

Jahresbericht 2010



Luzern, 15. April 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 Das Wichtigste in Kürze
- 4 Die neue Organisation
- 6 Entwicklung bei Angebot und Nachfrage
- 10 Zufriedene Fahrgäste
- 12 Erfolgreicher Tarifverbund Passepartout
- 14 Jahresrechnung 2010

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

Das Wichtigste in Kürze

Der Verkehrsverbund Luzern plant und finanziert seit 2010 den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern und führt die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout. Im ersten Geschäftsjahr stand die Zusammenführung und Analyse des bestehenden Angebots im Vordergrund. Darauf basierend wurde der ÖV-Bericht erarbeitet, welcher die Strategie des Verkehrsverbundes Luzern für den Zeitraum 2012 bis 2015 darstellt und die Ziele und Stossrichtungen für die Weiterentwicklung des ÖV beinhaltet.

Der Verkehrsverbund Luzern hat am 1. Januar 2010 seine Tätigkeit aufgenommen und ist seitdem für die Planung und Finanzierung des ÖV im Kanton Luzern zuständig. Die Grundlage dazu bildet das neue Gesetz für den öffentlichen Verkehr. Das Gesetz will den öffentlichen Personenverkehr stärken und seinen Anteil am Gesamtverkehr verbessern.

Der Verkehrsverbund Luzern ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit. Er wird von einem Verbundrat geleitet, welcher die strategische Gesamtführung für den ÖV im Kanton Luzern wahrnimmt und das Angebot festlegt. Die Gründung des Verkehrsverbundes Luzern ergab die Möglichkeit, drei bisherige Organisationen und damit neun qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu einem neuen Team zusammenzuführen. Dieses Team hatte die Aufgabe, die gesamte Organisation neu aufzusetzen und alle Geschäftsprozesse teilweise neu zu gestalten.

Der Verkehrsverbund Luzern hat sich 2010 intensiv damit befasst, den ÖV im Kanton Luzern zu analysieren und übersichtlich darzustellen. In einer ersten Phase wurde das ÖV-Grundlagen- und Arbeitspapier des Verbundrates erarbeitet, welches eine fundierte Auseinandersetzung mit dem bestehenden Angebot und den Problempunkten ermöglichte. Darauf basierend wurde der ÖV-Bericht erarbeitet, welcher die Ziele und Stossrichtungen für die Weiterentwicklung des ÖV im Kanton Luzern aufzeigt. 2010 konnten verschiedene Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Der Fokus lag bei der Erhöhung der Zuverlässigkeit und des Komforts sowie besseren Anschlüssen zwischen Bahn und Bus. 2010 waren 86.7 Millionen Personen mit dem ÖV im Kanton Luzern unterwegs, 3 Prozent mehr als 2009. Seit 2005 konnte die Zunahme um knapp 40 Prozent erhöht werden.

Ebenfalls 2010 wurde im gesamten Gebiet des Tarifverbundes Passepartout das integrale Tarifsystem eingeführt. Wer im Gebiet des Tarifverbundes Passepartout reist, löst für Einzelfahrten ein Zonen-Billett, welches innerhalb der

gelösten Zonen und während der Geltungsdauer für beliebig viele Fahrten mit Bahn und Bus berechtigt. Mit diesem Systemwechsel wurden von den Transportunternehmen neue Billettautomaten beschafft, welche von den Fahrgästen teilweise erheblich kritisiert wurden. Inzwischen wurden verschiedene Nachbesserungen vorgenommen. Die Akzeptanz der Billettautomaten hat sich dadurch mittlerweile merklich verbessert und der Nutzen der neuen Geräte macht sich immer stärker bemerkbar.

Die Fahrgäste gaben dem ÖV im Kanton Luzern bei der Kundenbefragung 2010 gute Noten. Die Gesamtzufriedenheit steigerte sich seit Beginn der Messungen kontinuierlich auf mittlerweile 75 von 100 möglichen Punkten, was einem guten Resultat entspricht. Der Verkehrsverbund Luzern sorgt im Rahmen seines Controllings dafür, dass sich die Kundenzufriedenheit auf gutem Niveau weiterentwickelt.

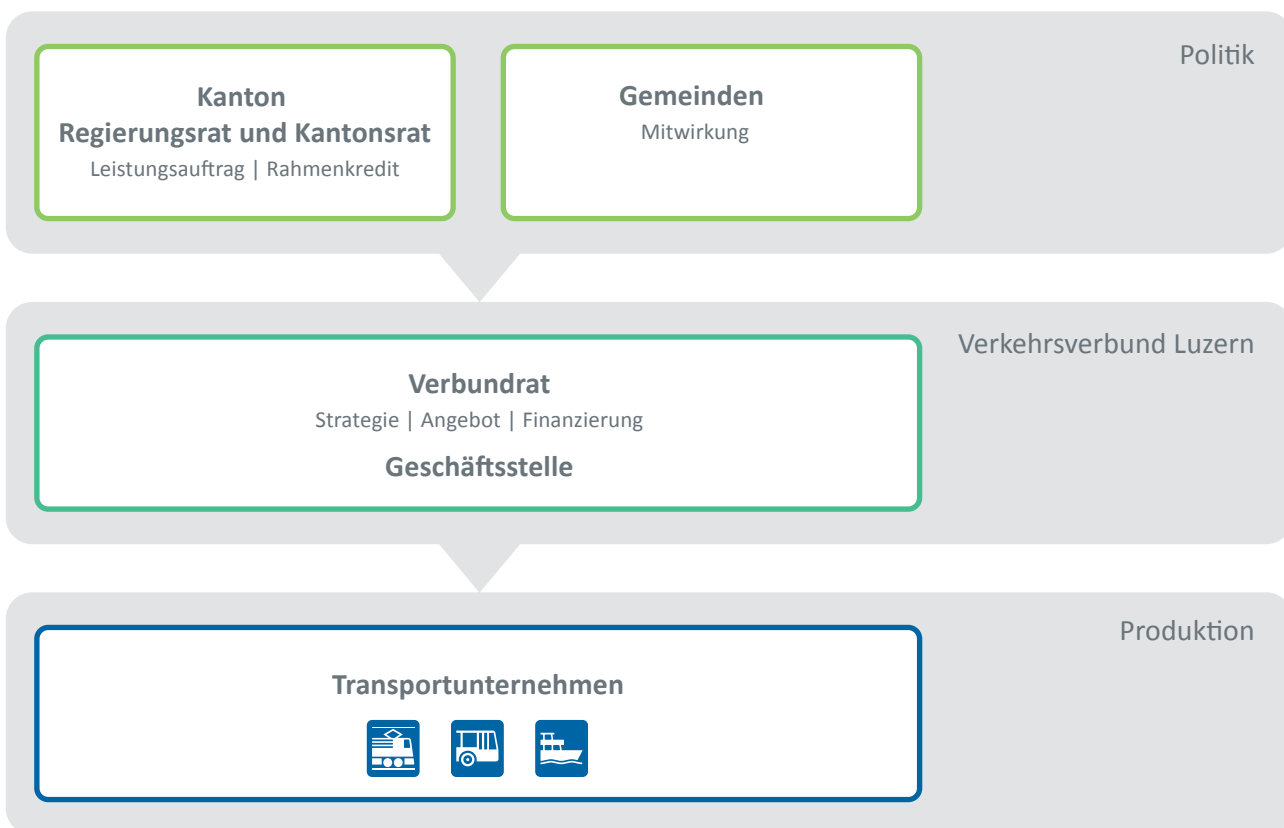
2010 betrug der Aufwand gesamthaft 316.59 Millionen Franken. Dieser umfasst alle ÖV-Linien, welche der Verkehrsverbund Luzern bestellt, inklusive der kantonsübergreifenden Linien wie zum Beispiel der S1 Luzern–Zug–Baar. Der Ertrag deckt mit rund 47 Prozent knapp die Hälfte des Aufwandes. Die öffentliche Hand finanziert den Rest des Aufwandes. An den Abgeltungen beteiligen sich der Bund mit 20 Prozent, die Nachbarkantone mit 34 Prozent und der Verkehrsverbund Luzern mit 46 Prozent. Der Anteil des Verkehrsverbundes Luzern von 76.8 Millionen Franken wird je hälftig vom Kanton Luzern und den Gemeinden getragen.

Das positive Jahresergebnis 2010 des Verkehrsverbundes Luzern beträgt 2.4 Millionen Franken. Dies entspricht 3 Prozent des Gesamtaufwandes. Dieser erfreuliche Abschluss ermöglicht es, dem Kanton Luzern und den Gemeinden total 1.4 Millionen Franken zurückzuzahlen. Der Rest von 1.0 Million Franken wird auf 2011 vorgetragen. Das buchhalterische Ergebnis korrespondiert mit den Leistungen und der Stimmung auf allen Stufen des Verkehrsverbundes Luzern: Wir sind auf Fahrt!

Die neue Organisation

Der Verkehrsverbund Luzern hat am 1. Januar 2010 seine Tätigkeit aufgenommen und ist seitdem für die Planung und Finanzierung des ÖV im Kanton Luzern zuständig. Die Grundlage dazu bildet das neue Gesetz für den öffentlichen Verkehr. Das Gesetz will den öffentlichen Personenverkehr stärken und seinen Anteil am Gesamtverkehr verbessern. Angestrebt wird ein leistungsfähiger, attraktiver ÖV und ein einfach zugängliches Angebot.

Organisationsmodell



Das neue ÖV-Gesetz brachte die Zusammenführung der vorher getrennten Bestellerorganisationen im öffentlichen Regionalverkehr und Agglomerationsverkehr. Ebenfalls unter dem Dach des Verkehrsverbundes Luzern wird seither die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout geführt. Der Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern wurde Ende 2009 aufgelöst. Der Verkehrsverbund Luzern ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit. Er wird von einem Verbundrat geleitet, welcher die strategische Gesamtführung für den ÖV im Kanton Luzern wahrnimmt und das ÖV-Angebot festlegt. Drei Mitglieder vertreten den Kanton Luzern, vier Mitglieder die Gemeinden. Das Präsidium wird durch den Kanton Luzern wahrgenommen. Der Regierungsrat ist die Wahlbehörde des Verbundrates. Er genehmigt die Jahresrechnung und den Jahresbericht des Verkehrsverbundes Luzern und unterbreitet dem Kantonsparlament neu alle zwei Jahre den ÖV-Bericht, welcher die Strategie für den ÖV im Kanton Luzern darlegt. Der erste ÖV-Bericht wird im Herbst 2011 im Kantonsrat beraten.



Entwicklung von Grundlagen und Strategie

Der Verkehrsverbund Luzern hat sich im Berichtsjahr intensiv damit befasst, den ÖV im Kanton Luzern zu analysieren und übersichtlich darzustellen. In einer ersten Phase wurde ein ÖV-Grundlagen- und Arbeitspapier entwickelt, welches eine fundierte Auseinandersetzung mit dem bestehenden Angebot und den Problempunkten ermöglichte. Darauf basierend wurde der ÖV-Bericht erarbeitet, welcher die Ziele und Stossrichtungen für die Weiterentwicklung des ÖV im Kanton Luzern aufzeigt. Es wurde Wert auf eine optimale Abstimmung mit dem Kanton Luzern gelegt, welcher weiterhin für die ÖV-Infrastruktur zuständig bleibt.

Neuer Verbundrat und neues Team

Die Gründung des Verkehrsverbundes Luzern ergab die Möglichkeit, neun qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu einem Team zusammenzuführen. Dieses Team hatte die anspruchsvolle Aufgabe, unter der Leitung des neu gewählten Geschäftsführers, neue Büroräume zu beziehen und die IT-Infrastruktur einzurichten, die gesamte Organisation neu aufzusetzen, alle Geschäftsprozesse zu gestalten, die Buchführung aufzubauen und das Erscheinungsbild für den Verkehrsverbund Luzern zu kreieren. Es wurden vielfältige Unterlagen und Entscheide für die Sitzungen des Verbundrates aufbereitet, um diesen fachlich zu beraten. Der Verbundrat tagte monatlich und führte zusätzlich zwei Workshops durch. Er befasste sich dabei eingehend mit allen Fragen des ÖV, sowohl in organisatorischer wie auch finanzieller Hinsicht. Ein besonderes Augenmerk galt den Angebotsgrundsätzen, dem Aufbau des ÖV-Systems sowie den Konfliktpunkten und Widersprüchen bei der Angebotsplanung. Das ganze Team des Verkehrsverbundes Luzern führte ein Organisationsentwicklungsseminar durch, welches positive Impulse vermittelte. Die Mitarbeitenden sind in ihrer neuen Umgebung und den teilweise geänderten Aufgaben glücklich. Die Vernetzung mit den Hochschulen für den Transfer von Praxis und Wissenschaft ist dem Verkehrsverbund

Luzern wichtig. Es wurden deshalb verschiedene Praktika für Studierende angeboten.

Mitwirkung der Gemeinden

Damit die Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Regionen optimal funktioniert, werden zweimal jährlich vier Regionalkonferenzen durchgeführt. Diese orientieren sich an den Einzugsgebieten der regionalen Entwicklungsträger: Luzern West, Sursee-Mittelland, Idee Seetal und Luzern Plus. Der Verkehrsverbund Luzern orientiert an den Regionalkonferenzen über aktuelle und zukünftige ÖV-Themen. Die Gemeinden können grundsätzlich jederzeit Anliegen und Anträge einreichen. Begehren für Fahrplanänderungen werden zudem im Rahmen der jährlichen Fahrplanvernehmlassung aufgenommen und bearbeitet.

Zusammenarbeit mit Transportunternehmen

Die Geschäftsstelle des Verkehrsverbundes Luzern ist für die operative und betriebliche Leitung verantwortlich sowie für die Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen. Diese sind wichtige Partner, die sich im Auftrag des Verkehrsverbundes Luzern für kundengerechte Dienstleistungen im ÖV-Markt engagieren. An den Direktorenkonferenzen informiert der Verkehrsverbund Luzern die Transportunternehmen über aktuelle Entwicklungen und pflegt den direkten Austausch mit den Verantwortlichen.

Interkantonale Vernetzung

Der Verkehrsverbund Luzern führt die Geschäftsstelle der Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs. Das ist das Gremium, in welchem die zuständigen Regierungsräte alle Belange des ÖV thematisieren. Gleichzeitig führt der Verkehrsverbund Luzern die Geschäftsstelle der Zentralschweizer Fachkommission für den öffentlichen Verkehr. In dieser Funktion hat der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Luzern Einsitz in der schweizerischen Konferenz der ÖV-Fachleute und setzt sich für die Anliegen des Kantons Luzern ein.

Entwicklung bei Angebot und Nachfrage

Bis 2009 wurde das ÖV-Angebot von verschiedenen Organisationen geplant und finanziert. Das Ziel der Angebotsplanung war es demzufolge im 2010, das Zusammenspiel der bestehenden Bahn- und Busangebote, ihre Funktionen und Schnittstellen optimal darzustellen und aufeinander abzugleichen.

Der ÖV im Kanton Luzern umfasst ein Angebot von 1'281 Kilometern Streckennetz und 924 Haltestellen. Es verkehren 100 ÖV-Linien, davon 15 Bahnlinien, 1 Bergbahn, 6 Trolleybus- und 77 Dieselbuslinien sowie 1 Schiffsverbindung. Die Bahn bildet das Rückgrat des Angebots. Busse erschliessen die Korridore ohne Bahnachsen und übernehmen in allen Gebieten die Feinerschliessung. Entlang den Bahnachsen sind grosse Teile der Bevölkerung, direkt oder indirekt, mit Buszubringern an die Bahn angeschlossen. Die Bahn verbindet nicht nur die Luzerner Landschaft mit der Agglomeration und Stadt Luzern, sondern vernetzt auch die Korridore mit den ausserkantonalen Zentren und den Entwicklungsschwerpunkten. Das Angebot wurde in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert. Die S-Bahn Luzern wurde mit zusätzlichen Haltestellen ergänzt, es wurde neues Rollmaterial beschafft und der Takt verdichtet. Die Kilometerleistung wurde von 2005 bis 2010 um insgesamt 17 Prozent erhöht.

Fahrplan 2010 und 2011

Mit dem Fahrplan 2010 wurden diverse Angebotsverbesserungen umgesetzt. Neben dem Ausbau der Nachtverbindungen zwischen Luzern–Zug–Zürich wurden der Campus Sursee und das Industriegebiet von Triengen durch den ÖV neu erschlossen. Im Weiteren wurde das Busangebot durch zusätzliche Schnellverbindungen erweitert: Willisau–Sursee, Ruswil–Rothenburg mit Anschluss an die S-Bahn in Rothenburg. Der Verkehrsverbund Luzern hat im Berichtsjahr das Fahrplanverfahren zum Fahrplan 2011 durchgeführt. Es sind knapp 100 Stellungnahmen von interessierten Personen, Interessenverbänden und Gemeinden eingegangen. Von den Begehren bezogen sich 59 Prozent auf das Bus-, 35 Prozent auf das Bahnangebot und 6 Prozent auf weitere Massnahmen. Die Schwerpunkte lagen erwartungsgemäss bei den Anschlüssen, zusätzlichen Halten und dem Ausbau von ÖV-Verbindungen. Es konnten sehr viele Begehren erfüllt werden. Ende 2010 erfolgten im Hinblick auf den Fahrplan 2011 die folgenden grösseren Angebotsveränderungen.

Flügelzugkonzept Luzern West

Mit dem Fahrplan 2011 konnte das Flügelzugkonzept Luzern West eingeführt werden. Die S-Bahn verlässt mit zwei zusammengekoppelten Fahrzeugen Luzern in Richtung Wolhusen, von wo der vordere Teil nach Langnau und der hintere Teil nach Langenthal weiterverkehren. Der Linienast Langnau-Wolhusen erhält damit zusammen mit dem RegioExpress eine halbstündliche Direktverbindung nach Luzern. Die S-Bahn fährt neu bis Langnau statt Trubschachen und gewährt damit Anschluss an die S-Bahn Bern, dafür wird der Halt in Wiggen aufgehoben. Den Fahrgästen aus Wiggen steht der Bus nach und von Escholzmatt mit Anschlüssen an den RegioExpress und an die S-Bahn zur Verfügung. Es wurde zudem moderneres Rollmaterial mit Niederflureinstieg eingeführt. Dank diesen Änderungen sollen die Pünktlichkeit im Raum Luzern weiter verbessert und die Anschlussbrüche in Wolhusen reduziert werden, welche immer wieder zu Kundenreaktionen geführt haben. Neu trägt nur noch die BLS AG die Marktverantwortung und ist damit alleinige Ansprechpartnerin für den Verkehrsverbund Luzern und die Kundinnen und Kunden.

Ortsbus Sursee

In der Region Sursee konnten durch diverse Veränderungen des bisherigen Buskonzepts weitere Schritte hin zum Ortsbus Sursee erfolgen. Dieser verkehrt nun im Halbstundentakt in der Stadt Sursee und bedient die stark wachsende Region besser mit dem ÖV. Es erfolgten weitere Verbesserungen bei der Bedienung des Campus Sursee. Die Linie Sursee–Buttisholz–Ruswil wird neu in zwei getrennten Buslinien geführt. Die eine Linie führt von Ruswil über Nottwil direkt auf der Umfahrungsstrasse zum Bahnhof Sursee. Die Erschliessung des Dorfes Oberkirch ab dem Bahnhof Sursee stellt die neue Linie Sursee–Altstadt–Spital–Oberkirch sicher. Es erfolgten verbesserte Anschlüsse aus der Region Schöftland an die S-Bahn Richtung Luzern und an den Fernverkehr Richtung Basel und Bern.



Schneller nach Engelberg

Mit der Inbetriebnahme des Tunnels Engelberg verkehren neue, schnellere Züge nach Engelberg. Die Beschleunigung ist einerseits dank dem neuen Tunnel und andererseits durch den Wegfall von Halten in Kriens-Mattenhof und Horw möglich. Als Ersatz für die wegfallenden Halte verkehrt eine zusätzliche S-Bahn zwischen Luzern und Stans, womit für alle Orte weiterhin mindestens ein Halbstundentakt gilt. Die Produktivität der Linien konnte mit dem neuen Konzept gesteigert werden.

Starker ÖV-Knoten Emmenbrücke Gersag

Für das Busangebot in Emmen wurde ein neues Angebotskonzept erstellt. Neue Firmen- und Wohnsiedlungen in Emmen Dorf sowie unbefriedigende Anschlusssituationen haben dazu geführt, diese Optimierungsmassnahmen umzusetzen. Das Emmer Busnetz wird besser mit den S-Bahn-Haltestellen Emmenbrücke Gersag, Waldbrücke, Emmenbrücke Bahnhof und Littau Bahnhof verknüpft, wobei die Haltestelle Emmenbrücke Gersag zur ÖV-Drehscheibe wurde. Dadurch bestehen nun zuverlässige Umsteigemöglichkeiten nach Luzern und Richtung Seetal. Das gesamte Gemeindegebiet wurde mit besseren ortsinternen Direktverbindungen zu Arbeitsplatzgebieten, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Verwaltung erschlossen. Die meisten Quartiere profitieren neu von einem 15-Minuten-Takt. Die Zuverlässigkeit und die Anschlusssicherheit wurden verbessert, das Abend- und Nachtangebot wurde weiter ausgebaut.

Weitere Angebotsausbauten

Nach Kriens–Eigenthal wurde am Wochenende der Stundentakt ab Luzern eingeführt. Die Busverbindung Schwyz–Küssnacht via die Luzerner Seegemeinden hat unter der Woche zusätzliche Mittagskurse erhalten und erfährt dadurch einen weiteren Ausbau hin zum Halbstundentakt. Weiter wurde auf den Buslinien Luzern–Rothenburg–Rain das Angebot aufgrund der starken Nachfrageentwicklung in den Nebenverkehrszeiten ausgebaut.

Planungen bei der Bahn

Das Schienensystem im Raum Luzern hat seine Leistungsgrenze erreicht. Sehr umfassende Analysen haben ergeben, dass der Tiefbahnhof Luzern die beste Variante für den Ausbau des Bahnhofs Luzern ist. Neben den, im Vergleich zu anderen Varianten, tieferen Kosten spielt vor allem eine wichtige Rolle, dass damit das Schienennetz im Raum Luzern langfristig grundlegend saniert werden kann. Der Kanton Luzern, welcher für die Realisierung der ÖV-Infrastruktur zuständig ist, löste das Vorprojekt für den Tiefbahnhof Luzern aus. Mit der Angebotsplanung S-Bahn Zentralschweiz, welche im 2011 startet, werden Migrationsschritte in den einzelnen Bahnkorridoren in der mittleren Frist aufgezeigt. Die wichtigsten Ziele dieser Planung sind die Behebung der Kapazitätsengpässe und die Aufwärtskompatibilität zu den bereits bestehenden Angebotsplanungen mit dem Tiefbahnhof Luzern.

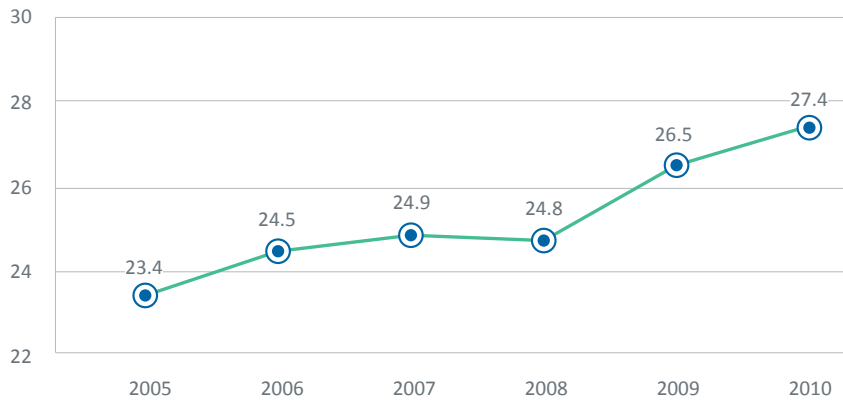
Planungen beim Bus

Weiter hat der Verkehrsverbund Luzern die Busplanung AggloMobil Due gestartet. Das Angebot im Raum Luzern Agglomeration wird im Hinblick auf die zu erwartenden Entwicklungen von Bevölkerung und Arbeitsplätzen beurteilt und bewertet. Thematische Schwerpunkte sind: konsequente Anbindung der Buslinien an die S-Bahn-Haltestellen, Stärkung des Trolleybusnetzes, Prüfung von Tangentiallinien und Durchmesserlinien im Zentrum, Einbindung von Ortsbuskonzepten sowie Planung zweckmässiger Busbevorzugungsmassnahmen. AggloMobil Due ist ein Teilprojekt des Agglomerationsprogramms Luzern.

Starke Nachfrageentwicklung

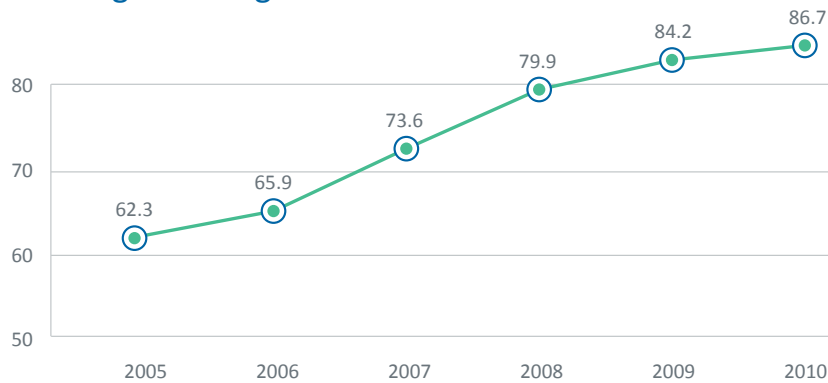
Die ÖV-Nachfrage im Kanton Luzern ist in den letzten fünf Jahren stark gestiegen. Treiber des Wachstums ist die S-Bahn Luzern mit neuen Haltestellen, teilweise neuem Rollmaterial und einem dichteren Taktangebot. In den Stosszeiten bestehen heute wieder Engpässe. Auch die Nachfrage auf einigen Buslinien im Raum Agglomeration Luzern und im Raum Sursee hat stark zugelegt.

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 2005 bis 2010 wurde das Angebot im Kanton Luzern um 17 Prozent erhöht.

Nachfrage Einsteiger (in Mio.)



Die Einsteiger bilden die Personen ab, die mit dem ÖV im Kanton Luzern unterwegs sind. Zwischen 2005 und 2010 hat die Zahl der beförderten Personen mit 39 Prozent 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. Ihre Zahl hat seit 2005 um 24 Prozent zugenommen.

Überprüfung von Linien

Überprüfungen von ÖV-Linien erfolgen aufgrund der Bestimmungen im ÖV-Gesetz, wenn der notwendige Kostendeckungsgrad unterschritten wird. Alle Linien wurden in Hinblick auf ihre Wirtschaftlichkeit überprüft. Bei 17 Linien sind auf das Fahrplanjahr 2012 Massnahmen vorgesehen. Es zeigt sich, dass kürzlich erfolgte Angebotsanpassungen noch nicht die notwendigen Kennzahlen liefern und somit noch nicht abschliessend beurteilt werden können. Aufgrund der verzögerten Anpassung der Einnahmenverteilungsschlüssel weisen diverse Linien trotz höherer Nachfrage einen zu tiefen Kostendeckungsgrad aus. Empfohlen werden die schnellere Anpassung der Einnahmenverteilungsschlüssel durch die Transportunternehmen, die Veränderung von Angebotskonzepten und ebenfalls Angebotsreduktionen. Die Linie Hitzkirch–Gelfingen–Kleinwangen wird infolge mangelnder Nachfrage Ende 2011 eingestellt.

Daten als Planungsgrundlage

Die Verwaltung sämtlicher ÖV-Daten erfolgt seit 1997 im Kanton Luzern in einer Datenbank mit dem EDV-System AKöV (Angebot und Kosten des öffentlichen Verkehrs). Die veraltete Programmiersprache, Gesetzesänderungen und steigender Informationsbedarf bedingen ein Redesign von AKöV. In Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern soll das System neu konzipiert und mit einem zeitgemässen Tool programmiert werden. Damit kann sichergestellt werden, dass die notwendigen Grundlagen für die weitere Planung des ÖV-Angebots zur Verfügung stehen.

Transportunternehmen

Die folgenden Transportunternehmen sind dafür zuständig, dass die Transportdienstleistungen im öffentlichen Personenverkehr und die damit zusammenhängenden Verantwortlichkeiten im Bereich der Marktverantwortung einwandfrei erbracht werden. Dazu gehören insbesondere: die Mitwirkung bei den Angebotsplanungen und die anschliessende Umsetzung, der Verkauf und die Distribution von Fahrausweisen, die Behandlung von Kundenreaktionen und das Informationsmanagement vor und während der Reise, darunter fällt insbesondere die Sicherstellung der Transportketten zwischen Bahn–Bus und Bus–Bus.

Bahn

BLS AG
Rigi-Bahnen AG
SBB AG
zb Zentralbahn AG

Bus

Aare Seeland mobil AG
Auto AG Rothenburg
Auto AG Schwyz
PostAuto Schweiz AG
Rottal Auto AG
Verkehrsbetriebe Luzern AG
Zugerland Verkehrsbetriebe AG

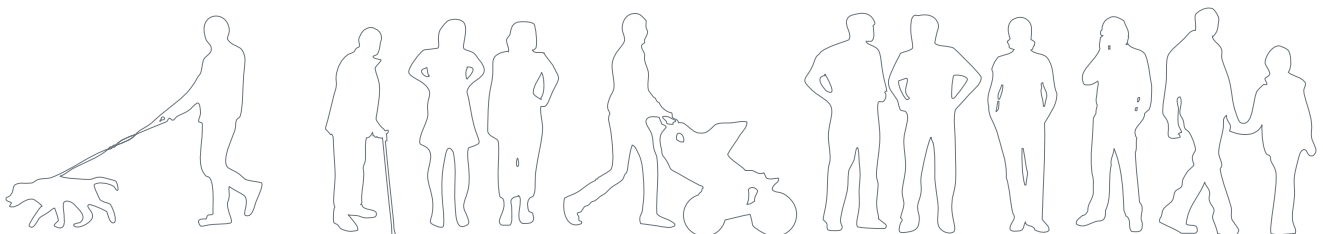
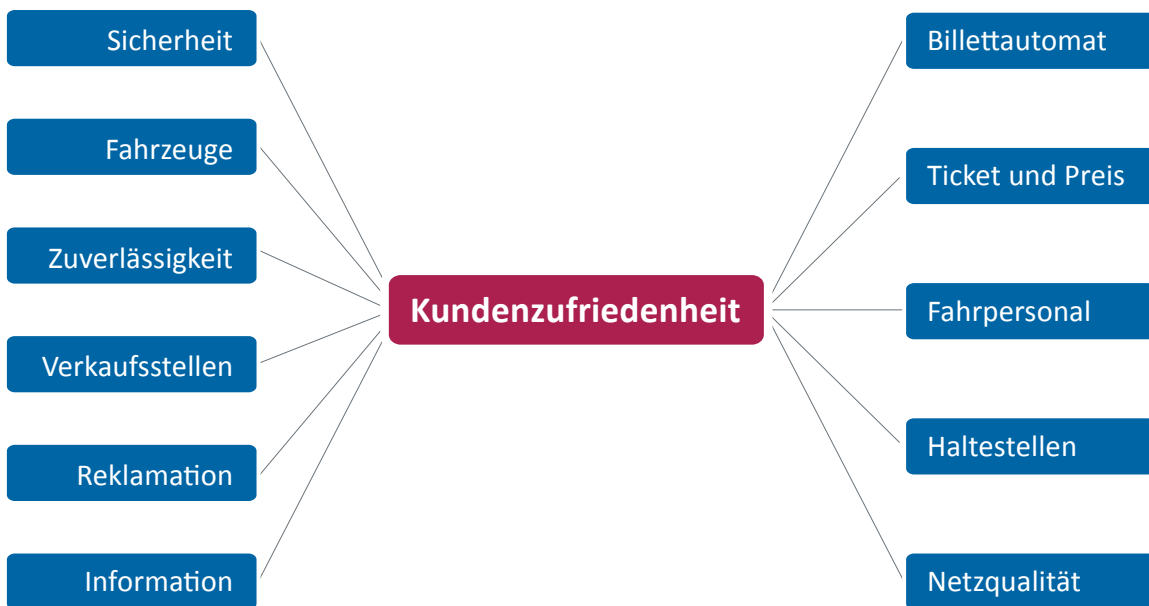
Schiff

Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees



Zufriedene Fahrgäste

Die Kundinnen und Kunden gaben dem ÖV im Kanton Luzern bei der Kundenbefragung 2010 gute Noten. Die Gesamtzufriedenheit steigerte sich seit Beginn der Messungen kontinuierlich auf 75 von 100 möglichen Punkten. Der Verkehrsverbund Luzern sorgt im Rahmen seines Controllings dafür, dass sich die Kundenzufriedenheit auf gutem Niveau weiterentwickelt.





Im Herbst 2010 hat der Verkehrsverbund Luzern zum fünften Mal die Servicequalität aller ÖV-Linien im Kanton Luzern gemessen und erreichte dabei 75 von 100 möglichen Indexpunkten. Das entspricht im Vergleich mit anderen Kantonen einem guten Resultat.

Die Kundenzufriedenheit wird durch verschiedene Kundenthemen, die sogenannten Qualitätsfaktoren, in unterschiedlichem Ausmass beeinflusst. Um die Kundenzufriedenheit langfristig zu erhalten, sind gezielte Massnahmen bei jenen Merkmalen erforderlich, welche einen grossen Einfluss auf die Gesamtzufriedenheit haben. Dazu zählen insbesondere die Faktoren Zuverlässigkeit, Netzqualität sowie Tickets und Preise. Alle am ÖV beteiligten Stellen sind dafür besorgt, dass sich die Kundinnen und Kunden positiv zu den verschiedenen Bereichen äussern. Bei der repräsentativen Kundebefragung im 2010 wurden 4'300 Fragebogen auf den Bahn- und Buslinien verteilt. Der Rücklauf betrug 69 Prozent und es konnten 60 Prozent der Fragebogen ausgewertet werden. Die hohe Rücklaufquote weist darauf hin, dass der ÖV den Kundinnen und Kunden wichtig ist und sie sich zu dessen Qualität äussern wollen.

Verbesserungen sind weiterhin nötig

Die Fahrgäste sind im 2010 zufrieden mit der Netzqualität, den bedienten Verkaufsstellen, dem Fahrpersonal und der Sauberkeit der Fahrzeuge. Nicht zufrieden sind sie mit der Zuverlässigkeit des ÖV-Angebots in den Hauptverkehrszeiten, der Bedienungsfreundlichkeit der Billettautoma-

ten, dem Reklamationswesen, dem Fahrkomfort und dem Verhältnis von Preis und Leistung. Der Verkehrsverbund Luzern setzt sich dafür ein, dass die Qualitätsaspekte verbessert werden, mit denen die Fahrgäste unterdurchschnittlich zufrieden sind. Aufgrund der Resultate wurde ein Massnahmenplan erarbeitet. Die Umfrage zeigt weiter auf, dass die Kundinnen und Kunden grundsätzlich darauf vertrauen, dass der ÖV sein Leistungsversprechen hält und sich der Kanton Luzern für den ÖV engagiert. Zudem findet eine hohe Identifikation mit den Transportunternehmen statt, mit welchen die Kundinnen und Kunden unterwegs sind. Die nächste Kundenzufriedenheitsumfrage findet im Herbst 2012 statt und soll eine Verbesserung bei den wichtigsten Merkmalen bringen.

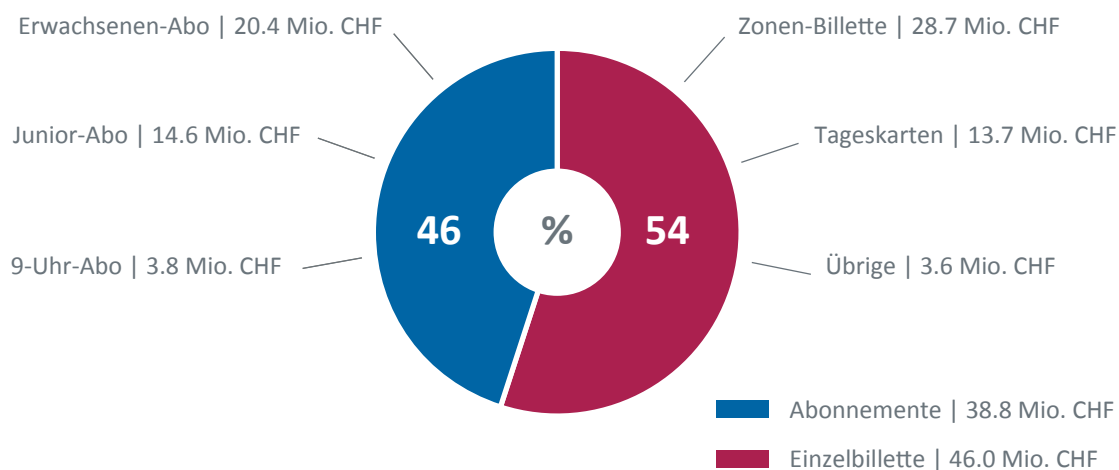
Potenzielle Handlungsfelder erkennen

Das Quality-Audit bei den Transportunternehmen ist die zweite Säule der Qualitätssicherung des Verkehrsverbundes Luzern. Es beinhaltet die Überprüfung der Qualitätsziele auf Nutzen und Wirksamkeit und zeigt die potenziellen Handlungsfelder für Verbesserungen auf. Im 2010 konzentrierte sich das Audit auf die Bereiche Aus- und Weiterbildung, Marktbearbeitung sowie Reporting und Bestellverfahren. Alle beurteilten Transportunternehmen haben in der Gesamtbeurteilung mindestens die Bewertung «Qualität erfüllt» erreicht. Der Mittelwert lag bei 78 von 100 möglichen Punkten, was einem guten Qualitätszeugnis entspricht. Die Bandbreite aller Transportunternehmen lag zwischen 72 und 83 Punkten.

Erfolgreicher Tarifverbund Passepartout

Der Tarifverbund Passepartout besteht seit 1984 und umfasst die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden. Auf 2010 wurde im gesamten Gebiet das integrale Tarifsysteem eingeführt. Wer im Gebiet des Passepartout reist, löst für Einzelfahrten ein Zonen-Billett, welches innerhalb der gelösten Zonen und während der Geltungsdauer für beliebig viele Fahrten auf Bahn und Bus berechtigt.

Umsätze Tarifverbund Passepartout (in Mio. CHF)



Der Tarifverbund Passepartout steigerte 2010 die Einnahmen um 6.4 Prozent gegenüber dem Vorjahr und erreichte einen Umsatz von 84.8 Millionen Franken. Der Anteil der Abonnemente beträgt daran 46 Prozent und der Anteil an Einzelbilletten 54 Prozent.

Seit 25 Jahren erfolgreich im Markt

Passepartout
Einfach gut gelöst.



Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr hat sich im Tarifverbundgebiet kontinuierlich erhöht. Mit der Einführung des integralen Tarifverbundes Passepartout auf das Fahrplanjahr 2010 wurde das Einzelbillett-Zonensystem auf das ganze Verbundgebiet der drei Kantone ausgedehnt und dadurch die ÖV-Benützung vereinfacht. Neu kann ein integrales Billett für eine Reise mit verschiedenen Verkehrsmitteln durch das gesamte Tarifverbundgebiet, z.B. von Ebersecken nach Luzern-Würzenbach, an allen Verkaufsgeschäften oder in den ländlichen Bussen beim Chauffeur gekauft werden.

Mit dem Systemwechsel wurden von den Transportunternehmen neue Billettautomaten beschafft, welche von den Fahrgästen teilweise erheblich kritisiert wurden. Inzwischen wurden verschiedene Nachbesserungen vorgenommen, wie die Einführung von zusätzlichen Entwertungsgeschäften an den meistfrequentierten Haltestellen in der Stadt und Agglomeration Luzern sowie die Ergänzung von Zonenplänen auf den Billettautomaten. Weitere Verbesserungen sind in Vorbereitung. Die Akzeptanz der Billettautomaten hat sich mittlerweile verbessert und der Nutzen der neuen Geräte macht sich immer stärker bemerkbar.

Positive Umsatzentwicklung

Die Umsätze des Tarifverbundes Passepartout setzen sich aus Verkäufen von Abonnements und Zonen-Billets zusammen. Die Einnahmen werden zwischen den im Tarifverbund tätigen Bahn- und Busunternehmen entsprechend der nachgefragten Leistung aufgeteilt. Auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2010 wurden die Preise um durchschnittlich 4.5 Prozent angehoben. Die Gründe dafür liegen bei den kontinuierlich vorgenom-

men Angebotsverbesserungen, den gestiegenen Energiekosten sowie der Erhöhung der Mehrwertsteuer.

Der Tarifverbund Passepartout ist für die Gestaltung des strategischen Marketings zuständig und bereitet die Grundlagen für die Marktbearbeitung vor. Diese wurde im Hinblick auf die Einführung des integralen Tarifverbundes intensiviert. Die Einführung von Veranstaltungs- und Kombibilletten bei publikumsintensiven Veranstaltungen konnte vorangetrieben werden. Diese sollen dazu beitragen, dass Besucherinnen und Besucher mit dem ÖV anreisen. Der Tarifverbund Passepartout beteiligte sich zudem an den Standaktionen des Infobusses zum Cityring, mit welchem die Bevölkerung auf die Baustelle im Sonnenberg- und im Reussporttunnel und ihre verkehrlichen Auswirkungen aufmerksam gemacht wurde.

Marketingstrategie und Massnahmen

Die Führung der Verbundkasse gehört weiter zu den Kernaufgaben des Tarifverbundes Passepartout. Dabei werden die Zuscheidungen der Einnahmen aus den Billettverkäufen an die Transportunternehmen nach einem bestimmten Verteilschlüssel vorgenommen. Die verschiedenen Kundensegmente werden ausgewertet und bilden die Grundlage für die Entwicklung der Marketingstrategie und die daraus abgeleiteten Marketingmassnahmen.

Im Zusammenhang mit der Einführung des integralen Tarifsystems und der Gründung des Verkehrsverbundes Luzern wurden im Berichtsjahr neue Zusammenarbeitsverträge zwischen den Bestellerbehörden der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden und den Transportunternehmen ausgehandelt und unterzeichnet. Die Verträge regeln die Zuständigkeiten und Kompetenzen aller am Tarifverbund beteiligten Partner.

Jahresrechnung 2010

Erfolgsrechnung 2010

in TCHF

| | Anhang | 2010 |
|---|--------|----------------|
| Kantons- und Gemeindebeiträge | 1) | 81'357 |
| Beiträge von Transportunternehmen | 2) | 1'039 |
| Beiträge Dritter | 3) | 263 |
| Durchlaufende Beiträge | 5) | 13'849 |
| Total Betriebsertrag | | 96'508 |
| Beiträge an Transportunternehmen | 4) | -77'274 |
| Durchlaufende Beiträge | 5) | -13'849 |
| Total Betriebsaufwand ohne Administrationsaufwand | | -91'123 |
| Personalaufwand | 6) | -1'377 |
| Sachaufwand | 7) | -1'640 |
| Total Administrationsaufwand | | -3'017 |
| Total Betriebsaufwand | | -94'140 |
| Betriebsergebnis | | 2'368 |
| Zinsertrag | 8) | 34 |
| Finanzergebnis | | 34 |
| Jahresergebnis | | 2'402 |



Bilanz per 31. Dezember 2010

in TCHF

| Aktiven | Anhang | 31.12.2010 |
|---------------------------------------|---------------|-------------------|
| Umlaufvermögen | | |
| Flüssige Mittel | 9) | 2'335 |
| Forderungen aus Leistungen | 10) | 874 |
| Andere Forderungen | 11) | 826 |
| Steuerguthaben MWST | | 28 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungen | | 5 |
| Total Umlaufvermögen | | 4'068 |
| Total Aktiven | | 4'068 |
| Passiven | | |
| Fremdkapital | | |
| Verbindlichkeiten aus Leistungen | | 486 |
| Andere kurzfristige Verbindlichkeiten | 12) | 718 |
| Passive Rechnungsabgrenzungen | 13) | 442 |
| Rückstellungen | 14) | 20 |
| Total Fremdkapital | | 1'666 |
| Eigenkapital | | |
| Jahresergebnis | | 2'402 |
| Total Eigenkapital | | 2'402 |
| Total Passiven | | 4'068 |

Geldflussrechnung 2010

in TCHF

| | |
|---|--------------|
| Geldfluss aus Betriebstätigkeit | 2010 |
| Jahresergebnis | 2'402 |
| – Zunahme Forderungen aus Leistungen | –874 |
| – Zunahme andere Forderungen | –826 |
| – Zunahme Steuerguthaben MWST | –28 |
| – Zunahme aktive Rechnungsabgrenzungen | –5 |
| + Zunahme Verbindlichkeiten aus Leistungen | 486 |
| + Zunahme andere kurzfristige Verbindlichkeiten | 718 |
| + Zunahme passive Rechnungsabgrenzungen | 442 |
| + Zunahme Rückstellungen | 20 |
| = Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit | 2'335 |
| Bestand flüssige Mittel 01.01.2010 | 0 |
| Bestand flüssige Mittel 31.12.2010 | 2'335 |
| Zunahme flüssige Mittel | 2'335 |

Anhang zur Jahresrechnung 2010

Grundsätze der Jahresrechnung

Im Allgemeinen

Die Jahresrechnung 2010 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 2010 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 aus Leistungen

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 umfassen das Fahrplanjahr 2010, d.h. vom 13. Dezember 2009 bis 11. Dezember 2010. Es wurde keine Rechnungsabgrenzung vorgenommen. Der Kantonsbeitrag und die Gemeindebeiträge betreffen das Kalenderjahr 2010.

Erläuterungen zur Jahresrechnung

- 1) Kantons- und Gemeindebeiträge: Beiträge der Luzerner Gemeinden und des Kantons Luzern für den Geschäftsbereich Verkehrsverbund.
- 2) Beiträge von Transportunternehmen: Beiträge der Transportunternehmen für den Geschäftsbereich Pässepartout.
- 3) Beiträge Dritter: Die Beiträge Dritter betreffen die von den Nachbarkantonen mitfinanzierten Ausgaben des Verkehrsverbundes Luzern (z.B. für die Kundenzufriedenheitsumfrage oder Einnahmehausfälle durch die Anerkennung des Tarifverbundes Pässepartout im Orts- und Fernverkehr).
- 4) Beiträge an Transportunternehmen: Beiträge an die Transportunternehmen für den Agglomerations- und Regionalverkehr, Beiträge für Einnahmehausfälle durch die Anerkennung der Pässepartout-Fahrausweise im Fernverkehr.
- 5) Durchlaufende Beiträge: 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 Luzerner Gemeinden für Investitionsvorhaben und die Restanz (ausstehende Schuld gegenüber dem Kanton aus den Jahren 1997 bis 2009), die beide dem Kanton Luzern weitergeleitet werden, über diese Positionen abgewickelt.
- 6) Personalaufwand: Löhne und Beiträge an Verbundrat inklusive sämtlicher Sozialleistungen, Aus- und Weiterbildungskosten.
- 7) Sachaufwand: Gemeinkosten (Raumkosten, Sekretariats- und IT-Dienstleistungen, Büromaterial, Spesen), Honorare für Dienstleistungsaufträge an Dritte (z.B. für Beratungen, Qualitätsmessungen).
- 8) Zinsertrag: Zinsertrag für das Kontokorrent beim Kanton Luzern.
- 9) Flüssige Mittel: Kontokorrent des Verkehrsverbundes Luzern beim Kanton Luzern.
- 10) Forderungen aus Leistungen: Ausstehende Zahlungen der Gemeinden.
- 11) Andere Forderungen: Ausstand der Gemeinden für Investitionsbeiträge.
- 12) Andere kurzfristige Verbindlichkeiten: Guthaben der Transportunternehmen aus dem Jahresabschluss des Geschäftsbereichs Pässepartout (247 TCHF) und Darlehensrückzahlung der BLS Netz AG zugunsten des Kantons Luzern (368 TCHF) und der Gemeinden (103 TCHF).
- 13) Passive Rechnungsabgrenzungen: Anteilig durch den Verkehrsverbund Luzern zu übernehmende Einnahmehausfälle bei der vbl AG und der Auto AG Rothenburg (345 TCHF), Abgrenzungen für Überzeit- und Ferienguthaben (42 TCHF), übrige passive Rechnungsabgrenzungen (55 TCHF).
- 14) Rückstellungen: Sanierungsbeitrag Luzerner Pensionskasse (20 TCHF).

Berichterstattung der Geschäftsbereiche

Aufgrund unterschiedlicher Finanzierungen werden zwei Kostenträger geführt (Verkehrsverbund Luzern, Geschäftsstelle Passepartout). Für die Abrechnung der Gemeinkosten bestehen drei Kostenstellen, die im Verhältnis der Anzahl Mitarbeitenden auf die beiden Kostenträger Verkehrsverbund Luzern und Geschäftsstelle Passepartout verteilt werden. Die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout wird von den zehn beteiligten Transportunternehmen finanziert. Dieser Geschäftsbereich wird per Ende Jahr ausgeglichen, respektive zu viel oder zu wenig bezahlte Kostenbeträge werden abgegrenzt.

Geschäftsführung Verkehrsverbund Luzern

in TCHF

| | 2010 |
|----------------------------------|----------------|
| Kantons- und Gemeindebeiträge | 81'357 |
| Beiträge Dritter | 253 |
| Durchlaufende Beiträge | 13'705 |
| Total Betriebsertrag | 95'315 |
| Beiträge an Transportunternehmen | -77'274 |
| Durchlaufende Beiträge | -13'705 |
| Personalaufwand | -1'120 |
| Sachaufwand | -848 |
| Total Betriebsaufwand | -92'947 |
| Betriebsergebnis | 2'368 |

Geschäftsführung Tarifverbund Passepartout

in TCHF

| | 2010 |
|-----------------------------------|---------------|
| Beiträge von Transportunternehmen | 1'039 |
| Beiträge Dritter | 10 |
| Durchlaufende Beiträge | 144 |
| Total Betriebsertrag | 1'193 |
| Durchlaufende Beiträge | -144 |
| Personalaufwand | -257 |
| Sachaufwand | -792 |
| Total Betriebsaufwand | -1'193 |
| Betriebsergebnis | 0 |

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

Eventualverpflichtungen

Gemäss Bundesgesetzgebung sind die Transportunternehmen bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial im Umfang von über 3 Millionen Franken 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 AG solche Genehmigungen erteilt. Bei der Zentralbahn betrifft es die Neubeschaffung der InterRegio-Züge Luzern–Interlaken mit einem geschätzten Kostenanteil für den Verkehrsverbund Luzern von 600 TCHF pro Jahr. Die neuen Züge werden nach der Fertigstellung der Tieflegung und des Doppelspurausbaus in Betrieb genommen (voraussichtlich im Dezember 2013). Bei den SBB ist der Ersatz des alten Rollmaterials auf dem RegioExpress Luzern–Olten per Dezember 2011 sowie die Verstärkung der S18 Luzern–Sursee per Dezember 2012 mit einem geschätzten Kostenanteil für den Verkehrsverbund Luzern von total 2'500 TCHF pro Jahr vorgesehen.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Bei der Bilanzierung und Bewertung werden Einschätzungen und Annahmen bezüglich der Zukunft getroffen. Für das abgelaufene Geschäftsjahr sowie bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung 2010 durch den Verbundrat wurden keine Risiken identifiziert, welche zu einer wesentlichen Korrektur der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen könnten. Der Jahresrechnung 2010 wurde am 18. März 2011 vom Verbundrat zugestimmt.

Antrag über die Verwendung des Jahresergebnisses

Der Verbundrat beantragt zu Handen des Regierungsrates des Kantons Luzern, dass vom Jahresergebnis von 2.4 Millionen Franken je 0.7 Millionen Franken an den Kanton Luzern und die Gemeinden zurückbezahlt werden. Der Rest soll auf 2011 vorgetragen werden. Der Vortrag von 1 Million Franken rechtfertigt sich damit, dass trotz der ungewissen Beteiligung des Bundes und der Nachbarkantone bei den anstehenden Rollmaterial-Beschaffungen der Verkehrsverbund Luzern die strategische Stossrichtung nach neuem Rollmaterial weiterverfolgen kann.

| Verwendung des Jahresergebnisses | in TCHF |
|----------------------------------|---------|
| Jahresergebnis | 2'402 |
| Rückzahlung an Kanton Luzern | -700 |
| Rückzahlung an Gemeinden | -700 |
| Vortrag auf neue Rechnung | 1'002 |

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

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Seiten 14 bis 19) des Verkehrsverbundes Luzern, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2010 erste 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 2010 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



Marcel Hug



Adrian Joller

Luzern, 8. April 2011

Bericht zur Jahresrechnung 2010

2010 erscheint erstmals eine Jahresrechnung des Verkehrsverbundes Luzern. Die Rechnungslegung erfolgt nach der Kern-FER (gemäss Swiss GAAP FER). Die Rechnung des Verkehrsverbundes Luzern umfasst neben dem Geschäftsbereich Verkehrsverbund Luzern auch den Geschäftsbereich Tarifverbund Passepartout. Für diese beiden Geschäftsbereiche werden im Anhang eigene Rechnungsabschlüsse ausgewiesen. Die Finanzierung des Geschäftsbereichs Passepartout erfolgt durch die zehn am Tarifverbund Passepartout beteiligten Transportunternehmen.

Der Verkehrsverbund Luzern führt im Auftrag der Zentralschweizer Kantone das Sekretariat und die Fachkommission der Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs (ZKÖV). Die Aufwände dafür werden von den sechs Zentralschweizer Kantonen getragen. Ebenfalls entschädigt wird der Verkehrsverbund Luzern für die Geschäftsführungen der Besteller des Tarifverbundes Passepartout (finanziert durch die drei Bestellerkantone Luzern, Obwalden und Nidwalden) und des Tarifverbundsausschusses (finanziert durch die drei Bestellerkantone Luzern, Obwalden und Nidwalden sowie die beteiligten Transportunternehmen). Der Saldo der Geschäftsstelle Passepartout im Umfang von knapp 0.25 Millionen Franken wird den Transportunternehmen zurückvergütet. Die Rechnung des Geschäftsbereichs Passepartout ist daher ausgeglichen.

Erfolgsrechnung

Das Jahresergebnis 2010 des Verkehrsverbundes Luzern beträgt 2.4 Millionen Franken. Dies entspricht 3 Prozent des Gesamtaufwandes. Sämtliche Aufwandpositionen haben im Vergleich zum Budget besser abgeschnitten. Beim Sachaufwand zeigt sich bereits im ersten Jahr der Synergiegewinn durch die Zusammenlegung der drei Geschäftsbereiche. Weniger Ausgaben fielen zudem beim Marketing für den Tarifverbund Passepartout an. Die Beiträge an die Transportunternehmen lagen 3 Prozent unter dem Budget, die wichtigsten Gründe sind die unterdurchschnittliche Kostensteigerung und der überdurchschnittliche Erlöszuwachs sowie die höheren Bundesbeiträge. Auf der Ertragsseite konnte durch Verrechnung von Dienstleistungen und die Weiterverrechnung von Drittrechnungen sowie mit Zinserträgen der Gesamtertrag gesteigert werden.

Bilanz

Den laufenden Verpflichtungen und kurzfristigen Schulden stehen genügend flüssige Mittel und Guthaben gegenüber. Die finanzielle Basis des Verkehrsverbundes Luzern ist solide.

Kommentar zu den Aufwandpositionen

- Personalkosten: Die Personalkosten sind tiefer ausgefallen als erwartet, weil eine Teilzeitstelle bei der Geschäftsstelle Passepartout sieben Monate unbesetzt blieb (vgl. Position «Beiträge von Transportunternehmen»). Ende 2010 waren acht Personen mit 740 Stellenprozenten im Einsatz.
- Sachkosten: Bei den Sachkosten zeigen sich Synergiegewinne durch die Zusammenlegung der drei Geschäftsbereiche. Raumkosten, Büromaterial und übrige Sachkosten sind tiefer als erwartet. Gleichzeitig wurden weniger Dienstleistungsaufträge erteilt als budgetiert, und die Marketingaufwendungen sind tiefer ausgefallen. In den Sachkosten enthalten sind auch die Aufwände für die drei Geschäftsführungen ZKÖV, Besteller Tarifverbund und Tarifverbundsausschuss.
- Beiträge an Transportunternehmen: Die Beiträge sind 3 Prozent tiefer ausgefallen als budgetiert. Die Sparanstrengungen bei den Transportunternehmen und die gleichzeitig hohen Erlöserwartungen haben dazu beigetragen. Zudem sind die Bundesgelder um über 3 Millionen Franken erhöht worden, davon hat der Verkehrsverbund Luzern mit über 1.7 Millionen Franken profitiert.
- Beiträge von Kanton Luzern und Gemeinden: Dem Kanton Luzern und den Gemeinden wurden die im Budget 2010 eingestellten Beiträge in Rechnung gestellt.
- Beiträge von Transportunternehmen: Die Beiträge liegen 19 Prozent unter dem budgetierten Betrag. Die Personalkosten wurden unterschritten, weil eine Stelle sieben Monate unbesetzt blieb. Zudem wurde für das Marketing weniger ausgegeben als budgetiert.
- Beiträge Dritter: Diese Position umfasst die anteiligen Beiträge der Kantone Obwalden und Nidwalden für die Einnahmehausfälle beim Orts- und Fernverkehr für die Anerkennung der Passepartout-Fahrausweise sowie Beiträge von Nachbarkantonen für die Kundenzufriedenheitsumfrage.
- Zinsertrag: Das Kontokorrent beim Kanton Luzern wird mit 0.15 Prozent verzinst.

Risikomanagement

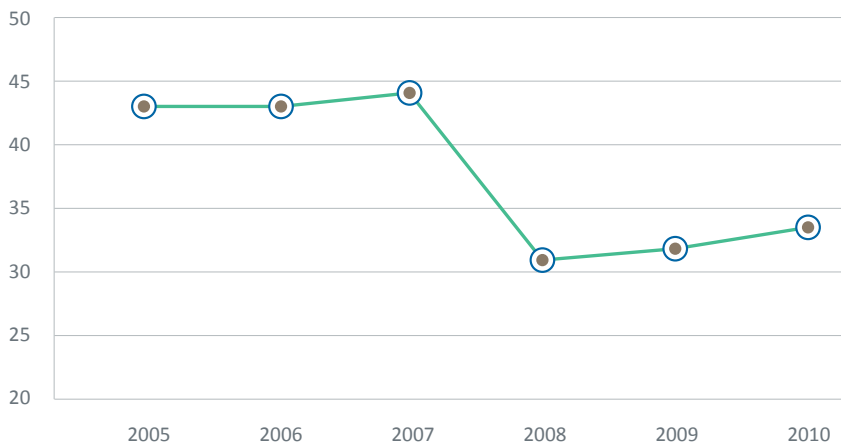
Für die Abwicklung des Bestellprozesses der ÖV-Leistungen bei den Transportunternehmen sowie der Weiterverrechnung der ÖV-Kosten an die Gemeinden wird beim Verkehrsverbund Luzern die EDV-Software AKöV (Angebot und Kosten im öffentlichen Verkehr) eingesetzt. Diese Anwendung wurde vor 14 Jahren entwickelt und basiert auf einer veralteten Programmiersprache, für die kaum noch IT-Fachleute gefunden werden können. Für die Ablösung von AKöV wurde eine Projektgruppe eingesetzt, die bis im Frühling 2011 aufzeigen wird, wie die zukünftige Lösung aussehen könnte.

Die Einführung des integralen Tarifverbundes Pässepartout ist erfolgreich verlaufen. Negative Kundenrückmel-

dungen zeigen jedoch, dass bei den neuen Automaten und beim Zonenplan Korrekturmaßnahmen notwendig sind. Abklärungen dazu wurden in die Wege geleitet.

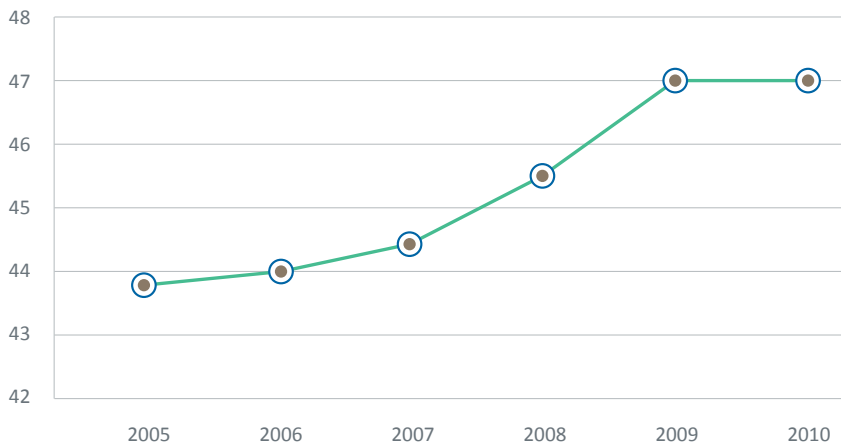
Beim Bund ist nach wie vor offen, welche Massnahmen des Sparprogramms umgesetzt werden. Kritisch ist zusätzlich, dass die anstehenden Beschaffungen für neues Rollmaterial und die damit verbundenen höheren Abgeltungen an die Transportunternehmen weder vom Bund noch von einem Teil der Nachbarkantone zugesichert sind. Es kann daher Verzögerungen bei der Inbetriebnahme geben und die Kostenanteile des Bundes müssten zusätzlich durch die Kantone, also auch den Verkehrsverbund Luzern, getragen werden. Entsprechend wichtig ist eine solide finanzielle Basis des Verkehrsverbundes Luzern.

Entwicklung des Bundesanteils (in Mio. CHF)



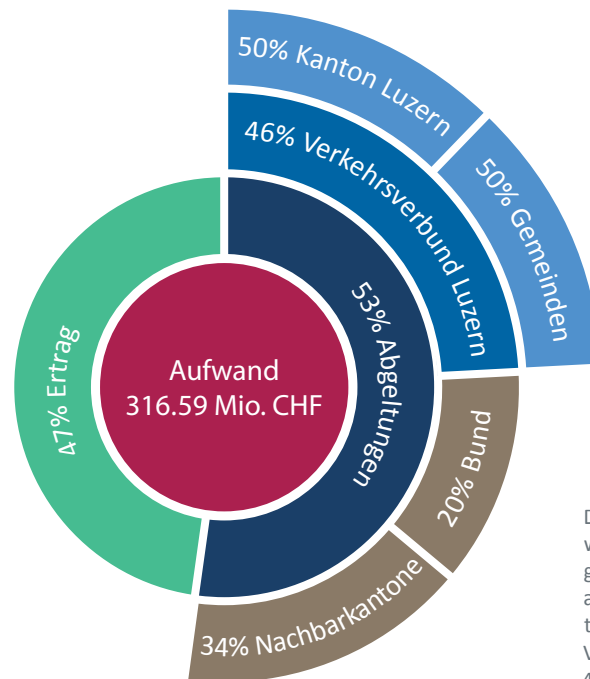
Die Bundesbeiträge sind insbesondere aufgrund von neuem Finanzausgleich und Sparprogrammen in den Jahren 2005 bis 2008 von rund 43 Millionen auf 31.1 Millionen Franken gesunken. Die letzten zwei Jahre wurden sie wieder auf aktuell 33.2 Millionen Franken erhöht. Die fehlenden Bundesbeiträge wurden von den Kantonen übernommen.

Kostendeckungsgrad (in %)



Der Kostendeckungsgrad hat sich in den vergangenen sechs Jahren kontinuierlich verbessert und verharrt 2009 und 2010 auf 47 Prozent.

Abgeltungsmodell



Das Modell stellt exemplarisch für 2010 dar, wie der ÖV-Aufwand durch Ertrag und Abgeltungen gedeckt ist. 53 Prozent stammen aus Beiträgen der öffentlichen Hand (Abgeltungen). In der Jahresrechnung 2010 des Verkehrsverbundes Luzern ist der Anteil von 46 Prozent in den «Beiträgen an die Transportunternehmen» enthalten.

Erläuterung zum Abgeltungsmodell 2010

Der Aufwand von 316.59 Millionen Franken umfasst alle ÖV-Linien, welche der Verkehrsverbund Luzern bestellt (inklusive der kantonsübergreifenden Linien, zum Beispiel der S1 Luzern–Zug–Baar). Der Ertrag deckt mit 47 Prozent knapp die Hälfte des Aufwandes. Die öffentliche Hand muss somit den Rest des Aufwandes finanzieren. An den Abgeltungen beteiligen sich die Nachbarkantone mit 34 Prozent, der Bund mit 20 Prozent und der Verkehrsverbund Luzern mit 46 Prozent. Der Anteil des Verkehrsverbundes Luzern von 76.8 Millionen Franken wird gemäss ÖV-Gesetz je hälftig vom Kanton Luzern und den Gemeinden getragen.

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, Luzern

Fotos

Verkehrsverbund Luzern

Lektorat

typo viva, Ebikon

Druck

Eicherdruck AG, Horw