



Inhalt

3 Editorial	35 Fahrplanwechsel
5 Schritt für Schritt dem DBL entgegen	43 Tarifverbund Passepartout
9 Den öV der Zukunft planen	49 Jahresrechnung 2023
17 Mobilitätsmanagement: Wege und Gewohnheiten nachhaltig verändern	64 Revisionsbericht
23 Kennzahlen 2023	66 Über den Verkehrsverbund Luzern
31 Auf dem Weg zu einem fossilfreien öV im Kanton Luzern	



Kleiner Kapazitäts-
ausbau – grosse Wirkung **5**



Tarifverbund
Passepartout **43**



Ganzheitliche
Mobilität fördern **21**



Erfreuliche Entwicklung
des neuen Nachtnetzes **14**

Titelbild: Das Bild steht symbolisch für den Einsatz von doppelstöckigem Rollmaterial auf der Regio-Express-Strecke von Luzern nach Olten. Durch deren Inbetriebnahme konnten die letzten Spielräume im Bahnbereich genutzt werden. Dieses Ereignis wurde am 1. Dezember 2023 mit einer Zugtaufe gefeiert.



Ruth Aregger,
Präsidentin Verbundrat

Wir blicken auf ein ereignisreiches Jahr zurück, das sowohl Erfolge als auch Herausforderungen mit sich brachte. Es war ein Jahr der intensiven Zusammenarbeit, der Weiterentwicklung und

Aufarbeitung. Die Unterzeichnung der Gesamtperspektive Luzern markierte einen wichtigen Meilenstein, bei dem wir gemeinsam mit der SBB und dem Kanton Luzern ein Arbeitsprogramm festlegten. Darin sind Massnahmen zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs für den kurz- und mittelfristigen Zeithorizont enthalten.

Als erste gemeinsame Massnahme konnten wir die Kapazität auf der Strecke von Luzern nach Olten mit Regional-Doppelstockzügen erweitern und sogar einen dieser Züge auf den Namen «Luzern» taufen. Verbesserungen beim Rollmaterial fangen die wachsende Mobilität nur kurzfristig auf. In der öV-Planung denken und arbeiten wir aber auch in weiter entfernten Zeithorizonten. Dieser Weitblick ist wichtig, um auf das prognostizierte Mobilitätswachstum reagieren zu können. Dafür brauchen wir eine Verbesserung der Bahninfrastruktur im Knoten Luzern – und dies ermöglicht uns nur der Durchgangsbahnhof. Deshalb braucht es im Hinblick auf die Botschaft 2026 an die eidgenössischen Räte jetzt das Engagement von allen, damit wir auch zukünftig Angebotsverbesserungen auf der Schiene planen können. Wir setzen uns mit Ausdauer und Nachdruck in den verschiedenen Gremien dafür ein. Ein erster Meilenstein wurde mit dem abgeschlossenen Vorprojekt des Durchgangsbahnhofs in diesem Jahr erreicht.

Ein Punkt, der uns im letzten Jahr bewegte, war der Subventionsfall der VBL. Nachdem das Bundesverwaltungsgericht sein Urteil bekannt gab und auch die Staatsanwaltschaft Anklage gegen Kaderpersonen der VBL erhoben hatte, sahen wir uns in unseren Forderungen bestätigt. Für den Verkehrsverbund Luzern war es von Beginn an wichtig, den Fall so rasch wie möglich abzuschliessen und die öffentlichen Gelder zurückerstatten zu können. Wir sind froh, dass der Fall aussergerichtlich beendet werden konnte. Wir blicken freudig und im Sinne einer konstruktiven Zusammenarbeit nach vorn.

Als Verkehrsverbund Luzern bleiben wir unseren Zielen verpflichtet, die Mobilität in unserer Region zu verbessern und nachhaltige sowie flächeneffiziente Lösungen zu fördern und zu fordern. Unser oberstes Ziel ist es, den Bedürfnissen unserer Fahrgäste zu entsprechen und die zukünftige Mobilitätsentwicklung nachhaltig abzufangen.



Pascal Süess,
Geschäftsführer

Die Nachfrage im öV entwickelte sich 2023 erfreulich. Mit einem Anstieg von 12 Prozent gegenüber dem Vorjahr kann die öV-Nutzung von 2019 erstmals wieder um rund zwei Pro-

zent übertroffen werden. Die Entwicklung ist aber regional unterschiedlich. Im städtischen Umfeld ist die Nachfrage weiterhin tiefer als 2019, während sie sich im Regionalverkehr und im touristischen Verkehr positiv entwickelt. Der VVL hat auf diese unterschiedliche Entwicklung reagiert und die Kapazitäten optimiert. Während der Doppelstockzug auf dem RE Luzern–Olten mehr Platz bietet, wurde auf einigen Linien in der Stadt Luzern die Taktfolge zur Nebenverkehrszeit leicht verlängert.

Eine wichtige Anforderung unserer Fahrgäste ist eine gute Zuverlässigkeit. Aufgrund der überlasteten Strassen zu den Hauptverkehrszeiten entspricht die Zuverlässigkeit der Busse heute leider nicht den Erwartungen. In der Stadt Luzern konnten mit dem Gesamtverkehrskonzept auf einzelnen Korridoren Verbesserungen erzielt werden. Diese reichen aber nicht aus, sondern es sind bauliche Massnahmen für eine konsequente Busbevorzugung erforderlich. Mit einer Studie zur Beschleunigung des Bussystems zeigt der VVL Möglichkeiten auf, wie die Reisezeiten verkürzt, die Zuverlässigkeit verbessert und finanzielle Mittel besser eingesetzt werden können. Für die Umsetzung zählen wir auf das Engagement von den zuständigen Infrastruktureignern, dem Kanton und den Gemeinden.

Ab Anfang November 2023 bis Ende März 2024 musste die VBL AG aufgrund eines Personalmangels die Linie 5 Kriens Busschleife–Emmenbrücke Bahnhof Süd einstellen und die Verstärkungskurse auf der Linie 1 zwischen Luzern Bahnhof und Maihof ausfallen lassen, was wir sehr bedauerten. Inzwischen konnte die VBL AG ausreichend Fahrpersonal rekrutieren und ausbilden, um das bestellte Angebot zu fahren. Der VVL bleibt mit allen Transportunternehmen im Gespräch, um im öV attraktive Arbeitsbedingungen anzubieten. Dazu gehört auch die Verkehrssituation, welche sich nachteilig auf das Arbeitsumfeld auswirkt. Eine konsequente Busbevorzugung käme daher nicht nur den Reisenden, sondern auch dem Fahrpersonal zugute.

Zusammen mit den Transportunternehmen freuen wir uns über Ihre Nutzung des öffentlichen Verkehrs und wünschen Ihnen stets eine angenehme Reise.

Schritt für Schritt dem DBL entgegen



Der VVL hat sich im Berichtsjahr gemeinsam mit seinen Partnern wiederum intensiv für eine Stärkung des öV eingesetzt. So konnte trotz ausgelasteter Bahninfrastruktur ein Kapazitätsausbau im Regionalverkehr vorgenommen werden. Dieser kam den Fahrgästen bereits per Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2023 zugute und wurde zusammen mit den Gemeinden, der SBB, dem Kanton und weiteren Projektbeteiligten gefeiert.

Kleiner Kapazitätsausbau – grosse Wirkung

Die Ein- und Ausfahrten beim Bahnhof Luzern sind mit rund 700 Zügen pro Tag an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Bis zur Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs Luzern (DBL) verunmöglicht der Engpass im Knoten Luzern Angebotsverbesserungen auf der Schiene. Aus diesem Grund setzt sich der VVL mit aller Kraft für den DBL und einen starken Knoten Luzern ein. Zusammen mit der SBB konnte der VVL im vergangenen Jahr dennoch spürbare Verbesserungen für die Fahrgäste initiieren – dies zwar nicht auf Ebene der Angebotsentwicklung, jedoch beim Rollmaterial.

«Mehr Platz und Komfort für die Fahrgäste»



Durch den Einsatz von doppelstöckigem Rollmaterial auf der RegioExpress-Strecke von Luzern nach Olten gelang es, die letzten Spielräume im Bahnbereich zu nutzen. Der RE24 wird seit dem Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2023 werktags bis 20.00 Uhr und an den Wochenenden punktuell mit Doppelstockzügen und somit über 200 zusätzlichen Sitzplätzen geführt. Das ermöglicht mehr Platz und Komfort für die Fahrgäste.

Dieser Meilenstein auf dem Weg zum langfristigen Zielbild, dem Durchgangsbahnhof Luzern, hat der VVL zusammen mit seinen Partnerinnen und Partnern gefeiert. Regierungspräsident Fabian Peter, SBB-CEO Vincent Ducrot und Verbundratspräsidentin Ruth Aregger haben gemeinsam den doppelstöckigen RegioExpress 511 016 auf den Namen «Luzern» getauft und das kapazitätssteigernde Rollmaterial eingeweiht.



Facts and figures zum RE24 Luzern–Olten



3 Mio
So viele Fahrgäste waren im Fahrplanjahr 2023 mit dem RE24 unterwegs.



74'103'359 km
So viele Personenkilometer hat der Zug im letzten Jahr zurückgelegt.



99.3 %
Der RE24 fährt 2024 fast kostendeckend.



Flächeneffizient unterwegs

Der Doppelstockzug mit 535 Sitzplätzen anstelle des bisher einstöckigen Flirts mit 324 Sitzplätzen (in Doppeltraktion) steigert die Kapazität auf der Linie deutlich. So verkehrt der Zug noch flächeneffizienter als zuvor.



Doppelt bequem

Nebst dem Kapazitätsausbau beim RegioExpress gab es im Regionalverkehr weiteren Grund zur Freude: Auch die S1 Sursee–Luzern–Rotkreuz–Zug–Baar wurde per Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2023 mit zusätzlichen Doppeltraktionen versehen.

Der Bahnhof Kriens Mattenhof ist ein wichtiger Agglomerationsbahnhof, der gemäss der Studie Bus 2040 zu einem attraktiven Bus-Bahn-Knoten gestärkt werden soll.

Den öV der Zukunft planen

Der VVL hat im Jahr 2023 zahlreiche Planungen durchgeführt oder begleitet. Mit den Studien Bus 2040 und Beschleunigung Bussystem sowie der Begleitung des DBL und des nationalen Bahn-Angebotskonzepts lag der Fokus auf der langfristigen Entwicklung des öV. Am 21. März 2023 hat der Kantonsrat mit einigen Bemerkungen den öV-Bericht 2023 bis 2026 zustimmend zur Kenntnis genommen und damit eine wichtige Basis für die Weiterentwicklung des öV geschaffen.

Durchgangsbahnhof und Gesamtperspektive Luzern

Der VVL beteiligt sich im Rahmen der Knotenorganisation Luzern an den Planungen zum Durchgangsbahnhof Luzern (DBL) und den Projekten in dessen Umfeld. Im Dezember 2023 unterschrieben der Kanton Luzern, die SBB und der VVL die Gesamtperspektive Luzern, um das Bahnangebot der Zukunft zu gestalten.

Vorprojekt DBL und Realisierungsabfolge

Ende Mai 2023 wurde das Vorprojekt zum DBL mit den drei Elementen Tiefbahnhof, Dreilindentunnel und Neustadttunnel vorgestellt. Parallel dazu hat der VVL die Arbeiten zur Studie Realisierungsabfolge intensiv begleitet. Diese Arbeiten laufen bis Mitte 2024.

das Bundesparlament beschlossen. Einige wichtige Elemente im Hinblick auf den DBL sind in der Botschaft 2023 enthalten oder konnten in der Parlamentsberatung noch eingebracht werden, zum Beispiel der Nachtragskredit für den Zimmerberg-Basistunnel 2 sowie der Ausbau des Bahnhofs Ebikon in einem Schritt auf vier Gleise.

Gesamtperspektive Luzern

Gemeinsam mit dem Kanton Luzern und der SBB konnte Ende 2023 im Rahmen einer Zugstufe die Gesamtperspektive Luzern unterzeichnet werden. Die Gesamtperspektive bündelt und koordiniert verschiedene Vorhaben und Themen der SBB, des Kantons Luzern und des VVL, welche in den nächsten Jahren anstehen und aufwärtskompatible Lösungen zum DBL ermöglichen sollen.



V. l. n. r.: Fabian Peter (Regierungspräsident), Pascal Süess (Geschäftsführer VVL), Daniel Heer (Leiter Planung VVL), Michel Berchtold (Leiter Region SBB Mitte) und Vincent Ducret (CEO SBB) unterzeichnen die Gesamtperspektive Luzern.

Projekte im Umfeld DBL

Der VVL hat die Erarbeitung verschiedener, für das Funktionieren des DBL wichtiger Umfeldprojekte begleitet, beispielsweise die gesamtverkehrliche Überprüfung der Testplanung DBL, die Studie durchgehender Busspuren Kriens–Ebikon und das Verkehrskonzept 2030 zur Abwicklung des Verkehrs rund um den Bahnhof während der Bauphase des DBL.

In diesem Kontext untersuchte der VVL auch alternative Wendepunkte für die heute am Bahnhof Luzern wendenden Buslinien, weil während der Bauphase des DBL der Bahnhofplatz dafür nicht mehr zur Verfügung steht. All diese Projekte galt es auch mit der Studie Bus 2040 abzustimmen.

Botschaft 2023

Im Sommer 2023 wurde vom Bundesrat die Botschaft 2023 mit dem Stand der Ausbauprogramme sowie der Ziele und Stossrichtung der Perspektive BAHN 2050 vorgelegt und am 15. März 2024 durch



Hier finden Sie alle Infos zum Jahrhundertprojekt. Durchgangsbahnhof Luzern

Infrastrukturplanung

Studie Beschleunigung Bussystem

Zu den wichtigsten Anliegen der Fahrgäste zählen eine hohe Pünktlichkeit und sichere Anschlüsse. Beides ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens an vielen Orten im Kanton Luzern je länger je weniger gegeben. Der VVL hat deshalb die Studie zur Beschleunigung des Bussystems erarbeitet und im November 2023 publiziert. Darin sind einerseits die Verspätungsquellen sowie mögliche Massnahmen dagegen dargestellt und beschrieben. Andererseits sind grosse Potenziale vorhanden für die Verkürzung von Reisezeiten sowie zur Einsparung von mehreren Millionen Franken jährlich, welche stattdessen für bessere Angebote reinvestiert werden könnten.

Zuständig für die konkrete Planung dieser Vorschläge und die Umsetzung der entsprechenden Massnahmen sind die Infrastruktureigentümer wie die Dienststelle vif und die Standortgemeinden. Ohne solche wirksamen Busbeschleunigungsmassnahmen wird der öV die angestrebte Erhöhung des Modalsplits nicht erreichen.

Begleitung Infrastrukturvorhaben

Der VVL hat auch im Jahr 2023 verschiedenste konzeptionelle Infrastrukturplanungen wie auch konkrete Bauprojekte begleitet und die öV-Anliegen in die jeweiligen Vorhaben eingebracht. Dazu gehören unter anderem Zweckmässigkeitsbeurteilungen zu verschiedenen Umfahrungsvorhaben, Bushubs, Testplanungen sowie Betriebs- und Gestaltungskonzepte. Weiter gab sich der VVL im Rahmen von Stellungnahmen bei verschiedensten Bauvorhaben ein. Diverse Gründe wie Ressourcenengpässe und Einsparungen erschweren nach wie vor eine zügige Umsetzung längst notwendiger Busbevorzugungsmassnahmen, Bushubs und Haltestellen.



Der Bushub Sursee ist zurzeit im Bau. Während der Umbauzeit ist ein Haltestellenprovisorium in Betrieb.

Zielbild Beschleunigung Bussystem im Raum Sursee



Hier gelangen Sie zur Detailansicht. Zielbild Beschleunigung Bussystem

Angebotsplanung Bahn und Bus

Konsolidierung Angebotskonzept 2035 / Botschaft 2026

Das 2019 beschlossene Angebotskonzept (AK) 2035 muss überarbeitet werden. Dazu begannen im Jahr 2023 die Konsolidierungsarbeiten, die der VVL in sogenannten Fahrplanwerkstätten eng begleitete. Diese Arbeiten stehen in einem engen Zusammenhang mit den Überlegungen zur Realisierungsabfolge der ersten Etappe des DBL. Das konsolidierte AK35 soll gemeinsam mit der Perspektive BAHN 2050 und ersten Etappen der Grossprojekte vom Bundesparlament im Rahmen der Botschaft 2026 beschlossen werden.

Korridorstudie Wolhusen–Langenthal

Nach den in der Phase 1 geprüften Potenzialen zur Fahrzeitverkürzung auf der Bahnstrecke zwischen Wolhusen und Langenthal wurden im Jahr 2023 in der Phase 2 konkrete Massnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung zusammen mit im Kontext künftig denkbaren Angebotskonzepten untersucht.

öV-Erschliessung neues Spital Sursee

Nach dem Regierungsratsentscheid vom Sommer 2023 stellte sich der VVL den verschiedenen Fragen zur Erschliessung des neuen Spitalstandorts in Sursee. Dabei ging und geht es nicht nur um Fragen zum Liniennetz und zur Angebotsdichte, sondern speziell um die dafür notwendigen öV-Infrastrukturen wie Haltestellen und Busbevorzugung. Zudem ist eine langfristige Bahnerschliessung über die Sursee-Triengen-Bahn in Prüfung.

Alternative Angebotsformen

Der VVL hat sich nach eingehender Prüfung per Ende 2023 aus der Finanzierung des Mitfahrsystems Taxito zurückgezogen. Im Rahmen verschiedener Gespräche und Untersuchungen wurden für einzelne Gebiete alternative Angebotsformen diskutiert. Überzeugende und finanzierbare konkrete Konzepte konnten bisher nicht eruiert werden.

Bus 2040

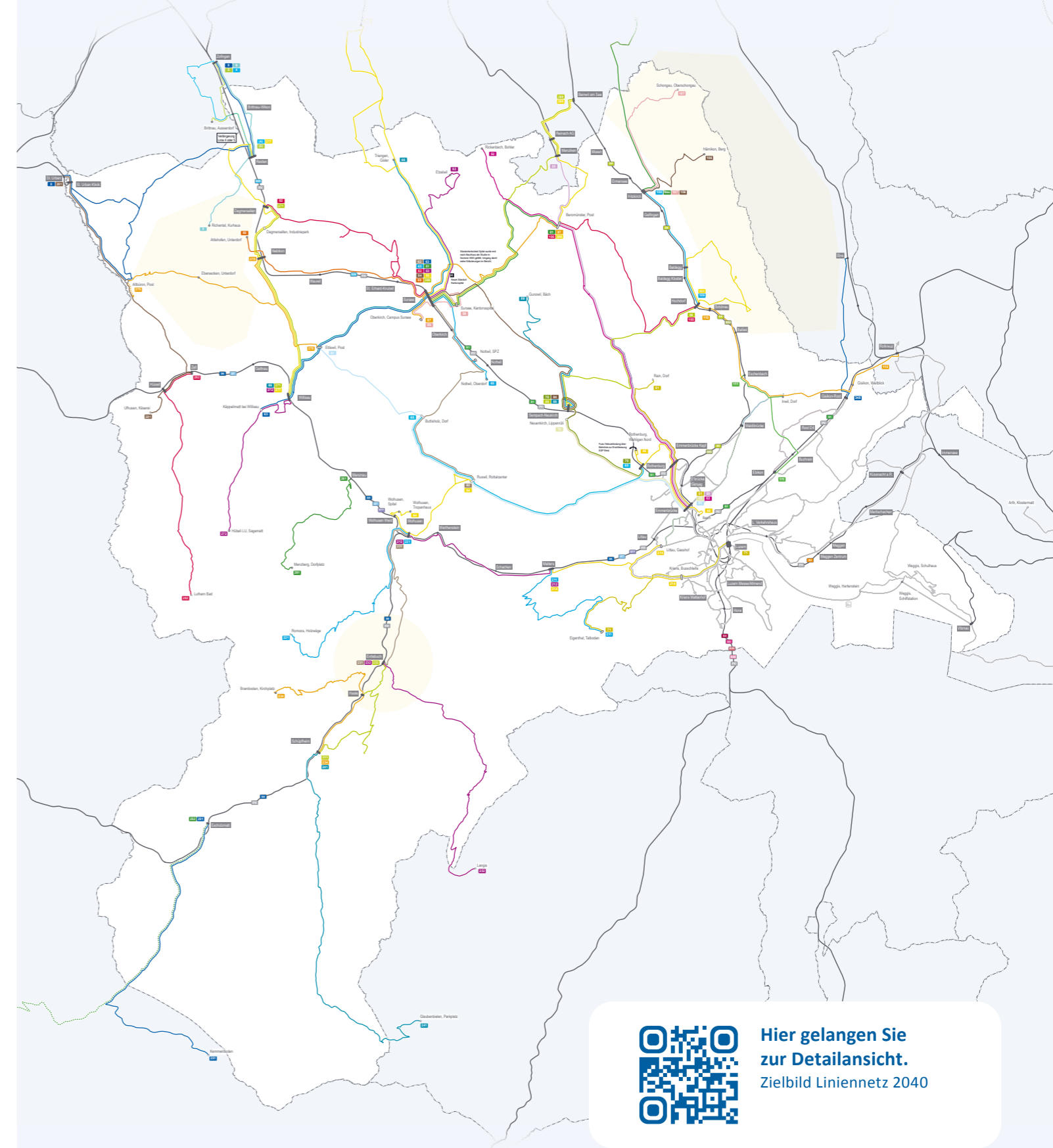
Nach der bis März 2023 durchgeführten breiten Mitwirkung zum Entwurf der Studie Bus 2040 wurde zusammen mit dem Verbundrat der Umgang mit den Schwerpunkten aus den Stellungnahmen definiert, der Bericht entsprechend überarbeitet und im November 2023 das finale Ergebnis publiziert. Damit besteht ein langfristiges Zielbild für die schrittweise Entwicklung des Busnetzes im Kanton Luzern, welches sowohl die Nachfrage bis zum Horizont DBL zu bewältigen vermag, wie künftig auch zu einem Bahnangebot mit dem DBL passt.

Erste in Bus 2040 genannte Massnahmen sollen bereits in Abhängigkeit der Potenzial- und Nachfrageentwicklung in den nächsten Jahren umgesetzt werden, andere sind abhängig von Infrastrukturen und können erst später umgesetzt werden.



Die Busbevorzugung ist eine wichtige Voraussetzung für einen zuverlässigen und attraktiven öV.

Zielbild des Liniennetzes 2040 für den ganzen Kanton Luzern



Hier gelangen Sie zur Detailansicht.
Zielbild Liniennetz 2040

Erfreuliche Entwicklung des neuen Nachtnetzes

Seit Dezember 2021 besteht in den Kantonen Luzern, Ob- und Nidwalden ein neu aufgebautes Nachtnetz. Die nächtlichen Zug- und Busverbindungen wurden in das normale öV-Angebot und öV-Tarifsystem integriert. Der Nachzuschlag fiel weg. Martina Hauri ist die zuständige Projektleiterin und blickt auf eine erfolgreiche Einführung zurück.



Was hat sich seit der Neulancierung des Nachtnetzes verändert?

Das Nachtangebot ist nicht nur ein Freizeitverkehrsangebot einer Randgruppe, sondern ein relevantes Merkmal einer modernen Wirtschaftsregion. Die 24/7-Gesellschaft, aber auch das seit 2010 gültige Luzerner öV-Gesetz (öVG) sieht keine Trennung von Tag- und Nachtangeboten vor. Rückgrat des Nachtnetzes bildet die Bahn mit dem Nacht-RE Zürich–Luzern und der Nacht-S-Bahn Luzern–Sursee. Das Busangebot bildet in den beiden Zentren Luzern und Sursee sowie weiteren geeigneten Bahnhöfen Anschlussverbindungen in die Agglomeration und den ländlichen Raum. Der Fahrplan wurde besser merkbar und mit gegenseitigen Anschlüssen zwischen verschiedenen Linien gestaltet. An Grossanlässen kann das Angebot gezielt verstärkt werden. Der frühere Sondertarif ist weggefallen. Man kann nun mit dem normalen öV-Billet das Nachtangebot nutzen.

Wie entwickelt sich die Nachfrage?

Verglichen mit den Nachfragezahlen des alten Nachtnetzes (Erhebung 2017) ist die Nachfrage bis 2023 um rund das Dreifache gestiegen. Die Nachfrageerwartung des Szenarios «tief» aus dem Konzeptbericht Nachtnetz wurde nach zwei Jahren bereits um fast 40 Prozent übertroffen. Samstagnachts nutzen jeweils rund 3'400 Nachtschwärmer/innen den Nachtstern. In der Nacht von Freitag auf Samstag sind es rund 2'300 Personen. Gerade die Nacht-S-Bahn SN1 von Luzern nach Sursee, als Hauptverbindung zu den anschliessenden Buslinien, ist gut ausgelastet. Auch die Nachfrageentwicklung auf den Nachtbuslinien in der Agglomeration Luzern ist sehr erfreulich. In einigen ländlichen Gebieten sind die Nachfragerwerte noch eher unter unseren Erwartungen, jedoch langsam steigend.

Wie funktioniert die Zusammenarbeit im Nachtnetz?

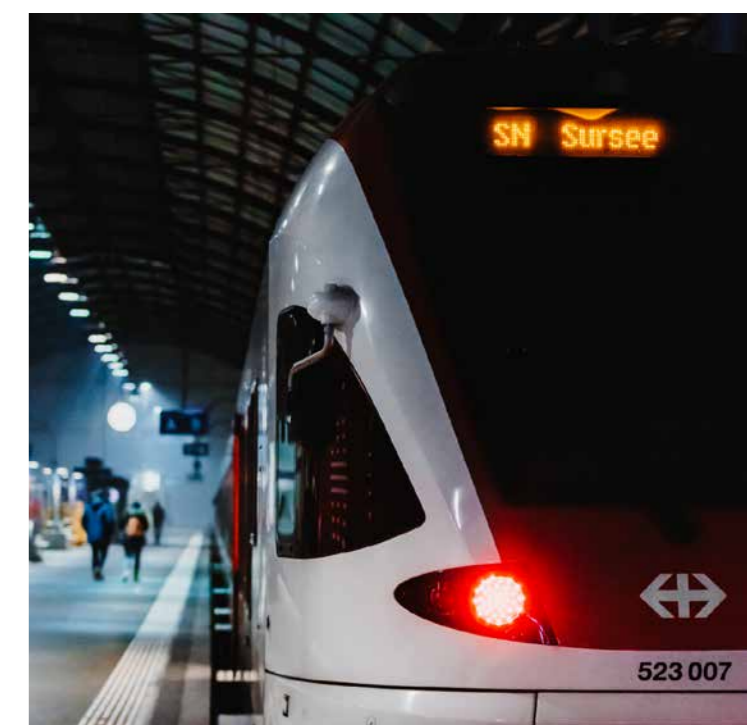
Mit der Einführung des neuen Nachtnetzes ging der Hoheitswechsel von der Transportunternehmung zum VVL und den Mitbestellern. Diese treten einheitlich gegenüber den Kunden auf und planen das Nachtangebot langfristig und schrittweise passend zur Nachfrage. Dabei werden

eingespielte Abläufe aus dem Tagnetz genutzt. Der VVL bestellt das Angebot gemäss ordentlichem Offert- und Bestellverfahren. Das Marketing kommt aus einer Hand und wird unter dem einheitlichen Brand «Nachtstern» geführt.

Wie möchten ihr das Nachtnetz weiterentwickeln?

Für den Fahrplan 2025 ist die Verlängerung der SN1 nach Olten (ZVV) geplant, was einzelne Anpassungen im Nachtbusnetz nach sich zieht. Der Zürcher Verkehrsverbund plant ebenfalls auf 2025 mit den Kantonen Aargau und Solothurn eine neue Nacht-S-Bahnlinie von Zürich via Heitersberg nach Olten. Eine allfällige Verlängerung der S3 von Basel nach Olten kann in einigen Jahren ebenfalls integriert werden. Somit wird Olten in der Nacht ein attraktiver Umsteigeknoten. Ebenfalls auf den Fahrplan 2025 wird die Nachtbuslinie N3 Luzern–Küssnacht nach Arth-Goldau verlängert. Dies in Zusammenarbeit mit dem Kanton Schwyz, der damit einen vierjährigen Testbetrieb für ein neues Nachtangebot umsetzen wird.

Nebst den Weiterentwicklungspotenzialen werden immer wieder verschiedene Bedürfnisse für neue Nachtangebote an den VVL herangetragen. Diese prüfen wir und erarbeiten dazu mögliche Varianten, um kontinuierlich eine nachfrageorientierte und finanzierbare Weiterentwicklung des Nachtangebots zu erreichen.



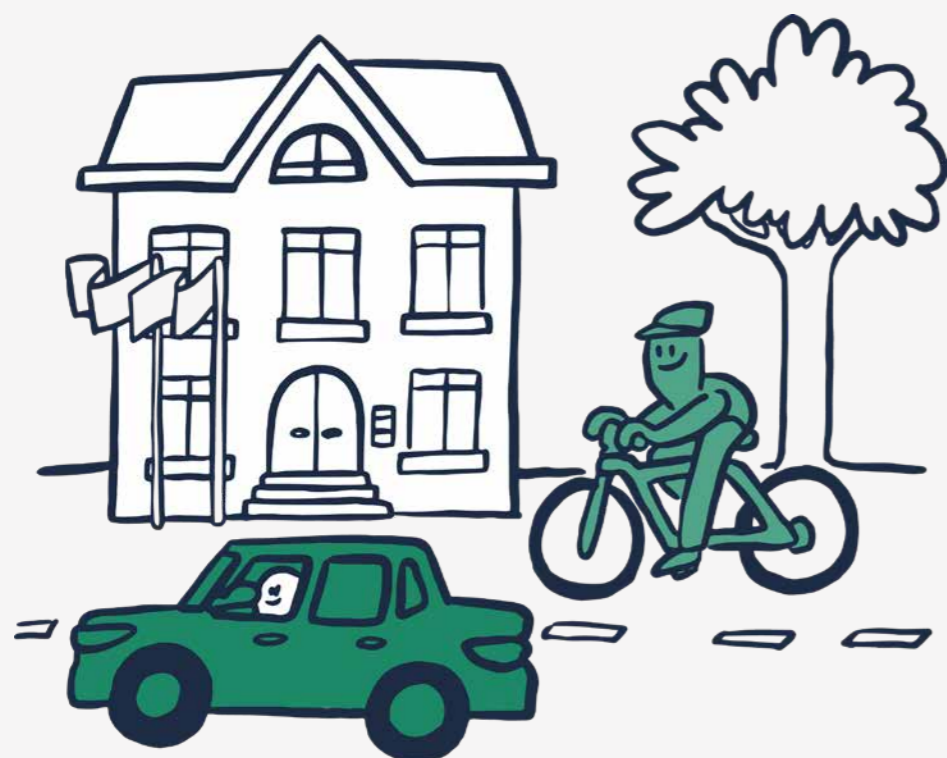
Mobilitäts- management: Wege und Gewohnheiten nachhaltig verändern



Im letzten Jahrhundert kümmerte sich die klassische Verkehrsplanung vor allem darum, die nötige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und die Verkehrsflüsse richtig zu lenken. Inzwischen gewinnt Mobilitätsmanagement immer mehr an Bedeutung. Mobilitätsmanagement befasst sich mit der Frage, wie die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden kann. Gemeinden, Unternehmen, Arealentwickler, Schulen und wir als Individuen leisten einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung unseres zukünftigen Gesamtverkehrssystems. Was Luzernmobil gemeinsam mit seinen Partner/innen 2023 unternommen hat, ist auf den nächsten Seiten zu lesen.

Die Mobilität in der Gemeinde

Wie kann Luzernmobil die Gemeinden bei einem nachhaltigen Mobilitätsmanagement unterstützen? Antworten auf diese Frage zu finden und konkrete Massnahmen umzusetzen, war einer der Schwerpunkte im Jahr 2023.



Das Fundament bildete eine wissenschaftliche Arbeit, die in Zusammenarbeit mit der Hochschule Luzern (HSLU) erarbeitet wurde. Die Bedürfnisabklärung hat die HSLU in Form einer Mixed-Method-Forschungsmethode umgesetzt. Aus den gewonnenen Resultaten hat die HSLU Handlungsempfehlungen formuliert. In Bezug auf die kantonale Unterstützung in der Mobilitätsthematik wünschen sich Luzerner Gemeinden insbesondere grundlegende Informationen, analysierbare Fakten und Vernetzungsmöglichkeiten.

Mobilitätsmanagement befasst sich mit der Frage, wie die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden kann.

Umgesetzt wurde eine umfassende Toolbox mit detailliert beschriebenen Werkzeugen, wie sich eine Gemeinde dem Thema Mobilität annehmen kann und welche Wirkung die einzelnen Massnahmen erzeugen. Mit der Story-Map erhält jede Gemeinde eine individuelle Mobilitätsdatenbank.

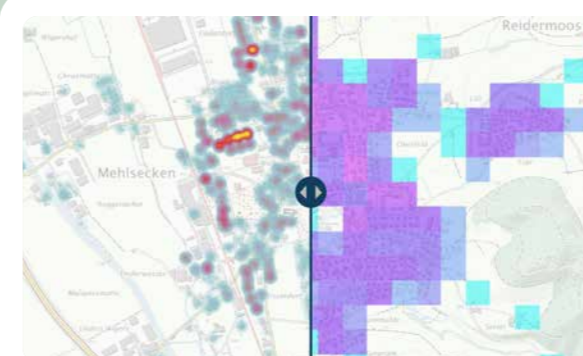


Priska Zettel, Gemeinderätin von Luthern, engagiert sich für vielfältige Mobilität im Luthertal. Weitere Good-Practice Stories von Luzerner Gemeinden, die die Mobilitätswende aktiv mitgestalten, werden laufend geteilt:

[Luzernmobil.ch/gemeinden/good-practice](https://luzernmobil.ch/gemeinden/good-practice)



Über verschiedene Kanäle ist Luzernmobil im Austausch mit den Luzerner Gemeinden. Dreh- und Angelpunkt bildet die Website. Auf Initiative der Gemeinden fanden diverse Beratungsgespräche statt. Weiter wurden zwei Webinare durchgeführt sowie Referate an verschiedenen Veranstaltungen wie die Regionalkonferenzen des VVL oder die Anlässe des Verbands Luzerner Gemeinden.



In enger Zusammenarbeit mit der Dienststelle Raum und Wirtschaft wurde für jede Luzerner Gemeinde eine Mobilitätsdatenbank erstellt. Die «StoryMap» ist ein Zusammenschluss verschiedener Datenquellen wie dem Geoportal des Kantons Luzern, dem Bundesamt für Statistik oder LUSTAT. Mit diesem öffentlich zugänglichen Tool steht Gemeinden wie aber auch Firmen, Investoren oder Arealentwicklerinnen und -entwicklern ein einfacher Zugang zu wichtigen Mobilitätsdaten zur Verfügung. Dieses Wissen unterstützt verschiedene Partner bei der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität. Erfahren Sie mehr unter:

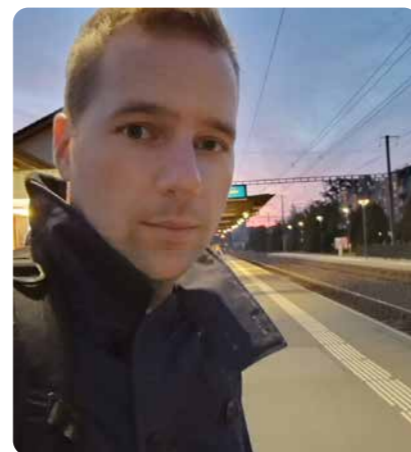
[Luzernmobil.ch/gemeinden/storymap](https://luzernmobil.ch/gemeinden/storymap)



«Innovationen fördern» ist einer von vier strategischen Grundsätzen der kantonalen Mobilitätsmanagementstrategie. 2023 wurden erstmals Fördermittel im Umfang von CHF 40'000 an innovative Mobilitätsprojekte verteilt.



Die erste Luzernmobil-Challenge in Bildern



Ganzheitliche Mobilität fördern

Im Tausch gegen das eigene Auto erhielten fünf Haushalte ein komplettes Mobilitätspaket. Auch Luzerner Unternehmen können die Mobilität ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fördern, wie unter anderem das gute Beispiel der Schmid Gruppe zeigt.

Luzernmobil-Challenge 2023

Mit der ersten Luzernmobil-Challenge im Herbst brachen fünf Haushalte ihre Mobilitätsroutine. Im Tausch gegen den eigenen Autoschlüssel erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ein umfassendes Mobilitätspaket. Ausgestattet mit E-Bike, öV-Guthaben, Car-Sharing- und Cargobike-Guthaben sowie einem Gutschein für die Nutzung von Co-Working-Spaces erlebten die Teilnehmenden einen neuen Mobilitätsalltag.

Ihre Erfahrungen teilten sie unter anderem in der Sendung «anders unterwegs», eine Co-Produktion mit Tele1. Auch im Blog auf luzernmobil.ch/challenge gibt es einige Anekdoten zu erfahren. Die Luzernmobil-Challenge wurde 2024 wiederholt. Es machten über 50 Personen mit.

Hier geht es zur Sendung «anders unterwegs» von Tele 1. Schauen Sie rein!



Yves erhält von der Schmid Gruppe ein GA Lernende

Betriebliche Mobilität steuern

Die Gründe für betriebliches Mobilitätsmanagement sind vielfältig: Nachhaltigkeitsziele, behördliche Auflagen, Employer Branding und vieles mehr. Die Toolbox von Luzernmobil unterstützt Firmen dabei, konkrete Massnahmen für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement zu planen und umzusetzen. Nach einer kostenlosen Erstberatung durch Luzernmobil können Firmen einen Unterstützungsbeitrag für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts beantragen. Im Jahr 2023 wurden zwei Firmen und eine Gemeinde mit diesem Angebot unterstützt.

«Nachhaltigkeit beginnt mit dem Weg zur Arbeit.»

Yvonne Lufaj, Schmid Gruppe

Weitere Good-Practice Stories von Luzerner Unternehmen sind auf luzernmobil.ch zu finden.



Kennzahlen 2023



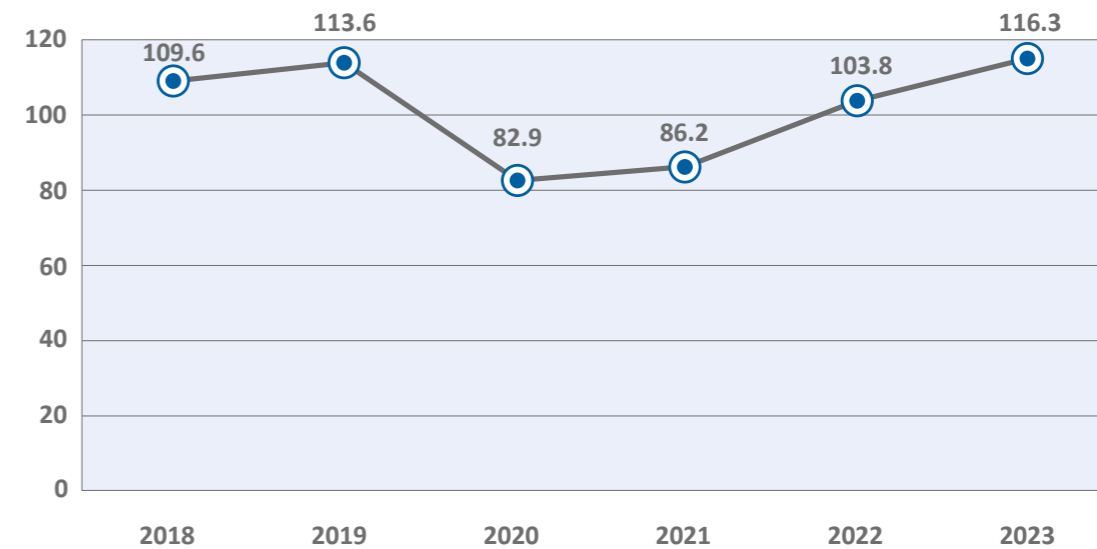
Die Entwicklung der Nachfrage und des Angebots, der Bahnstrecken sowie die Entwicklung der Finanzierung der bestellten Leistungen im vergangenen Jahr sind auf den folgenden Seiten dargestellt.

Entwicklung Angebot und Nachfrage

Im Jahr 2023 stieg die Nutzung des öV deutlich an und die Nachfrage erreichte einen neuen Höchststand von 116.3 Millionen Fahrgästen. Der bisherige Rekordwert vom Jahr 2019 wurde damit um rund 2 Prozent übertroffen. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Steigerung von 12 Prozent. Diese positive Entwicklung zeigte sich auch bei den Personenkilometern, welche um 17 Prozent auf 1'096.3 Millionen angestiegen sind und 9 Prozent über 2019 liegen.

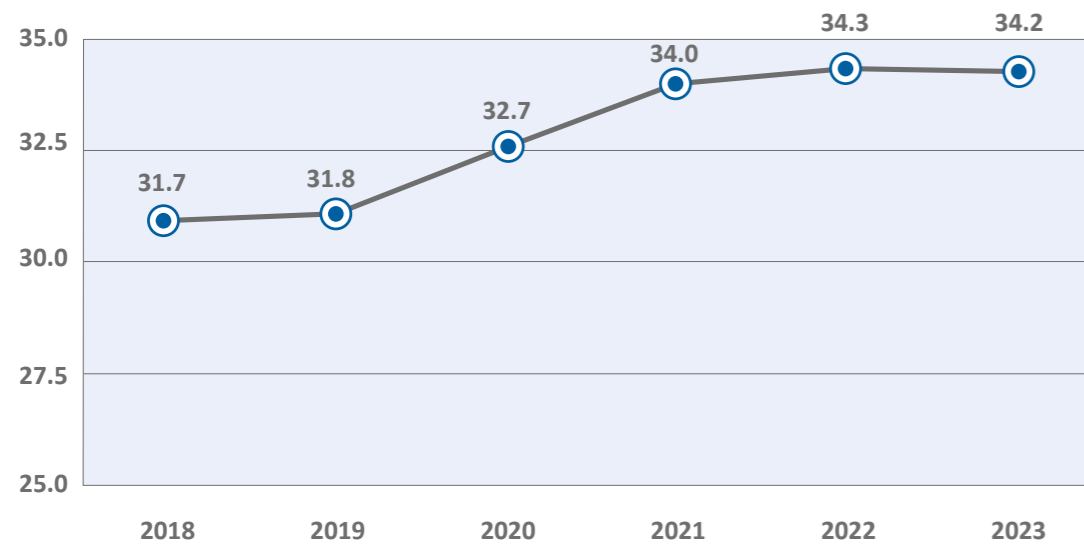


Entwicklung Fahrgäste (in Mio.)



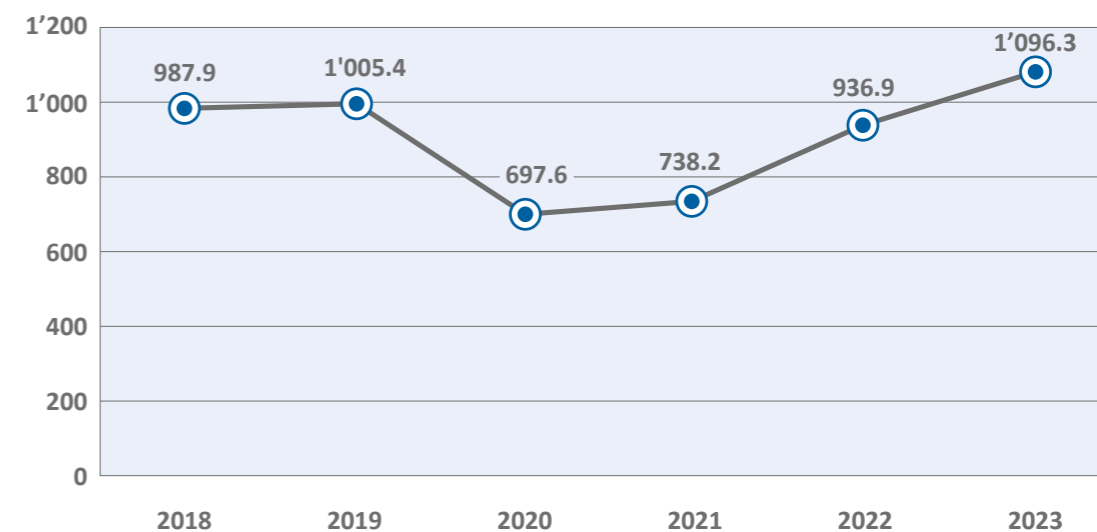
Im vergangenen Fahrplanjahr zählte der VVL 116.3 Millionen Fahrgäste (Einsteiger). Dies entspricht einer Steigerung von rund 12 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode.

Entwicklung Kurskilometer (in Mio.)



Das Angebot an Kurskilometern zeigt die von den Transportunternehmen erbrachten Fahrplankilometer bei Bahn und Bus in dem vom VVL bestellten öffentlichen Verkehr. Im Jahr 2023 gab es eine leichte Abnahme von 0.3 Prozent. Gründe dafür sind die vorübergehende Einstellung der Linie 5 der VBL aufgrund des Personalmangels sowie kleinere Ausfälle und Betriebseinschränkungen wegen Baustellen bei verschiedenen Transportunternehmen.

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 2022 auf 1'096.3 Millionen Kilometer. Besonders stark war das Wachstum im ersten Quartal 2023, das im Vorjahr noch von der Pandemie geprägt war. Im Jahr 2023 konnte die Auswirkung von Homeoffice durch eine Zunahme des Freizeit- und Touristenverkehrs kompensiert werden.

Entwicklung Bahnstrecken

In der nachfolgenden Tabelle werden pro Bahnstrecke die Anzahl Fahrgäste in beide Richtungen dargestellt. Erfasst werden sämtliche Reisende in Regional- und Fernverkehrszügen an einem durchschnittlichen Werktag. Die Daten werden jährlich von den Bahnunternehmen erhoben.

Die Strecke Emmenbrücke–Luzern verzeichnete mit 37'400 Fahrgästen pro Werktag die grösste Nachfrage. Diese Zahl liegt praktisch auf dem Niveau von 2019, als 37'600 Personen pro Werktag diese Strecke benutzten. Im Vergleich zu 2022 ist die Nachfrage um 5'700 Personen bezie-

hungsweise 18.0 Prozent gestiegen. Das Wachstum war vor allem im ersten Quartal 2023 sehr hoch, welches im Vorjahr noch von der Pandemie geprägt war.

Die Strecke Luzern Allmend/Messe–Luzern verzeichnete mit +25.9 Prozent gegenüber dem Vorjahr prozentual das grösste Wachstum. Dies ist einerseits auf die weitere Gebietsentwicklung Luzern Süd rund um Kriens Mattenhof, und andererseits auf die Zunahme der Freizeitreisenden und der internationalen Touristen zurückzuführen.

Fahrgastzahlen auf Bahnstrecken

Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste Fern- und Regionalverkehr pro Werktag

Bahnstrecke	2004	2010	2019	2020	2022	2023	Differenz 2022–2023	
							Absolut	%
Emmenbrücke–Luzern	17'900	30'200	37'600	25'200	31'700	37'400	5'700	18.0%
Ebikon–Luzern	21'300	29'100	36'100	22'000	30'100	36'100	6'000	19.9%
Emmenbrücke Kapf–Emmenbrücke Gersag	14'700	25'400	30'700	19'900	26'100	30'300	4'200	16.1%
Luzern Allmend/Messe–Luzern	10'100	13'300	20'600	12'300	18'500	23'300	4'800	25.9%
Littau–Luzern	7'400	7'400	8'600	6'100	7'200	8'200	1'000	13.9%
Luzern Verkehrshaus–Luzern	3'600	4'300	4'800	3'200	4'300	5'300	1'000	23.3%
Waldibrücke–Emmenbrücke Gersag	3'400	4'300	4'700	3'800	4'000	5'000	1'000	25.0%

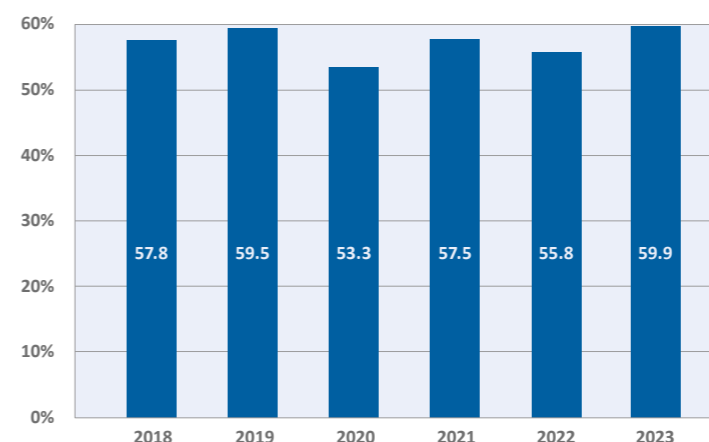
37'400 Fahrgäste sind durchschnittlich an einem Werktag auf der Strecke Emmenbrücke–Luzern unterwegs.



Entwicklung Finanzierung bestellter Leistungen

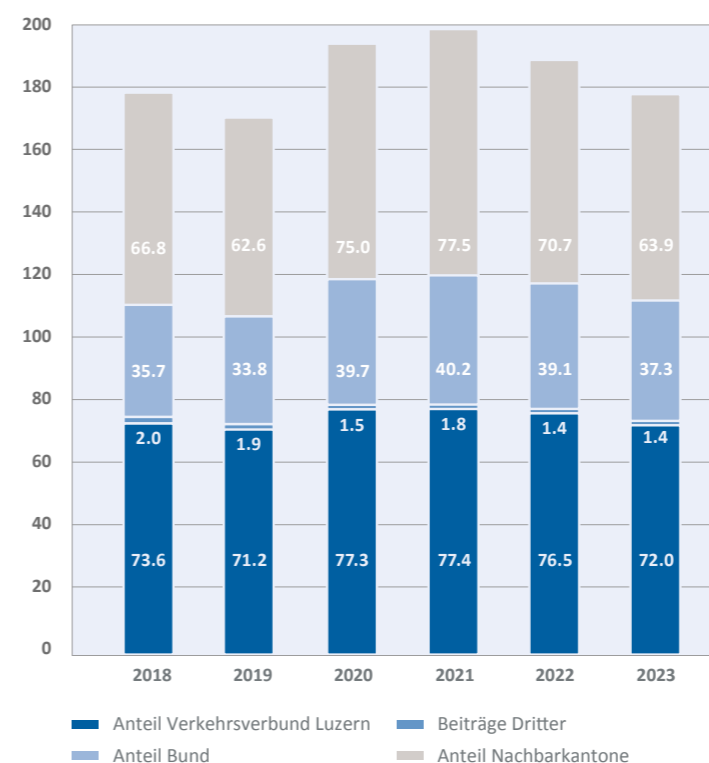
Im Jahr 2023 betrug der Kostendeckungsgrad der bestellten Linien 59.9 Prozent. Dies entspricht einer Zunahme von 4.1 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr. Damit wurde ebenfalls der Wert vom Vor-Corona-Jahr 2019 übertroffen (+0.4 Prozentpunkte).

Entwicklung Kostendeckungsgrad (in Prozent)



Der Kostendeckungsgrad wird auf Basis der Planrechnung der Transportunternehmen errechnet. Er zeigt, in welchem prozentualen Umfang die Verkehrserlöse die Kosten des öffentlichen Verkehrs decken. Nachdem im Jahr 2022 die Folgen der Pandemie noch deutlich spürbar waren, sind im Jahr 2023 die Nachfrage und damit auch die Erlöse merklich gestiegen. Die geplanten Erlöse lagen im Jahr 2023 gesamthaft 8.6 Prozent über dem Vorjahr.

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (in Mio.)



Die Abgeltung wird – nach Abzug der Beiträge von Dritten, wie Einkaufszentren oder Firmen – durch die öffentliche Hand, also VVL, Bund und Nachbarkantone finanziert. Die Zunahme der Kosten ist mit +1.3 Prozent tiefer als die Zunahme der Erlöse ausgefallen, deshalb konnten die Abgeltungen um 6.9 Prozent reduziert werden.

Verkehrsverbund Luzern und Verkehrsbetriebe Luzern AG beenden Subventionsangelegenheit aussergerichtlich

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts im Sommer 2023 haben der Verkehrsverbund Luzern (VVL) und die Verkehrsbetriebe Luzern AG (VBL AG) gemeinsam entschieden, die Subventionsangelegenheit aussergerichtlich beizulegen. Die VBL AG wird die auf kantonaler Ebene zu viel bezogenen Subventionen in der Höhe von 14.6 Millionen Franken und rund 6.7 Millionen Franken Zinsen zurückbezahlen. Dies wurde Ende Februar 2024 in einer aussergerichtlichen Vereinbarung geregelt. Die Subventionsangelegenheit ist damit beendet.

Seit Februar 2020 forderte der VVL von der VBL AG für die Jahre 2010 bis 2017 zu viel bezogene Subventionen in der Höhe von rund 16 Millionen Franken zurück. Weil hinsichtlich der Rückzahlungsmodalitäten keine einvernehmliche Lösung gefunden werden konnte, haben der VVL und das BAV das Geld mittels Verfügung eingefordert. Dagegen hatte die VBL AG Beschwerde eingereicht.

Am 23. August 2023 hat das Bundesverwaltungsgericht das Urteil über die Forderungen des BAV gegenüber der VBL AG bekanntgegeben. Das Bundesverwaltungsgericht wies die Beschwerde der VBL AG für die Jahre 2012–2017 ab, hiess sie für 2010 und 2011 aber gut. In Absprache mit der VBL AG hat der VVL überprüfen lassen, inwiefern das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts auf die kantonalen Verhältnisse übertragbar ist. Sowohl der VVL als auch die VBL AG haben, nachdem das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts rechtskräftig war, eine aussergerichtliche Einigung für das Verfahren auf kantonaler Ebene angestrebt. Beide Parteien wollten ein weiteres langes und ressourcenintensives Gerichtsverfahren vermeiden.

Die juristischen Abklärungen des VVL auf kantonaler Ebene haben ergeben, dass die VBL AG Rückzahlungen für die Jahre 2010 sowie 2012 bis 2017 zu leisten hat. Die VBL AG hat sich dem in

der Gesamtbeurteilung des Falles angeschlossen. Aufgrund der unterschiedlichen rechtlichen und tatsächlichen Ausgangslage auf kantonaler Ebene konnte der VVL im Gegensatz zum BAV auch die zu viel bezogenen Subventionen für das Jahr 2010 zurückfordern. Für das Jahr 2011 gilt hingegen auch auf kantonaler Ebene der Vertrauensschutz.

Aussergerichtliche Vereinbarung wurde Ende Februar 2024 unterzeichnet

Ende Februar 2024 wurde auf dieser Grundlage aussergerichtlich vereinbart, dass die VBL AG die Rückforderung der Jahre 2010 und 2012 bis 2017 akzeptiert. Die VBL AG verpflichtet sich gemäss aussergerichtlicher Vereinbarung, einen Betrag von total 14.6 Millionen Franken an den VVL zurückzuzahlen. Hierfür muss die VBL AG einen Kredit aufnehmen. Hinzu kommen Zinsen in der Höhe von rund 6.7 Millionen Franken. Zudem trägt sie die Kosten des Beschwerdeverfahrens. Beim Kantonsgericht wurde beantragt, das Verfahren als gegenstandslos abzuschreiben. Beide Parteien tragen ihre Anwaltskosten selber.

Rückerstattung an Kanton und Gemeinden

Der Rückerstattungsbetrag in der Höhe von 14.6 Millionen Franken ergibt sich aus zu viel bezogenen Subventionen. Nach erfolgter Rückerstattung wird der VVL den geschuldeten Betrag an die Gemeinden und den Kanton rückführen.

Bezüglich der Zinsen in der Höhe von 6.7 Millionen Franken hat der Verbundrat entschieden, diese Gelder zugunsten des öV einzusetzen und damit bereits bewilligte Infrastrukturinvestitionen für den fossilfreien öV bei der VBL AG zu finanzieren.

Verfahren zu den Strafanzeigen weiterhin offen

VVL und BAV haben Ende November 2021 Strafanzeigen 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. Mitte Januar 2024 erhob die Luzerner Staatsanwaltschaft für Wirtschaftsdelikte Anklage wegen mehrfachen Betrugs sowie Leistungs- und Abgabebetrugs in den Jahren 2018 und 2019 gegen fünf teils ehemalige Kadermitglieder der VBL AG. Dieses Verfahren besteht unabhängig von der aussergerichtlichen Vereinbarung und ist weiterhin offen.

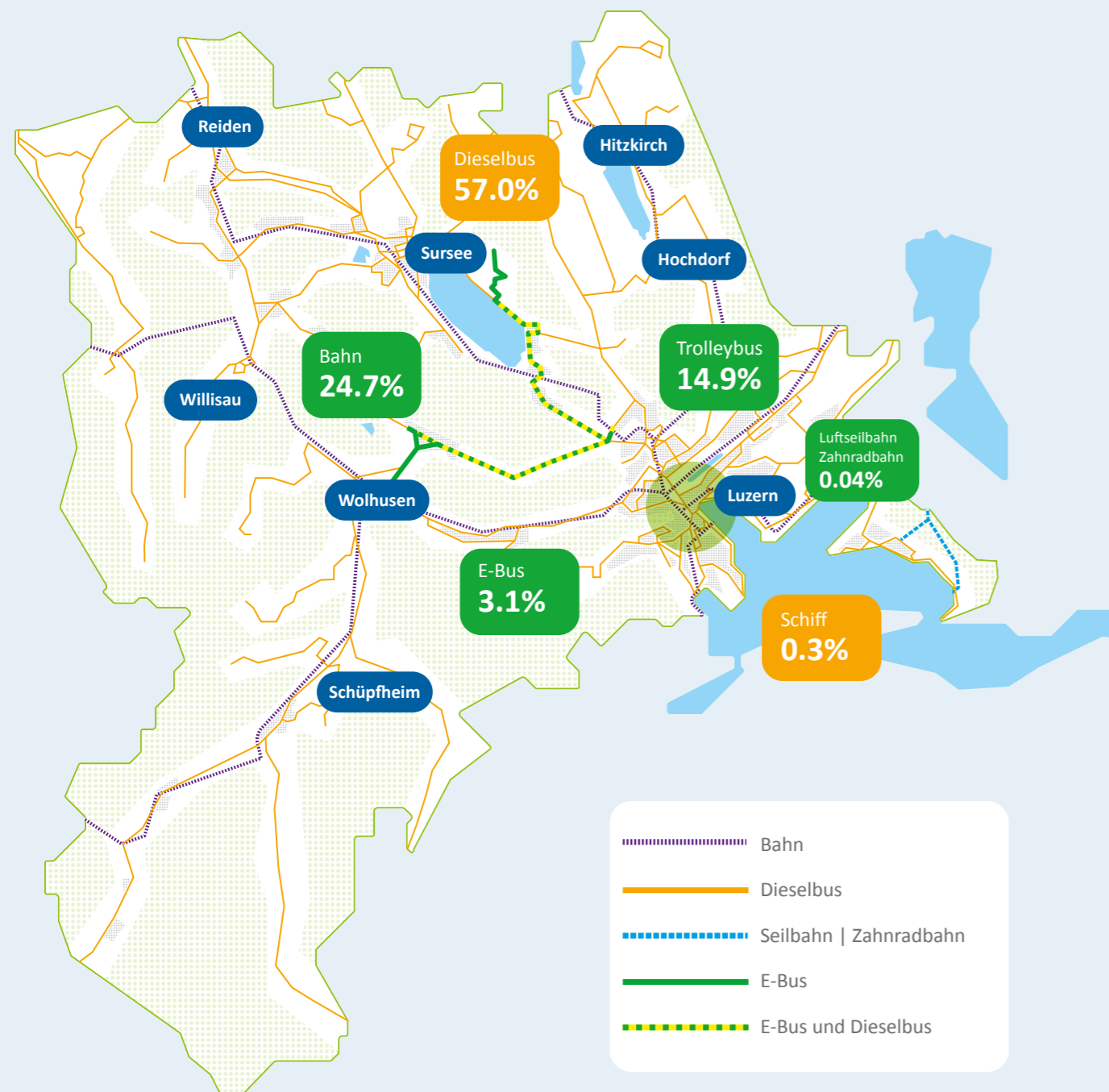
Schlussstrich für die Subventionsangelegenheit und gemeinsamer Schritt in die Zukunft

Der VVL ist erleichtert, dass die Angelegenheit nun abgeschlossen werden konnte und die Rückerstattung an den Kanton und die Gemeinden erfolgen kann. Der Fokus kann damit vollumfänglich auf eine konstruktive Zusammenarbeit und auf die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Luzern gelegt werden.

Auf dem Weg zu einem fossilfreien öV im Kanton Luzern



Der Verbundrat hat im Mai 2024 die überarbeitete E-Bus-Strategie – neu Strategie fossilfreier öV – verabschiedet. Die Strategie wurde im Laufe des Jahres 2023 gemeinsam mit den Transportunternehmen und Fachpersonen überarbeitet. Es sind bereits einige Depotlader-Batteriebusse bei verschiedenen Transportunternehmen im Einsatz. Oberstes Ziel bleibt es, bis 2040 einen fossilfreien öV im Kanton Luzern zu erreichen.



Übersicht 2023 – Anteil Kurskilometer im Kanton Luzern

	Kurskilometer	Anteil
Dieselbusse	14'549'274	57.0%
Bahn	6'300'593	24.7%
Trolleybus	3'815'975	14.9%
E-Bus	782'091	3.1%
Schiff	70'299	0.3%
Seilbahn/Zahnradbahn	10'522	0.04%
Gesamt	25'528'755	100%

Rund 43 Prozent der Gesamtkurskilometer im Kanton Luzern sind fossilfrei unterwegs.

Überarbeitung Strategie fossilfreier ÖV

Der VVL erarbeitete vor rund vier Jahren die E-Bus-Strategie 2019. Diese Strategie zeigt auf, mit welchen Antriebsoptionen sich die folgende, an die kantonale Klimastrategie angelehnte Vision des VVL umsetzen lässt: Um 2040 fahren im Kanton Luzern nur noch mit erneuerbarer Energie betriebene, energieeffiziente und emissionsarme Busse.

Die Forschung und Entwicklung alternativer Antriebstechnologien zum Dieselbus waren in den letzten Jahren dynamisch. Deshalb wurde die bestehende Strategie aktualisiert. Die Überprüfung erfolgte technologieoffen und unter Berücksichtigung des aktuellen Markt- und Technologiestands sowie der absehbaren Entwicklungen in den nächsten Jahren.

Eine Umstellung auf eine fossilfreie Flotte im Kanton Luzern bis 2040 ist durch den Einsatz von Batterie-Depotladern möglich. Neben den Fahrzeugen braucht es den Aus- beziehungsweise Umbau der Depots mit der entsprechenden Ladeinfrastruktur. Basierend auf der aktualisierten Strategie wurden Umsetzungskonzepte auf Ebene der Transportunternehmen erarbeitet. Diese hatten zum Ziel, einerseits die Umsetzbarkeit der Strategie nachzuweisen. Andererseits zeigen sie den Umsetzungspfad auf, wie die Vision erreicht werden kann, sowie den Finanzbedarf für die zusätzlichen Abgeltungen als Folge der Umstellung auf eine fossilfreie Busflotte.

Bei vollständiger Umstellung auf eine rein elektrische Busflotte können rund 14'000 Tonnen Treibhausgase vermieden und pro Jahr ungefähr 5 bis 6 Millionen Liter Diesel eingespart werden. Zusätzlich wirken sich die Elektrobusse positiv auf die Lärmsituation in Siedlungsgebieten aus.

Nach den bereits eingeführten Pilotlinien werden nun immer mehr Elektrobusse auf den Strassen im Kanton Luzern rollen. Dies geschieht etappenweise pro Transportunternehmen und immer in Verbindung mit der entsprechenden Ladeinfrastruktur.



Seit Februar 2024 hat die VBL Elektro-Gelenkbusse auf der Linie 19 im Einsatz.

Bereits erreichte Meilensteine

2024 (laufende Einführung, je nach Fahrzeuglieferung)

7 Fahrzeuge
Linien 82, 83, 85 und 86
PostAuto AG



1 Fahrzeug
Emmer Ortsbusnetz
Auto AG Rothenburg



3 Fahrzeuge
Linie 19
VBL AG



Seit 11. Dezember 2022

4 Fahrzeuge
Linien 60 und 64
Rottal Auto AG



3 Fahrzeuge
Linien 70 und 89
PostAuto AG



Seit 12. Dezember 2021

3 Fahrzeuge
Linie 10
VBL AG



Fahrplanwechsel vom 10.12.2023



Der VVL stimmte das Angebot auf die aktuelle Nachfrage und Kapazität ab und nahm in diesem Zusammenhang Einsparungen und Leistungsverlagerungen vor. So konnte das öV-Angebot im Kanton Luzern trotz der aktuellen Kostenentwicklung optimiert und verbessert werden, um den Bedürfnissen der Reisenden bestmöglich zu entsprechen.



Die Linie 24 wurde aufgrund der hohen Nachfrage in der Morgenspitze zum 10-Minuten-Takt verdichtet.



Stadt Luzern und Agglomeration

- 1 Ebikon Fildern – Luzern Bahnhof – Obernau***
Die Abfahrtszeiten der zusätzlichen Kurse in der Hauptverkehrszeit zwischen Maihof und Luzern Bahnhof wurden angepasst. Eine zusätzliche Abfahrt ab Maihof erfolgt um 16.30 Uhr. Die Abfahrten ab Maihof um 6.26, 6.40, 6.54, 8.38, 18.47, 19.02 und 19.17 Uhr werden nicht weitergeführt. Die Kurse Ebikon–Fildern und Luzern Bahnhof–Obernau verkehren unverändert im 7.5-Minuten-Takt.
- 5 Kriens Busschleife – Luzern Eichhof – Emmenbrücke Bahnhof Süd***
- 6 Büttenehalde – Luzern Bahnhof – Matthof**
- 7 Wesemlin Unterlöchli – Luzern Bahnhof – Bireggghof**
- 8 Würzenbach – Luzern Bahnhof – Hirtenhof**
Die Taktintervalle der Linien 5, 6, 7 und 8 wurden unter Berücksichtigung der aktuellen Nachfrage angepasst.
- 12 Luzern Bahnhof – Littau Gasshof**
Aufgrund der hohen Nachfrage fährt von Montag bis Freitag um 19.31 Uhr ab Luzern Bahnhof ein zusätzlicher Kurs, womit der 7.5-Minuten-Takt bis 19.45 Uhr verlängert wird.
- 16 Kriens – Horw Zentrum – Spitz**
Die Zusatzkurse an den Abendverkäufen sowie Sonn- und Feiertagsverkäufen im Pilatusmarkt werden nicht mehr angeboten.
- 24 Luzern Bahnhof – Meggen – Tschädigen/Gottlieben**
Aufgrund der hohen Nachfrage wird während der morgendlichen Hauptverkehrszeit von Montag bis Freitag ein 10-Minuten-Takt geführt. Am Sonntagmorgen um 5.31 Uhr fährt ein zusätzlicher Kurs ab Bahnhof Luzern und um 5.58 Uhr ab Meggen Tschädigen.
- 43 Emmenbrücke Bösfeld – Gersag Bhf – Lindenheim – Emmenbrücke Bahnhof Süd – Reussbühl Waldstrasse**
Die Linie verkehrt auch sonntags ganztägig bis Mitternacht im 30-Minuten-Takt bis nach Reussbühl Waldstrasse. Damit hat Reussbühl an Sonntagen ein besseres ÖV-Angebot.
- 46 Emmenbrücke, Bahnhof Süd – Rothenburg, Wahligen Nord**
Aufgrund der tiefen Nachfrage erfolgt der Wechsel vom 15-Minuten-Takt auf den 30-Minuten-Takt am Abend bereits eine halbe Stunde früher. An Samstagen von ca. 10.00 bis 17.00 Uhr verkehrt die Linie hingegen auf der ganzen Strecke zwischen Emmenbrücke Bahnhof Süd und Rothenburg Wahligen Nord im 15-Minuten-Takt, zugunsten besserer Anschlüsse.
- N5 Luzern Bahnhof – Sarnen Bahnhof**
Auf der Rückfahrt von Sarnen nach Luzern bedienen die Kurse die Haltestellen Luzern Eichhof und Luzern Pilatusplatz nur noch mit Halt zum Aussteigen.
- Info Umbenennung Haltestellen Littau und Reussbühl**
In der Stadt Luzern wurden Umbenennungen an Haltestellen vorgenommen: Die Bezeichnungen Littau und Reussbühl wurden durch Luzern ersetzt.
- * Wegen eines Personalmangels im Fahrdienst entschied die Geschäftsleitung der VBL AG, die Linie 5 sowie die Verstärkerkurse der Linie 1 zwischen Maihof und Bahnhof Luzern von November 2023 bis Ende März 2024 einzustellen. Da es sich um eine kurzfristige, betriebliche Massnahme handelte, lag die Verantwortung bei der VBL AG.

Der Fahrplan der Linie 241 wurde während der Wintersaison verdichtet.



Sursee-Mittelland

- 62 Ruswil – Buttisholz – Nottwil – Sursee**
Die Buslinie 62 wird während eines Versuchs-
betriebs über Oberkirch Münigen geführt und
bedient die Haltestelle Münigen.
- 83 Sursee – Büron – Schlierbach – Etzelwil**
Der Mittagskurs um 11.56 Uhr ab Etzelwil nach
Sursee wird nicht mehr nach Sursee geführt.
Er wendet in Büron und fährt um 12.08 Uhr nach
Etzelwil zurück. So besteht in Büron Anschluss
für Reisende, die mit der Linie 85 aus Triengen kom-
men und über Mittag nach Schlierbach fahren
möchten. Für Reisende aus Schlierbach, die Rich-
tung Sursee wollen, besteht in Büron Anschluss
auf die Linie 85. Durch die Fahrplananpassung
ergeben sich zusätzliche Reisemöglichkeiten um
12.38 Uhr ab Büron Richtung Etzelwil sowie um
12.26 Uhr von Etzelwil nach Büron, wo wiederum
der Anschluss auf die Linie 85 nach Triengen an-
geboten wird.

Seetal

- N9 Luzern Bahnhof – Inwil – Hochdorf –
Aesch LU – Beinwil am See (– Reinach AG)**
Die Nachtbuslinie N9 wird im Stundentakt geführt.
Alle drei Kurse werden ab Mosen bis Beinwil am
See Bahnhof verlängert, zudem verkehrt der zweite
und dritte Kurs weiter bis Reinach AG Bahnhof.
Sowohl Reinach AG als auch Beinwil am See erhalten
dadurch direkte nächtliche Verbindungen ab Luzern.
Ermensee wird auf der Rückfahrt bedient.

Luzern West

- 232 Entlebuch – Finsterwald – Gfellen (Langis)**
Die beiden ersten Kurspaare verkehren von Montag
bis Freitag früher: So kann der Anschluss auf den Zug
Richtung Schüpfheim sichergestellt werden.
- 241 Schüpfheim – Flüfli – Sörenberg
(Glaubenbielen)**
Die Linie erhält an den Wochenenden und Ferien-
zeiten während der Wintersaison ein attraktiveres
Angebot. So stehen ab Schüpfheim um 9.03 Uhr
und 10.03 Uhr sowie ab Sörenberg Post um 14.25 Uhr,
15.25 Uhr und 16.25 zusätzliche Kurse zur Verfü-
gung, jeweils mit Anschluss in Schüpfheim an die
S-Bahn S6. Für den Sportbus von der Rothornbahn
kommend, besteht in Sörenberg Post Anschluss.
Mit den neuen Verbindungen der Linie 241 erhalten
insbesondere Littau, Ruswil, Werthenstein und
Schachen neue Verbindungen nach Sörenberg.
Die weiteren Ortschaften entlang der Bahn, bspw.
Luzern, Malters, Wolhusen, Willisau und Entlebuch,
profitieren in diesen Stunden von einer zweiten
stündlichen Verbindung nach Sörenberg.

Zudem wird im Sommerhalbjahr das bisherige Kurs-
paar um 17.05 Uhr ab Rothornbahn bzw. 17.30 Uhr
ab Glaubenbielen vorverschoben und verkehrt be-
reits um 14.05 Uhr ab Rothornbahn bzw. 14.30 Uhr
ab Glaubenbielen. Dies entspricht einer grösseren
Nachfrage und orientiert sich besser an den Freizeit-
bedürfnissen.

- 261 Menznau – Menzberg**
Der erste Kurs am Morgen verkehrt werktags bereits
um 6.29 Uhr ab Menzberg, so dass in Menznau die
Verbindung zur schnellen S77 Richtung Wolhusen/
Luzern mit Abfahrt um 6.51 Uhr erreicht werden
kann. Am Abend verkehrt der letzte Kurs ab Menznau
bereits um 18.07 Uhr, so dass ebenfalls eine attrak-
tive Umsteigemöglichkeit mit der S77 von Luzern her
sowie der S6 von Langenthal – Willisau her angebo-
ten werden kann.
- 282 Zell LU – Hüswil – Luthern – Luthern Bad**
Die Gemeinde Luthern finanziert wochentags am
Morgen ein zusätzliches Kurspaar. Damit sind die
Ausflugziele Luthern und Luthern Bad auch an
Werktagen vormittags mit dem öV erreichbar.



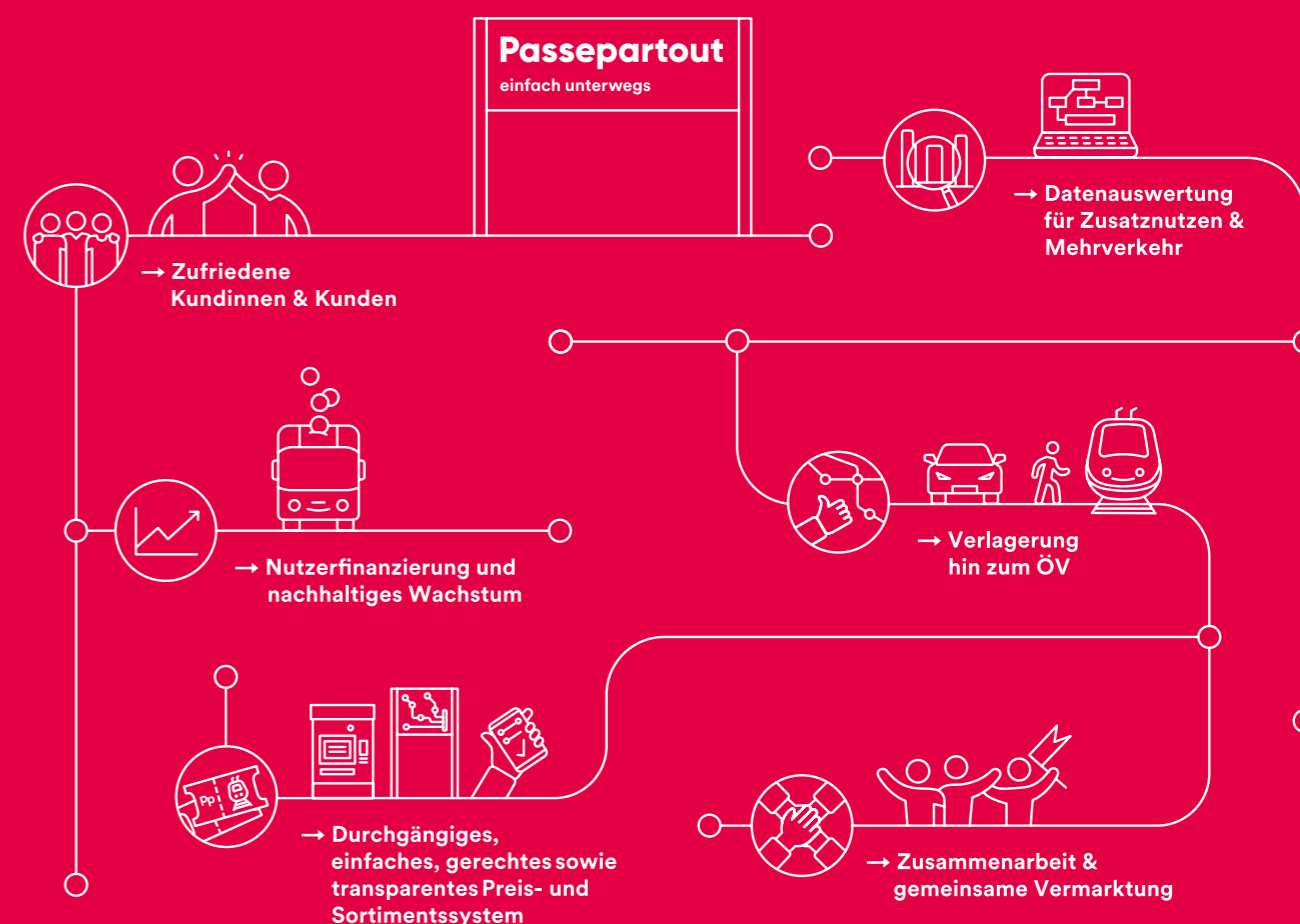
Mit den Doppelstockzügen kann die Kapazität zwischen Olten und Luzern erweitert werden.



Bahnangebot

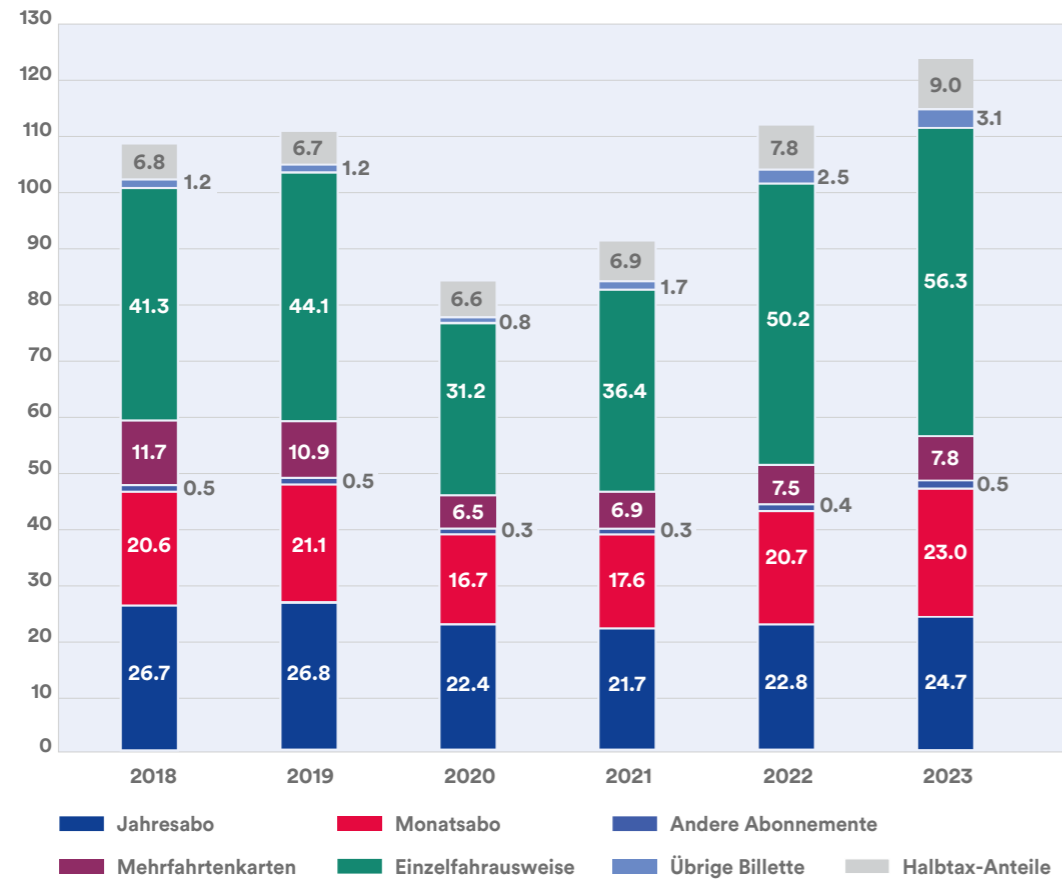
- 460 RE7 Bern – Langnau – Luzern**
Der RegioExpress heisst seit Fahrplanwechsel RE7.
- 470 PE Luzern – Interlaken Ost**
Die Zusatzzüge verkehren uneingeschränkt mit zwei Kurspaaren pro Tag an rund 150 Tagen. Neu werden diese Züge im Online-Fahrplan publiziert.
- 500 EC 151 / EC 156 Basel – Olten – Luzern**
- 600 IC21 Luzern – Arth-Goldau – Lugano / – Erstfeld**
Die trinationale Zugverbindung Frankfurt–Milano verkehrt in beiden Richtungen über die Gotthard-Achse und vorübergehend via Zürich anstatt via Bern oder Luzern. Für Reisende von Luzern nach Milano besteht weiterhin eine Direktverbindung pro Tag, zudem stehen mehrere Verbindungen pro Richtung mit einem Umstieg in Arth-Goldau oder Lugano mit kürzerer Fahrzeit zur Verfügung.
- 510 RE24 Olten – Luzern**
Aufgrund der hohen Nachfrage erhalten Reisende zwischen Olten und Luzern werktags bis 20.00 Uhr und an Wochenenden auf einzelnen nachfragestarken Verbindungen mehr Platz. Mit dem Einsatz von Doppelstockzügen anstelle der bisher einstöckig geführten Züge wird die Kapazität erweitert. Zudem heisst der RegioExpress neu RE24 Luzern – Olten.
- 510 S1 Sursee – Luzern – Rotkreuz – Zug – Baar**
- 660** Die S1 wird nebst den bereits durchgehenden Doppeltraktionen während der Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag auch zu Randzeiten in Doppeltraktion geführt.
- 600 S3 Luzern – Arth – Goldau – Brunnen – Erstfeld**
Die Züge mit Abfahrt 22.39 Uhr und 23.39 Uhr ab Luzern nach Küsnacht a. R. halten zusätzlich in Meggen und Merlischachen. So entsteht für diese zwei Ortschaften abends ein 30-Minuten-Takt. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten zwischen Küsnacht und Verkehrshaus ändern sich dadurch im Minutenbereich.
- 603 Vitznau – Rigi Kulm**
Die Rigi Bahnen fahren im Sommer ein zusätzliches Kurspaar ab Vitznau um 17.15 Uhr. Damit bestehen ab Luzern im Sommer auch spätnachmittags durchgehende Verbindungen mit Schiff und Bahn auf die Rigi mit Luzern ab 16.12 Uhr und 17.12 Uhr.
- 655 S9 Luzern – Beinwil – Lenzburg**
An den Wochenenden verkehren zwei zusätzliche Zugpaare über Beinwil am See hinaus bis Lenzburg und zurück.
- 660 IR70/IR75 Luzern – Zug – Zürich**
Die Durchbindung der IR70 und IR75 in Zürich HB zum Flughafen Zürich und weiter nach St. Gallen und Konstanz fällt infolge der Baustelle zwischen Zürich HB und Zürich Wipkingen während des ganzen Fahrplanjahres 2024 vorübergehend weg. Die Züge IR70 und IR75 enden in Zürich HB. Die Anschlüsse sind gewährleistet, weshalb keine längeren Reisezeiten entstehen. Ab Fahrplanjahr 2025 sollen die bisherigen Durchbindungen wieder realisiert werden.
- 870 VAE Luzern – Rapperswil – St. Gallen**
Der Voralpen-Express verkehrt beschleunigt und hält nicht mehr in Schmerikon. Grund dafür ist ein neues Konzept mit zusätzlichen Zügen zwischen Rapperswil SG und Uznach.

Tarifverbund Passepartout



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

Umsatzanteile nach Passepartout-Ticketsortiment (in Mio. CHF)



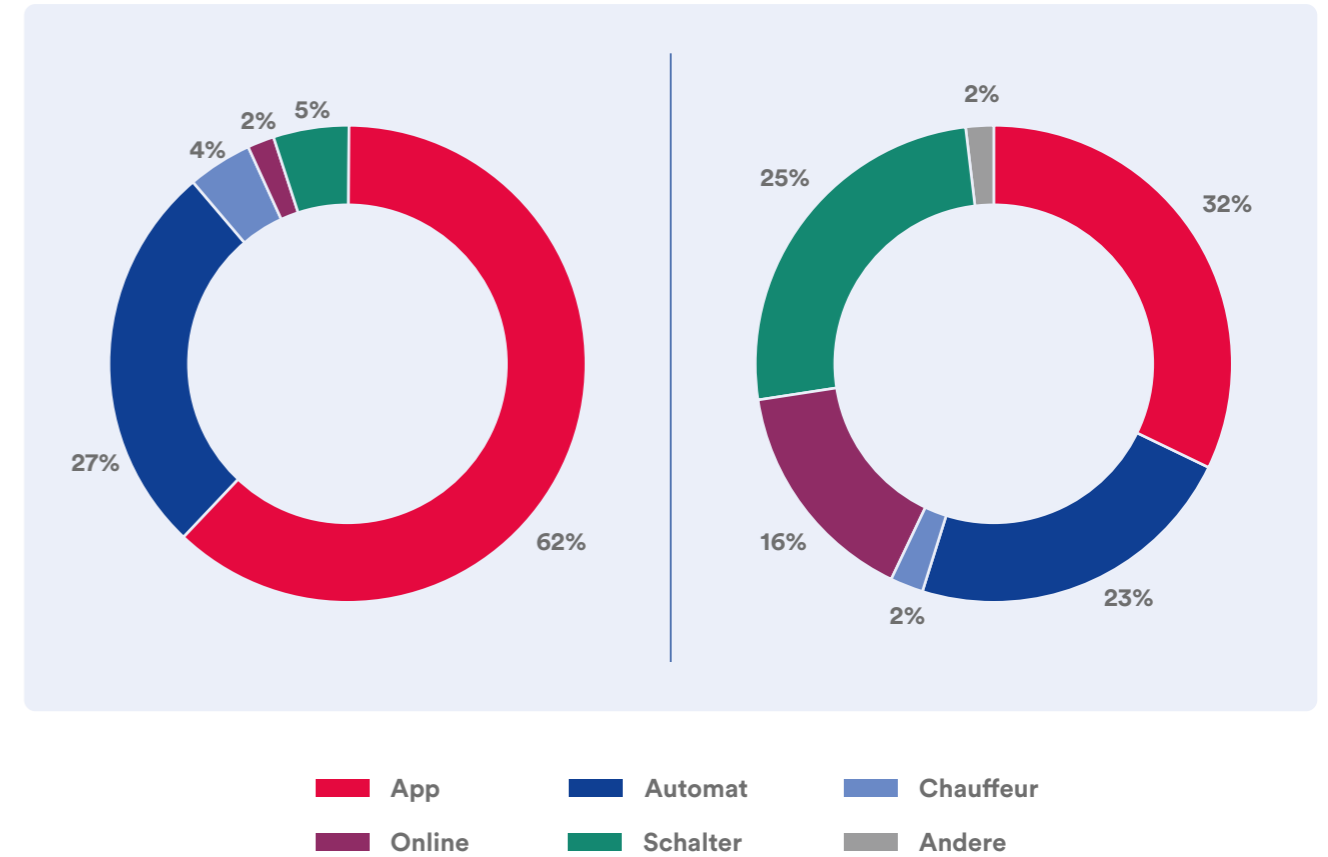
Über das gesamte Jahr 2023 betrachtet lag der Umsatz 11.3 Prozent beziehungsweise 12.7 Millionen Franken über dem Vorjahr und 12 Prozent beziehungsweise 13.3 Millionen Franken über dem Jahr 2019. Zu berücksichtigen ist, dass per Dezember 2021 die neue Zone 38 (Rotkreuz) und das Nachtnetz in den Tarifverbund Passepartout aufgenommen wurden. Diese Sondereffekte werden auf ca. 4 Millionen Franken beziffert.

Segment	2021		2022		2023	
	Tickets	Umsatz CHF	Tickets	Umsatz CHF	Tickets	Umsatz CHF
Abos	225'444	39'601'985	260'849	43'935'362	287'963	48'275'540
Billette	6'963'986	44'989'576	9'261'220	60'227'461	10'445'280	67'348'243
Zwischentotal Passepartout-Tickets	-	84'591'561	-	104'162'823	-	115'623'783
Halbtax-Abos	-	6'862'660	-	7'840'118	-	9'030'890
Total	-	91'454'221	-	112'002'941	-	124'654'673

Die Sortimentsentwicklung weist weiterhin grosse Unterschiede auf: Einzelfahrausweise (ohne Mehrfahrtenkarten) und Monatsabonnemente wachsen gegenüber dem Vorjahr überdurchschnittlich, Jahresabonnemente und Mehrfahrtenkarten unterdurchschnittlich. Der Trend weg von Abonnements hin zu Einzelfahrausweisen hat sich gegenüber dem Vorjahr verlangsamt.

Anzahl Verkäufe 2023

Anzahl Umsatzanteile 2023



Der Verkaufsanteil über eine Ticketing-App stieg im vergangenen Jahr um rund 5 Prozentpunkte von 58 Prozent auf 62 Prozent. Dies vollumfänglich zulasten der Billettautomaten, welche 5 Prozentpunkte verlieren. Etwas mehr als ein Viertel aller Verkäufe finden dadurch noch an den Automaten statt. Im Jahr 2018 betrug deren Anteil an den Gesamtverkäufen noch knapp 55 Prozent. Auch beim Umsatz sind die Ticketing-Apps auf dem Spitzenplatz. 32 Prozent aller Umsätze werden über diesen Kanal generiert. Die Schalter folgen mit 25 Prozent Umsatzanteil auf Rang 2 (Vorjahr Rang 3), die Automaten verlieren eine Position und liegen mit einem Umsatzanteil von 23 Prozent neu auf Position 3.

		App	Automaten	Chauffeur	Kiosk	Online	Schalter	Andere
Trend 2018 vs. 2023	Verkaufsanteil	↑ 41%	↓ -28%	↓ -10%	↓ -1%	↑ 1%	↓ -1%	↓ -2%
	Umsatzanteil	↑ 23%	↓ -28%	↓ -15%	↓ -10%	↓ -4%	↓ -1%	↓ -2%
Vergleich Vorjahr	Verkaufsanteil	↔ 5%	↓ -5%	↔ 0%	↔ 0%	↔ 0%	↔ 1%	↔ 0%
	Umsatzanteil	↔ 3%	↓ -4%	↔ 0%	↔ 0%	↔ 1%	↓ -1%	↔ 0%

Aktivitäten Tarifverbund Passepartout

Ausweitung Sparbillette

Die beliebten Sparbillette wurden auf weitere Linien ausgeweitet. Seit 10. Dezember 2023 erhalten deshalb Fahrgäste auf der Linie des RE24 Luzern–Olten nicht nur mehr Platz dank Doppelstockzügen, sondern auch die Möglichkeit, Sparbillette zu erwerben. Ebenfalls sind auf der Strecke der S9 von Luzern nach Beinwil am See erstmals Sparbillette verfügbar. Gerade für Freizeitreisende, die neben den Hauptverkehrszeiten mit dem Zug fahren, besteht so die Möglichkeit, ein vergünstigtes Billett zu erwerben. Bereits im Jahr 2021 hat der Tarifverbund Passepartout als erster Verbund in der Schweiz Sparbillette angeboten.

Neues FlexiAbo für Teilzeitreisende

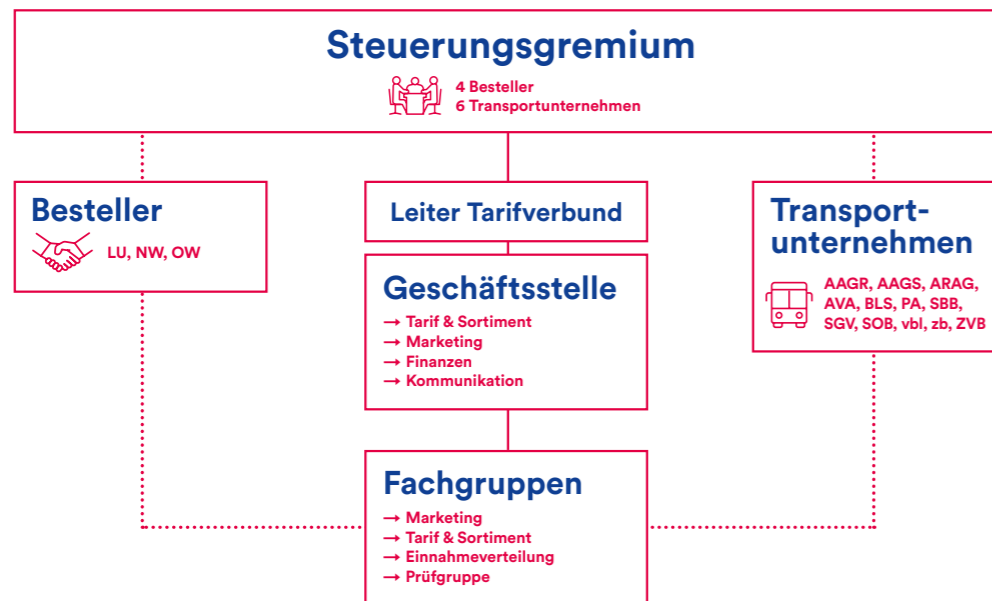
Im März 2023 hat die Alliance SwissPass aufgrund positiver Markttests beschlossen, das FlexiAbo unter diesem Namen in einer standardisierten Form ins Regelsortiment des öV zu überführen und die Rahmenbedingungen zu vereinheitlichen.

Der Tarifverbund Passepartout hat sich entschieden, das FlexiAbo per 10. Dezember 2023 ebenfalls einzuführen. Mit dem FlexiAbo können 100 Reisetage innerhalb eines Jahres flexibel und kurzfristig aktiviert werden. Passepartout schloss damit die Sortimentslücke zwischen Tageskarte und dem Jahresabo und reagiert auf das veränderte Mobilitätsverhalten mit Homeoffice und Teilzeitarbeit.

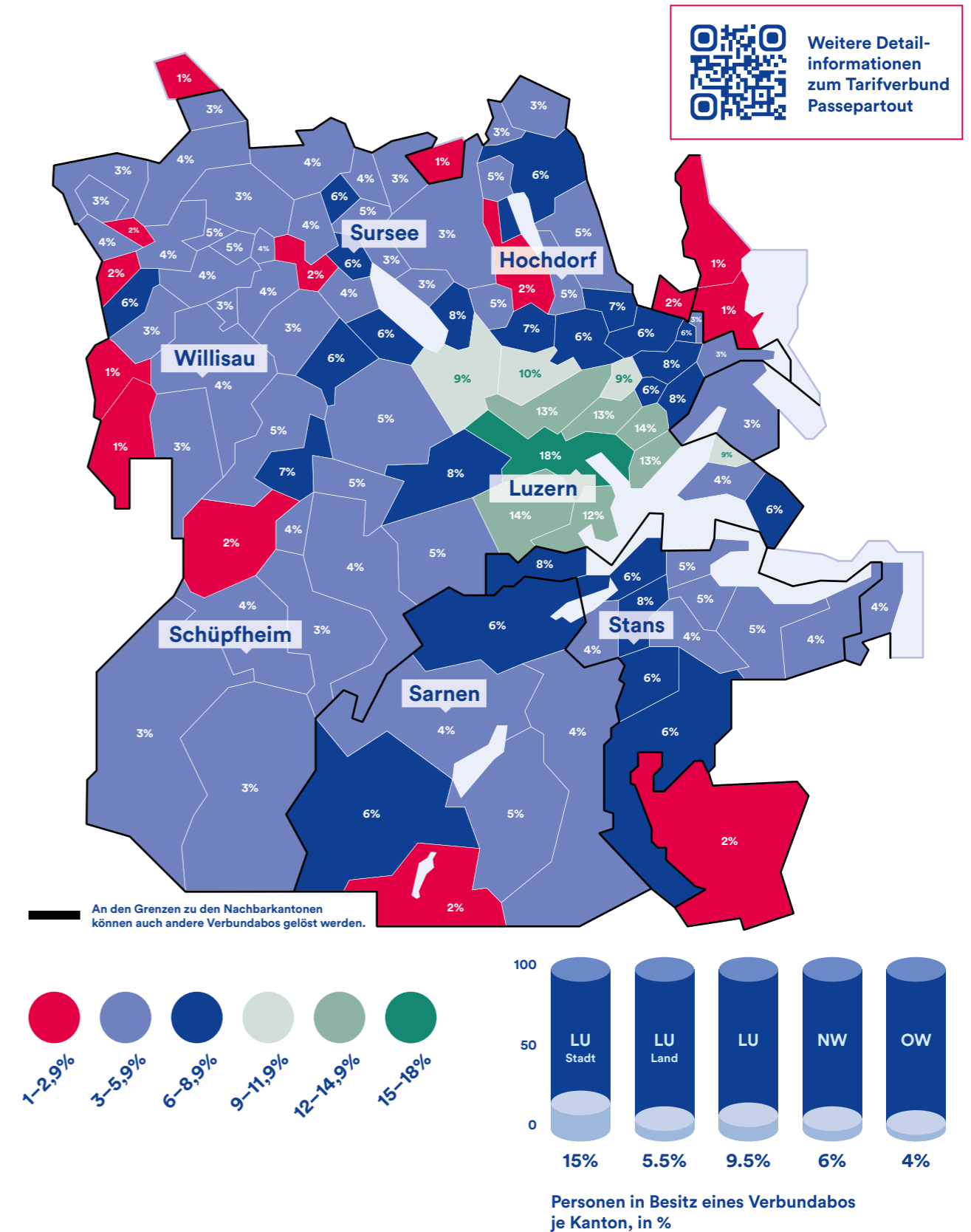
Passepartout passt Preise per Fahrplanjahr 2024 an

Aufgrund steigender Energie- und Treibstoffpreise erhöhte der Tarifverbund Passepartout erstmals seit sieben Jahren die Preise per 10. Dezember 2023 um durchschnittlich 3.7 Prozent. Passepartout nutzte die Tarifmassnahme jedoch gleichzeitig auch als Chance: Er erhöht den Rabatt auf Abonnemente für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene unter 25 Jahren und gewährt auf Jahresabos der Zone 10 einen zusätzlichen, dritten Gratismonat.

Organisation



Personen in Besitz eines Passepartout-Verbundabos je Gemeinde per 31.12.2023 (in %)



Jahresrechnung 2023



Bericht zur Jahresrechnung 2023

Die Jahresrechnung 2023 des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) schliesst mit einem Gewinn von TCHF 10'919 ab. Der Grund dafür liegt einerseits in der Nachfrageerholung nach der Covid-19-Pandemie und folglich höheren Erlösen. Andererseits konnte mit der Verkehrsbetriebe Luzern AG eine aussergerichtliche Einigung bezüglich Rückerstattung der zu viel erhaltenen Abgeltungen der Jahre 2010 bis 2017 erzielt werden.

Im Vorjahr wies der VVL einen Gewinn von TCHF 6'824 aus, der entsprechend die Eigenkapitalreserve erhöhte. Diese beträgt Ende 2022 TCHF 24'202. Aufgrund der weiterhin ausstehenden hohen Forderungen aus Leistungen wurde 2023 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

Der Jahresgewinn des VVL beträgt TCHF 10'919 (gegenüber TCHF 6'824 im Vorjahr). Die Beiträge von Kanton und Gemeinden bleiben gleich wie im Vorjahr. Die Beiträge an die Transportunternehmen reduzieren sich gegenüber dem Vorjahr um TCHF 6'120 resp. 7.8 Prozent, der übrige Personal-, Sach- und Administrationsaufwand steigt um 14.3 Prozent (TCHF 856). Insgesamt bleibt der Betriebsertrag auf Niveau des Vorjahres, der Betriebsaufwand sinkt um TCHF 4'820 bzw. 4.6 Prozent. Der ausserordentliche Ertrag belief sich im Berichtsjahr auf TCHF 5'206 (Vorjahr TCHF 6'661).

Bilanz

Den laufenden Verpflichtungen und kurzfristigen Schulden stehen genügend flüssige Mittel und Guthaben gegenüber. Das Eigenkapital beträgt TCHF 35'122 und ist somit TCHF 10'919 höher als im Vorjahr.

Kennzahlen

Die für 2023 vereinbarten Leistungen berücksichtigen Erlössteigerungen von 5.5 Prozent aufgrund des sich normalisierenden Umgangs mit Covid-19. Die Kosten pro Angebotskilometer stiegen leicht an von CHF 12.52 (2022) auf CHF 12.74 im Jahr 2023. Die Offerten 2023 wurden im Laufe des Jahres 2022 vereinbart, womit die Mehrkosten für die Inflation und höhere Energiepreise nicht berücksichtigt sind. Der Kostendeckungsgrad verbesserte sich insgesamt von 55.8 Prozent 2022 auf 59.9 Prozent 2023. Die Abgeltungen des VVL reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 5.9 Prozent.

Jahresrechnung 2023

Bilanz per 31. Dezember (in TCHF)

Aktiven	Anhang	2023	2022
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		34'529	36'314
Forderungen aus Leistungen	1)	21'387	16'969
Aktive Rechnungsabgrenzungen		47	51
Total Umlaufvermögen		55'963	53'334
Anlagevermögen			
Immaterielle Anlagen	2)	768	934
Total Anlagevermögen		768	934
Total Aktiven		56'731	54'268
Passiven			
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Leistungen	3)	1'138	6'707
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	4)	9'494	11'727
Passive Rechnungsabgrenzungen		1'393	1'563
Kurzfristige Rückstellungen	5)	5'413	5'413
Kurzfristiges Fremdkapital		17'438	25'410
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	6)	4'172	4'655
Langfristiges Fremdkapital		4'172	4'655
Total Fremdkapital		21'609	30'066
Eigenkapital			
Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern		35'122	24'202
Total Eigenkapital		35'122	24'202
Total Passiven		56'731	54'268

Erfolgsrechnung (in TCHF)

	Anhang	2023	2022
Kantons- und Gemeindebeiträge	7)	82'436	82'436
Beiträge von Transportunternehmen	8)	2'470	2'060
Beiträge Dritter	9)	220	288
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	10)	463	463
Durchlaufende Beiträge	11)	19'058	18'683
Total Betriebsertrag		104'646	103'931
Beiträge an Transportunternehmen	12)	-72'172	-78'292
Aufwand für Behindertenfahrdienst	13)	-871	-801
Durchlaufende Beiträge	11)	-19'058	-18'683
Total Betriebsaufwand ohne Administrationsaufwand		-92'100	-97'776
Personalaufwand		-2'451	-2'143
Sachaufwand	14)	-3'844	-3'355
Abschreibungen immaterielle Anlagen	15)	-552	-493
Total Administrationsaufwand		-6'848	-5'992
Total Betriebsaufwand		-98'948	-103'768
Betriebsergebnis		5'698	163
Finanzergebnis	16)	16	-
Ordentliches Betriebsergebnis		5'714	163
Ausserordentlicher Ertrag	17)	5'206	6'661
Ausserordentliches Ergebnis		5'206	6'661
Jahresergebnis		10'919	6'824

Geldflussrechnung (in TCHF)

	2023	2022
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Ordentliches Ergebnis	5'714	163
Ausserordentlicher Ertrag	5'206	6'661
Ausserordentlicher Aufwand	-	-
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen des Anlagevermögens	552	493
+/- Zunahme/Abnahme kurzfristige Rückstellungen	-	-11'416
+/- Abnahme/Zunahme Forderungen aus Leistungen	-4'418	-633
+/- Abnahme/Zunahme aktive Rechnungsabgrenzungen	4	-44
+/- Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Leistungen	-5'568	5'913
+/- Zunahme/Abnahme sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-2'234	-2'222
+/- Zunahme/Abnahme passive Rechnungsabgrenzungen	-170	258
= Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	-916	-827
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Auszahlung für Investitionen von immateriellen Anlagen	-386	-146
= Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-386	-146
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
+/- Zunahme/Abnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	-484	-414
+/- Rückzahlung an Kanton und Gemeinden	-	-
= Total Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-484	-414
Total Geldfluss	-1'785	-1'387
Bestand flüssige Mittel 1.1.	36'314	37'700
Bestand flüssige Mittel 31.12.	34'529	36'314
+/- Zunahme/Abnahme flüssige Mittel	-1'785	-1'387

Eigenkapitalnachweis (in TCHF)

Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern		2023	2022
Stand 1. Januar		24'202	17'379
Rückzahlung		–	–
Jahresergebnis		10'919	6'824
Stand 31. Dezember		35'122	24'202

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 31.12.2023 (kumulierte Ergebnisvorträge) liegt TCHF 26'878 über dem zulässigen Höchstbetrag. Nach Zahlungseingang der Rückerstattung der VBL AG erfolgt eine Rückzahlung von TCHF 14'576 an Kanton und Gemeinden, was den Eigenkapitalüberschuss 2024 auf TCHF 12'302 reduziert. In diesem Überschuss sind Zinsen im Umfang von TCHF 6'669 enthalten, welche zukünftig mit Infrastrukturinvestitionen der VBL AG für den fossilfreien öV verrechnet werden sollen. Die übrigen Eigenkapitalüberschüsse von TCHF 5'633 werden aufgrund der weiterhin unsicheren Abgeltungsentwicklung im Eigenkapital belassen.

Anhang zur Jahresrechnung 2023

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.

Rundungen

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

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 den immateriellen Anlagen handelt es sich um eine Software für Besteller des öV (Eigenentwicklung). Der Aufwand für die in Betrieb genommenen Releases wird aktiviert und laufend abgeschrieben. 2019 startete die Modernisierung der Software. Die Inbetriebnahme der Releases erfolgte laufend zwischen 2019 und 2023.

Verbindlichkeiten und Rückstellungen

Die Verbindlichkeiten werden zum Nominalwert eingesetzt. Rückstellungen werden 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 der Regel in zweijährigen Angebotsvereinbarungen festgehalten, welche die gesamten ungedeckten Kosten, deren Finanzierung, die Leistung und Kennzahlen beinhalten.

Sie beziehen sich auf zwei Fahrplanjahre, das heisst jeweils Mitte Dezember Vorjahr bis Mitte Dezember des nächsten Jahres. Aufgrund der entstanden Unsicherheiten bezüglich der Entwicklung der Nachfrage und damit der Erlöse infolge der Covid-19-Krise hat das BAV im Schreiben vom 30. November 2020 angewiesen, dass das Bestellverfahren 2022/2023 zweistufig durchge-

führt werden soll und für die Bestellperiode 2022 und 2023 je eine separate Angebotsvereinbarung zu erstellen sei.

Kantons- und Gemeindebeiträge

Die Beiträge des Kantons und der Gemeinden dienen der 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 2023 TCHF 151, davon erhielt die Präsidentin TCHF 43. 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 182. Er erhält eine feste Entschädigung, es werden keine zusätzlichen erfolgsabhängigen Vergütungen ausbezahlt. Als Nebenleistung erhält er das Generalabonnement. Es werden keine Pauschal-spesen entrichtet.

Erläuterungen zur Jahresrechnung

1. Forderungen aus Leistungen / Rückforderung VBL (in TCHF)

	2023	2022
Ausstehende Zahlungen VBL	20'705	15'925
Übrige Forderungen aus Leistungen	682	1'043
Total	21'387	16'969

Die Position «Ausstehende Zahlungen VBL» betrifft die Rückforderung der zu hohen Abgeltungen aus den Jahren 2010 und 2012 bis 2017 sowie den vereinbarten Zinsen. Die Forderung wurde um die Rück-erstattung für das Jahr 2011 im Umfang von TCHF 1'889 reduziert, und um die Zinsen von TCHF 6'670 erhöht. Im Vorjahr sind Rechnungen für Ladestationen der E-Busse der VBL AG enthalten, welche mit der ausstehenden Forderung verrechnet wurden. Im Berichtsjahr bestanden keine solchen Leistungen. Die übrigen Forderungen betreffen Steuerforderungen und weitere finanzielle Ansprüche.

2. Anlagespiegel (in TCHF)

Immaterielle Anlagen	2023	2022
Anschaffungskosten		
Stand 1. Januar	2'894	2'748
Zugänge	385	146
Abgänge	–	–
Umbuchungen	–	–
Bruttowerte 31. Dezember	3'279	2'894
Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen		
Stand 1. Januar	–1'959	–1'466
Planmässige Abschreibungen	–552	–493
Wertbeeinträchtigungen	–	–
Abgänge	–	–
Bestand 31. Dezember	–2'511	–1'959
Buchwert		
Buchwert per 1. Januar	934	1'282
Buchwert per 31. Dezember	768	934

3. Verbindlichkeiten aus Leistungen (in TCHF)

	2023	2022
Kreditoren Lieferungen/Leistungen	1'018	6'672
Intercompany-Kreditoren	121	35
Total	1'138	6'707

Im Jahr 2022 konnten nicht alle Angebotsvereinbarungen 2022 abgeschlossen werden. Die ausstehen- den Verbindlichkeiten aus Abgeltungen beliefen sich im Vorjahr demnach auf TCHF 5'547. Im Berichts- jahr bestehen keine entsprechenden Verbindlichkeiten.

4. Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten (in TCHF)

	2023	2022
Guthaben Gemeinden aus Beiträgen für Investitionsausgaben öV	9'031	11'031
Anzahlungen von Dritten	–	234
Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen	463	463
Total	9'494	11'727

Die Position «Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen» betrifft Betriebsbeiträge für das nächste Jahr.

5. Rückstellungsspiegel (in TCHF)

	2023	2022
Stand 1. Januar	5'413	16'829
Neubildung	–	584
Auflösung	–	–5'775
Verwendung	–	–6'225
Umgliederung	–	–
Stand 31. Dezember	5'413	5'413
davon kurzfristiger Anteil	5'413	5'413
davon langfristiger Anteil	–	–

Aufgrund unterschiedlicher Rechtsauslegung sind in den vergangenen Jahren für bestrittene betrieb- liche Leistungen Rückstellungen gebildet worden. Im Berichtsjahr konnte auf eine weitere Bildung verzichtet werden. Die Positionen «Auflösung» sowie «Verwendung» betrafen im Vorjahr nicht benötigte Nachtragszahlungen («Auflösung») sowie die Auszahlung von Nachtragszahlungen («Verwendung») an Transportunternehmen aufgrund von Covid-19.

6. Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten (in TCHF)

	2023	2022
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	535	556
Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen	3'636	4'099
Total	4'172	4'655

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)

	2023	2022
Kantonsbeitrag an VVL	40'793	40'793
Kantonsbeitrag für Behindertenfahrdienst	425	425
Gemeindebeitrag an VVL und für Behindertenfahrdienst	41'218	41'218
Total	82'436	82'436

Der Kanton und die Gemeinden leisten je 50 Prozent der Ausgaben für den öffentlichen Personenverkehr nach Massgabe der im kantonalen Budget eingestellten Mittel.

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 (Zentral-schweizer 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)

	2023	2022
Gemeindebeiträge für Investitionsausgaben öV	17'582	17'443
Saldierungsstelle SBB	1'476	1'241
Total	19'058	18'683

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. Gegenüber dem coronabeeinflussten Vorjahr konnte im Berichtsjahr eine Steigerung der Nachfrage verzeichnet werden, welche sich positiv auf die Erlöse 2023 ausgewirkt hat.

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 489 zugenommen. Im Sachaufwand sind Leistungen von kantonalen Dienststellen im Umfang von TCHF 249 (Vorjahr TCHF 171) enthalten. Es handelt sich im Wesentlichen um Leistungen im Bereich Informatik und Rechnungswesen sowie Beratung von Fachexperten.

15. Abschreibungen immaterielle Anlagen

Diese Position beinhaltet die Abschreibungen für die Eigenentwicklung BELUGA. Die Inbetriebnahme einzelner Funktionen erfolgt jeweils nach Abschluss eines Releases. Die Software wird über vier Jahre beginnend mit der Inbetriebnahme linear abgeschrieben.

16. Finanzergebnis (in TCHF)

	2023	2022
Intercompany-Zinsen	16	–
Total	16	–

Im Berichtsjahr wurde ein Zins in der Höhe von 0.05 Prozent auf dem internen Kontokorrent gutgeschrieben.

17. Ausserordentlicher Ertrag (in TCHF)

	2023	2022
VBL, Zinsen und Forderungsverzicht	4'780	–
BLS, Rückerstattung Quote Grossunterhalt	426	189
AAGS, Rückerstattung FVP-Erlöse	–	22
BLS, Rückerstattung Zins- und Halbtaxerlöse Vorjahre	–	519
SBB Rückerstattung Covid-19-Beiträge	–	156
Auflösung Rückstellung Nachzahlung Covid-19 der Vorjahre	–	5'775
Total	5'206	6'661

Im Jahr 2023 wurde letztmals die Gutschrift in der Höhe von TCHF 426 (Vorjahr TCHF 189) für die in der Vergangenheit gebildeten Rückstellungen der BLS für den Grossunterhalt verbucht. Zudem konnte mit der VBL AG eine aussergerichtliche Einigung über die zu viel erhaltenen Abgeltungen der Jahre 2010 und 2012 bis 2017 erzielt werden. Der Effekt auf das Geschäftsergebnis beläuft sich auf TCHF 4'780.

Im Vorjahr konnten Rückstellungen im Umfang von TCHF 5'775 aufgelöst werden, welche im Zusammenhang mit Nachzahlungen für Covid-19 zurückgestellt wurden. Zudem erhielt der VVL im Vorjahr diverse Rückerstattungen, welche in den vorangegangenen Jahren bei den Transportunternehmen nicht korrekt verbucht wurden. Es handelt sich hier um FVP-Erlöse, Rückerstattungen von Zinsen und Halbtaxerlösen sowie Rückerstattungen von Covid-19-Einnahmeausfallentschädigungen.

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)

	2023	2022
Kantons- und Gemeindebeiträge	81'586	81'586
Beiträge Dritter	210	265
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	463	462
Durchlaufende Beiträge	17'582	17'443
Total Betriebsertrag	99'840	99'756
Beiträge an Transportunternehmen	–72'172	–78'292
Durchlaufende Beiträge	–17'582	–17'443
Personalaufwand	–1'979	–1'680
Sachaufwand	–1'498	–1'283
Ergänzende Mobilitätsangebote	–360	–401
Abschreibungen immaterielle Anlagen	–552	–493
Total Betriebsaufwand	–94'143	–99'593
Betriebsergebnis	5'698	163
Finanzergebnis	16	–
Ordentliches Betriebsergebnis	5'714	163
Ausserordentlicher Ertrag	5'206	6'661
Ausserordentlicher Aufwand	–	–
Ausserordentliches Ergebnis	5'206	6'661
Jahresergebnis	10'919	6'824

Tarifverbund Passepartout (in TCHF)

	2023	2022
Beiträge von Transportunternehmen	2'449	2'109
Beiträge Dritter	10	24
Durchlaufende Beiträge (PP)	1'476	1'241
Total Betriebsertrag	3'935	3'374
Durchlaufende Beiträge (PP)	-1'476	-1'241
Personalaufwand	-472	-463
Sachaufwand	-1'987	-1'671
Total Betriebsaufwand	-3'935	-3'374
Betriebsergebnis	-	-

Behindertenfahrdienst (in TCHF)

	2023	2022
Kantonsbeitrag	425	425
Gemeindebeiträge	425	425
Ausgleich über Guthabenkonto	21	-49
Total Betriebsertrag	871	801
Aufwand Behindertenfahrdienst	-871	-801
Total Betriebsaufwand	-871	-801
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 Neubau der Werkstatt Oberburg sowie die Beschaffung von Billettautomaten genehmigt. Zudem hat er der VBL AG die Zustimmung erteilt, Ersatzbatterien für Trolleybusse anzuschaffen.

Eventualforderungen

Zwischen der VBL AG und dem VVL konnte im Februar 2024 eine Einigung bezüglich zu viel erhaltener Abgeltungen erzielt werden. Somit besteht im Berichtsjahr keine Eventualforderung mehr.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Mit der VBL AG konnte eine aussergerichtliche Einigung der zu viel bezahlten Abgeltungen der Jahre 2010 und 2012 bis 2017 erzielt werden. Die Bilanzposition der Debitorenforderungen wurde entsprechend bereinigt und der vereinbarte Forderungsverzicht sowie die Zinsen in der Erfolgsrechnung als ausserordentliche Position dargestellt. Die unterzeichnete Vereinbarung traf am 29. Februar 2024 beim VVL ein, was den Vorgang als «wesentliches Ereignis nach dem Bilanzstichtag» einstuft.

Für das abgelaufene Geschäftsjahr sowie bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung 2023 durch den Verbundrat wurden keine weiteren Risiken identifiziert, welche zu wesentlichen Korrekturen der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen könnten. Der Jahresrechnung 2023 wurde am 12. März 2024 vom Verbundrat zugestimmt.

Risikomanagement

Im Verlauf des Berichtsjahrs zeigte sich, dass sich das Kundenverhalten während der Pandemie geändert hat. So verbleibt die öV-Nachfrage im städtischen Bereich unter den Werten von 2019. Bei längeren Fahrstrecken und im touristischen Bereich entwickelte sich die Nachfrage positiv. Nichtsdestotrotz erfreut sich der MIV grosser Beliebtheit. Diese Entwicklung führt zu einer grossen Belastung des Strassennetzes und beeinträchtigt massgeblich die Zuverlässigkeit des strassengebundenen öV. Es braucht weiterhin Massnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öV, so dass das Fahrziel zuverlässig und mit funktionierenden Umsteigemöglichkeiten erreicht wird.

Der starke Anstieg der Energiepreise hatte bis 2023 für den VVL keine direkten finanziellen Auswirkungen. Die mit den Transportunternehmen vereinbarten Abgeltungen berücksichtigen diese Mehrkosten, die gegenüber 2021 deutlich höhere Inflation sowie die gestiegenen Zinsen bisher nicht. Es ist daher 2024 mit einem Anstieg der Produktionskosten zu rechnen, die weder über höhere Nachfrage noch höhere Fahrpreise kompensiert werden können.

Des Weiteren führen Änderungen im Verteilschlüssel der Passepartout-Einnahmen 2024 zu Verschiebungen bei der Ertragszuteilung auf die Transportunternehmen. Da weniger Erträge dem Ortsverkehr gutschrieben werden, wird der VVL einen grösseren Teil der Abgeltung stemmen müssen.

Hinzu kommen Änderungen der Mittel aus der Bundesfinanzierung, welche noch nicht abschliessend geklärt sind, sowie die allfällige Erhöhung der jährlichen Kantonsbeteiligung ab 2025 um 1 Prozent mit rund TCHF 800 aufgrund des überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstums.

Aufgrund dieser Mehrkosten zeichnet sich bei gleichbleibenden Leistungen ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf in den nächsten Jahren für den öV ab.

KANTON LUZERN

Finanzkontrolle
Bahnhofstrasse 19
Postfach 3768
6002 Luzern

Bericht der Revisionsstelle

an den Regierungsrat des Kantons Luzern

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung des Verkehrsverbunds Luzern (der Verkehrsverbund) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023, 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 50 bis 63) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 sowie deren Ertragslage und Cashflows für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit den 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 gesetzlichen Vorschriften und 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 und den gesetzlichen Vorschriften 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 die Gesellschaft 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/wirtschaftspruefung-revisionsbericht. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Finanzkontrolle des Kantons Luzern



Karin Fein
Zugelassene
Revisionsexpertin,
Leiterin



Benjamin Torlic
Zugelassener
Revisionsexperte,
Leitender Revisor

Luzern, 27. März 2024

Über den Verkehrsverbund Luzern

Der VVL plant und finanziert den öV im Kanton Luzern und führt die Geschäftsstelle von Passepartout. Er 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 2023

Revisionsstelle

Finanzkontrolle des Kantons Luzern

Liniennetz im Kanton Luzern



952
Haltestellen



1'771 km
Streckennetz



93
Dieselbuslinien



19
Bahnlinien



4
Trolleybuslinien



1
Zahnradbahn



3
RBus-Linien



1
Luftseilbahn



5
E-Bus-Linien



1
Schiffslinie

Transportunternehmen im VVL-Gebiet



Impressum

Herausgeber

Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2
Postfach 4306
6002 Luzern

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

Konzept und Gestaltung

Wave Advertising AG, Luzern

Bilder

Titelbild: Eveline Beerkircher

Seiten 2–4, 6, 8, 10–12, 14, 28, 34 und 38: Eveline Beerkircher

Seiten 2, 15 und 40: Johanna Unternährer

Seiten 2 und 21: Schmid Gruppe

Seiten 11 und 13: ewp AG / INFRAS

Seiten 16 und 20: Teilnehmende Luzernmobil-Challenge 2023

Seiten 16, 18, 19 und 21: [COLLECTIVE] Agentur für Design und Kommunikation

Seite 19: Raum und Wirtschaft (rawi) und Sarah Troxler

Seiten 22, 24, 26, 32, 48 und 70: Matthias Muff

Seite 31: VBL AG

Seite 32: hellehase, Beate Lüscher, Luzern

Seite 36: PostAuto AG

Seite 41: Minz, Agentur für visuelle Kommunikation GmbH

Seite 44: Neustadt

Seite 69: Dominik Wunderli

