





Aus der Optik der Fahrgäste

Der Blick durch die sogenannte «Kundenbrille» ist für den VVL ein wichtiger Aspekt in der Planung des öV. Im vorliegenden Geschäftsbericht nehmen wir die «Kundenbrille» wörtlich und lassen unsere Fahrgäste ihre Reise dokumentieren. Mit dem Smartphone und der Digitalkamera haben fünf Pendlerinnen und Pendler Momente im öV festgehalten.

3	Editorial
4	2015 im Rückblick
7	Fahrplanwechsel
8	Entwicklung Angebot und Nachfrage
10	Entwicklung Bahn
13	Durchgangsbahnhof Luzern
14	AggloMobil tre
17	Mobilitätsmanagement in Unternehmen
18	Tarifverbund Passepartout
25	Bericht zur Jahresrechnung 2015
26	Jahresrechnung 2015
41	Über den Verkehrsverbund Luzern

Editorial



Thomas Buchmann
Präsident Verbundrat

Mit AggloMobil tre, dem Gesamtverkehrskonzept für das Agglomerationszentrum oder dem Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern konnten wichtige Weichen für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs (öV) gestellt werden. Dass dies notwendig ist, zeigen die wiederum gestiegenen Fahrgastzahlen. Auch in der Gegenwart profitieren die Fahrgäste von Verbesserungen: So zum Beispiel vom neuen Rollmaterial auf der Strecke Luzern–Langnau–Bern oder vom neuartigen Mitfahrssystem Taxito. Bei der Ausarbeitung und Umsetzung dieser Projekte war insbesondere der Umgang mit den aufgrund von Sparvorgaben knapper gewordenen finanziellen Mitteln herausfordernd. Auch in Zukunft wird sich der Verkehrsverbund Luzern (VVL) mit der Frage beschäftigen müssen, wie mit den zur Verfügung stehenden Mitteln ein öV angeboten werden kann, der einerseits der steigenden Nachfrage und andererseits den Qualitätsansprüchen der Fahrgäste gerecht wird.

Beschäftigt hat uns auch eine personelle Veränderung: Nach sechs Jahren als Geschäftsführer des VVL trat Daniel Meier auf den 1. März 2016 die Stelle als Leiter des Tiefbauamts der Stadt Luzern an. In seiner bisherigen Funktion hat er den öV im Kanton Luzern aktiv mitgeprägt. Unter anderem beim Aufbau des VVL hatte er als erster Geschäftsführer eine tragende Rolle inne. Im Namen des gesamten Verbundrates danke ich Daniel Meier für sein grosses Engagement und das Erreichte. Mit Pascal Süess dürfen wir eine kompetente Führungskraft und einen versierten Fachmann als seinen Nachfolger und neuen Geschäftsführer des VVL begrüßen. Der diplomierte Bauingenieur kann aus einem langjährigen Erfahrungsschatz in der Führung von öV-Projekten im In- und Ausland bei renommierten Ingenieurbüros schöpfen. Ich wünsche Pascal Süess einen guten Start und bin überzeugt, dass er den VVL zusammen mit seinem Team dank seiner Erfahrung erfolgreich in die weiterhin herausfordernde Zukunft führen wird.

Das kommende Geschäftsjahr ist für den öV ein spezielles Jahr: neue Linien, bessere Verbindungen und verschiedene Jubiläen. Aus diesem Anlass startete der Kanton Luzern gemeinsam mit dem VVL und weiteren Partnern das Aktionsjahr «Jeder Tag ist öV-Tag». Mit Veranstaltungen, Aktionen und Informationsmaterial wird aufgezeigt, wo in den öV investiert wird und wie die Bevölkerung davon profitiert. Besuchen Sie die Website www.öV-Tag.ch und informieren Sie sich dort über alle Neuerungen und Jubiläen. Besonders freue ich mich, wenn Sie am 11. Dezember 2016 bei der Einweihung des neuen Bushubs am Seetalplatz beim Bahnhof Emmenbrücke dabei sein können.

2015 im Rückblick

Um dem Fahrgastwachstum gerecht zu werden und die Zuverlässigkeit im öV zu erhöhen, brachte der VVL zusammen mit seinen Partnern im vergangenen Jahr wichtige Projekte vorwärts. Weiter gelang es dem VVL mit innovativen Ansätzen wie Taxito oder Mobilitätsmanagement, den öV zu fördern.

Februar **Start Plangenehmigungsverfahren für neue Linie 5**

Zwischen Kriens und Emmenbrücke verkehrt ab Dezember 2016 die neue Trolleybuslinie 5. Zu diesem Zweck braucht es am Pilatusplatz bauliche Anpassungen an der Fahrleitung. Die Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) starten das entsprechende Plangenehmigungsverfahren.

März **Neue Ticket-App**

In Luzern, Obwalden und Nidwalden können die Fahrgäste unterwegs ihr Passepartout-Ticket neu mit nur zwei Klicks kaufen. Möglich macht dies die neue App «öV-TICKET» von vbl. Die App stellt das Pendant zur öV-LIVE App dar, welche die Fahrpläne in Echtzeit liefert.

Mobilitätsmanagement am Luzerner Kantonsspital

Das Luzerner Kantonsspital (LUKS) hat zusammen mit dem VVL und der Stadt Luzern ein umfassendes Mobilitätsmanagement-Projekt erarbeitet, um die angespannte Verkehrssituation zu entschärfen. In dieser Zusammenarbeit ist ein Massnahmenpaket geschnürt worden, welches sämtliche Aspekte der Mobilität berücksichtigt.

April **Neue Ausflugsplattform in Luzern West**

Die BLS lanciert zusammen mit Bern Tourismus, Luzern Tourismus und Kambly sowie 16 weiteren touristischen Partnern eine neue Ausflugsplattform. Unter dem Namen «Heimatland» werden Ausflugsziele in den Regionen Emmental, Entlebuch, Willisau und Oberaargau beworben. Die Plattform soll die Orte bekannter machen und die Anreise mit dem öV fördern.

Mai **Präsentation Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern**

Weniger Staus und mehr Mobilität: Dies sind die Ziele des Gesamtverkehrskonzepts Agglomerationszentrum Luzern, das die Stadt Luzern, der Kanton Luzern, der VVL und der Gemeindeverband LuzernPlus gemeinsam erarbeitet haben. Durch eine Reduktion des Autoverkehrs zu den Hauptverkehrszeiten um fünf Prozent soll der Verkehr flüssiger gemacht werden. Dank des Ausbaus und der Bevorzugung des öV soll die zu erwartende Zunahme der Mobilität bewältigt werden.

Fahrplanvernehmlassung

Der VVL präsentiert im Rahmen der nationalen Fahrplanvernehmlassung das geplante öV-Angebot für 2016. Es gehen rund 300 Stellungnahmen von interessierten Personen, Verbänden und Gemeinden beim VVL ein. Diese werden vom VVL geprüft und so weit als möglich berücksichtigt.

Juni **Pilotversuch Mitfahrssystem Taxito**

Um die Erschliessung von dünn besiedelten Gebieten weiter zu verbessern, testet der VVL im Napfgebiet zusammen mit den Gemeinden und dem Unternehmen Taxito AG ein neuartiges Mitfahrssystem. Der Pilotversuch wird am 2. Juni 2016 in Luthern im Beisein von Behörden und Bevölkerung offiziell gestartet.

Juli Beantwortung öV-Petitionen

Im Frühjahr 2015 werden beim Regierungsrat und beim Verbundrat des VVL drei Petitionen zum öV eingereicht. Die Petitionäre fordern unter anderem die Beibehaltung der Buslinien 51 und 61 ins Stadtzentrum von Luzern. In den Antworten wird darauf hingewiesen, dass Regierungsrat und Verbundrat von den Vorteilen des Konzepts überzeugt sind und daher an der kantonalen öV-Strategie festhalten.

September Gütschbahn im Tarifverbund Passepartout

Die Gütschbahn ist neu im Tarifverbund Passepartout. Davon profitieren die Inhaberinnen und Inhaber eines Abos mit der Zone 10 sowie die GA-Kundschaft. Sie alle fahren ohne Aufpreis auf den Gütsch. Fahrgäste ohne Abo benötigen ein Kurzstrecken-Billett.

Wahl Verbundratspräsident

Der Regierungsrat wählt Thomas Buchmann zum Präsidenten des Verbundrates (bisher ad interim). Zuvor prüfte der Regierungsrat ein Postulat, welches einen Präsidenten ausserhalb der Verwaltung vorsah. Die Zusammensetzung des Verbundrates durch vier Gemeinde- und drei Kantonsvertreter sei konsequent und folgerichtig.

Präsentation Planungsbericht Durchgangsbahnhof Luzern

Der Planungsbericht an den Kantonsrat über die Projektierung und Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern zeigt den Nutzen und die Notwendigkeit eines Durchgangsbahnhofs für Luzern auf. Ein zweistufiges Variantenstudium und eine Nutzenstudie kommen zu diesem Schluss.

November Verabschiedung AggloMobil tre

Der Verbundrat verabschiedet das Konzept AggloMobil tre, welches die Weiterentwicklung des öV in der Stadt und Agglomeration Luzern bis 2022 beinhaltet. Künftig soll das System RBus mit Doppelgelenktrolleybussen auch auf den Linien 2, 8 und 12 zum Einsatz kommen. Ausserdem sollen mehr Durchmesserlinien geschaffen werden. Damit will der VVL dem prognostizierten Mobilitätswachstum aus der angestrebten Siedlungsentwicklung gerecht werden.

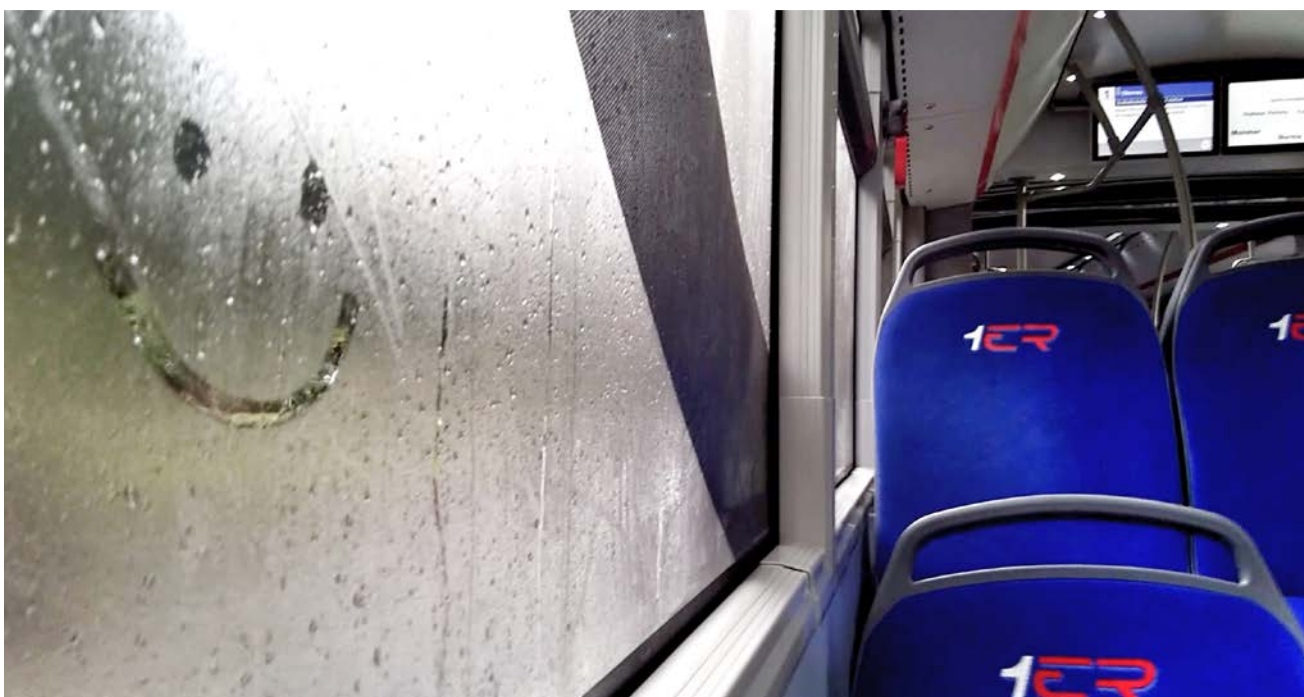
Dezember Fahrplanwechsel

Am Sonntag, 13. Dezember 2015, kommt es zu Veränderungen beim öV-Angebot im Kanton Luzern. Um die Kapazität zu erhöhen, die Pünktlichkeit zu verbessern und die Kosten zu reduzieren, verknüpft der VVL das Bussystem stärker mit der S-Bahn. Auf der Strecke Luzern–Langnau–Bern profitieren die Fahrgäste von komfortableren Regio-Express-Zügen der BLS. Im Seetal führt der VVL eine zusätzliche Zugverbindung ein. Die Ticket-Preise bleiben gleich.



Isabelle Waldispühl

Der 1er bringt mich jeden Morgen von Obernau direkt an den Schwanenplatz. Während dieser 30 Minuten treffe ich viele bekannte Gesichter aus früheren Schulzeiten. Manchmal erledige ich auch kurzerhand die restlichen Hausaufgaben im Bus. Meistens aber ist Busfahren die stressfreiste Zeit am Tag, in der ich einfach Musik höre und aus dem Fenster schaue.



Fahrplanwechsel

Am 13. Dezember 2015 wechselten im Kanton Luzern zahlreiche Fahrpläne. Als wichtigste Änderung verknüpfte der VVL die Busse aus dem Rottal, aus Neuenkirch und aus Rain vermehrt mit der S-Bahn. Ausserdem profitieren die Fahrgäste seit dem Fahrplanwechsel von komfortableren Regio-Express-Zügen auf der Strecke Luzern–Langnau–Bern und von einem Zusatzzug im Seetal.

Um die Kapazität zu erhöhen, die Pünktlichkeit zu verbessern und die Kosten zu reduzieren, verknüpfte der VVL auf den Fahrplanwechsel das Bussystem stärker mit der S-Bahn. So verkehrt die Linie 51 neu von Montag bis Samstag jeweils bis 20 Uhr zwischen Rain und Rothenburg Dorf mit direktem Anschluss an die S-Bahn nach Luzern. Zu Pendlerzeiten sind ab Rain weiterhin direkte Kurse nach Luzern unterwegs. Auch in den Regionen Rottal und Sempach-Neuenkirch bietet der VVL mit den Linien 60 (Buttisholz–Ruswil–Rothenburg, Bahnhof) und 70 (Sempach Station–Neuenkirch–Rothenburg, Bahnhof) vermehrt Verbindungen in Kombination mit der S-Bahn an. Die verstärkte Verknüpfung von Bus und Bahn an Bahnhöfen ausserhalb des Zentrums ist Teil des Konzepts AggloMobil due des VVL.

Verbessertes Bahnangebot

Die Fahrgäste des Regio-Express Luzern–Langnau–Bern profitieren seit dem Fahrplanwechsel von zuverlässigeren und komfortableren Zügen. Zu diesem Zweck ersetzte die BLS drei der vier bisher eingesetzten Züge des Typs EWIII durch neuere Züge des Typs Lötschberger. Um den steigenden Fahrgastzahlen im Seetal gerecht zu werden, setzt der VVL auf der S9 (Hochdorf–Luzern) um 8.07 Uhr einen Zusatzzug ein. Auch auf der S1 (Baar–Luzern–Sursee) erweiterte der VVL das Angebot: Zu Pendlerzeiten wurden bei weiteren Kursen die Zuglängen verdoppelt, und um 23.44 Uhr wird ab Luzern Richtung Sursee eine zusätzliche Verbindung angeboten. Ausserdem wurde die S18 zur S1 umbenannt. Mit dieser Änderung möchte der VVL die zusammenhängende Linie S18/S1 Sursee–Luzern–Baar den Passagieren besser bekannt machen.

Viele kleine Änderungen

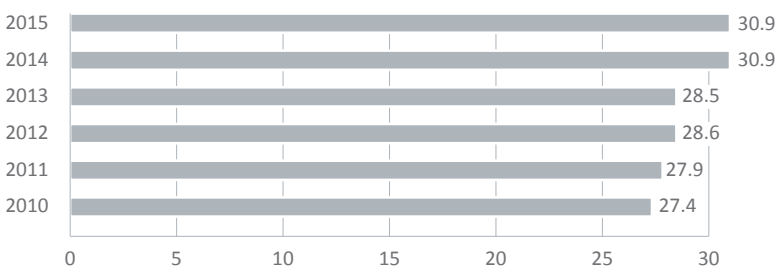
Neue Abfahrtszeiten, optimierte Anschlüsse und vereinzelte Aus- oder Abbauten: Gesamthaft dominierten viele kleine Änderungen beim Busangebot den Fahrplanwechsel. So verbesserte der VVL im Raum Ebikon–Adligenswil–Luzern–Meggen die Anschlüsse und passte das Angebot der Linie 73 (Luzern–Adligenswil–Rotkreuz) der Nachfrage an. Die Bevölkerung von Honau und Gisikon profitiert von einer besseren Erschliessung durch die Linie 110 (Hochdorf–Rotkreuz). In Gossdietwil/Altbüron schaffte der VVL eine bessere Verbindung ins Wiggertal mit Anschluss an die Bahn in Reiden.



Entwicklung Angebot und Nachfrage

Das Fahrplanangebot 2015 war geprägt durch viele kleine Anpassungen zur Verbesserung der Anschlüsse und Erhöhung der Fahrplanstabilität. Dies widerspiegelt sich in den nachfolgenden Kennzahlen: unveränderte Kurskilometer, leichte Erhöhung der Fahrgastzahlen und damit eine weitere Verbesserung des Kostendeckungsgrads.

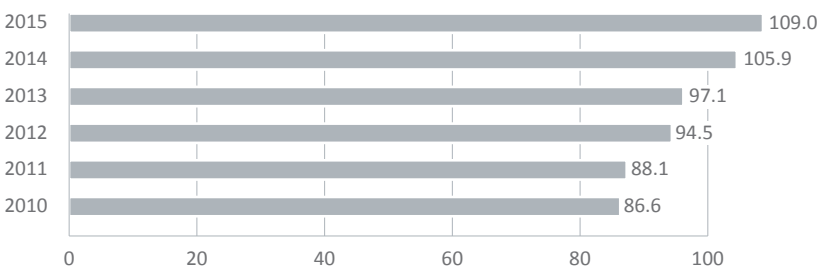
Entwicklung Kurskilometer (in Mio.)



Das Angebot an Kurskilometern zeigt die von den Transportunternehmen geplanten Fahrplankilometer bei Bahn, Bus und Schiff in dem vom VVL bestellten öV für ein Fahrplanjahr.

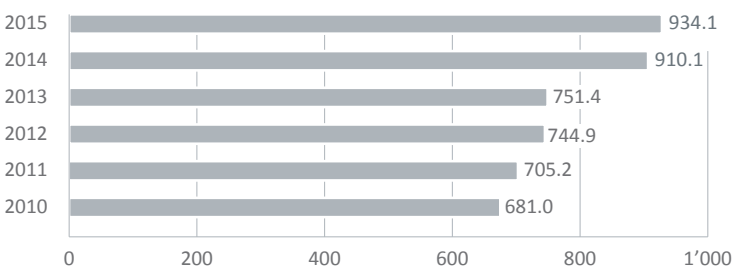
Da das Angebot auf den Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2014 nicht ausgebaut wurde, blieb die Anzahl Kurskilometer konstant.

Entwicklung Fahrgäste (in Mio.)



Die Anzahl Fahrgäste bildet die Personen ab, die mit dem vom VVL bestellten öV unterwegs sind. Das Bevölkerungswachstum und die allgemeine Mobilitätszunahme trugen zur Steigerung von insgesamt 2.9 Prozent bei.

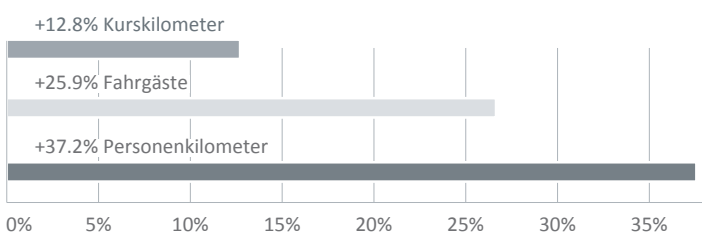
Entwicklung Personenkilometer (in Mio.)



Die Personenkilometer zeigen auf, welche Strecken von den Kundinnen und Kunden mit dem vom VVL bestellten öV zurückgelegt werden.

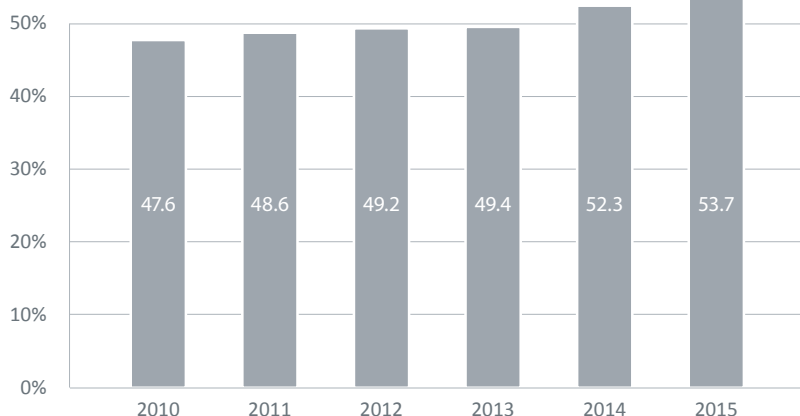
Der letztjährige Wachstumssprung, verursacht durch die Integration der ganzen Strecke des Voralpen-Express, hat sich abgeflacht und beträgt nun 2.6 Prozent zum Vorjahr.

Entwicklung seit Verbundstart 2010 (in Prozent)



Seit 2010 ist der VVL für die Planung und Finanzierung des öV im Kanton Luzern verantwortlich. Der VVL baute von 2010 bis 2015 das Angebot an Kurskilometern um 12.8 Prozent aus. Im selben Zeitraum entwickelten sich die Anzahl Fahrgäste und die Personenkilometer mit 25.9 bzw. 37.2 Prozent überproportional.

Entwicklung Kostendeckungsgrad (in Prozent)



Der Kostendeckungsgrad zeigt den Anteil der Gesamteinnahmen am Gesamtaufwand aller vom VVL bestellten Linien. Der Kostendeckungsgrad konnte erneut gesteigert werden. Verantwortlich dafür sind unter anderem Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen und ein Wachstum bei den Verkehrseinnahmen.

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (in Mio. CHF)



Die Abgeltung wird durch die öffentliche Hand, also VVL, Bund und Nachbarkantone, finanziert. Hinzu kommen Beiträge von Dritten, wie beispielsweise Einkaufszentren oder Unternehmen. Der Anteil des VVL konnte gegenüber dem Vorjahr um 4.3 Prozent reduziert werden. Hauptgrund dafür ist die Verbesserung des Kostendeckungsgrads und damit die Senkung der Abgeltung.

- Anteil Nachbarkantone
- Anteil Bund
- Anteil Dritter
- Anteil Verkehrsverbund Luzern

Entwicklung Bahn

Die Zentralschweiz hat auf dem Bahnnetz eine beachtliche Entwicklung hinter sich. Das dokumentieren die Zahlen der in der Region tätigen Bahnunternehmen BLS, SBB, SOB und Zentralbahn. Ein besonders starkes Fahrgastwachstum weisen die Bahnhöfe in der Agglomeration Luzern und die Bahnachse Sursee–Luzern–Zug auf.

Fahrgastzahlen auf Bahnstrecken

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

In absoluten Zahlen sind die Bahnstrecken Emmenbrücke–Luzern, Rothenburg Dorf–Emmenbrücke Gersag und Ebikon–Luzern am stärksten gewachsen. Diese Abschnitte liegen auf den Hauptentwicklungsachsen des Kantons Luzern. Ebenfalls ein beachtliches Wachstum weist die Bahnstrecke Luzern Allmend/Messe–Luzern auf, die in den vergangenen Jahren markant ausgebaut wurde.

Bahnstrecke	Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste Fern- und Regionalverkehr pro Werktag							Differenz	
	Basisjahr 2004	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Absolut	%
Ebikon–Luzern	21'300	29'100	30'500	31'800	31'900	31'500	32'000	10'700	50
Luzern Allmend/Messe–Luzern	10'100	13'300	13'800	14'000	14'100	16'800	18'400	8'300	82
Littau–Luzern	5'000	7'400	7'700	7'600	7'800	8'400	8'500	3'500	70
Luzern Verkehrshaus–Luzern	3'600	4'300	4'400	4'500	4'200	4'600	4'400	800	22
Emmenbrücke–Luzern	17'900	30'200	32'000	33'000	33'300	33'800	34'700	16'800	94
Rothenburg Dorf–Emmenbrücke Gersag	14'700	25'400	26'600	27'200	27'500	28'100	28'800	14'100	96
Waldibrücke–Emmenbrücke Gersag	3'400	4'300	4'400	4'500	4'500	4'400	4'600	1'200	35

Anzahl Ein- und Aussteiger an Bahnhöfen

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Anzahl Reisende an wichtigen ÖV-Verknüpfungspunkten im Kanton Luzern. Pro Bahnhof wird die Summe aller Ein- und Aussteiger an einem durchschnittlichen Werktag dargestellt. Die Daten werden von den Bahnunternehmen im Zweijahresrhythmus erhoben.

Die verstärkte Verknüpfung von Bahn und Bus widerspiegelt sich in den Zahlen der Bahnhöfe in der Agglomeration Luzern. So sind Rothenburg und Emmenbrücke Gersag prozentual am stärksten gewachsen. Die Linien 60 und 70 bzw. das Emmer Busnetz sind konsequent auf diese Stationen abgestimmt. Auf der Landschaft nimmt in Sursee die Anzahl Reisende am stärksten zu. Dieser Bahnhof ist nach Luzern die wichtigste ÖV-Drehscheibe im Kanton Luzern.

Stadt und Agglomeration Luzern

Bahnhof	Durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteiger Fern- und Regionalverkehr pro Werktag					Differenz 2008–2014	
	2008	2010	2012	2014	Absolut	%	
Ebikon	862	1'139	1'442	1'475	613	71	
Emmenbrücke	2'483	3'084	3'579	3'821	1'338	54	
Emmenbrücke Gersag	1'741	2'462	3'140	3'396	1'655	95	
Horw	1'281	1'721	1'857	2'439	1'158	90	
Kriens Mattenhof	1'019	1'265	1'513	1'714	695	68	
Littau	691	924	963	1'053	362	52	
Luzern	70'816	81'165	87'707	91'847	21'031	30	
Rothenburg	228	332	523	851	623	273	
Rothenburg Dorf	910	1'131	1'164	1'132	222	24	
Waldibrücke	490	558	616	615	125	26	

Landschaft

Bahnhof	Durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteiger Fern- und Regionalverkehr pro Werktag					Differenz 2008–2014	
	2008	2010	2012	2014	Absolut	%	
Dagmersellen	871	889	1'006	1'013	142	16	
Entlebuch	694	909	790	926	232	33	
Hochdorf	1'843	2'113	2'170	1'990	147	8	
Malters	2'017	2'429	2'624	2'666	649	32	
Nebikon	1'291	1'386	1'601	1'555	264	20	
Reiden	1'382	1'507	1'713	1'540	158	11	
Schüpflheim	1'401	1'722	1'584	1'831	430	31	
Sempach-Neuenkirch	1'593	1'833	2'046	2'132	539	34	
Sursee	8'473	11'232	12'047	13'145	4'672	55	
Willisau	1'718	1'713	1'828	2'010	292	17	
Wolhusen	3'665	4'436	4'652	4'396	731	20	

Quelle: SBB AG, Personenverkehr



Dominik Thali

Wenn ich nicht mit dem Velo zur Arbeit fahre, setze ich mich in Hochdorf in die S9 und schenke mir die 29 Minuten bis Luzern als freie Zeit. Dabei sitze ich am liebsten auf der linken Seite am Fenster. Weil man dort den Sonnenaufgang über der Rigi am besten sieht. Kaum in Luzern angekommen, umgibt mich wieder der lebendigen Alltag des Bahnhofs.



Durchgangsbahnhof Luzern

Kürzere Reise- und Umsteigezeiten, intensivere Fahrplanktakte und ein ausgebautes ÖV-Angebot: Der Planungsbericht an den Kantonsrat zeigt den Nutzen und die Notwendigkeit eines Durchgangsbahnhofs Luzern auf.

2009 gaben der Kantonsrat und die Luzerner Stimmbevölkerung dem Regierungsrat den Auftrag, ein Vorprojekt für einen Tiefbahnhof auszuarbeiten. In einem zweistufigen Variantenstudium wurden über 30 Varianten untersucht und sechs einer eingehenden Prüfung unterzogen. Dabei stellte sich die Variante Durchgangsbahnhof Luzern mit einem Tunnel ab Ebikon, einem unterirdischen Bahnhof mit vier Gleisen und einem Tunnel unter der Neustadt als Bestvariante heraus. Für die Projektierung und die Realisierung der ersten Etappe mit Dreilindentunnel, Seeunterquerung und Bahnhof ist mit einer Dauer von 15 Jahren zu rechnen.

Nutzenstudie

Eine Nutzenstudie des Kantons Luzern und des VVL, welche 2015 veröffentlicht wurde, unterstreicht die Resultate des Variantenstudiums: Der Durchgangsbahnhof Luzern überzeugt mit seinem lokalen, regionalen und nationalen Nutzen. Kürzere Reise- und Umsteigezeiten, intensivere Fahrplanktakte in alle Richtungen und ein ausgebautes Angebot im ÖV auf dem ganzen Kantonsgebiet werden ermöglicht. Hinzu kommen zahlreiche wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten. Die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern bildet damit das Schlüsselprojekt für das gemäss Richtplan angestrebte Wachstum, ermöglicht die Mobilität der Bevölkerung und schafft Raum für städtebauliche Entwicklungen in den Zentren. Der Kanton Luzern setzt darum alles daran, den Durchgangsbahnhof Luzern schnell zu realisieren.

Finanzierung durch Bund – Vorfinanzierung durch Kanton möglich

Seit der Annahme der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) in der eidgenössischen Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 liegt die Verantwortung für den Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern beim Bund. Nachdem die Projektierung des Durchgangsbahnhofs gemäss den Beschlüssen des Bundesparlamentes ausdrücklich Bestandteil des Ausbauschlusses 2025 ist, erwartet der Kanton Luzern nun vom Bund die unverzügliche Aufnahme der weiteren Projektierungsschritte hin zu einem Auflageprojekt. Das gilt umso mehr, da ein abgeschlossenes Vorprojekt vorliegt, dessen Erarbeitung der Kanton Luzern vorfinanziert hat. Gleichzeitig zeigt der für den Kantonsrat erstellte Planungsbericht, inwieweit der Kanton Luzern die Arbeiten für den Durchgangsbahnhof selbst vorantreiben kann. Im Vordergrund steht dabei die Prüfung einer Vorfinanzierung.

AggloMobil tre

Der VVL schafft bis 2022 in der Stadt und Agglomeration Luzern mehr Platz im öV. Das System RBus, das bereits auf der Linie 1 zum Einsatz kommt, wird auf weitere Linien übertragen. Zudem verknüpft der VVL zusätzliche Buslinien, damit die Stadt und Agglomeration Luzern besser vernetzt und erreichbar werden. Diese Neuerungen sind Teil des öV-Konzepts AggloMobil tre.

Der Verbundrat des VVL hat im vergangenen Jahr die Weiterentwicklung des öV in der Stadt und Agglomeration Luzern bis 2022 beschlossen. Wichtigste Massnahme ist der Ausbau des Systems RBus, welches heute schon auf der Linie 1 zwischen Maihof und Kriens-Obernau erfolgreich in Betrieb ist. Das System schafft einerseits mehr Platz dank längeren Bussen und erhöht andererseits schrittweise die Pünktlichkeit, beispielsweise mit separaten Busspuren oder intelligenten Ampelsteuerungen. Auf der Linie 2 (Bahnhof Luzern–Emmenbrücke Sprengi) führt der VVL das System RBus im Dezember 2016 ein. Auf diesen Zeitpunkt werden in Luzern Nord der neue Bushub am Bahnhof Emmenbrücke, die neuen Busspuren und die neuen Fahrleitungen in Betrieb genommen (Projekt Seetalplatz).

Littau–Würzenbach mit RBus

Im Zeitraum 2019 bis 2022 plant der VVL die Einführung der neuen RBus-Linie zwischen Littau und Würzenbach. Dazu soll die heutige Dieselbuslinie 12 (Bahnhof Luzern–Littau) auf Trolleybusbetrieb umgestellt und mit einem Teil der Trolleybuslinie 8 verknüpft werden. Der Linienabschnitt Hirtenhof–Bahnhof Luzern wird als Linie 8 bestehen bleiben. Mit der bestehenden Linie 6 (Matthof–Büttenenhalde) ist die direkte Verbindung der beiden Seeufer weiterhin gewährleistet. Die neue Durchmesserlinie Littau–Würzenbach ermöglicht weitere Direktverbindungen innerhalb der Stadt.

Mit der Verknüpfung der Linien 20 und 24 schafft der VVL auch eine weitere Durchmesserlinie bei den Dieselbussen. Die Fahrgäste profitieren dadurch von einer direkten Verbindung zwischen Horw und Meggen. Voraussetzung dafür sind zwei weitere Durchmesserperrons am Bahnhof Luzern. Gemäss dem kantonalen Strassenbauprogramm sollen diese Doppelperrons bis 2019 realisiert werden.

Fortsetzung AggloMobil-Planungen

Die beschriebenen Massnahmen sind Teil des öV-Konzepts AggloMobil tre. Dieses beruht auf AggloMobil due, welches Massnahmen für die Jahre 2014 bis 2018 beinhaltet und aktuell schrittweise umgesetzt wird.

Im Sommer 2015 konnten die Behörden, Gemeinden, Transportunternehmen und Interessenverbände zu AggloMobil tre Stellung nehmen. Die Stossrichtungen des Konzepts werden von den Partnern unterstützt. In den Hauptkorridoren kann der VVL bis 2022 mit AggloMobil tre nochmals rund 20 Prozent mehr Kapazität schaffen, dies bei einer Erhöhung der Betriebskosten von jährlich rund 2 Millionen Franken. Die AggloMobil-Planungen sind eingebettet im kantonalen Richtplan, öV-Bericht, Agglomerationsprogramm und in den Gesamtverkehrskonzepten.



Überblick Hauptentwicklungen bis 2022
 Die Linie 3 entsteht durch die Verknüpfung der Linien 8 und 12.
 Nicht dargestellt sind die weiterhin bestehenden Linien.



Marlen Walthert

Der öV bringt mich immer wieder von Willisau nach Luzern – an die Vorlesung, ins Kino oder an ein Konzert. Während ich in den Morgenstunden meist das Nichtstun genieße und die Landschaft betrachte, lese ich abends gerne Zeitung. Diese wird ab Wolhusen oft von Bekannten abgelöst, welche mich bezüglich der Lokalnachrichten auf den neusten Stand bringen. Ich schätze die freundliche und entspannte Atmosphäre im Zug. Wenn langsame oder verpasste Verbindungen die Nerven strapazieren, empfehle ich Musik von Janis Joplin – hilft immer.



Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Mobilitätsmanagement in Unternehmen zielt darauf, die bereitgestellten Mobilitätsangebote besser zu organisieren und aufeinander abzustimmen. Damit können für die Mitarbeitenden sowie Gäste eine hohe Mobilität sichergestellt und gleichzeitig die Verkehrsbelastung gesenkt werden. Am Luzerner Kantonsspital (LUKS) konnte der VVL zusammen mit der Spitalleitung und weiteren Partnern ein entsprechendes Projekt umsetzen.

Neben 4'500 Mitarbeitenden besuchen bis zu 1'000 Patienten, Angehörige, Lieferanten und Partner täglich das LUKS Luzern. Der Berufsverkehr und die begrenzten Parkplätze auf dem Areal des LUKS Luzern sind Realität. Eine Arbeitsgruppe – bestehend aus Vertretern des LUKS, des VVL, der Transportunternehmen wie auch der Stadt Luzern – hat ein Massnahmenpaket erarbeitet, welches sämtliche Aspekte der Mobilität berücksichtigt. Diese Massnahmen sollen schrittweise entscheidende Verbesserungen für die Verkehrssituation rund um das LUKS am Standort Luzern bringen. Ziele sind unter anderem die bessere Erreichbarkeit des Spitals sowie die Entlastung der Parkieranlagen.

Einführung Job-Abo

Im Rahmen des Massnahmenpakets wird für die Mitarbeitenden des LUKS ein Anreiz geschaffen, auf den öV umzusteigen. Seit April 2015 profitieren alle Mitarbeitenden der LUKS-Standorte Luzern, Sursee und Wolhusen vom Passepartout Job-Abo. Das LUKS beteiligt sich mit bis zu 500 Franken an den öV-Abos der Mitarbeitenden. Die Höhe des Beitrags ist abhängig vom Arbeitspensum. Das Mobilitätspaket beinhaltet ebenfalls Anpassungen bei der Parkplatzbewirtschaftung. So wurden unter anderem am LUKS Luzern die seit längerer Zeit unveränderten Parktarife für die Mitarbeitenden erhöht und den effektiven Kosten angenähert.

Neue Infrastruktur und Busse

Im vergangenen Jahr wurde am LUKS Luzern auch das Angebot an 2-Rad-Parkplätzen ausgebaut. Ausserdem führte das LUKS Luzern im Rahmen eines Pilotversuchs für die Mitarbeitenden des Sperrkreises ein Nachttaxi ein, damit diese nach der Arbeit nach Hause kommen, auch wenn kein Bus oder kein Zug mehr fährt. Zur Verbesserung der öV-Anbindung wird die Stadt Luzern in den nächsten Jahren die Bushaltestelle «Kantonsspital» spitalseitig vor das Parkhaus und auf gleiche Höhe der anderen Haltestelle versetzen. Zeitgleich baut das LUKS eine neue Liftanlage sowie Zugangspasserelle von der Spitalstrasse direkt zum Haupteingang.

Um das erwartete Nachfragewachstum zu bewältigen, kommen seit dem Dezember 2015 durchgehend Gelenkbusse auf den Linien 18 und 19 zum Einsatz. Ab 2019 wird das LUKS ausserdem mit der neuen Tangentiallinie 18 Littau–Kantonsspital–Ebikon erschlossen.

öV-Monitore im Empfangsbereich

Eine wichtige Rolle im LUKS Luzern spielt auch die öV-Information. Unter anderem informieren Monitore von «öV-LIVE» im Empfangsbereich des LUKS die Gäste und Mitarbeitenden über die nächsten Busabfahrten. Die Abfahrtszeiten werden dabei in Echtzeit dargestellt, was die Reiseplanung zuverlässiger macht. Ausserdem schickt das LUKS mit dem Patientenaufgebot einen Informationsflyer mit, um auf die bequeme Anreise mit dem öV aufmerksam zu machen.

Passepartout

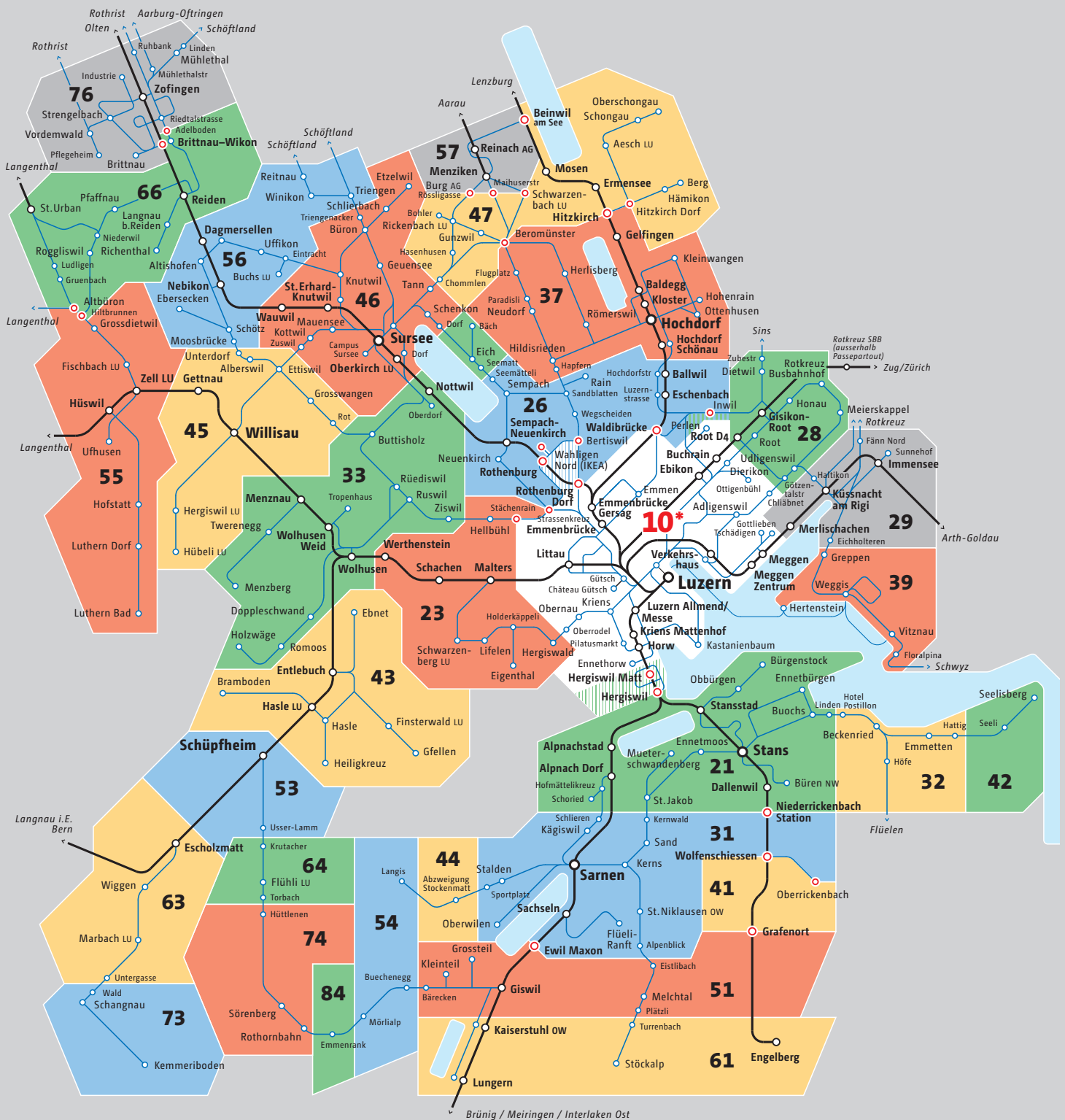
Tarifverbund LU OW NW



Der Tarifverbund Passepartout ist ein Zusammenschluss vom VVL, von den Kantonen Obwalden und Nidwalden sowie von elf Transportunternehmen mit dem Ziel, ein einheitliches öV-Ticketsystem zur Verfügung zu stellen. Die Geschäftsstelle Passepartout wird vom VVL geführt.



Einführung neuer Tarifzonenplan

Auf den Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2014 führte Passepartout in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden neue Tarifzonen ein. Ziel war es, den Tarifzonenplan für die Kundinnen und Kunden übersichtlicher und somit verständlicher zu gestalten. Passepartout vereinheitlichte die früher unterschiedliche Zoneneinteilung für Billette und Abos. Weiter reduzierte Passepartout die Anzahl Zonen markant. Aus 35 Abo- und 79 Billett-Zonen wurden 29 einheitliche Zonen, welche mehrheitlich grösser sind als früher. Von den neuen grosszügigen Zonen profitieren auch die Fahrgäste in der Stadt und Agglomeration Luzern. Dieses Gebiet, welches früher aus vier verschiedenen Billett-Zonen bestand, wurde zu einer grossen Zone zusammengelegt.

Die Umstellung wurde im vergangenen Jahr von Passepartout eng begleitet – etwa mit einer Werbekampagne, aktiver Medienarbeit und der Beantwortung von Kundenreaktionen. Die Rückmeldungen des Verkaufs- und Kontrollpersonals zeigen, dass sich mit dem neuen Tarifzonenplan für die Kundinnen und Kunden das Reisen im öV vereinfacht hat. Speziell in der Stadt und Agglomeration Luzern wurde das Ticketlösen dank einer grossen Zone einfacher. Auch bietet die neue Zoneneinteilung mehr Flexibilität bei der Wahl von unterschiedlichen Reisewegen. Weiter ermöglicht der neue Tarifzonenplan den Fahrgästen das einfache Fortbewegen in Kombination von Bus und Bahn mit Umsteigen an den öV-Verknüpfungspunkten.



 Bahnlinie mit Bahnhof
 Buslinie mit Haltestelle
26 Zonennummer

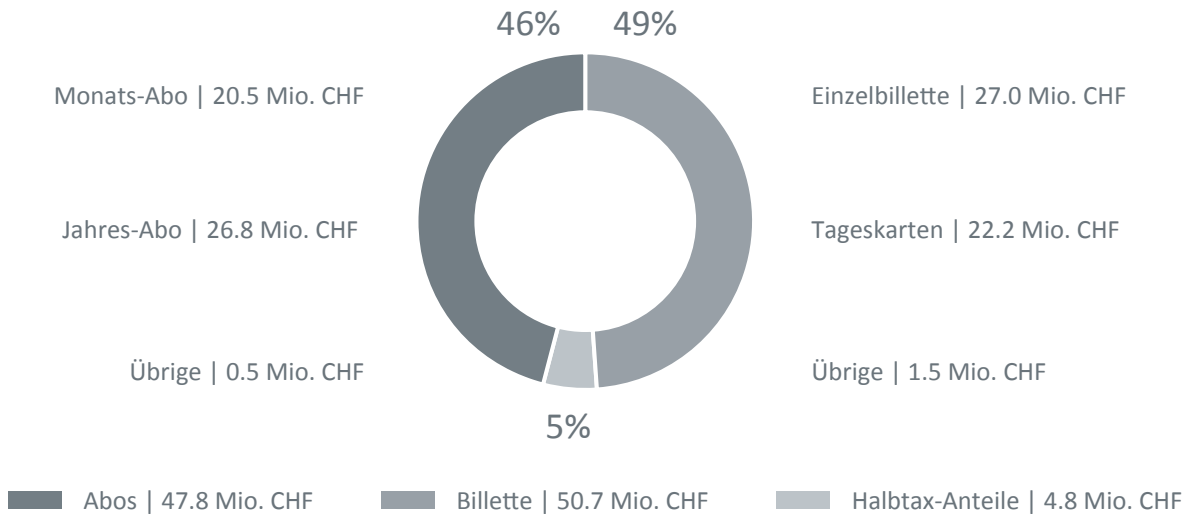
 Haltestelle auf Zongrenze
 Haltestelle gehört zu mehreren Zonen
 Mehrere Haltestellen auf Zongrenze
 Haltestellen gehören zu mehreren Zonen

10* Die Tarifzone 10* wird in Kombination mit anderen Zonen für die Preisberechnung doppelt gezählt.
29 **Überlappungszonen Nachbar-Tarifverbund**
 Passepartout-Fahrausweise für die Überlappungszonen 29, 57 und 76 sind nur in Kombination mit anderen Passepartout-Zonen erhältlich.

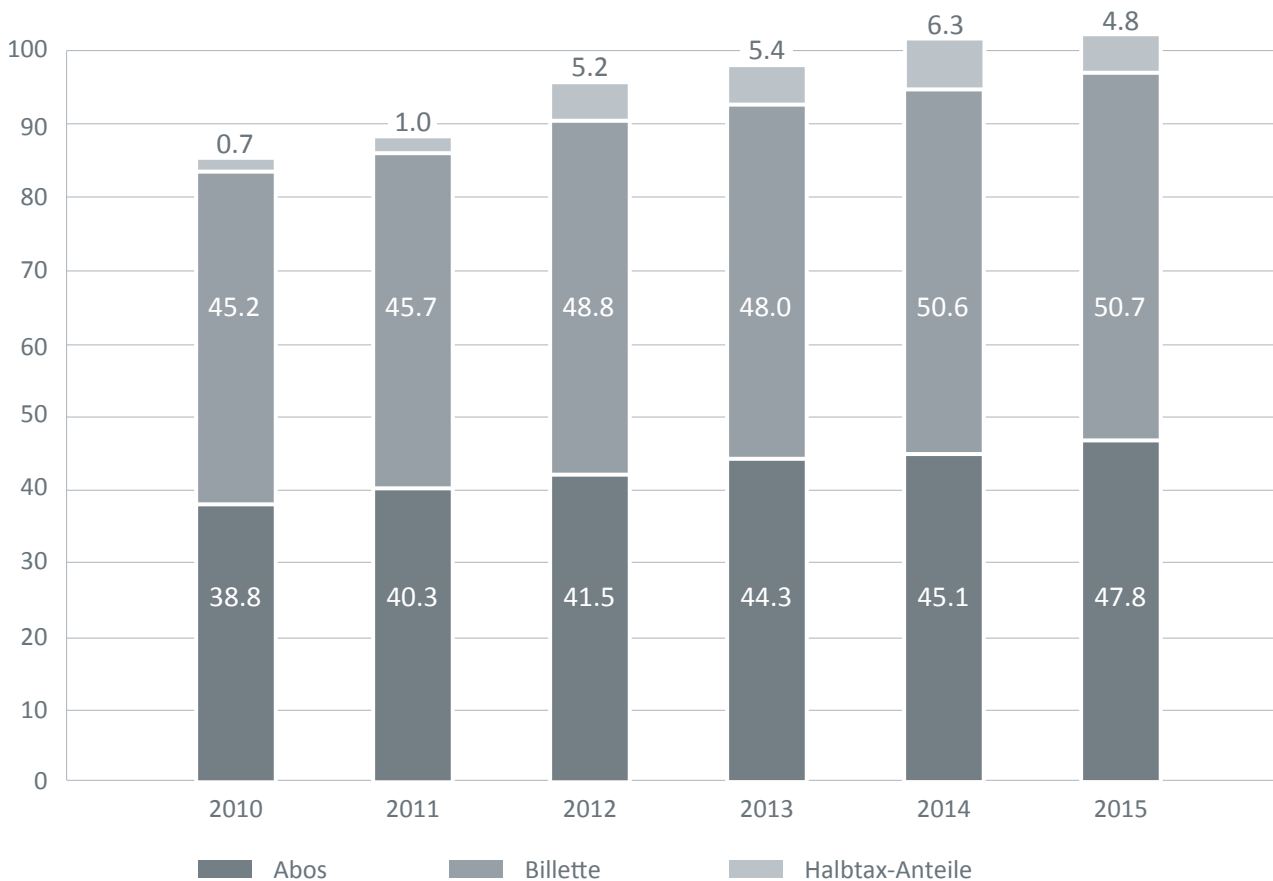
Schiff Vierwaldstättersee
 Monats- und Jahres-Abo berechtigen zur freien Fahrt zwischen den Anlegestellen Luzern, Hertenstein, Weggis und Vitznau, sofern es mindestens die Zonen 10*, 29 und 39 umfasst. Bilette sind auf dem Schiff nicht gültig.

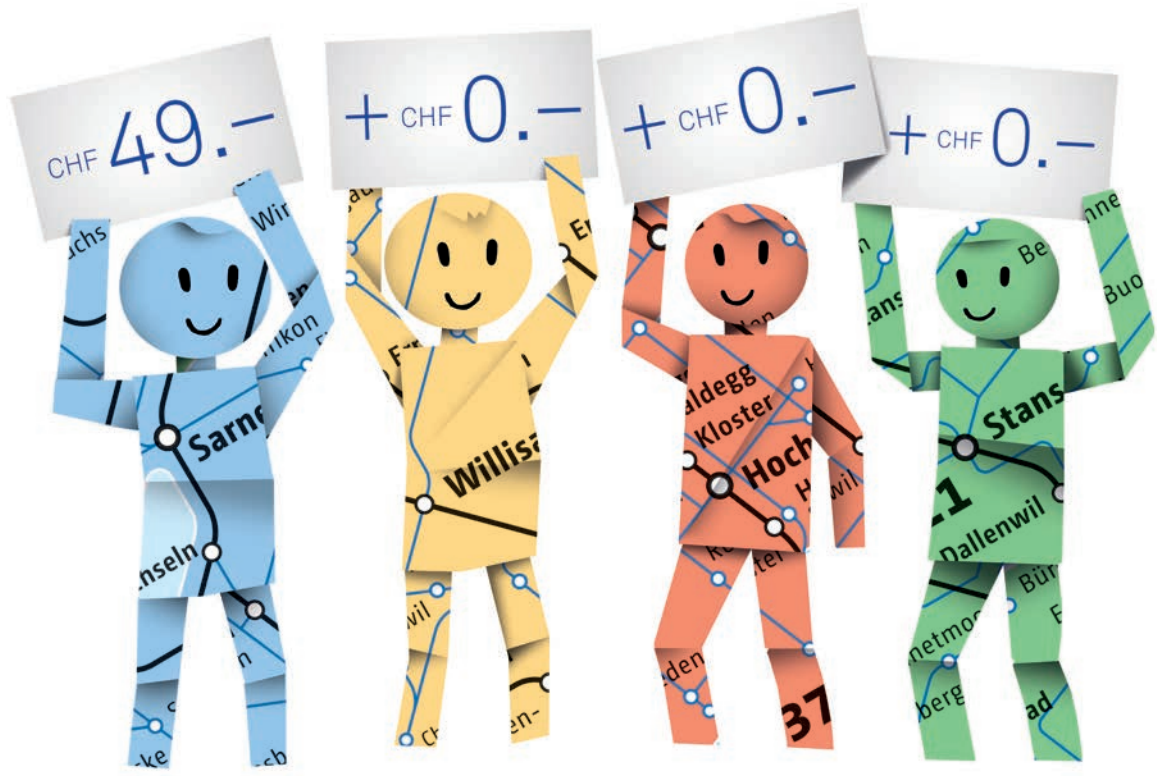
Umsatz

Umsatzanteile nach Passepartout-Ticketsortiment



Entwicklung Gesamtumsatz Passepartout (in Mio. CHF)





Werbung Quattro-Tageskarte

2015 erzielte Passepartout einen Umsatz von 103.3 Millionen Franken. Dies entspricht einem Wachstum von 1.2 Prozent gegenüber 2014. Bei den Verbundtickets betrug das Umsatzwachstum im Jahr 2015 2.9 Prozent. Diese Steigerung resultiert hauptsächlich auf der Tarifierung, welche schwergewichtig die Abos betraf. Das Ziel, mit dem neuen Tarifzonenplan die gleichen Einnahmen wie zuvor zu erzielen, wurde erreicht.

Schweizweit gingen die Halbtax-Einnahmen erwartungsgemäss zurück, so auch bei Passepartout. Einerseits kauften zahlreiche Kundinnen und Kunden vor der Preisanpassung im Dezember 2014 noch 3-Jahres-Halbtax-Abos. Dadurch fehlten diese Einnahmen 2015. Andererseits wurde in der zweiten Jahreshälfte 2015 der SwissPass eingeführt. Seither gibt es nur 1-Jahres-Halbtax-Abos. Mittelfristig werden sich die Halbtax-Einnahmen stabilisieren.

Segment	2014	2015	Differenz 2014–2015	
	in TCHF	in TCHF	in TCHF	Prozent
Billette	50'578	50'677	99	0.2
Abos	45'134	47'781	2'647	5.9
Zwischentotal Verbundtickets	95'712	98'458	2'746	2.9
Halbtax-Anteile	6'341	4'865	-1'476	-23.3
Total	102'053	103'323	1'270	1.2

Marketing

Stammkundschaft

Die Stammkundschaft wird jeweils vor Ablauf ihres Jahres-Abos mit einem Erinnerungsschreiben zur Erneuerung ihres Abos ermuntert. Mit Zusatzleistungen, wie Vergünstigungen für Ausflüge und Mobility Carsharing, werden sie zudem für ihre Treue belohnt.

Unternehmen

Mit dem Job-Abo spricht Passepartout gezielt Unternehmen an. Die Mitarbeitenden profitieren dank einer Beteiligung des Unternehmens von einem reduzierten Preis des Jahres-Abos. Zusätzlich schenkt Passepartout der Job-Abo-Kundschaft eine Multi-Tageskarte für das ganze Verbundgebiet, welche für Ausflüge mit Bahn und Bus eingesetzt werden kann. Für Unternehmen ist das Job-Abo eine wirkungsvolle Massnahme, um Mobilitätsprobleme – wie beispielsweise fehlende Parkplätze – zu lösen. Zudem kann sich die Firma mit dieser attraktiven Lohnnebenleistung imagemässig profilieren. Renommierete Zentralschweizer Unternehmen wie die Luzerner Kantonalbank, Schindler oder das Luzerner Kantonsspital haben das Job-Abo eingeführt.

Autofahrerinnen und Autofahrer

Um gezielt Autofahrerinnen und Autofahrer ansprechen zu können, arbeitet Passepartout mit dem Strassenverkehrsamt Luzern und dem Verkehrssicherheitszentrum OW/NW zusammen. In der Beilage zur jährlichen Rechnung der Motorfahrzeugrechnung verteilte Passepartout einen Rabatt-Gutschein für die Quattro-Tageskarte. Dieses Billett wurde speziell für Autofahrerinnen und Autofahrer konzipiert. Weiter wird den über 70-jährigen Luzernerinnen und Luzernern, die freiwillig auf den Führerausweis verzichten, eine einmalige Vergünstigung für ein Passepartout-Monats- oder Jahres-Abo angeboten.

Freizeitverkehr

Kooperation mit Veranstaltern

Mit verschiedenen Veranstaltern von Grossanlässen bestehen Vereinbarungen. Unter anderem gibt es das vergünstigte Kombi-Ticket für die LUGA. Beim Lucerne Festival sowie beim FCL-Match ist der öV sogar ganz im Eintritt begriffen. Ebenfalls von einem kostenlosen öV-Billett profitieren alle Gäste, die ihre Hotelübernachtung in Luzern über den Buchungskanal von Luzern Tourismus buchen. Passepartout konnte im vergangenen Jahr auch bei Einzelanlässen wie der Hockey-U18-Weltmeisterschaft, dem

Schweizerischen Schulsporttag oder dem Fussball-Länderspiel Schweiz–Estland den öV ins Veranstaltungsticket integrieren. Ein Wachstum ist bei den Kongressen festzustellen, die den Teilnehmenden zunehmend die Anreise mit dem öV kostenlos ermöglichen möchten.

Quattro-Tageskarte

Die Quattro-Tageskarte berechtigt zum Preis von 49 Franken bis zu vier Personen zur freien Fahrt mit Bus und Bahn im gesamten Tarifverbund-Gebiet. Diese Tageskarte ist somit ein ideales Ticket für die Freizeit und eine praktische Alternative zum Auto. Nach einem Pilotversuch nahm Passepartout auf den Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 die Quattro-Tageskarte ins Standardsortiment auf. Dabei wurde auch die Gültigkeit auf die ganze Woche ausgeweitet. Passend zur Quattro-Tageskarte hat Passepartout auf der Website eine Karte mit Tipps für die Freizeit aufgeschaltet. Speziell beworben wurde die Quattro-Tageskarte an der Zentralschweizer Erlebnismesse LUGA.

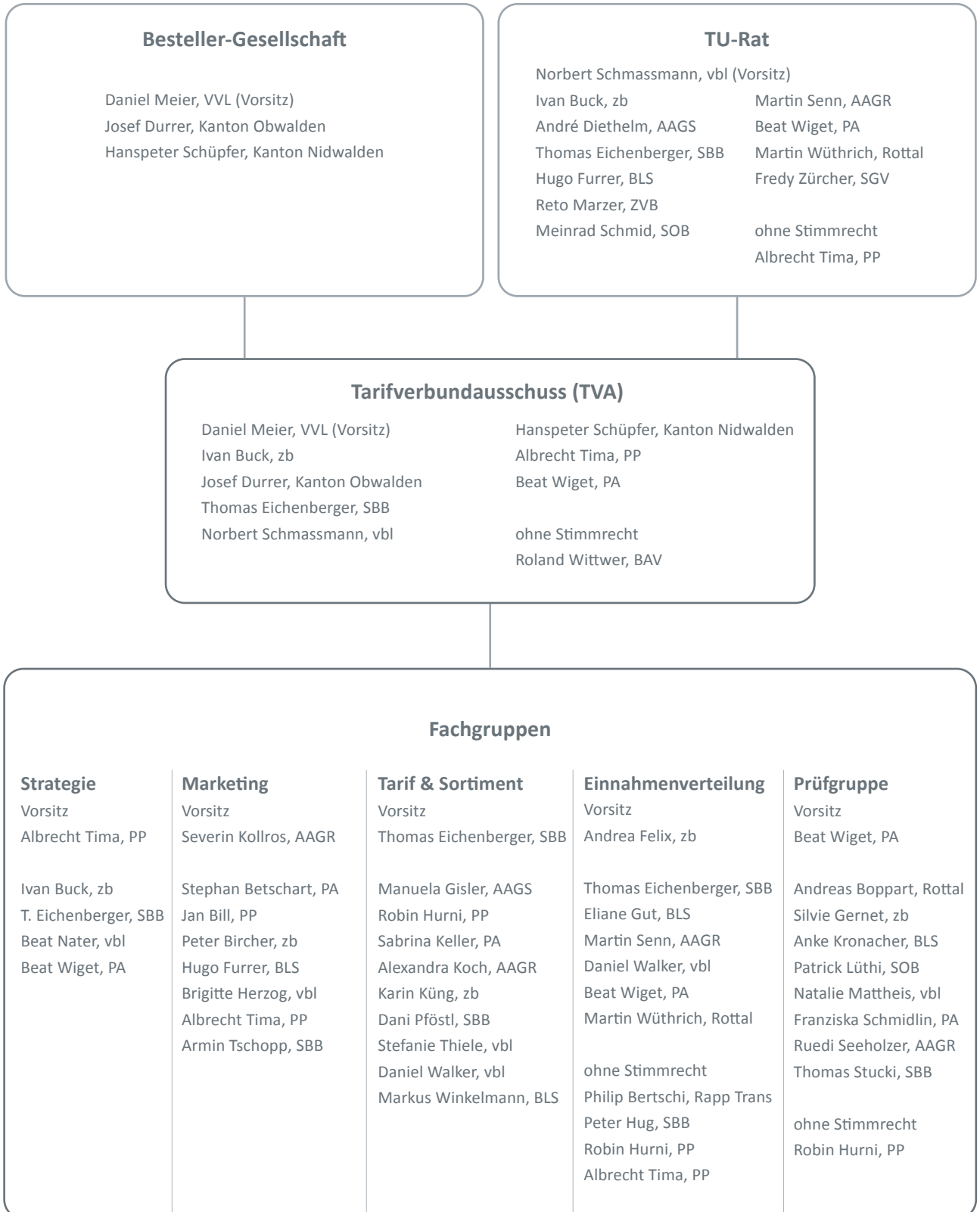
Gütschbahn

Passepartout erhielt 2015 Zuwachs: Neu ist die Gütschbahn Teil des öV. Dadurch reisen alle Kundinnen und Kunden mit einem Passepartout-Abo der Zone 10 (Zone Stadt und Agglomeration Luzern) ohne Aufpreis auf den Gütsch. Auch das GA ist gültig auf der Gütschbahn. Fahrgäste ohne Abo lösen für die Fahrt ein Kurzstrecken-Billett oder ein Billett der Zone 10. Mit dem Gütsch profitieren die Kundinnen und Kunden von einem tollen Naherholungsort im Passepartout-Gebiet.

Shoppingticket

Das Emmen Center offerierte seinen Besucherinnen und Besuchern von April bis September 2015 bei der Anreise mit dem öV die Retourfahrt. Die vom Emmen Center bezahlte Retourfahrt zu einer beliebigen Ortschaft in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden wurde von der Kundschaft geschätzt.

Organisation (Stand Dezember 2015)





Dominik Gresch

Der Arbeitsweg beginnt mit einem kurzen Fussmarsch oder Sprint zur Bushaltestelle in Mühletal bei Zofingen – meistens bin ich eher knapp unterwegs. In Zofingen habe ich zwei InterRegio-Verbindungen pro Stunde. Die Fahrt nach Luzern dauert planmässig 32 Minuten. Diese Zeit nutze ich, um mich in meiner Tageszeitung über das aktuelle Geschehen zu informieren. Die Strecke vom Bahnhof Luzern bis zum Hauptsitz der CSS Versicherung lege ich mehrheitlich zu Fuss zurück. Dann ist es ärgerlich, wenn ich am Fussgängerstreifen bei der Kreuzung Tribtschenstrasse–Werkhofstrasse lange warten muss ...



Bericht zur Jahresrechnung 2015



Die Jahresrechnung 2015 des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) schliesst mit einem Gewinn von TCHF 1'108 ab. Im Vorjahr erzielte der VVL einen Verlust von TCHF 1'027. Der positive Rechnungsabschluss erlaubt eine Rückerstattung und Reduktion des Eigenkapitals, welches sich aus den kumulierten Gewinnvorträgen der Vorjahre zusammensetzt.

Die Jahresrechnung umfasst die folgenden drei Geschäftsbereiche: VVL (finanziert durch das Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement des Kantons Luzern und die Gemeinden), Tarifverbund Passepartout (finanziert durch die elf am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmen) und Behindertenfahrdienst (finanziert durch das Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern und die Gemeinden). Weiter führt der VVL auf Mandatsbasis die Geschäftsstellen ZKöV (Zentralschweizer Konferenz der öV-Direktoren), Besteller des Tarifverbundes Passepartout (Beteiligte sind neben dem VVL die Kantone Obwalden und Nidwalden) und Tarifverbundausschuss (Mitglieder sind neben den Bestellern zusätzlich die am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmen).

Erfolgsrechnung

Das Jahresergebnis des VVL beträgt TCHF 1'108. Der Betriebsertrag sank um 1.1 Prozent, der Betriebsaufwand um 3.5 Prozent. Auf der Ertragsseite sanken die Beiträge von Kanton und Gemeinden um TCHF 1'900 (-2.4 Prozent), auf der Aufwandseite reduzierten sich die Beiträge an die Transportunternehmen um 4 Prozent.

Bilanz

Den laufenden Verpflichtungen und kurzfristigen Schulden stehen genügend flüssige Mittel und Guthaben gegenüber. Die Eigenkapitalbasis ist mit TCHF 7'836 gut, sie entspricht 8.7 Prozent des Betriebsaufwandes (Vorjahr 7.4 Prozent).

Kennzahlen

Der Kostendeckungsgrad der bestellten Linien verbesserte sich 2015 um 1.4 Prozentpunkte und übersteigt mit 53.7 Prozent die anvisierte Marke von 51 Prozent. Die Kosten pro Angebotskilometer stiegen um CHF 0.10 (1 Prozent), die Abgeltung pro Personenkilometer sank dagegen um 4.6 Prozent auf CHF 0.1980.

Jahresrechnung 2015

Erfolgsrechnung

in TCHF

	Anhang	2015	2014
Kantons- und Gemeindebeiträge	1)	78'160	80'060
Beiträge von Transportunternehmen	2)	1'811	1'581
Beiträge Dritter	3)	398	360
Interner Ertrag		1	4
Durchlaufende Beiträge	4)	5'244	4'578
Total Betriebsertrag		85'614	86'583
Beiträge an Transportunternehmen	5)	-74'767	-77'884
Aufwand für Behindertenfahrdienst	6)	-650	-532
Durchlaufende Beiträge	4)	-5'244	-4'578
Total Betriebsaufwand ohne Administrationsaufwand		-80'661	-82'994
Personalaufwand		-1'399	-1'420
Sachaufwand	7)	-2'251	-3'017
Abschreibungen immaterielle Anlagen	8)	-206	-165
Interner Aufwand		-1	-4
Total Administrationsaufwand		-3'857	-4'606
Total Betriebsaufwand		-84'518	-87'600
Betriebsergebnis		1'096	-1'017
Zinsaufwand		-	-10
Zinsertrag		12	-
Finanzergebnis		12	-10
Jahresergebnis		1'108	-1'027
Anteil Verkehrsverbund Luzern		1'108	-992
Anteil Behindertenfahrdienst		-	-35

Bilanz per 31. Dezember

in TCHF

Aktiven	Anhang	2015	2014
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		20'696	14'877
Forderungen aus Leistungen		182	471
Andere kurzfristige Forderungen	9)	120	1'130
Total Umlaufvermögen		20'998	16'478
Anlagevermögen			
Immaterielle Anlagen	10)	466	625
Total Anlagevermögen		466	625
Total Aktiven		21'464	17'103
Passiven			
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Leistungen	11)	419	1'033
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	12)	12'619	8'528
Passive Rechnungsabgrenzungen		241	264
Kurzfristige Rückstellungen	13)	–	150
Kurzfristiges Fremdkapital		13'279	9'975
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	14)	349	400
Langfristiges Fremdkapital		349	400
Total Fremdkapital		13'628	10'375
Eigenkapital			
Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern		7'836	6'728
Total Eigenkapital		7'836	6'728
Total Passiven		21'464	17'103

Geldflussrechnung

in TCHF

	2015	2014
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresergebnis	1'108	-1'027
+/- Abnahme/Zunahme Abschreibungen/Wertberichtigungen	206	165
+/- Abnahme/Zunahme Forderungen aus Leistungen	289	-131
+/- Abnahme/Zunahme andere kurzfristige Forderungen	1'009	-1'101
+/- Abnahme/Zunahme aktive Rechnungsabgrenzungen	-	397
+/- Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Leistungen	-614	728
+/- Zunahme/Abnahme andere kurzfristige Verbindlichkeiten	4'090	3'586
+/- Zunahme/Abnahme passive Rechnungsabgrenzungen	-22	-30
+/- Zunahme/Abnahme Rückstellungen	-150	150
= Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	5'916	2'737
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Auszahlung für Investitionen von immateriellen Anlagen	-46	-259
= Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-46	-259
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
+/- Zunahme/Abnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	-51	-
= Total Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-51	-
Bestand flüssige Mittel 1. Januar	14'877	12'399
Bestand flüssige Mittel 31. Dezember	20'696	14'877
Zunahme flüssige Mittel	5'819	2'478

Eigenkapitalnachweis

in TCHF

	Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern
Stand 1. Januar 2014	7'720
Rückzahlung	–
Jahresergebnis 2014	–992
Stand 31. Dezember 2014	6'728
Stand 1. Januar 2015	6'728
Rückzahlung	–
Jahresergebnis 2015	1'108
Stand 31. Dezember 2015	7'836

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 Transportunternehmen im Berichtsjahr erreichen. Darüber hinausgehende positive Ergebnisvorträge sind dem Kanton und den Gemeinden zurückzuerstatten. Der Verbundrat beschliesst, im Hinblick auf die positive Entwicklung 2016 beim VVL, dem Kanton und den Gemeinden TCHF 2'000 zurückzuerstatten.

Anhang zur Jahresrechnung 2015

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 (hauptsächlich 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 öffentlichen Verkehrs (Eigenentwicklung). Der Aufwand für in Betrieb genommene Releases wird aktiviert und laufend abgeschrieben.

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,

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 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 Löhne der drei Geschäftsleitungsmitglieder werden gemäss dem Besoldungssystem des Kantons Luzern festgelegt. Als Nebenleistung erhalten sie das Generalabonnement.

in TCHF	2015
Verbundratsentschädigung	87
Besoldung Geschäftsleitung	479
Generalabonnement und Spesen der Geschäftsleitung	5

Erläuterungen zur Jahresrechnung

1) Kantons- und Gemeindebeiträge

in TCHF	2015	2014	Veränderung
Kantonsbeitrag an Verkehrsverbund Luzern	38'780	39'780	- 1'000
Kantonsbeitrag für Behindertenfahrdienst	300	250	50
Gemeindebeitrag an Verkehrsverbund Luzern und für Behindertenfahrdienst	39'080	40'030	-950
Total	78'160	80'060	-1'900

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 betrug 2015 basierend auf der Leistungsvereinbarung mit dem Gesundheits- und Sozialdepartement je TCHF 300.

2) Beiträge von Transportunternehmen

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

3) Beiträge Dritter

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

4) Durchlaufende Beiträge

in TCHF	2015	2014	Veränderung
Gemeindebeiträge für Investitionsausgaben öV	5'083	4'378	705
Saldierungsstelle SBB	161	200	-39
Total	5'244	4'578	666

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, über diese Positionen abgewickelt.

5) Beiträge an Transportunternehmen

Die Beiträge an die Transportunternehmen betreffen die Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des Agglomerations- und Regionalverkehrs (Betrieb) sowie die Entschädigung der Einnahmenschwünge für die Anerkennung der Passepartout-Fahrausweise in den Fernverkehrszügen der SBB.

6) Aufwand für Behindertenfahrdienst

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

7) Sachaufwand

Der Sachaufwand hat gegenüber dem Vorjahr um TCHF 766 abgenommen. Im Vorjahr hatte der VVL einmalige Kosten von TCHF 686 für die Umstellung des neuen Zonenplans. Im Sachaufwand sind Leistungen von kantonalen Dienststellen im Umfang von TCHF 194 (2014: TCHF 153) enthalten. Es handelt sich hauptsächlich um Leistungen im Bereich Informatik, Personal- und Rechnungswesen.

8) Abschreibungen immaterielle Anlagen

Im Laufe von 2015 wurden zwei Releases der Eigenentwicklung der Software BELUGA in Betrieb genommen. Die Software BELUGA wird zu Anschaffungswerten bilanziert und über vier Jahre linear (25%) abgeschrieben.

9) Andere kurzfristige Forderungen

in TCHF	2015	2014	Veränderung
Vorauszahlung Mehrwertsteuer	–	1'126	–1'126
Vorauszahlung von Leistungen des Jahres 2015	120	4	116
Total	120	1'130	–1'010

Der Geschäftsbereich Passepartout hatte 2015 höhere Ausgaben als budgetiert. Die Differenz geht zu Lasten der Transportunternehmen und wird zusammen mit weiteren Ausgaben, die das Geschäftsjahr 2016 betreffen, unter dieser Position ausgewiesen.

10) Anlagespiegel

in TCHF	immaterielle Anlagen
Anschaffungskosten	
Stand 1. Januar 2014	–
Zugänge 2014	259
Abgänge 2014	–
Umbuchungen 2014	531
Bruttowerte 31. Dezember 2014	790
Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen	
Stand 1. Januar 2014	–
Planmässige Abschreibungen 2014	–165
Wertbeeinträchtigungen 2014	–
Abgänge 2014	–
Bestand 31. Dezember 2014	–165
Buchwert	
Buchwert per 1. Januar 2014	–
Buchwert per 31. Dezember 2014	625

in TCHF	immaterielle Anlagen
Anschaffungskosten	
Stand 1. Januar 2015	790
Zugänge 2015	46
Abgänge 2015	–
Umbuchungen 2015	–
Bruttowerte 31. Dezember 2015	836
Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen	
Stand 1. Januar 2015	–165
Planmässige Abschreibungen 2015	–206
Wertbeeinträchtigungen 2015	–
Abgänge 2015	–
Bestand 31. Dezember 2015	–371
Buchwert	
Buchwert per 1. Januar 2015	625
Buchwert per 31. Dezember 2015	466

Die Funktionen der Eigenentwicklung der Software BELUGA wurden 2015 erweitert. Die Software wird über vier Jahre abgeschrieben.

11) Verbindlichkeiten aus Leistungen

in TCHF	2015	2014	Veränderung
Kreditoren Lieferungen/Leistungen	344	1'026	-682
Intercompany-Kreditoren	75	7	68
Total	419	1'033	-614

12) Andere kurzfristige Verbindlichkeiten

in TCHF	2015	2014	Veränderung
Guthaben Gemeinden aus Beiträgen für Investitionsausgaben öV	12'480	8'363	4'117
Anzahlungen von Dritten	–	94	-94
Mehrwertsteuer Verrechnungskonto	139	71	68
Total	12'619	8'528	4'091

13) Rückstellungen

in TCHF	Rückstellungen für Garantieleistungen	Übrige Rückstellungen	Total
Stand 1. Januar 2014	–	–	–
Neubildung	75	75	150
Auflösung	–	–	–
Verwendung	–	–	–
Stand 31. Dezember 2014	75	75	150
davon kurzfristiger Anteil	75	75	150
davon langfristiger Anteil	–	–	–
Stand 1. Januar 2015	75	75	150
Neubildung	–	–	–
Auflösung	–28	–75	–103
Verwendung	–47	–	–47
Stand 31. Dezember 2015	–	–	–

Die Rückstellung für Garantieleistungen betreffend Software BELUGA wurde teilweise in Anspruch genommen. Die Rückstellung für Mehrwertsteuernachforderungen wurde aufgelöst, da eine Einigung mit der Mehrwertsteuerverwaltung getroffen werden konnte.

14) Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten

in TCHF	2015	2014	Veränderung
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	349	400	–51
Total	349	400	–51

Gemäss der Leistungsvereinbarung vom 23. Mai 2014 zwischen dem Gesundheits- und Sozialdepartement und dem VVL werden die Ausgaben für den Behindertenfahrdienst, die die Kantons- und Gemeindebeiträge übersteigen, über dieses Konto ausgeglichen.

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 (GSD) beauftragt, das Konzept über die Behindertenfahrdienste im Kanton Luzern vom 28. September 2010 umzusetzen. Die Leistungsvereinbarung zwischen dem GSD und dem VVL wurde bis und mit 2018 verlängert. Auch für diesen Geschäftsbereich werden zu viel oder zu wenig bezahlte Beiträge abgegrenzt.

Verkehrsverbund Luzern

in TCHF

	2015	2014
Kantons- und Gemeindebeiträge	77'560	79'560
Beiträge Dritter	327	315
Interner Ertrag	1	4
Durchlaufende Beiträge	5'083	4'378
Total Betriebsertrag	82'971	84'257
Beiträge an Transportunternehmen	-74'767	-77'884
Durchlaufende Beiträge	-5'083	-4'378
Personalaufwand	-1'047	-1'047
Sachaufwand	-772	-1'765
Abschreibungen immaterielle Anlagen	-206	-165
Total Betriebsaufwand	-81'875	-85'238
Betriebsergebnis	1'096	-982

Tarifverbund Passepartout

in TCHF

	2015	2014
Beiträge von Transportunternehmen	1'760	1'581
Beiträge Dritter	71	45
Durchlaufende Beiträge	161	200
Total Betriebsertrag	1'992	1'826
Durchlaufende Beiträge	-161	-200
Personalaufwand	-352	-373
Sachaufwand	-1'479	-1'253
Total Betriebsaufwand	-1'992	-1'826
Betriebsergebnis	-	-

Behindertenfahrdienst

in TCHF

	2015	2014
Kantonsbeitrag	300	250
Gemeindebeiträge	300	250
Ausgleich über Guthabenkonto	51	-
Total Betriebsertrag	651	500
Aufwand für Behindertenfahrdienst	-650	-531
Interner Aufwand	-1	-4
Total Betriebsaufwand	-651	-535
Betriebsergebnis	-	-35

Weitere Angaben zur Jahresrechnung

Eventualverpflichtungen

Gemäss Bundesgesetzgebung sind die Transportunternehmen bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial im Umfang von über TCHF 3'000 verpflichtet, bei den Bestellern eine Genehmigung für die Anerkennung der Kapitalkosten in den Planrechnungen einzuholen. Mit dieser Genehmigung stimmen die Besteller der Beschaffung zu, sie stimmen dem Einsatz der Fahrzeuge auf den vorgesehenen Linien zu und akzeptieren die Kapitalkosten in den Planrechnungen. Der VVL hat gegenüber der Zentralbahn, der SBB und den vbl solche Genehmigungen erteilt. Die Zentralbahn wird die alten Fahrzeuge, die als Verstärkungsmodule eingesetzt werden, vorzeitig mit S-Bahn-Fahrzeugen ersetzen. Der SBB wurde die Genehmigung für die Beschaffung von zwei weiteren Flirt-Fahrzeugen erteilt. Sie werden ab 2016 auf den überlasteten Kursen der S1 eingesetzt. Die geschätzten Mehrkosten können durch Effizienzsteigerungen und Mehrerlöse voraussichtlich egalisiert werden. Die vbl werden die Gelenktrolley- und Doppelgelenktrolleybusse ab Dezember 2016 auf den Linien 1, 2, 5 und 8 einsetzen.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Für das abgelaufene Geschäftsjahr sowie bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung 2015 durch den Verbundrat wurden keine Risiken identifiziert, welche zu einer wesentlichen Korrektur der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen könnten. Der Jahresrechnung 2015 wurde am 18. März 2016 vom Verbundrat zugestimmt.

Risikomanagement

Die anhaltende finanziell angespannte Lage bei Bund, Kanton und Gemeinden, gepaart mit einer stagnierenden wirtschaftlichen Entwicklung werden für alle Beteiligten zu einer grossen Herausforderung. Die Nachfrage und damit die Erlöse werden schwieriger zu prognostizieren sein. Die angekündigte Tarifierhöhung für 2017 könnte die Nachfrageentwicklung hemmen und zu stagnierenden wenn nicht gar rückläufigen Erlösen führen. Die bereits getätigten Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial werden die Abgeltungen erhöhen. Beim Bund sind zwei Anhörungen am Laufen, die die bisherige finanzielle Mitbeteiligung des Bundes in Frage stellen. Es muss damit gerechnet werden, dass die Bundesbeiträge ab 2018 reduziert werden.



Finanzkontrolle

Bahnhofstrasse 19
Postfach 3768
6002 Luzern

Bericht der Revisionsstelle

an den Regierungsrat des Kantons Luzern

zur Jahresrechnung des Verkehrsverbunds Luzern, Luzern

Als Revisionsstelle haben wir die auf den Seiten 25 bis 38 dargestellte Jahresrechnung des Verkehrsverbunds Luzern, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Verantwortung des Verbundrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Rechnungsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den Swiss GAAP FER und entspricht den gesetzlichen Vorschriften.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Finanzkontrolle des Kantons Luzern

Daniel Steffen

Patrik Stöckli

Luzern, 18. März 2016



Stephanie Emmenegger

Täglich pendle ich mit der Zentralbahn zwischen Luzern und Ewil Maxon. Ich bewege mich also in entgegengesetzter Richtung zu den meisten Pendlern. Mit einem Kaffee macht das die Zugfahrt richtig gemütlich. Könnte man noch auf die Baustellen mit Bahnersatz verzichten, wäre die Reise perfekt. Aber die braucht's wohl.



Über den Verkehrsverbund Luzern

Der VVL plant und finanziert den öV im Kanton Luzern und führt die Geschäftsstelle von Passepartout. Er strebt einen leistungsfähigen und attraktiven öV an. 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. Diese sorgen im Auftrag des VVL dafür, dass jährlich über 100 Millionen Fahrgäste sicher und zuverlässig an ihr Ziel kommen.

Verbundrat

Präsident

Thomas Buchmann, Departementssekretär, BUWD

Kantonsvertretung

Thomas Buchmann, Departementssekretär, BUWD
Rolf Bättig, Kantonsingenieur, vif
Hansjörg Kaufmann, Leiter Dienststelle Finanzen

Gemeindevertretung

Adrian Borgula, Stadtrat, Luzern
Matthias Senn, Gemeindeammann, Kriens
Willi Bucher, Gemeindeammann, Wolhusen
Armin Hartmann, Gemeindeammann, Schlierbach

Geschäftsstelle

Daniel Meier, Geschäftsführer (bis 29. Februar 2016)
Pascal Süess, Geschäftsführer (ab 1. Juni 2016)

Revisionsstelle

Finanzkontrolle des Kantons Luzern

Liniennetz



Mitarbeitende



Daniel Heer
Angebotsplanung



Yvonne Schuler
Finanzen
Mitglied GL | Stv. Geschäftsführer



Thomas Schemm
Angebotsplanung



Daniel Meier
Geschäftsführer
bis 29. Februar 2016



Pascal Süess
Geschäftsführer
ab 1. Juni 2016



Roman Steffen
Verkehrsplanung



Christoph Zurflüh
Kommunikation



Andreas Woermann
Datenmanagement



Albrecht Tima
Leiter Tarifverbund Passepartout
Mitglied GL



Jan Bill
Marketing Passepartout



Robin Hurni
Tarifmanagement Passepartout

Transportunternehmen im Verbund

SOB SÜDOSTBAHN

 **SBB CFF FFS**



vbl verkehrsbetriebe
luzern
verbindet uns

**AUTO AG
SCHWYZ** 

ROTTAL  **AUTO AG**

 **PostAuto+**

RIGA  **Besser unterwegs.**

 **bls**

 **Auto AG
Rothenburg**

 **Zugerland
Verkehrsbetriebe**

aare seeland  **mobil**

 **Die Zentralbahn.**

Impressum

Herausgeber

Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2
Postfach 4306
6002 Luzern

Telefon 041 228 47 20
Fax 041 226 45 66
info@vvl.ch
www.vvl.ch

Konzept und Gestaltung

hellehase, Beate Lüscher, Luzern

Lektorat

typo viva, Ebikon

Druck

Eicher Druck AG, Horw

Bild Titelseite: Marlen Walthert, Bild Rückseite: Stephanie Emmenegger



So hätten Sie Spinat schon als Kind geliebt.

Achten Sie auf...
es steht für besonders...