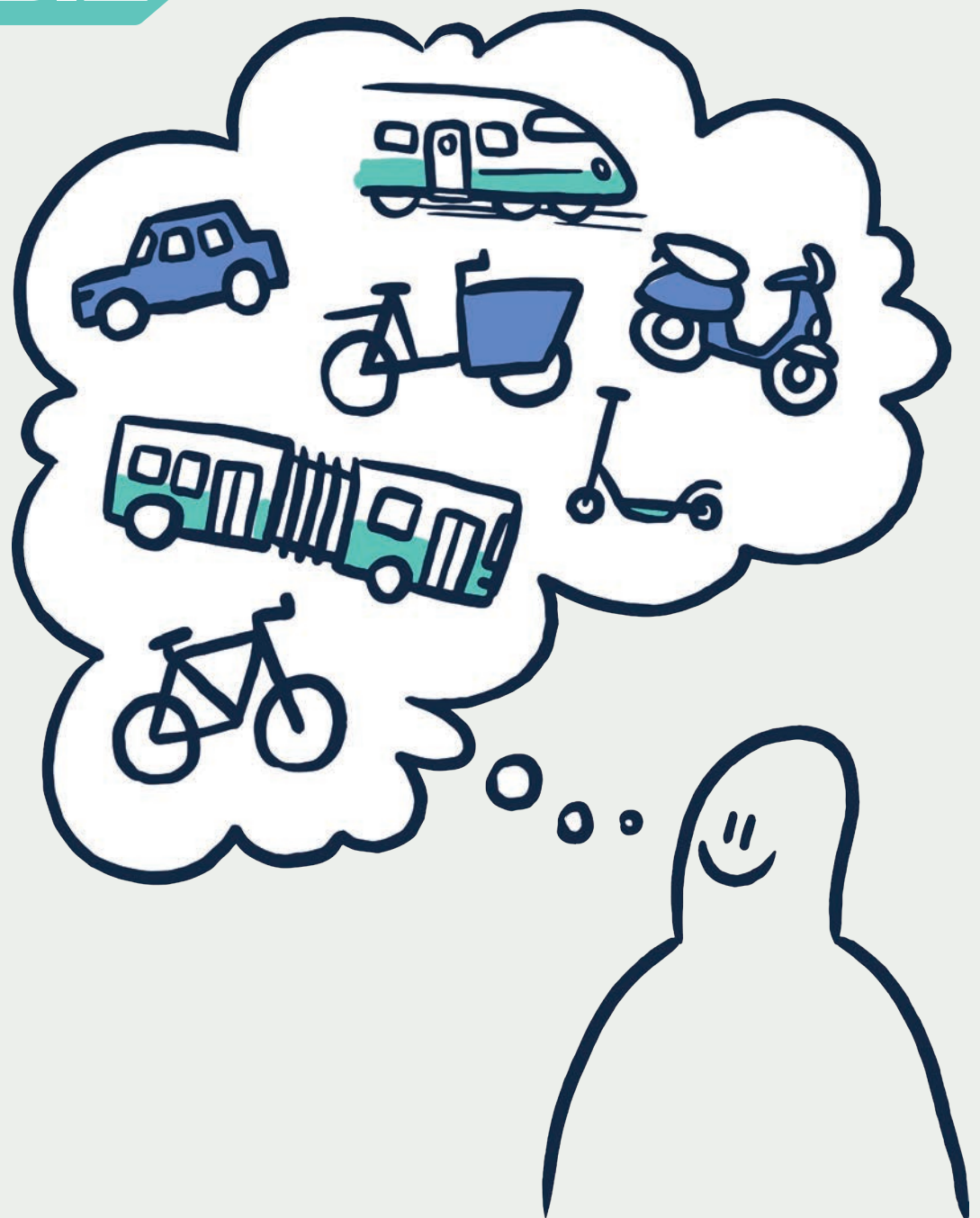


LUZERN
MOBIL



Editorial



Ruth Aregger,
Präsidentin Verbundrat

Polaritäten nutzen für Sowohl-als-auch-Lösungen

Wir sind in eine Welt hineingeboren, die von gegenseitigen Abhängigkeiten geprägt ist. Ein eindrückliches Beispiel ist der Klimawandel. Bei der Suche nach Lösungen werden hier wechselseitige Abhängigkeiten von Umwelt und Wirtschaft sehr deutlich. Gleichzeitig wirken in diesem Thema starke Pole, die sich gegenseitig auszuschliessen scheinen.

Problemstellungen, die von Polaritäten geprägt sind, kann man nicht mit Entweder-oder-Denken lösen. Polaritäten (auch als Paradoxien, Dilemmata oder Spannungen bezeichnet) sind voneinander abhängige Paare. Sie sind Energiesysteme, in denen wir leben. Eine zu bewältigende Polarität erfordert ein Und-Denken, nicht ein Entweder-oder-Denken.

Am Beispiel von Aktivität und Ruhe in unserem Leben erleben wir eine solche Polarität deutlich. Wenn wir zu lange aktiv sind, ohne uns auszuruhen, übernehmen wir uns. Wenn wir uns zu lange nur auf die Ruhe konzentrieren, werden wir zu träge, um gesteckte Ziele zu erreichen. Wir alle leben in dieser Polarität und bewältigen sie im Laufe der Zeit.

In der Mobilität erleben wir auch solche Polaritäten. Der Verkehr nimmt zu, die Staus werden häufiger. Lösungsvorschläge stellen den (motorisierten) Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr oft als unvereinbare Gegenpole dar. Das führt zum Entweder-oder-Denken. Hier ist aber ein Und-Denken zielführender. Genau da setzt unser Mobilitätsmanagement an. Luzernmobil informiert und unterstützt darin, clever aus allen Mobilitätsformen das Beste zu kombinieren und fördert damit Sowohl-als-auch-Lösungen.

Der VVL verfolgt das Ziel, die Vorteile des öffentlichen Verkehrs zu maximieren, um vernetzte Mobilität zu ermöglichen. Dazu brauchen wir einen verlässlichen öffentlichen Verkehr, dazu brauchen wir den Durchgangsbahnhof Luzern und dazu brauchen wir ein gemeinsames Und-Denken. Für diese Ziele setzen wir uns ein.



Pascal Süess,
Geschäftsführer

Kurzfristige Herausforderungen und langfristige Ziele

Die Nachfrage im öV legte innerhalb des Jahres 2022 um rund 20 Prozent zu. Sie liegt aber bedingt durch die Covid-19-Pandemie auch im Jahr 2022 noch tiefer als im Jahr 2019. Das widerspiegelt sich auch in den Erlösen. Trotzdem konnte der VVL die finanziellen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie bisher stemmen, ohne dass zusätzliche Beiträge vom Kanton und den Gemeinden erforderlich waren. Es zeichnet sich aber ab, dass die unterschiedlich schnelle Erholung der Nachfrage im Jahr 2022 zu Veränderungen bei den Einnahmeverteilschlüsseln 2024 führen wird und der VVL dadurch einen grösseren Anteil der Abgeltung übernehmen muss. Die allgemeine Inflation und die höheren Energiekosten werden ab 2024 ebenfalls zu höheren Abgeltungen führen. Der VVL kann dank dem Eigenkapital kurzfristig Mehrkosten decken, bei der Sicherstellung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs zeichnen sich aber in den nächsten Jahren Herausforderungen ab.

Mit dem öV-Bericht 2023 bis 2026, welcher der Kantonsrat im März 2023 zustimmend zur Kenntnis nahm, sind die Schwerpunkte für die nächsten Jahre gesetzt. Grosser Handlungsbedarf besteht bei der Zuverlässigkeit. Diese können der VVL und die Transportunternehmen jedoch nicht alleine verbessern. Nur mit Unterstützung von Kanton und Gemeinden können wichtige Projekte wie Busspuren geplant und umgesetzt werden.

Wir werfen den Blick bereits ins Jahr 2040; unsere Ziele sind ein fossilfreier öV und ein attraktives Bahnangebot mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL). Ende 2022 nahmen die Rottal Auto AG vier und die PostAuto AG drei Depotlader-Batteriebusse in Betrieb. Wir freuen uns, dass in Ergänzung zu den drei Batteriebussen und den Trolleybussen der VBL AG, nun auch auf der Luzerner Landschaft fossilfreie Busse verkehren. Beim DBL haben 2022 alle Projektpartner intensiv an der Planung gearbeitet. Der VVL erarbeitete die Studie Bus 2040, welche ein konzeptionelles Busnetz mit dem DBL und während dessen Bauphase aufzeigt. Ende 2022 konnte die Planung in die Mitwirkung gegeben werden.

Die Gestaltung der künftigen Mobilität im Kanton Luzern ist anspruchsvoll und herausfordernd, aber jeden Tag eine grosse Motivation für unsere Tätigkeiten.

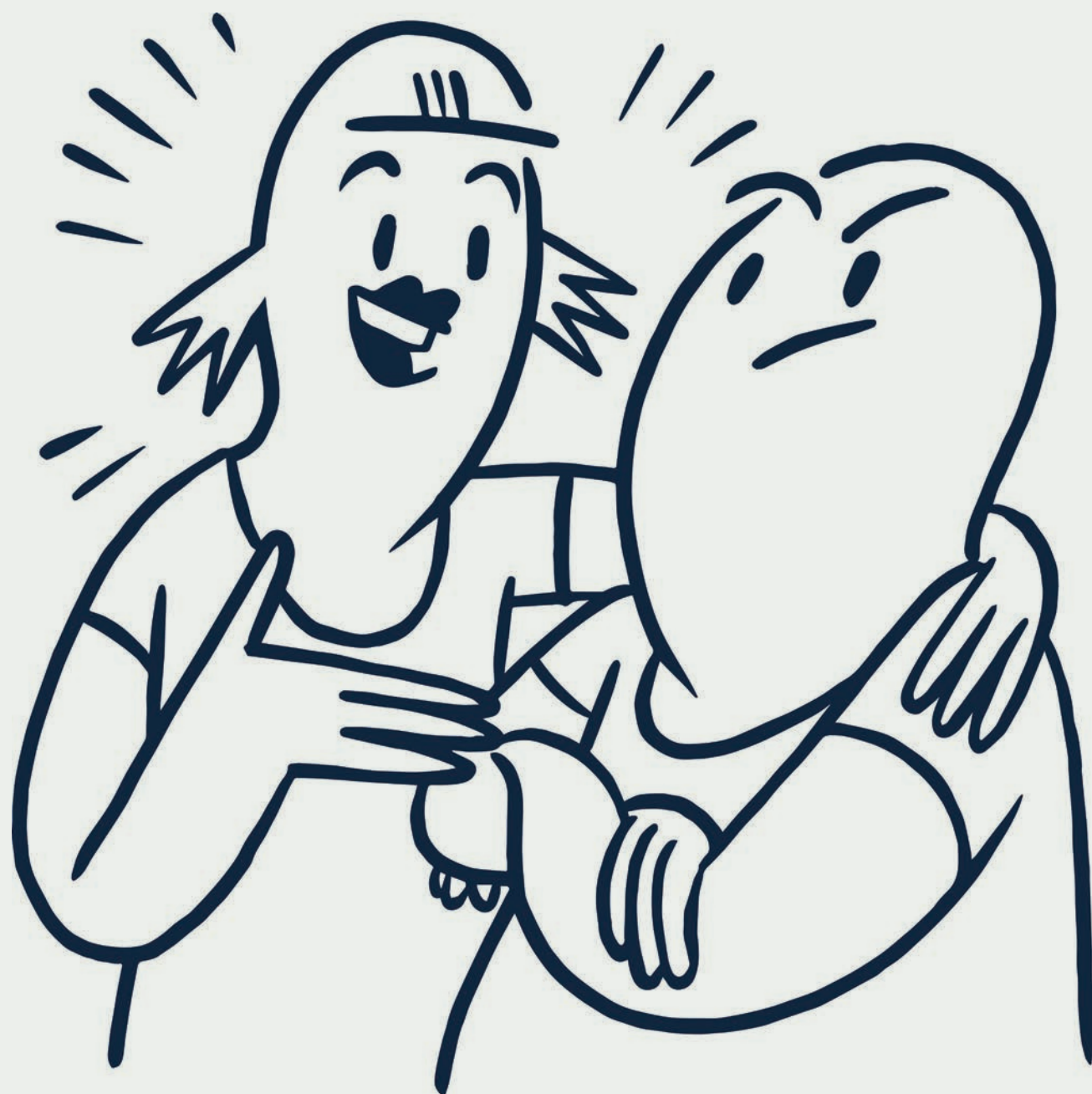
3	Editorial
4	Luzernmobil.ch
8	Entwicklung Angebot und Nachfrage
11	Entwicklung Finanzierung bestellter Leistungen
13	Fossilfreier öV
16	Planungswelt
21	Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2022
26	Tarifverbund Passepartout
33	Subventionsfall VBL
35	Bericht zur Jahresrechnung 2022
36	Jahresrechnung 2022
50	Revisionsbericht
52	Über den Verkehrsverbund Luzern

Titelbild

Im Jahr 2022 startete beim VVL der neue Bereich Mobilitätsmanagement. Im Auftrag des Kantons Luzern wird die Dachmarke Luzernmobil neu etabliert. In einem ersten Schritt wurde der Neuauftritt von Luzernmobil.ch umgesetzt.

LUZERN

MOBIL



**Luzernmobil.ch – es ist Zeit,
über Mobilität zu reden.**

Mobilitätsmanagementstrategie Kanton Luzern

Siedlung und Verkehr abstimmen

Der Kanton steuert Verfahren sowie konzeptionelle Planungen und schafft dadurch Rahmenbedingungen für eine zukunftsgerichtete Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Dachmarke etablieren

Zur Förderung und Koordination des Mobilitätsmanagements arbeiten Kanton, Gemeinden, Unternehmen, Schulen, Verbände und weitere Akteure unter einer gemeinsamen Dachmarke zusammen.

Der Kanton Luzern fördert mit dem Mobilitätsmanagement gemeinsam mit verschiedenen Partnern ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten, um die Verkehrsinfrastrukturen effizient zu nutzen.

Vorbildfunktion leben

Der Kanton geht mit gutem Beispiel voran und setzt Massnahmen des Mobilitätsmanagements innerhalb der eigenen Verwaltung und öffentlicher Einrichtungen konsequent um.

Innovationen fördern

Der Kanton verfolgt Innovationen und kann Forschungsprojekte und Pilotversuche von neuen, erfolgsversprechenden Mobilitätsangeboten fördern.

Die Handlungsschwerpunkte im strategischen Grundsatz «Dachmarke etablieren»

Luzernmobil vermarktet unabhängige Aktionen und Kampagnen

Die Akteure sind miteinbezogen und helfen bei der Weiterentwicklung

Das Beratungsangebot für Unternehmen, Gemeinden, Schulen usw. wird optimiert und ausgebaut

Der Kanton Luzern hat im Rahmen seiner Mobilitätsmanagementstrategie den VVL mit der Federführung der Dachmarke «Luzernmobil» beauftragt. Zur Förderung und Koordination des Mobilitätsmanagements vereint der VVL unterschiedliche Akteure gemeinsam unter der Dachmarke «Luzernmobil».

Was ist Luzernmobil?

Von Luzernerinnen und Luzernern, für Luzernerinnen und Luzerner.

- ist die Plattform für nachhaltiges Fortbewegen
- liefert Informationen zu den verschiedenen Fortbewegungsmitteln
- teilt Erfahrungen von überlegten Mobilitätsmenschen
- liefert gute Mobilitätsmanagement-Beispiele von Gemeinden, Unternehmen, Veranstaltern und Arealentwickler:innen
- arbeitet mit Mobilitätsanbieter:innen im Kanton Luzern zusammen und ermöglicht Privatpersonen und Organisationen, neue Mobilitätsformen auszuprobieren

Mit diesem positiven Zugang zum Thema begleitet Luzernmobil die Mobilitätswende.

Luzernmobil für weitere Akteure



Private

In den Rubriken öV, Auto, Velo & E-Bike, zu Fuss, kombiniert und Verkehr reduzieren finden Interessierte fundierte Informationen zum jeweiligen Verkehrsmittel. Die «Deals» laden zum Ausprobieren ein: Mit unseren Mobilitätspartnern in den Rubriken öV, Fahrdienste, Car-Sharing, Bike-Sharing und Co-Working-Spaces können Luzernerinnen und Luzerner in einem gemeinsam definierten Zeitraum von Spezialangeboten profitieren.

Gemeinden

Gemeinden unterstützen, koordinieren und fördern verschiedene Mobilitätsdienstleistungen. Sie sind die Treiber der Mobilitätswende. In der Toolbox stehen diverse Hilfsmittel zur Verfügung. Eine Mobilitätsberatung kann eine Gemeinde kostenlos in Anspruch nehmen. Und natürlich freut sich Luzernmobil auf weitere gute Beispiele von Luzerner Gemeinden. Ab 2023 wird das Unterstützungsangebot noch grösser.

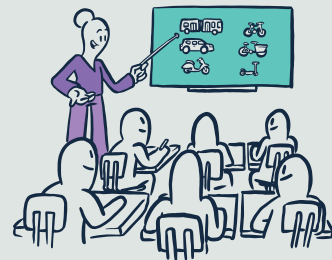


Unternehmungen

Die Mobilitätswende gelingt nur mit aktiver Teilnahme der Unternehmen. Im betrieblichen Mobilitätsmanagement geht es vor allem darum, den Verkehr nachhaltig, sozial und wirtschaftlich sinnvoll zu gestalten. Unternehmungen finden auf Luzernmobil eine Checkliste, ausführlich beschriebene Massnahmen, Vernetzung zu Firmen mit Mobilitätsmanagement und ein kostenloses Beratungsangebot. Auch hier wird ab 2023 das Unterstützungsangebot noch grösser.

Schule

Gemeinsam mit der PH Luzern und der Dienststelle Volksschulbildung erarbeitet Luzernmobil Unterrichtstools für die Schulen. Im Vordergrund steht die Bewusstseinsbildung des individuellen Mobilitätsverhaltens und die damit verbundenen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Die Unterrichtstools sollen beim Schulstart 2024 zur Verfügung stehen.



Auch für Arealentwickler:innen und Veranstaltende stellt Luzernmobil hilfreiche Checklisten zur Verfügung und teilt gute Beispiele aus dem Kanton.

[Weitere Informationen unter Luzernmobil.ch](#)

RÜCKBLICK 2022

Seit März 2022 ist der Bereich Mobilitätsmanagement beim Verkehrsverbund Luzern angesiedelt. Im ersten halben Jahr stand der Aufbau der Organisation im Fokus. Ebenfalls wurden Partnerschaften mit Mobilitätsanbieter:innen angegangen und vereinbart. In der zweiten Jahreshälfte wurde der Neuauftritt von Luzernmobil.ch erarbeitet. Ende November 2022 folgte die Lancierung der neuen, zukunftsfähigen Dachmarke.

AUSBLICK 2023

Gemeinden

Im 2023 werden die Unterstützungsangebote für Gemeinden weiter bekannt gemacht. Dafür wird mit den Dienststellen Raum und Wirtschaft sowie Verkehr und Infrastruktur ein Beratungsleitfaden erstellt. Die Dialoge mit den Gemeinden sollen weiter fortgeführt werden. Mithilfe einer Projektarbeit an der HSLU werden die Bedürfnisse der Gemeinden wissenschaftlich erhoben. Die Erkenntnisse daraus werden anschliessend zugunsten der Gemeinden weiterentwickelt.

Unternehmungen

Die Toolbox für die Unternehmungen auf Luzernmobil.ch wird 2023 umfangreicher gestaltet. Der Fokus wird darauf gesetzt, dass das Mobilitätsmanagement in Unternehmen umgesetzt und gelebt wird.

Private

Die Bekanntheit von Luzernmobil.ch soll steigen, indem das Thema Mobilitätsmanagement vorangetrieben wird. Luzernerinnen und Luzerner sollen ermutigt werden, die Sonderangebote der Mobilitätspartner:innen auszuprobieren und verschiedene Mobilitätsformen zu testen.

Schulen

Es wird ein Forschungs- und Entwicklungsauftrag für die Schulen erarbeitet. Dazu wird ein erstes Set an Unterrichtsmaterial erstellt, welches im Schuljahr 2023/2024 getestet wird.

Innovationen fördern

Das Förderprojekt des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements des Kantons Luzern wird umgesetzt und bekannt gemacht. Gemeinden und Unternehmungen können für innovative Mobilitätsprojekte finanzielle Mittel beantragen.

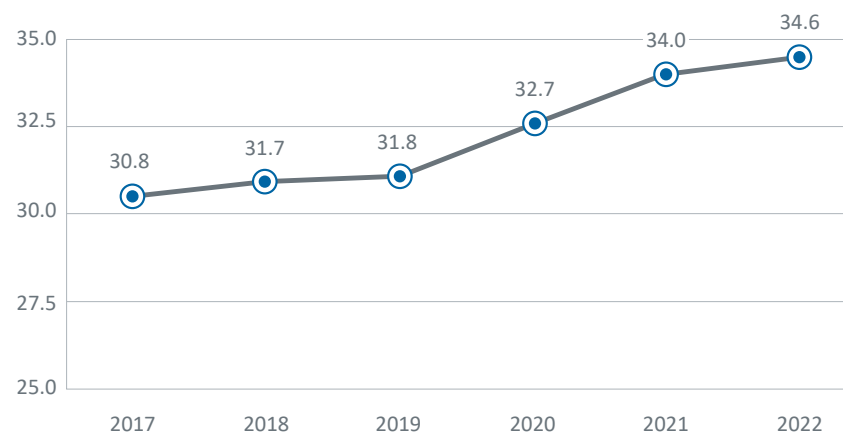
Zäme bewege

Die erlebte Offenheit und Einsatzbereitschaft motiviert Luzernmobil für weitere Taten! Herzlichen Dank für das Engagement von allen Beteiligten.

Entwicklung Angebot und Nachfrage

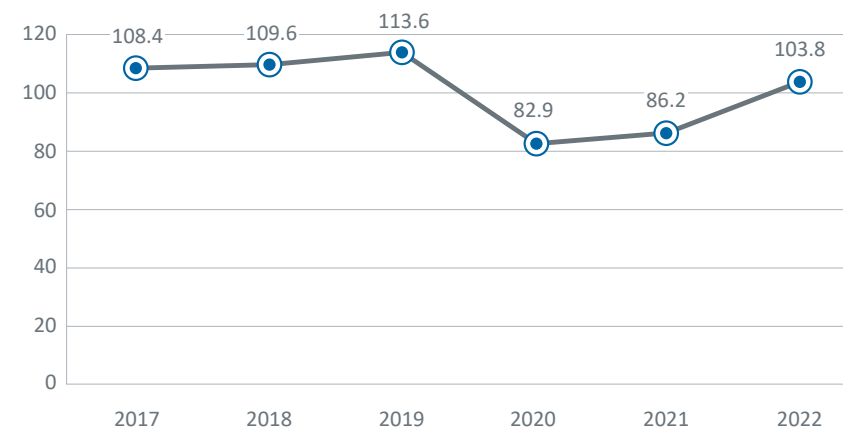
In den ersten Monaten 2022 war die Nutzung des öV noch stark von der Corona-Pandemie geprägt. Im Verlauf des Jahres kehrten die Fahrgäste zurück und die Nachfrage im öV stieg deutlich. Im vergangenen Fahrplanjahr zählte der VVL 103.8 Millionen Fahrgäste. Dies ist eine Steigerung von rund 20 Prozent gegenüber 2021. Die Kurskilometer stiegen auf 34.6 Millionen. Bei den Personenkilometern gab es einen Anstieg auf 936.9 Millionen.

Entwicklung Kurskilometer (in Mio.)



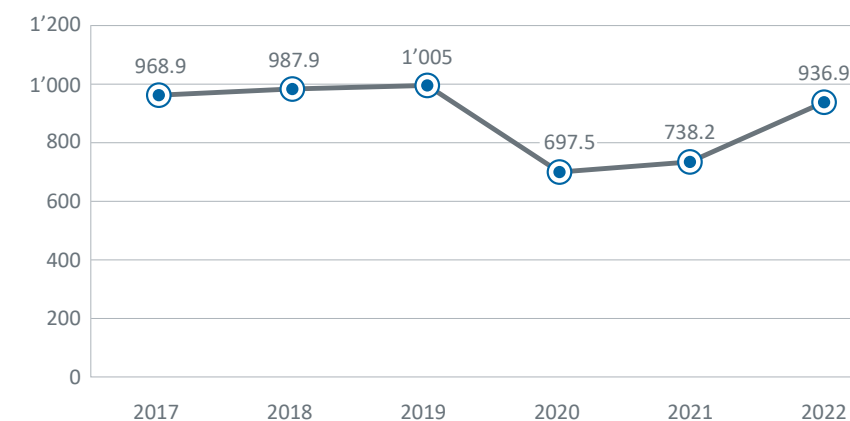
Das Angebot an Kurskilometern zeigt die von den Transportunternehmen erbrachten Fahrplankilometer bei Bahn und Bus in dem vom VVL bestellten öV. Der Grund für die Zunahme gegenüber dem Vorjahr ist die Angebotserweiterung mit der Zentralbahnlinie S41 (Luzern–Horw) und die Einführung des neuen Nachtnetzes ab Dezember 2021.

Entwicklung Fahrgäste (in Mio.)



Im vergangenen Fahrplanjahr (12. Dezember 2021 bis 11. Dezember 2022) zählte der VVL 103.8 Millionen Fahrgäste (Einsteiger). Dies entspricht einer Steigerung von rund 20 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode. Gegenüber 2019 beträgt der Rückstand jedoch immer noch 9 Prozent.

Entwicklung Personenkilometer (in Mio.)



Die Personenkilometer zeigen auf, welche Strecken von Fahrgästen mit dem vom VVL bestellten öV zurückgelegt werden. Die Anzahl Personenkilometer stieg gegenüber 2021 auf 936.9 Millionen Kilometer. Die ersten Monate des Jahres 2022 waren noch stark von der Covid-19-Pandemie geprägt. Mit der Aufhebung sämtlicher Massnahmen, insbesondere der Maskenpflicht im öV, kehrten die Fahrgäste wieder zurück. Im zweiten Halbjahr war eine deutliche Nachfragesteigerung zu beobachten. Einzelne Linien übertrafen bereits die sehr guten Werte von 2019, insgesamt blieb die Nachfrage jedoch 7 Prozent darunter.

Entwicklung Bahnstrecken

In der nachfolgenden Tabelle werden pro Bahnstrecke die Anzahl Fahrgäste in beide Richtungen dargestellt. Gezählt werden sämtliche Reisenden in Regional- und Fernverkehrszügen eines durchschnittlichen Werktags zwischen zwei Bahnstationen. Die Daten werden von den Bahnunternehmen jährlich erhoben.

Mit 31'700 Fahrgästen benutzten am meisten Personen die Strecke Emmenbrücke–Bahnhof Luzern. Vor Corona fuhren 37'600 Fahrgäste auf diesem Streckenabschnitt, was gegenüber 2019 immer noch ein Minus von 15.7 Prozent oder 5'900 Personen bedeutet.

Im Vergleich zu den anderen Bahnstrecken hat der Abschnitt Luzern Allmend / Messe–Luzern mit –10.1 Prozent den tiefsten Rückgang. Auf dieser Strecke machen sich steigende Fahrgastzahlen durch die Gebietsentwicklung rund um Kriens Mattenhof mit neuem Wohnraum, Arbeitsplätzen und einem Hotel bemerkbar. Zur Entlastung verkehrt zwischen Luzern und Horw zusätzlich seit dem 12. Dezember 2021 die Zentralbahnlinie S41.

Fahrgastzahlen auf Bahnstrecken

Bahnstrecke	Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste Fern- und Regionalverkehr pro Werktag						Differenz 2019–2022	
	Basisjahr 2004	2010	2019	2020	2021	2022	Absolut	%
Emmenbrücke–Luzern	17'900	30'200	37'600	25'200	25'400	31'700	–5'900	–15.7%
Ebikon–Luzern	21'300	29'100	36'100	22'000	22'200	30'100	–6'000	–16.4%
Rothenburg Dorf–Emmenbrücke Gersag	14'700	25'400	30'700	19'900	20'400	26'100	–4'600	–14.9%
Luzern Allmend / Messe–Luzern	10'100	13'300	20'600	12'300	15'800	18'500	–2'071	–10.1%
Littau–Luzern	7'400	7'400	8'600	6'100	6'300	7'200	–1'400	–16.9%
Luzern Verkehrshaus–Luzern	3'600	4'300	4'800	3'200	3'600	4'300	–500	–11.8%
Waldibrücke–Emmenbrücke Gersag	3'400	4'300	4'700	3'800	3'700	4'000	–700	–14.2%

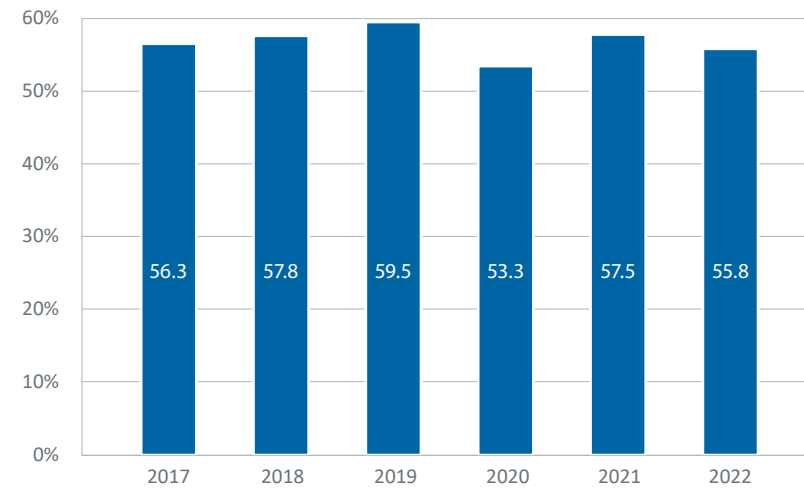


Die S41 der Zentralbahn verkehrt seit dem 12. Dezember 2021 werktags zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Luzern und Horw.

Entwicklung Finanzierung bestellter Leistungen

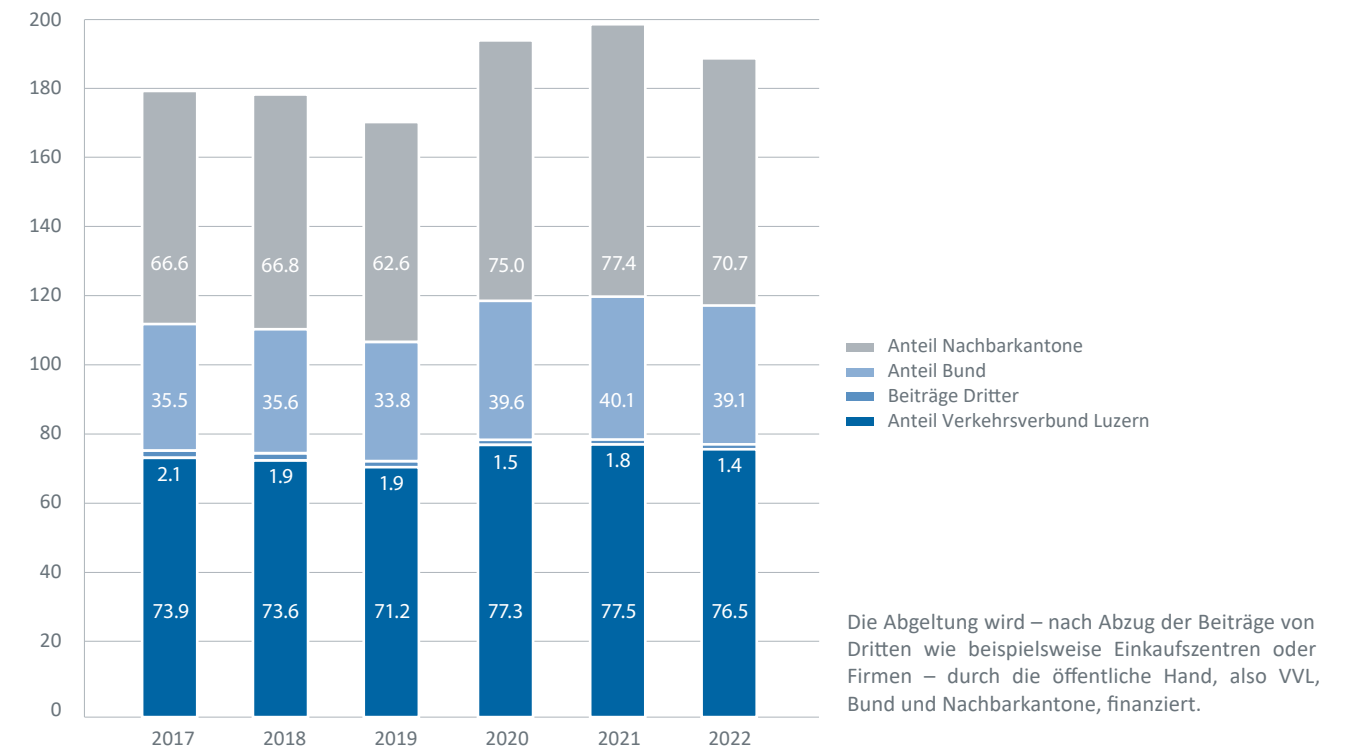
Im Jahr 2022 betrug der Kostendeckungsgrad der bestellten Linien 55.8 Prozent. Gegenüber 2021 ist das ein Minus von 1.7 Prozentpunkten. Vor allem im ersten Halbjahr 2022 waren die Folgen der Pandemie im öV immer noch stark spürbar.

Entwicklung Kostendeckungsgrad (in Mio.)



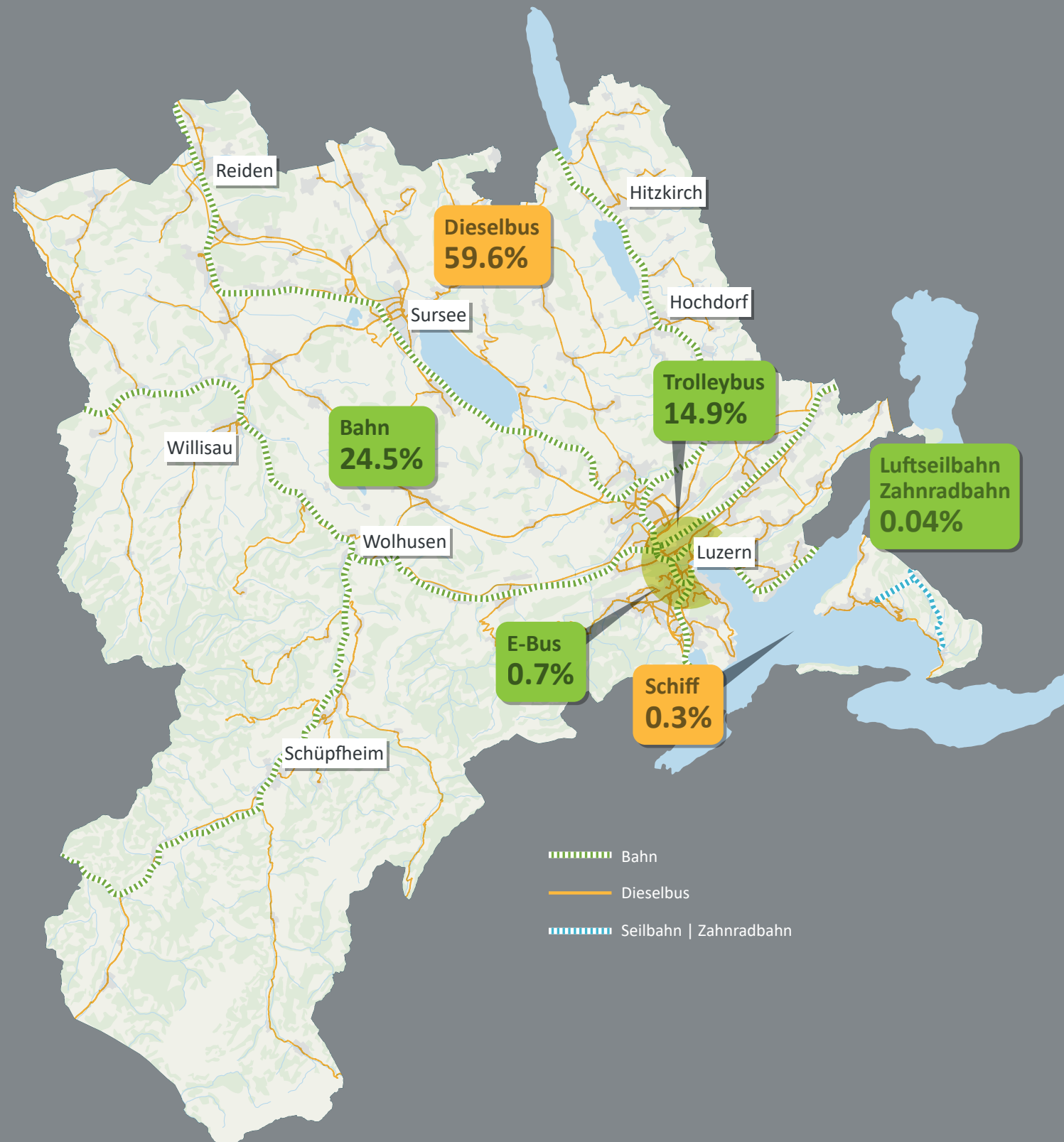
Der Kostendeckungsgrad wird auf Basis der Planrechnung der Transportunternehmen errechnet. Er zeigt, in welchem prozentualen Umfang die Verkehrserlöse die Kosten des öffentlichen Verkehrs decken. In den beiden stark von der Pandemie geprägten Jahren 2020 und 2021 konnten die Transportunternehmen, deren Reserven aufgebraucht waren, zusätzlich die Mindererlöse gegenüber der Planrechnung aufgrund des Nachfragerückgangs geltend machen. Diese Nachzahlungen drückten den Kostendeckungsgrad. Auch 2022 waren die Folgen der Pandemie noch auf der Nachfrage- und somit Erlösseite spürbar. In den ersten Monaten 2022 fehlten noch viele Fahrgäste, die regelmäßig zur Arbeit fahren und auch das touristische Segment verharnte auf tiefem Niveau. Im zweiten Halbjahr stieg die Nachfrage, sie blieb jedoch weiterhin hinter dem Vor-Corona-Jahr 2019 zurück.

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (in Mio.)



Die Abgeltung wird – nach Abzug der Beiträge von Dritten wie beispielsweise Einkaufszentren oder Firmen – durch die öffentliche Hand, also VVL, Bund und Nachbarkantone, finanziert.

Übersicht 2022 – Anteil Kurskilometer im Kanton Luzern



Fossilfreier ÖV

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) erarbeitete 2019 die E-Bus-Strategie. Sie zeigt auf, mit welchen Antriebsoptionen bis 2040 alle Busse mit erneuerbaren Energien, effizient und emissionsarm verkehren können. Im Rahmen eines Pilotbetriebs konnten im Kanton Luzern bereits einige Projekte umgesetzt, Erfahrungen gesammelt und Buslinien elektrifiziert werden. Weitere Schritte sind geplant, damit das gesetzte Ziel bis 2040 erreicht werden kann.

Bereits erreichte Meilensteine:

- Die Linie 10 der VBL AG (Luzern Bahnhof–Obergütsch) wird seit Dezember 2021 mit Depotlader-Batteriebusen betrieben. Die drei E-Busse sowie die drei Ladestationen laufen seit Beginn stabil und zuverlässig. Die Rückmeldungen vom Fahrpersonal waren bisher positiv und auch bei den Fahrgästen kommen die neuen E-Busse gut an.
- Die Transportunternehmen Auto AG Rothenburg, Post-Auto AG und VBL AG haben im Jahr 2022 eine gemeinsame und erfolgreiche Testphase mit einem Wasserstoffbus durchgeführt.
- Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 fahren auch auf der Luzerner Landschaft erstmals Elektrobusse. Auf den Linien 60 und 64 der Rottal Auto AG (60: Rothenburg Bahnhof–Buttisholz Dorf; 64: Ruswil Rottalcenter–Wolhusen Tropenhaus) verkehren vier neue, auf den Linien 70 und 89 der PostAuto AG (70: Rothenburg Bahnhof–Sempach Station; 89: Sempach Station–Gunzwil Bäch) drei neue Depotlader-Batteriebusse.

Mit den Elektrobusen auf der Luzerner Landschaft können jährlich insgesamt mehrere Hundert Tonnen CO₂ und rund 200'000 Liter Diesel eingespart werden. Nebst der Einsparung von CO₂ werden die E-Busse auch von Anwohnerinnen und Anwohnern begrüßt: Für sie bedeuten Elektrobusse eine geringere Lärmbelastung, da die Fahrzeuge äusserst ruhig verkehren.

Der VVL möchte mit den Pilotlinien Erfahrung sammeln, und zwar auf Linien mit verschiedenen topografischen Gegebenheiten. So können die Transportunternehmen zum Beispiel die tatsächliche Reichweite, das Lademanagement und den benötigten Fahrzeugeinsatz testen. Diese Erfahrungswerte sind wichtig, um bis 2040 alle Busse mit erneuerbaren Energien, effizient und emissionsarm verkehren zu lassen und einen Beitrag zu den Klimazielen des Kantons Luzern zu leisten.

Kurskilometer im Kanton Luzern 2022

	Kurskilometer	Anteil
Dieselbus	15'304'814	59.6%
Bahn	6'300'909	24.5%
Trolleybus	3'815'975	14.9%
E-Bus	177'211	0.7%
Schiff	70'299	0.3%
Luftseilbahn / Zahnradbahn	10'522	0.04%
Gesamt	25'679'730	100%

Rund 40 Prozent der Gesamtkurskilometer im Kanton Luzern sind fossilfrei unterwegs.

Einweihungsfest Elektrobusse der PostAuto AG und Rottal Auto AG

Am 5. Dezember 2022 wurde im Rahmen einer Einweihung die Inbetriebnahme der sieben neuen Depotlader-Batteriebusse auf der Luzerner Landschaft gefeiert. Zahlreiche Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden, der Transportunternehmen sowie Medienschaffende waren vor Ort.



v.l.n.r. Gion Luca Dobmann (Rottal Auto AG), Ruth Aregger (VVL), Pascal Süess (VVL) und Philipp Schubiger (PostAuto AG) weihen die ersten E-Busse auf der Luzerner Landschaft ein.



Überarbeitung E-Bus-Strategie

Im Jahr 2023 wird die bestehende E-Bus-Strategie aktualisiert und überarbeitet. Dabei fliessen die bisherigen Erkenntnisse und Erfahrungen mit ein, wie auch die veränderten wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen, damit im Kanton Luzern bis 2040 alle Busse mit erneuerbarer Energie, energieeffizient und emissionsarm verkehren können.

Im Rahmen der Überarbeitung wird die Strategie neu «Strategie fossilfreier ÖV und Umsetzungskonzept» heissen. Damit soll einerseits das Augenmerk nicht nur auf «E» (gemeinhin als Elektro interpretiert) gelenkt, sondern wiederum alle möglichen Antriebsformen überprüft werden.

Die Strategie wird zudem einen stärkeren Fokus auf den Umsetzungspfad haben und die nächsten Umsetzungsmassnahmen und Meilensteine beinhalten. Sie wird unter anderem aufzeigen, wie viele Busse zu welchen Zeitpunkten mit welcher Antriebsform in Zukunft im Kanton Luzern fahren werden.

In der Projektgruppe zur Überarbeitung der Strategie sind die Transportunternehmen sowie die Energielieferanten vertreten. Unterstützt wird der VVL dabei durch eine Planergemeinschaft.

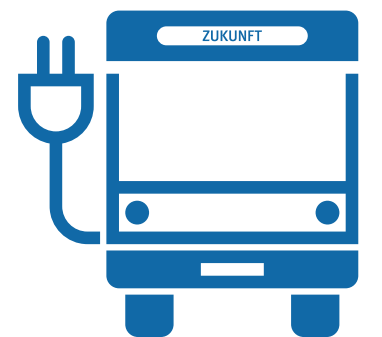
So geht es in naher Zukunft weiter

Für den nächsten Umsetzungsschritt per Ende 2023 sind folgende Vorhaben geplant und bereits genehmigt:

- Im Raum Sursee werden durch die PostAuto AG sieben Standardbusse auf Depotlader-Batteriebusse umgestellt und auf den Linien 82, 83, 85 und 86 eingesetzt. Die Ladeinfrastruktur ist in der Garage Triengen geplant.
- Die VBL AG plant drei neue Batterie-Gelenkbusse einzusetzen. Diese Busse sollen vorerst hauptsächlich auf der Linie 19 (Luzern Bahnhof–Friedental) und bei Bedarf auf weiteren Linien eingesetzt werden. Die bestehende Ladeinfrastruktur im Depot Weinbergli soll um zusätzliche Ladepunkte erweitert werden.
- Die Auto AG Rothenburg plant die Inbetriebnahme eines Depotlader-Batteriebusses als Ersatz für den niedergebrannten Dieselbus. Die Ladung erfolgt über eine mobile Ladestation. Der Einsatz soll auf dem Emmer Ortsbusnetz erfolgen.

Zusätzlich laufen weitere Anstrengungen, damit die Transportunternehmen ihre Energieeffizienz optimieren können, wie beispielsweise Emissionsreduktionen im Fahrbetrieb durch Hybrid-Busse anstelle von Dieseln und der Einsatz von kleineren Fahrzeugen zu Randstunden. Weiterhin sollen Möglichkeiten zur Energieproduktion auf den Anlagen der Transportunternehmen genutzt werden: So fördert beispielsweise der Bund die Erstellung von Photovoltaikanlagen auf Depot- und Perrondächern.

Weitere Umsetzungsschritte sind ab Ende 2025 geplant. Diese werden gemeinsam mit den Transportunternehmen vorbereitet und konkretisiert.



Planungswelt

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) war im Jahr 2022 bei unterschiedlichen Planungen federführend oder beteiligt – insbesondere bei der Erarbeitung der Studie zu Bus 2040. Der öV-Bericht 2023 bis 2026 wurde überarbeitet und vom Regierungsrat zuhänden des Kantonsrates verabschiedet. Am 21. März 2023 wurde er vom Kantonsrat zustimmend zur Kenntnis genommen.

Bahnplanung

Durchgangsbahnhof Luzern (DBL)

Der VVL beteiligt sich im Rahmen der Knotenorganisation Luzern an den Planungen zum und rund um den DBL sowie den damit verbundenen Projekten. So stimmt er beispielsweise die gesamtantonale Busplanung (Bus 2040) darauf ab oder arbeitet an geeigneten Planungen zu Bus- und Strasseninfrastrukturen mit.

Realisierungsabfolge

Im Hinblick auf eine finanzierbare und baulich umsetzbare Realisierung des DBL erarbeitet die SBB 2023 im Auftrag des Bundes eine Studie zur Realisierungsabfolge der verschiedenen Elemente des DBL inklusive begleitender Massnahmen wie Bahnhofsneubauten. Der VVL ist in der Begleitgruppe vertreten und bringt darin die Interessen der Zentralschweiz bzw. des Kantons und der Stadt Luzern ein.

Systemanalyse Bahn 2040

Im Rahmen der Planungsregion Zentralschweiz (ZKÖV) hat sich der VVL an einer Studie zum künftigen Bahnangebot im Zeithorizont des Durchgangsbahnhofs Luzern beteiligt. Dabei wurden denkbare Angebotsvarianten und der jeweils resultierende Infrastrukturbedarf wie beispielsweise Bahnhofsneubauten oder Doppelspurabschnitte untersucht.

Korridor Wolhusen–Langenthal

Für den Korridor Wolhusen–Langenthal wurde gemeinsam mit verschiedenen Partnern eine Korridorstudie erarbeitet, welche aufzeigt, wie auf dieser Strecke dereinst die Fahrzeiten verkürzt werden könnten.

Angebotsplanung

öV-Bericht 2023 bis 2026

Der öV-Bericht 2023 bis 2026 befand sich während über drei Monaten in Vernehmlassung. Die zahlreichen Einzelanträge wurden anschliessend ausgewertet und, soweit möglich und sinnvoll, bei der Überarbeitung des öV-Berichts berücksichtigt.



Die drei Schwerpunktthemen im öV-Bericht: Kapazität, Vernetzung und Zuverlässigkeit.

Im September 2022 hat der Regierungsrat den überarbeiteten öV-Bericht zuhänden des Kantonsrates verabschiedet. Nach vorgängiger Kommissionsberatung hat der Kantonsrat den öV-Bericht 2023 bis 2026 am 21. März 2023 inklusive einiger Bemerkungen zustimmend zur Kenntnis genommen.

Überprüfung Busnetz Emmen

Im 2022 startete die Busplanung «Überprüfung Busnetz Emmen». Mit der Studie soll für das Emmer Busnetz ein attraktives, gut nachgefragtes, für alle Beteiligten konsensfähiges und in Etappen umsetzbares Mittelfristkonzept erarbeitet werden, welches optimal auf die übergeordnete Busplanung Bus 2040 abgestimmt ist.

Die Planung läuft termingerecht und 2022 konnten die planerischen und konzeptionellen Inhalte erarbeitet werden. Voraussichtlich wird im 2. Quartal 2023 die Konzeptstudie abgeschlossen.

Busverbindung Rontal–Rotkreuz

Um die Verbindung zwischen dem Rontal und den Arbeitsplatzgebieten im Raum Rotkreuz zu verbessern, wurde eine ergebnisoffene Prüfung verschiedener Varianten mittels Verlängerung bestehender oder neuer Buslinien geprüft und bewertet. Die Bestvariante wird im Anschluss auf ihre Nachfragewirkung beurteilt und vertieft.

St. Urban

Die Abklärungen für die Verlegung der Endhaltestelle St. Urban näher zur Klinik wurden fortgeführt. Die Abstimmung der verschiedenen Interessen zwischen öV, Strassenraum, Landschaft und Heimatschutz ist nach wie vor im Gange.

Rückblick Nachtnetz

Im Dezember 2021 wurde das neue Nachtnetz im Passepartout-Gebiet in Betrieb genommen. Alle Billette und Abos des Tagesnetzes sind auch in der Nacht ohne Sonderpreise oder Zuschläge gültig.

Aufgrund der dadurch erwarteten höheren Nachfrage wurde das Angebot neu gestaltet und erweitert. Seitdem die Pandemiemassnahmen aufgehoben sind, entwickeln sich die Zahlen auf verschiedenen Linien in der Agglomeration Luzern sehr erfreulich. Die Nachfrage auf Linien im ländlichen Raum entwickelt sich noch zurückhaltender.

Die Erfahrungen zeigen einen weitgehend stabilen Betrieb und funktionierende Anschlüsse. Lediglich bei der Linie N9 mussten aufgrund zu knapp geplanter Fahrzeiten Anpassungen per Dezember 2022 vorgenommen werden.



Visualisierung mögliches Untergeschoss des Durchgangsbahnhofs Luzern



Rückgrat des Nachtnetzes sind die SN1 und der Nacht-RE

Begleitung Infrastrukturplanung

Studie Beschleunigung Bussystem

Damit für das Agglomerationsprogramm Luzern der 5. Generation und das künftige Programm Gesamtmobilität die passenden Busbevorzugungsmassnahmen definiert und konkreter geplant werden können, hat der VVL eine Studie zur Beschleunigung des Bussystems lanciert. Diese Arbeiten starteten im Frühjahr 2022. Aufgrund des grösseren Handlungsdrucks und der besseren Datengrundlagen wurde in einem Teil A zuerst die Stadt und Agglomeration Luzern bearbeitet. Aktuell wird der Teil B mit diversen Gebieten im Raum Luzern Landschaft bearbeitet.

In beiden Räumen werden die relevanten Störstellen bezüglich Ursachen und Auswirkungen analysiert und aus Sicht öV zweckmässige Massnahmen zur öV-Bevorzugung vorgeschlagen. In einem Zielbild werden die Einzelmassnahmen zu einem stimmigen Gesamtpaket zusammengefügt. Zudem wird aufgezeigt, dass mit Beschleunigungsmassnahmen die Leistungsfähigkeit und die Effizienz des Bussystems erheblich steigt (kürzere Reisezeiten für Fahrgäste sowie dichterer Takt zu gleichen Kosten oder Kosteneinsparung bei gleichem Takt).

Die Studie zur Beschleunigung des Bussystems dient als Input für verschiedene Infrastrukturprojekte auf Kantons- und Gemeindestrassen.

Begleitung Drittprojekte

Damit der VVL ein effizientes und leistungsfähiges sowie auf die Bedürfnisse der Fahrgäste und der Politik ausgerichtetes öV-Angebot anbieten kann, braucht es zweckmässige Infrastrukturen sowie passende übergeordnete Rahmenbedingungen, wofür unterschiedliche Partner zuständig sind. Der VVL setzte sich auch im vergangenen Jahr intensiv für die Interessen des öV ein, so zum Beispiel bei der Erarbeitung bzw. Mitwirkung zu übergeordneten Instrumenten wie der Revision des Richtplans und der Planung zur Zukunft der Mobilität im Kanton Luzern, bei Stellungnahmen zu Ortsplanungsrevisionen oder bei konkreten Infrastrukturprojekten wie die Durchmesserperonanlagen am Bahnhof Luzern, Bushubs in verschiedenen Gemeinden sowie baustellenbedingten Verkehrskonzepten. In einigen Projekten konnten Meilensteine erreicht werden. Bei anderen Projekten konnten aus verschiedenen Gründen nicht alle inhaltlichen oder terminlichen Ziele des VVL erreicht werden.

Bus 2040

Roland Haldemann ist als Projektleiter für die Studie Bus 2040 verantwortlich. Im Dezember 2022 wurde diese in eine mehrmonatige öffentliche Mitwirkung gegeben. Behörden, Gemeinden, Regionale Entwicklungsträger aber auch Interessenverbände, Transportunternehmen und weitere Interessierte hatten die Möglichkeit, zum Berichtsentwurf Stellung zu nehmen. In drei Fragen an Roland Haldemann erklären wir die Studie Bus 2040.

Was ist Bus 2040?

Bus 2040 ist eine Studie zum Busverkehr im ganzen Kanton Luzern. Sie befindet sich auf strategisch-konzeptioneller Ebene und betrachtet zwei Zeithorizonte. Einerseits beinhaltet sie den Zeithorizont ca. ab 2040 mit dem Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) und den langfristigen Angebotsvorstellungen zum Bahnverkehr. Andererseits wird der Weg zum langfristigen Zielbild vor und während der rund zehnjährigen Bauzeit des DBL aufgezeigt.

Für jede Region des Kantons Luzern werden in der Studie der strategische Handlungsbedarf und das daraus abgeleitete Zielkonzept 2040 inklusive Übergangskonzept und Infrastrukturbedarf dargestellt. Detaillierte Fahrplankonzepte werden erst in späteren Vertiefungen erarbeitet.

Wo liegen die Handlungsspielräume?

In der Stadt und Agglomeration Luzern bestehen aufgrund der dichten Besiedlung und des engmaschigen Strassenetzes sowie durch die umfangreichen Auswirkungen der DBL-Planungen im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs grosse Spielräume bei der Neugestaltung des Liniennetzes.

Im ländlichen Raum wird sich das Busangebot auch künftig mehrheitlich an den Bahnhöfen, am Bahnangebot und den Hauptstrassen, welche die Dörfer verbinden, orientieren. Die Gestaltungsspielräume liegen hier deshalb eher auf der

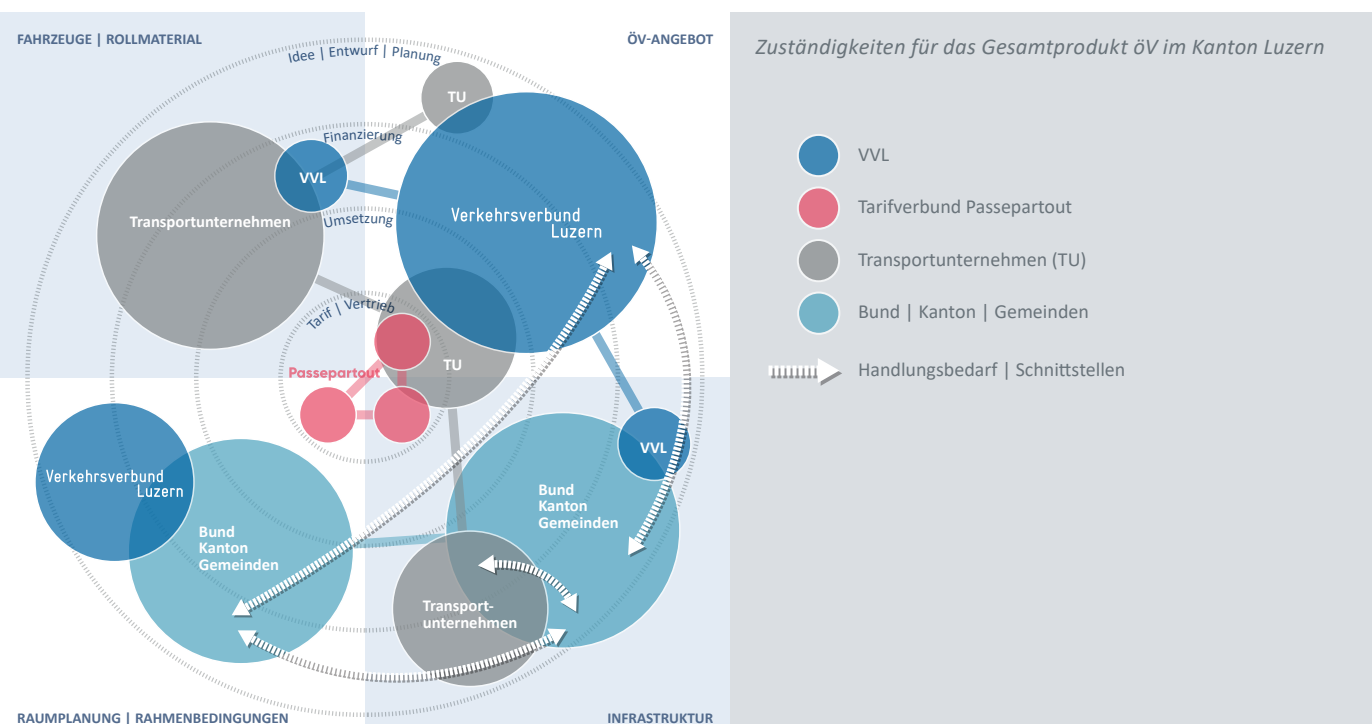
Fahrplanebene in Form von Angebotsverdichtungen als auf neuen Linien. Selbstverständlich wurden die heutigen Netzstrukturen in den ländlichen Räumen insbesondere im Hinblick auf die längerfristige Siedlungsentwicklung überprüft und wo erforderlich angepasst und/oder ergänzt.

Was sind die Ziele und Ergebnisse der Studie?

Einerseits wird ein das Bahnangebot optimal ergänzendes und mit der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmtes Busangebot für den langfristigen Bahnnetzzustand mit dem DBL dargestellt. Dabei geht es insbesondere darum aufzuzeigen, wie der Gesamtnutzen des DBL optimiert werden kann. Andererseits zeigt die Studie auf, wie das heutige Busangebot im Kanton Luzern in groben Entwicklungsschritten bis zur Inbetriebnahme des DBL weiterentwickelt werden muss, damit die stetig steigende Nachfrage trotz eingeschränkter Bahnkapazitäten bewältigt werden kann.

Die Studie stellt sicher, dass alle künftigen öV-Planungen im Kanton Luzern konzeptionell auf einen einheitlichen Zielzustand ausgerichtet werden. Nebst den strategisch-konzeptionellen Leitplanken für den weiteren Ausbau des Busangebotes, liefert die Studie auch wichtige Inputs für die Planungen im Zusammenhang mit den kantonalen und kommunalen Infrastrukturprogrammen sowie für die künftigen Agglomerationsprogramme des Kantons Luzern.

Weitere Informationen finden Sie unter vvl.ch/bus2040





In Nottwil wird neu mit der Verlängerung der Linie 65 das Quartier Wysshüsli erschlossen.

Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2022

Mit dem Fahrplanwechsel wurden die Bahnhöfe und Bushaltestellen im Raum Rothenburg umbenannt. In Root und Nottwil erhielten zusätzliche Quartiere eine Buserschliessung. Zudem wurden, um eine bessere Fahrplanstabilität sicherzustellen, bei verschiedenen Verbindungen im Tages- und Nachtnetz kleine Anpassungen im Minutenbereich vorgenommen.

Stadt Luzern und Agglomeration



- 21** **Luzern–Kastanienbaum–Horw–Kriens**
Die Linie 21 bedient neu auch die Haltestelle Bundesplatz in Luzern in beide Fahrrichtungen.
- 22** **Ebikon–Perlen–Gisikon–Root**
Die Linie 22 hält versuchsweise während dreier Jahre an zwei zusätzlichen Haltestellen. Die Haltestelle Geretsmatt auf der Perlenstrasse erschliesst neu die Gebiete Geretsmatt und Rüssmatt. Zwei neue Haltekanten an der Perlenstrasse/Luzernerstrasse erlauben die Bedienung von Root, Dorf auch durch die Linie 22. Der letzte Kurs ab Ebikon, Bahnhof fährt neu ab 01.04 Uhr anstatt 01.03 Uhr. Dadurch kann der S1-Anschluss aus Baar mit Ankunft in Ebikon um 01.01 Uhr in den Freitag- und Samstagnächten ermöglicht werden.
- 23** **Ebikon–Gisikon–Weitblick**
Der Kurs der Linie 23 in Ebikon, Bahnhof ab 05.45 Uhr verkehrt neu um 5.47 Uhr, womit sich am Bahnhof Ebikon ein Anschluss zur Linie 1 von Luzern ergibt. Der letzte Kurs ab Ebikon, Bahnhof fährt neu ab 01.04 Uhr anstatt 01.03 Uhr. Dadurch kann der S1-Anschluss aus Baar mit Ankunft in Ebikon um 01.01 Uhr in den Freitag- und Samstagnächten ermöglicht werden.

- 71** **Luzern Bahnhof–Kriens–Eigenthal**
Die Haltestelle Hergiswald Bauernhaus wurde aufgrund fehlender Nachfrage ersatzlos aufgehoben.
- 73** **Luzern–Udligenswil–Meierskappel–Rotkreuz**
Freitag- und Samstagnacht fährt der Kurs um 00.48 Uhr neu um 00.54 Uhr ab Rotkreuz Bahnhof Süd nach Luzern. Damit besteht von der S1 aus Baar neu ein Anschluss auf die Linie 73.

Sursee-Mittelland



- 62** **Ruswil–Buttisholz–Nottwil–Sursee**
Die Haltestelle Nottwil, Eymatt SPZ wurde in Nottwil, Eymatt umbenannt.
- 65** **Sursee–Oberkirch–Nottwil**
Die Linie 65 wurde in Nottwil bis zur neuen Haltestelle Wysshüsli verlängert.

- N52** **Rothenburg–Beromünster–Menziken AG**
Die Fahrplanzeiten wurden bei einigen Haltestellen zugunsten einer besseren Fahrplanstabilität im Minutenbereich angepasst.



Für eine bessere Fahrplanstabilität wurden auf der Nachtbuslinie N9 diverse Anpassungen vorgenommen.

Seetal



- 107** Hitzkirch–Schongau
Die Bedienung der Haltestellen Erlebnispark (Schongiland) und Endhaltestelle Oberschongau erfolgt durch einen Rundbetrieb.

- N9** Luzern Bahnhof–Inwil–Hochdorf Bahnhof (–Aesch LU–Ermensee Kapelle)
Die Bedienung der Haltestellen Hochdorf, Oberstufenzentrum und Bankstrasse sowie Inwil, Dorf entfällt. Die Gemeinde Inwil wird weiterhin durch die Haltestellen Oberhofen und Pannerhof bedient. Die Haltestelle Hochdorf, Bahnhof wird in Richtung Ermensee auf der Kantonsstrasse bedient. Der erste Kurs ab Luzern fährt von Hochdorf weiter bis Hitzkirch, womit auch Baldegg, Gelfingen und Hitzkirch von drei Nachtstern-Kursen profitieren können. Weiter wird zwischen Hochdorf und Ermensee und zurück auch der Einstieg (bisher nur Halt zum Aussteigen) ermöglicht. Damit sind auch Fahrten beispielsweise zwischen Gelfingen und Aesch oder Mosen und Luzern möglich.

Luzern West



- 231** Entlebuch–Ebnet–Wolhusen
Die Haltestelle Ebnet (Entlebuch) Bäckerei wurde aufgehoben.
- 231** Entlebuch–Ebnet–Wolhusen
232 Entlebuch–Finsterwald–Gfellen–Langis
233 Entlebuch–Hasle LU/Schüpfheim–Heiligkreuz
Die Haltestelle Drei Könige wurde in beiden Fahrrichtungen bedient und ersetzt die Haltestelle Pfrundmatt. Die Haltestelle Marktplatz wird von der Linie 232 angefahren.
- 233** Entlebuch–Hasle LU/Schüpfheim–Heiligkreuz
In Hasle stehen neu die Haltestellen Schwesterehüsli und Gruebehag zur Verfügung.
- 252** Escholzmatt–Schangnau–Schallenberg–Röthenbach i.E.–Thun
Ab 29.4. bis 29.10. verkehrt an den Wochenenden eine neue Tourismuslinie 252 von Escholzmatt über den Schallenberg nach Thun. Die Linie wird von den Gemeinden finanziert. Es handelt sich um eine dreijährige Pilotphase.

- N66** Wolhusen Bahnhof–Schüpfheim Bahnhof (–Schangnau Post)
Die Kurse ab Wolhusen, Bahnhof fahren um 02.12 und 03.12 Uhr und verschieben sich somit um zwei Minuten zugunsten sicherer Anschlüsse zwischen den Linien N6 und N66 in Wolhusen.



Der ehemalige Bahnhof Rothenburg Dorf heisst seit Dezember 2022 Emmenbrücke Kapf.

Namensänderung Bahnhof und Bushaltestelle Rothenburg



Verwechslungen der Bahnhaltstellen im Raum Rothenburg, zu denen es in den Vorjahren gekommen ist, sind seit dem letzten Fahrplanwechsel ausgeschlossen.

Bahnhof Rothenburg

Der Bahnhof Rothenburg wurde in Rothenburg Station umbenannt. Die Bushaltestellen heissen neu Rothenburg Station, Bahnhof West bzw. Rothenburg Station, Bahnhof Ost.

Bahnhof Rothenburg Dorf

Der Bahnhof Rothenburg Dorf wurde in Emmenbrücke Kapf umbenannt, da dieser Bahnhof auf Gemeindegebiet von Emmen liegt. Die Bushaltestelle heisst neu Emmenbrücke Kapf, Bahnhof.

Bahnangebot



IR Luzern–Stans–Engelberg

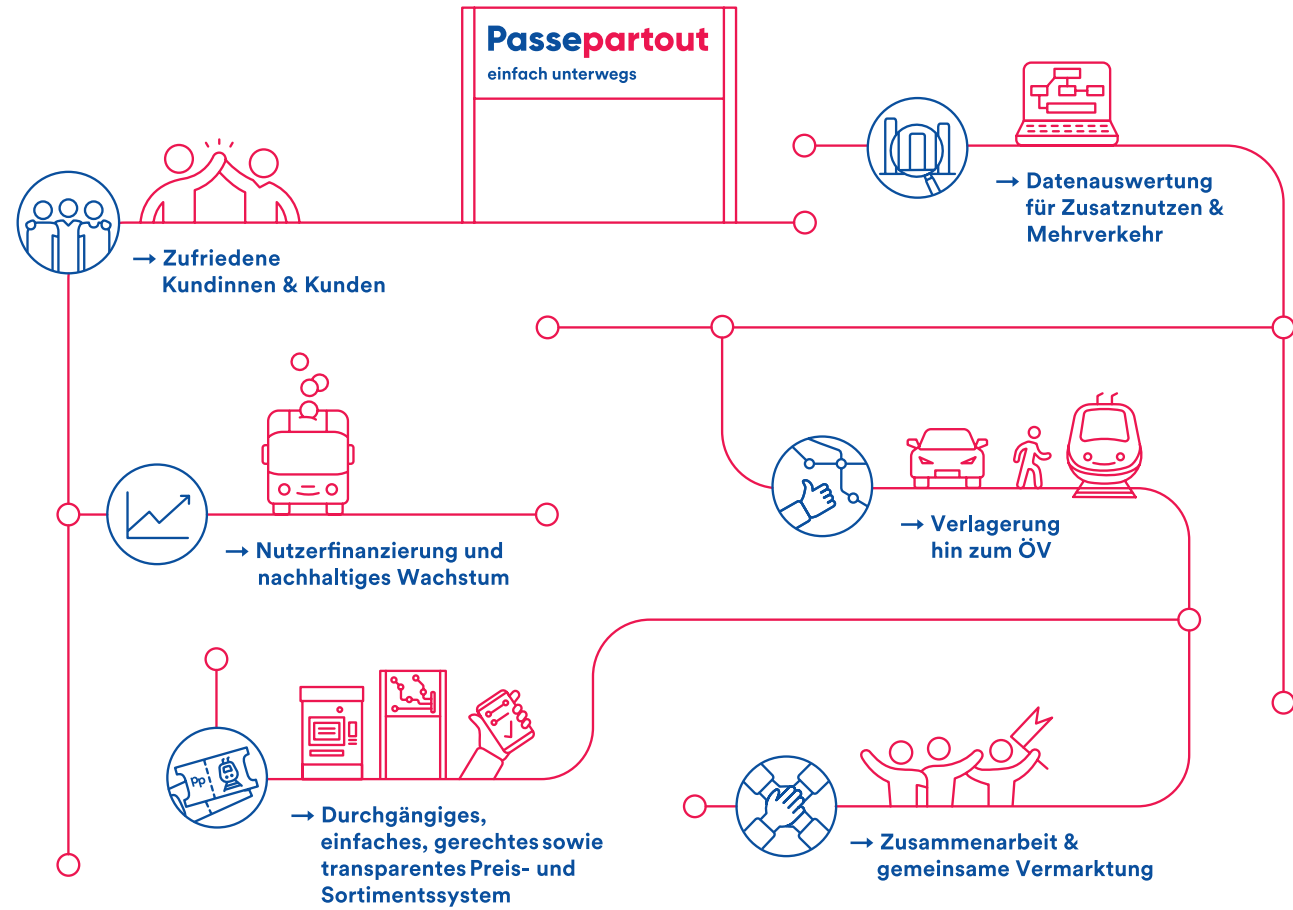
Der Wander-Express wird im Jahr 2023 bereits ab dem zweiten Samstag im Mai (13.05.2023) fahren.

IR Luzern–Zug–Zürich

Die Zusatzzüge mit Abfahrt in Luzern um 06.20 Uhr sowie Abfahrt in Zürich um 16.39 Uhr werden weitergeführt. Einzige Ausnahme besteht für die Verbindung mit Abfahrt 16.39 Uhr ab Zürich, welche an den Freitagen vom 14.04. bis 27.10.23 nicht verkehrt, da das Rollmaterial aufgrund einer zusätzlichen Verbindung ins Tessin nicht zur Verfügung steht. Wie in den Vorjahren verkehren die Zusatzzüge in der Ferienzeit nicht.



Per Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2022 wurden die neuen Schilder montiert.



Passepartout

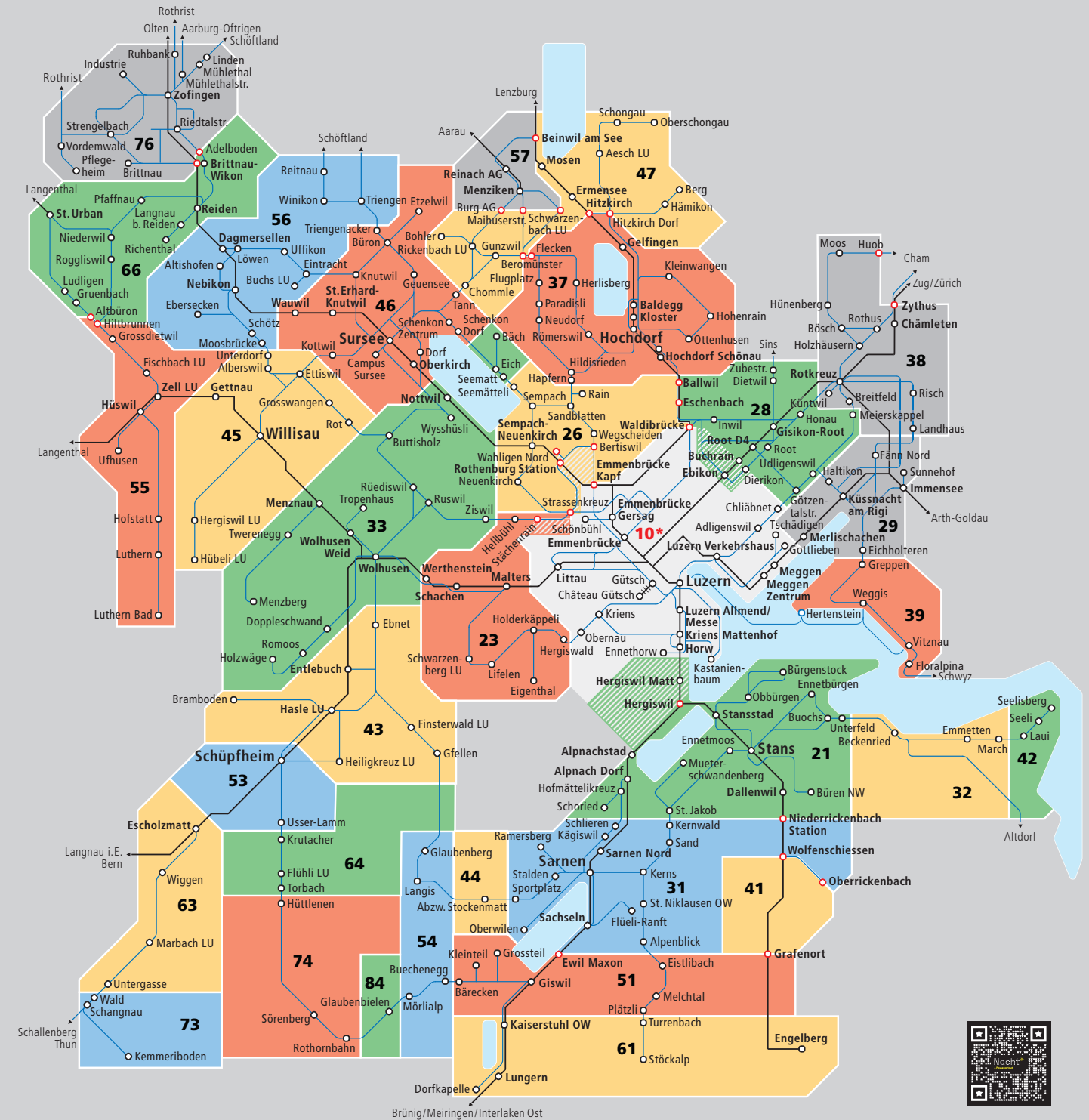
einfach unterwegs

Der Tarifverbund Passepartout ist ein Zusammenschluss vom Verkehrsverbund Luzern (VVL), den Kantonen Obwalden und Nidwalden sowie zwölf Transportunternehmen, mit der Vision, einen einfachen Zugang zum ÖV als Teil der Gesamtmobilität zu gewährleisten.

Tarifzonen

Gültig ab 11.12.2022

Passepartout
einfach unterwegs



- Bahn
- Busse
- Gütschliff
- Die Haltestelle liegt auf der Zonengrenze und gehört zu mehreren Zonen.
- Die Haltestellen gehören zu mehreren Zonen.

10* Die Tarifzone 10* wird in Kombination mit anderen Zonen für die Preisberechnung doppelt gezählt.

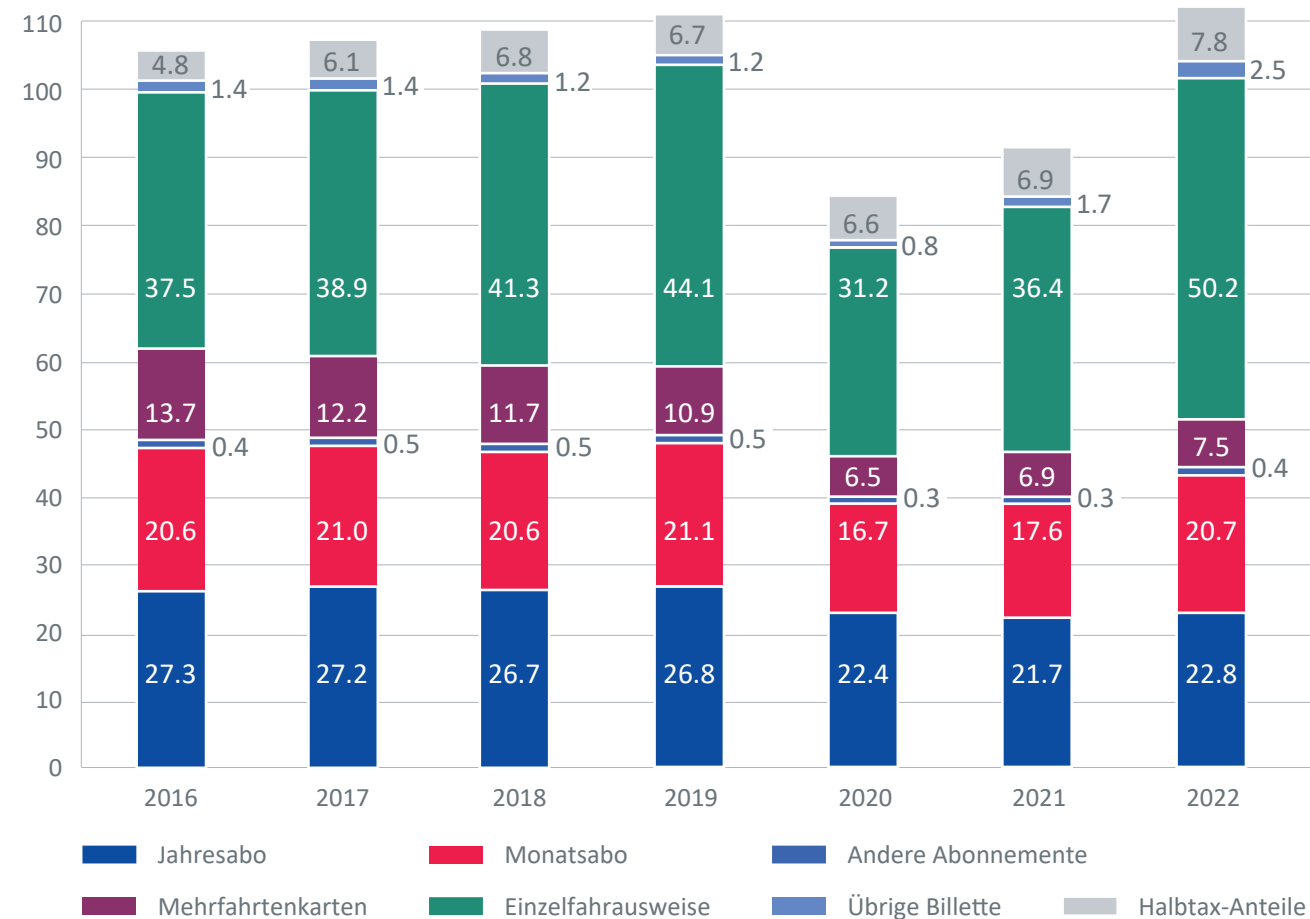
57 Überlappungszonen Nachbar-Tarifverbund Passepartout Fahrausweise für die grauen Zonen 29, 38, 57 und 76 sind nur in Kombination mit farbigen Passepartout Zonen erhältlich.

Schiff Vierwaldstättersee
Ein Passepartout Verbundabo mit mindestens den Zonen 10, 29 und 39 berechtigt zur freien Fahrt von und nach den Stationen Luzern Bahnhofquai, Hertenstein, Weggis und Vitznau. Für Fahrten von oder nach anderen Schiffstationen ist das Abo nicht gültig. Passepartout Billette sind auf dem Schiff ebenfalls nicht gültig.



Umsatz

Umsatzanteile nach Passepartout-Ticketsortiment (in Mio. CHF)



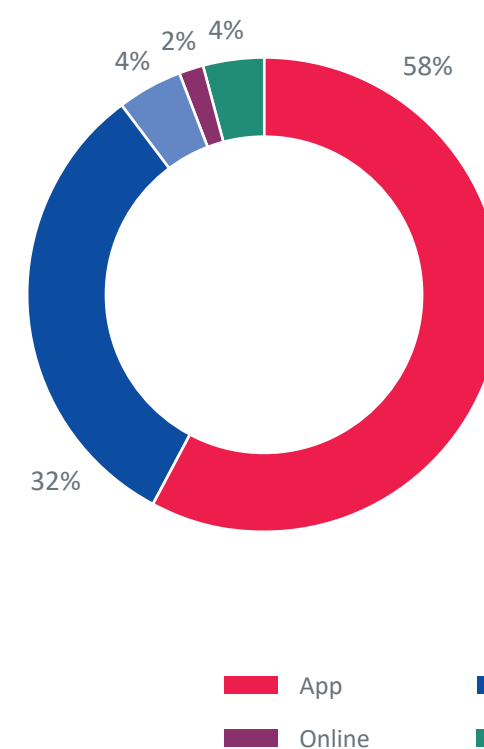
Mit der Aufhebung fast aller Corona-Massnahmen per 17. Februar 2022 nahm auch der Verbundumsatz von Passepartout kontinuierlich zu und erreichte im April 2022 bereits wieder den Umsatz von 2019.

Über das gesamte Jahr betrachtet lag der Umsatz 22.5 Prozent bzw. 20.5 Millionen Franken über dem Vorjahr und 0.6 Prozent bzw. 0.7 Millionen Franken über dem Jahr 2019. Zu berücksichtigen ist, dass per Dezember 2021 die neue Zone 38 (Rotkreuz) und das Nachnetz in den Tarifverbund Passepartout aufgenommen wurden. Diese Sondereffekte werden auf ca. 3.2 Millionen Franken beziffert.

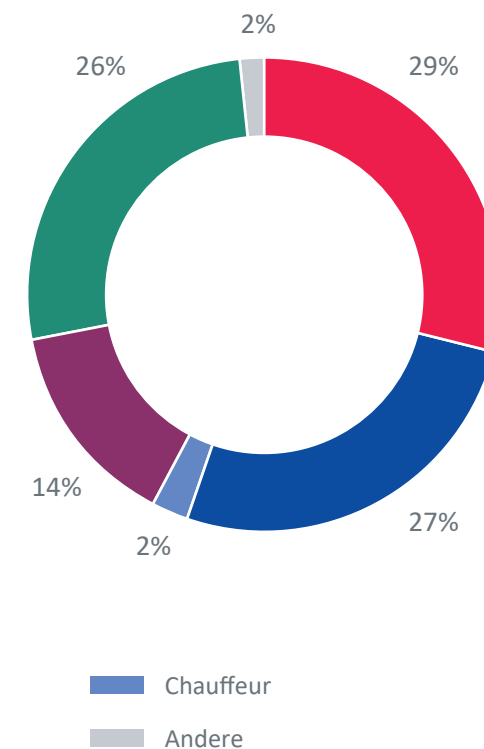
Segment	2020		2021		2022	
	Anzahl Tickets	Umsatz CHF	Anzahl Tickets	Umsatz CHF	Anzahl Tickets	Umsatz CHF
Abos	221'955	39'454'542	225'444	39'601'985	260'849	43'935'362
Billette	5'853'010	38'446'257	6'963'986	44'989'576	9'261'220	60'227'461
Zwischentotal Passepartout Tickets	-	77'900'800	-	84'591'561	-	104'162'823
Halbtax-Abos	-	6'564'685	-	6'862'660	-	7'840'118
Total	-	84'465'485	-	91'454'221	-	112'002'941

Bei der Sortimentsentwicklung zeigen sich grosse Unterschiede: Einzelfahrausweise wachsen gegenüber dem Vorjahr mit Ausnahme der Mehrfahrtenkarten überdurchschnittlich, Abonnemente unterdurchschnittlich. Der Trend weg von Abonnements hin zu Einzelfahrausweisen bestätigt sich dadurch weiter.

Anzahl Verkäufe 2022



Umsatzanteile 2022



Der Verkaufsanteil über eine Ticketing-App stieg im vergangenen Jahr um 6 Prozentpunkte von 52 Prozent auf 58 Prozent. Dies vollumfänglich zu Lasten der Billettautomaten, welche 7 Prozentpunkte verlieren. Weniger als ein Drittel aller Verkäufe finden dadurch noch an den Automaten statt. Im Jahr 2016 betrug deren Anteil an den Gesamtverkäufen noch ganze 63 Prozent.

Auch beim Umsatz haben die Ticketing-Apps neu den Spitzenplatz übernommen. 29 Prozent aller Umsätze werden über diesen Kanal generiert. Die Billettautomaten folgen mit 27 Prozent Umsatzanteil auf Rang 2 (Vorjahr ebenfalls Rang 2), die Billettschalter verlieren zwei Positionen und liegen mit einem Umsatzanteil von 26 Prozent neu auf Position 3.

		App	Automaten	Chauffeur	Kiosk	Online	Schalter	Andere
Trend 2016 vs. 2022	Anzahl Verkäufe	⬆️ 48%	⬇️ -31%	⬇️ -12%	⬇️ -1%	⬆️ 1%	⬇️ -3%	⬇️ -2%
	Umsatzanteil	⬆️ 25%	⬇️ -13%	⬇️ -5%	⬇️ -3%	⬆️ 14%	⬇️ -19%	⬆️ 1%
Vergleich Vorjahr	Anzahl Verkäufe	⬆️ 6%	⬇️ -7%	➡️ 0%	➡️ 0%	➡️ 0%	➡️ 0%	➡️ 0%
	Umsatzanteil	⬆️ 6%	⬇️ -3%	➡️ 0%	➡️ 0%	⬆️ 1%	⬇️ -4%	⬆️ 1%

Aktivitäten Tarifverbund Passepartout

Marketing

Aufgrund der Corona-Situation lag der Fokus des Marketings auch im Jahr 2022 auf vertrauensbildenden und langfristigen Massnahmen, um die abgesprungenen Kundinnen und Kunden zurückzugewinnen und das Vertrauen in den ÖV wiederherzustellen.

Seit September 2022 profitieren Jahresabo-Inhaberinnen und -inhaber von den Passepartout-Abovorteilen. Mit dem Kauf erhalten die Kundinnen und Kunden eine E-Mail mit personalisierten Gutscheinen ausgewählter Partner aus der Region.

Strategie 2021–2025

Der Tarifverbund führt neu einen jährlichen Strategiereview durch. Dabei werden neuste Erkenntnisse aufgenommen und die Strategie wird aktualisiert. Nebst kleineren Änderungen wurde das nationale Projekt GITA/myRIDE aufgenommen, welches das momentane Tarifsysteem weiterentwickeln will.

Fahrausweis-Strukturerhebung

Der Tarifverbund hat im 2022 eine Fahrausweis-Strukturerhebung durchgeführt. Dabei wurde – zusammen mit den Transportunternehmen – erhoben, mit welchem Fahrausweis die Kundinnen und Kunden auf den jeweiligen Linien fahren. Diese Daten werden benötigt, um die Umsätze vom Tarifverbund Passepartout möglichst genau auf die Transportunternehmen aufzuteilen.

Organisation (Stand 31. Dezember 2022)



Subventionsfall VBL

Das Transportunternehmen VBL hat in den Jahren 2010 bis 2017 zu hohe Subventionen bezogen. Die Klärung der zu viel bezahlten Subventionen ist nach wie vor offen. Der Schlussbericht der Aufsichts- und Kontrollkommission über die Kontrolltätigkeit der kantonalen Stellen entlastet den Verkehrsverbund Luzern.

Die Bemühungen des Verkehrsverbunds Luzern (VVL), mit der VBL eine aussergerichtliche Lösung in Sachen Subventionsrückzahlung zu finden, sind im Mai 2021 gescheitert.

Der Verbundrat hat am 21. September 2021 die Rückerstattung zu viel erhaltener Abgeltungen gegenüber der VBL AG verfügt. Zusätzlich wurde ein Verzugszins von 5 Prozent auf dem zu viel ausgerichteten Anteil der jeweiligen Abgeltung seit der Auszahlung verlangt. Per Ende 2022 betrug der aufgelaufene Zins 7.1 Mio. Franken.

Im Jahr 2021 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) für die VBL-Linien des Regionalverkehrs ebenfalls eine Rückerstattung verfügt. Die VBL hat gegen beide Verfügungen Einsprache erhoben. Die Einsprache der VBL gegen die Verfügung des Verbundrates wurde vom Kantonsgericht sistiert, bis das Bundesverwaltungsgericht die Einsprache der VBL gegenüber dem Bund behandelt hat. Stand März 2023 gibt es im Subventionsfall VBL noch keine Klärung beziehungsweise wurden bisher keine Urteile gefällt.

VVL und BAV haben zudem Ende November 2021 Strafanzeige gegen die Verantwortlichen der VBL AG eingereicht. Mit der Anzeige will der VVL abklären lassen, ob strafrechtlich relevantes Verhalten gegen das kantonale Staatsbeitragsgesetz vorliegt oder nicht.

Die Aufsichts- und Kontrollkommission (AKK), welche die Oberaufsicht des Kantonsrates des Kantons Luzern ausübt, hat im November 2022 den Schlussbericht zur «vertieften Überprüfung VVL 2012–2020» veröffentlicht. Der Bericht befasst sich mit den Ereignissen und Entwicklungen von 2012 bis 2020, als die Subventionsaffäre um die VBL publik wurde. Der Bericht entlastet den VVL sowie das kantonale Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement. Entlastet werden auch der Regierungsrat und die Finanzkontrolle. Die AKK kommt aber zum Schluss, dass der Regierungsrat schneller und proaktiver hätte handeln können, als er davon erfuhr. Der Schlussbericht zeigt auch Verbesserungspotenziale auf, insbesondere bei der Steuerung und Aufsicht ausgelagerter Organisationen, sowie bezüglich Doppelrollen, Interessenskonflikten und Unvereinbarkeiten. Die den VVL selbst betreffenden Empfehlungen wurden umgesetzt.

Bericht zur Jahresrechnung 2022

Die Jahresrechnung 2022 des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) schliesst mit einem Gewinn von TCHF 6'824 ab. Dieses positive Ergebnis war nur möglich, weil die Nachzahlung von durch Covid-19 bedingten Einnahmeausfällen an die Transportunternehmen 2021 deutlich tiefer ausgefallen sind als erwartet. Ein Teil der in den Vorjahren gebildeten Rückstellungen konnten aufgelöst werden.

Im Vorjahr wies der VVL einen Gewinn von TCHF 1'227 aus, der entsprechend die Eigenkapitalreserve erhöhte. Diese beträgt Ende 2021 TCHF 17'379. Aufgrund der weiterhin ausstehenden hohen Forderungen aus Leistungen wurde 2022 trotz der hohen Eigenkapitalreserve auf eine Rückerstattung an Kanton und Gemeinden verzichtet.

Die Jahresrechnung umfasst die folgenden drei Geschäftsbereiche: VVL (finanziert durch den Kanton Luzern und die Gemeinden), Tarifverbund Passepartout (finanziert durch die zwölf am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmen) und Behindertenfahrdienst (finanziert durch den Kanton Luzern und die Gemeinden). Weiter führt der VVL auf Mandatsbasis die Geschäftsstelle ZKöV (Zentralschweizer Konferenz der öV-Direktoren).

Erfolgsrechnung

Das Jahresergebnis des VVL beträgt TCHF 6'824 (gegenüber TCHF 1'227 im Vorjahr). Der Betriebsertrag steigt um 2.4 Prozent, der Betriebsaufwand um 7.3 Prozent. Die Beiträge von Kanton und Gemeinden sind TCHF 2'250 höher als im Vorjahr. Die Beiträge an die Transportunternehmen – ohne Nachzahlungen aufgrund von Covid-19 – erhöhen sich gegenüber dem Vorjahr um 8.2 Prozent, der übrige Sach- und Administrationsaufwand um 14.0 Prozent.

Die von den Transportunternehmen geltend gemachten Nachtragszahlungen für Covid-bedingte Einnahmeausfälle fallen wie bereits im Vorjahr tiefer aus als budgetiert. Von den zurückgestellten TCHF 12'000 wurden TCHF 6'225 ausbezahlt, der Rest von TCHF 5'775 wird als ausserordentlicher Ertrag ausgewiesen.

Bilanz

Den laufenden Verpflichtungen und kurzfristigen Schulden stehen genügend flüssige Mittel und Guthaben gegenüber. Das Eigenkapital beträgt TCHF 24'202 und ist somit TCHF 6'824 höher als im Vorjahr.

Kennzahlen

Die für 2022 vereinbarten Leistungen berücksichtigen den aufgrund von Covid-19 erwarteten Erlösrückgang, weshalb die Beiträge an die Transportunternehmen erhöht wurden. Die Erlösschätzung 2022 liegt noch 5.4 Prozent unter dem 2019 erreichten Wert, entsprechend liegt der Kostendeckungsgrad mit 55.8 Prozent ebenfalls 5.4 Prozentpunkte unter dem damaligen Wert. Erfreulich ist hingegen die Verbesserung des Kostensatzes pro Angebotskilometer, der über alle bestellten Leistungen bei CHF 12.52 liegt gegenüber CHF 12.57 im Vorjahr respektive CHF 13.12 im Jahr 2019.

Jahresrechnung 2022

Bilanz per 31. Dezember

in TCHF

Aktiven	Anhang	2022	2021
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		36'314	37'700
Forderungen aus Leistungen	2)	16'969	16'336
Aktive Rechnungsabgrenzungen		51	7
Total Umlaufvermögen		53'334	54'043
Anlagevermögen			
Immaterielle Anlagen	1)	934	1'282
Total Anlagevermögen		934	1'282
Total Aktiven		54'268	55'325
Passiven			
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Leistungen	3)	6'707	794
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	4)	11'727	13'949
Passive Rechnungsabgrenzungen		1'563	1'305
Kurzfristige Rückstellungen	5)	5'413	16'829
Kurzfristiges Fremdkapital		25'410	32'877
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	6)	4'655	5'069
Langfristiges Fremdkapital		4'655	5'069
Total Fremdkapital		30'065	37'946
Eigenkapital			
Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern		24'202	17'379
Total Eigenkapital		24'202	17'379
Total Passiven		54'268	55'325

Erfolgsrechnung

in TCHF

	Anhang	2022	2021
Kantons- und Gemeindebeiträge	7)	82'436	80'186
Beiträge von Transportunternehmen	8)	2'060	2'100
Beiträge Dritter	9)	288	204
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	10)	463	463
Durchlaufende Beiträge	11)	18'683	12'444
Total Betriebsertrag		103'931	95'397
Beiträge an Transportunternehmen	12)	-78'292	-72'516
Aufwand für Behindertenfahrdienst	13)	-801	-687
Durchlaufende Beiträge	11)	-18'683	-12'444
Total Betriebsaufwand ohne Administrationsaufwand		-97'776	-85'647
Personalaufwand		-2'143	-1'693
Sachaufwand	14)	-3'355	-3'168
Abschreibungen immaterielle Anlagen	15)	-493	-397
Total Administrationsaufwand		-5'992	-5'258
Total Betriebsaufwand		-103'768	-90'905
Betriebsergebnis		163	4'492
Ausserordentlicher Ertrag	16)	6'661	8'735
Ausserordentlicher Aufwand	17)	-	-12'000
Ausserordentliches Ergebnis		6'661	-3'265
Jahresergebnis		6'824	1'227

Geldflussrechnung

in TCHF

	2022	2021
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Ordentliches Ergebnis	163	4'492
Ausserordentlicher Ertrag	6'661	8'735
Ausserordentlicher Aufwand	–	–12'000
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen (erfolgswirksame Aufwertungen) des Anlagevermögens	493	397
+/- Abnahme/Zunahme Forderungen aus Leistungen	–633	522
+/- Abnahme/Zunahme aktive Rechnungsabgrenzungen	–44	2
+/- Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Leistungen	5'913	–216
+/- Zunahme/Abnahme andere kurzfristige Verbindlichkeiten	–2'222	3'954
+/- Zunahme/Abnahme passive Rechnungsabgrenzungen	258	354
+/- Zunahme/Abnahme kurzfristige Rückstellungen	–11'416	733
= Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	–827	6'973
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Auszahlung für Investitionen von immateriellen Anlagen	–146	–417
= Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit	–146	–417
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
+/- Zunahme/Abnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	–414	–550
Rückzahlung Kantons- und Gemeindebeiträge	–	–
= Total Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	–414	–550
= Total Geldfluss	–1'387	6'005
Bestand flüssige Mittel 1. Januar	37'700	31'695
Bestand flüssige Mittel 31. Dezember	36'314	37'700
+/- Zunahme/Abnahme flüssige Mittel	–1'387	6'005

Eigenkapitalnachweis

in TCHF

	Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern
Stand 1. Januar 2021	16'152
Rückzahlung	–
Jahresergebnis 2021	1'227
Stand 31. Dezember 2021	17'379
Stand 1. Januar 2022	17'379
Rückzahlung	–
Jahresergebnis 2022	6'824
Stand 31. Dezember 2022	24'202

Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern

Gemäss der Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton Luzern und dem VVL darf ein positiver Ergebnisvortrag höchstens zehn Prozent der Kantons- und Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund im Berichtsjahr erreichen. Das Eigenkapital per 31.12.2022 (kumulierte Ergebnisvorträge) liegt TCHF 15'959 über dem zulässigen Höchstbetrag. Aufgrund der weiterhin unsicheren Kosten- und Inflationsentwicklung sowie den hohen Forderungen aus Leistungen wird auf eine Rückerstattung verzichtet.

Anhang zur Jahresrechnung 2022

Grundsätze der Jahresrechnung

Im Allgemeinen

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

Bewertungsgrundsätze

Flüssige Mittel und Forderungen

Die flüssigen Mittel beinhalten das Kontokorrent beim Kanton Luzern. Die Forderungen (Ausstände von öffentlichen Gemeinwesen und Transportunternehmen) werden zum Nominalwert bilanziert, abzüglich betriebswirtschaftlicher notwendiger Wertberichtigungen.

Immaterielle Anlagen

Bei der immateriellen Anlage handelt es sich um eine Software für Besteller des öV (Eigenentwicklung). Der Aufwand für in Betrieb genommene Releases wird aktiviert und laufend abgeschrieben. 2019 startete die Modernisierung der Software. Die Inbetriebnahme der Releases erfolgte laufend zwischen 2019 und 2022. Im Jahr 2022 startete eine Weiterentwicklung. Die Umsetzung erfolgt in Schritten über drei Jahre.

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 zweijährigen Angebotsvereinbarungen festgehalten, welche die gesamten ungedeckten Kosten, deren Finanzierung,

Rundungen

Die einzelnen Werte sind für die Publikation gerundet, die Addition/Subtraktion erfolgt aber mit den ungerundeten Werten.

die Leistung und Kennzahlen beinhalten. Sie beziehen sich auf zwei Fahrplanjahre, das heisst jeweils etwa Mitte Dezember Vorjahr bis Mitte Dezember des nächsten Jahres. Für das zweite Jahr gilt in der Vereinbarung der Vorbehalt der Budgetgenehmigung ab dem zweiten Fahrplanjahr. Falls das Budget nicht im beantragten Umfang genehmigt wird, kann dies eine Anpassung der Angebotsvereinbarungen bedingen. Per Bilanzstichtag werden diesbezüglich jeweils keine Rechnungsabgrenzungen vorgenommen.

Kantons- und Gemeindebeiträge

Die Beiträge des Kantons und der Gemeinden dienen zur Finanzierung des Geschäftsbereichs VVL und des Behindertenfahrdienstes.

Entschädigungen

Im Reglement für den Verkehrsverbund (SRL 775b) sind die Entschädigungen für den Verbundrat festgelegt. Sie bestehen aus einer Grundentschädigung und Sitzungsgeldern; es werden keine Spesen vergütet. Die Verbundratsentschädigung betrug 2022 TCHF 150, davon erhielt die Präsidentin TCHF 37. Das Reglement sieht kein Leitungsorgan, sondern nur einen Geschäftsführer vor. Der Lohn des Geschäftsführers wird gemäss dem Besoldungssystem des Kantons Luzern festgelegt und betrug TCHF 187. Er erhält eine feste Entschädigung, es werden keine zusätzlichen erfolgsabhängigen Vergütungen ausbezahlt. Als Nebenleistung erhält er das Generalabonnement. Es werden keine Pauschalspesen entrichtet.

Erläuterungen zur Jahresrechnung

1) Anlagespiegel

in TCHF	immaterielle Anlagen
Anschaffungskosten	
Stand 1. Januar 2021	2'331
Zugänge 2021	417
Abgänge 2021	–
Umbuchungen 2021	–
Bruttowerte 31. Dezember 2021	2'748
Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen	
Stand 1. Januar 2021	–1'069
Planmässige Abschreibungen 2021	–397
Abgänge 2021	–
Bestand 31. Dezember 2021	–1'466
Buchwert	
Buchwert per 1. Januar 2021	1'262
Buchwert per 31. Dezember 2021	1'282
in TCHF	
immaterielle Anlagen	
Anschaffungskosten	
Stand 1. Januar 2022	2'748
Zugänge immaterielle Anlagen 2022	146
Abgänge 2022	–
Umbuchungen 2022	–
Bruttowerte 31. Dezember 2022	2'894
Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen	
Stand 1. Januar 2022	–1'466
Planmässige Abschreibungen 2022	–493
Abgänge 2022	–
Bestand 31. Dezember 2022	–1'959
Buchwert	
Buchwert per 1. Januar 2022	1'282
Buchwert per 31. Dezember 2022	934

2) Forderung aus Leistungen / Rückforderung VBL

in TCHF	2022	2021	Veränderung
Ausstehende Zahlung, VBL	15'925	16'223	-298
Übrige Forderungen aus Leistungen	1'044	113	931
Total	16'969	16'336	633

Die ausstehende Zahlung VBL betrifft die Rückforderung der zu hohen Abgeltungen aus den Jahren 2010 bis 2017. Das Rechtsverfahren ist noch nicht abgeschlossen; die erneute Beurteilung des Forderungseingangs ergab keine Änderung gegenüber dem Vorjahr. Die Rechnung für die Ladestationen für E-Busse der VBL hat der VVL mit der ausstehenden Forderung verrechnet. Die übrigen Forderungen betreffen Steuerforderungen und diverse ausstehende Zahlungen.

3) Verbindlichkeiten aus Leistungen

in TCHF	2022	2021	Veränderung
Kreditoren Lieferungen/Leistungen	6'672	759	5'913
Intercompany-Kreditoren	35	35	-
Total	6'707	794	5'913

4) Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

in TCHF	2022	2021	Veränderung
Guthaben Gemeinden aus Beiträgen für Investitionsausgaben öV	11'031	13'191	-2'161
Anzahlungen von Dritten	234	295	-61
Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen	463	463	-
Total	11'727	13'949	-2'222

Die Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen betreffen Betriebsbeiträge für das nächste Jahr.

5) Rückstellungsspiegel

in TCHF	übrige betriebliche Leistungen
Stand 1. Januar 2021	16'096
Neubildung	12'733
Auflösung	-7'291
Verwendung	-4'709
Umgliederung	-
Stand 31. Dezember 2021	16'829
davon kurzfristiger Anteil	16'829
davon langfristiger Anteil	-
Stand 1. Januar 2022	16'829
Neubildung	584
Auflösung	-5'775
Verwendung	-6'225
Umgliederung	-
Stand 31. Dezember 2022	5'413
davon kurzfristiger Anteil	5'413
davon langfristiger Anteil	-

Aufgrund unterschiedlicher Rechtsauslegung sind für bestrittene betriebliche Leistungen Rückstellungen gebildet worden. Die Auflösung betrifft nicht benötigte Nachtragszahlungen an die Transportunternehmen aufgrund von Covid-19 des Jahres 2021; die Verwendung betrifft die ausbezahlten Nachtragszahlungen an Transportunternehmen.

6) Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten

in TCHF	2022	2021	Veränderung
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	556	507	49
Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen	4'099	4'562	-463
Total	4'655	5'069	-414

Die Erträge für den Behindertenfahrdienst, welche die effektiven Ausgaben unterschreiten, werden unter der Position «Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten» ausgewiesen. Die Vorauszahlung von publikumsintensiven Einrichtungen betreffen Betriebsbeiträge für die übernächsten Jahre.

7) Kantons- und Gemeindebeiträge

in TCHF	2022	2021	Veränderung
Kantonsbeitrag an VVL	40'793	39'793	1'000
Kantonsbeitrag für Behindertenfahrdienst	425	300	125
Gemeindebeitrag an VVL und für Behindertenfahrdienst	41'218	40'093	1'125
Total	82'436	80'186	2'250

Der Kanton und die Gemeinden leisten je 50 Prozent der Ausgaben für den öffentlichen Personenverkehr nach Massgabe der im kantonalen Budget eingestellten Mittel. Der Kantons- und Gemeindebeitrag für den Behindertenfahrdienst war 2021 aufgrund von Covid-19 auf TCHF 300 reduziert worden.

8) Beiträge von Transportunternehmen

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

9) Beiträge Dritter

Die Beiträge Dritter betreffen die von den Nachbarkantonen mitfinanzierten Ausgaben des VVL. Weiter enthält die Position Entgelte für die mandatierten Geschäftsführungen für die ZKöV (Zentralschweizer Konferenz des öffentlichen Verkehrs) und für die Besteller des Tarifverbundes Passepartout.

10) Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen

An den zusätzlichen Angebotsausbau für die Erschliessung der Mall of Switzerland in Ebikon vergütete die Betreiberin Ende 2017 einen Einmalbeitrag im Umfang von TCHF 7'500 für 15 Jahre. Der jährliche Anteil wird unter dieser Position ausgewiesen.

11) Durchlaufende Beiträge

in TCHF	2022	2021	Veränderung
Gemeindebeiträge für Investitionsausgaben öV	17'443	11'922	5'521
Saldierungsstelle SBB	1'241	522	718
Total	18'683	12'444	6'239

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, die dem Kanton Luzern weitergeleitet werden, unter dieser Position verbucht.

12) Beiträge an Transportunternehmen

Die Beiträge an die Transportunternehmen betreffen die Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des Agglomerations- und Regionalverkehrs (Betrieb) gemäss den Angebotsvereinbarungen. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist einerseits durch die fehlenden Erlöse aufgrund der coronabedingten tieferen Nachfrage begründet, andererseits führten die Einführung der S41 Luzern–Horw sowie des Nachtnetzes zu höheren Kosten.

13) Aufwand für Behindertenfahrdienst

Darunter fallen der Beitrag an Pro Infirmis für den Betrieb der Anlaufstelle für die Ausgabe von Taxi-Taxi-Bons sowie die effektiven Ausgaben für die Bons.

14) Sachaufwand

Der Sachaufwand hat gegenüber dem Vorjahr um TCHF 187 zugenommen. Im Sachaufwand sind Leistungen von kantonalen Dienststellen im Umfang von TCHF 171 (Vorjahr TCHF 167) enthalten. Es handelt sich hauptsächlich um Leistungen im Bereich Personal, Informatik und Rechnungswesen.

15) Abschreibungen immaterielle Anlagen

Die immaterielle Anlage betrifft die Eigenentwicklung der Software BELUGA. Im Jahr 2021 wurde sie modernisiert und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht, 2022 wurden weitere Verbesserungen umgesetzt. Die Inbetriebnahme einzelner Funktionen erfolgt jeweils nach Abschluss eines Releases. Die Software wird über vier Jahre, beginnend mit der Inbetriebnahme, abgeschrieben.

16) Ausserordentlicher Ertrag

in TCHF	2022	2021	Veränderung
BLS, Rückerstattung Quote für Grossunterhalt	189	–	189
AAGS, Rückerstattung FVP-Erlöse	22	–	22
BLS, Rückerstattung Zins & Halbtaxerlöse Vorjahre	519	1'261	–742
SBB Rückerstattung Covid-19 Beiträge	156	–	156
Auflösung Rückstellung Nachzahlung Covid-19 der Vorjahre	5'775	7'291	–1'516
Zins	–	182	–182
Total	6'661	8'734	–2'073

Im Jahr 2021 wurden TCHF 12'000 für Nachtragszahlungen an die Transportunternehmen aufgrund von Covid-19 zurückgestellt, davon sind TCHF 5'775 nicht benötigt worden, weshalb diese als ausserordentlicher Ertrag ausgebucht wurden. Die Überprüfung der Jahresrechnungen bei BLS hat ergeben, dass gesamtschweizerisch 29.4 Millionen Franken zu hohe Abgeltungen in den Jahren 2014 bis 2017 durch die öffentliche Hand bezahlt worden sind. BLS zahlt dieses Geld über drei Jahre – bis und mit 2022 – zurück. Der VVL erhielt 2022 TCHF 519 zurückbezahlt. Die in der Vergangenheit von der BLS gebildeten Rückstellungen für den Grossunterhalt wurde aufgelöst und den betroffenen Kantonen und dem Bund zurückbezahlt. Eine Überprüfung der Erlös-Zuscheidungen bei der Auto AG Schwyz (AAGS) zeigte, dass FVP-Erlöse bei der Abgeltungsberechnung nicht berücksichtigt wurden. Diese wurden nun zurückbezahlt. Die SBB hatte 2020 für den Nachtexpress Luzern–Zürich Covid-19-Einnahmeausfallsentschädigung geltend gemacht. Nachdem der Bund für die Sparte Fernverkehr, wozu auch der Nachtexpress zählt, nachträglich Entschädigungszahlungen bewilligte, hat SBB den vom VVL erhaltenen Beitrag zurückbezahlt.

Berichterstattung der Geschäftsbereiche

Aufgrund unterschiedlicher Finanzierungen werden drei Kostenträger geführt (VVL, Tarifverbund Passepartout und Behindertenfahrdienst). Für die Abrechnung der Gemeinkosten bestehen drei Kostenstellen, die im Verhältnis der Anzahl Mitarbeitenden auf die Kostenträger VVL und Tarifverbund Passepartout verteilt werden. Der Betriebsaufwand der Geschäftsführung Tarifverbund Passepartout wird von den beteiligten Transportunternehmen finanziert. Dieser Geschäftsbereich wird per Ende Jahr ausgeglichen, respektive zu viel oder zu wenig bezahlte Beiträge werden abgegrenzt.

Der VVL wurde vom Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern beauftragt, das Konzept über die Behindertenfahrdienste im Kanton Luzern vom 28. September 2010 umzusetzen. Seit dem 1. Januar 2021 sind die Regelungen in den bestehenden Leistungsauftrag zwischen dem VVL und dem BUWD integriert. Auch für diesen Geschäftsbereich werden zu viel oder zu wenig bezahlte Beiträge abgegrenzt.

Verkehrsverbund Luzern

in TCHF

	2022	2021
Kantons- und Gemeindebeiträge	81'586	79'586
Beiträge Dritter	265	203
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	463	463
Interner Ertrag	–	–
Durchlaufende Beiträge	17'443	11'922
Total Betriebsertrag	99'756	92'174
Beiträge an Transportunternehmen	–78'292	–72'516
Durchlaufende Beiträge	–17'443	–11'922
Personalaufwand	–1'680	–1'257
Sachaufwand	–1'283	–1'372
Ergänzende Mobilitätsangebote	–401	–219
Abschreibungen immaterielle Anlagen	–493	–397
Total Betriebsaufwand	–99'593	–87'682
Ordentliches Ergebnis	163	4'492
Ausserordentlicher Ertrag	6'661	8'735
Ausserordentlicher Aufwand	–	–12'000
Ausserordentliches Ergebnis	6'661	–3'265
Jahresergebnis	6'824	1'227

Tarifverbund Passepartout

in TCHF

	2022	2021
Beiträge von Transportunternehmen	2'109	2'012
Beiträge Dritter	24	1
Durchlaufende Beiträge	1'241	522
Total Betriebsertrag	3'374	2'536
Durchlaufende Beiträge	–1'241	–522
Personalaufwand	–462	–436
Sachaufwand	–1'671	–1'577
Total Betriebsaufwand	–3'374	–2'536
Betriebsergebnis	–	–

Behindertenfahrdienst

in TCHF

	2022	2021
Kantonsbeitrag	425	300
Gemeindebeiträge	425	300
Ausgleich über Guthabenkonto	–49	87
Total Betriebsertrag	801	687
Aufwand Behindertenfahrdienst	–801	–687
Total Betriebsaufwand	–801	–687
Betriebsergebnis	–	–

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

Eventualverpflichtungen

Gemäss Bundesgesetzgebung können die Transportunternehmen bei der Beschaffung von Betriebsmitteln Investitionsfolgekosten in den Planrechnungen berücksichtigen, wenn die Besteller vorgängig der Investition zugestimmt haben. Mit dieser Genehmigung stimmen die Besteller der Investition oder einer Rollmaterialbeschaffung zu, sie befürworten den Einsatz bzw. die Zuteilung auf die vorgesehenen Linien und akzeptieren die Kapitalkosten in den Planrechnungen. Der VVL hat gegenüber der BLS den Refit der Lötschberger-Fahrzeuge genehmigt sowie der Beschaffung weiterer Depotlader-Gelenkbusse durch die VBL und Depotlader-Standardbusse durch PostAuto AG und Auto AG Rothenburg zugestimmt.

Die Forderung der VBL AG für die Ladestationen im Umfang von TCHF 298 wurde mit der Rückforderung der zu hohen Abgeltungen verrechnet. Die VBL AG bestreitet die Rechtmässigkeit der Verrechnung.

Eventualforderungen

Der Verbundrat hat am 21. September 2021 die Rückerstattung zu viel erhaltener Abgeltungen gegenüber der VBL AG verfügt. Zusätzlich wurde ein Verzugszins von 5 Prozent auf dem zu viel ausgerichteten Anteil der jeweiligen Abgeltung seit der Auszahlung verlangt. Per Ende 2022 beläuft sich der aufgelaufene Zins auf 7.1 Mio. Franken.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Für das abgelaufene Geschäftsjahr sowie bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung 2022 durch den Verbundrat wurden keine Risiken identifiziert, welche zu weiteren wesentlichen Korrekturen der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen könnten. Der Jahresrechnung 2022 wurde am 14. März 2023 vom Verbundrat zugestimmt.

Risikomanagement

Die ersten Monate des Jahres 2022 waren noch stark von der Covid-19-Pandemie geprägt. Mit der Aufhebung sämtlicher Massnahmen, insbesondere der Maskenpflicht im öV, kehrten auch die Fahrgäste wieder zurück. Im zweiten Halbjahr war eine deutliche Nachfragesteigerung zu beobachten, die teilweise die sehr guten Werte von 2019 übertraf. Ein Wermutstropfen bleiben das Ausbleiben der Touristen aus einzelnen Märkten sowie das überdurchschnittliche Wachstum des Individualverkehrs. Diese Entwicklung führt zu einer grossen Belastung des Strassennetzes und beeinträchtigt massgeblich die Zuver-

lässigkeit des strassengebundenen öV. Es braucht weiterhin Massnahmen zu Gunsten des öV, um die Vorteile gegenüber dem MIV zu erhöhen wie zuverlässig, direkt und sicher ans Ziel zu kommen mit funktionierenden Umsteigemöglichkeiten.

Der starke Anstieg der Energiepreise hatte bis jetzt für den VVL noch keine direkten finanziellen Auswirkungen. Die mit den Transportunternehmen vereinbarten Abgeltungen berücksichtigen diese Mehrkosten noch nicht, ebenso wenig wie die gegenüber 2021 deutlich höhere Inflation oder gestiegenen Zinsen. Es ist daher in den Folgejahren mit spürbar höheren Produktionskosten zu rechnen, die weder über höhere Nachfrage noch höhere Fahrpreise kompensiert werden können. Änderungen im Verteilschlüssel der Passepartout-Einnahmen führen 2024 zu Verschiebungen bei der Ertragszuteilung auf die Transportunternehmen. Da weniger Erträge dem Ortsverkehr gutgeschrieben werden, wird der VVL einen grösseren Teil der Abgeltung stemmen müssen. Eine Tarifmassnahme ist frühestens per Dezember 2023 möglich, und liegt national in der Zuständigkeit der Alliance SwissPass, regional beim Tarifverbund Passepartout. Der Spielraum ist beschränkt, um nicht Fahrgäste zu verlieren. Es zeichnet sich daher bei gleichbleibenden Leistungen einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf für den öV ab.

Weiterhin offen ist der Ausgang betreffend Rückforderung zu viel erhaltener Abgeltung bei der VBL. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Einsprache der VBL gegenüber dem Bund noch nicht behandelt, weshalb das Verfahren beim Kantonsgericht weiterhin sistiert ist.

Bericht der Revisionsstelle

an den Regierungsrat des Kantons Luzern

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung des Verkehrsverbunds Luzern

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung des Verkehrsverbunds Luzern (der Verkehrsverbund) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022, der Erfolgsrechnung, der Geldflussrechnung und dem Eigenkapitalnachweis für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung (Seiten 35 bis 48) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage zum 31. Dezember 2022 sowie dessen Ertragslage und Cashflow für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht den gesetzlichen Vorschriften.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind vom Verkehrsverbund unabhängig in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstige Informationen

Der Verbundrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortlichkeiten des Verbundrates für die Jahresrechnung

Der Verbundrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung, die in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für die internen Kontrollen, die der Verbundrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verbundrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Verkehrsverbunds zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verbundrat beabsichtigt, entweder den Verkehrsverbund zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse: www.expertsuisse.ch/wirtschaftspruefungrevisionsbericht. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Finanzkontrolle des Kantons Luzern



Karin Fein
Zugelassene Revisionsexpertin
Leiterin

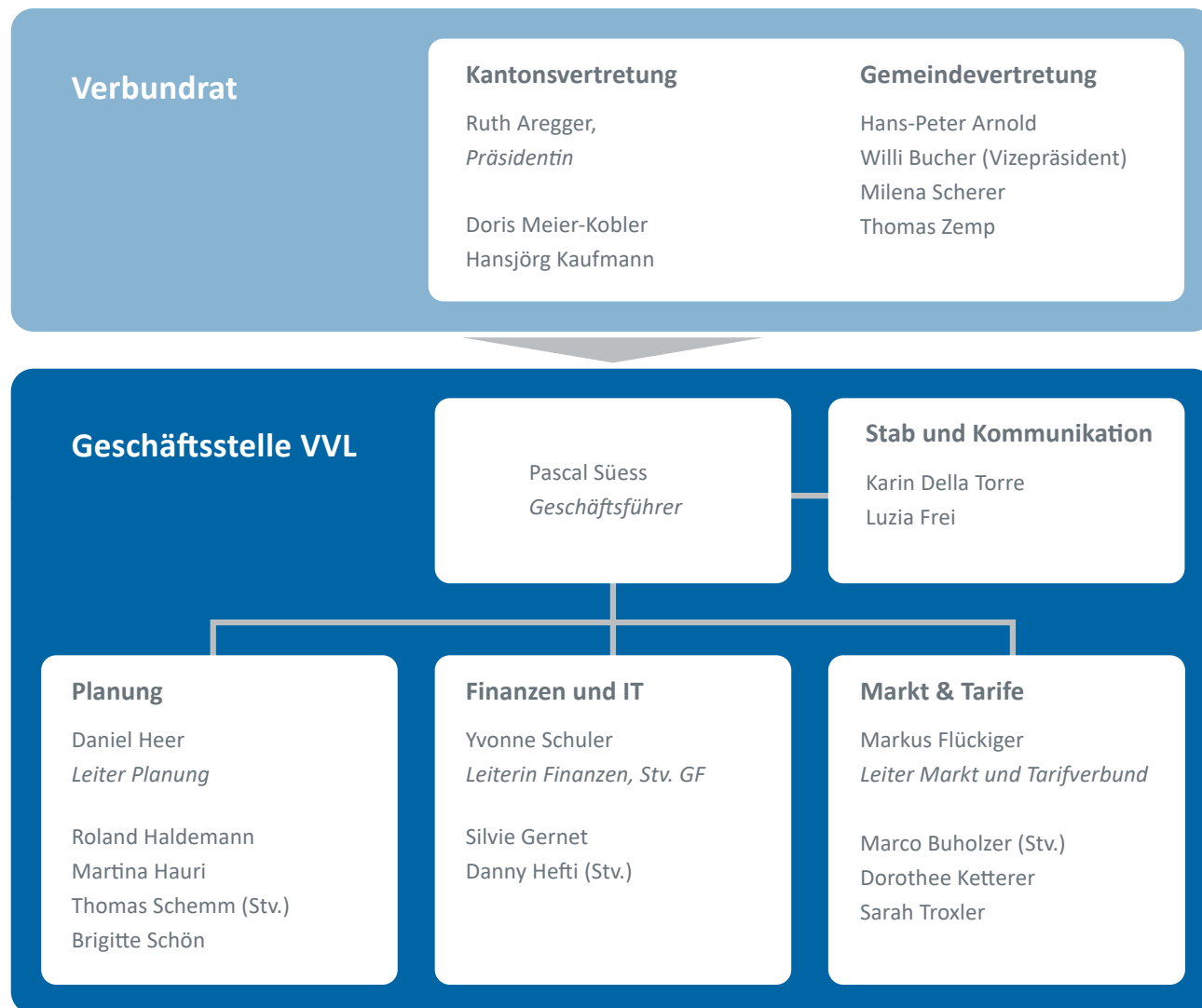


Adrian Waser
Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Luzern, 29. März 2023

Über den Verkehrsverbund Luzern

Der VVL plant und finanziert den öV im Kanton Luzern und führt die Geschäftsstelle von Passepartout. Der VVL ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit und wird vom Verbundrat geleitet, welcher die strategische Führung wahrnimmt. Hauptaufgaben sind die Weiterentwicklung des öV-Angebots, die Festlegung des Sortiments und der Preise sowie das Aushandeln von Vereinbarungen mit den 13 Transportunternehmen.

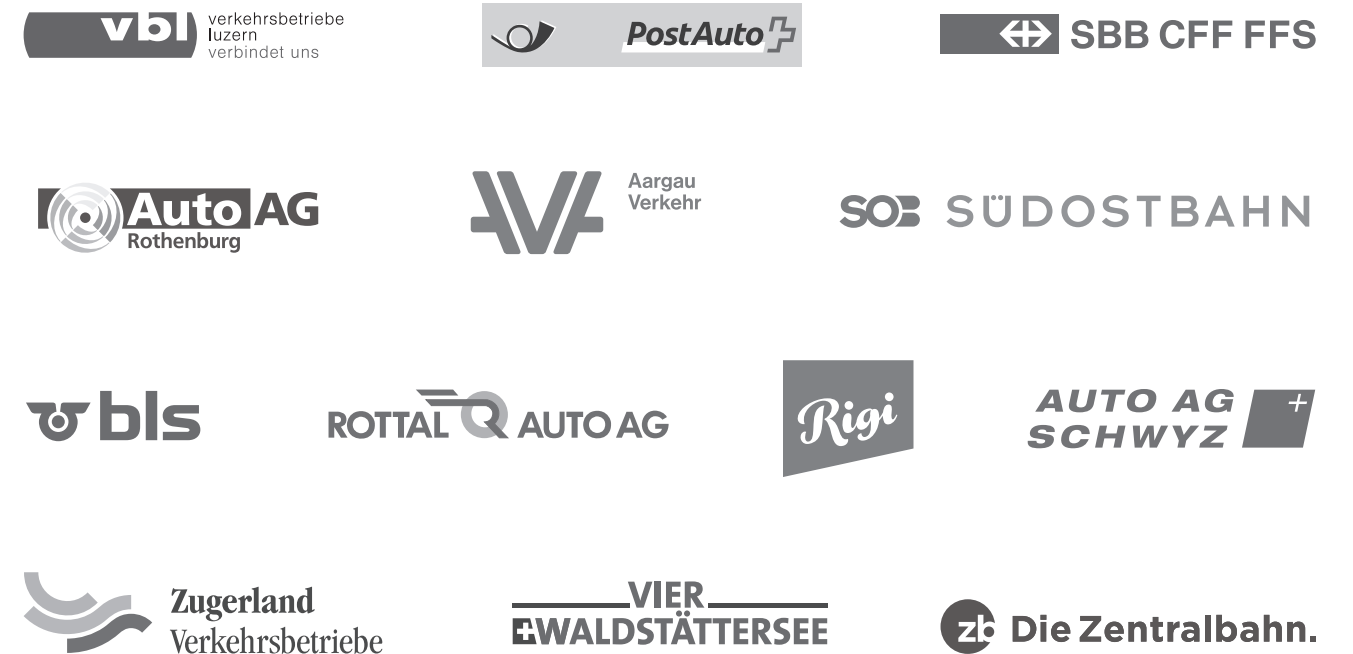


Organisation per 31. Dezember 2022

Revisionsstelle

Finanzkontrolle des Kantons Luzern

Transportunternehmen im VVL-Gebiet



Linienetz im Kanton Luzern



Fahrplanjahr 2022 vom 12. Dezember 2021 bis 10. Dezember 2022

Impressum

Herausgeber
Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2
Postfach 4306
6002 Luzern

Telefon 041 228 47 20
info@vvl.ch
www.vvl.ch

Konzept und Gestaltung
hellehase, Beate Lüscher, Luzern

Bilder

Titelbild: [COLLECTIVE] Agentur für Design und Kommunikation
Seiten 4 bis 7: [COLLECTIVE] Agentur für Design und Kommunikation
Seiten 3, 14, 19, 20, 24 und 26: Eveline Beerkircher
Seiten 16 und 25: SBB AG
Seiten 17 und 22: Johanna Unternährer
Seite 26: Minz, Agentur für visuelle Kommunikation