

3	Editorial
4	2014 im Rückblick
7	Fahrplanwechsel
8	Entwicklung Angebot und Nachfrage
11	Planungswelt
12	Bahnplanung
15	System RBus
16	öV-LIVE
19	Kundenzufriedenheit
20	Tarifverbund Passepartout
27	Bericht zur Jahresrechnung 2014
28	Jahresrechnung 2014
41	Über den Verkehrsverbund Luzern

Editorial



Thomas Buchmann
Präsident a.i. Verbundrat

Auch im fünften Geschäftsjahr verzeichnet der Verkehrsverbund Luzern Rekord-Fahrgastzahlen. Zum ersten Mal wurde die 100-Millionen-Marke bei der Fahrgastzahl überschritten. Im Vergleich zum Gründungsjahr entspricht das einem Wachstum von eindrucklichen 22 Prozent. Diese erfreuliche Entwicklung fordert uns heraus. Wir müssen mit knappen finanziellen Mitteln ein optimales Angebot mit der nötigen Kapazität und einer hohen Qualität zur Verfügung stellen. Die Qualität bewegt sich auf einem guten Niveau. Im Rahmen der Kundenbefragung von 2014 erreichte der Verkehrsverbund Luzern wie bereits vor zwei Jahren den guten Wert von 74 Punkten. Damit das so bleibt, setzen wir uns mit aller Kraft für die Weiterentwicklung eines benutzerfreundlichen öffentlichen Verkehrs ein, beispielsweise in der nationalen Bahnplanung oder bei der Ausgestaltung des Tarifzonenplans.



Daniel Meier
Geschäftsführer

Der kontinuierliche Ausbau des öffentlichen Verkehrs machte sich in der aktuellen Kundenbefragung bemerkbar. Unter anderem konnte das Kriterium «dichter Fahrplan» signifikant gesteigert werden. Es freut mich sehr, dass die Fahrgäste unsere Anstrengungen zur Verbesserung des Angebots wahrnehmen, haben wir doch 2014 einen grossen Angebotsausbau insbesondere auf der Landschaft umgesetzt. Dabei konnten wir mit modernem Rollmaterial und etlichen Kapazitätsausbauten den Komfort erhöhen. Weniger erfreulich ist die Rückmeldung, dass unsere Kundinnen und Kunden immer unzufriedener mit der Pünktlichkeit zu Hauptverkehrszeiten sind – insbesondere in der Stadt und Agglomeration Luzern. Mit der Einführung des Systems RBus auf der Linie 1 oder der Umsetzung der Massnahmen aus dem Gesamtverkehrskonzept Luzern wollen wir die Zuverlässigkeit markant verbessern. Im vergangenen Jahr konnten wir mit der Verlängerung der Busspur Pilatusstrasse bereits eine äusserst wirksame Massnahme umsetzen.

2014 im Rückblick

Auch im vergangenen Jahr setzte der Verkehrsverbund Luzern (VVL) alles dran, das Reisen im öffentlichen Verkehr (öV) für die Fahrgäste einfacher und flexibler zu gestalten. So wurde im Gebiet des Tarifverbundes Pässepartout ein neuer benutzerfreundlicher Tarifzonenplan eingeführt und unter dem Namen öV-LIVE einfache Tools für die Reiseplanung lanciert. Die Inbetriebnahme des Systems RBus auf der Linie 1 mit der Verlängerung der Busspur auf der Pilatusstrasse stellte für den VVL ein weiteres wichtiges Ereignis dar.

Januar **Verbundrat in neuer Zusammensetzung**

Der Verbundrat des VVL setzt sich neu zusammen. Der Regierungsrat wählt Thomas Buchmann zum neuen Präsidenten ad interim als Nachfolger von Hans-Peter Bossart und Armin Hartmann als Nachfolger von Irène Keller als neues Mitglied des Verbundrates. Der Verbundrat ist das oberste Organ des VVL und nimmt die strategische Führung wahr.

Schulzug und -bus im Verkehrshaus

Rund 3'300 Schülerinnen und Schüler besuchen während fünf Wochen den neuen SBB Schul- und Erlebniszug im Verkehrshaus Luzern. Das rollende Klassenzimmer bietet Kindern und Jugendlichen unter dem Motto «Verantwortung» eine einzigartige Lernumgebung rund um die Themen Sicherheit im Bahnverkehr, nachhaltige Energienutzung und Mobilität. Dabei unterstützen der VVL und die Verkehrsbetriebe Luzern (vbl) mit einem speziellen «Schulbus» das Projekt.

Live-Fahrgastinformationen an Haltestellen und im Internet

Unter dem Namen öV-LIVE erweitern der VVL und seine Partner die Fahrgastinformation in der Zentralschweiz. An Bushaltestellen der Zentralschweiz können die Fahrgäste neu mit Hilfe eines QR-Codes die aktuellen Abfahrten in Echtzeit abrufen. Ausserdem steht den Kundinnen und Kunden seit Januar 2014 auf www.oev-live.ch ein Abfahrtsmonitor zur Verfügung, welcher die nächsten Bahn- und Busabfahrten in Echtzeit anzeigt.

März **Billett für Freizeitreisende im Pilotversuch**

Pässepartout führt in einem Pilotversuch von drei Monaten ein Angebot für Kleingruppen ein. Bis vier gemeinsam reisende Personen können sich an Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen für 49 Franken in allen Pässepartout-Zonen frei bewegen. Der Pilotversuch der sogenannten Quattro-Tageskarte wird von der Hochschule Luzern wissenschaftlich begleitet.

öV-Bericht im Kantonsrat

Der Kantonsrat nimmt am 31. März 2014 nach knapp vierstündiger Debatte den öV-Bericht 2014 bis 2017 zustimmend zur Kenntnis. Mit dem zweiten öV-Bericht zeigt der VVL die Strategie für die Entwicklung des öV in den kommenden Jahren auf.

April **An die LUGA mit S-Bahn und Kombi-Ticket**

Mit der Zentralbahn gelangen die Besucherinnen und Besucher der Zentralschweizer Erlebnismesse LUGA erstmals im 15-Minuten-Takt ab Luzern direkt zum Messegelände. Da die S-Bahn über genügend Plätze verfügt, kann auf den Einsatz von Extrabussen verzichtet werden. Zudem profitieren die Gäste von einem speziellen Kombi-Ticket von Pässepartout und SBB RailAway.

Mai **Testzüge mit Stehplatzzonen in Luzern im Einsatz**

Weil zu Hauptverkehrszeiten immer mehr Pendlerinnen und Pendler mit der Bahn unterwegs sind, stösst das System insbesondere innerhalb der Agglomeration Luzern an seine Grenzen. Mit grosszügigeren Stehplatzzonen im Eingangsbereich wollen der VVL sowie die SBB in Zukunft mehr Platz für die Fahrgäste in der S-Bahn schaffen und den Fahrgastfluss beim Ein- und Aussteigen verbessern. Während dreier Wochen werden auf der S1 und S18 zwei entsprechend umgestaltete Züge getestet.

Juni Neue öV-Bildschirme am Bahnhof Luzern

Damit die Reisenden am Bahnhof Luzern optimal über die Bus- und Schiffsanschlüsse informiert sind, installiert der VVL im Bahnhofsgebäude Bildschirme der Plattform öV-LIVE. An sechs Standorten im Unter- und Erdgeschoss werden neu die nächsten Abfahrten sämtlicher Bus- und Schifflinien angezeigt.

Start System RBus

Mit einem kleinen Feuerwerk präsentiert vbl am Vormittag des 12. Juni 2014 den ersten von neun neuen, tramähnlich gestalteten Doppelgelenkrolleybussen. Diese Fahrzeuge sind der erste Schritt in der Einführung des hochwertigen Bussystems RBus auf der Linie 1 Kriens–Luzern–Ebikon. Am selben Tag stellt die Hochschule Luzern im Rahmen eines Forums für öV-Systeme in mittelgrossen Städten eine Studie vor, welche das gute Kosten-Nutzen-Verhältnis von RBus belegt.

September Neue öV-App für die Zentralschweiz

Die Kantone Obwalden, Nidwalden und Uri, der VVL sowie die Transportunternehmen lancieren gemeinsam eine App für den öV in der Zentralschweiz. Die neue App trägt den Namen öV-LIVE und löst die bestehende vbl-App ab. Sie bietet den Fahrgästen für die Bus- und Bahnunternehmen Abfahrten sowie Fahrpläne in Echtzeit.

Inbetriebnahme Busspur Pilatusstrasse

Am 29. September 2014 wird die Busspur in der Pilatusstrasse von der Morgartenstrasse bis zum Bahnhofplatz verlängert. Diese Massnahme ist ein zentrales Element des Systems RBus, hilft aber auch den Regional- und den Agglomerationslinien, den Bahnhof Luzern schnell und zuverlässig zu erreichen. Von der neuen Busspur profitieren täglich mehrere zehntausend Passagiere.

Oktober Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr 2015 bis 2017

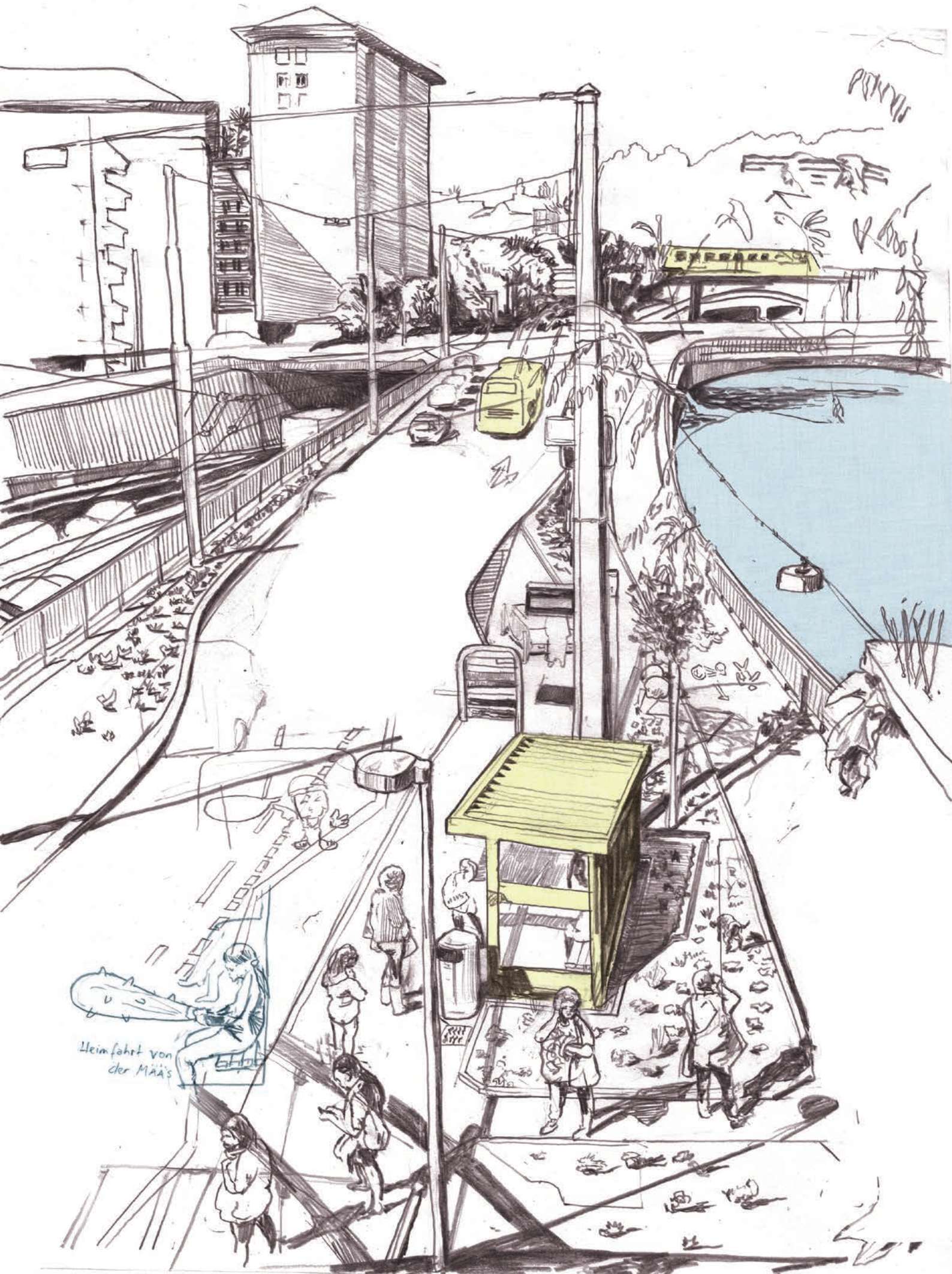
Der Regierungsrat stellt im Oktober 2014 das Sparpaket «Leistungen und Strukturen II» vor, welches im Dezember 2014 vom Kantonsrat verabschiedet wurde. Die Sparmassnahmen haben einschneidende Konsequenzen für den öV im Kanton Luzern. Bis 2017 soll der VVL Einsparungen in zweistelliger Millionenhöhe vornehmen. Vorgesehen sind gezielte Angebotsabbauten vor allem zu Nebenverkehrszeiten, aber auch Angebotsausbauten dort, wo es die Nachfrage verlangt. Weiter sollen Infrastrukturprojekte und damit Angebotsverbesserungen verzögert umgesetzt werden.

Dezember Zehn Jahre S-Bahnen in der Zentralschweiz

Am 12. Dezember 2004 führten die Zentralschweizer Kantone mit neuen Haltestellen, Fahrzeugen und Infrastrukturen S-Bahnen ein. Zehn Jahre später verzeichnen die S-Bahnen in der Zentralschweiz 75 Prozent mehr Fahrgäste als 2005.

Einführung neuer Tarifzonenplan

Mit den neuen Tarifzonen vereinfacht Passepartout auf den Fahrplanwechsel das Reisen im öV. Die neue Einteilung bietet mehr Flexibilität und Benutzerfreundlichkeit. Die Anzahl Zonen werden markant reduziert und grössere Zonen eingeführt. Insbesondere in der Stadt und Agglomeration Luzern wird das Ticketlösen dank der grossen Zone einfacher.



Heimfahrt von
der MAA's

Fahrplanwechsel

Um der steigenden Nachfrage im öV gerecht zu werden, baute der VVL mit dem Fahrplan 2014 das Angebot im Kanton Luzern aus. Die vielen Änderungen haben sich bereits im ersten Betriebsjahr bewährt. Mit dem Fahrplanwechsel 2015 ergaben sich keine grossen Veränderungen für die Kundinnen und Kunden.

Prognosen rechnen bis 2030 mit 40 Prozent mehr Fahrgästen im Kanton Luzern. Um diesem Nachfragewachstum gerecht zu werden, baut der VVL schrittweise den öV aus, so auch auf den Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2013.

Fazit Fahrplan 2014

Der VVL erhöhte die Kapazität, verknüpfte Buslinien mit der S-Bahn, setzte neues bzw. revidiertes Rollmaterial ein und schuf neue Direktverbindungen. Zudem wurde mit dem Fahrplan 2014 die erste Tranche des Konzepts AggloMobil due in Luzern Ost und Süd umgesetzt. Diese Änderungen haben sich bewährt. So wird in der Stadt Luzern die Trolleybusverlängerung nach Büttenen von den Quartierbewohnern sehr geschätzt. Auch die umstrittene Umstellung der Linien 26 und 73 wirkte sich im ersten Betriebsjahr positiv auf die Fahrgastzahlen im Raum Luzern Ost aus. Der 15-Minuten-Takt auf der Zentralbahn zwischen Luzern und Hergiswil sowie die ausgebauten Linien 14 Horw–Südpol–Luzern Bahnhof–Brüelstrasse verbesserte die Erschliessung von Luzern Süd. Die Änderungen in den ländlichen Regionen haben sich ebenfalls etabliert. Besonders erfreulich entwickelte sich im vergangenen Jahr die neue Linie 70 Neuenkirch–Sempach Station und die Schnellbuslinie 28 Vitznau–Küssnacht–Rotkreuz. Einen weiteren Nachfragesprung konnte der Raum Sursee–Sempachersee mit der Umgestaltung der Linie 84 Sempach–Sursee bzw. Sempach–Bäch verzeichnen.

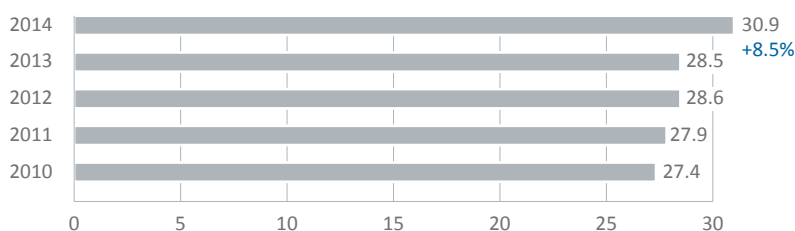
Wenige Änderungen mit Fahrplan 2015

Auf den Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2014 kam es zu keinen markanten Änderungen beim öV-Angebot. Umgesetzt wurden einzig punktuelle Anpassungen bei den Haltestellen und Abfahrtszeiten. Der VVL möchte mit diesen Änderungen den Bedürfnissen der Fahrgäste und Gemeinden besser gerecht werden. So passte beispielsweise PostAuto bei diversen Linien die Abfahrtszeiten im Minutenbereich an, um die Anschlüsse noch besser zu gewährleisten. Auf dem vbl-Netz wurden unter anderem die Fahrpläne aufgrund der Verkehrsbehinderungen am Seetalplatz angepasst.

Entwicklung Angebot und Nachfrage

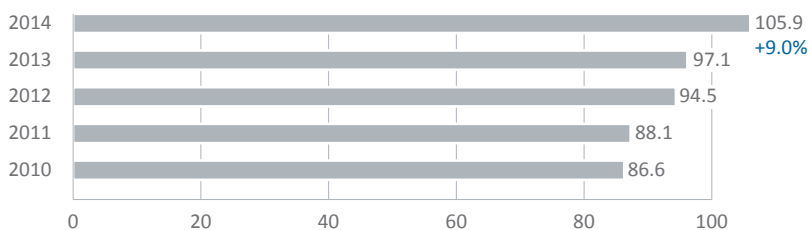
Zum ersten Mal zählte der VVL auf seinen bestellten Linien über 100 Millionen Fahrgäste. Diese Entwicklung ist nicht zuletzt auf den Angebotsausbau des Fahrplans 2014 sowie auf die Integration der ganzen Strecke des Voralpen-Express zurückzuführen. Trotz des Ausbaus mit Mehrkosten in Millionenhöhe konnte der Kostendeckungsgrad weiter gesteigert werden.

Entwicklung Kurskilometer (in Mio.)



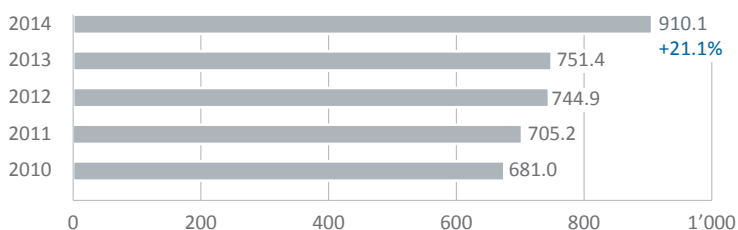
Das Angebot an Kurskilometern zeigt die von den Transportunternehmen geplanten Fahrplankilometer bei Bahn, Bus und Schiff in dem vom VVL bestellten öV für ein Fahrplanjahr. Von der Veränderung der Kurskilometer (+2.4 Mio. bzw. 8.5 Prozent) betreffen 1.3 Mio. (4.6 Prozent) den Voralpen-Express. Weitere Ursache für die Zunahme gegenüber dem Vorjahr ist der Angebotsausbau in den Regionen Sempachersee, Luzern Ost und Luzern Süd vom Fahrplanwechsel im Dezember 2013.

Entwicklung Fahrgäste (in Mio.)



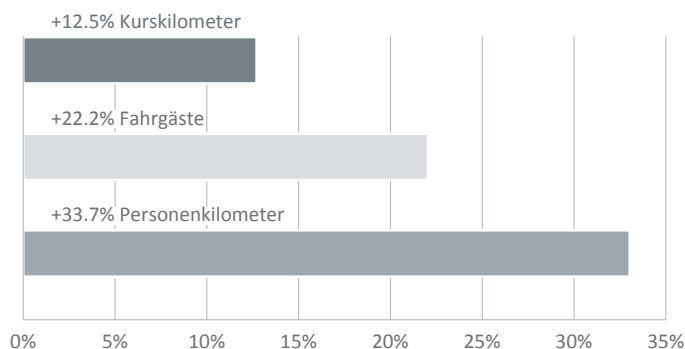
Die Anzahl Fahrgäste bildet die Personen ab, die mit dem vom VVL bestellten öV unterwegs sind. Der Anteil des Voralpen-Express am Zuwachs der Fahrgäste beträgt 7.1 Mio. (7.3 Prozent). Aber auch der stetige Angebotsausbau, die Verlagerung vom Auto auf den öV und die allgemeine Mobilitätszunahme trugen zur Steigerung von insgesamt 9.0 Prozent bei.

Entwicklung Personenkilometer (in Mio.)



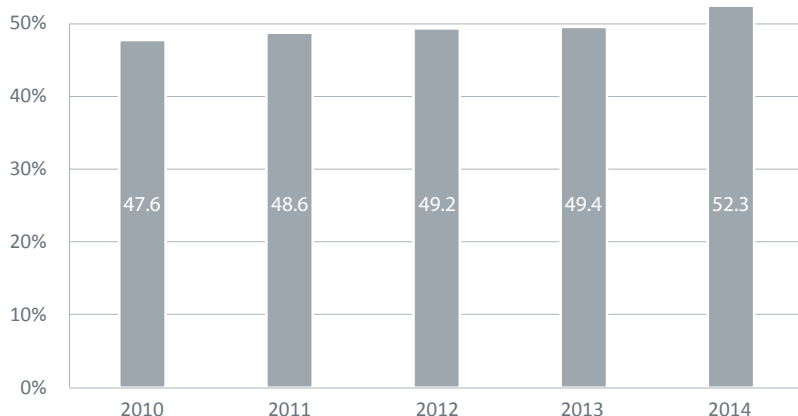
Die Personenkilometer zeigen auf, welche Strecken von den Kundinnen und Kunden mit dem vom VVL bestellten öV zurückgelegt werden. Der langfristige Trend zu längeren Tagesdistanzen setzt sich fort und widerspiegelt sich bei der Entwicklung der Personenkilometer. Von den zusätzlichen 158.7 Mio. Personenkilometern entfallen 140.9 Mio. (18.8 Prozent) auf den Voralpen-Express.

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 2014 das Angebot an Kurskilometern um 12.5 Prozent aus – davon betreffen 4.7 Prozent den Voralpen-Express. Im selben Zeitraum entwickelten sich die Anzahl Fahrgäste und die Personenkilometer mit 22.2 bzw. 33.7 Prozent überproportional. Der Beitrag des Voralpen-Express beträgt bei den Fahrgästen 8.2 Prozent und bei den Personenkilometern 20.7 Prozent.

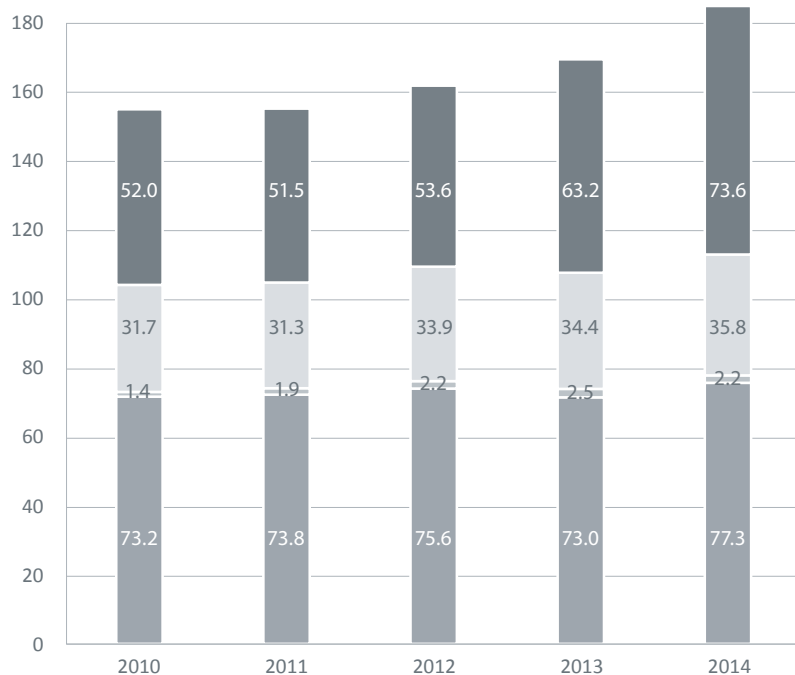
Entwicklung Kostendeckungsgrad (in Prozent)



Der Kostendeckungsgrad zeigt den Anteil der Gesamteinnahmen am Gesamtaufwand aller vom VVL bestellten Linien.

Trotz der höheren Abgeltung, verursacht durch den Angebotsausbau, konnte der Kostendeckungsgrad erneut gesteigert werden. Verantwortlich dafür sind unter anderem Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen und ein überproportionales 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.

Aufgrund des markanten Angebotsausbaus im Dezember 2013 nahmen die Abgeltungen des VVL zu. Die Steigerung bei den Nachbarkantonen ist auf die vollständige Integration des Voralpen-Express zurückzuführen.

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

Bahnplanung

Seit Dezember 2004 verkehren in der Zentralschweiz S-Bahnen. Während der vergangenen zehn Jahre wurde das System kontinuierlich mit neuen Haltestellen, modernem Rollmaterial und erhöhten Takten ausgebaut. Im selben Zeitraum nahm die Anzahl Fahrgäste um 75 Prozent zu. Um die Bahn stetig zu stärken, sind weitere Ausbauten geplant. Der VVL entwickelt zusammen mit dem Bund und den Nachbarkantonen das zukünftige Bahnangebot.

Zehn Jahre S-Bahnen in der Zentralschweiz

Am 12. Dezember 2004 führten die Zentralschweizer Kantone S-Bahnen ein. Zehn Jahre später verzeichnen die S-Bahnen in der Zentralschweiz 75 Prozent mehr Fahrgäste als 2005. Dieses enorme Wachstum zeigt deutlich, dass die S-Bahnen für die Zentralschweiz einen hohen Stellenwert haben und das gute Angebot genutzt wird. In den vergangenen zehn Jahren wurde kontinuierlich in die Infrastruktur, das Angebot und das Rollmaterial investiert. So entstanden in der Zentralschweiz knapp 20 neue Haltestellen, so etwa Kriens Mattenhof, Hochdorf Schönau, Wolhusen Weid, Maxon Ewil (Sachseln) oder die neuen Stationen der Stadtbahn Zug. Auch die Takte wurden laufend weiter verdichtet, zum letzten Mal im Dezember 2013, als zwischen Hergiswil und Luzern der 15-Minuten-Takt eingeführt wurde. Beim Rollmaterial fand ebenfalls eine Entwicklung statt. Heute verkehren fast ausschliesslich moderne Triebzüge mit Niederflureinstieg und Klimatisierung.

Die frequenzstärkste S-Bahn ist die S1 Luzern–Zug–Baar mit jährlich rund 7 Millionen Fahrgästen (2004: 1.7 Millionen). Auf dieser Linie fand in den vergangenen zehn Jahren eine Fahrgastzunahme von rund 400 Prozent statt. Diese markante Steigerung ist auf die Einführung der Stadtbahn Zug mit der Verlängerung nach Baar und neuem Rollmaterial, die neun neuen Haltestellen, den Ausbau zum durchgehenden 30-Minuten-Takt zwischen Luzern und Rotkreuz sowie den 15-Minuten-Takt zwischen Rotkreuz und Baar zurückzuführen. Nicht zuletzt trug auch das enorme Wachstum im Rontal sowie von Rotkreuz mit seinen Arbeitsplätzen und dem stetig ausgebauten Bus-hub Rotkreuz zu diesem aussergewöhnlichen Ergebnis bei.

Ausbauschritte bis 2020

Im Fernverkehr steht bis 2020 die Inbetriebnahme grosser Bauwerke im Fokus: Ab Dezember 2016 fahren die Züge fahrplanmässig durch den Gotthard-Basistunnel. Rund drei Jahre später folgt die Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels zwischen Bellinzona und Lugano. Die beiden Bauwerke verkürzen die Reisezeit zwischen Nord und Süd dereinst um rund eine Stunde.

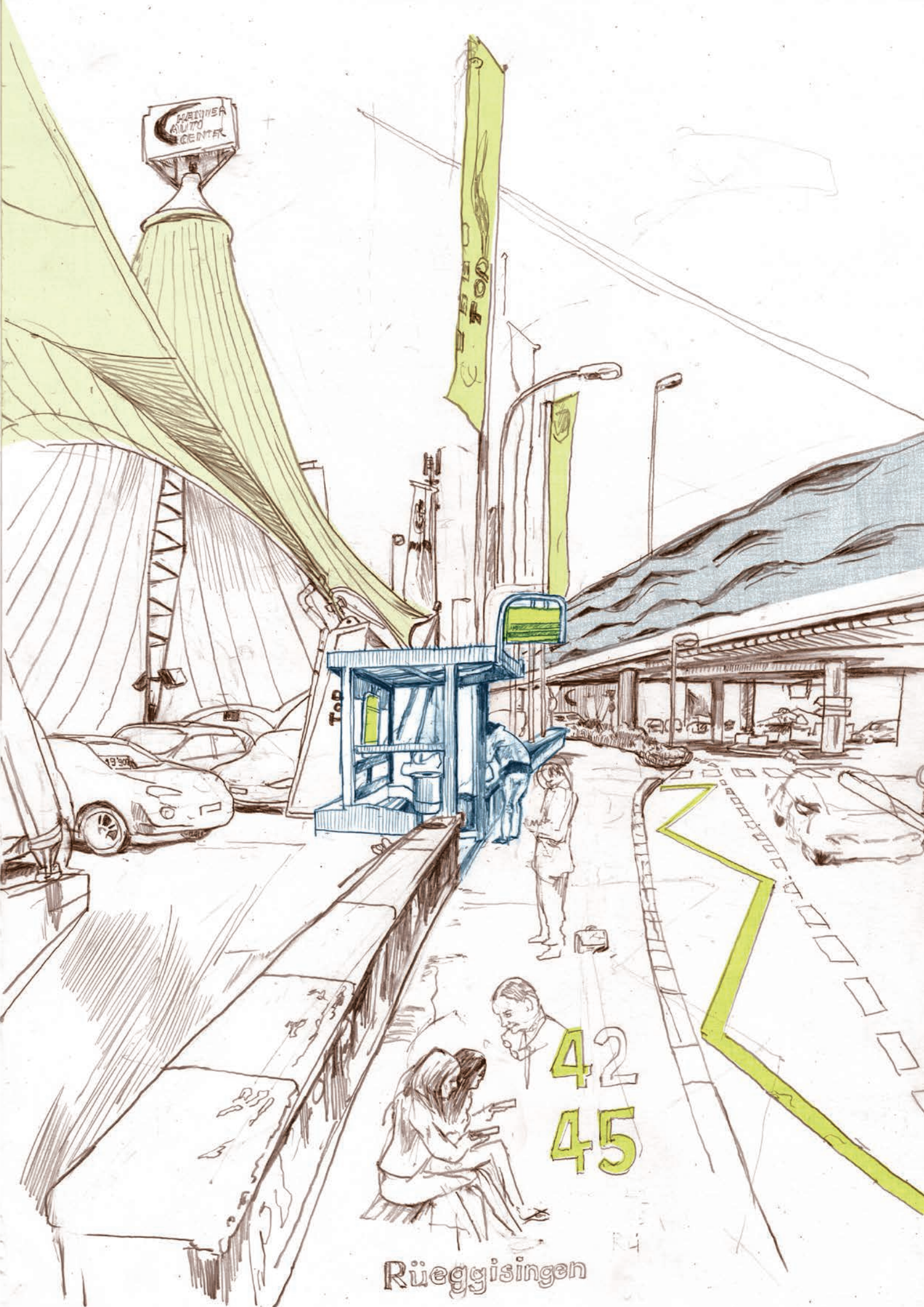
Der Ausbau der S-Bahnen in der Zentralschweiz läuft in kleineren Schritten. Zeitnah wird eine bessere Verknüpfung zwischen S-Bahn und Bus angestrebt, so etwa am öV-Verknüpfungspunkt in Ebikon. Dadurch können noch mehr Fahrgäste von der zuverlässigen S-Bahn profitieren. Weiter stehen Rollmaterial-Erneuerungen an, wie beispielsweise die Beschaffung von neuen Zentralbahn-Zügen des Modells «FINK» als Ersatz für die über 45-jährigen Module, welche vor allem während der Pendlerzeiten als Verstärkung eingesetzt werden. Neue Züge sind auch auf dem Voralpen-Express ab 2020 geplant. Auf der Strecke Sursee–Baar werden weitere Kurse mit zwei Zugseinheiten geführt, um noch mehr Kapazität auf dieser Durchmesserlinie zur Verfügung zu stellen. Im Luzerner Seetal sind zusätzliche Hauptverkehrszüge vorgesehen, so dass stündlich dreimal statt wie heute zweimal in Lastrichtung gefahren werden kann. Weiter soll in Luzern West bis 2017 der RegioExpress mit modernen Zügen vom Typ «Lötschberger» geführt und auf der Strecke Wolhusen–Luzern mit der S7 gekoppelt werden. Dadurch profitieren die Fahrgäste von einer weiteren schnellen Direktverbindung ab Willisau nach Luzern.

Ausbauschritte bis 2025

Nach Annahme der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) durch das Schweizer Stimmvolk am 9. Februar 2014 publizierte das Bundesamt für Verkehr Ende August 2014 das Referenzangebot für 2025. Die Zentralschweiz profitiert in diesem Ausbauschritt von der Einführung des 30-Minuten-Taktes nach Bern. Dadurch entfällt jedoch die halbstündliche Verbindung nach Basel. Erst mit dem Durchgangsbahnhof Luzern kann auf beiden Strecken zweimal pro Stunde ein Zug angeboten werden. Weiter wird im Fernverkehr die Zentralschweiz direkt mit der Ostschweiz verbunden, indem Züge von Bern über Luzern nach Zürich stündlich weiter nach Konstanz verkehren. Im Regionalverkehr wird die heutige S61 Luzern–Schachen neu von Luzern bis Willisau geführt. Richtung Luzern Süd ist mit der S41 Luzern–Horw eine neue S-Bahn-Linie in der Hauptverkehrszeit geplant, welche in einem ersten Schritt im Stundentakt verkehren wird.

Regionales Angebotskonzept für 2030

Mit FABI ist neu der Bund Prozessführer bei der Bahnplanung. Die Kantone, organisiert in Planungsregionen, sind für die regionalen Angebotskonzepte verantwortlich. Die Zentralschweiz wurde bei den bisherigen Ausbauschritten wie beispielsweise bei der zukünftigen Entwicklung Bahninfrastruktur 2020 (ZEB) oder beim Ausbauschritt 2025 wenig berücksichtigt, obwohl die Region eine beachtliche Entwicklung hinter und vor sich hat. Deshalb soll die Zentralschweiz nun vom Ausbauschritt 2030 substantiell profitieren. Das eingereichte Angebotskonzept enthält unter anderem mehr Bahnverbindungen auf den Hauptentwicklungsachsen, insbesondere auf dem Abschnitt Zürich–Zug–Luzern–Sursee. Weiter setzt das Konzept auf mehr Durchmesserlinien, welche die nationalen sowie regionalen Zentren noch besser miteinander verbinden und die Kapazität erhöhen. So sollen beispielsweise die heutigen Linien auf der Achse Bern–Zofingen–Sursee–Luzern–Zug–Zürich miteinander verbunden werden, was den Fahrgästen viele neue Direktverbindungen eröffnet (z.B. Sursee–Zürich oder Rontal–Bern). Mit der Verdichtung der S-Bahn zu Hauptverkehrszeiten umfasst das Angebotskonzept auch notwendige Ausbauten Richtung Obwalden und Nidwalden. In der ganzen Zentralschweiz wird zudem eine Systematisierung der Angebote angestrebt. Dies bedeutet in der Regel mindestens der 30-Minuten-Takt, bei entsprechender Nachfrage auch dichtere Takte.



HEINER
AUTO
CENTER

HEINER
AUTO
CENTER

TOP

42
45

Rüeggisingen

System RBus

In der Stadt und Agglomeration Luzern führten der VVL und seine Partner 2014 das öffentliche Verkehrssystem RBus ein. Unter anderem mit Doppelgelenktrolleybussen und Busbevorzugung soll auf der Linie 1 Kriens–Luzern–Ebikon die Zuverlässigkeit und die Kapazität erhöht werden. Eine Studie der Hochschule Luzern belegt das gute Kosten-Nutzen-Verhältnis dieses Bussystems.

Das System RBus (R steht für «rapid») soll auf der am stärksten benutzten Linie 1 Kriens–Luzern–Ebikon mit Doppelgelenktrolleybussen und Busbevorzugung die Zuverlässigkeit erhöhen sowie die Kapazität steigern. Durch den Ausbau des Angebots, des Rollmaterials und der Infrastruktur wollen der Kanton, die betroffenen Gemeinden, vbl und der VVL den RBus bis 2025 schrittweise zu einem tramähnlichen Nahverkehrssystem für die Stadt und Agglomeration Luzern machen.

Studie zeigt die Wichtigkeit des neuen Bussystems

Der VVL beauftragte im vergangenen Jahr die Hochschule Luzern mit einer Studie zu Bussystemen in mittlegrossen Städten. Die Ergebnisse zeigen, dass die Einführung des Systems RBus auf der Linie 1 sinnvoll ist. Die Studie verdeutlicht, dass RBus eine wirtschaftliche und realistische Lösung ist, welche zeitnah in Etappen umgesetzt werden kann. Ein Tramsystem ist in Luzern aktuell überdimensioniert. Die Studie dokumentiert ausserdem, dass die Einführung von hochwertigen Bussystemen einen signifikanten Umsteigeeffekt vom Auto auf den öV zur Folge hat.

Start mit neuen Doppelgelenktrolleybussen

Die Einführung des Systems RBus auf der Linie 1 erfolgte am 12. Juni 2014 mit der Inbetriebnahme der neuen Doppelgelenktrolleybusse. Die neun neuen Busse bieten rund 30 Prozent mehr Platz als die bisherigen Anhängerzüge. Ausserdem weisen sie ein erkennbares Design auf, welches an ein Tram erinnert. vbl betreibt die erste RBus-Linie 1 unter dem Label «1er». Bei den Fahrgästen findet RBus Anklang: In der Kundenbefragung im Herbst 2014 schnitt die Linie 1 signifikant besser ab als 2012.

Erstes Infrastrukturelement umgesetzt

Als erstes Infrastrukturelement wurde am 29. September 2014 die Verlängerung der Busspur Pilatusstrasse in Betrieb genommen. Dadurch können zwischen Obernau und Bahnhof Luzern bereits fünf Prozent der Fahrzeit eingespart werden. RBus sieht bis in das Jahr 2025 zahlreiche weitere Infrastrukturprojekte im Rahmen des Bauprogramms für Kantonsstrassen vor, die eine Weiterentwicklung der Busbevorzugung und somit der gesamten Mobilität erlauben. 2019 wird die RBus-Linie 1 zudem nach Ebikon mit Anschluss an die S-Bahn verlängert.

Weitere RBus-Linien geplant

Erwartet wird mittel- bis langfristig die Einführung von RBus auch bei den Linien 2, 8 und 12. RBus bildet damit in der Stadt und Agglomeration von Luzern ein optimales Nahverkehrsnetz, bestens verknüpft mit S-Bahn und Regionalbussen.

öV-LIVE

Unter dem Namen öV-LIVE lancierte der VVL im vergangenen Jahr zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr, den Kantonen Obwalden, Nidwalden und Uri sowie elf Transportunternehmen Hilfsmittel für die Reiseplanung in der Zentralschweiz. Die App, der QR-Code an Haltestellen und der Web-Abfahrtsmonitor ermöglichen es den Fahrgästen, ihre Reise zuverlässig und flexibel zu planen.

Die neuen öV-LIVE-Produkte liefern den Fahrgästen für die Mehrheit der Bus- und Bahnlinien in der Zentralschweiz Fahrpläne in Echtzeit. Das heisst, die Busse und Bahnen senden mit Hilfe von GPS der Plattform öV-LIVE ständig ihren aktuellen Standort, woraus die nächsten Abfahrten live berechnet und angezeigt werden können. So berücksichtigt öV-LIVE beispielsweise Verspätungen wegen Baustellen oder Verkehrsüberlastung. Dadurch wird die Reiseplanung, egal ob in der Stadt oder auf dem Land, für die Kundinnen und Kunden zuverlässiger.

Auch Unternehmen und öffentliche Einrichtungen können von öV-LIVE profitieren. So informieren beispielsweise im Hallenbad Luzern oder im Luzerner Kantonsspital Abfahrtsmonitore in den Empfangshallen die Besucherinnen und Besucher optimal über die nächsten Bus- und Bahnabfahrten. Ebenfalls Teil von öV-LIVE sind die neuen Abfahrtsmonitore im Bahnhofsgelände Luzern und die Anzeige von aktuellen Umsteigemöglichkeiten in den Bussen und Bahnen. Für den Betrieb von öV-LIVE wurde in der Zentralschweiz eine entsprechende Datendrehscheibe geschaffen. Entwickelt wurde diese von vbl im Auftrag des VVL.

App

Die öV-LIVE App deckt alle Bahn- und Busunternehmen der Zentralschweiz ab und ersetzt die bestehende vbl-App. Neben den nächsten Abfahrten und der Fahrplanauskunft in Echtzeit verfügt die öV-LIVE App über Liniennetz- und Tarifzonenpläne. Weiter können die Haltestellen und Reiserouten auf einer Karte dargestellt werden. Für oft verwendete Ziele und Verbindungen steht eine Favoriten-Funktion zur Verfügung. Die öV-LIVE App ist kostenlos und kann im App Store und Google Play Store heruntergeladen werden.



QR-Code

Alle Bushaltestellen in der Zentralschweiz sind mit einem QR-Code ausgerüstet. Nachdem die Fahrgäste den QR-Code mit dem Smartphone gescannt haben, werden ihnen für die Standort-Haltestelle die nächsten Bus- und Bahnabfahrten automatisch angezeigt. Die Abfahrtszeiten werden dabei in Echtzeit dargestellt. Für die Benutzung des QR-Codes muss auf dem Smartphone ein sogenannter QR-Code-Scanner installiert sein. Dieser steht für alle Smartphones gratis zum Download bereit.



Web-Abfahrtsmonitor

Auf www.oev-live.ch steht den Kundinnen und Kunden für die Haltestellen in der Zentralschweiz ein Abfahrtsmonitor zur Verfügung, wie man ihn von den Bahnhöfen kennt. Nach Auswahl der gewünschten Haltestelle werden auf der Website in Echtzeit Bus- und Bahnabfahrten angezeigt. Der Web-Abfahrtsmonitor funktioniert mit jedem PC, Laptop oder Tablet mit Internetverbindung.

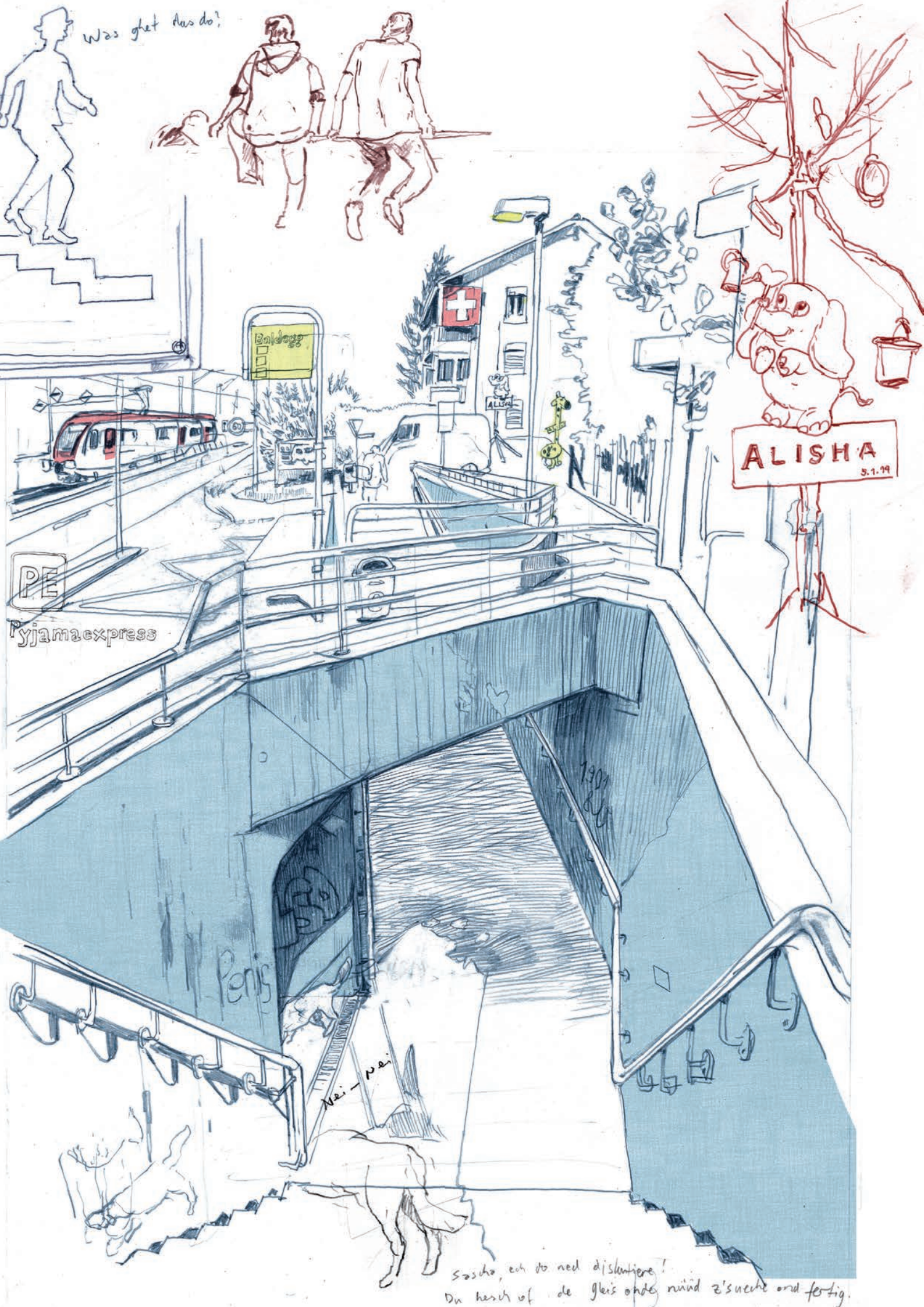


Professioneller Abfahrtsmonitor

In publikumsintensiven Einrichtungen wie Spitalern oder Einkaufszentren wollen die Gäste jederzeit über die Abfahrtszeiten des öV informiert sein. öV-LIVE stellt für sämtliche Haltestellen der Zentralschweiz die nächsten Abfahrten in Echtzeit kostenlos zur Verfügung. So ist es möglich, diese Echtzeit-Daten auf einem bereits bestehenden Kundeninformationssystem oder separaten Monitor anzeigen zu lassen. öV-LIVE steht für alle Systeme mit Internetverbindung unabhängig vom Anbieter zur Verfügung.



Was ghet dus do?



PE
Pyjamaexpress

Eindgeleg



ALISHA
5.1.19

Paris

Nei - nei

Sascha, ech do ned distanciere!
Du heest of de gleis opde rind z'snecht ord fertig.

Kundenzufriedenheit

Die Fahrgäste im Kanton Luzern sind zufrieden mit dem öV. Im Rahmen der Kundenbefragung von 2014 erreicht der VVL wie bereits vor zwei Jahren den guten Wert von 74 Punkten. Während die Fahrgäste den dichten Fahrplan und die Sicherheit im öV loben, sind sie mit der Pünktlichkeit zu Hauptverkehrszeiten im Busverkehr der Stadt und Agglomeration Luzern unzufrieden.

Die Ergebnisse der Erhebung vom Herbst 2014 zeigen ein erfreuliches Gesamtbild. Wie bereits 2012 beträgt die Kundenzufriedenheit 74 von 100 möglichen Punkten. In Anbetracht der steigenden Passagierzahlen ist das für den VVL ein gutes Resultat. In die Befragung integriert waren auch die Kantone Obwalden und Nidwalden sowie erstmals der Kanton Uri. Mit je 76 Punkten erhielten diese Kantone überdurchschnittliche Bewertungen.

Fahrgäste schätzen häufige Abfahrten

Der markante Ausbau des öV auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2013 machte sich in der Kundenbefragung 2014 bemerkbar. Unter anderem konnte das Kriterium «dichter Fahrplan» um 3 Punkte auf 74 Punkte gesteigert werden. Besser als 2012 bewerteten die Fahrgäste auch das Sicherheitsgefühl in den Fahrzeugen. Das zeigt, dass die Anstrengungen der Transportunternehmen im Bereich der Sicherheit von den Fahrgästen wahrgenommen werden. Ebenfalls erfreulich entwickelt sich die Gesamtzufriedenheit der am stärksten benützten Linie 1 Kriens–Luzern–Maihof. Mit 74 Punkten erhöhte sich die Bewertung um 5 Punkte gegenüber 2012. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Steigerung auf die Einführung des Systems RBus zurückzuführen ist.

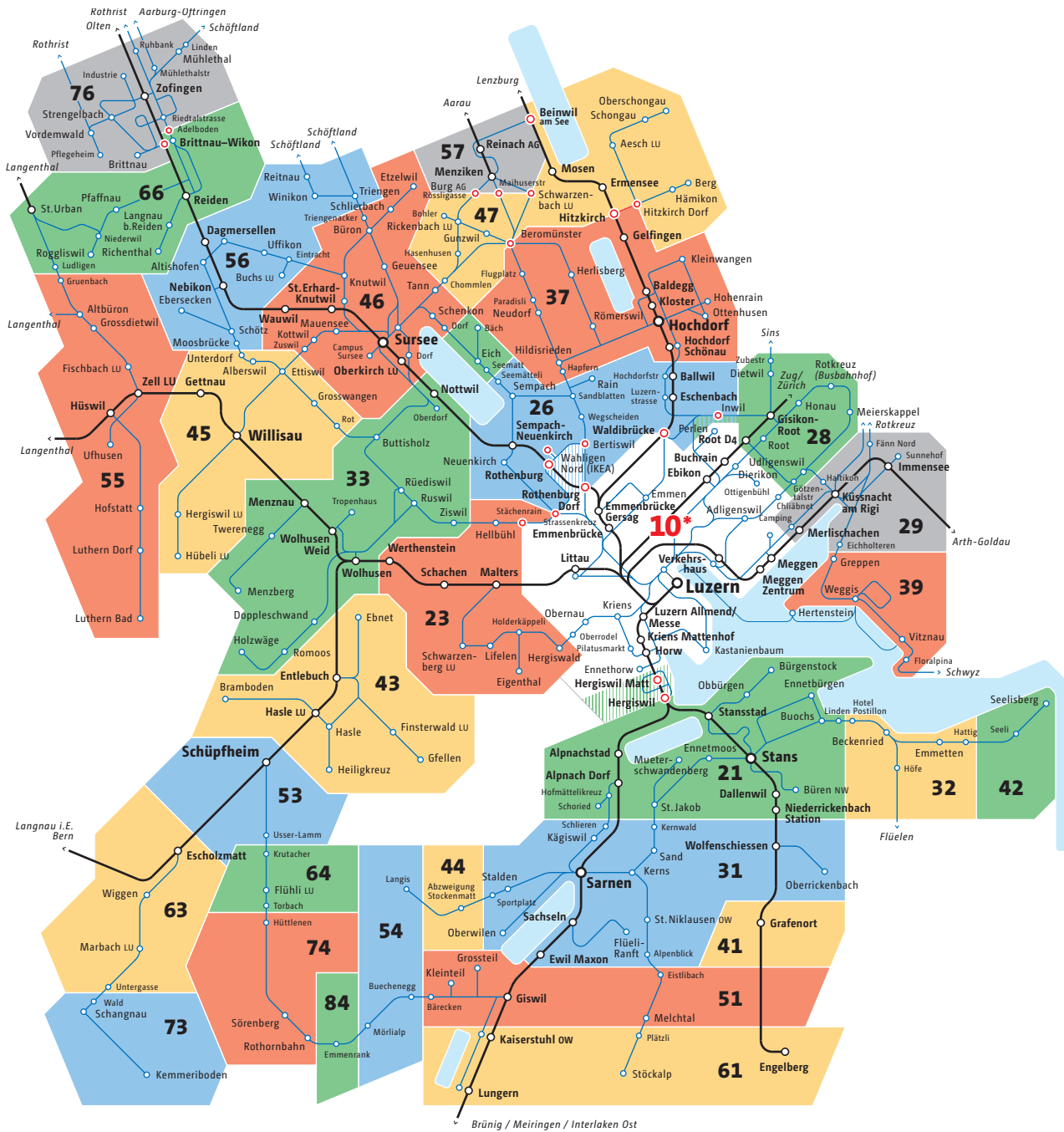
Unzufrieden mit der Pünktlichkeit in der Stadt

Die Fahrgäste werden immer unzufriedener mit der Pünktlichkeit zu Hauptverkehrszeiten in der Stadt und Agglomeration Luzern. Von 2006 bis 2014 reduzierte sich die Punktzahl um 12 Punkte und liegt nun bei 56 Punkten. Die Zuverlässigkeit der Busse im städtischen Raum bleibt somit die grösste Herausforderung. Deshalb setzt sich der VVL weiterhin für Massnahmen zur öV-Bevorzugung, wie etwa Busspuren oder Verkehrsmanagementanlagen, ein.

Passepartout

Tarifverbund LU OW NW

Der Tarifverbund Passepartout ist ein Zusammenschluss vom VVL, von den Kantonen Obwalden und Nidwalden sowie elf Transportunternehmen mit dem Ziel, ein einheitliches öV-Ticketsystem zur Verfügung zu stellen. Die Geschäftsstelle Passepartout wird vom VVL geführt. Mit den neuen Tarifzonen vereinfachte Passepartout auf den vergangenen Fahrplanwechsel im Dezember 2014 das Reisen im öV. Die neue Einteilung bietet mehr Flexibilität und Benutzerfreundlichkeit. Weitere Meilensteine waren der Pilotversuch eines neuen Billetts für Freizeitreisende und die Einführung des Job-Abos.



- Bahnlinie mit Bahnhof
- Buslinie mit Haltestelle
- 26** Zonennummer
- Haltestelle auf Zonengrenze
Haltestelle gehört zu mehreren Zonen
- Mehrere Haltestellen auf Zonengrenze
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-Fahrweise 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. Billette sind auf dem Schiff nicht gültig.

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. Damit setzte Passepartout einen politischen Auftrag sowie diverse Anliegen von Fahrgästen und Interessenverbänden um, welche den alten Tarifzonenplan als kompliziert beurteilt hatten.

Identische Zonen für Billette und Abos

Passepartout vereinheitlichte die früher unterschiedliche Zoneneinteilung für Billette und Abos. Neu gelten für alle Tickets identische Zonen, was das Ticketlösen verständlicher macht. Weiter reduzierte Passepartout die Anzahl Zonen markant. Aus 35 Abo- und 79 Billett-Zonen wurden 29 einheitliche Zonen, welche mehrheitlich grösser sind als früher. Dies erlaubt den Fahrgästen ein flexibleres Fortbewegen mit dem öV. So wurde bei der neuen Zoneneinteilung in der Landschaft darauf geachtet, dass die Fahrgäste unterschiedliche Reisewege benutzen können. Weiter ermöglicht der neue Tarifzonenplan das einfache Reisen in Kombination von Bus und Bahn mit Umsteigen an den öV-Verknüpfungspunkten.

Stadt und Agglomeration in einer grossen Zone

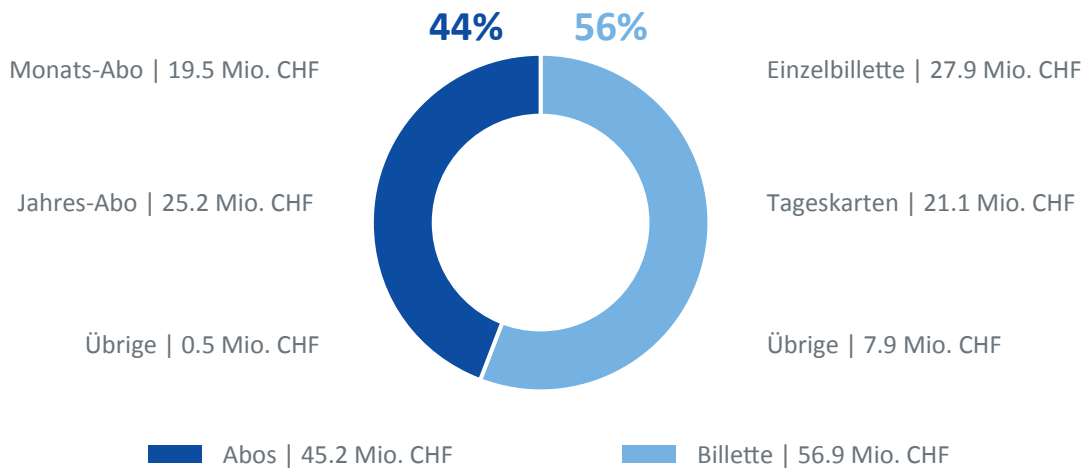
Von den neuen grosszügigen Zonen profitieren auch die Fahrgäste in der Stadt und Agglomeration Luzern. Auf dieses Gebiet entfällt rund die Hälfte aller Fahrten im Tarifverbund. Die Stadt und Agglomeration, welche früher aus vier verschiedenen Billett-Zonen bestand, wurde zu einer grossen Zone zusammengelegt. Der öV kann dadurch in der Stadt und Agglomeration unbeschränkt benutzt werden, ohne dass eine zusätzliche Zone gelöst werden muss. Für die neue Zone in der Stadt und Agglomeration (Zone 10) gilt wegen ihrer Grösse ein höherer Preis als bei den restlichen Zonen. Ausserdem zählt die Zone 10 in Kombination mit anderen Zonen doppelt. Passepartout lehnt sich dabei am Ticketsystem des Zürcher Verkehrsverbundes an. Das Kurzstreckenbillett bleibt bestehen und ist in der Zone 10 gültig.

Preissprünge nach oben und unten

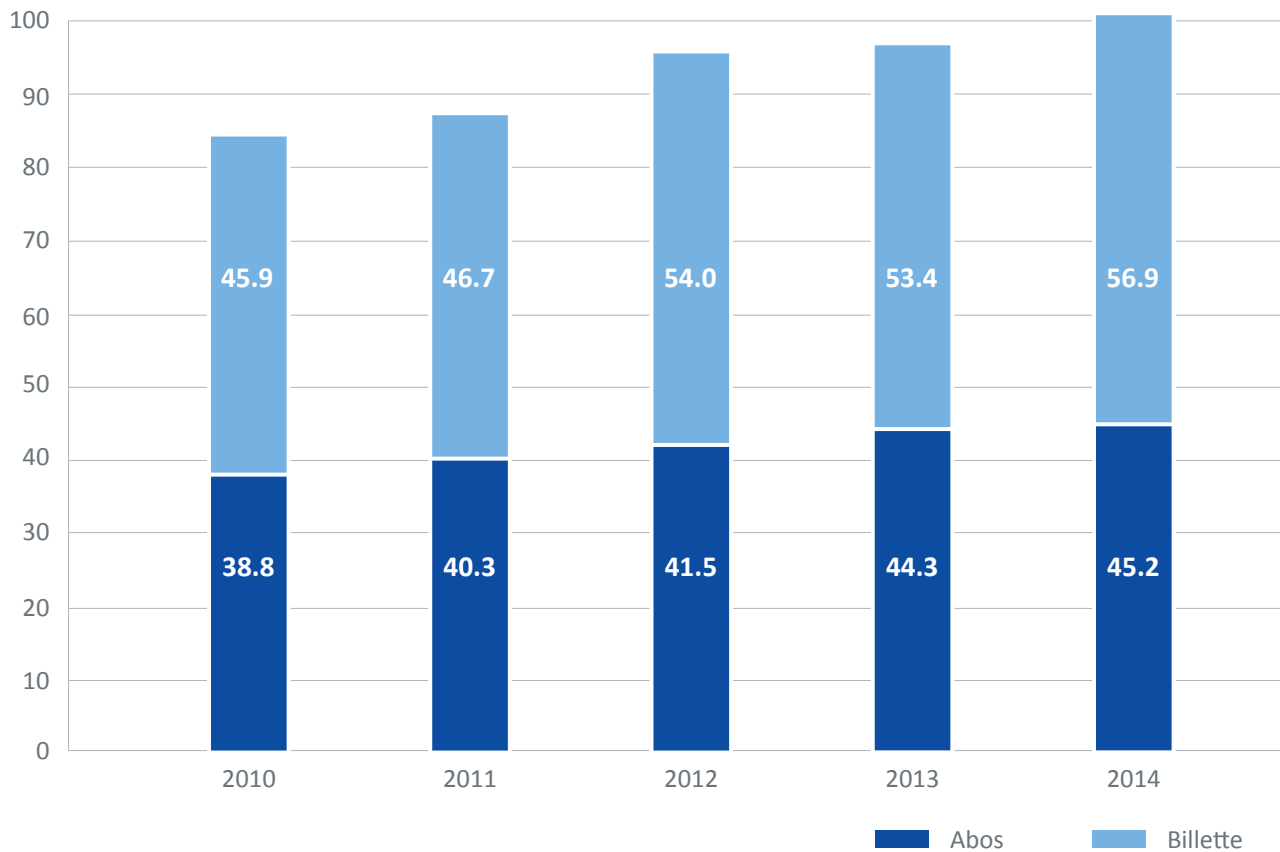
Die Einführung der neuen Tarifzonen ist ertragsneutral. Unabhängig davon stiegen die Ticketpreise aufgrund der allgemeinen Tarifierhöhung um durchschnittlich 2.6 Prozent. Passepartout orientierte sich dabei an der nationalen Tarifierhöhung. Weil die gesamte Zoneneinteilung verändert wurde, sind gewisse Strecken bei den Billetten und Abos von Preissprüngen nach oben und unten betroffen. Insgesamt halten sich diese Preissprünge im Gleichgewicht, da Passepartout mit der Umstellung die gleichen Einnahmen wie heute anstrebt. Zusammen mit den neuen Tarifzonen wurde das Verbundgebiet zudem mit den touristischen Strecken Sarnen–Langis und Giswil–Mörlialp–Sörenberg (Panoramastrasse) erweitert.

Umsatz

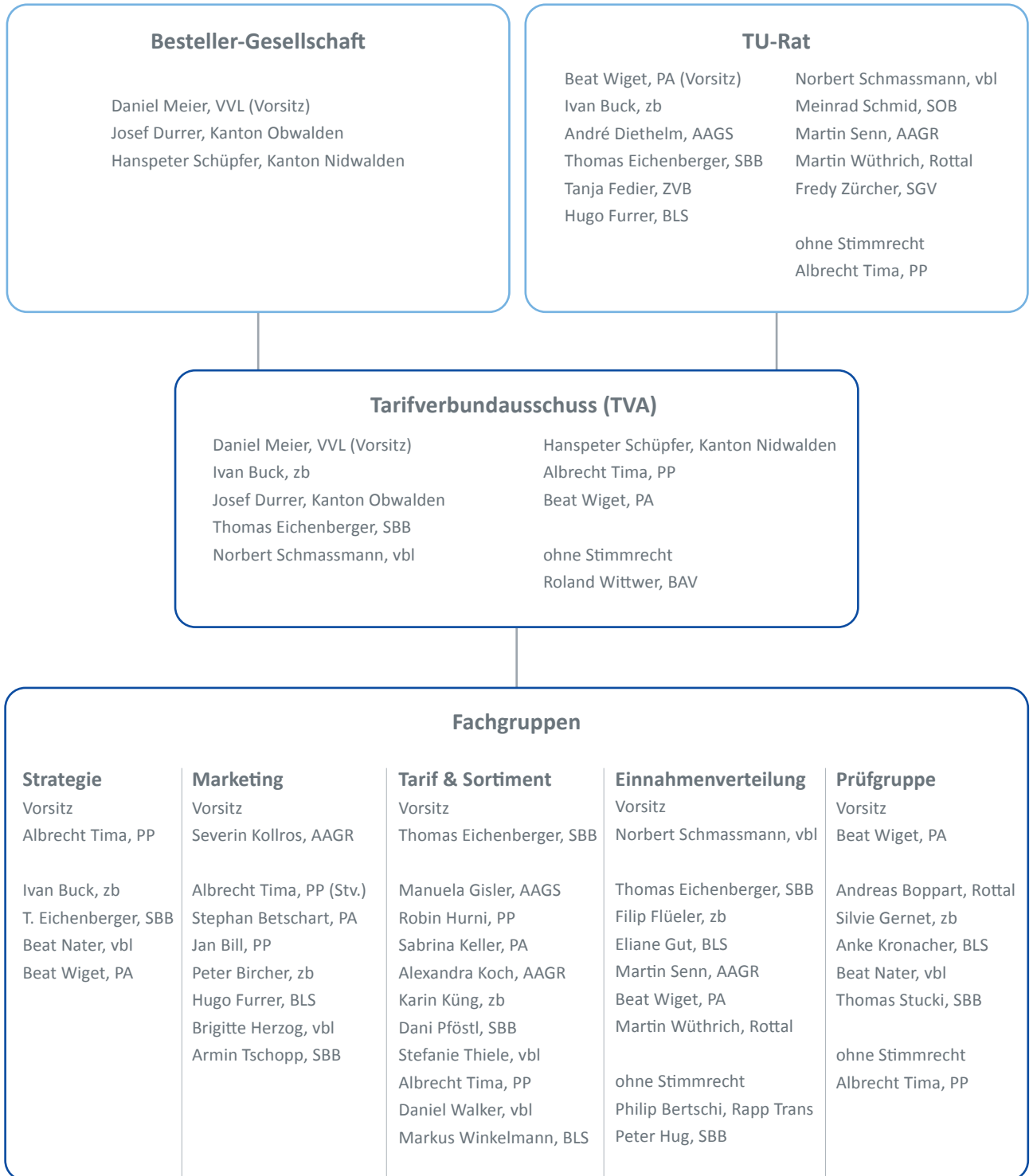
Umsatzanteile nach Passepartout-Ticketsortiment



Entwicklung Gesamtumsatz Passepartout (in Mio. CHF)

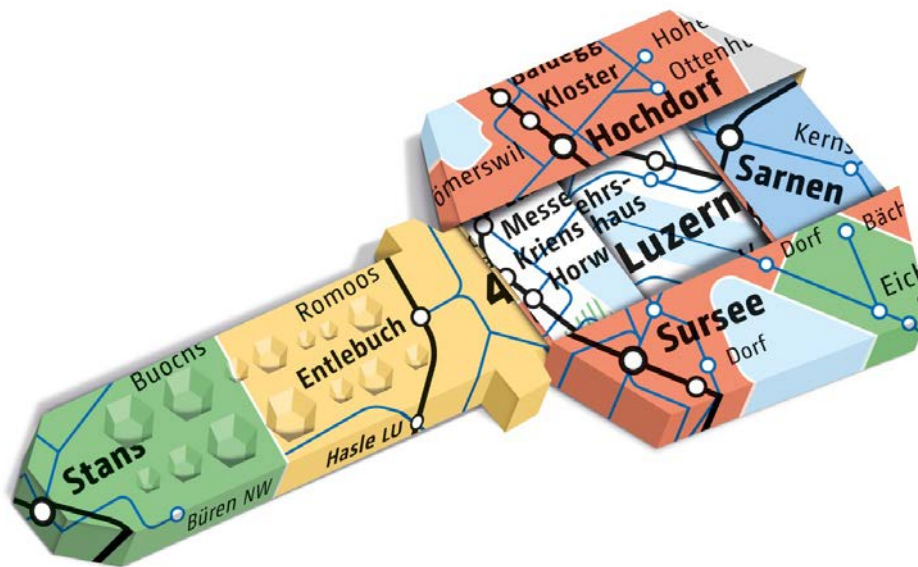


Organisation (Stand Dezember 2014)



Marketing

Mit der Einführung des neuen Tarifzonenplans überarbeitete Passepartout sein Erscheinungsbild. Im Zentrum des neuen Auftritts steht ein Schlüssel, welcher als sogenannter «Passepartout» den Zugang zum öV symbolisieren soll. Im Zuge des neuen Designs gestaltete Passepartout die Basisbroschüre und den Pocket-Guide neu, welche die Basiskommunikation darstellen. Auch die Website www.passepartout.ch wurde überarbeitet sowie Smartphone- und Tablet-tauglich gemacht.



Stammkunden

Die Stammkundschaft wird jeweils vor Ablauf ihres Jahres-Abos mit einem Erinnerungsschreiben zur Erneuerung ihres Abos ermuntert. Mit Zusatzleistungen (Vergünstigung bei Jungfraubahnen, Stanserhornbahn oder Mobility Carsharing) werden sie zudem für ihre Treue belohnt. Ehemalige Monats- und Jahres-Abo-Inhaberinnen und -Inhaber werden regelmässig angeschrieben und mit einem gezielten Anreiz zum Kauf eines Jahres-Abos animiert.

Unternehmen

Per Januar 2014 wurde das Passepartout Job-Abo ins Sortiment aufgenommen. Dieses Jahres-Abo richtet sich an Unternehmen in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden. Die Mitarbeitenden profitieren dank einer Beteiligung des Unternehmens von einem reduzierten Preis. 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.

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 inbegriffen. Ebenfalls von einem kostenlosen öV-Billettt profitieren alle Gäste, die ihre Hotelübernachtung in Luzern über den Buchungskanal von Luzern Tourismus buchen.

Quattro-Tageskarte

Passepartout fördert das Reisen mit dem öV in der Freizeit und lancierte in einem Pilotversuch die Quattro-Tageskarte. Für pauschal 49 Franken können bis zu vier Personen an Samstagen, Sonntagen und allgemeinen Feiertagen gemeinsam reisen. Die Quattro-Tageskarte lohnt sich beispielsweise für einen Wanderausflug von Luzern auf den Napf oder nach Engelberg, unabhängig ob die Fahrgäste im Besitz eines Halbtax-Abos sind. Das Angebot ist ein Versuch, die Zugangshürden zum öV für Nichtkunden zu senken und damit seine Wettbewerbsposition gegenüber dem Auto zu stärken. Der Pilotversuch dauerte vom 29. März bis 22. Juni 2014 und wurde von der Hochschule Luzern wissenschaftlich begleitet. Der Pilotversuch wird 2015 fortgesetzt.

Kooperation mit Strassenverkehrsamt

Über das Strassenverkehrsamt wurden sämtliche 185'000 Autohalterinnen und Autohalter im Kanton Luzern beworben. Passepartout konnte der Rechnung für die Fahrzeugsteuer einen Flyer beigelegen. Die Adressaten wurden auf das neue Freizeitangebot, die Quattro-Tageskarte, aufmerksam gemacht. In einem Wettbewerb gab es zudem 300 Quattro-Tageskarten zu gewinnen. Damit sollen die Autofahrerinnen und Autofahrer gezielt animiert werden, den öV auszuprobieren.

Shoppingticket

Das Emmen Center offerierte seinen Besucherinnen und Besuchern von März bis Dezember 2014 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. Grund für die Aktion war die Grossbaustelle beim Seetalplatz.

Zahlen 2014

2014 erzielte Passepartout einen Umsatz von 102.1 Millionen Franken. Dies entspricht einer Steigerung von 4.4 Prozent gegenüber 2013. Bei den Billetten nahm der Umsatz um 6.6 Prozent und bei den Abos um 1.9 Prozent zu. Der Mehrumsatz wurde schwergewichtig in der Landschaft realisiert. Für die Stagnation in der Stadt und Agglomeration Luzern ist nicht zuletzt auch der ausserordentlich milde Winter verantwortlich. Die Hamsterkäufe aufgrund der bevorstehenden Preiserhöhung blieben dieses Jahr weitgehend aus.

Segment	Ist 2014	Ist 2013	Abweichungen 2014 von 2013	
	in Mio. CHF	in Mio. CHF	in Mio. CHF	in Prozent
Billette	56.9	53.4	3.5	6.6
Abos	45.2	44.3	0.9	2.0
Total Billette + Abos	102.1	97.7	4.4	4.5



ROTTAL  AUTO AG

Willisau Käppelmatte

 Ettiswil - Sursee

Bericht zur Jahresrechnung 2014

Die Jahresrechnung 2014 des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) schliesst mit einem Verlust von TCHF 1'027 ab. Im Vorjahr erzielte der VVL einen Gewinn von TCHF 4'255. Nach vier Jahren mit positiven Rechnungsabschlüssen folgt erstmals ein negatives Ergebnis. Der Verlust vermindert das Eigenkapital, 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 zehn 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 Tarifverbundauschuss (Mitglieder sind neben den Bestellern zusätzlich die am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmen).

Erfolgsrechnung

Das Jahresergebnis des VVL, exklusive Behindertenfahrdienst, beträgt TCHF –992 (gegenüber TCHF 4'658 im Vorjahr). Der Betriebsertrag sank um 1.7 Prozent, der Betriebsaufwand stieg um 4.5 Prozent. Auf der Ertragsseite blieben die Beiträge von Kanton und Gemeinden ungefähr gleich (+0.1 Prozent), während auf der Aufwandseite insbesondere die Beiträge an die Transportunternehmen zugenommen haben (+5.5 Prozent).

Bilanz

Den laufenden Verpflichtungen und kurzfristigen Schulden stehen genügend flüssige Mittel und Guthaben gegenüber. Die Eigenkapitalbasis (ohne Behindertenfahrdienst) ist mit TCHF 6'728 weiterhin solide, sie entspricht noch 7.4 Prozent des Betriebsaufwandes (Vorjahr 9.2 Prozent).

Kennzahlen

Der Kostendeckungsgrad der bestellten Linien verbesserte sich 2014 um 2.9 Prozentpunkte und übersteigt mit 52.3 Prozent die anvisierte Marke von 51 Prozent. Die Kosten pro Angebotskilometer stiegen um CHF 0.77 (6 Prozent), die Abgeltung pro Personenkilometer sank dagegen um 11.1 Prozent auf CHF 0.2075.

Jahresrechnung 2014

Erfolgsrechnung

in TCHF

	Anhang	2014	2013
Kantons- und Gemeindebeiträge	1)	80'060	79'960
Beiträge von Transportunternehmen	2)	1'581	1'557
Beiträge Dritter	3)	360	384
Interner Ertrag		4	3
Durchlaufende Beiträge	4)	4'578	6'197
Total Betriebsertrag		86'583	88'101
Beiträge an Transportunternehmen	5)	-77'884	-73'835
Aufwand für Behindertenfahrdienst	6)	-532	-400
Durchlaufende Beiträge	4)	-4'578	-6'197
Total Betriebsaufwand ohne Administrationsaufwand		-82'994	-80'432
Personalaufwand		-1'420	-1'349
Sachaufwand	7)	-3'017	-2'072
Abschreibung immaterielle Anlagen	8)	-165	-
Interner Aufwand		-4	-3
Total Administrationsaufwand		-4'606	-3'424
Total Betriebsaufwand		-87'600	-83'856
Betriebsergebnis		-1'017	4'245
Zinsaufwand		-10	-
Zinsertrag		-	10
Finanzergebnis		-10	10
Jahresergebnis		-1'027	4'255
Anteil Verkehrsverbund Luzern		-992	4'658
Anteil Behindertenfahrdienst		-35	-403

Bilanz per 31. Dezember

in TCHF

Aktiven	Anhang	2014	2013
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		14'877	12'399
Forderungen aus Leistungen		471	340
Andere kurzfristige Forderungen	9)	1'130	29
Aktive Rechnungsabgrenzungen		–	397
Total Umlaufvermögen		16'478	13'165
Anlagevermögen			
Immaterielle Anlagen	10)	625	–
Anlage in Bau	10)	–	531
Total Anlagevermögen		625	531
Total Aktiven		17'103	13'696
Passiven			
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Leistungen	11)	1'033	305
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	12)	8'528	4'942
Passive Rechnungsabgrenzungen		264	294
Rückstellungen	13)	150	–
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	14)	400	–
Total Fremdkapital		10'375	5'541
Eigenkapital			
Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern		6'728	7'720
Ergebnisvortrag Behindertenfahrdienst	14)	–	435
Total Eigenkapital		6'728	8'155
Total Passiven		17'103	13'696

Geldflussrechnung

in TCHF

	2014	2013
Geldfluss aus Betriebstätigkeit		
Jahresergebnis	-1'027	4'255
+/- Abnahme/Zunahme Abschreibungen/Wertberichtigungen	165	-
+/- Abnahme/Zunahme Forderungen aus Leistungen	-131	-50
+/- Abnahme/Zunahme andere kurzfristige Forderungen	-1'101	-1
+/- Abnahme/Zunahme aktive Rechnungsabgrenzungen	397	352
+/- Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Leistungen	728	-90
+/- Zunahme/Abnahme andere kurzfristige Verbindlichkeiten	3'586	1'442
+/- Zunahme/Abnahme passive Rechnungsabgrenzungen	-30	159
+/- Zunahme/Abnahme Rückstellungen	150	-27
+/- Zunahme/Abnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	400	-
= Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	3'137	6'041
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Auszahlung für Investitionen von Anlagen in Bau	-	-417
Auszahlung für Investitionen von immateriellen Anlagen	-259	-
= Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-259	-417
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Rückzahlung an Kanton und Gemeinden	-	-
Umbuchung Eigenkapital in Fremdkapital	-400	-
= Total Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-400	-
Bestand flüssige Mittel 1. Januar	12'399	6'776
Bestand flüssige Mittel 31. Dezember	14'877	12'399
Zunahme flüssige Mittel	2'478	5'623

Eigenkapitalnachweis

in TCHF

	Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern	Ergebnisvortrag Behindertenfahrdienst
Stand 1. Januar 2013	3'062	838
Rückzahlung	–	–
Jahresergebnis 2013	4'658	–403
Stand 31. Dezember 2013	7'720	435
Rückzahlung	–	–
Jahresergebnis 2014	–992	–35
Umbuchung Eigenkapital in Fremdkapital	–	–400
Stand 31. Dezember 2014	6'728	–

Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern

Es bestehen per Ende 2014 noch keine gesetzlichen Bestimmungen über die Verwendung des Jahresergebnisses des Verkehrsverbundes Luzern (VVL); in der Leistungsvereinbarung zwischen dem VVL und dem Kanton Luzern, die per 1. Januar 2015 in Kraft getreten ist, sind entsprechende Vorgaben enthalten. Das Ergebnis wird vorgetragen.

Ergebnisvortrag Behindertenfahrdienst

Gemäss der neuen Leistungsvereinbarung zwischen dem Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern und dem VVL betreffend Ausgabe von Tixi-Taxi-Bons hat der VVL nicht verwendete Mittel erstmals mit dem Jahresabschluss 2014 als Fremdkapital zu verbuchen. Entsprechend wurden nicht verwendete Mittel per 31. Dezember 2014 vom Eigenkapital ins Fremdkapital umbucht.

Anhang zur Jahresrechnung 2014

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). Die Abschreibung der Software begann mit der Fertigstellung bzw. dem Erreichen des betriebsbereiten Zustands ab März 2014.

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 ab 2014 in zweijährigen Angebotsvereinbarungen festgehalten, welche die gesamten ungedeckten Kosten, deren Finanzierung, die Leistung und die Kennzahlen beinhalten. Sie beziehen sich auf zwei Fahrplanjahre, das heisst jeweils zirka 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

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

Erläuterungen zur Jahresrechnung

1) Kantons- und Gemeindebeiträge

in TCHF	2014	2013	Veränderung
Kantonsbeitrag an Verkehrsverbund Luzern	39'780	39'980	-200
Kantonsbeitrag für Behindertenfahrdienst	250	-	250
Gemeindebeitrag an Verkehrsverbund Luzern und für Behindertenfahrdienst	40'030	39'980	50
Total	80'060	79'960	100

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 2014 basierend auf der Leistungsvereinbarung mit dem Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern je TCHF 250.

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. Einnahmefälle 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 der öV-Direktoren), für die Besteller des Tarifverbundes Passepartout und den Tarifverbundausschuss.

4) Durchlaufende Beiträge

in TCHF	2014	2013	Veränderung
Gemeindebeiträge für Investitionsausgaben öV	4'378	6'004	-1'626
Saldierungsstelle SBB	200	193	7
Total	4'578	6'197	-1'619

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 Einnahmefälle 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 945 zugenommen. Im 2014 hatte der VVL einmalige Kosten von TCHF 686 für die Umsetzung des neuen Zonenplans. Für die alle zwei Jahre stattfindende Kundenzufriedenheitsumfrage sind Kosten von TCHF 147 angefallen. Im Sachaufwand sind Leistungen von kantonalen Dienststellen im Umfang von TCHF 153 (2013: TCHF 152) enthalten. Es handelt sich hauptsächlich um Leistungen im Bereich Informatik und Rechnungswesen.

8) Abschreibungen immaterielle Anlagen

Im März 2014 konnte der erste, im Dezember 2014 der zweite Release der Eigenentwicklung der Software BELUGA in Betrieb genommen werden. Die Software BELUGA wird zu Anschaffungswerten bilanziert und über vier Jahre linear (25 Prozent) abgeschrieben.

9) Andere kurzfristige Forderungen

in TCHF	2014	2013	Veränderung
Vorauszahlung Mehrwertsteuer	1'126	–	1'126
Vorauszahlung von Leistungen des Jahres 2015	4	29	–25
Total	1'130	29	1'101

Die Eidgenössische Steuerverwaltung (ESTV) hat 2014 eine Mehrwertsteuerrevision beim VVL durchgeführt. Darauf basierend erstellte sie eine Einschätzungsmitteilung mit der Aufforderung zu einer Nachzahlung von TCHF 1'126. Der VVL hat diese Zahlung 2014 geleistet. Am 23. Dezember 2014 hat der VVL von der ESTV ein Schreiben erhalten, in welchem die ursprüngliche Einschätzungsmitteilung zurückgezogen wurde. Aus diesem Grund wurde die Zahlung als Vorauszahlung unter den anderen kurzfristigen Forderungen ausgewiesen.

10) Anlagespiegel

in TCHF	
Anlagen nach Anschaffungswert	immaterielle Anlagen
Anschaffungskosten	
Bestand 1. Januar 2014	–
Zugänge 2014	259
Abgänge 2014	–
Umbuchungen 2014	531
Bruttowerte 31. Dezember 2014	790
Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen	
Bestand 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

Die Eigenentwicklung der Software BELUGA, die im Vorjahr noch im Entwicklungsstadium war, wurde 2014 in zwei Schritten (März und Dezember) implementiert. Die Software wird über vier Jahre abgeschrieben.

11) Verbindlichkeiten aus Leistungen

in TCHF	2014	2013	Veränderung
Kreditoren Lieferungen/Leistungen	1'026	263	763
Intercompany-Kreditoren	7	42	-35
Total	1'033	305	728

12) Andere kurzfristige Verbindlichkeiten

in TCHF	2014	2013	Veränderung
Guthaben Gemeinden aus Beiträgen für Investitionsausgaben öV	8'363	4'942	3'421
Anzahlungen von Dritten	94	-	94
Mehrwertsteuer Verrechnungskonto	71	-	71
Total	8'528	4'942	3'586

Die Anzahlungen von Dritten betreffen die Vorauszahlung der Transportunternehmung für den Geschäftsbereich Pässepartout.

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	-	-	-

Per Ende 2014 wurden für Garantieleistungen betreffend Software BELUGA und für Mehrwertsteuernachforderungen Rückstellungen gebildet.

14) Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten

in TCHF	Ergebnisvortrag Behindertenfahrdienst	Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten
Ergebnisvortrag Behindertenfahrdienst 1. Januar 2014	435	-
Jahresergebnis Behindertenfahrdienst 2014	-35	-
Ergebnisvortrag Behindertenfahrdienst 31. Dezember 2014	400	-
Umbuchung Eigenkapital in Fremdkapital	-400	400
Ergebnisvortrag Behindertenfahrdienst 31. Dezember 2014	-	-

Gemäss der Leistungsvereinbarung vom 23. Mai 2014 zwischen dem Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern und dem VVL sind die nicht verwendeten Mittel für den Behindertenfahrdienst ab 2014 als Fremd- und nicht mehr als Eigenkapital auszuweisen.

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.

Verkehrsverbund Luzern

in TCHF

	2014	2013
Kantons- und Gemeindebeiträge	79'560	79'960
Beiträge Dritter	315	331
Interner Ertrag	4	3
Durchlaufende Beiträge	4'378	6'003
Total Betriebsertrag	84'257	86'297
Beiträge an Transportunternehmen	-77'884	-73'835
Durchlaufende Beiträge	-4'378	-6'003
Personalaufwand	-1'047	-1'000
Sachaufwand	-1'765	-811
Abschreibungen immaterielle Anlagen	-165	-
Total Betriebsaufwand	-85'238	-81'649
Betriebsergebnis	-982	4'648

Tarifverbund Passepartout

in TCHF

	2014	2013
Beiträge von Transportunternehmen	1'581	1'557
Beiträge Dritter	45	53
Durchlaufende Beiträge	200	193
Total Betriebsertrag	1'826	1'803
Durchlaufende Beiträge	-200	-193
Personalaufwand	-373	-349
Sachaufwand	-1'253	-1'261
Total Betriebsaufwand	-1'826	-1'803
Betriebsergebnis	-	-

Behindertenfahrdienst

in TCHF

	2014	2013
Kantonsbeitrag	250	-
Gemeindebeiträge	250	-
Total Betriebsertrag	500	-
Aufwand für Behindertenfahrdienst	-531	-400
Interner Aufwand	-4	-3
Total Betriebsaufwand	-535	-403
Betriebsergebnis	-35	-403

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 und der SBB solche Genehmigungen erteilt. Die Zentralbahn wird die alten Fahrzeuge, die als Verstärkungsmodule eingesetzt werden, vorzeitig mit S-Bahn-Fahrzeugen ersetzen. Die Mehrkosten ab 2017 werden für den VVL auf rund TCHF 700 geschätzt. 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. Der VVL ist mit einem Anteil von maximal TCHF 600 betroffen. Der Beschaffung von zwei weiteren Flirts für den gesamtschweizerischen Einsatz im Rahmen der Unterhalts-, Sanierungs- und Ausrüstungsprogramme wurde ebenfalls zugestimmt. Die aus dieser Beschaffung resultierenden Mehrkosten pro Kanton konnten zum Zeitpunkt der Genehmigung noch nicht abgeschätzt werden.

Ab 2014 gilt das zweijährige Bestellverfahren. Damit werden mit den Transportunternehmen die Abgeltungen für zwei Fahrplanjahre im Voraus vereinbart. Die laufenden Angebotsvereinbarungen umfassen somit die Fahrplanjahre 2014 und 2015. Sie enthalten für das zweite Jahr den Vorbehalt der Budgetgenehmigung.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Für das abgelaufene Geschäftsjahr sowie bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung 2014 durch den Verbundrat wurden keine Risiken identifiziert, welche zu einer wesentlichen Korrektur der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen könnten. Der Jahresrechnung 2014 wurde am 1. Mai 2015 vom Verbundrat zugestimmt.

Risikomanagement

Im Kanton Luzern wurde für das Budget 2015 und die Finanzplanjahre 2016 bis 2018 ein Sparpaket geschnürt. Im Herbst 2014 wurden die Kantonsbeiträge ab 2015 reduziert. Die im öV-Bericht 2014 bis 2017 aufgeführten Angebotsmassnahmen werden daher teilweise verschoben oder gestrichen. Trotzdem wird ab 2015 mit weiteren Betriebsverlusten gerechnet, die vorläufig über das Eigenkapital gedeckt werden können.

Der Bund hat den vorstehend aufgeführten Rollmaterialbeschaffungen bei den Bahnen ebenfalls zugestimmt. Da die zur Verfügung stehenden Bundesmittel bereits in der Vergangenheit nicht ausreichen, den gemeinsam bestellten Verkehr zu finanzieren, ist offen, ob die Folgekosten dieser Beschaffung durch den Bund vollständig mitfinanziert werden oder ob die betroffenen Besteller diese stattdessen zusätzlich zu übernehmen haben.

Aufgrund des Abschlusses 2013 und 2014 beim Tarifverbund Passepartout sind ab 2015 tiefere Erlöse als prognostiziert zu erwarten. Die Änderung des Zonenplans und die damit verbundenen Preisanpassungen per Dezember 2014 bedeuten eine zusätzliche Unsicherheit bei der Erlösentwicklung im Passepartout. Wenn die Kosten bei den Transportunternehmen nicht deutlich gesenkt werden, ist ab 2016 aufgrund der tieferen Einnahmen mit höheren Abgeltungen für die öffentliche Hand zu rechnen.



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 27 bis 38 dargestellte Jahresrechnung des Verkehrsverbunds Luzern, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang für das am 31. Dezember 2014 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 2014 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

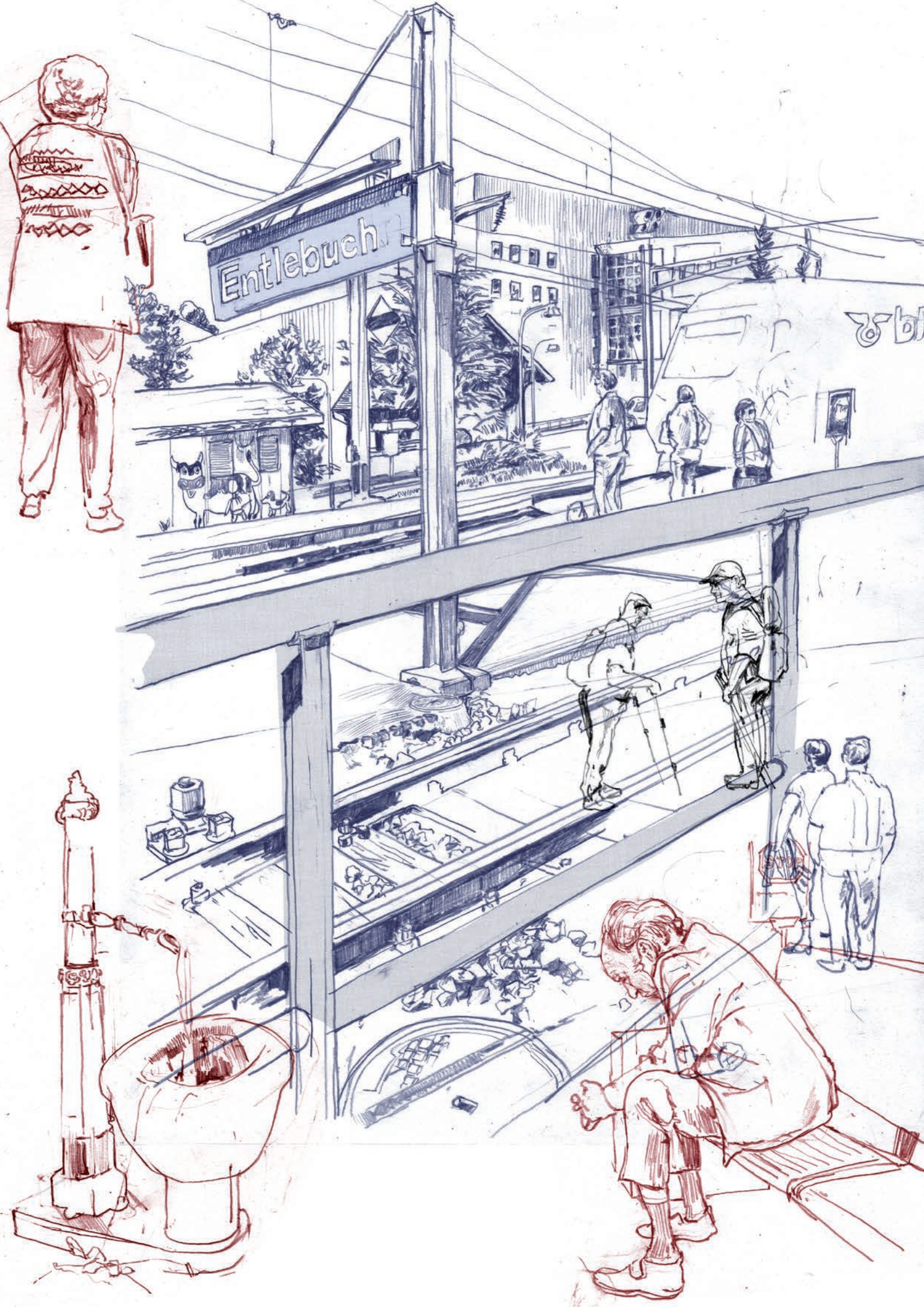
Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Finanzkontrolle des Kantons Luzern

Daniel Steffen

Patrik Stöckli

Luzern, 24. März 2015



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 (Stand Dezember 2014)

Präsident

- Thomas Buchmann, Departementssekretär, BUWD
(ad interim)

Kantonsvertretung

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

Geschäftsstelle

- Daniel Meier, Geschäftsführer

Gemeindevertretung

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

Revisionsstelle

- Finanzkontrolle des Kantons Luzern

Transportunternehmen im Verbund

SOB SÜDOSTBAHN

SBB CFF FFS

Besser unterwegs. **bis**

ROTTAL R AUTO AG

RIGI

**VIER
WALDSTÄTTERSEE**

PostAuto

**AUTO AG
SCHWYZ**

vbl verkehrsbetriebe
luzern
verbindet uns

**Auto AG
Rothenburg**

**Zugerland
Verkehrsbetriebe**

aare seeland mobil

zb Die Zentralbahn.

Mitarbeitende



Daniel Heer
Projektleiter Angebot



Yvonne Schuler
Projektleiterin Angebot
Mitglied GL | Stv. Geschäftsführer



Thomas Schemm
Projektleiter Angebot



Daniel Meier
Geschäftsführer



Roman Steffen
Projektleiter Verkehrsplanung



Christoph Zurflüh
Projektleiter Kommunikation & Qualität



Andreas Woermann
Projektleiter



Albrecht Tima
Leiter Tarifverbund Passepartout
Mitglied GL



Jan Bill
Projektleiter Marketing
Tarifverbund Passepartout



Robin Hurni
Projektleiter
Tarifverbund Passepartout

Die Bilder in diesem Geschäftsbericht stammen vom Luzerner Illustrator und Künstler Christoph Fischer. Wie jemand, der auf den öV wartet, zeichnete er die Haltestellen und Bahnhöfe direkt vor Ort. Entstanden sind zeitgemässe und charakteristische Szenen aus dem Kanton Luzern, immer mit der Verbindung zum öV.

Mit seinem Atelier am Kreuzstutz arbeitet er auch sonst direkt am Verkehrsstrom, wo er seit vielen Jahren das Geschehen beobachtet und dokumentiert. Zum Beispiel im Buch «Teufelskreisel Kreuzstutz».

Als Illustrator zeichnet er für Zeitungen, Zeitschriften und Bücher im In- und Ausland. Für seine Arbeit erhielt er unter anderem bereits zweimal einen Werkbeitrag von Stadt und Kanton Luzern und das Chicago-Atelierstipendium.

www.christophfischer.ch

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

Illustration

Christoph Fischer

Lektorat

typo viva, Ebikon

Druck

Eicher Druck AG, Horw



C1

Hab ich sie
nicht schon
mal gesehen
In der gleichen
Haltung
wie der

DIEBA

DIEBA

Bad
isse