweise mit dem FC Luzern. In den FCL-Match-Tickets ist die Hinfahrt mit Bus und Bahn zur Swissporarena ab 3 Stunden vor Spielbeginn und die Rückfahrt bis 3 Stunden nach Spielende innerhalb der Passepartout-Zonen 101/201/202/203 in der 2. Klasse inbegriffen. Eine weitere Vereinbarung konnte mit der LUGA abgeschlossen werden. Dank dem neuen Kombiticket profitieren ÖV-Reisende von 20 Prozent Vergünstigung auf Bus, Bahn, Transfer und Eintritt. Auch im kulturellen Bereich wurden einige Kooperationen eingegangen. Daraus resultierten Spezialtickets unter anderem für die Luzerner Fasnacht und das Luzerner Fest. Ein erfolgreicher Zusammenarbeitsvertrag wurde ebenfalls mit dem LUCERNE FESTIVAL abgeschlossen. Darin wurde nicht nur die Benützung des ÖV innerhalb der Tarifzonen 101/201/202/203 in das Eintrittsticket inkludiert, sondern zusätzlich allen Inhabern eines Passepartout-Junior-Abos ein Gratis-Opernbesuch mit Workshop als Dankeschön ermöglicht.

25-Jahr-Jubiläum

Anlässlich des 25-Jahr-Jubiläums erschien in der «Neuen Luzerner Zeitung» ein redaktioneller Beitrag über den Tarifverbund Passepartout. Parallel dazu verlor die NLZ 25 Passepartout-Monats-Abos. In der Novemberausgabe der Clubzeitschrift der TCS-Sektion Waldstätte erschien zudem ein redaktioneller Beitrag des Verkehrsverbundes Luzern. Gleichzeitig offerierte der Tarifverbund Passepartout den TCS-Mitgliedern einen Jubiläumsrabatt von 25 Franken beim Kauf eines Jahres-Abos. Zum Jubiläum erhielt das Passepartout-Logo den Zusatz «25 Jahre». Dieser Logozusatz soll in sämtlichen Bereichen für ein Jahr weiterverwendet werden.

Passepartout

25
JAHRE

Tarifverbund LU OW NW

Neuer Claim

Der Claim «einfach gut gelöst» wurde durch «Tarifverbund LU OW NW» ersetzt. Dies nicht zuletzt im Hinblick darauf, dass eine Mehrheit der Befragten in der Kundenzufriedenheitsumfrage von 2010 das Einzugsgebiet des Tarifverbundes Passepartout nicht korrekt zuordnen konnte. Während des Jubiläumsjahrs wird es zudem mit dem Zusatz «25 Jahre» ergänzt.

Marktforschung

Im Rahmen einer Standortbestimmung hat der Tarifverbund Passepartout das Marktforschungsinstitut GfK Switzerland AG mit einer Studie beauftragt. Mittels einer repräsentativen Umfrage wurden das Systemverständnis und das Nutzungsverhalten der Einzelbillett-Kunden nach dem Systemwechsel analysiert. Die Ergebnisse dieser Umfrage sollen die Basis für die Weiterentwicklung des integralen Tarifverbundes darstellen. Es wurden 600 Personen aus den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden anhand von telefonischen Umfragen befragt. Abo- und GA-Kunden wurden dabei von der Umfrage ausgeschlossen.

Frage: Finden Sie das heutige System vom sogenannten Zonentarif besser oder schlechter als früher oder haben Sie gar keinen Unterschied bemerkt?

Bei der Zufriedenheit bezüglich des Zonentarifs stellte sich heraus, dass 28 Prozent der Befragten das neue System besser finden. 39 Prozent der Befragten haben keinen Unterschied festgestellt bzw. wissen es nicht. 32 Prozent finden es schlechter. Von den Befragten nutzen 15 Prozent den öV regelmässig, das heisst mehrmals die Woche. 76 Prozent nutzten den öV eher selten.

Die zufriedenen Kundinnen und Kunden schätzen vor allem, dass für sämtliche Verkehrsmittel nur noch ein Billett gelöst werden muss. Unzufriedene andererseits finden das System und die Automaten zu kompliziert. Die Unzufriedenheit ist zu einem grossen Teil auf das Unwissen bezüglich des Zonentarifs zurückzuführen. So stellte sich heraus, dass bei praktisch sämtlichen Verständnis- und

Wissensfragen zum Zonentarif die Zufriedenen jeweils besser abschnitten als die Unzufriedenen.

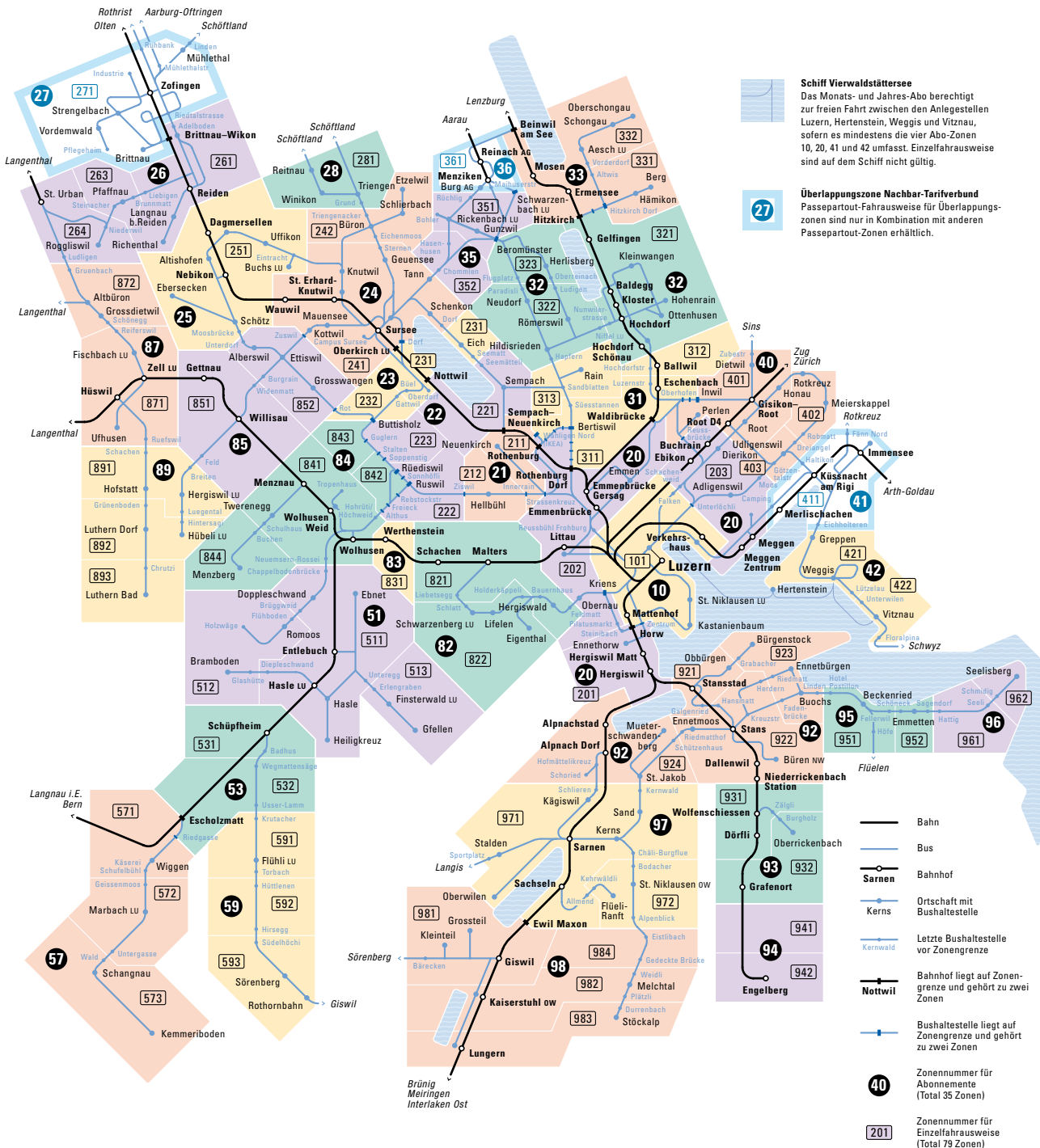
Die rund 30 Prozent Unzufriedenen nannten folgende Verbesserungswünsche am häufigsten:

- Einfachere Bedienung der Billettautomaten
- Gültigkeitsdauer des Zonen-Billetts verlängern

Aufgrund dieser Ergebnisse und verschiedenen Kunden- und Medienreaktionen wurden bereits einige Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt. So führten die Transportunternehmen mehrere Schulungen an Billettautomaten durch. Diese Schulungen konnten von den Interessierten kostenlos besucht werden und erfreuten sich einer grossen Beliebtheit. Eine Änderung der Gültigkeit der Zonen-Billette hingegen ist unrealistisch. Bei Bedarf können Fahrausweise mit längerer Gültigkeit (1 Tag, 1 Monat, 1 Jahr) gekauft werden. Zudem werden im Rahmen einer Projektgruppe konkrete Massnahmen zur Vereinfachung der Billettautomaten eingeleitet.



Zonenplan für Einzelfahrausweise und Abonnemente



Vereinfachung Zonenplan

Der Tarifverbund Passepartout hat verschiedene Varianten zur Vereinfachung des Zonenplans geprüft. Im Vordergrund standen die Überlegungen zur Zusammenlegung der heute unterschiedlichen Abo- und Einzelfahrausweis-Zonenpläne. Die Integration wurde sowohl für das gesamte Verbundgebiet wie auch ausschliesslich für die Stadt und Agglomeration Luzern (Zonen 10/20) analysiert. Es stellte sich heraus, dass die Zusammenlegung der beiden Zonenpläne weder einfach noch kostengünstig möglich ist. Aufgrund der Komplexität bezüglich die Umsetzung, des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses und den ausgewiesenen Vorteilen des heutigen Zonenplans werden voreilige Anpassungen vermieden. Zudem wird auf nationaler Ebene in den nächsten Jahren das Preissystem im öffentlichen Verkehr komplett neu gestaltet, was Auswirkungen auf den Zonenplan haben wird. Der Tarifverbund Passepartout prüft deshalb einerseits eine Abstimmung des Zonenplans im Hinblick auf die Neugestaltung des neuen Preissystems und strebt andererseits eine Vereinfachung des Zonenplans an.

ÖV-Governance

Für die Tarifverbunde der Schweiz existierte bislang keine übergeordnete Organisation. Dies führte dazu, dass jeder Tarifverbund seine eigenen tarifarischen Bestimmungen hat und die verbundübergreifenden Zonenverknüpfungen nicht einheitlich geregelt sind. Mit der Strategie der «ÖV-Governance» möchten die Tarifverbunde der Schweiz eine Kooperation gründen. Damit soll einerseits die Zusammenarbeit untereinander gefördert werden, und andererseits soll das Mitspracherecht auf nationaler Ebene und gegenüber dem Verband für öffentlichen Verkehr ausgebaut werden. In dieser Kooperation treffen die Verbunde gemeinsam strategische und operative Entscheide zu Preisentwicklungen, Einnahmenverteilungen oder Vertriebsplattformen. Der Tarifverbund Passepartout hat im 2011 die Vereinbarung über die Zusammenarbeit unter den Tarif- und Verkehrsverbänden der Schweiz betreffend Tarif- und Vertriebsangelegenheiten unterzeichnet und sein Interesse für die Mitarbeit in den zukünftigen Gremien und Kommissionen bekundet.

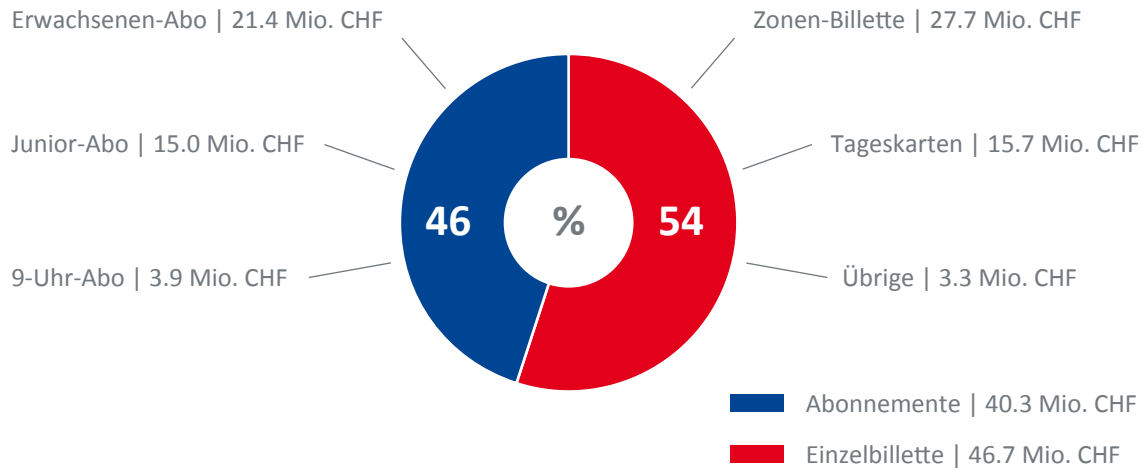
Zahlen 2011

2011 erzielte der Tarifverbund Passepartout einen Gesamtumsatz von 87.1 Mio. Franken. Dies entspricht einer Steigerung von 3.4 Prozent gegenüber 2010. Bei den Abonnements betrug der Umsatz 2011 40.3 Mio. Franken. Der Umsatz bei den Einzelbilletten hat sich um 3 Prozent auf 46.7 Mio. Franken erhöht. Vor allem die Tageskartenverkäufe konnten mit einem Wachstum von knapp 20 Prozent erheblich gesteigert werden. Nach der Einführung des integralen Tarifverbundes ersetzte die Tageskarte das Retourbillett. Sie kostet gleich viel wie vorher das Retourbillett. Damit kann sie von allen gelöst werden, die am selben Tag wieder an den Ausgangsort zurück wollen. Die Tageskarte gilt jedoch nicht nur für die Hin- und Rückfahrt, sondern sie gilt für beliebige Fahrten während der Geltungsdauer. Damit kommt das neue Tarifsysteem «Raum und Zeit» voll zum Tragen. Und dieses Angebot wird rege genutzt.

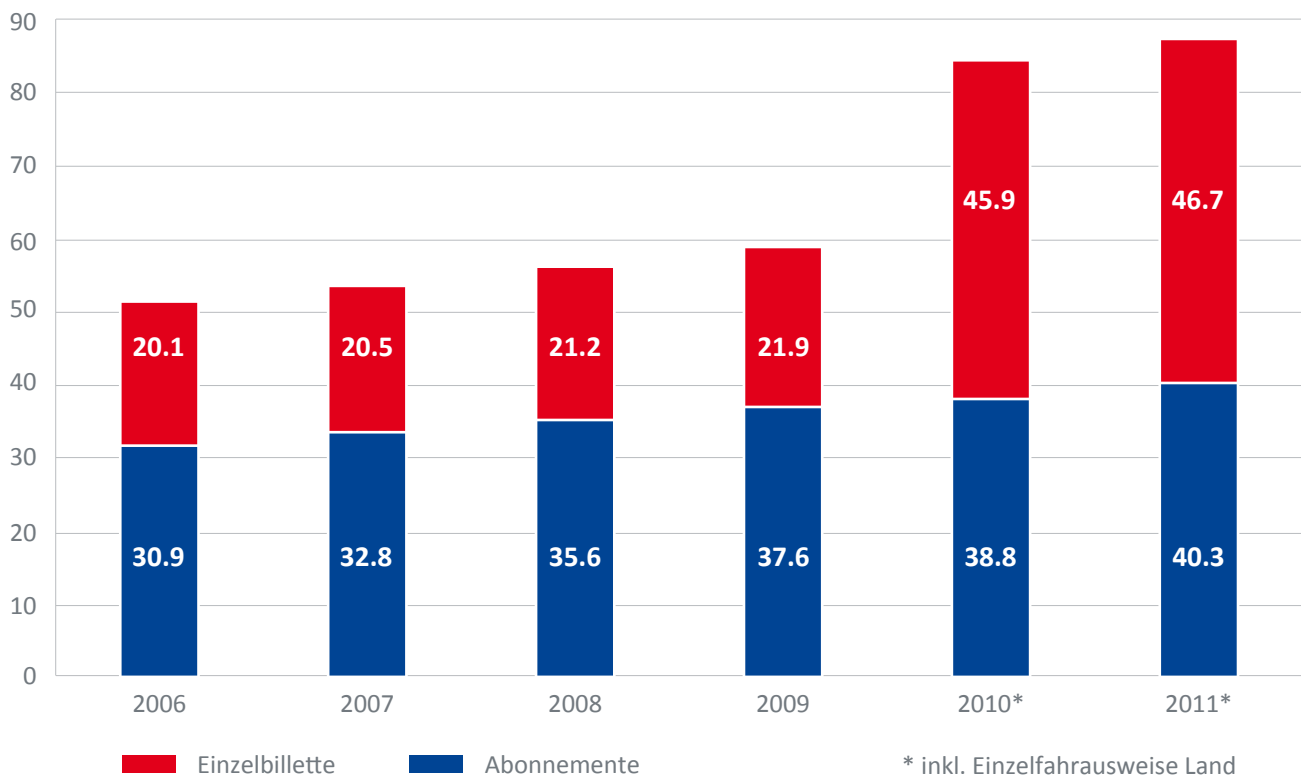
Umsatz

Segment	Ist 2011	Ist 2010	Abweichungen	
	TCHF	TCHF	TCHF	Prozent
Einzelbillette	46'735	45'369	1'366	3.0
Abonnemente	40'344	38'839	1'505	3.9
Total Einzel + Abo	87'079	84'208	2'871	3.4

Umsatzanteile nach Passepartout-Fahrausweis-Sortiment



Entwicklung Gesamtumsatz Passepartout 2006–2011 (in Mio. CHF)



Organisation

Besteller

Daniel Meier, VVL (Vorsitz)
 Josef Durrer, Kanton Obwalden
 Hanspeter Schüpfer, Kanton Nidwalden
 Albrecht Strohbach, VVL

ohne Stimmrecht
 Roland Wittwer, BAV

TU-Rat

Beat Wiget, PA (Vorsitz) Norbert Schmassmann, vbl
 René Bossard, ARAG Martin Senn, AAGR
 Ivan Buck, zb Fredy Zürcher, SGV

André Diethelm, AAGS
 Filip Flüeler, SBB
 Hugo Furrer, BLS ohne Stimmrecht
 Bruno Meyer, ZVB Albrecht Strohbach, VVL

Tarifverbundauschuss TVA

Daniel Meier, VVL
 Josef Durrer, Kanton Obwalden
 Hanspeter Schüpfer, Kanton Nidwalden
 Albrecht Strohbach, VVL
 Roland Wittwer, BAV

Ivan Buck, zb
 Filip Flüeler, SBB
 Norbert Schmassmann, vbl
 Beat Wiget, PA

Fachgruppen

Marketing

Vorsitz
 Peter Bircher, zb

Stephan Betschart, PA
 Jan Bill, VVL
 Hugo Furrer, BLS
 Ramon Gassmann, SBB
 Beat Nater, vbl
 Dani Schubert, AAGR
 Albrecht Strohbach, VVL

Tarif & Sortiment

Vorsitz
 Filip Flüeler, SBB

Thomas Blättler, AAGR
 André Diethelm, AAGS
 Michael Gehrler, vbl
 Robin Hurni, VVL
 Karin Küng, zb
 Patrik Marbacher, PA
 Marc Amgwerd, vbl
 Dani Pföstl, SBB
 Albrecht Strohbach, VVL
 Markus Winkelmann, BLS
 Fredy Zürcher, SGV

Einnahmenverteilung

Vorsitz
 Norbert Schmassmann, vbl

Markus Blättler, zb
 René Bossard, ARAG
 Filip Flüeler, SBB
 Eliane Gut, BLS
 Martin Senn, AAGR
 Beat Wiget, PA

ohne Stimmrecht
 Philip Bertschi, Rapp Trans
 Peter Hug, SBB

Prüfgruppe

Vorsitz
 Beat Wiget, PA

Martin Achermann, ARAG
 Marc Amgwerd, vbl
 Markus Blättler, zb
 Thomas Blättler, AAGR
 Eliane Gut, BLS
 Thomas Stucki, SBB

Behindertenfahrdienst

Das Projekt Tixi-Taxi-Bon wurde durch den Kanton Luzern initiiert, um die Mobilität von Menschen mit Behinderung im Kanton Luzern zu fördern. Das Gesundheits- und Sozialdepartement beauftragte den Verkehrsverbund Luzern, das in einem Fachgremium gemeinsam erarbeitete Konzept umzusetzen.



tixi taxi bon

pro infirmis

Vergünstigung von Freizeitfahrten

Um einen Ersatz zu schaffen für die Pauschal-Subventionen des Bundes an Behindertentaxis, die im Zuge der 4. IVG-Revision gestrichen wurden, gibt es seit 1. Oktober 2011 Fahrgutscheine (Tixi-Taxi-Bons) zur Vergünstigung von Freizeitfahrten mit Taxis oder Taxibusen. Statt einzelne Unternehmen zu subventionieren, hat man sich nach gründlicher Prüfung entschieden, die Betroffenen mittels Gutscheinsystem direkt zu unterstützen. Die Vergünstigungen sollen für Freizeitfahrten genutzt werden, da für andere Fahrten (Wiedereingliederungsmassnahmen, Arztbesuche usw.) in der Regel andere Kostenträger aufkommen. In Frage kommen Personen ab 16 Jahren, die im Kanton Luzern wohnhaft sind und den öffentlichen Verkehr (Bus, Bahn usw.) nicht oder nur mit Einschränkung benutzen können. Altersbedingte Behinderungen gelten nicht als Berechtigungsgrund.

Pilotphase ab 1. Oktober 2011

Der Verkehrsverbund Luzern überwacht das Projekt; Pro Infirmis Luzern, Ob- und Nidwalden wurde mit der Organisation beauftragt. Die Leistungsvereinbarung zwischen dem Verkehrsverbund Luzern und Pro Infirmis Luzern, Ob- und Nidwalden trat per 1. Mai 2011 in Kraft. Dank grossem Engagement ist es Pro Infirmis Luzern, Ob- und

Nidwalden gelungen, die knapp bemessene regierungsrätliche Vorgabe von fünf Monaten einzuhalten: Pünktlich am 1. Oktober startete die Pilotphase der Tixi-Taxi-Bons.

11 akkreditierte Fahrtenanbieter

Die Bons werden von 11 verschiedenen Fahrtenanbietern als Zahlungsmittel entgegengenommen. Darunter sind vier Taxiunternehmen und sieben Taxis, wobei die Taxis mehrheitlich gemeinnützig sind. Mit der Website www.tixitaxibon.ch sind die Angebote transparent und vergleichbar zusammengestellt. Weitere Fahrtenanbieter (insbesondere in den ländlichen Regionen) sollen 2012 durch Pro Infirmis akkreditiert werden, um eine hinreichende regionale Abdeckung sicherzustellen.

175 Anträge in den ersten drei Monaten

Seit dem Start der Pilotphase am 1. Oktober 2011 wurden in den ersten drei Monaten 175 Anträge bearbeitet. Davon stellte Pro Infirmis Luzern, Ob- und Nidwalden 167 Antragstellenden eine Berechtigung aus. Diese erhielten 6'240 Bons im Wert von 31'200 Franken. Bis Ende Jahr wurden 37 Prozent der Bons bei den 11 Fahrtenanbietern eingelöst. Mittelfristig gehen die Verantwortlichen von einer Gesamtzahl von rund 1'000 Berechtigten aus.

Bericht zur Jahresrechnung 2011

Die zweite Jahresrechnung des Verkehrsverbundes Luzern schliesst mit einem Gewinn ab. Das gute Ergebnis des Vorjahres wurde um TCHF 389 übertroffen. Dazu beigetragen hat hauptsächlich der positive Abschluss (Überschuss von TCHF 324) der Geschäftsführung des Behindertenfahrdienstes (seit Mai 2011 betreut der Verkehrsverbund Luzern dieses Geschäft im Auftrag des Gesundheits- und Sozialdepartement, GSD). Die Jahresrechnung umfasst somit neu drei Geschäftsbereiche, neben dem Behindertenfahrdienst (finanziert durch das GSD) den Bereich Tarifverbund Passepartout (finanziert durch die zehn am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmen) und die Geschäftsführung Verkehrsverbund Luzern (finanziert durch den Kanton und die Gemeinden).

Unverändert geblieben sind die Führung der weiteren Geschäftsstellen (ZKöV, Besteller des Tarifverbundes Passepartout und des Tarifverbundsausschusses), deren Finanzierung durch die Zentralschweizer Kantone respektive die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden (beim Tarifverbundsausschuss zusätzlich die Transportunternehmen) sichergestellt wird.

Das wirtschaftliche Umfeld im 2011 war aus Sicht des Verkehrsverbundes Luzern schwierig. Die Unsicherheit betreffend Sparpaket beim Bund, die unsichere Entwicklung der Erdöl- und generell der Energiepreise, der volatile Arbeitsmarkt und die damit verbundene Zurückhaltung bei öV-Abonnementskäufen erschwerten die Planung. Das im Spätsommer verabschiedete Angebotspaket, also der Fahrplan 2012, ist ein klares Bekenntnis zu einem kundenorientierten öV und zu einem weiteren Schritt der Verbesserung der öV-Erschliessung.

Erfolgsrechnung

Das Jahresergebnis des Verkehrsverbundes Luzern, exklusiv Behindertenfahrdienst, beträgt TCHF 2'467 (gegenüber TCHF 2'402 im Vorjahr). Der Personalaufwand war tiefer als im Vorjahr (TCHF 80), der Sachaufwand um TCHF 248

höher. Die Gründe liegen in erster Linie bei der dreimonatigen Nichtbesetzung der Stelle des Verkehrsplaners sowie höheren Ausgaben für die externe Unterstützung für Angebotsplanungen (v.a. für AggloMobil due), die Weiterentwicklung von AKöV und die höheren Unterhaltskosten für KUBA (Kundendatenbank der SBB). Die Beiträge an die Transportunternehmen liegen TCHF 89 (0.12 Prozent) unter den Beiträgen 2010. Die Erträge stiegen stärker als die Kosten und entgegen den Erwartungen wurde das Ende 2010 angekündigte Sparprogramm des Bundes nicht umgesetzt. Diese beiden Effekte führten dazu, dass die budgetierten Beiträge nicht ausgeschöpft wurden. Weiter sind die Erträge leicht höher ausgefallen als im Vorjahr (TCHF 132 bzw. 0.16 Prozent).

Bilanz

Den laufenden Verpflichtungen und kurzfristigen Schulden stehen genügend flüssige Mittel und Guthaben gegenüber. Die Eigenkapitalbasis (ohne Behindertenfahrdienst) ist mit TCHF 3'469 solide, sie entspricht 3.8 Prozent des Betriebsaufwandes.

Kennzahlen

Der Kostendeckungsgrad (nur Betriebsbeiträge bzw. ohne Infrastrukturabgeltung) verbesserte sich 2011 um mehr als einen Prozentpunkt und erreicht mit 49.3 Prozent den höchsten Wert seit 2006. Dieses Ergebnis konnte nur erreicht werden, weil mit wesentlich höheren Erträgen gerechnet wurde (plus 4.2 Prozent gegenüber 2010). Die höheren Kosten pro Angebotskilometer (Veränderung von CHF 11.03 auf CHF 11.08) begründen sich hauptsächlich durch das erneuerte und damit teurere Rollmaterial. Die Abgeltung pro Personenkilometer konnte weiter gesenkt werden (um 3.6 Prozent von CHF 0.2303 auf CHF 0.2220). Darin widerspiegelt sich die überdurchschnittlich wachsende Nachfrage oder, je nach Blickwinkel, das unterdurchschnittliche Wachstum der Abgeltung.



Kommentar zu den Aufwand- und Ertragspositionen

Personalaufwand

Während beim Verkehrsverbund Luzern die Personalkosten tiefer als im Vorjahr ausgefallen sind (aufgrund der dreimonatigen Nichtbesetzung der Stelle des Verkehrsplaners), sind sie beim Geschäftsbereich Tarifverbund Passepartout aufgrund einer Stellenaufstockung leicht höher ausgefallen. Per Ende 2011 waren 10 Personen mit 880 Stellenprozenten angestellt, davon zwei Personen in Ausbildung mit 140 Stellenprozenten.

Sachaufwand

Der Sachaufwand ist beim Geschäftsbereich Verkehrsverbund Luzern um TCHF 42 (5 Prozent) höher ausgefallen. Höhere Ausgaben wurden bei den Expertisen getätigt (namentlich für AggloMobil due und AKöV), tiefer fielen demgegenüber die Aufwendungen für Qualitätsmessungen aus, die nur alle zwei Jahre stattfinden. Der höhere Aufwand beim Geschäftsbereich Tarifverbund Passepartout betraf hauptsächlich den Unterhalt der Kundendatenbank (KUBA) und das Marketing.

Beiträge an Transportunternehmen

Die Abgeltungen an die Transportunternehmen für den Betrieb und den Infrastrukturunterhalt liegen TCHF 104 (0.13 Prozent) höher als im Vorjahr. Der Beitrag für die Einnahmehausfälle für die Anerkennung der Passepartout-Fahrausweise beim Fernverkehr aus dem Jahr 2010 wurde im 2011 rückerstattet, der Beitrag für 2011 fällt voraussichtlich tiefer aus als in den Vorjahren.

Kantons- und Gemeindebeiträge

Die Kantons- und Gemeindebeiträge für die Geschäftsführung des Verkehrsverbundes Luzern fallen fast gleich hoch aus wie im Vorjahr (–0.1). Der Kanton bzw. das GSD übernahmen 2011 die Initialkosten und die Betriebskosten der ersten drei Monate für den Behindertenfahrdienst. Ab 2012 finanzieren diese Kanton und Gemeinden mit je TCHF 500.

Beiträge Dritter

Die Beiträge Dritter sind TCHF 27 höher ausgefallen als im Vorjahr. Der Hauptgrund liegt in der höheren Weiterverrechnung (Stundenaufwand) für die Geschäftsstellen Tarifverbundsausschuss und Besteller Tarifverbund Passepartout.

Ausblick

Der Kantonsrat hat im Dezember 2011 das Budget 2012 zurückgewiesen. Die darauf folgende Überarbeitung führte zu einer Reduktion des Kantonsbeitrags an den Verkehrsverbund Luzern von TCHF 400 sowie demzufolge auch zur Kürzung des Gemeindebeitrags im gleichen Umfang. Da der Fahrplan 2012 und die damit zugesicherten Abgeltungen bereits im Spätsommer 2011 festgelegt wurden, ist 2012 mit einem Verlust zu rechnen. Aufgrund der geplanten Rollmaterialerneuerungen (siehe Anhang Risikomanagement) wird der Kapitalbedarf in den folgenden Jahren stark steigen. Der Aufgaben- und Finanzplan des Kantons berücksichtigt diese Entwicklung mit einem Anstieg des Beitrags von TCHF 500 pro Jahr nur teilweise.

Obwohl die Verkäufe beim Tarifverbund Passepartout die Erwartungen erfüllen, sind aufgrund negativer Kundenrückmeldungen Massnahmen für Verbesserungen bei der Bedienung der per Dezember 2009 beschafften Automaten angebracht. Wie diese aussehen und welche finanziellen Konsequenzen damit verbunden sind, kann zurzeit nicht abgeschätzt werden.

Der Bundesrat wird per Fahrplanwechsel im Dezember 2012 die Trassenpreise stark erhöhen. Die finanziellen Auswirkungen sollen auf die Kundschaft abgewälzt werden. Ob die geplanten Tarifierhöhungen die notwendigen Mehrerträge generieren werden, ist schwierig abzuschätzen, da in den letzten Jahren nie mehr eine so hohe Preiserhöhung am Markt durchgesetzt werden musste. Zudem liegt die Zustimmung des Preisüberwachers zur vorgeschlagenen Tarifierhöhung noch nicht vor.

Jahresrechnung 2011

Erfolgsrechnung 2011

in TCHF

	Anhang	2011	2010
Kantons- und Gemeindebeiträge	1)	81'881	81'357
Beiträge von Transportunternehmen	2)	1'224	1'039
Beiträge Dritter	3)	279	263
Interner Ertrag	4)	12	–
Durchlaufende Beiträge	5)	10'551	13'849
Total Betriebsertrag		93'947	96'508
Beiträge an Transportunternehmen	6)	–77'184	–77'274
Aufwand für Behindertenfahrdienst	7)	–264	–
Durchlaufende Beiträge	5)	–10'551	–13'849
Total Betriebsaufwand ohne Administrationsaufwand		–87'999	–91'123
Personalaufwand		–1'297	–1'377
Sachaufwand	4)	–1'877	–1'640
Interner Aufwand		–12	–
Total Administrationsaufwand		–3'186	–3'017
Total Betriebsaufwand		–91'185	–94'140
Betriebsergebnis		2'762	2'368
Zinsertrag		29	34
Finanzergebnis		29	34
Jahresergebnis		2'791	2'402
Anteil Verkehrsverbund Luzern		2'467	2'402
Anteil Behindertenfahrdienst		324	–



Bilanz per 31. Dezember 2011

in TCHF

Aktiven	Anhang	2011	2010
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		2'737	2'335
Forderungen aus Leistungen		1'749	874
Andere kurzfristige Forderungen	8)	33	854
Aktive Rechnungsabgrenzungen	9)	469	5
Total Umlaufvermögen		4'988	4'068
Total Aktiven			
4'988			
4'068			
Passiven			
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Leistungen		408	486
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	10)	515	718
Passive Rechnungsabgrenzungen	11)	247	442
Rückstellungen	12)	25	20
Total Fremdkapital		1'195	1'666
Eigenkapital			
Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern		3'469	2'402
Ergebnisvortrag Behindertenfahrdienst		324	–
Total Eigenkapital		3'793	2'402
Total Passiven		4'988	4'068

Geldflussrechnung

in TCHF

Geldfluss aus Betriebstätigkeit	2011	2010
Jahresergebnis	2'791	2'402
+/- Abnahme/Zunahme Forderungen aus Leistungen	-875	-874
+/- Abnahme/Zunahme andere kurzfristige Forderungen	821	-854
+/- Abnahme/Zunahme aktive Rechnungsabgrenzungen	-464	-5
+/- Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Leistungen	-78	486
+/- Zunahme/Abnahme andere kurzfristige Verbindlichkeiten	-203	718
+/- Zunahme/Abnahme passive Rechnungsabgrenzungen	-195	442
+/- Zunahme/Abnahme Rückstellungen	5	20
= Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	1'802	2'335
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Rückzahlung an Kanton und Gemeinden	1'400	-
= Total Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	1'400	-
Bestand flüssige Mittel 01.01.	2'335	-
Bestand flüssige Mittel 31.12.	2'737	2'335
Zunahme flüssige Mittel	402	2'335

Eigenkapitalnachweis

in TCHF

	Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern	Ergebnisvortrag Behindertenfahrdienst
Stand 1. Januar 2010	-	-
Jahresergebnis 2010	2'402	-
Stand 31. Dezember 2010	2'402	-
Rückzahlung an Kanton und Gemeinden	-1'400	-
Jahresergebnis 2011	2'467	324
Stand 31. Dezember 2011	3'469	324

Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern

Es bestehen keine gesetzlichen Bestimmungen über die Verwendung des Jahresergebnisses des Verkehrsverbundes Luzern. Aufgrund der anstehenden Investitionen (neue Software) und der steigenden Abgeltungen (neues Rollmaterial) beschliesst der Verbundrat, TCHF 1'467 vorzutragen und TCHF 1'000 dem Kanton und den Gemeinden zurückzuzahlen.

Ergebnisvortrag Behindertenfahrdienst

Gemäss der Leistungsvereinbarung zwischen GSD und dem Verkehrsverbund Luzern betreffend die Umsetzung des Konzepts Behindertenfahrdienst hat der Verkehrsverbund Luzern nicht verwendete Mittel als Eigenkapital zu verbuchen. Das Eigenkapitalkonto darf maximal 10 Prozent des Jahresumsatzes betragen. Der Betrag, der diese Grenze überschreitet, gilt automatisch als Akontozahlung.

Für 2012 ist ein Betrag von TCHF 1'000 vorgesehen, somit verbleiben TCHF 100 als Reserve bzw. Eigenkapital. Die Differenz, also TCHF 224, wird dem GSD zurückerstattet bzw. gilt als Akontozahlung des GSD für 2012.

Anhang zur Jahresrechnung 2011

Grundsätze der Jahresrechnung

Im Allgemeinen

Die Jahresrechnung wurde auf Basis von betriebswirtschaftlichen Werten, unter Einhaltung der kantonalen Gesetzgebung und übereinstimmend mit der Fachempfehlung zur Rechnungslegung betreffend die Grundsätze zur Kern-FER (gemäss Swiss GAAP FER) erstellt. Die Jahresrechnung vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Verkehrsverbundes Luzern. Sie umfasst alle Geschäftsbereiche des Verkehrsverbundes Luzern.

Bewertungsgrundsätze

Flüssige Mittel und Forderungen

Die flüssigen Mittel beinhalten das Kontokorrent beim Kanton Luzern. Die Forderungen (im Wesentlichen Ausstände der Luzerner Gemeinden und des Kantons Luzern sowie der Transportunternehmen) wurden zum Nominalwert bilanziert. Es wurden keine Wertberichtigungen vorgenommen.

Verbindlichkeiten und Rückstellungen

Die Verbindlichkeiten werden zum Nominalwert eingesetzt. Rückstellungen werden dann gebildet, wenn aus einem Ereignis in der Vergangenheit a) eine wahrscheinliche Verpflichtung besteht, b) der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zum Erfüllen dieser Verpflichtung wahrscheinlich ist und c) eine zuverlässige Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist. Die Bewertung erfolgt nach einheitlichen betriebswirtschaftlichen Kriterien.

Beiträge an Transportunternehmen

Die Beiträge an die Transportunternehmen werden in jährlichen Angebots- bzw. Leistungsvereinbarungen festgehalten, welche die gesamten ungedeckten Kosten, deren Finanzierung, die Leistung und die Kennzahlen beinhalten. Sie beziehen sich auf ein Fahrplanjahr, d.h. jeweils ca. Mitte Dezember Vorjahr bis Mitte Dezember laufendes Jahr. Per Bilanzstichtag werden jeweils keine Rechnungsabgrenzungen vorgenommen.

Kantons- und Gemeindebeiträge

Der Kantonsbeitrag und die Gemeindebeiträge betreffen jeweils das Kalenderjahr. Die Beiträge dienen zur Finanzierung der Geschäftsführung Verkehrsverbund Luzern und des Behindertenfahrdienstes.

Erläuterungen zur Jahresrechnung

1) Kantons- und Gemeindebeiträge (in TCHF)

	2011	2010	Abweichungen
Kantonsbeitrag an Verkehrsverbund Luzern	40'641	40'689	-48
Kantonsbeitrag für Behindertenfahrdienst	600	–	600
Gemeindebeitrag für Verkehrsverbund Luzern	40'640	40'668	-28
Total	81'881	81'357	524

Der Kanton und die Gemeinden tragen je 50 Prozent des Aufwandes des Verkehrsverbundes Luzern auf der Basis des Budgets. 2011 finanzierte der Kanton (Gesundheits- und Sozialdepartement) erstmals den Behindertenfahrdienst. Ab 2012 werden die Kosten des Behindertenfahrdienstes ebenfalls zu je 50 Prozent durch Kanton und Gemeinden getragen.

2) Beiträge von Transportunternehmen

Diese Position beinhaltet Beiträge der Transportunternehmen für die Finanzierung des Geschäftsbereichs Tarifverbund Passepartout.

3) Beiträge Dritter

Die Beiträge Dritter betreffen die von den Nachbarkantonen mitfinanzierten Ausgaben des Verkehrsverbundes Luzern (z.B. Einnahmehausfälle durch die Anerkennung des Tarifverbundes Passepartout im Orts- und Fernverkehr oder für die Kundenzufriedenheitsumfrage). Weiter enthält die Position Entgelte für die Geschäftsführungen für die ZKöV (Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs), für die Besteller des Tarifverbundes Passepartout und den Tarifverbundsausschuss.

4) Interner Ertrag/Aufwand

Dies betrifft die Weiterverrechnung der Stundenaufwendungen aus der Geschäftsführung für den Behindertenfahrdienst.

5) Durchlaufende Beiträge (in TCHF)

	2011	2010	Abweichungen
Gemeindebeiträge für Investitionsausgaben öV	6'763	9'986	-3'223
Gemeindebeiträge für Restanz	3'669	3'669	–
Saldierungsstelle SBB	119	144	-25
Interne Verrechnung	–	50	-50
Total	10'551	13'849	-3'298

Auf der Ertragsseite ist die Rechnungsstellung an Dritte für Spezialfahrausweise verbucht. Es handelt sich sinngemäss um Einnahmen der Transportunternehmen, welche der Saldierungsstelle der SBB zu überweisen sind. Diese werden daher auf der Aufwandseite wieder ausgebucht. Weiter werden die Beiträge der Gemeinden für Investitionsausgaben öV und die Restanz (ausstehende Schuld gegenüber dem Kanton aus den Jahren 1997 bis 2009), die beide dem Kanton Luzern weitergeleitet werden, über diese Position abgewickelt.

6) Beiträge an Transportunternehmen

Die Beiträge an die Transportunternehmen betreffen die Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des Agglomerations- und Regionalverkehrs (Betrieb) sowie der Schieneninfrastruktur (Unterhalt) der Privatbahn BLS AG und der Sursee-Triengen-Bahn. Darunter fällt auch die Entschädigung der Einnahmehausfälle für die Anerkennung der Passepartout-Fahrausweise in den Fernverkehrszügen.

7) Aufwand für Behindertenfahrdienst

Darunter fallen der Beitrag an Pro Infirmis für den Betrieb der Anlaufstelle für die Ausgabe von Tixi-Taxi-Bons sowie der effektive Betrag für die Bons.

8) Andere kurzfristige Forderungen (in TCHF)

	2011	2010	Abweichungen
Forderung gegenüber Gemeinden aus Beiträgen für Investitionsausgaben öV	–	825	–825
Sonstige kurzfristige Forderungen	33	29	4
Total	33	854	–821

9) Aktive Rechnungsabgrenzungen (in TCHF)

	2011	2010	Abweichungen
Akontozahlung Pro Infirmis	316	–	316
Rückerstattung Beitrag für Einnahmenausfall 2010 von SBB Fernverkehr	125	–	125
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	28	5	23
Total	469	5	464

10) Andere kurzfristige Verbindlichkeiten (in TCHF)

	2011	2010	Abweichungen
Guthaben Gemeinden aus Beiträgen für Investitionsausgaben öV	511	–	511
Guthaben der Transportunternehmen aus dem Jahresabschluss des Geschäftsbereichs Passepartout	–	247	–247
Darlehensrückzahlung der BLS Netz AG zugunsten des Kantons Luzern	–	368	–368
Darlehensrückzahlung der BLS Netz AG zugunsten der Gemeinden	–	103	–103
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	4	–	4
Total	515	718	–203

2011 haben die Gemeinden gegenüber dem Verkehrsverbund Luzern ein Guthaben für bereits geleistete Zahlungen für Investitionsausgaben öV von TCHF 511, im Vorjahr bestand noch eine Schuld von TCHF 825. Die im letzten Jahr ausgewiesenen Schulden für die Darlehensrückzahlungen der BLS Netz AG sind 2011 dem Kanton weitergeleitet worden; er hat die den Gemeinden gehörenden Anteile bei der Abrechnung der Beiträge für Investitionsausgaben öV berücksichtigt.

11) Passive Rechnungsabgrenzungen (in TCHF)

	2011	2010	Abweichungen
Anteilig durch den Verkehrsverbund Luzern zu übernehmende Einnahmefälle bei der vbl AG und der Auto AG Rothenburg	–	345	–345
Rückstellungen für Überzeit- und Ferienguthaben	27	42	–15
Einnahmefälle 2011 von SBB Fernverkehr	50	–	50
Rückerstattung OW/NW für Einnahmefälle 2010 von SBB Fernverkehr	15	–	15
Service Level Agreement für IT-Leistungen 2011	66	–	66
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	89	55	34
Total	247	442	–195

12) Rückstellungen

Die Rückstellungen betreffen die Sanierungsverpflichtung zugunsten der Luzerner Pensionskasse.

Berichterstattung der Geschäftsbereiche

Aufgrund unterschiedlicher Finanzierungen werden drei Kostenträger geführt (Verkehrsverbund Luzern, Tarifverbund Passepartout und Behindertenfahrdienst). Für die Abrechnung der Gemeinkosten bestehen drei Kostenstellen, die im Verhältnis der Anzahl Mitarbeitenden auf die Kostenträger Verkehrsverbund Luzern und Tarifverbund Passepartout verteilt wurden. Der Betriebsaufwand der Geschäftsführung Tarifverbund Passepartout wird von den zehn beteiligten Transportunternehmen finanziert. Dieser Geschäftsbereich wird per Ende Jahr ausgeglichen, respektive zu viel oder zu wenig bezahlte Beiträge werden abgegrenzt. Der Verkehrsverbund Luzern wurde vom Gesundheits- und Sozialdepartement (GSD) beauftragt, das Konzept über die Behindertenfahrdienste im Kanton Luzern vom 28. September 2010 in den Jahren 2011 und 2012 umzusetzen.

Geschäftsführung Verkehrsverbund Luzern

in TCHF

	2011	2010
Kantons- und Gemeindebeiträge	81'281	81'357
Beiträge Dritter	237	253
Interner Ertrag	12	–
Durchlaufende Beiträge	10'432	13'705
Total Betriebsertrag	91'962	95'315
Beiträge an Transportunternehmen	–77'184	–77'274
Durchlaufende Beiträge	–10'432	–13'705
Personalaufwand	–1'018	–1'120
Sachaufwand	–890	–848
Total Betriebsaufwand	–89'524	–92'947
Betriebsergebnis	2'438	2'368

Geschäftsführung Tarifverbund Passepartout

in TCHF

	2011	2010
Beiträge von Transportunternehmen	1'224	1'039
Beiträge Dritter	42	10
Durchlaufende Beiträge	119	144
Total Betriebsertrag	1'385	1'193
Durchlaufende Beiträge	–119	–144
Personalaufwand	–279	–257
Sachaufwand	–987	–792
Total Betriebsaufwand	–1'385	–1'193
Betriebsergebnis	–	–

Geschäftsführung Behindertenfahrdienst

in TCHF

	2011
Kantonsbeitrag	600
Total Betriebsertrag	600
Aufwand für Behindertenfahrdienst	-264
Interner Aufwand	-12
Total Betriebsaufwand	-276
Betriebsergebnis	324

Weitere Angaben zur Jahresrechnung**Eventualverpflichtungen**

Gemäss Bundesgesetzgebung sind die Transportunternehmen bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial im Umfang von über TCHF 3'000 verpflichtet, bei den Bestellern eine Genehmigung für die Anerkennung der Kapitalkosten in den Planrechnungen einzuholen. Mit dieser Genehmigung stimmen die Besteller der Beschaffung zu, sie stimmen dem Einsatz der Fahrzeuge auf den vorgesehenen Linien zu und akzeptieren die Kapitalkosten in den Planrechnungen. Der Verkehrsverbund Luzern hat gegenüber der Zentralbahn und der SBB solche Genehmigungen erteilt. Bei der Zentralbahn betrifft es die Neubeschaffung der Inter-Regio-Züge Luzern–Interlaken mit einem geschätzten Kostenanteil für den Verkehrsverbund Luzern von TCHF 600 pro Jahr. Die neuen Züge werden nach der Fertigstellung der Tieflegung und des Doppelspurausbaus in Betrieb genommen. Bei der SBB ist die Verstärkung der S18 Luzern–Sursee per Dezember 2012 mit einem geschätzten Kostenanteil für den Verkehrsverbund Luzern von insgesamt TCHF 800 pro Jahr vorgesehen. Auf der Strecke Luzern–Arth-Goldau–Rapperswil–Romanshorn betreibt die Südostbahn (SOB) den Voralpenexpress. Die eingesetzten Fahrzeuge erfüllen die sicherheitstechnischen Vorgaben nicht mehr. Da ein Ersatz frühestens 2019 vorgesehen ist, sind grössere Investitionen notwendig. Die damit verbundenen höheren Abgeltungskosten werden bereits ab 2013 anfallen. Dem Gesuch der SOB zur Anerkennung der Mehrkosten in die Abgeltungen wurde seitens des Bundes und der beteiligten Kantone St. Gallen und Schwyz bereits zugestimmt. Der Verbundrat hat seine Zustimmung erteilt.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Für das abgelaufene Geschäftsjahr sowie bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung 2011 durch den Verbundrat wurden keine Risiken identifiziert, welche zu einer wesentlichen Korrektur der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen könnten. Der Jahresrechnung 2011 wurde am 23. März 2012 vom Verbundrat zugestimmt.

Risikomanagement

Für die Abwicklung des Bestellprozesses der öV-Leistungen bei den Transportunternehmen sowie der Weiterverrechnung der öV-Kosten an die Gemeinden wird beim Verkehrsverbund Luzern die EDV-Software AKÖV (Angebot und Kosten im öffentlichen Verkehr) eingesetzt. Diese Anwendung wurde vor 15 Jahren entwickelt und basiert auf einer veralteten Programmiersprache, was eine Aktualisierung aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen verunmöglicht. Die Ist-Analyse hat gezeigt, dass nur eine Neuentwicklung die Bedürfnisse abdecken kann. Die 2011 eingesetzte Fachgruppe unter externer Leitung erarbeitet bis im Frühling 2012 die Ausschreibungsunterlagen. Es wird davon ausgegangen, dass die Neuentwicklung erst 2014 eingesetzt werden kann. Für die Zwischenzeit werden Massnahmen ergriffen werden müssen, damit die alte Software funktionsfähig bleibt.

Die Mitfinanzierung des neuen Rollmaterials bzw. der damit verbundenen höheren Abgeltungen an die Transportunternehmen wurde vom Bund noch nicht zugesichert. Die vom Bund nicht übernommenen Kosten wären durch die Kantone, also auch den Verkehrsverbund Luzern, zu tragen.



Bericht der Revisionsstelle an den Regierungsrat des Kantons Luzern zur Jahresrechnung des Verkehrsverbundes Luzern, Luzern

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung des Verkehrsverbunds, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2011 abgeschlossene Rechnungsjahr geprüft.

Verantwortung des Verbundrates

Der Verbundrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit Kern-FER und den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verbundrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Existenz und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2011 abgeschlossene Rechnungsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Kern-FER und entspricht den gesetzlichen Vorschriften.


Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Finanzkontrolle des Kantons Luzern



Daniel Steffen



Adrian Joller

Luzern, 5. April 2012



«Wir setzen uns für einen attraktiven und leistungsfähigen öV ein!»

Daniel Meier
Geschäftsführer*



«Zuverlässigkeit und Komfort sind das höchste Gut des öV – wir setzen uns für die notwendigen Rahmenbedingungen ein!»

Yvonne Schuler
Stv. Geschäftsführerin*



«Mir ist sehr wichtig, dass der ganze Kanton gut vernetzt ist!»

Thomas Schemm
Projektleiter Angebot



«Mit meiner Angebotsplanung vernetze ich das Bus- und das Bahnangebot!»

Daniel Walker
Projektleiter Angebot



«Ob zur Arbeit, in die Schule oder ins Training, dank dem öV bin ich sicher und entspannt unterwegs!»

Daniela Herzog
Praktikantin



«Für eine hohe Qualität im öV sind sämtliche Beteiligten täglich gefordert!»

Armin Tschopp
Projektleiter Kommunikation und Qualität



«Die Schweiz verfügt über ein öV-System, um das sie weltweit beneidet wird. Tragen wir Sorge dazu!»

Albrecht Strohbach
Leiter Tarifverbund Passepartout*



«Ob Fussballmatch, Fasnacht oder Luzerner Fest, für jeden Grossanlass kreieren wir das passende Spezialbillett!»

Robin Hurni
Projektleiter Tarifverbund Passepartout
(ab 3.01.12)



«Mit dem Passepartout ermöglichen wir mehr Mobilität!»

Armin Egli
Sachbearbeiter Tarifverbund
Passepartout (bis 17.02.12)



«Ich positioniere mit Leidenschaft den Passepartout als idealen Fahrausweis in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden!»

Jan Bill
Assistent Marketing Tarifverbund
Passepartout



«Ein attraktiver öV trägt zur Standortqualität von Luzern bei.»

Pia Maria Brugger Kalfidis
Projektleiterin Strategie
(bis 31.08.11)



«Ich plane an der Zukunft mit. Mein Ziel ist, das Luzerner öV-System weiter zu stärken!»

Roman Steffen
Projektleiter Verkehrsplanung
(ab 1.12.11)

Impressum

Herausgeber

Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2
Postfach 4306
6002 Luzern
Telefon 041 228 47 20
Telefax 041 226 45 66
info@verkehrsverbund-luzern.ch
www.verkehrsverbund-luzern.ch

Designkonzept und Realisation

hellehase, Beate Lüscher, Luzern

Fotos

Verkehrsverbund Luzern

Lektorat

typo viva, Ebikon

Druck

Eicherdruck AG, Horw

