

Geschäftsbericht 2012



Luzern.

Auf der Seebrücke.

Mehner & Maas

Die Zukunft aus Sicht der Vergangenheit

Einmal mehr konnte der Verkehrsverbund Luzern (VVL) die Fahrgastzahlen erhöhen und der Tarifverbund Pässepartout seinen Umsatz steigern. Die Welt scheint sich immer schneller zu drehen und dabei eine stetige Mobilitätszunahme zu generieren. In dieser schnelllebigen Zeit wagt der VVL mit dem vorliegenden Geschäftsbericht einen Blick zurück in die Entstehung des öffentlichen Verkehrs (öV). Auf den ersten Blick zeigen die Postkarten aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts eine andere Welt, geprägt von Kutschen, Dampfschiffen und Trambahnen. Auf den zweiten Blick offenbaren sich jedoch Parallelen zur Gegenwart. Schon damals war etwa der Bahnhof Luzern eine hochbelastete Verkehrsdrehscheibe und die Platzverhältnisse auf der Seebrücke waren beschränkt. Im Nachhinein betrachtet haben die damaligen Verkehrsplaner hervorragende Arbeit geleistet und den Grundstein für die heutigen öV-Konzepte gelegt. Mobilitätsplanung ist ein ständiger Prozess, der nie zu Ende sein wird. Wenn nun unsere Generation am öV-System für die Zukunft arbeitet, dann soll sie das im grossen Zusammenhang tun und dabei nicht vergessen, dass unsere Vorfahren bereits ähnliche Herausforderungen zu meistern hatten.

3	Interview mit Hans-Peter Bossart
6	2012 im Rückblick
8	Entwicklung bei Angebot und Nachfrage
14	öV-Vision
16	Qualität auf hohem Niveau
20	Tarifverbund Pässepartout
28	Bericht zur Jahresrechnung 2012
30	Jahresrechnung 2012

Interview mit Hans-Peter Bossart, Präsident Verbundrat

Hohe Qualität bei markantem Wachstum

Der VVL hat 2012 wichtige Akzente für die Entwicklung des öV im Kanton Luzern gesetzt. Hans-Peter Bossart ist überzeugt von den gewählten Stossrichtungen.

Hans-Peter Bossart, wenn Sie zurückdenken, wie beurteilen Sie die Verkehrsentwicklung im Kanton Luzern?

Der Verkehr hat eine rasante Entwicklung hinter sich. Wo heute Autos, Busse und Velos auf knappem Raum unterwegs sind, teilten sich vor nicht einmal 100 Jahren Kutsche und Tram die Strasse. Die technischen und sozialen Errungenschaften des vergangenen Jahrhunderts sind unverkennbar und ermöglichen uns heute eine fast uneingeschränkte Mobilität. Auch Luzernerinnen und Luzerner nutzen ihre Möglichkeiten. Das stellt uns vor grosse Herausforderungen.

Sie sprechen das allgemeine Mobilitätswachstum an. Welche Rolle spielt da der öV?

Die Zahlen sind eindeutig. Gemäss Mikrozensus 2010 nahm die durchschnittliche Jahresdistanz im öV seit 2005 um 20 Prozent zu. Erfreulicherweise konnte der Anteil des öV an der gesamten Verkehrsleistung stark gesteigert werden. Während der öV-Anteil im Agglomerationsgürtel Luzern um 60 Prozent zulegte, hat sich dieser in der Region Sursee mehr als verdoppelt. Noch ist aber das Potenzial des öV, insbesondere in der Agglomeration Luzern, nicht ausgeschöpft.

Mit welchen Mitteln will der VVL dieser steigenden Nachfrage im öV gerecht werden?

Mit AggloMobil due hat der Verbundrat 2012 ein kurz- bis mittelfristiges Massnahmenkonzept für die Agglomeration Luzern beschlossen. Dieses Konzept setzt auf die durchgehende Verknüpfung von Bahn und Bus, den Einsatz von grösseren statt mehr Fahrzeugen, neue Direktverbindungen und Busbevorzugung. In den ländlichen Regionen stärken wir die Umsteigepunkte und bauen das Busnetz auf den Hauptverkehrsachsen aus. Bei all diesen Massnahmen berücksichtigen wir auch die steigende Nachfrage beim Freizeitverkehr.

Wie hat sich dieses Nachfragewachstum auf die Qualität im öV ausgewirkt?

Das aktuelle Resultat der Kundenzufriedenheitsbefragung von 74 Punkten zeigt uns, dass sich die Qualität des öV im Kanton Luzern trotz markantem Fahrgastwachstum auf gutem Niveau halten kann. Der Faktor Pünktlichkeit hat in dieser Studie ein hohes Gewicht. Während wir in der Agglomeration Luzern mit der Zuverlässigkeit zu kämpfen haben, wurde die Bahn signifikant pünktlicher. Über das Ganze gesehen, hat die Qualität im öV eine unglaubliche Entwicklung hinter sich. Heute sprechen wir von klimatisierten Doppelgelenktrolleybussen, vor 100 Jahren gab man sich mit Holzsitzen zufrieden.

Verbundrat

Kantonsvertretung

Hans-Peter Bossart, Departementssekretär, BUWD

Rolf Bättig, Kantonsingenieur, vif

Hansjörg Kaufmann, Leiter Dienststelle Finanzen

Gemeindevertretung

Willi Bucher, Gemeindeammann, Wolhusen

Irene Keller, Gemeindeamtsfrau, Vitznau

Matthias Senn, Gemeindeammann, Kriens

Adrian Borgula, Stadtrat, Luzern

Geschäftsstelle

Daniel Meier, Geschäftsführer

Revisionsstelle

Finanzkontrolle des Kantons Luzern

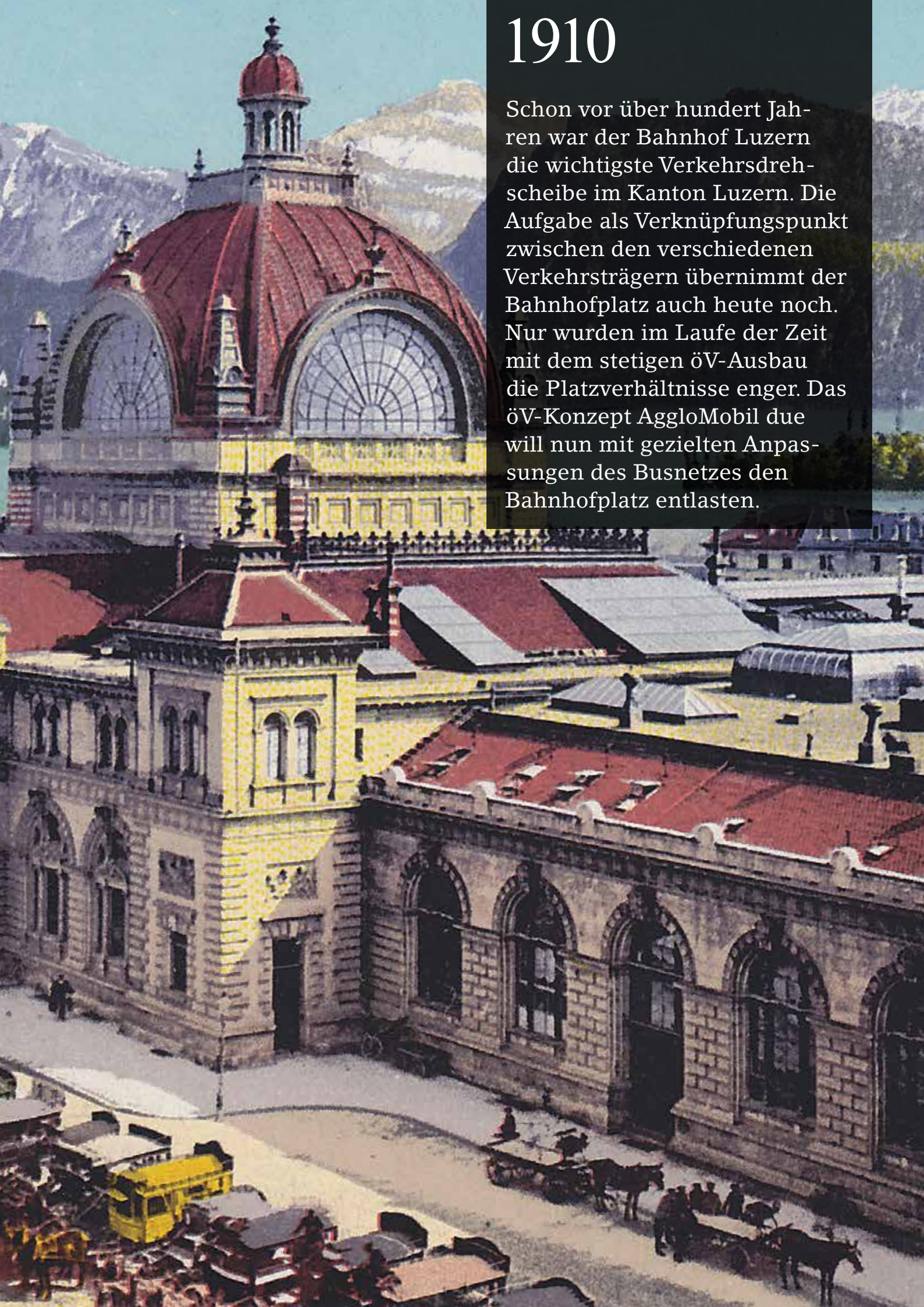
Stand Dezember 2012



Luzern. Bahnhof und die Alpen.

1910

Schon vor über hundert Jahren war der Bahnhof Luzern die wichtigste Verkehrsdreh-scheibe im Kanton Luzern. Die Aufgabe als Verknüpfungspunkt zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern übernimmt der Bahnhofplatz auch heute noch. Nur wurden im Laufe der Zeit mit dem stetigen öV-Ausbau die Platzverhältnisse enger. Das öV-Konzept AggloMobil due will nun mit gezielten Anpassungen des Busnetzes den Bahnhofplatz entlasten.



2012 im Rückblick

Die Geschäfte des VVL waren 2012 wiederum vielfältig. Ob Angebotsplanung, Vertrieb, Finanzen oder Qualität – in jedem Geschäftsbereich brachten die Mitarbeitenden des VVL wichtige Projekte vorwärts.

- Januar **Kantonsrat nimmt öV-Bericht zur Kenntnis**
Der Planungsbericht B 24 über die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots für den öffentlichen Personenverkehr 2012 bis 2015 (öV-Bericht) wird vom Kantonsrat zur Kenntnis genommen.
- April **Kostenloses öV-Billett für Luzerner Hotelgäste**
Dank einer Kooperation zwischen Luzern Tourismus und dem Tarifverbund Passepartout dürfen sich alle Gäste, die ihre Hotelunterkunft bei Luzern Tourismus buchen, über kostenlose Fahrten auf dem Luzerner öV-Netz freuen.
- Präsentation AggloMobil due**
Der VVL stellt das Angebotskonzept AggloMobil due vor. Dieses setzt auf die konsequente Abstimmung von S-Bahn und Buslinien, grössere Fahrzeuge, neue Direktverbindungen sowie öV-Bevorzugung.
- Mai **Qualitätsaudit bei Transportunternehmen**
Bei neun Transportunternehmen führt der VVL Auditbesuche durch und prüft diese in den Bereichen Aus- und Weiterbildung, Marktbearbeitung und Bestellverfahren.
- Juni **Fahrplanvernehmlassung**
Beim VVL gehen über 130 Stellungnahmen zum Fahrplan 2013 ein. Schwerpunkte der Stellungnahmen sind die geplanten Änderungen bei den vbl-Linien und der internationale Personenverkehr zwischen Luzern und Mailand.
- Juli **Wasserballaktion Tarifverbund Passepartout**
Während der Sommermonate Juli und August 2012 werden Wasserbälle im Passepartout-Design verteilt. Nahezu 17'000 Wasserbälle sorgen in den Badeanstalten der Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden für Aufsehen.
- August **Messung Kundenzufriedenheit**
Im Auftrag des VVL sowie der Kantone Obwalden und Nidwalden misst ein Marktforschungsinstitut bei rund 3'500 Fahrgästen die Zufriedenheit mit dem öV.
- September **Präsentation Mikrozensus 2010**
LUSTAT stellt die Ergebnisse des Mikrozensus 2010 vor, welche das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung aufzeigen. So steigert sich beispielsweise der öV-Anteil im Agglomerationsgürtel von 15 Prozent auf 24 Prozent.
- Genehmigung Schlussbericht AggloMobil due**
Der Verbundrat beschliesst das Angebotskonzept AggloMobil due und erteilt den Auftrag zur Umsetzung der einzelnen Konzeptelemente. Das Konzept fand im Rahmen einer Vernehmlassung bei den Gemeinden, Transportunternehmen und Interessenvertretungen breite Unterstützung.

Oktober Start Beschaffungsprozess Doppelgelenktrolleybusse

Die stark frequentierte Linie 1 zwischen Kriens und Luzern erhält neun zusätzliche Doppelgelenktrolleybusse. Im Auftrag des VVL startet vbl den Beschaffungsprozess dieser neuen Fahrzeuge.

November Eröffnung Haltestelle Luzern Allmend/Messe

Im Beisein von Bundesrätin Doris Leuthard wird die neue unterirdische Haltestelle auf der Luzerner Allmend feierlich eingeweiht. Mit der Eröffnung sind die Bauarbeiten am Grossprojekt Tieflegung und Doppelspurausbau Zentralbahn abgeschlossen.

Wechsel im Verbundrat

Adrian Borgula wird vom Regierungsrat als neuer Verbundrat gewählt. Er ersetzt Ursula Stämmer-Horst, welche drei Jahre lang die Gemeinden im Verbundrat vertreten hat.

100 Jahre Sursee–Triengen-Bahn

Am 23. November 1912 nahm die Sursee–Triengen-Bahn (ST) ihren Betrieb auf. Genau 100 Jahre später feiert die ST dieses Jubiläum mit einem grossen Eisenbahnfest.

Dezember Monitoring Gesamtverkehr Luzern

Der von der Stadt Luzern, dem Kanton Luzern und dem VVL erarbeitete Pilotbericht zum Monitoring Gesamtverkehr ist fertiggestellt. Der Bericht gibt einen Überblick über das Verkehrsgeschehen in der Agglomeration Luzern und im Kanton Luzern. Die erhobenen Zahlen helfen, Verkehrsmassnahmen zu planen und deren Wirkung zu messen.

Fahrplanwechsel

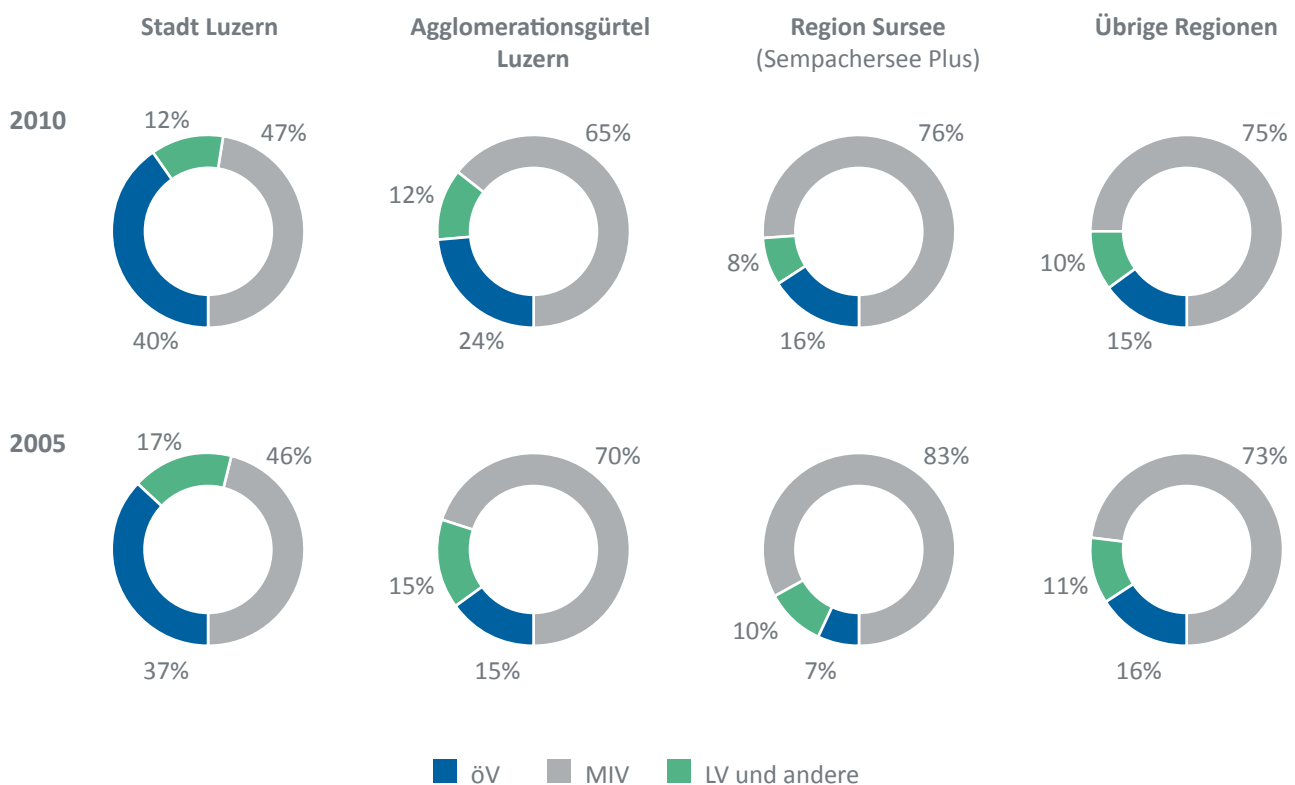
Der Fahrplanwechsel bringt für die Fahrgäste die Einführung der neuen S-Bahn-Haltestelle Luzern Allmend/Messe, gezielte Optimierungen beim Busangebot sowie punktuelle Verbesserungen bei den Billettautomaten. Zudem treten auf den Fahrplanwechsel im Tarifverbund Passepartout neue Billettpreise in Kraft.

Einzigartiger Wettbewerb mit 1'000 Tageskarten

Der Tarifverbund Passepartout verlost in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Strassenverkehrsamt in einem schweizweit einzigartigen Wettbewerb 1'000 öV-Tageskarten. 185'000 Autofahrerinnen und Autofahrer werden mit einer Beilage zur jährlichen Rechnung der Motorfahrzeugsteuer motiviert, den öV auszuprobieren.

Entwicklung bei Angebot und Nachfrage

2012 wurden im Kanton Luzern markant mehr Personen mit dem öV befördert als noch im Vorjahr. Einen positiven Trend zu Gunsten des öV zeigt auch der aktuelle Mikrozensus. Diese Entwicklung ist nicht zuletzt auf den stetigen Ausbau des Bahn- und Busangebots zurückzuführen.



Verkehrsmittelwahl (Modalsplit, Tagesdistanz)

Datenquelle: LUSTAT Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Mikrozensus Mobilität und Verkehr

2012 veröffentlichte LUSTAT Statistik Luzern den neuesten Mikrozensus, welcher Auskunft über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung gibt. Gemäss dieser Statistik entfielen 2010 im Kanton Luzern 66 Prozent der Tagesdistanz auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), 24 Prozent auf den öV und 10 Prozent auf den Langsamverkehr (LV) sowie die übrigen Verkehrsmittel. Diese Anteile waren damit im Kanton Luzern gleich gross wie in der Gesamtschweiz. Gegenüber der letzten Erhebung im Jahr 2005 gewann der öV an Bedeutung, am deutlichsten im Agglomerationsgürtel und in der Region Sursee. Insgesamt zeigen sich beim Modalsplit klare Stadt-Land-Unterschiede: In den ländlichen Regionen wurden deutlich grössere Anteile der Tagesdistanzen mit dem MIV bewältigt (75 Prozent) als in der Stadt (47 Prozent). Umgekehrt lag der öV-Anteil an den Distanzen in der Stadt (40 Prozent) erheblich höher als im ländlichen Raum (15 Prozent). Im Besitz eines öV-Abonnements waren 61 Prozent der Luzernerinnen und Luzerner ab 16 Jahren. Gegenüber der Erhebung 2005 ist das eine Steigerung um mehr als 10 Prozent.

Rückblick Fahrplan 2012

Die Änderungen des öV-Angebots mit dem Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2011 haben sich etabliert. Auf dem gesamten S-Bahn-Netz verkehrt mit dem Fahrplan 2012 mehrheitlich klimatisiertes und niederfluriges Rollmaterial. Zudem wurde der Freizeitverkehr sowohl bei der Bahn wie auch bei den städtischen Buslinien durch Taktverdichtungen an den Wochenenden und Abenden gestärkt. Die Erschliessung der IKEA Rothenburg war ein weiterer Meilenstein. In der Region Sursee verlängerte der VVL die Linie 65 Sursee–Oberkirch bis nach Nottwil. Im Surental verkehrt seit Fahrplan 2012 ein neuer Schnellbus zwischen Sursee und Schöftland und bringt so die Pendlerinnen und Pendler noch schneller zur Arbeit. In Willisau konnte der VVL die öV-Erschliessung von Wohn- und Freizeitgebieten markant verbessern.

Vernehmlassung Fahrplan 2013

Im Juni 2012 hatte die Luzerner Bevölkerung die Möglichkeit, Rückmeldungen zum Fahrplanentwurf 2013 einzureichen. Beim VVL sind rund 130 Stellungnahmen von interessierten Personen, Institutionen und Gemeinden eingegangen. Die meisten Anliegen betrafen die vbl-Linien sowie den internationalen Personenverkehr. Die Begehren wurden zusammen mit den Transportunternehmen geprüft und beurteilt. So verzichtete der VVL beispielsweise aufgrund der vielen Rückmeldungen auf die Vorverlegung der Abendverdichtung auf den Linien 20 und 22 sowie die Taktreduktion über den Mittag auf der Linie 25.

Fahrplanwechsel 2013

Der Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2012 brachte für die Kundinnen und Kunden die Einführung einer neuen S-Bahn-Haltestelle in Luzern und gezielte Optimierungen beim Busangebot. Bei diesen Fahrplanänderungen spielen die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs eine bedeutende Rolle. Die wichtigsten Änderungen im Überblick:

Bahn

Die neue unterirdische Haltestelle Luzern Allmend/Messe wird nun fahrplanmässig von Zügen der Zentralbahn bedient. Die S4 von Luzern nach Dallenwil sowie die S5 von Giswil nach Luzern halten bei der neuen Haltestelle. Der Halt der S4 und S5 in beide Richtungen ist erst auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 mit Abschluss des Infrastrukturausbaus im Bahnhof Luzern möglich. Eine weitere Änderung auf dem Luzerner S-Bahn-Netz betrifft die S61 Luzern–Malters–Schachen. Sie wird neu mit modernen niederflurigen Gelenktriebzügen geführt. Nachtschwärmerinnen und Nachtschwärmer aus dem Rontal profitieren vom neuen Halt der RE-Nachtverbindung Zürich–Luzern in Gisikon-Root.

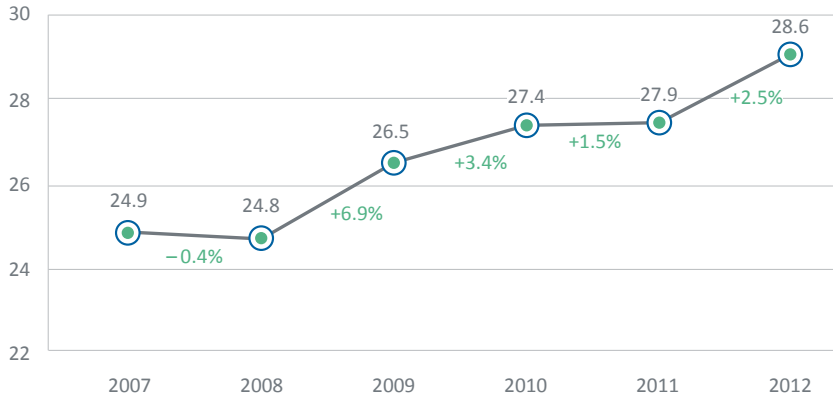
Bus Agglomeration

Im Rontal setzt der VVL auf der Linie 22 zusätzliche Busse ein, damit die Fahrplanstabilität gewährleistet werden kann. Bei der Linie 23 wurde während der Hauptverkehrszeiten der 7.5-Minuten-Takt bis Root D4 von Montag bis Freitag erweitert. Das stets wachsende Arbeitsplatzgebiet wird dadurch besser erschlossen. Ausserdem baute der VVL auf den Linien 22 und 23 das Angebot am Wochenende aus. In der Stadt Luzern wurde auf der Linie 10 der 7.5-Minuten-Takt aufgrund der Nachfrageentwicklung vom Mittag auf den Nachmittag geschoben.

Bus Land

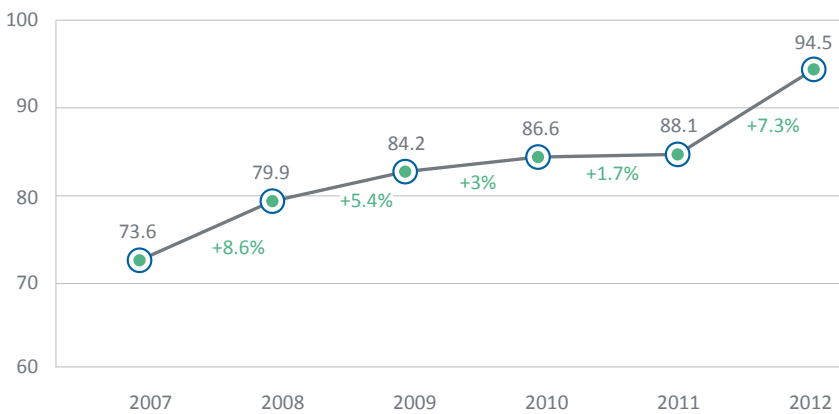
Der Busverkehr in der Luzerner Landschaft wurde konsequent der Nachfrage angepasst. Als Beispiel kann das erweiterte Abendangebot auf der Strecke Sursee–Willisau–Hergiswil genannt werden. Mit diesen neuen Busverbindungen bis kurz vor Mitternacht wird der VVL einem Bedürfnis der Bevölkerung gerecht. Im Freizeitbereich präsentiert der VVL ebenfalls Verbesserungen. Mit einem zusätzlichen Kurspaar am Nachmittag von Montag bis Freitag auf der Linie 71 sowie der teilweisen Verlängerung der Linie 211 Malters–Schwarzenberg bis «Eigenthalerhof» wird das Eigenthal noch besser erschlossen.

Angebot Kurskilometer (in Mio.)



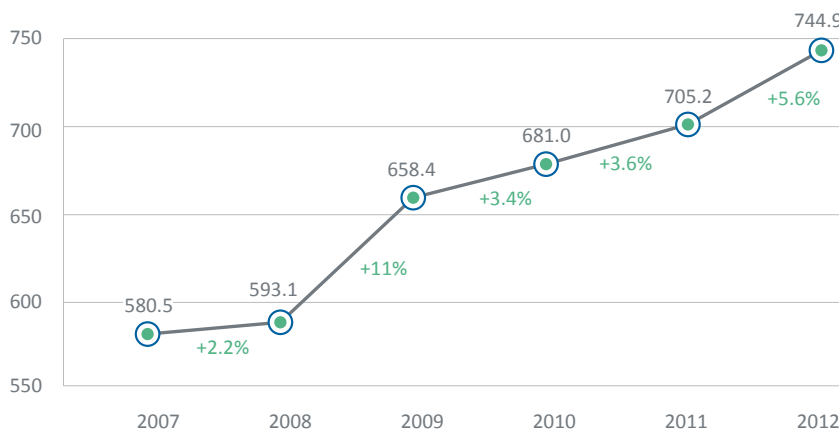
Das Angebot an Kurskilometern zeigt die von den Transportunternehmen gefahrenen Kilometer bei Bahn und Bus im bestellten öV während eines Fahrplanjahres. Mit dem Angebotsausbau im Dezember 2011 haben sich die Kurskilometer um 2.5 Prozent erhöht. Im Zeitraum 2007 bis 2012 haben die Kurskilometer um insgesamt 14.9 Prozent zugenommen.

Nachfrage Einsteiger (in Mio.)



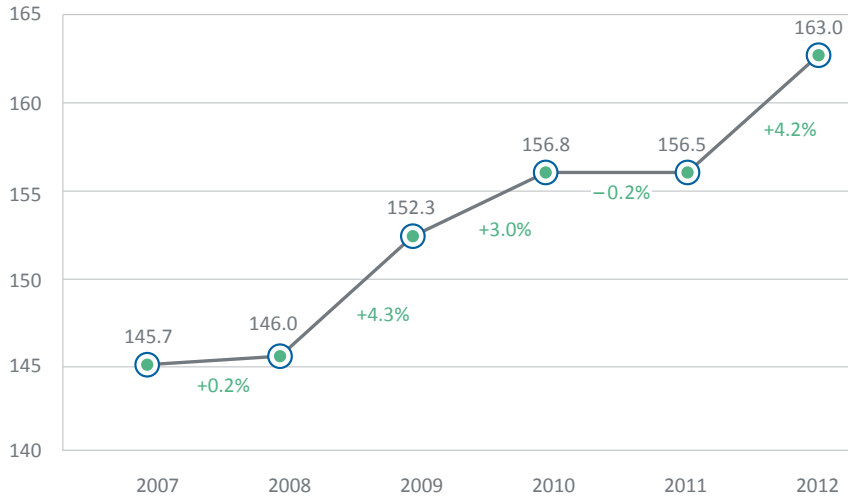
Die Einsteiger bilden die Personen ab, die mit dem vom VVL bestellten öV unterwegs sind. Der starke Anstieg von 7.3 Prozent konnte insbesondere durch die vielen Angebotsausbauten im Dezember 2011 erreicht werden. Im Vergleich zu 2007 wurden 2012 28.4 Prozent mehr Fahrgäste befördert.

Nachfrage Personenkilometer (in Mio.)



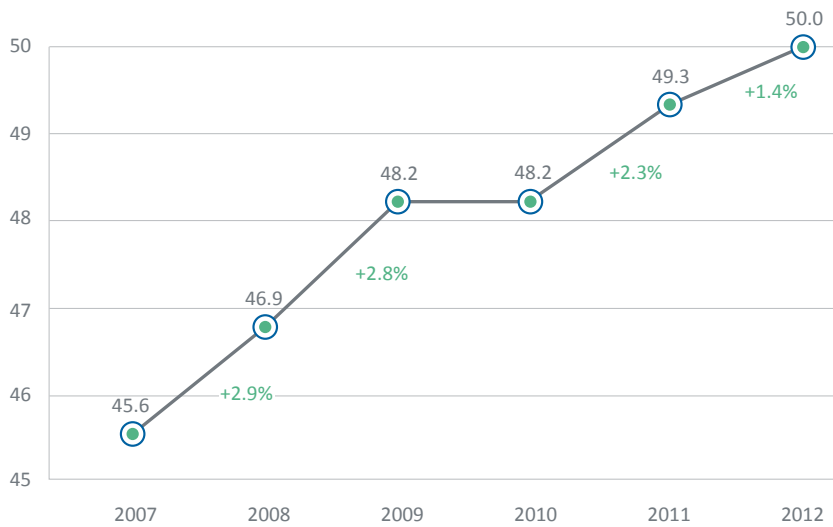
Die Personenkilometer zeigen auf, welche Strecken von den Kundinnen und Kunden mit dem vom VVL bestellten öV zurückgelegt werden. Im Vergleich zum letzten Fahrplanjahr stiegen die Personenkilometer um 5.6 Prozent. Die Personenkilometer haben somit seit 2007 um 28.3 Prozent zugenommen.

Entwicklung Abgeltung (in Mio. CHF)



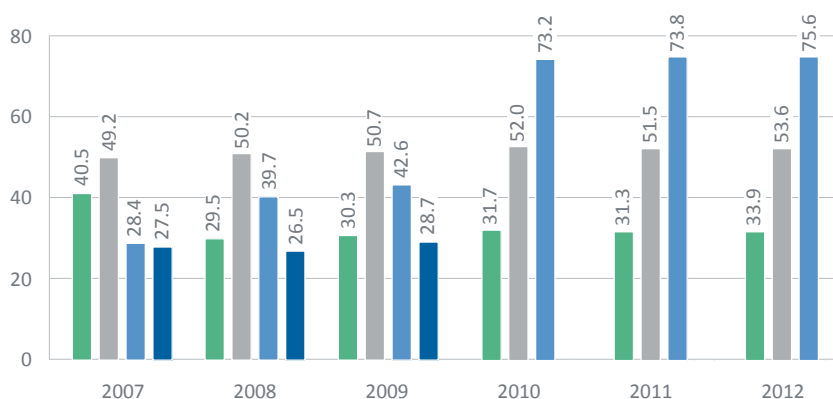
Die Abgeltung für den Betrieb, also die durch die öffentliche Hand finanzierte Differenz zwischen den Kosten und den Erträgen, stieg seit 2007 um 11.9 Prozent. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Abgeltung um 4.2 Prozent zu.

Entwicklung Kostendeckungsgrad (in Prozent)



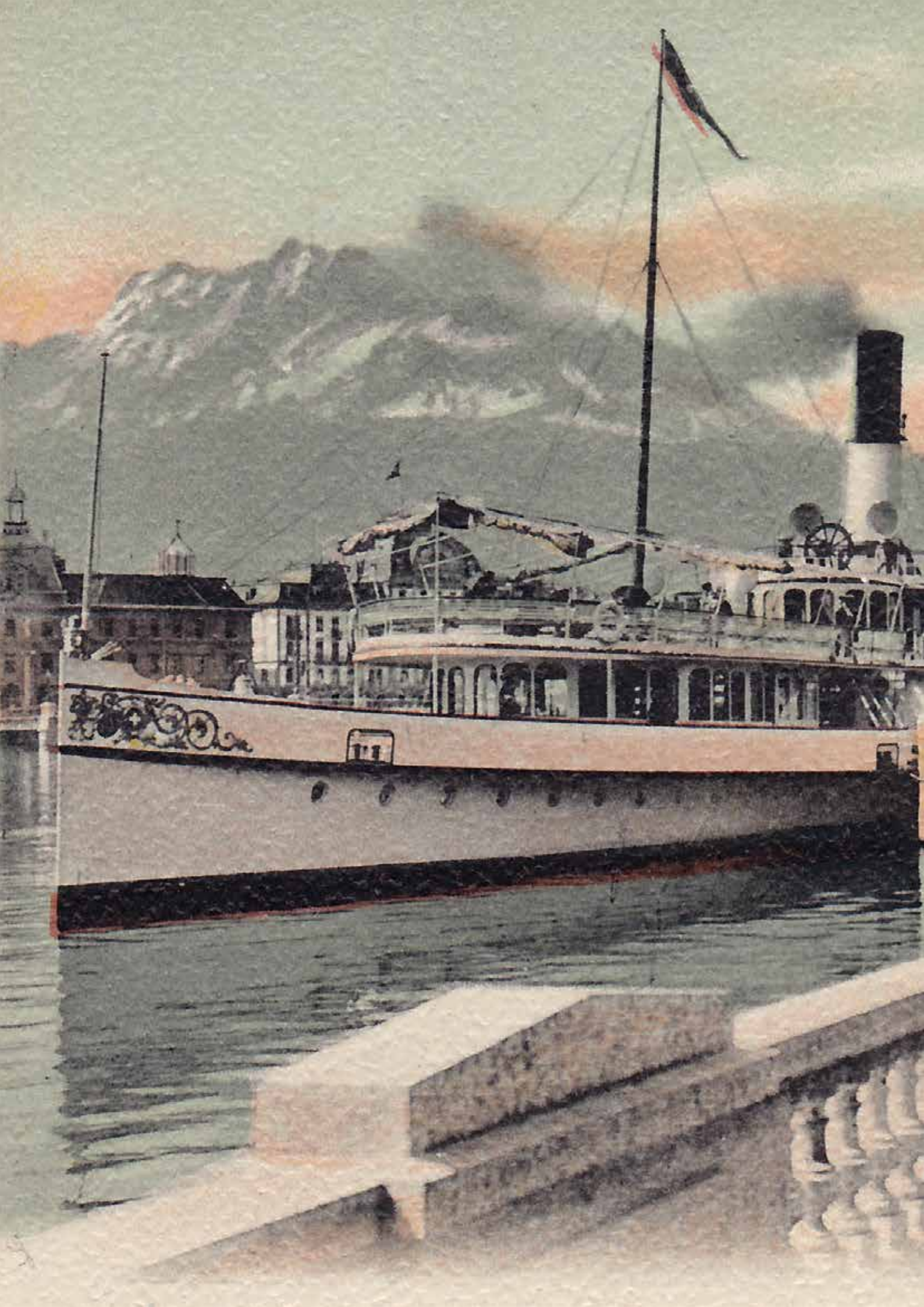
Der Kostendeckungsgrad konnte in den vergangenen Jahren kontinuierlich verbessert werden, von 45.6 Prozent 2007 auf 50 Prozent 2012.

Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (in Mio. CHF)



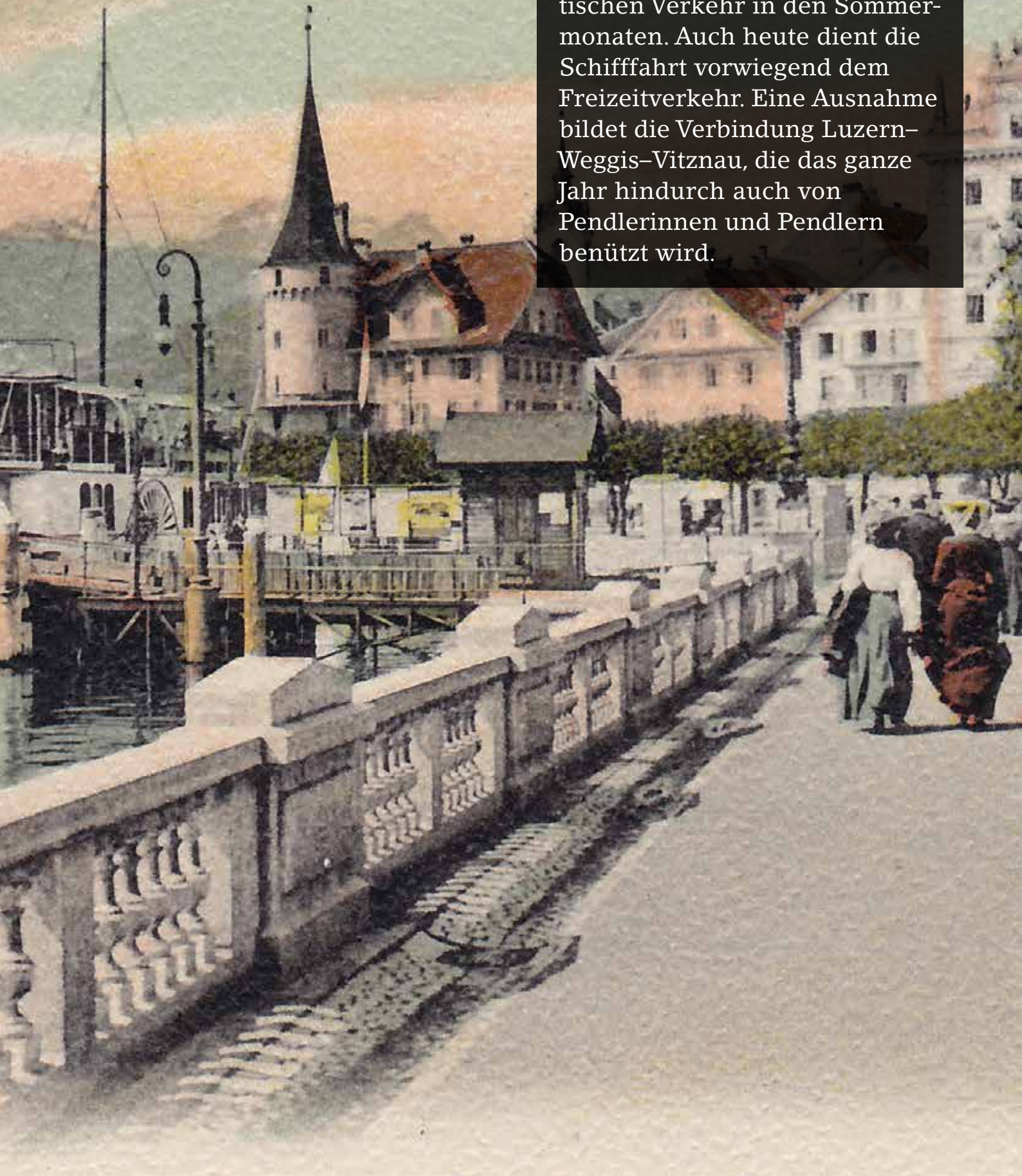
Die Abgeltung wird durch die öffentliche Hand, also Bund, Kantone und Gemeinden, finanziert. Der Kantonsanteil (respektive Anteil des VVL) beinhaltet jeweils den Gemeindeanteil.

- Anteil Bund
- Anteil Nachbarkantone
- Anteil Kanton Luzern (ab 2010 VVL)
- Anteil öVL (bis 2009)



1904

Nachdem die Gotthardbahn 1882 eröffnet worden war, konzentrierte sich die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee hauptsächlich auf den touristischen Verkehr in den Sommermonaten. Auch heute dient die Schifffahrt vorwiegend dem Freizeitverkehr. Eine Ausnahme bildet die Verbindung Luzern–Weggis–Vitznau, die das ganze Jahr hindurch auch von Pendlerinnen und Pendlern benützt wird.



öV-Vision

In enger Zusammenarbeit mit diversen Partnern arbeitet der VVL an verschiedenen öV-Projekten. Die Ziele dabei sind, den öV noch attraktiver zu gestalten und dem Nachfragewachstum gerecht zu werden. Damit alle Projektpartner die gleichen Stossrichtungen verfolgen, bedarf es einer langfristigen Vision. Entstanden ist eine öV-Vision für den Kanton Luzern.

Vielschichtige Idee

Die öV-Vision stützt sich auf der Kantonsstrategie, dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation ab. Schwerpunktmässig richtet sie sich nach den drei Hauptentwicklungsachsen Luzern–Sursee–Zofingen, Luzern–Zug–Zürich und Luzern–Hergiswil. Auf diesen Hauptentwicklungsachsen befinden sich innerhalb des Agglomerationsgürtels die drei Zentren Luzern Nord, Luzern Ost und Luzern Süd mit vielfältigen Nutzungen und grosser Dichte sowie guter Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität. Diese starken Zentren sind dank dem Tiefbahnhof Luzern und seinen Durchmesserlinien über das Zentrum Luzern schnell verbunden.

Die in diesen Zentren bestehenden Bahnhöfe Emmenbrücke, Rothenburg, Ebikon und Horw entwickeln sich zu attraktiven öV-Verknüpfungspunkten. Überlandlinien von der Landschaft bringen Fahrgäste als Zubringerlinie zu umgebauten Verknüpfungspunkten – sogenannten Hubs. Ab dort wählt der Fahrgast zwischen schnellem und zuverlässigem Bahn- und städtischem Nahverkehr. Zwischen den genannten Zentren werden Fahrgastströme gebündelt mit grossen statt mit immer häufiger fahrenden Bussen transportiert. Weiter ergänzen innerhalb der Agglomeration Luzern kernnahe Direktverbindungen das Netz und eröffnen neue und schnellere Fahrmöglichkeiten unter den einzelnen Korridoren.

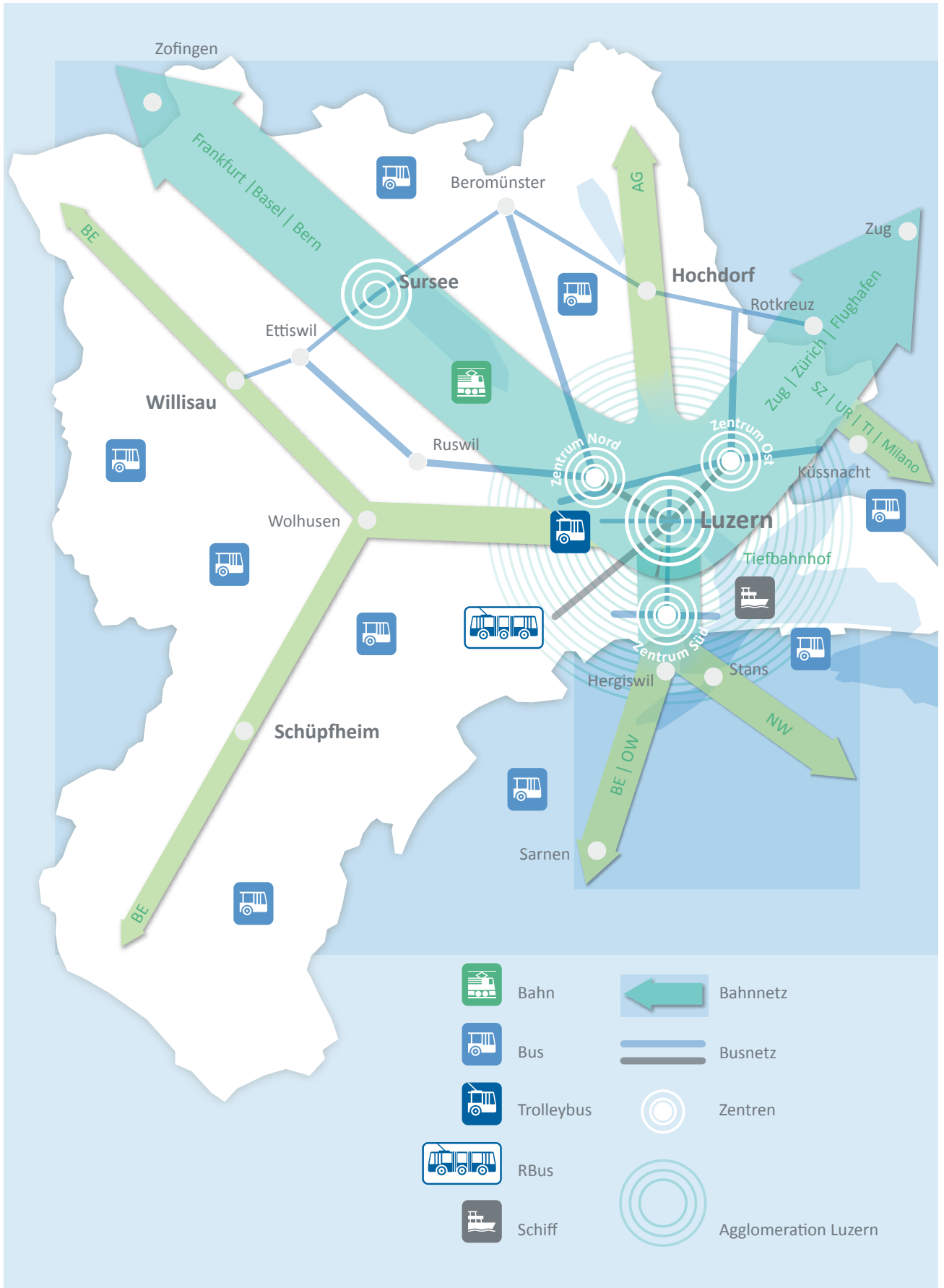
In der Luzerner Landschaft bleibt die Grundversorgung weiterhin sichergestellt. Buslinien verbinden die grössten Ortschaften und werden nachfrageorientiert an Bahnanschlüsse ausgerichtet. Überlandlinien werden auch untereinander besser vernetzt. Grosse Pendlerströme werden beschleunigt und weiterhin mit attraktiven Expresslinien transportiert.

AggloMobil due vor Umsetzung

Schritt für Schritt gilt es, diese Vision eines ideal vernetzten öV-Systems umzusetzen. Alle Hauptelemente sind in der Richtplanung, dem Agglomerationsprogramm Luzern 2. Generation und weiteren Grundlagenplanungen aufgenommen. 2012 hat der VVL bereits eine Planung aus der öV-Vision abgeschlossen. Die Rede ist vom öV-Konzept AggloMobil due, welches für die Agglomeration Luzern eine Kapazitätssteigerung im Schnitt von 30 Prozent bringt. Es ist erfreulich, dass das Konzept in der Vernehmlassung auf breite Unterstützung stiess. AggloMobil due setzt auf die konsequente Abstimmung von S-Bahn und Buslinien, grössere Fahrzeuge, neue Direktverbindungen sowie öV-Bevorzugung. Nun arbeitet der VVL in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmen Detailkonzepte für die einzelnen Korridore aus. Mit dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2013 werden bereits einige Konzeptelemente umgesetzt. So wird beispielsweise das Busangebot in Luzern Süd konsequent mit der S-Bahn verknüpft. Weitere Schritte sind 2016 mit der Einführung der Linie 3 und 2018 mit der Inbetriebnahme des Bushubs in Ebikon geplant.

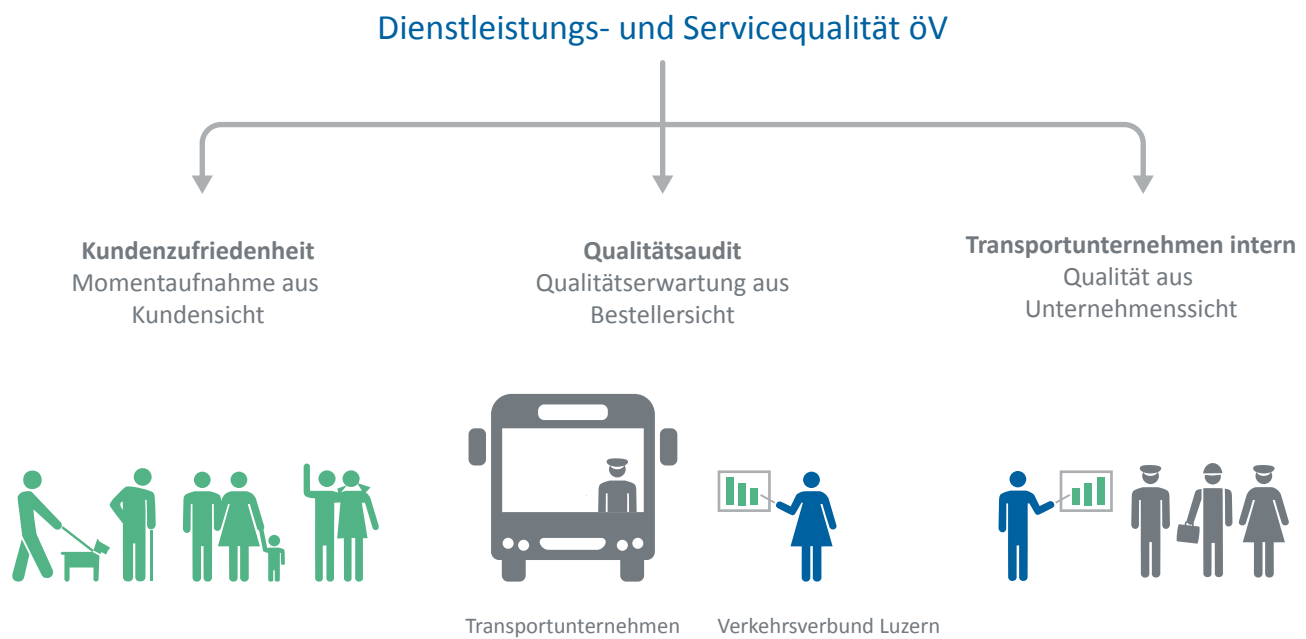
Weitere Planungen sind im Gang

Der Tiefbahnhof Luzern ist ebenfalls wichtiger Bestandteil der öV-Vision. Mit Durchmesserlinien soll das Bahnangebot langfristig weiterentwickelt werden. Der Kanton Luzern schliesst das Tiefbahnhof-Vorprojekt im Sommer 2013 ab. Mittelfristig ist bereits eine Weiterentwicklung der S-Bahn Luzern notwendig, was der VVL in einer entsprechenden Angebotsplanung studiert. Während Massnahmen bis 2020 weitgehend geklärt sind, gibt es für das Mittelfristangebot im Horizont 2025 noch Planungsbedarf. In der Agglomeration Luzern will der VVL mit dem Projekt «RBus» einen erhöhten Busbevorzugungsstandard für hochbelastete Doppelgelenktrolleybuslinien schaffen. Ziel bis 2025 ist, sich dem Qualitätsstandard von Tramsystemen schrittweises anzunähern, aber weiterhin die Kostenvorteile des Trolleybusses zu nutzen.



Qualität auf hohem Niveau

Um den Kundinnen und Kunden eine hohe Servicequalität im öV zu bieten, betreibt der VVL umfangreiche Massnahmen zur Qualitätssicherung. So wurden 2012 bei den Transportunternehmen Qualitätsaudits durchgeführt und in einer grossangelegten Studie die Fahrgäste nach ihrer Zufriedenheit befragt.



Im öV-Bericht wird eine gute Servicequalität als Erfolgsposition definiert. So soll die Qualität der Leistungen angemessen und im ganzen Tarifverbund homogen sein. Zufriedene Kundinnen und Kunden sind oberstes Ziel des VVL. Dieser baut seine Qualitätssicherung auf drei Säulen auf: der Kundenzufriedenheit, dem Qualitätsaudit und den internen Qualitätsstandards der Transportunternehmen. Dank dieser Struktur kann eine Rundumsicht ermöglicht werden. Mit der Qualität aus Kundensicht, Bestellersicht und Unternehmenssicht kann langfristig eine gute Servicequalität auf sämtlichen Stufen garantiert werden.

Kundenzufriedenheitsbefragung 2012

Der VVL sowie die Kantone Obwalden und Nidwalden führten im Spätsommer 2012 erneut gemeinsam eine Umfrage zur Servicequalität und Kundenzufriedenheit im öV durch. Insgesamt haben über 3'500 Fahrgäste einen Fragebogen beantwortet, was einem Rücklauf von rund 60 Prozent entspricht. In der jüngsten Umfrage erreichte der VVL den Wert von 74 Punkten. Obwohl der Wert im Vergleich zu 2010 um einen Punkt abnahm, konnte die Qualität des öV auf einem hohen Niveau gehalten werden. Dies zeigt auch der Vergleich mit anderen Kantonen und Tarifverbunden. Dort pendeln sich die Kundenzufriedenheitswerte zwischen 71 und 78 Punkten ein.

Die Zufriedenheit nimmt bei den Bahnreisenden insbesondere bei der Zuverlässigkeit zu. Diese erhielt vier Punkte mehr und liegt nun auf dem sehr hohen Niveau von 81 Punkten. Mitverantwortlich für diese Steigerung ist die Einführung der Zugskoppelungen auf der BLS-Strecke Wolhusen–Luzern (Flügelzugkonzept). Im Gegensatz zur Bahn hat die Zufriedenheit mit der Zuverlässigkeit im städtischen Raum abgenommen. So verlor die Bewertung der Pünktlichkeit vier Punkte und ist auf den kritischen Wert von 58 Punkten gesunken. In der Luzerner Landschaft sind die Kundinnen und Kunden vorwiegend mit dem Busangebot am Sonntag und am Abend nicht zufrieden. Letzteres nahm um fünf Punkte ab und erreicht den Wert von 59 Punkten. Der VVL hat auf diese Abnahme bereits mit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2012 reagiert.

Qualitätsaudit

2012 fanden zum zweiten Mal Qualitätsaudits bei den Transportunternehmen statt. Die Audits werden von einem externen Auditor durchgeführt, was eine konstruktive Diskussion der Resultate zwischen den Transportunternehmen und dem VVL fördert. Erfreulich ist, wie seit dem letzten Audit einzelne Massnahmen zur Qualitätsverbesserung realisiert wurden. Zudem hat die zweite Durchführung gezeigt, dass bei den Transportunternehmen eine grosse Akzeptanz gegenüber dem Audit als Qualitätsmessinstrument besteht. Geprüft wurden die Unternehmen in den Bereichen Aus- und Weiterbildung, Marktbearbeitung sowie Reporting und Bestellverfahren. Aufgrund dieser Resultate hat der VVL gemeinsam mit den Transportunternehmen individuelle Massnahmen definiert, welche die hohe Qualität sicherstellen sollen.

1906

Die Luzerner Bahnhofstrasse war zu Zeiten der Trambahn eine wichtige öV-Achse. Von 1899 bis 1927 wurde die Linie Bahnhof-Kreuzstutz entlang der Reuss und weiter durch die Pfistergasse geführt. Heute ist die Bahnhofstrasse eine Begegnungszone, wo regelmässig Märkte stattfinden. Es existieren Pläne, die Strasse in eine autofreie Flanierzone umzugestalten.





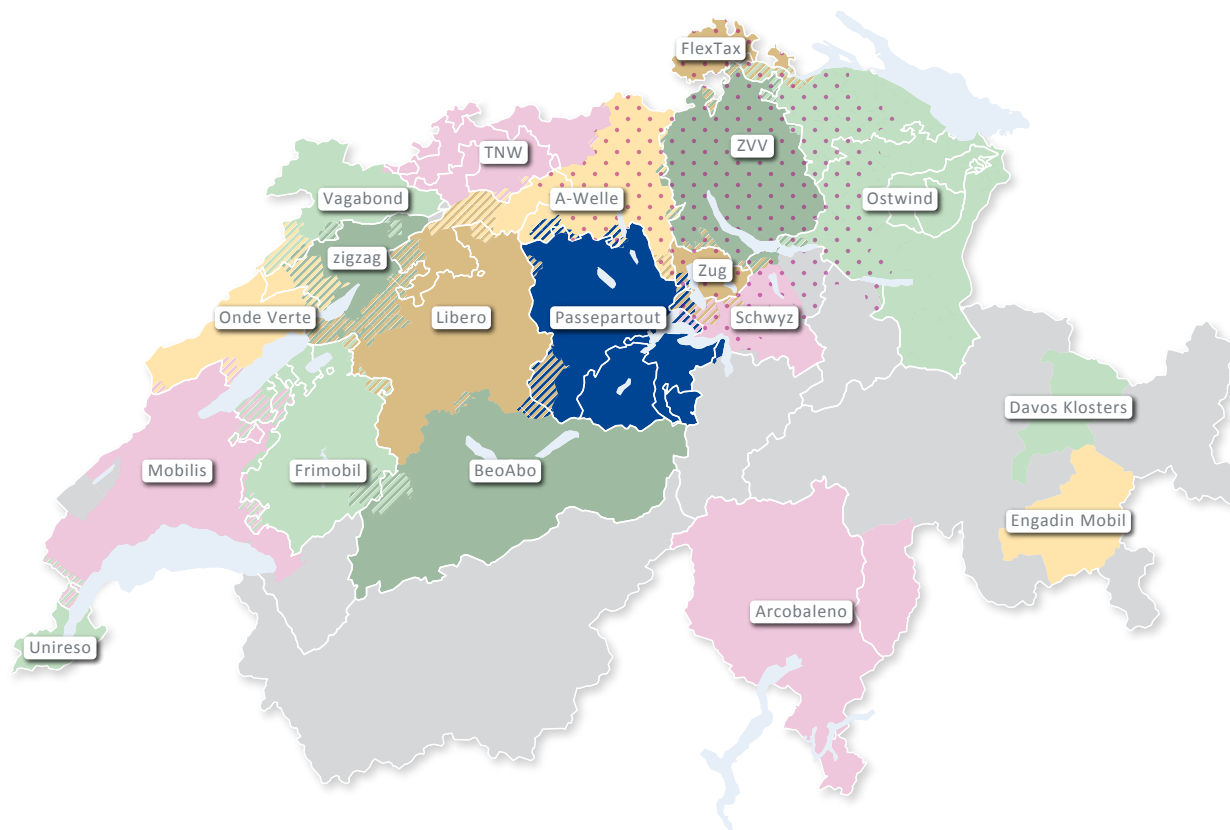
Passepartout

Tarifverbund LU OW NW

Der Tarifverbund Passepartout ist verantwortlich für ein einheitliches Tarifsystem in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden. Die Passepartout-Geschäftsstelle wird seit 2010 vom VVL geführt. Der Geschäftsbericht 2012 des Passepartout erscheint deshalb als integrierter Bestandteil im Geschäftsbericht des VVL. Der Passepartout konnte 2012 die Einnahmen aus Abo- und Billettverkäufen gegenüber dem Vorjahr steigern. In allen Segmenten resultierte ein Plus. Die Einführung des kostenlosen öV-Billetts für Luzerner Hotelgäste, die über den Reservationskanal von Luzern Tourismus buchen, die erfolgreiche Wasserballaktion sowie der schweizweit einzigartige Wettbewerb in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Strassenverkehrsamt Luzern sind die Höhepunkte des vergangenen Jahres.

Verbundlandschaft Schweiz

Schweizweit gibt es rund 20 Tarifverbunde. Die meisten dieser Verbunde haben sich 2012 in der neuen Vereinigung «Verbunde Schweiz» zusammengeschlossen. So auch der Passepartout, welcher zudem Einsitz im leitenden Gremium, dem strategischen Ausschuss, sowie in den verschiedenen Kommissionen nimmt. Diese nationale Zusammenarbeit fördert den fachlichen Austausch unter den Verbunden und erarbeitet gemeinsame strategische Positionen. Durch eine Harmonisierung und Vereinfachung der Tarife soll eine Verbesserung der Transparenz erreicht werden. Der Passepartout befindet sich umsatz- und absatzmässig im vorderen Drittel der Schweizer Tarifverbunde.



 Z-Pass

Marketing



Wasserbälle in Badeanstalten

Mit dem Ziel, die Bekanntheit des Passepartout ausserhalb des öV zu erhöhen, wurde im Sommer 2012 eine Wasserballaktion durchgeführt. Dabei brachte der Passepartout über 17'000 Wasserbälle unter die Leute bzw. ans Wasser. Ein Wettbewerb mit attraktiven öV-Preisen rundete die Aktion ab.

Kooperation mit nationalem öV

Bei diesem nationalen Pilotprojekt ging es darum, den öV aus der Gesamtsicht zu vermarkten. In dieser erstmaligen Zusammenarbeit wurden die Fahrgäste gemeinsam vom Passepartout und der SBB beworben. So animierte der Passepartout ehemalige Kundinnen und Kunden des GA für den Kauf des Passepartout-Jahres-Abos. Im Gegenzug zeigte die SBB der aktuellen Passepartout-Kundschaft die Vorzüge eines Halbtax auf. Die Auswertung hat gezeigt, dass die Aktion für beide Parteien ein Erfolg war. Aus diesem Grund wird die gemeinsame Kundenbearbeitung fortgesetzt.

Wettbewerb mit Strassenverkehrsamt

Der Passepartout verlor Ende 2012 in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Strassenverkehrsamt Luzern in einem schweizweit einzigartigen Wettbewerb 1'000 öV-Tageskarten. Über 185'000 Autofahrerinnen und Autofahrer wurden mit einer Beilage zur jährlichen Rechnung der Motorfahrzeugsteuer motiviert, den öV auszuprobieren. Die Luzerner Autolenkerinnen und Autolenker hatten die Möglichkeit, sich unter www.ich-will-umsteigen.ch für 1'000 öV-Tageskarten zu bewerben.

Wiederkehrende Massnahmen

Broschüren und Plakate

Mit den Kommunikationsmitteln wie Broschüren, handlichen Pocket-Guides sowie Zonenplänen stellt der Passepartout die Basiskommunikation sicher. Die Kommunikation wird ergänzt mit Transparenten sowie Bildschirmwerbung in Bussen, Zügen und Billettautomaten. Zudem werden interne und externe Kanäle von Partnern genutzt.

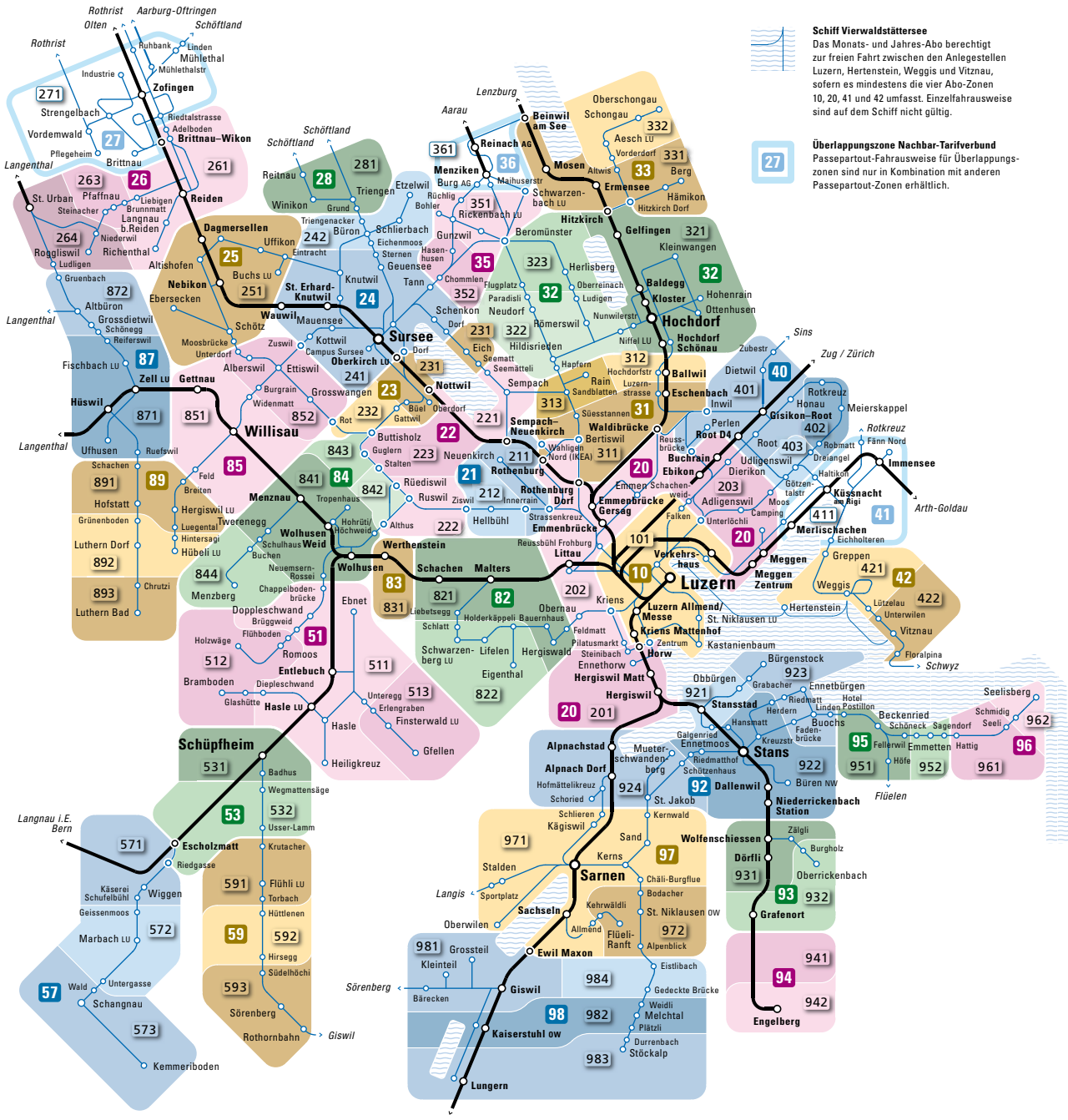
Kundenbeziehungen

Die Stammkundschaft wird jeweils vor Ablauf ihres Jahres-Abos mit einem Erinnerungsschreiben zur Erneuerung ihres Abos ermuntert. Mit Zusatzleistungen 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.

Wer in das Gebiet des Passepartout umzieht, erhält das Umzugsmailing der Post. Dieses enthält auch einen Passepartout-Flyer mit einem Anreiz für ein ermässigt Passpartout-Abo. Damit sollen vor allem Neukundinnen und -kunden gewonnen werden.

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. Und seit 2012 ist bei Hotelübernachtungen in Luzern über den Buchungskanal von Luzern Tourismus der öV inklusiv. Mit diesen Kooperationen sollen insbesondere auch Personen angesprochen werden, die sonst den öV nicht benützen.

Zonenplan für Einzelfahrausweise und Abonnemente



Schiff Vierwaldstättersee
Das Monats- und Jahres-Abo berechtigt zur freien Fahrt zwischen den Anlegestellen Luzern, Hertenstein, Weggis und Vitznau, sofern es mindestens die vier Abo-Zonen 10, 20, 41 und 42 umfasst. Einzelfahrausweise sind auf dem Schiff nicht gültig.

Überlappungszone Nachbar-Tarifverbund
Passepartout-Fahrausweise für Überlappungs-zonen sind nur in Kombination mit anderen Passepartout-Zonen erhältlich.

Brünig / Meiringen / Interlaken Ost

- Bus
- Bahnhof
- Ortschaft mit Bushaltestelle
- Letzte Bushaltestelle vor Zonengrenze
- Bahnhof liegt auf Zonengrenze und gehört zu zwei Zonen
- Bushaltestelle liegt auf Zonengrenze und gehört zu zwei Zonen
- Zonennummer für Abonnemente
- Zonennummer für Einzelfahrausweise

Optimierungen bei Automaten und Zonenplan

Die Billettautomaten wurden auf den Fahrplanwechsel punktuell verbessert. So vereinfachte der Passepartout die Produktbezeichnungen und die Bezeichnung einzelner Menütasten. Auch Touristinnen und Touristen profitieren von den Anpassungen. Mit der neuen Taste «City Lucerne» können sie mit einem einzigen Knopfdruck Fahrausweise für das Zentrum Luzern kaufen. Insgesamt lehnt sich die heutige Automatensoftware den nationalen Standards an und präsentiert sich entsprechend ähnlich wie in vielen anderen Schweizer Städten. Weiter wurde der Zonenplan grafisch aufgewertet.

Tarifmassnahmen

Der Passepartout hat wie die meisten Tarifverbunde und Transportunternehmen auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2012 die Preise angepasst. Die Tarife des Passepartout stiegen durchschnittlich um 6.7 Prozent. Dieser Anstieg beinhaltete auch die Anpassung der Rabattierung der Mehrfahrtenkarten. Die Tarifmassnahmen haben im Vorfeld entsprechende Einkäufe ausgelöst. So wurden im November und Dezember 2012 die Vorjahreszahlen deutlich übertroffen und haben massgeblich zum positiven Jahresabschluss beigetragen. Die stark steigenden Trassenpreise beim Bahnverkehr und der kontinuierliche Ausbau des Angebots machten diese Tarifierhöhung notwendig. Der Passepartout und die Besteller des öV setzen damit die strategische Stossrichtung des Bundesrates um, wonach sich die Fahrgäste stärker finanziell beteiligen sollen.

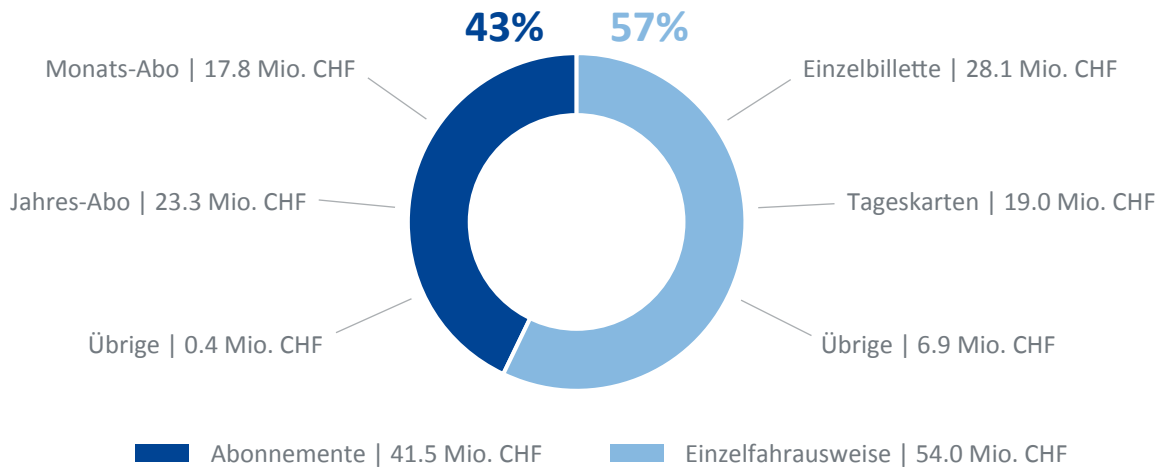
Zahlen 2012

2012 erzielte der Passepartout einen Umsatz von 95.5 Mio. Franken. Dies entspricht einer Steigerung von 9.7 Prozent gegenüber 2011. Es gilt zu beachten, dass sich 2012 gegenüber dem Vorjahr der Abrechnungsmechanismus der Halbtax-Anteile verändert hat. Erstmals flossen die daraus resultierenden Einnahmen von CHF 5.1 Mio. an den Passepartout statt wie bis anhin direkt an die Transportunternehmen. Das effektive Wachstum gegenüber 2011 beträgt somit rund 4.9 Prozent.

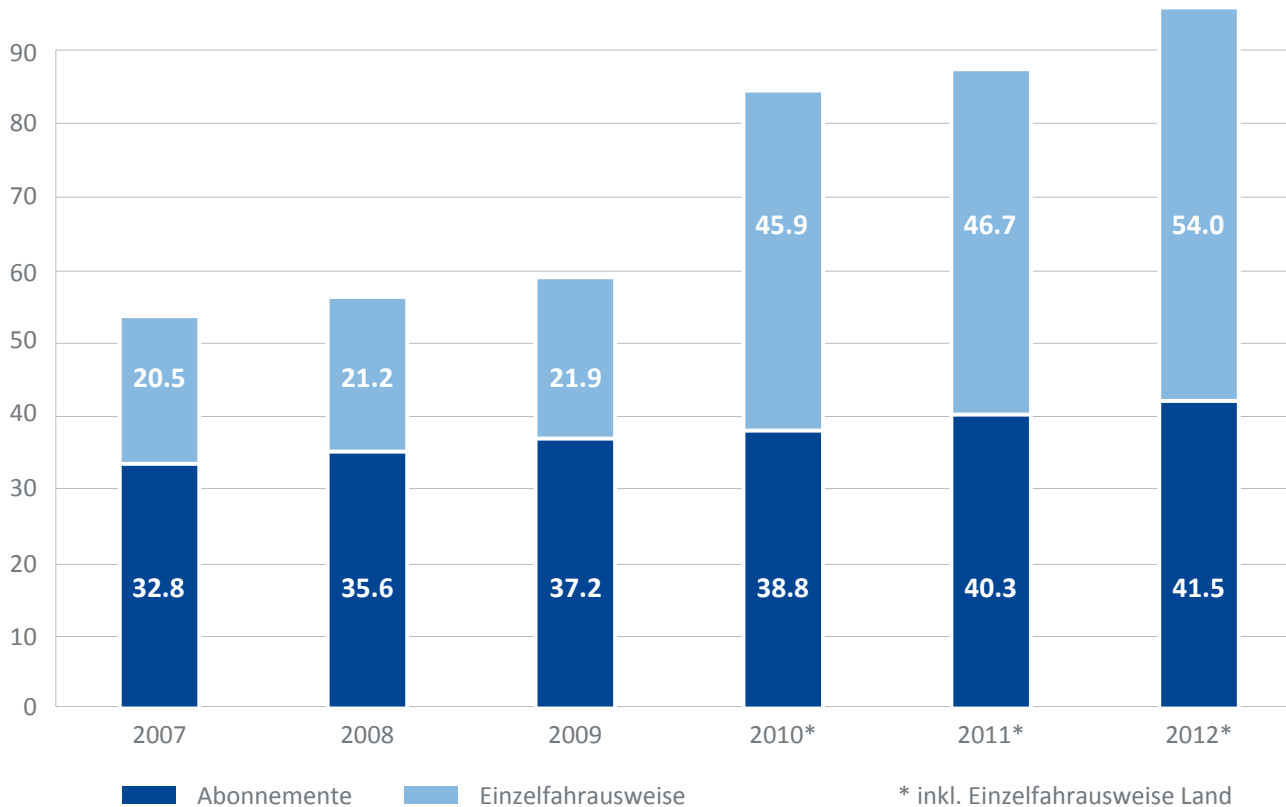
Segment	Ist 2012	Ist 2011	Abweichungen	
	TCHF	TCHF	TCHF	Prozent
Einzelbillette	53'995	46'735	7'260	15.5
Abonnemente	41'491	40'344	1'147	2.8
Total Einzel + Abo	95'486	87'079	8'407	9.7

Umsatz

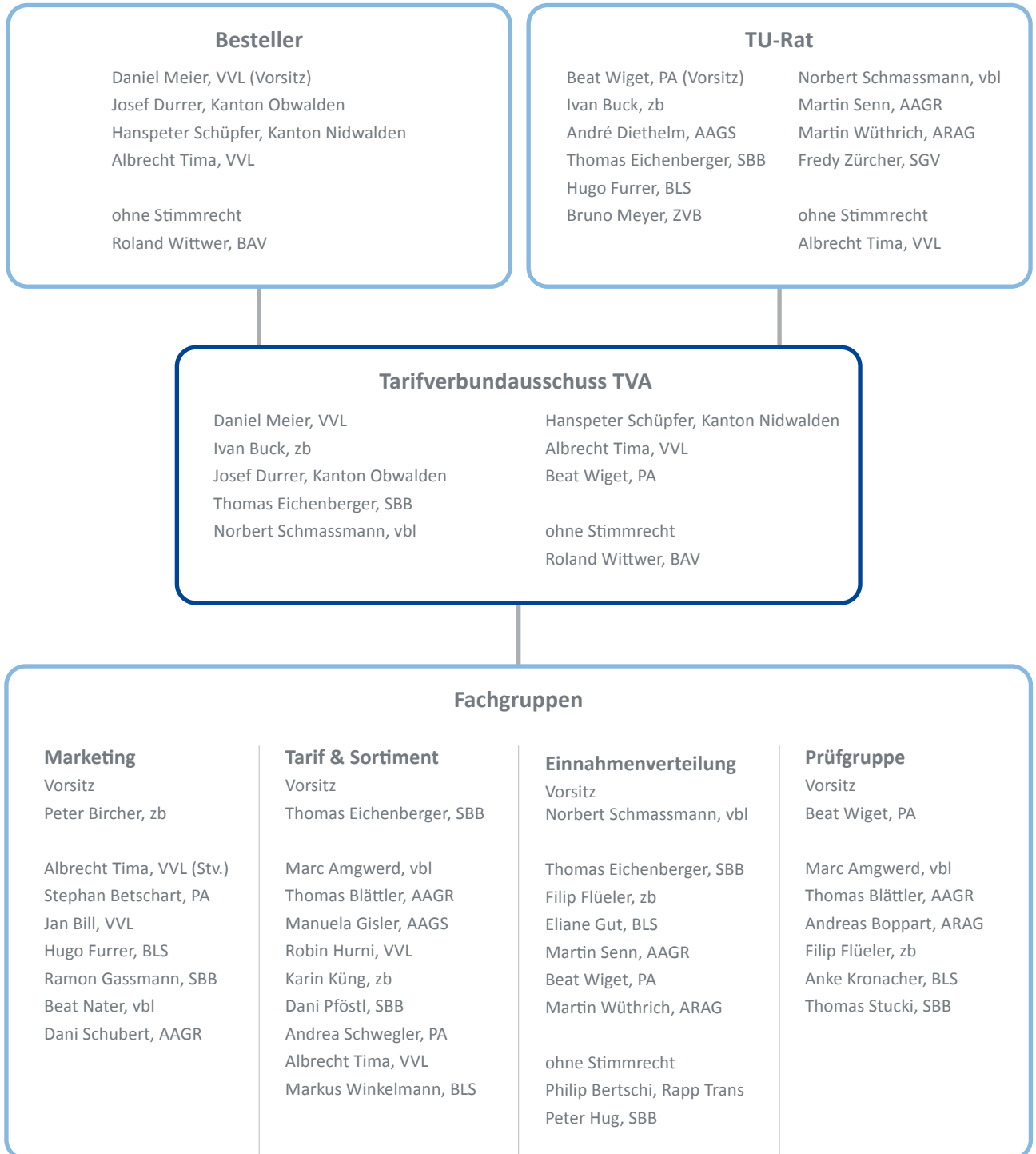
Umsatzanteile nach Passepartout-Fahrausweis-Sortiment



Entwicklung Gesamtumsatz Passepartout 2007–2012 (in Mio. CHF)

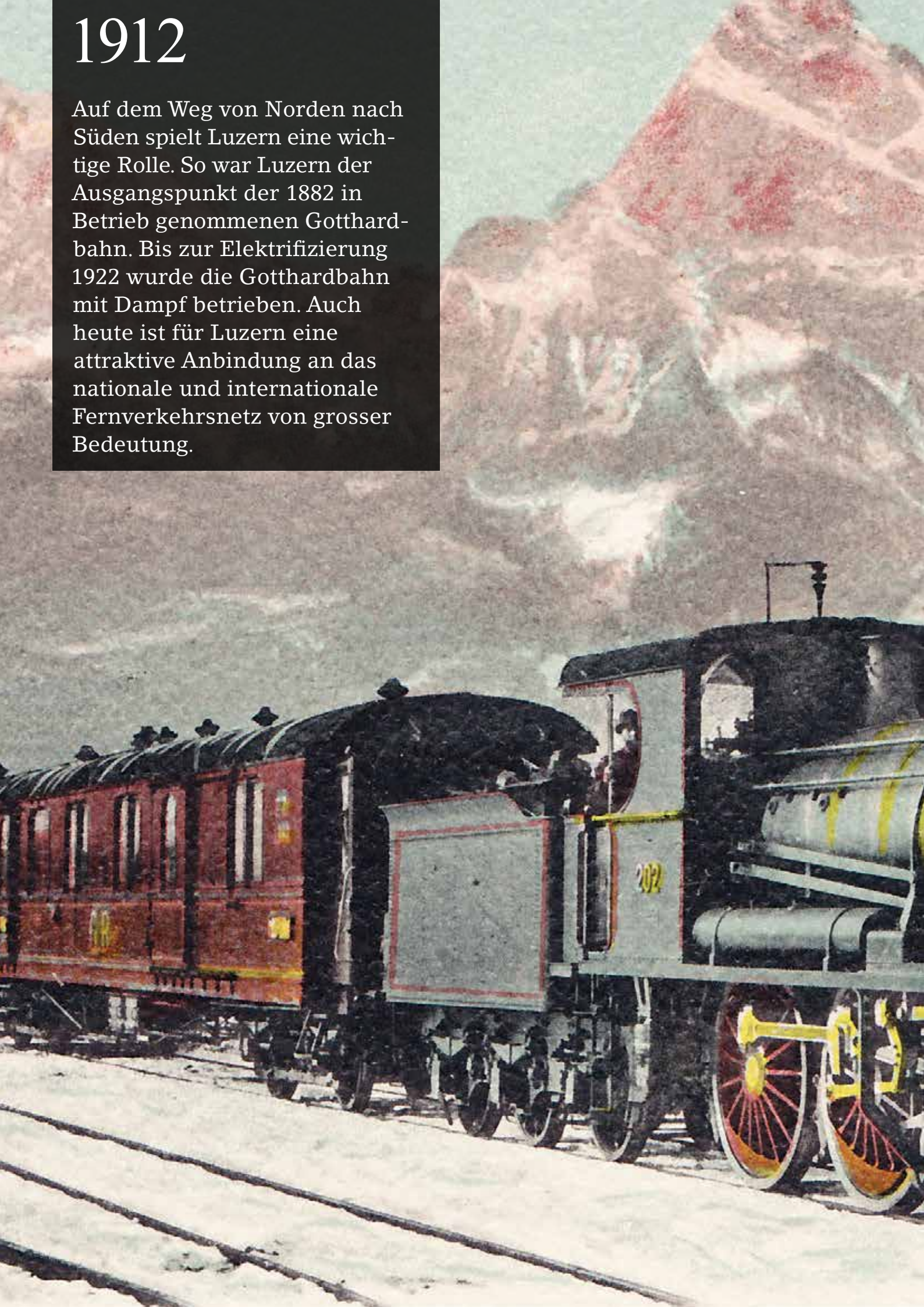


Organisation



1912

Auf dem Weg von Norden nach Süden spielt Luzern eine wichtige Rolle. So war Luzern der Ausgangspunkt der 1882 in Betrieb genommenen Gotthardbahn. Bis zur Elektrifizierung 1922 wurde die Gotthardbahn mit Dampf betrieben. Auch heute ist für Luzern eine attraktive Anbindung an das nationale und internationale Fernverkehrsnetz von grosser Bedeutung.





Bericht zur Jahresrechnung 2012

Die Jahresrechnung 2012 des Verkehrsverbundes Luzern schliesst mit einem Gewinn von TCHF 593 ab. Das Ergebnis des Vorjahres (TCHF 2'467) wurde zwar nicht mehr erreicht, es ist jedoch in Anbetracht des politisch und wirtschaftlich schwierigen Umfelds ein gutes Resultat.

Die Jahresrechnung umfasst die folgenden drei Geschäftsbereiche: Verkehrsverbund Luzern (finanziert durch den Kanton 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 Verkehrsverbund Luzern auf Mandatsbasis die Geschäftsstellen ZKöV (Zentralschweizer Konferenz der öV-Direktoren), Besteller des Tarifverbundes Passepartout (Beteiligte sind neben dem Verkehrsverbund Luzern die Kantone Obwalden und Nidwalden) und Tarifverbundausschuss (Mitglieder sind neben den Bestellern zusätzlich die am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmen).

Das wirtschaftliche Umfeld 2012 war aus Sicht des Verkehrsverbundes Luzern unsicher. Die schwierig vorhersehbare wirtschaftliche Entwicklung auf der einen Seite und das überdurchschnittliche Wachstum der Arbeitsplätze und Wohnbauten auf der anderen Seite liessen kaum verlässliche Prognosen zu. Unklare Signale kamen auch von politischer Seite: Die späte Verabschiedung des Budgets 2012 und der Spardruck bei der öffentlichen Hand bedingten überdurchschnittlich hohe Tarifmassnahmen und restriktive Vorgaben. Trotzdem konnten im Spätsommer 2012 weitere wichtige Angebotsschritte für den Fahrplan 2013 verabschiedet werden.

Erfolgsrechnung

Das Jahresergebnis des Verkehrsverbundes Luzern, exklusive Behindertenfahrdienst, beträgt TCHF 593 (gegenüber TCHF 2'467 im Vorjahr). Der Personalaufwand war

mit 1 Prozent leicht höher als im Vorjahr (TCHF 15), der Sachaufwand um TCHF 135 (7 Prozent) tiefer. Einerseits sind die Marketingkosten beim Tarifverbund Passepartout tiefer ausgefallen und andererseits wurde der Aufwand für die Entwicklung der Software (Ablösung der bisherigen Eigenentwicklung AKöV) mit TCHF 114 aktiviert, was die Erfolgsrechnung entlastete.

Die Beiträge an Transportunternehmen sind um TCHF 989 (1 Prozent) tiefer ausgefallen. Allerdings ist darin der Wegfall der Abgeltungen für den Unterhalt der Privatbahninfrastruktur enthalten (dieser betrug letztes Jahr TCHF 3'787). Ebenfalls tiefer als im Vorjahr waren auch die Kantons- und Gemeindebeiträge mit jeweils 3 Prozent.

Bilanz

Den laufenden Verpflichtungen und kurzfristigen Schulden stehen genügend flüssige Mittel und Guthaben gegenüber. Die Eigenkapitalbasis (ohne Behindertenfahrdienst) ist mit TCHF 3'062 weiterhin solide, sie entspricht 3.5 Prozent des Betriebsaufwandes.

Kennzahlen

Der Kostendeckungsgrad der bestellten Linien verbesserte sich 2012 um 0.7 Prozentpunkte und erreicht mit gut 50 Prozent die anvisierte Marke. Dieses Ergebnis konnte nur erreicht werden, weil in den Angebotsvereinbarungen mit den Transportunternehmen mit wesentlich höheren Erträgen gerechnet wurde (plus 7 Prozent gegenüber 2011). Die Kosten stiegen um 5.5 Prozent, einerseits wegen neuem Rollmaterial andererseits aufgrund von Angebotsverbesserungen. Trotzdem konnten die Kosten pro Angebotskilometer von CHF 11.08 auf CHF 10.82 (minus 2.4 Prozent) gesenkt werden. Die Abgeltung pro Personenkilometer konnte ebenfalls gesenkt werden (um 1.4 Prozent von CHF 0.2220 auf CHF 0.2189). Darin widerspiegelt sich die überdurchschnittlich wachsende Nachfrage oder, je nach Blickwinkel, das unterdurchschnittliche Wachstum der Abgeltung.

Kommentar zu den Aufwand- und Ertragspositionen

Personalaufwand

Während beim Verkehrsverbund Luzern die Personalkosten 2 Prozent tiefer als im Vorjahr ausgefallen sind, sind sie beim Tarifverbund Passepartout aufgrund einer Stellenaufstockung leicht höher ausgefallen. Per Ende 2012 waren 11 Personen mit insgesamt 1'010 Stellenprozenten angestellt, davon zwei Personen in Ausbildung mit 160 Stellenprozenten.

Sachaufwand

Der Sachaufwand ist beim Verkehrsverbund Luzern um TCHF 159 (18 Prozent) tiefer ausgefallen. Es wurden weniger Planungsaufträge ausgelöst und mit dem Projektstart für die Eigenentwicklung einer neuen Software als Ersatz der bisherigen Anwendung konnten die aufgelaufenen Projektkosten (TCHF 114) aktiviert werden. Beim Tarifverbund Passepartout sind erstmals Ausgaben für das zukünftige Preissystem Schweiz (ZPS) angefallen; ein Teil des Mehraufwandes konnte durch tiefere Kosten für das Marketing kompensiert werden.

Beiträge an Transportunternehmen

Die Abgeltungen an die Transportunternehmen für den Betrieb liegen TCHF 989 (1 Prozent) tiefer als im Vorjahr. Dieser Betrag muss relativiert werden, weil ab 2012 die Abgeltungen für die Privatbahninfrastruktur nicht mehr durch den Verkehrsverbund Luzern bezahlt werden, sondern durch den Kanton Luzern. Bereinigt um diesen Betrag steigen die Abgeltungen um TCHF 1'770 (2.4 Prozent). Der Beitrag für die Einnahmefälle für die Anerkennung der Passepartout-Fahrausweise beim Schienenfernverkehr liegt mit TCHF 663 ebenfalls höher als in den Vorjahren.

Kantons- und Gemeindebeiträge

Die Kantons- und Gemeindebeiträge für die Geschäftsführung des Verkehrsverbundes Luzern fallen 3 Prozent tiefer aus als im Vorjahr. Ab 2012 beteiligen sich die Gemeinden erstmals an den Kosten für den Behindertenfahrdienst mit

TCHF 500. Der Kantonsbeitrag wird vom Gesundheits- und Sozialdepartement getragen, der budgetierte Betrag von TCHF 500 wurde um die 2011 nicht ausgegebenen Mittel reduziert.

Beiträge Dritter

Die Beiträge Dritter sind TCHF 50 höher ausgefallen als im Vorjahr. Der Hauptgrund liegt bei den höheren Beiträgen der Kantone Obwalden und Nidwalden für die Einnahmefälle beim Fernverkehr SBB für die Anerkennung der Passepartout-Fahrausweise.

Ausblick

Der Bundesrat hat per Fahrplanwechsel im Dezember 2012 die Trassenpreise stark erhöht. Die finanziellen Auswirkungen wurden teilweise auf die Kundschaft abgewälzt mit der nationalen Tarifierhöhung von über 5 Prozent und gar über 6 Prozent beim Tarifverbund Passepartout. Ob die geplanten Tarifierhöhungen die notwendigen Mehrerträge generieren werden, ist schwierig abzuschätzen, da in den letzten Jahren nie mehr eine so hohe Preiserhöhung am Markt durchgesetzt werden musste. Für die nicht durch die Mehrerträge gedeckten Mehrkosten beim Regionalverkehr hat das Bundesamt für Verkehr einen Nachtragskredit beantragt.

Aufgrund der geplanten Rollmaterialerneuerungen (vgl. dazu Ausführungen zum Risikomanagement im Anhang zur Jahresrechnung) wird der Kapitalbedarf in den folgenden Jahren stark steigen. Der Aufgaben- und Finanzplan des Kantons Luzern berücksichtigt diese Entwicklung nicht, da der Beitrag für den Verkehrsverbund Luzern auf dem Niveau von 2012 eingefroren wurde.

Die Umsatzentwicklung 2012 war beim Tarifverbund Passepartout sehr erfreulich, nicht zuletzt aufgrund der Zusatzverkäufe im Hinblick auf die Preiserhöhungen per 9. Dezember 2012. In den nächsten Jahren werden höhere Kosten für die anstehenden Systemanpassungen (ZPS und die öV-Karte) anfallen.

Jahresrechnung 2012

Erfolgsrechnung

in TCHF

	Anhang	2012	2011
Kantons- und Gemeindebeiträge	1)	78'968	81'881
Beiträge von Transportunternehmen	2)	1'289	1'224
Beiträge Dritter	3)	329	279
Interner Ertrag	4)	8	12
Durchlaufende Beiträge	5)	8'936	10'551
Total Betriebsertrag		89'530	93'947
Beiträge an Transportunternehmen	6)	-76'195	-77'184
Aufwand für Behindertenfahrdienst	7)	-254	-264
Durchlaufende Beiträge	5)	-8'936	-10'551
Total Betriebsaufwand ohne Administrationsaufwand		-85'385	-87'999
Personalaufwand		-1'312	-1'297
Sachaufwand	8)	-1'742	-1'877
Interner Aufwand	4)	-8	-12
Total Administrationsaufwand		-3'062	-3'186
Total Betriebsaufwand		-88'447	-91'185
Betriebsergebnis		1'083	2'762
Zinsertrag		24	29
Finanzergebnis		24	29
Jahresergebnis		1'107	2'791
Anteil Verkehrsverbund Luzern		593	2'467
Anteil Behindertenfahrdienst		514	324

Bilanz per 31. Dezember

in TCHF

	Anhang	2012	2011
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		6'776	2'737
Forderungen aus Leistungen		290	1'749
Andere kurzfristige Forderungen		28	33
Aktive Rechnungsabgrenzungen	9)	749	469
Total Umlaufvermögen		7'843	4'988
Anlagevermögen			
Anlage in Bau	10)	114	–
Total Anlagevermögen		114	–
Total Aktiven		7'957	4'988
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Leistungen		395	408
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	11)	3'500	515
Passive Rechnungsabgrenzungen	12)	135	247
Rückstellungen	13)	27	25
Total Fremdkapital		4'057	1'195
Eigenkapital			
Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern		3'062	3'469
Ergebnisvortrag Behindertenfahrdienst		838	324
Total Eigenkapital		3'900	3'793
Total Passiven		7'957	4'988

Geldflussrechnung (in TCHF)

Geldfluss aus Betriebstätigkeit	2012	2011
Jahresergebnis	1'107	2'791
+/- Abnahme/Zunahme Forderungen aus Leistungen	1'459	-875
+/- Abnahme/Zunahme andere kurzfristige Forderungen	5	821
+/- Abnahme/Zunahme aktive Rechnungsabgrenzungen	-280	-464
+/- Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Leistungen	-13	-78
+/- Zunahme/Abnahme andere kurzfristige Verbindlichkeiten	2'985	-203
+/- Zunahme/Abnahme passive Rechnungsabgrenzungen	-112	-195
+/- Zunahme/Abnahme Rückstellungen	2	5
= Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit	5'153	1'802
Geldfluss aus Investitionstätigkeit		
Auszahlung für Investitionen von Anlagen in Bau	-114	-
= Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-114	-
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit		
Rückzahlung an Kanton und Gemeinden	-1'000	-1'400
= Total Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-1'000	-1'400
Bestand flüssige Mittel 01.01.	2'737	2'335
Bestand flüssige Mittel 31.12.	6'776	2'737
Zunahme flüssige Mittel	4'039	402

Eigenkapitalnachweis (in TCHF)

	Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern	Ergebnisvortrag Behindertenfahrdienst
Stand 1. Januar 2011	2'402	-
Rückzahlung	-1'400	-
Jahresergebnis 2011	2'467	324
Stand 31. Dezember 2011	3'469	324
Rückzahlung an Kanton und Gemeinden	-1'000	-
Jahresergebnis 2012	593	514
Stand 31. Dezember 2012	3'062	838

Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern

Es bestehen keine gesetzlichen Bestimmungen über die Verwendung des Jahresergebnisses des Verkehrsverbundes Luzern. Aufgrund der anstehenden Investitionen (neue Software) und der steigenden Abgeltungen (neues Rollmaterial) beschliesst der Verbundrat, den ganzen Gewinn von TCHF 593 vorzutragen. Gemäss beschlossenenem öV-Bericht 2012 bis 2015 und öV-Bericht 2014 bis 2017 (in Vernehmlassung) ist der Ergebnisvortrag notwendig, damit die schwierigen Jahre 2014 und 2015 bewältigt werden können.

Ergebnisvortrag Behindertenfahrdienst

Gemäss der Leistungsvereinbarung zwischen Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern und dem Verkehrsverbund Luzern betreffend Ausgabe von Taxi-Taxi-Bons hat der Verkehrsverbund Luzern nicht verwendete Mittel als Eigenkapital zu verbuchen. Das Eigenkapitalkonto darf maximal 10 Prozent des Jahresumsatzes betragen; der maximale Beitrag gemäss Leistungsvereinbarung liegt bei TCHF 1'000. Der Betrag, der diese Grenze überschreitet, gilt automatisch als Akontozahlung. Demnach sind TCHF 738 bereits als Akontozahlung 2013 zu berücksichtigen.

Anhang zur Jahresrechnung 2012

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 betreffend die Grundsätze zur KernFER (gemäss Swiss GAAP FER) erstellt. Die Jahresrechnung vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Verkehrsverbundes Luzern. Sie umfasst alle Geschäftsbereiche des Verkehrsverbundes Luzern.

Bewertungsgrundsätze

Flüssige Mittel und Forderungen

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.

Anlage in Bau

Bei der Anlage in Bau handelt es sich um nicht fertiggestellte bzw. betriebsbereite Software (Eigenentwicklung). Die Abschreibung der Software beginnt mit der Fertigstellung bzw. dem Erreichen des betriebsbereiten Zustands.

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 jährlichen Angebots- bzw. Leistungsvereinbarungen festgehalten, welche die gesamten ungedeckten Kosten, deren Finanzierung, die Leistung und Kennzahlen beinhalten. Sie beziehen sich auf ein Fahrplanjahr, das heisst jeweils etwa Mitte Dezember Vorjahr bis Mitte Dezember laufendes Jahr. 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 Verkehrsverbund Luzern und des Behindertenfahrdienstes.

Erläuterungen zur Jahresrechnung

1) Kantons- und Gemeindebeiträge (in TCHF)

	2012	2011	Abweichungen
Kantonsbeitrag an Verkehrsverbund Luzern	39'096	40'641	-1'545
Kantonsbeitrag für Behindertenfahrdienst	276	600	-324
Gemeindebeitrag an Verkehrsverbund Luzern und für Behindertenfahrdienst	39'596	40'640	-1'044
Total	78'968	81'881	-2'913

Der Kanton und die Gemeinden tragen je 50 Prozent des Aufwandes des Verkehrsverbundes Luzern auf der Basis des Budgets. Ab 2012 finanzieren die Gemeinden erstmals den Behindertenfahrdienst mit. Der Beitrag des Kantons (Gesundheits- und Sozialdepartement) dafür wurde um die 2011 nicht benötigten Mittel reduziert.

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 Verkehrsverbundes Luzern (z.B. Einnahmehausfälle durch die Anerkennung 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 Tarifverbundausschuss.

4) Interner Ertrag/Aufwand

Dies betrifft die Weiterverrechnung der Stundenaufwendungen aus der Geschäftsführung für den Behindertenfahrdienst.

5) Durchlaufende Beiträge (in TCHF)

	2012	2011	Abweichungen
Gemeindebeiträge für Investitionsausgaben öV	5'167	6'763	-1'596
Gemeindebeiträge für Restanz	3'669	3'669	-
Saldierungsstelle SBB	100	119	-19
Total	8'936	10'551	-1'615

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 und die Restanz (ausstehende Schuld gegenüber dem Kanton aus den Jahren 1997 bis 2009), die beide dem Kanton Luzern weitergeleitet werden, über diese Position abgewickelt.

6) Beiträge an Transportunternehmen

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

7) Aufwand für Behindertenfahrdienst

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

8) Sachaufwand

In der Position Sachaufwand sind Leistungen von kantonalen Dienststellen im Umfang von TCHF 137 (2011: TCHF 107) enthalten. Es handelt sich hauptsächlich um Leistungen im Bereich Informatik und Rechnungswesen.

9) Aktive Rechnungsabgrenzungen (in TCHF)

	2012	2011	Abweichungen
Akontozahlung Pro Infirmis	728	316	412
Rückerstattung Beitrag für Einnahmenausfall 2010 von SBB Fernverkehr	–	125	– 125
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	21	28	– 7
Total	749	469	280

10) Anlage in Bau (in TCHF)

	2012	2011	Abweichungen
Entwicklung Software NewAKöV	114	–	114
Total	114	–	114

11) Andere kurzfristige Verbindlichkeiten (in TCHF)

	2011	2010	Abweichungen
Guthaben Gemeinden aus Beiträgen für Investitionsausgaben öV	3'445	511	2'934
Guthaben der Transportunternehmen aus dem Jahresabschluss Geschäftsbereich Tarifverbund Passepartout	55	–	55
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	–	4	–4
Total	3'500	515	2'985

2012 haben die Gemeinden gegenüber dem Verkehrsverbund Luzern ein Guthaben für bereits geleistete Zahlungen für Investitionsausgaben öV von TCHF 3'445. Die Transportunternehmen haben 2012 für den Geschäftsbereich Tarifverbund Passepartout TCHF 63 zu viel bezahlt; dieses Guthaben wurde mit der Vorjahresschuld von TCHF 8 verrechnet.

12) Passive Rechnungsabgrenzungen (in TCHF)

	2012	2011	Abweichungen
Rückstellungen für Überzeit- und Ferienguthaben	40	27	13
Rückstellung für ZPS – Anteil Passepartout	56	–	56
Einnahmenausfall 2011 von SBB Fernverkehr	–	50	–50
Rückerstattung OW/NW für Einnahmenausfall 2010 von SBB Fernverkehr	–	15	–15
Service Level Agreement für IT-Leistungen 2011	–	66	–66
Sonstige Rechnungsabgrenzungen	39	89	–50
Total	135	247	–112

13) Rückstellungen

Die Rückstellungen betreffen die Sanierungsverpflichtung zu Gunsten der Luzerner Pensionskasse.

Berichterstattung der Geschäftsbereiche

Aufgrund unterschiedlicher Finanzierungen werden drei Kostenträger geführt (Verkehrsverbund Luzern, Tarifverbund Pässepartout und Behindertenfahrdienst). Für die Abrechnung der Gemeinkosten bestehen drei Kostenstellen, die im Verhältnis der Anzahl Mitarbeitenden auf die Kostenträger Verkehrsverbund Luzern und Tarifverbund Pässepartout verteilt wurden. Der Betriebsaufwand der Geschäftsführung Tarifverbund Pässepartout wird von den beteiligten Transportunternehmen finanziert. Dieser Geschäftsbereich wird per Ende Jahr ausgeglichen, respektive zu viel oder zu wenig bezahlte Beiträge werden abgegrenzt. Der Verkehrsverbund Luzern wurde vom Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern (GSD) beauftragt, das Konzept über die Behindertenfahrdienste im Kanton Luzern vom 28. September 2010 in den Jahren 2011 und 2012 umzusetzen. Die Leistungsvereinbarung zwischen dem GSD und dem Verkehrsverbund Luzern wurde für weitere zwei Jahre verlängert.

Geschäftsführung Verkehrsverbund Luzern

in TCHF

	2012	2011
Kantons- und Gemeindebeiträge	78'192	81'281
Beiträge Dritter	290	237
Interner Ertrag	8	12
Durchlaufende Beiträge	8'836	10'432
Total Betriebsertrag	87'326	91'962
Beiträge an Transportunternehmen	-76'195	-77'184
Durchlaufende Beiträge	-8'836	-10'432
Personalaufwand	-996	-1'018
Sachaufwand	-730	-890
Total Betriebsaufwand	-86'757	-89'524
Betriebsergebnis	569	2'438

Geschäftsführung Tarifverbund Pässepartout

in TCHF

	2012	2011
Beiträge von Transportunternehmen	1'289	1'224
Beiträge Dritter	38	42
Durchlaufende Beiträge	101	119
Total Betriebsertrag	1'428	1'385
Durchlaufende Beiträge	-101	-119
Personalaufwand	-315	-279
Sachaufwand	-1'012	-987
Total Betriebsaufwand	-1'428	-1'385
Betriebsergebnis	-	-

Geschäftsführung Behindertenfahrdienst

in TCHF

	2012	2011
Kantonsbeitrag	276	600
Gemeindebeiträge	500	–
Total Betriebsertrag	776	600
Aufwand für Behindertenfahrdienst	–254	–264
Interner Aufwand	–8	–12
Total Betriebsaufwand	–262	–276
Betriebsergebnis	514	324

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 Verkehrsverbund Luzern hat gegenüber der Zentralbahn, der SBB und der Südostbahn (SOB) solche Genehmigungen erteilt. Bei der Zentralbahn betrifft es die Neubeschaffung der Inter-Regio-Züge Luzern–Interlaken mit einem geschätzten Kostenanteil für den Verkehrsverbund Luzern von TCHF 600 pro Jahr. Die neuen Züge werden ab 2013 laufend in Betrieb genommen, ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 werden sämtliche Fahrzeuge ausgeliefert und in Betrieb sein. Bei der SBB ist die Verstärkung der S1 Luzern–Zug–Baar und der S18 Luzern–Sursee per Frühling 2013 mit einem geschätzten Kostenanteil für den Verkehrsverbund Luzern von insgesamt TCHF 300 pro Jahr vorgesehen. Bei der SOB betrifft es technisch und betrieblich notwendige Investitionen in die Fahrzeuge des Voralpenexpress, der ab Dezember 2013 zwischen Luzern und St. Gallen verkehren wird. Der Verkehrsverbund Luzern geht von einer Erhöhung seines Anteils an der jährlichen Abgeltung von TCHF 500 aus.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Für das abgelaufene Geschäftsjahr sowie bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung 2012 durch den Verbundrat wurden keine Risiken identifiziert, welche zu einer wesentlichen Korrektur der im Jahresabschluss

dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen könnten. Der Jahresrechnung 2012 wurde am 22. März 2013 vom Verbundrat zugestimmt.

Risikomanagement

Für die Abwicklung des Bestellprozesses der öV-Leistungen bei den Transportunternehmen sowie der Weiterverrechnung der öV-Kosten an die Gemeinden wird beim Verkehrsverbund Luzern die Software AKöV (Angebot und Kosten im öffentlichen Verkehr) eingesetzt. Diese Anwendung wurde vor 16 Jahren entwickelt und basiert auf einer veralteten Programmiersprache, was eine Aktualisierung aufgrund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen verunmöglicht. Die Ist-Analyse hat gezeigt, dass nur eine Neuentwicklung die Bedürfnisse abdecken kann. Im Sommer 2012 wurde, nach erfolgter GATT-Ausschreibung, der Zuschlag der Firma unisys erteilt. Die Arbeiten sind im Oktober 2012 gestartet worden. Es wird davon ausgegangen, dass die Neuentwicklung 2014 eingesetzt werden kann. Für die Zwischenzeit werden Massnahmen umgesetzt, damit die alte Software funktionsfähig bleibt. Der Bund hat Anfang Februar 2013 den Kantonen und Transportunternehmen mitgeteilt, dass die budgetierten Mittel für die Finanzierung des bestellten Angebots für das Fahrplanjahr 2013 nicht reichen werden und daher dem Bundesrat ein Nachtragskredit von rund CHF 20 Mio. beantragt wurde. Zudem verordnete er einen Investitionsstopp und kündigte an, dass keine Angebotsausbauten mitfinanziert würden. Weiter werden für das bestehende Angebot 2014 2.5 Prozent weniger Mittel zur Verfügung gestellt und 2015 ein zusätzliches Prozent weniger. Sollten die Transportunternehmen diese Vorgaben nicht einhalten, werden die Kantone aufgefordert, den fehlenden Bundesanteil zu übernehmen oder Angebote abzubauen. Offen ist zurzeit, ob und in welchem Umfang die bereits in den früheren Jahren genehmigten Rollmaterialinvestitionen durch den Bund mitfinanziert werden.

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

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung des Verkehrsverbundes, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz, Geldflussrechnung und Anhang, für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Rechnungsjahr geprüft.

Verantwortung des Verbundrates

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

Verantwortung der Revisionsstelle

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

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

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2012 abgeschlossene Rechnungsjahr ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit Kern-FER und entspricht den gesetzlichen Vorschriften.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Finanzkontrolle des Kantons Luzern



Daniel Steffen



Adrian Joller

Luzern, 22. März 2013

Mitarbeitende Verkehrsverbund Luzern

Daniel Meier Geschäftsführer • Yvonne Schuler Projektleiterin Angebot • Albrecht Tima
 Leiter Tarifverbund Pässepartout • Robin Hurni Projektleiter Tarifverbund Pässepartout • Jan Bill
 Projektleiter Marketing Tarifverbund Pässepartout • Christoph Zurflüh Projektleiter Kommunikation &
 Qualität • Thomas Schemm Projektleiter Angebot • Daniel Walker Projektleiter Angebot • Roman
 Steffen Projektleiter Verkehrsplanung • Daniela Herzog Praktikantin • Florian Birrer Praktikant •
 Sandro Flückiger Praktikant

Stand Dezember 2012

Transportunternehmen im Verbund



Impressum

Herausgeber

Verkehrsverbund Luzern
Seidenhofstrasse 2
Postfach 4306
6002 Luzern

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

Konzept und Gestaltung

hellehase, Beate Lüscher, Luzern

Historische Postkarten

Archiv Verkehrsverbund Luzern

Lektorat

typo viva, Ebikon

Druck

Eicherdruck AG, Horw

