

Geschäftsbericht 2019



## Editorial

Thomas Buchmann, Präsident Verbundrat

*Im Jahr 2019 konnte der Verbundrat verschiedene Zukunftsprojekte beraten und verabschieden. Mit der E-Bus-Strategie strebt der VVL an, immer mehr Verkehrsmittel einzusetzen, welche mit erneuerbarer Energie betrieben werden, energieeffizient und emissionsarm sind. Um praktische Erfahrungen mit Batteriebussen zu sammeln, wurden zusammen mit den Transportunternehmen fünf Pilotlinien im Kanton Luzern definiert. Mit AggloMobil 4 stellte der VVL wichtige Weichen für die Weiterentwicklung des öV-Angebots in der Agglomeration Luzern. So soll beispielsweise das heutige Trolleybusnetz in den nächsten Jahren durch den Einsatz von Batterie-Trolleybussen nachhaltig erweitert werden.*

*Nach dem Bekanntwerden des «Falls Postauto», mit Rückzahlungen von 1.5 Millionen Franken an den Kanton Luzern und Gemeinden, kontaktierte der Verbundrat diejenigen Transportunternehmen, welche eine ähnliche Holdingstruktur wie Postauto aufweisen. Der Verbundrat entschied daraufhin, bei der vbl weitergehende Abklärungen vorzunehmen. Dabei zeigte sich, dass bei der vbl eine Differenz zwischen den effektiven Zinskosten und den intern verrechneten kalkulatorischen Zinsen bestand. Der VVL konfrontierte die vbl Ende November 2019 mit den Ergebnissen und entschied anfangs 2020, für die Jahre 2010 bis 2017 die Rückzahlung der zuviel bezahlten Abgeltungen von rund 16 Millionen Franken zu verlangen. Die entsprechende Vereinbarung über die Rückzahlungsmodalitäten ist gegenwärtig in Erarbeitung und Abstimmung mit dem BAV.*

*Im Jahr 2019 ist die Nachfrage im öV nochmals erfreulich gewachsen, der VVL zählte im vergangenen Fahrplanjahr 113.6 Millionen Fahrgäste. Im Jahr 2020 wird aufgrund der Corona-Pandemie allerdings ein starker Einbruch von Nachfrage und Erlöse zu verzeichnen sein. Die Folgen werden den VVL in nächster Zeit stark fordern. Neue Verhaltensmuster bieten aber auch Chancen, zum Beispiel wenn dank Home-Office die Spitzenstunden entlastet werden können.*

Pascal Süess, Geschäftsführer

*Das Jahr 2019 stand im Zeichen der Planung und Umsetzung des grössten Fahrplanwechsels im Kanton Luzern seit Bestehen des Verkehrsverbunds Luzern. Zwei neue Bahnlinien und sechs neue Buslinien haben auf den Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2019 den Betrieb aufgenommen. In allen Regionen wurde das Angebot tagsüber, abends und am Wochenende ausgebaut und verändert. Ein Schwerpunkt lag in der Region Luzern West: Mit der neuen S-Bahn S77 wird eine dritte Pendlerverbindung zwischen Willisau und Luzern angeboten, auf die neue und zusätzliche Busverbindungen abgestimmt sind. Zudem sind auf der Landschaft zahlreiche Gemeinden am Abend länger mit dem öV erreichbar. Der VVL reagierte dabei auch auf die Resultate der Kundenzufriedenheitsumfrage 2018.*

*Ein weiterer grosser Ausbau-Schwerpunkt lag in der Region Luzern Ost mit der Verlängerung der RBus-Linie 1 von der Luzerner Stadtgrenze im Maihof bis nach Ebikon Fildern. Dem Projekt ging eine zehnjährige Planung voraus. Während die Trolleybus-Verlängerung termingerecht eröffnet werden konnte, war die Realisierung des Bushubs am Bahnhof Ebikon durch Einsprachen blockiert. Die Partner Gemeinde Ebikon, Kanton Luzern, Luzern Plus, VVL und vbl erarbeiteten kurzfristig eine Übergangslösung. Allerdings zeigte sich nach dem Fahrplanwechsel, dass die Angebotsqualität noch nicht den Erwartungen entsprach. Neben dem fehlenden Bushub zeigten sich auf der Linie 1 Kapazitätsengpässe und auf mehreren Linien in Luzern Ost grössere Verspätungen während den Hauptverkehrszeiten durch die angespannte Verkehrssituation.*

*Der VVL reagierte und erarbeitete verschiedene Sofortmassnahmen, um die Linie 1 zu entlasten und die öV-Qualität im Rontal zu verbessern. Die Sofortmassnahmen wurden zusammen mit vbl ab Ende Januar 2020 in verschiedenen Stufen umgesetzt. Im Hinblick auf die Eröffnung des provisorischen Bushubs Ebikon im Dezember 2020 wird gegenwärtig das Angebotskonzept überarbeitet, um aus den gemachten Erfahrungen zu lernen und unseren Kundinnen und Kunden in Luzern Ost einen attraktiven und zuverlässigen öV anbieten zu können.*

3	Editorial
4	Entwicklung Angebot und Nachfrage
8	Nachhaltiger öV
9	AggloMobil 4
11	Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2019
22	öV-Fest Willisau und Quartierfest Waldstrasse
24	Tarifverbund Passepartout
30	Entwicklung Finanzierung bestellter Leistungen
31	Rückzahlungsforderungen an BLS und VBL
33	Bericht zur Jahresrechnung 2019
34	Jahresrechnung 2019
46	Revisionsbericht
48	Über den Verkehrsverbund Luzern

Titelbild  
Kindergartenkinder aus Reussbühl gestalteten zwei Busse, die am Quartierfest unter dem Motto «Hand in Hand» eingeweiht wurden. Auf dem Bild (vlnr): Die jungen Künstler mit Romeo Degiacomi (VVL), Martin Senn (Auto AG Rothenburg), Stadtrat Adrian Borgula und Fabrizio Laneve (Quartierverein Reussbühl).

Foto: Matthias Muff

## Entwicklung Angebot und Nachfrage

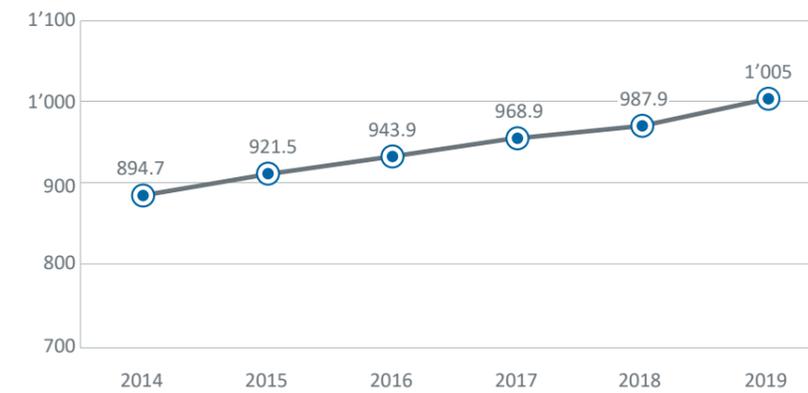
Im vergangenen Fahrplanjahr (9. Dezember 2018 bis 15. Dezember 2019) zählte der VVL 113.6 Millionen Fahrgäste. Dies entspricht einem Wachstum von 3.7 Prozent.

### Entwicklung Kurskilometer (in Mio.)



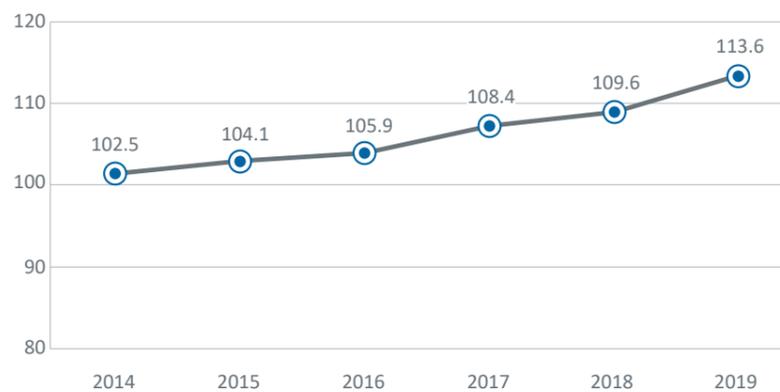
Das Angebot an Kurskilometern zeigt die von den Transportunternehmen erbrachten Fahrplankilometer bei Bahn und Bus in dem vom VVL bestellten öV.

### Entwicklung Personenkilometer (in Mio.)



Die Personenkilometer zeigen auf, welche Strecken von Fahrgästen mit dem vom VVL bestellten öV zurückgelegt werden. Von 2018 bis 2019 stieg die Anzahl Personenkilometer um 1.8 Prozent auf 1005 Millionen Personenkilometern.

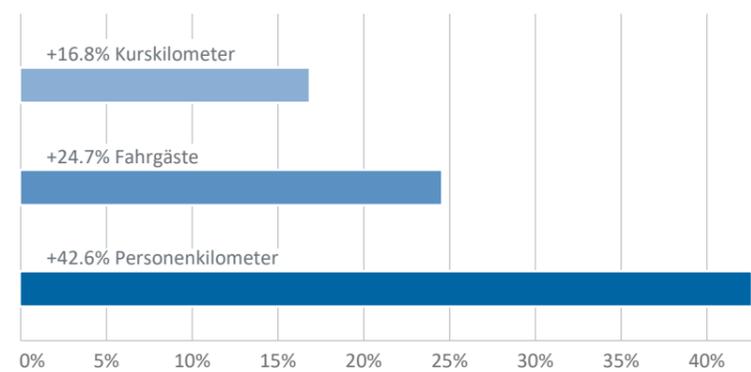
### Entwicklung Fahrgäste (in Mio.)



Im vergangenen Fahrplanjahr (9. Dezember 2018 bis 14. Dezember 2019) zählte der VVL 113.6 Millionen Fahrgäste. Dies entspricht einem Wachstum von 3.7 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode.

Die SBB legten auf ihren Linien um durchschnittlich 10.1 Prozent zu, was einem Zuwachs von rund 2 Millionen Einsteigern entspricht. Auch die Fahrgastzahlen auf den Linien der Rottal Auto AG (+5.2 Prozent) sowie Postauto (+4.8 Prozent) legten überdurchschnittlich zu.

### 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 2019 das Angebot an Kurskilometern um rund 16 Prozent aus. Im selben Zeitraum entwickelten sich die Anzahl Fahrgäste und die Personenkilometer mit 24 bzw. 42 Prozent überproportional.

## Entwicklung Bahnstrecken

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

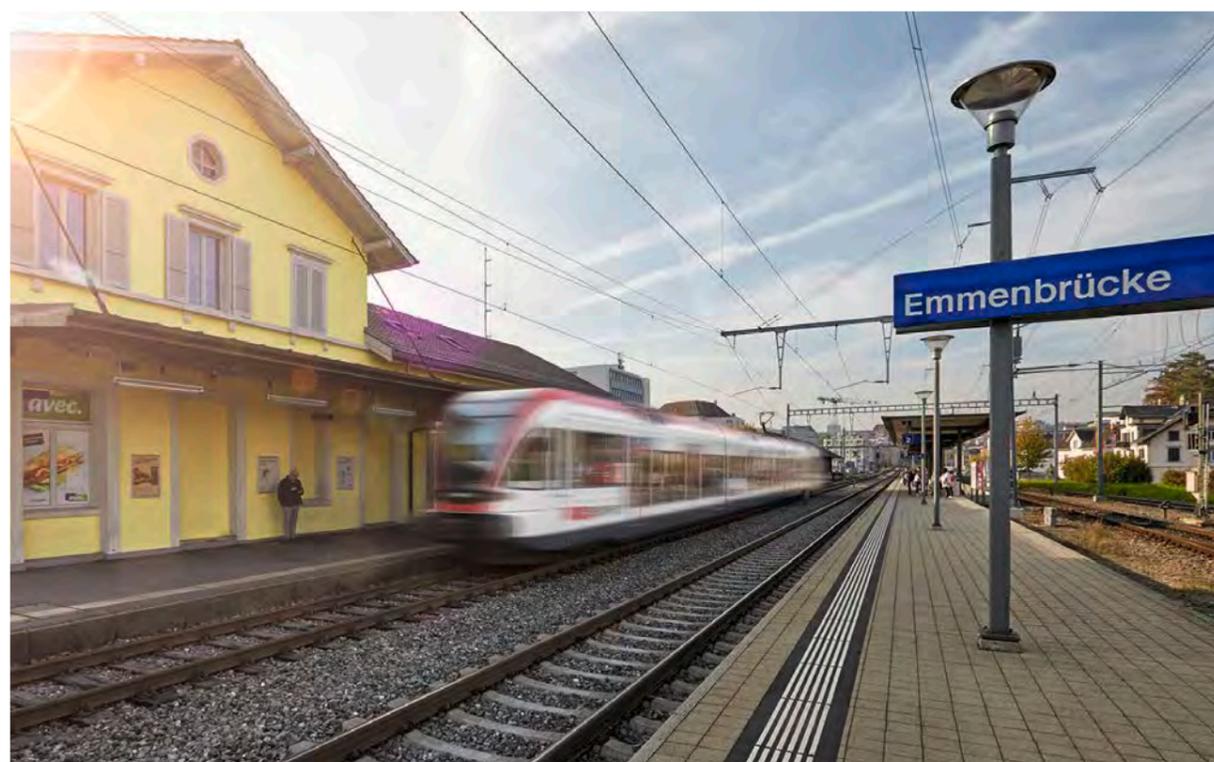
Mit 37'600 Fahrgästen benutzen am meisten Personen die Strecke Emmenbrücke–Bahnhof Luzern – ein erneutes Plus von 1.1 Prozent. Auch 2019 ist die Bahnstrecke Ebikon–Luzern am Stärksten gewachsen. Pro Werktag reisten auf diesem Abschnitt durchschnittlich 36'100 Fahrgäste –

1'900 mehr als noch vor einem Jahr, was einem Wachstum von 5.6 Prozent entspricht. Zwischen Waldibrücke und Emmenbrücke Gersag wurde eine Zunahme um 4.4 Prozent verzeichnet. Wesentlich dazu beigetragen hat die seit 2018 verkehrende Buslinie 111, welche Inwil in Waldibrücke an die Bahn anbindet.

Auffällig bei den Zahlen 2019: zwischen Allmend/Messe und Luzern sind die Fahrgastzahlen nach vielen Wachstumsjahren erstmals rückläufig. So sank die Zahl der Fahrgäste um 8.8 Prozent oder 1'700 Personen. Grund ist die mehrwöchige Totalsperre infolge Bauarbeiten.

### Fahrgastzahlen auf Bahnstrecken

Bahnstrecke	Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste Fern- und Regionalverkehr pro Werktag							Differenz 2004–2019	
	Basisjahr 2004	2010	2014	2016	2018	2019	Absolut	%	
Emmenbrücke–Luzern	17'900	30'200	33'800	36'000	37'200	37'600	19'700	+110	
Ebikon–Luzern	21'300	29'100	31'500	32'600	34'200	36'100	14'800	+69	
Rothenburg Dorf–Emmenbrücke Gersag	14'700	25'400	28'100	30'000	30'600	30'700	16'000	+109	
Luzern Allmend/Messe–Luzern	10'100	13'300	16'800	18'800	19'400	17'700	7'600	+75	
Littau–Luzern	7'400	7'400	8'400	8'600	8'700	8'600	1'200	+16	
Luzern Verkehrshaus–Luzern	3'600	4'300	4'600	4'500	4'700	4'800	1'200	+33	
Waldibrücke–Emmenbrücke Gersag	3'400	4'300	4'400	4'700	4'500	4'700	1'300	+38	



Nach Luzern und Sursee zählte der Bahnhof Emmenbrücke auch 2019 am drittmeisten Passagiere.

## Entwicklung Ein- und Aussteiger an Bahnhöfen

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Anzahl Reisenden an wichtigen Bahnhöfen im Kanton Luzern. Pro Bahnhof wird die Summe aller Ein- und Aussteiger an einem durchschnittlichen Werktag dargestellt. Die bessere Verknüpfung von Bahn und Bus wirkt sich weiter positiv aus. Die Anzahl Ein- und Aussteigende am Bahnhof Emmenbrücke ist innerhalb eines Jahres nochmals um 9 Prozent gestiegen. Seit der Eröffnung des Bushubs Emmenbrücke im Dezember 2016 entspricht dies einem Wachstum von rund 45 Prozent.

Der Bahnhof Ebikon verzeichnet eine Zunahme um 12 Prozent auf 2'086 Personen. Die Siedlungsentwicklung und

die Schaffung neuer Arbeitsplätze zeigt sich auch in den Zahlen am Bahnhof Kriens-Mattenhof mit einem Plus von 9 Prozent (2'048). Auf der Luzerner Landschaft konnten die Bahnhöfe Willisau und Sempach-Neuenkirch mit je 5 Prozent Zuwachs sowohl prozentual als auch in absoluten Zahlen am Stärksten zulegen. Erneut rückläufig sind die Zahlen in Wolhusen – dies wegen dem weiteren Ausbau von Direktverbindungen von Luzern ins Hinterland.

Die Regionalbahnhöfe mit den meisten Ein- und Aussteigern im Jahr 2019 sind Emmenbrücke (6'149 Personen), vor Emmenbrücke Gersag (3'862) und Wolhusen (3'519).

### Stadt und Agglomeration Luzern

Bahnhof	Durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteiger Fern- und Regionalverkehr pro Werktag						Differenz 2008–2019	
	2008	2010	2014	2016	2018	2019*	Absolut	%
Ebikon	862	1'139	1'475	1'762	1'867	2'086	1'224	+142
Emmenbrücke	2'483	3'084	3'821	4'246	5'642	6'149	3'666	+148
Emmenbrücke Gersag	1'741	2'462	3'396	3'740	3'805	3'862	2'121	+122
Horw	1'281	1'721	2'439	2'539	2'357	2'371	1'090	+85
Kriens Mattenhof	1'019	1'265	1'714	1'860	1'881	2'048	1'029	+101
Littau	691	924	1'053	1'140	1'173	1'091	400	+58
Luzern	70'816	81'165	91'847	96'166	97'900	**	27'084	+38
Rothenburg	228	332	851	1'312	1'441	1'521	1'293	+567
Rothenburg Dorf	910	1'131	1'132	1'500	1'631	1'640	730	+80
Waldibrücke	490	558	615	664	836	900	410	+84

### Landschaft

Bahnhof	Durchschnittliche Anzahl Ein- und Aussteiger Fern- und Regionalverkehr pro Werktag						Differenz 2008–2019	
	2008	2010	2014	2016	2018	2019*	Absolut	%
Dagmersellen	871	889	1'013	1'111	1'166	1'225	354	+41
Entlebuch	694	909	926	945	929	918	224	+32
Hochdorf	1'843	2'113	1'990	2'172	2'057	2'169	326	+18
Malters	2'017	2'429	2'666	2'662	2'938	2'951	934	+46
Nebikon	1'291	1'386	1'555	1'663	1'647	1'667	376	+29
Reiden	1'382	1'507	1'540	1'740	1'860	1'941	559	+40
Schüpfheim	1'401	1'722	1'831	1'789	1'831	1'824	423	+30
Sempach-Neuenkirch	1'593	1'833	2'132	2'392	2'486	2'611	1'018	+64
Sursee	8'473	11'232	13'145	14'011	13'900	**	5'427	+64
Willisau	1'718	1'713	2'010	1'995	2'085	2'217	499	+29
Wolhusen	3'665	4'436	4'396	4'682	3'576	3'519	-146	-4

\* Provisorische Daten 2019 des Regionalverkehrs. Definitive Daten werden alle zwei Jahre publiziert und liegen Ende 2021 vor.

\*\* Ein- und Aussteigerdaten Fernverkehr liegen Ende 2021 vor.

Quelle: SBB AG, Personenverkehr

## Nachhaltiger öV

Der öffentliche Verkehr leistet dank seiner Energie- und Flächeneffizienz einen wichtigen Beitrag, die Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft möglichst umweltschonend und sozialverträglich zu erfüllen. Die Bahnen und der Trolleybus werden mit elektrischer Energie angetrieben und transportierten 63.8 Prozent der Fahrgäste. Die elektrische Energie wird grösstenteils aus erneuerbaren Quellen bezogen.

Im Jahr 2019 nutzten insgesamt 113 Millionen Fahrgäste den vom VVL bestellten öV. 60.4 Prozent der Fahrgäste wurden mit Fahrzeugen befördert, welche mit erneuerbarer Energie verkehrten. Noch 2014 waren es erst 59.6 Prozent der Fahrgäste auf dem gesamten vom VVL bestellten öV.

### Ziel E-Bus-Strategie

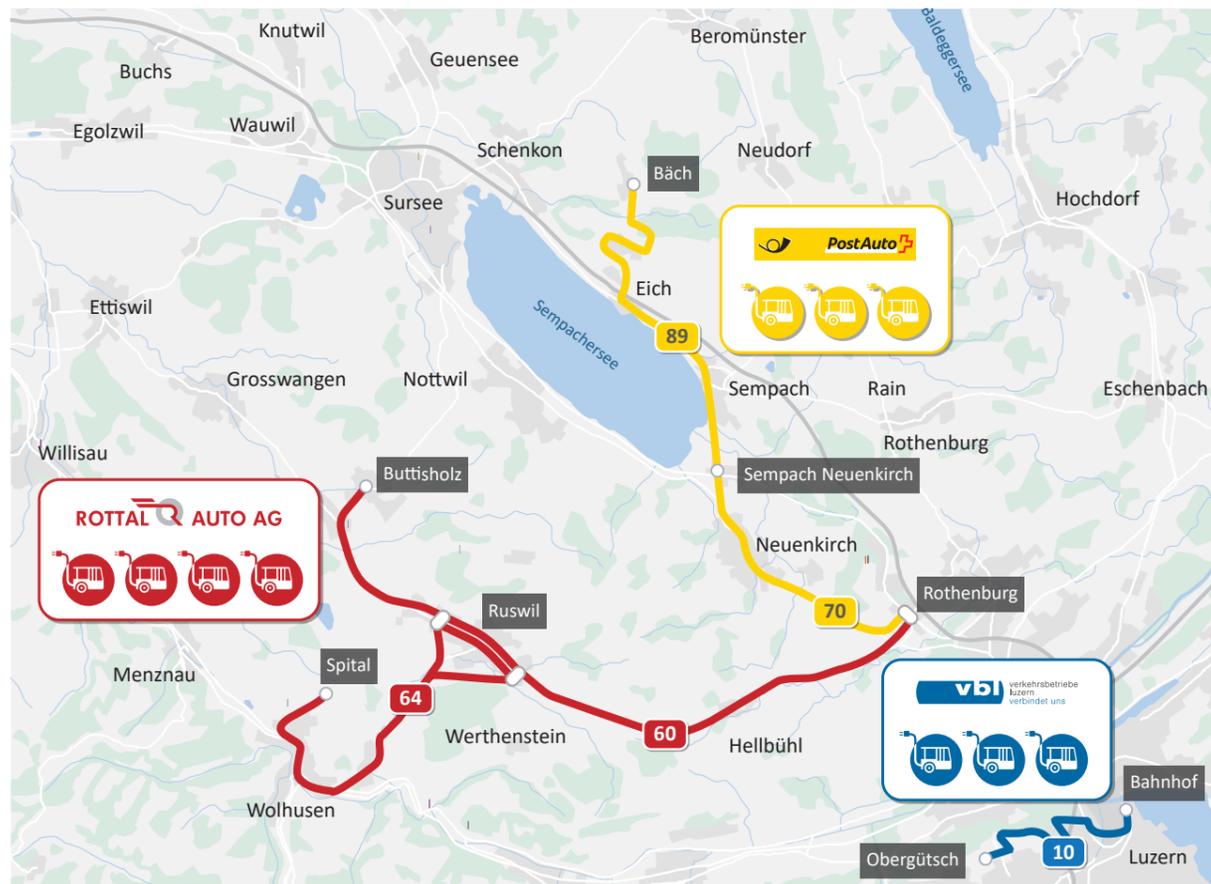
Der VVL ist zusammen mit den Transportunternehmen bestrebt, bis ca. im Jahr 2040 im Kanton Luzern nur noch mit erneuerbarer Energie betriebene, energieeffiziente und emissionsarme Verkehrsmittel einzusetzen. Die E-Bus-Strategie des VVL wurde anfangs 2019 vom Verbundrat genehmigt. Zusammen mit den Transportunternehmen werden nun verschiedene Umsetzungsprojekte erarbeitet.

### Pilotlinien Batteriebusse

Die eine Stossrichtung der E-Bus-Strategie ist die Umstellung von Dieselbuslinien auf Depotlader-Batteriebusse. Bis voraussichtlich Ende 2021 sollen fünf Buslinien im Kanton Luzern umgestellt und zehn Batteriebusse beschafft werden. Mit diesen Pilotlinien will der VVL zusammen mit Postauto, Rottal Auto AG und vbl Erfahrungen mit der neuen Technologie, dem Ladekonzept und damit zusammenhängenden betrieblichen Fragestellungen sammeln.

### Batterie-Trolleybusse

Die Überführung des heutigen Trolleybussystems in ein Batterie-Trolleybussystem, sowie dessen Ausdehnung des Liniennetzes, bildet in den nächsten Jahren einen weiteren Schwerpunkt.



Auf den 5 Pilotlinien kommen ab 2021 10 Batteriebusse zum Einsatz.

## AggloMobil 4: Weiterentwicklung des öV-Netzes

Bis ins Jahr 2027 soll es in der Stadt und Agglomeration Luzern neue Durchmesserlinien geben. Mit der Verknüpfung von verschiedenen Buslinien am Bahnhof Luzern und weiteren Massnahmen in Luzern Süd entstehen für die Fahrgäste neue Verbindungsmöglichkeiten. Diese Neuerungen sind Bestandteil des öV-Konzepts AggloMobil 4. Erste Massnahmen werden ab Dezember 2021 umgesetzt.

### 3 Littau–Bahnhof Luzern–Würzenbach

Mit der neuen Linie 3 entsteht ab 2024 eine neue Direktverbindung. Dank dem Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen erhöht sich die Kapazität insbesondere zwischen Bahnhof Luzern und Littau. Dank neuer Batterietechnik können die Trolleybusse den flacheren Streckenabschnitt ab Michaelshof bis Gasshof ohne Fahrleitung zurücklegen, zwischen Michaelshof und Gasshof ist eine Fahrleitung nötig.

### 4 Verlängerung mit Batterietrolleybus

Für die Verlängerung der Linie 4, von der heutigen Endhaltestelle Hubelmatt via Zihlmattweg bis zum Bahnhof Kriens-Mattenhof, kann durch den Einsatz von Batterietrolleybussen auf neue Fahrleitungen verzichtet werden. Dadurch entstehen neue Reisemöglichkeiten zu Arbeitsplätzen, Freizeitangeboten und Richtung Kriens. Zudem gibt es eine direkte Anbindung an die Zentralbahn.

### 8 19 Neue Direktverbindung zum Kantonsspital

Das Kantonsspital Luzern soll aus Norden und Süden ohne Umsteigen mit dem öV erreichbar sein. Geplant ist ab 2024 eine neue Durchmesserlinie.

### 11 15 Neuer Sonnenberg-Express

Die Linien 11 und 15 werden miteinander verbunden und verkehren auf der Strecke Bahnhof Luzern–Dattenberg–Sonnenberg–Kriens, Busschleife.

### 16 Änderungen zwischen Horw und Kriens

Die Linie 16 verkehrt neu alle 15 Minuten zwischen Horw Zentrum und Kriens Busschleife. Das Kuonimatt-Quartier wird nicht mehr direkt mit dem öV bedient, jedoch entsteht eine neue Haltestelle «Kuonimatt» beim Brändi. Die Linie 15 oder 16 fährt ins Guetrüti- und Sidhalde-Quartier. Die Linie 21 endet in Horw – auf dem Liniensegment nach Kriens Busschleife fährt nur noch der 16er.



Verkehrsverbund  
Luzern

**MEILENSTEIN  
FÜR DEN ÖV IM  
KANTON LUZERN**

**Wir bauen für Sie den öV im Kanton Luzern markant aus.**

Zum Beispiel die neue S-Bahn S77 zwischen Willisau und Luzern: Sie haben neu drei Verbindungen pro Stunde zu Pendlerzeiten. Und tagsüber, am Wochenende und am Abend fahren Bus und Bahn im Kanton Luzern vielerorts länger.

**mein-öV.ch** Diese und weitere 50 Verbesserungen per 15. Dezember 2019 auf [www.mein-öV.ch](http://www.mein-öV.ch).

Der VVL informierte mit der Kampagne «mein-öV» über den grossen öV-Angebotsausbau im Kanton Luzern. Teil der Kampagne waren Inserate mit regional unterschiedlichen Sujets, welche in zahlreichen Zeitungen im Kanton Luzern erschienen sind.

## Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2019

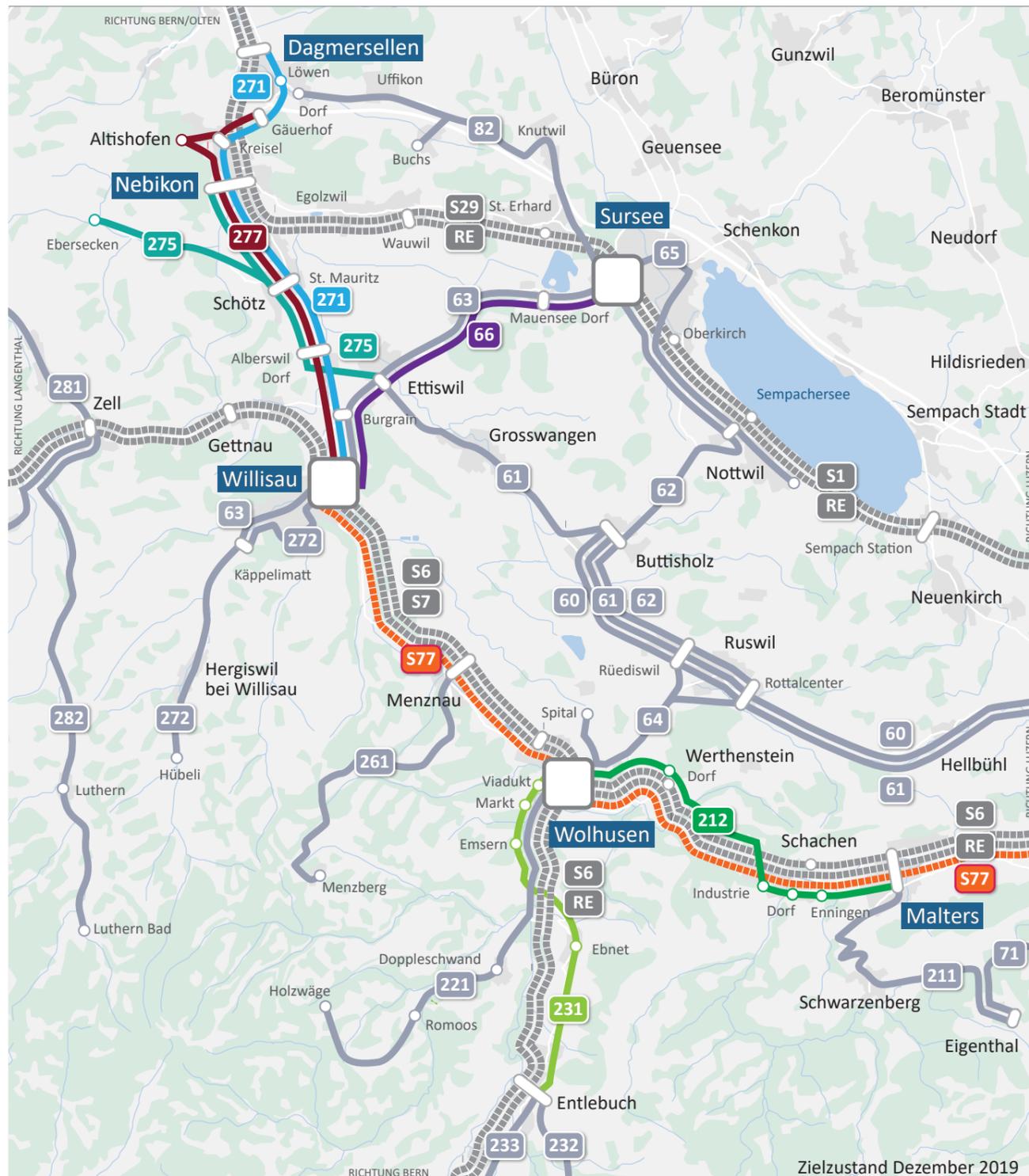
Mehr Verbindungen, neue Bus- und Bahnlinien im ganzen Kanton Luzern: Der VVL hat das öV-Angebot per Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2019 markant ausgebaut. Sechs neue Buslinien und zwei neue Bahnlinien haben den Betrieb aufgenommen. Vom Ausbau profitieren nicht nur Pendlerinnen und Pendler. Auch tagsüber, abends und am Wochenende hat der VVL das öV-Angebot insbesondere auf der Luzerner Landschaft erweitert.

### Neue Linien im Kanton Luzern

- S29** Sursee–Zofingen–Olten–Aarau–Turgi
- S77** Willisau–Menznau–Wolhusen–Malters–Luzern
- 30** Littau Bahnhof–Kantonsspital–Ebikon Bahnhof
- 89** Sempach Station–Eich–Bäch (bisher Teil von Linie 84)
- 109** Hochdorf–Hitzkirch (abends)
- 212** Wolhusen–Schachen–Malters (Erschliessung Schachen-Dorf/Industrie)
- 275** Eckersecken–Schötz–Ettiswil / Nebikon (Wiedererschliessung Ebersecken)
- 277** Willisau–Nebikon–Altishofen–Industriepark (Wiggertal-Express)

### Aufhebung

- S8** Sursee–Zofingen–Olten
- S61** Schachen–Luzern
- 18** Luzern–Kantonsspital–Friedental
- 91** Dagmersellen Industriepark–Nebikon–Schötz–Ettiswil



Luzern West: Mit der neuen S-Bahn S77 und dem Ausbau des Busangebots gab es ab 16. Dezember 2019 neue und zusätzliche Verbindungen während der Hauptverkehrszeiten.

## Luzern West

Der grösste Angebotsausbau seit 10 Jahren gab es beim öV-Angebot in den Gemeinden in der Region Luzern West. Während den Hauptverkehrszeiten nahmen neue Linien den Betrieb auf. Herzstück ist die S-Bahn S77 mit einem darauf abgestimmten und erweiterten Busnetz. Mit den neuen Verbindungen verkürzten sich auch verschiedene Reisezeiten – zum Beispiel mit der Linie 277 und dem RegioExpress Willisau–Nebikon–Olten in 39 statt 52 Minuten.

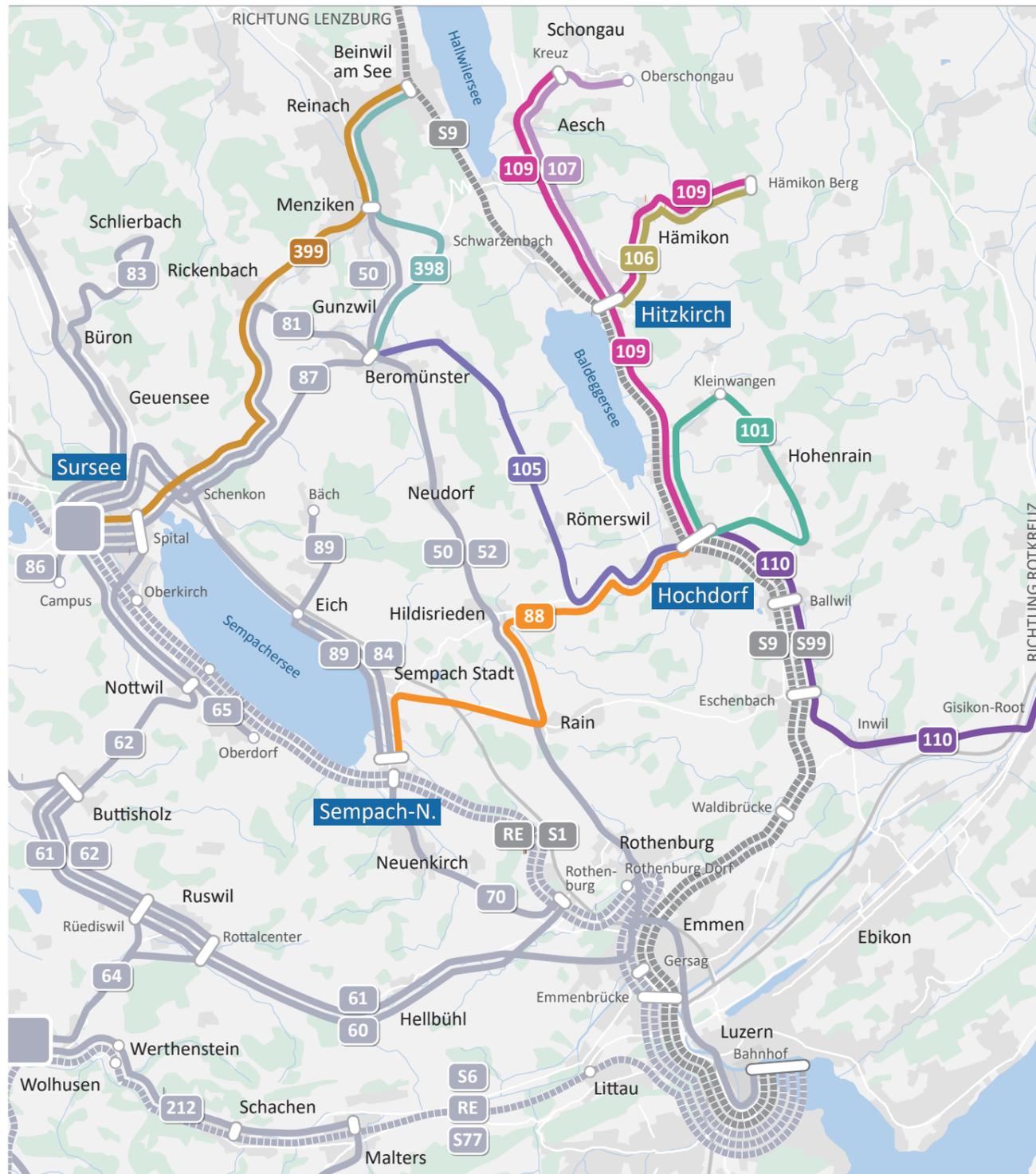
### Neue Linien und Änderungen während Hauptverkehrszeiten

- S77 Willisau–Wolhusen–Luzern**  
Neue dritte Pendlerverbindung zwischen Willisau und Luzern mit zahlreichen Busanschlüssen.
- 277 Willisau–Nebikon–Dagmersellen Industriepark**  
Dritte stündliche Verbindung im Wiggertal mit Anschlüssen auf S77 in Willisau und RegioExpress in Nebikon (Wiggertal-Express).
- 66 Willisau–Sursee Bahnhof–Industrie**  
Verlängerung von Sursee Bahnhof bis zu den Schulen und Arbeitsplätzen nach Sursee Sappeur-/Surentalstrasse (Willisauer-Express).
- 212 Malters–Schachen–Wolhusen**  
Anschluss auf Bahn in Malters, Erschliessung der Arbeitsplätze in Schachen Industrie.
- 231 Entlebuch Bahnhof–Ebnet–Wolhusen Bahnhof**  
Verlängerung von Ebnet bis Wolhusen Bahnhof mit Anschluss auf S77.
- 275 Ebersecken–Schötz–Ettiswil/Nebikon Bahnhof**  
Wiedererschliessung von Ebersecken nach zwei Jahren Unterbruch.

### Weitere Änderungen

Bus und Bahn fahren seit Mitte Dezember 2019 auf der Luzerner Landschaft auch tagsüber und am Wochenende häufiger sowie am Abend länger. Die Bevölkerung vieler Landgemeinden profitiert von neuen Abendverbindungen.

- RE Luzern–Wolhusen–Langnau–Bern**  
Neue Frühverbindung nach Bern und Luzern; neue tägliche Spätverbindung von Luzern bis Langnau mit zahlreichen Busanschlüssen.
- S6 Luzern–Wolhusen–Willisau/Langnau**  
Bessere Anschlüsse um 6.00 Uhr in Luzern dank neuer Frühverbindung. Täglich neue Spätverbindung ab Luzern (um 0.16 Uhr) bis Willisau.
- S7 Luzern–Willisau–Langenthal**  
11 zusätzliche Verbindungen am Sonntag zwischen Willisau und Wolhusen. Damit 30-Minuten-Takt auch am Sonntag. Schliessung von Taktlücken am Vormittag und Nachmittag (Montag–Freitag).
- 63 Willisau–Ettiswil–Sursee**  
30-Minuten-Takt neu auch am Samstag, neuer Spätkurs ab Willisau nach Sursee und neuer Frühkurs von Willisau, Käppelimmatt nach Willisau.
- 211 Malters–Schwarzenberg–Eigenthal**  
Neuer Vormittagskurs bis Eigenthal. Kürzere Wartezeit auf Zug in Malters.
- 221 Wolhusen–Doppleschwand–Romoos**  
Neue Nachmittagsverbindung von Holzwäge nach Wolhusen.
- 241 Schüpfheim–Flühli–Sörenberg**  
Täglich 1 bis 3 zusätzliche Spätverbindungen.
- 251 Escholzmatt–Marbach–Schangnau–Kemmeriboden**  
Täglich 1 bis 3 zusätzliche Spätverbindungen.
- 271 Willisau Bahnhof–Nebikon–Dagmersellen Bahnhof**  
Neuer 30-Minuten-Takt am Samstag (entspricht 13 zusätzlichen Verbindungen). Zusätzliche Verbindungen am Mittag (Montag–Freitag) sowie am Sonntag.
- 272 Willisau–Hergiswil–Hübeli**  
Zusatzkurse Montag–Freitag, Spätkurs nach Willisau mit Bahnanschlüssen.
- 281 Ufhusen–Zell–Grossdietwil–St. Urban**  
Neuer Mittagskurs mit Anschluss an die Bahn in Zell.
- 282 Zell–Hüswil–Luthern Bad**  
Zusätzliche Verbindungen am Nachmittag und Abend zwischen Luthern, Bad nach Hofstatt, Post.
- 608 Zofingen–Reiden–St. Urban**  
Zusätzliches Abendangebot (statt Taxikurs).



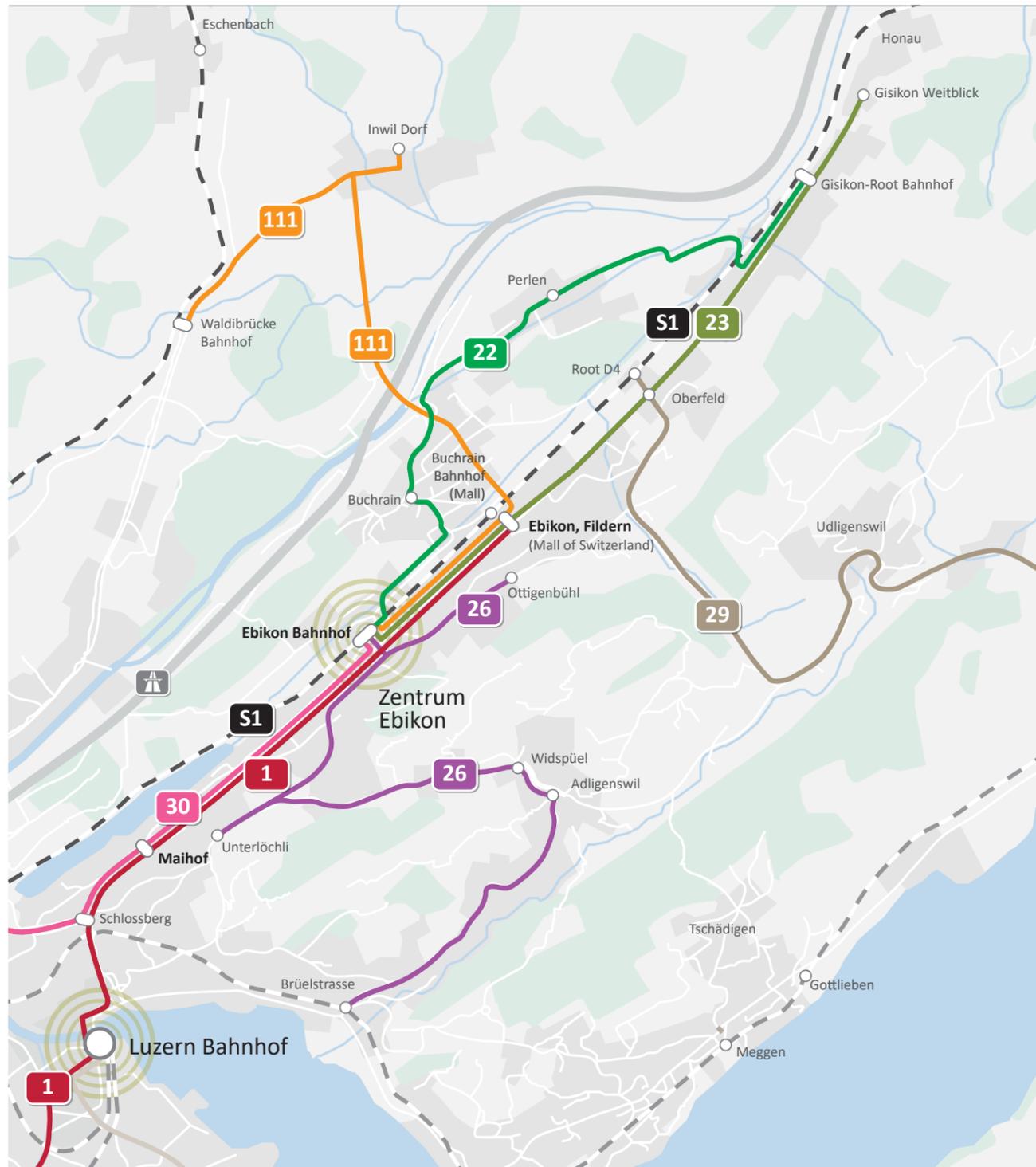
Seetal: auch abends mit dem öV bis nach Hause.

## Seetal

Im Seetal hat der VVL per Mitte Dezember 2019 auf allen Linien das öV-Angebot ausgebaut. Nun sind viele Gemeinden auch am Abend deutlich länger mit dem öV erreichbar. Tagsüber verkehren zusätzliche Kurspaare. Von Luzern nach Hitzkirch gibt es auch nach 22 Uhr einen 30-Minuten-Takt.

### Bus

- 88** **Sempach Station–Rain–Hildisrieden–Hochdorf**  
Zusätzliche Kurspaare und 60-Minuten-Takt täglich von 12 bis 20 Uhr.
- 101** **Hochdorf–Hohenrain–Hochdorf**  
Schliessung von Taktlücken tagsüber, am Freitag und Samstag Busangebot bis 0.30 Uhr.
- 105** **Hochdorf–Römerswil–Beromünster**  
Schliessung von Taktlücken auf der Strecke Hochdorf–Römerswil, Freitag- und Samstagabend 60-Minuten-Takt bis 24 Uhr.
- 106** **Hitzkirch–Müswangen–Hämikon Berg**  
Neu 60-Minuten-Takt tagsüber (Montag–Freitag), Ausbau 30-Minuten-Takt Hauptverkehrszeit bis 19.00 Uhr, neues Abendangebot mit Linie 109.
- 107** **Hitzkirch–Schongau**  
Zusätzliches Kurspaar am Samstagabend, neues Abendangebot mit Linie 109 bis Schongau Kreuz.
- 109** **Hochdorf–Hitzkirch–Schongau/Hämikon Berg**  
Neue Linie verkehrt ab 22.00 bis 0.30 Uhr. Zusammen mit der S9 entsteht zwischen Hochdorf und Hitzkirch auch abends ein 30-Minuten-Takt (Montag–Samstag).
- 110** **Hochdorf–Ballwil–Rotkreuz**  
Verkehrt neu auch am Wochenende morgens und nachmittags (8 Kurspaare).
- 398** **Beinwil am See–Beromünster**  
3 neue Abendverbindungen.
- 399** **Beinwil am See–Rickenbach–Sursee**  
Fährt neu samstags im 60-Minuten-Takt. Zusätzliches Kurspaar abends (Montag–Samstag).



Luzern Ost: Die Trolleybus-Linie 1 verkehrt neu vom Luzerner Maihof weiter bis Ebikon, Fildern.

## Luzern Ost

Die Gemeinden in Luzern Ost sind ein bedeutender Entwicklungsschwerpunkt im Kanton Luzern. Um die Mobilität auch künftig zu gewährleisten, haben die vier Partner Kanton Luzern, Gemeinde Ebikon, VVL und LuzernPlus das Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost entwickelt. Teil davon ist die Verlängerung der Trolleybuslinie 1 von der Luzerner Stadtgrenze bis nach Ebikon sowie die Anpassung des öV-Angebots per Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2019.

Aufgrund von Einsprachen konnte der Bushub am Bahnhof Ebikon nicht rechtzeitig auf den Fahrplanwechsel rea-

lisiert werden. Die Linie 1 fährt deshalb nicht zum Bahnhof Ebikon, womit sich verschiedene Umsteigewege zwischen den Buslinien verlängern.

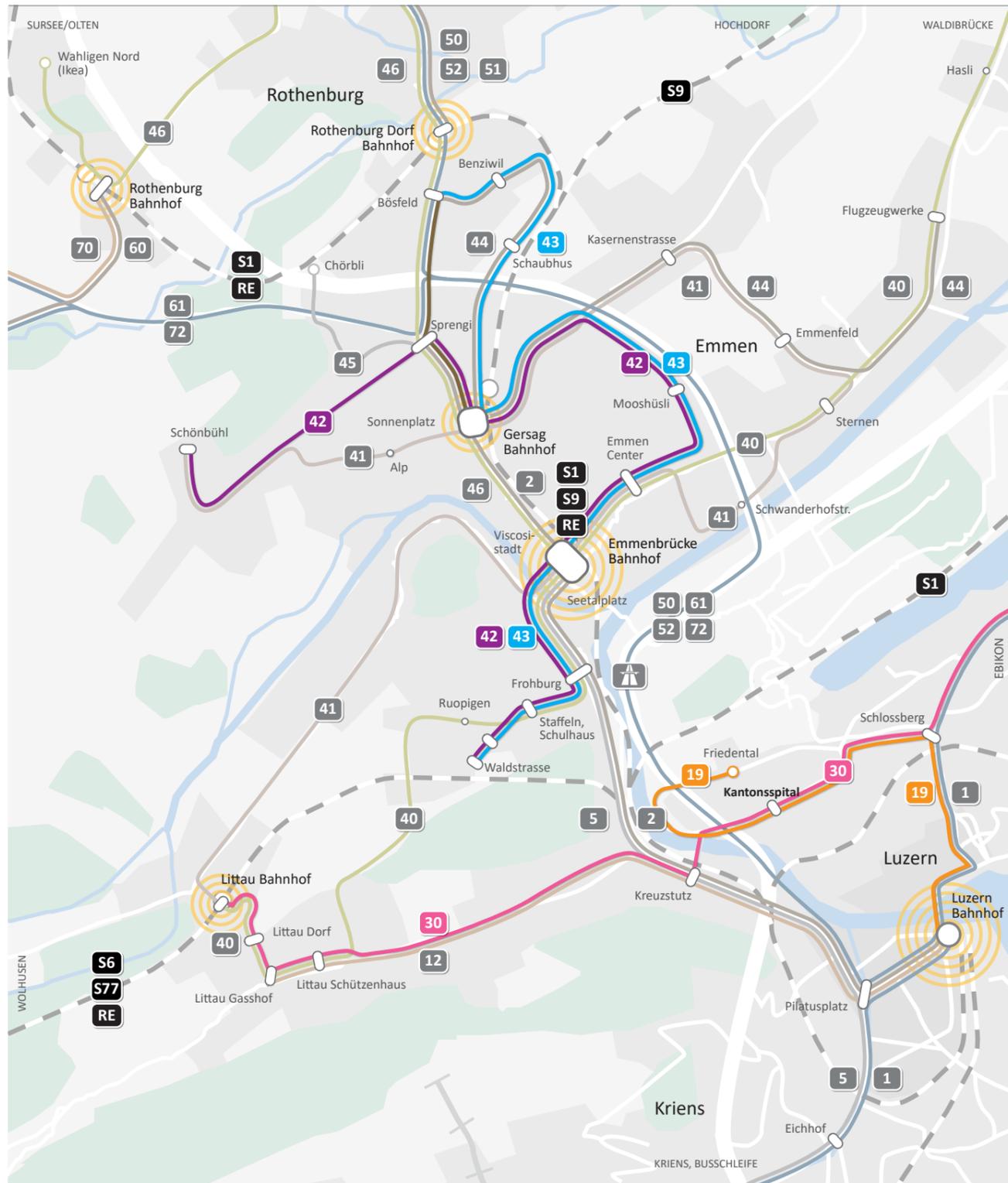
Dies führte nach dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2019 zu zahlreichen negativen Kundenrückmeldungen, weswegen der VVL zur Verbesserung der öV-Qualität in Luzern Ost verschiedene Sofortmassnahmen erarbeitete und umsetzte. Eine Massnahme sind Direktkurse auf der Linie 22 von Buchrain Dorf nach Luzern Bahnhof während den Hauptverkehrszeiten.

### Bus

- 1** **Kriens-Obernau–Luzern Bahnhof–Ebikon Fildern**  
Verlängerung von Maihof bis Ebikon, Fildern (Mall of Switzerland). Tagsüber alle 7.5 Minuten (Montag–Sonntag).
- 22** **Ebikon Bahnhof–Buchrain–Gisikon-Root Bahnhof**  
Verkehrt nur noch bis Ebikon Bahnhof statt Luzern, Verlängerung während Hauptverkehrszeit bis Gisikon-Root, Bahnhof.
- 23** **Ebikon Bahnhof–Dierikon–Gisikon-Root, Weitblick**  
Verkehrt nur noch bis Ebikon Bahnhof statt Luzern, Verlängerung bis Weitblick.
- 111** **Ebikon Bahnhof–Inwil–Waldibrücke**  
30-Minuten-Takt am Samstag bereits ab 9.00 Uhr.

### Bahn

- S1** **Sursee–Luzern–Zug–Baar**  
Ausbau Angebot frühmorgens, spätabends und am Wochenende.
- IR75** **Luzern–Zug–Zürich HB–Konstanz**  
Halt des Frühzugs in Ebikon und Gisikon-Root entfällt. Ersatz durch neues Frühangebot der S1.



Luzern Nord: Der weisse Fleck in der öV-Karte ist weg – mit dem Bus bis ins Quartier Staffeln/Obermättli.

## Luzern Nord / Kantonsspital Luzern

Das Luzerner Stadtquartier Staffeln/Obermättli in Ruopigen ist neu mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Seit Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2019 fahren die Linie 42/43 alle 15 Minuten bis Waldstrasse. Zudem wurde die Erreichbarkeit des Kantonsspitals Luzern aus Ebikon und Littau durch die Einführung der neuen Linie 30 verbessert.

### Bus

- 19** **Luzern Bahnhof–Löwenplatz–Kantonsspital–Friedental**  
Einheitliche Linienführung zum Kantonsspital. Die Linie 19 während den Pendlerzeiten alle 7.5 Minuten, tagsüber und am Wochenende alle 10 Minuten.
- 30** **Littau Bahnhof–Kantonsspital–Schlossberg–Ebikon Bahnhof**  
Neue Tangentialverbindung zum Kantonsspital, fährt Montag–Samstag alle 15 Minuten bis 20.00 Uhr.
- 40** **Littau Bahnhof–Emmenbrücke Bhf. Süd–Waldibrücke Bahnhof**  
Sonntags neu alle 15-Minuten zwischen 10 bis 19 Uhr auf dem Abschnitt Littau–Flugzeugwerke.
- 42** **43** **Schönbühl/Bösfeld–Gersag Bahnhof–Emmenbrücke, Bhf. Süd–Waldstrasse**  
Neuerschliessung des Quartiers Staffeln/Obermättli in Ruopigen alle 15 Minuten (Montag–Samstag 6.00 bis 20.00 Uhr).
- 45** **Chörbli–Sprengi–Sonneplatz–Bösfeld**  
Neue Linienführung via Riffigrain.

## Luzern Stadt und Agglomeration

Aufgrund veränderter Kundenbedürfnisse hat der VVL das öV-Angebot am Sonntag angepasst. Am Nachmittag fahren die meisten Trolleybuslinien häufiger, am Sonntagmorgen wurde der Takt reduziert. Aufgrund der hohen Nachfrage fährt beispielsweise die Linie 1 neu auch am Sonntag bereits ab 10 Uhr bis 19 Uhr alle 7.5 Minuten.

### Bus

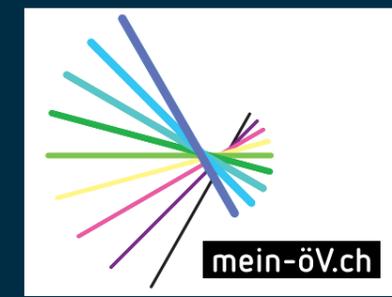
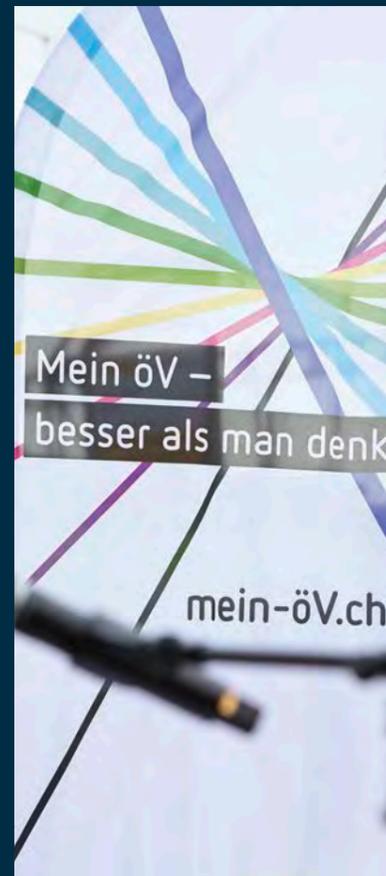
- 1** **Kriens-Obernau–Luzern Bahnhof–Ebikon Fildern**  
Sonntags zwischen 10 bis 19 Uhr alle 7.5 Minuten.
- 2** **Emmenbrücke Sprengi–Luzern Bahnhof**  
Dichter Takt am Sonntagnachmittag aufgrund veränderter Kundenbedürfnisse.
- 4** **Luzern Bahnhof–Hubelmatt**  
Sonntags neu alle 15 Minuten.
- 6** **8** **Matthof–Büttenenhalde/Hirtenhof–Würzenbach**  
Dichter Takt am Sonntag zwischen 8 bis 20 Uhr aufgrund veränderter Kundenbedürfnisse.
- 7** **Bireghof–Luzern Bahnhof**  
15 Minuten-Takt am Sonntagvormittag, am Nachmittag unverändert alle 10 Minuten.
- 9** **Luzern Bahnhof–Bramberg**  
Ganztags alle 30-Minuten; ohne Zusatzkurse am Mittag.
- 12** **Luzern Bahnhof–Littau Gasshof**  
Fährt am Samstag bis 20 Uhr im 10-Minuten-Takt und am Sonntag ab 8 Uhr alle 15 Minuten.
- 14** **Horw–Südpool–Luzern Bahnhof–St. Anna–Brüelstrasse**  
Auch nach 22 Uhr bis Horw Zentrum zwecks besserer Erschliessung der Neubauquartiere.
- 21** **Luzern–Kastanienbaum–Pilatusmarkt–Kriens Busschleife**  
Anpassung Fahrplan zwecks besserer Pünktlichkeit; am Wochenende Betriebsstart früher.



## öV-Fest Willisau und Quartierfest Waldstrasse

Mit einem öV-Fest in Willisau und einem Quartieranlass im Luzerner Stadtquartier Ruopigen haben VVL und weitere Partner den Quantensprung beim öV-Angebot zusammen mit der Bevölkerung gefeiert.

Mit einer Kampagne im ganzen Kanton, einem Wettbewerb und auf der Website [www.mein-öV.ch](http://www.mein-öV.ch) kommunizierte der VVL die Verbesserungen.



# Tarifzonen

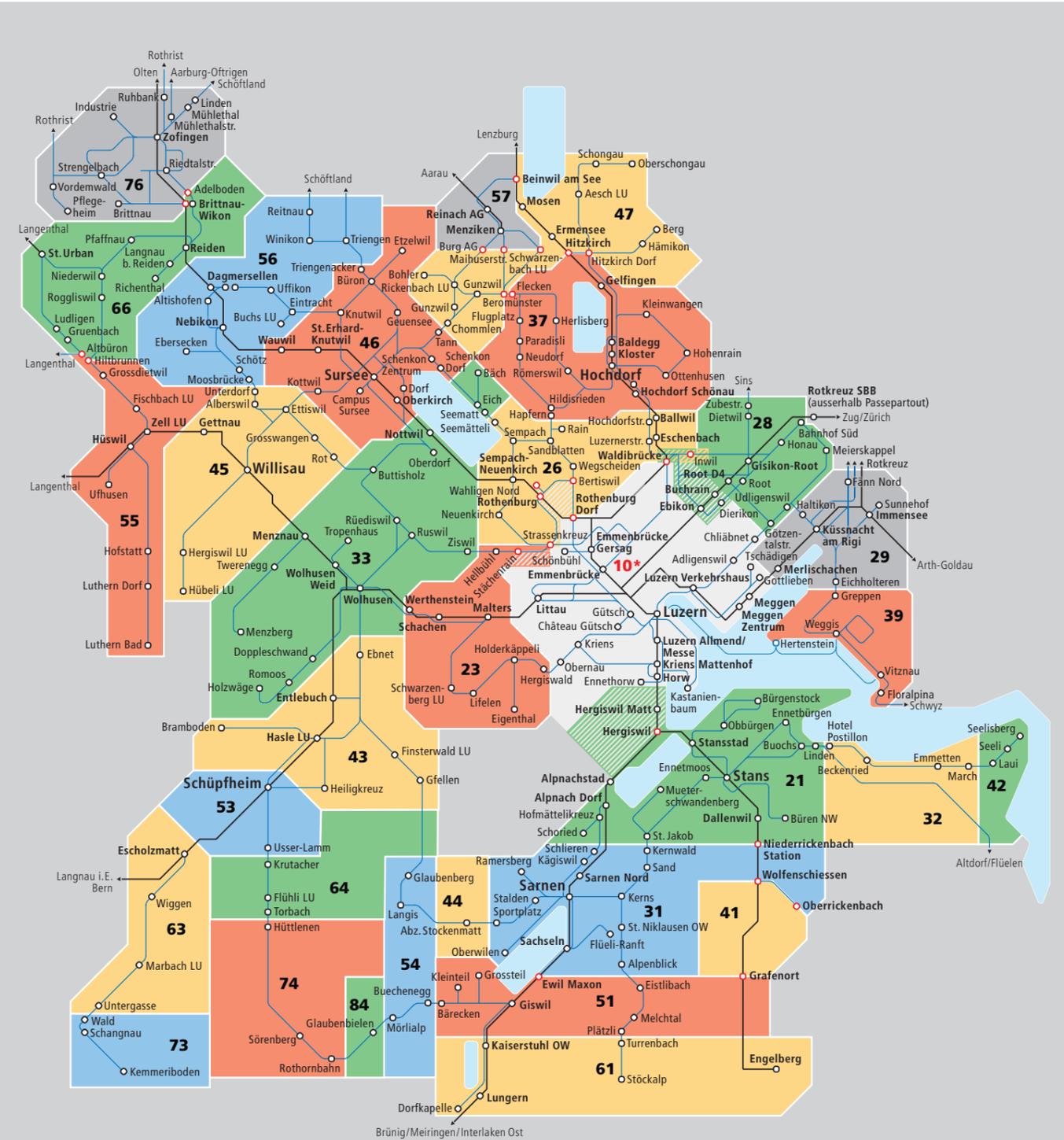
Gültig ab 15.12.2019

**Passepartout**  
einfach unterwegs



**Passepartout**  
einfach unterwegs

Der Tarifverbund Passepartout ist ein Zusammenschluss vom Verkehrsverbund Luzern (VVL), den Kantonen Obwalden und Nidwalden sowie zwölf Transportunternehmen, mit dem Ziel, ein einheitliches Tarifsystem zur Verfügung zu stellen. Die Geschäftsstelle Passepartout wird vom VVL geführt.



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

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

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

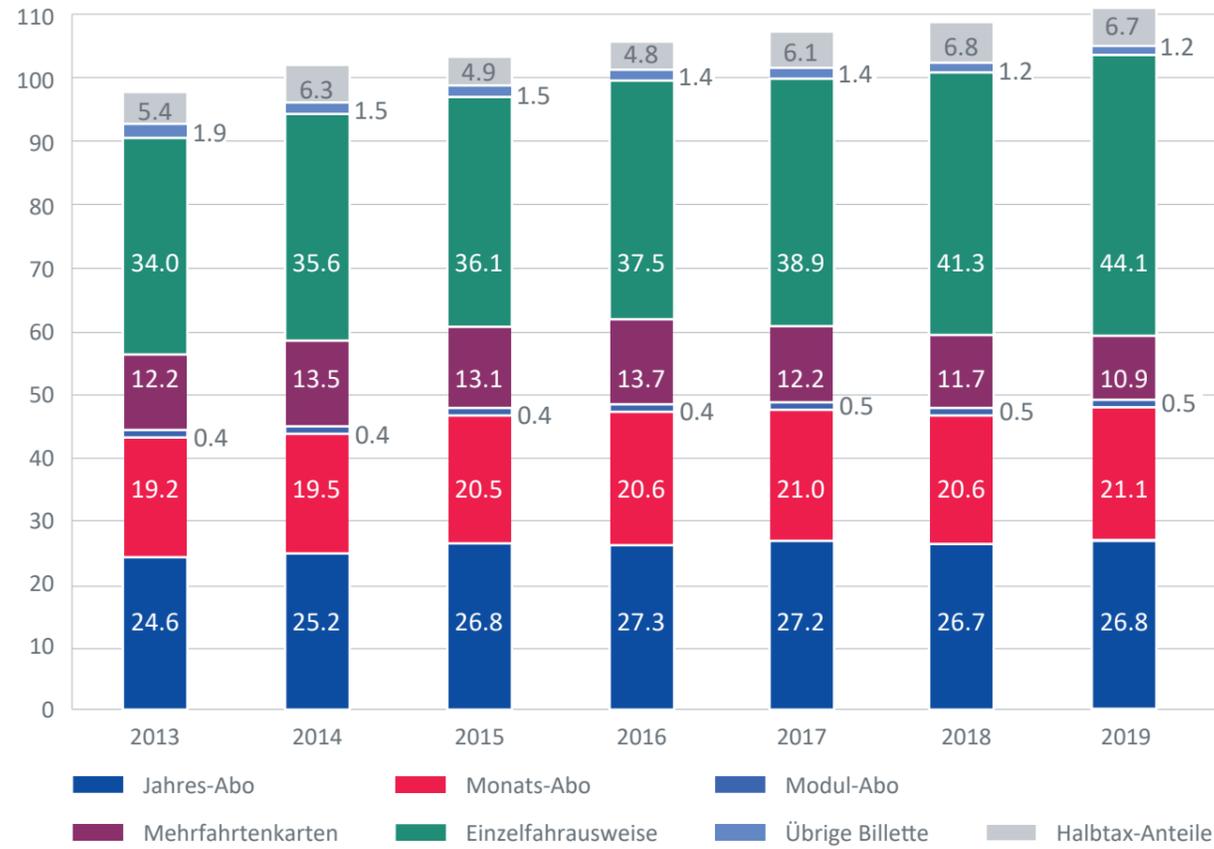
**Schiff Vierwaldstättersee**  
Das Monats- oder Jahres-Abo berechtigt zur freien Fahrt zwischen den Anlegestellen Luzern, Hertenstein, Weggis und Vitznau, sofern es mindestens die Zonen 10\*, 29 und 39 umfasst. Passepartout Billette sind auf dem Schiff nicht gültig.

Änderungen vorbehalten



# Umsatz

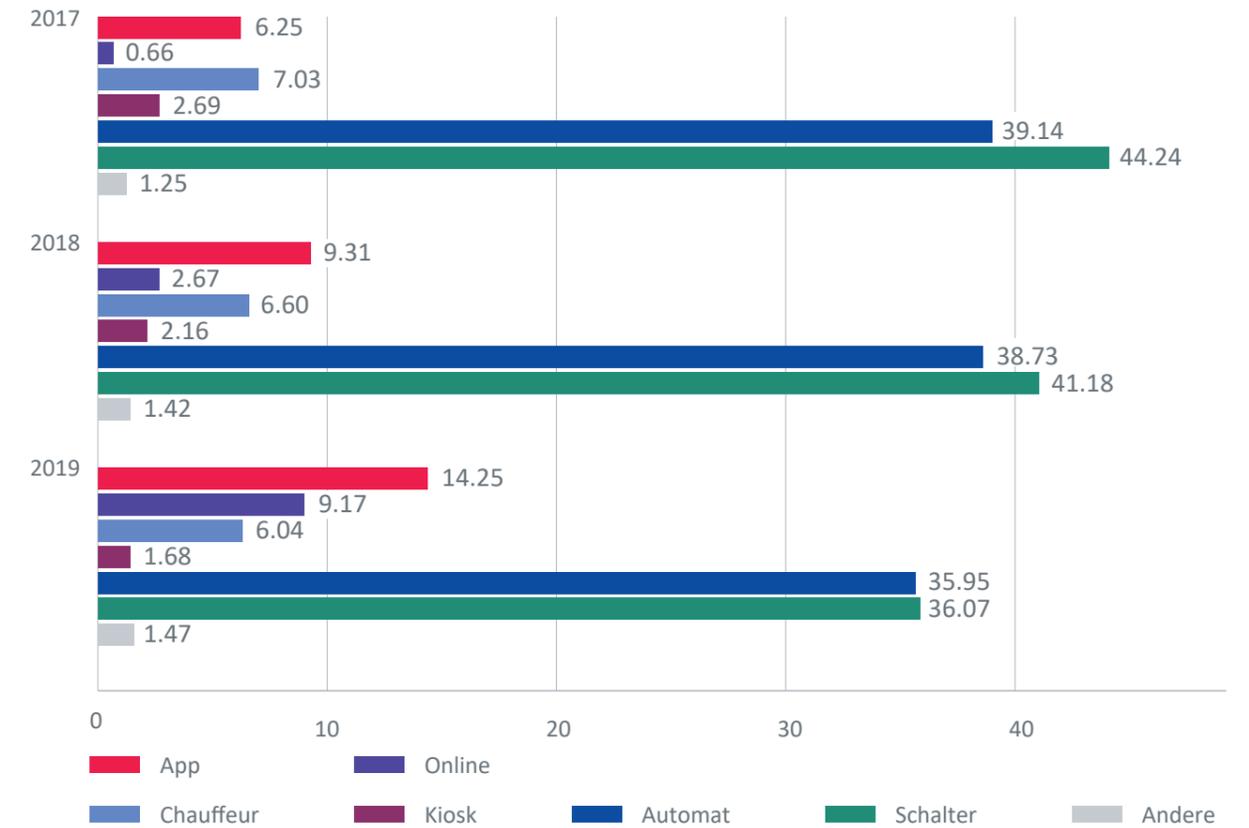
Umsatzanteile nach Passepartout-Ticketsortiment (in Mio. CHF)



2019 erzielte Passepartout einen Umsatz von 111.3 Millionen Franken (Vorjahr 108.9 Mio.). Dies entspricht einem Wachstum von 2.3 Prozent gegenüber 2018. Dieses Wachstum wurde hauptsächlich durch den Anstieg der Verkäufe von Einzelfahrausweisen erzielt. Der Umsatz bei den Abonnenten stagniert seit Jahren und die Verkäufe von Mehrfahrtenkarten entwickeln sich kontinuierlich rückwärts.

Segment	2018		2019		Differenz 2018–2019	
	Anzahl Tickets	Umsatz CHF	Anzahl Tickets	Umsatz CHF	in TCHF	in Prozent
Abos	261'271	47'774'553	268'077	48'430'756	656'204	1.37
Billette	7'696'087	54'287'328	8'224'934	56'244'722	1'957'394	3.61
Zwischentotal Passepartout Tickets	–	102'061'881	–	104'675'479	2'613'598	2.56
Halbtax-Abos	–	6'816'477	–	6'656'215	–160'261	–2.35
<b>Total</b>	–	<b>108'878'357</b>	–	<b>111'331'694</b>	<b>2'453'337</b>	<b>2.30</b>

Entwicklung Verkaufskanäle (in Mio. CHF)



Die umsatzstärksten Verkaufskanäle waren auch 2019 die bedienten Verkaufsstellen (Schalter mit 36.07 Mio. Franken), knapp vor den Billettautomaten (35.95 Mio. Franken). Die Onlineshops sowie die Ticket-Apps werden immer beliebter. Der Gesamtumsatz der Ticket-Apps stieg um 4.94 Millionen Franken und betrug im Jahr 2019 14.25 Millionen Franken, was ein Plus von 53 Prozent gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Die Verkäufe über Onlineshops erhöhten sich innerhalb eines Jahres um 6.5 Millionen auf 9.17 Millionen Franken.

## Aktivitäten Tarifverbund Passepartout

### Organisation

Der Tarifverbund Passepartout wird seit Januar 2019 von Markus Flückiger geleitet. Nebst Marco Schurtenberger, zuständig für den Bereich Tarifmanagement, Simon Mormile, Bereich Finanzen und Romeo Degiacomi als Mediensprecher, ergänzt Dorothee Ketterer als Marketingverantwortliche seit September 2019 das Passepartout-Team.

### Tarife und Sortiment

Die Umstellung der Abonnemente auf den SwissPass ging im Jahr 2019 weiter voran. Per Ende Jahr wurden bereits 90 Prozent aller Abonnemente im Passepartout mit einem SwissPass gekauft. Für Touristen und Kurzeitaufenthalter gibt es seit dem Fahrplanwechsel neu die Möglichkeit, ein Papier-Abonnement mit einem persönlichen Ausweis zu beziehen.

Ebenfalls auf den Fahrplanwechsel erfolgte die Anpassung und Vereinfachung des Gruppensortiments. Neu profitieren alle Jugendlichen unter 25 Jahren vom reduzierten Tarif, unabhängig davon, ob ein Halbtax vorhanden ist oder nicht. Zudem wurde die alte Kombination aus einem linearen Rabatt von 20 Prozent je Person und den gratisreisenden Personen (jede 10. Person) durch einen einzigen Berechnungsfaktor je Kundensegment auf Basis von 30 Prozent Rabatt ersetzt. Die freie Fahrt jeder 10. Person fiel dadurch weg.

### Marketing

Im Bereich Marketing fokussierte man sich im 2019 auf die vier Schwerpunkte:

- **«Mehr Information»**  
sämtliche Basiskommunikation wie Info-Broschüren sowie die Modernisierung des CI/CD
- **«Mehr Hintergrund»**  
Kooperation mit der Reisereporterin Travelita ([www.travelita.ch](http://www.travelita.ch)), Blogbeiträge sowie PaidPosts auf 20 Minuten mit Pendlergeschichten und Ausflugstipps
- **«Mehr Abo und Ticket»**  
Upsell-Mailing Monats-Abo-Inhaber und Mailing Kunden-rückgewinnung Jahres-Abo Kunden sowie Neuzuzüger-Sets und Flyer der Strassenverkehrsämter Luzern, Obwalden und Nidwalden
- **«Mehr Flexibilität»**  
Report im 360 Magazin zum Thema Online-Shops

Zudem wurden vermehrt auch digitale Kanäle bespielt und mit einem crossmedialen Mix möglichst viele Altersgruppen erreicht.

### Key Account Management

Das Key Account Management berät Firmen in der Umsetzung eines ausgeglichenen Mobilitätskonzeptes und koordinierte transportübergreifende Integration des öffentlichen Verkehrs bei Anlässen. Dabei wurde im 2019 vermehrt der Fokus auf die Mobilitätsberatung gelegt und die Vermarktung via LinkedIn ergänzt.

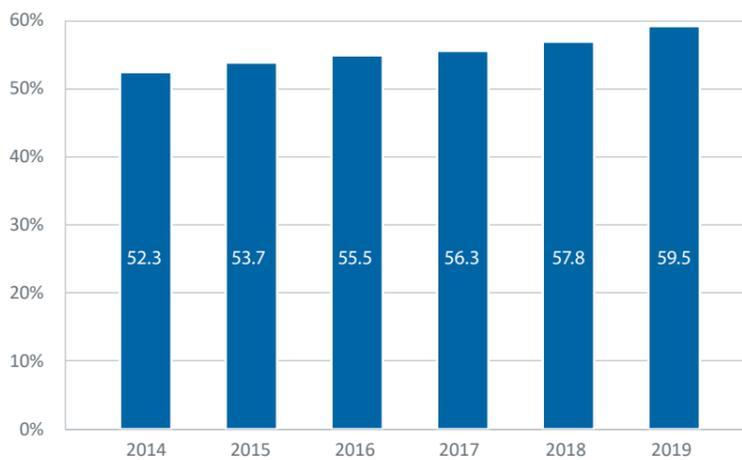
## Organisation (Stand Dezember 2019)



## Entwicklung Finanzierung bestellter Leistungen

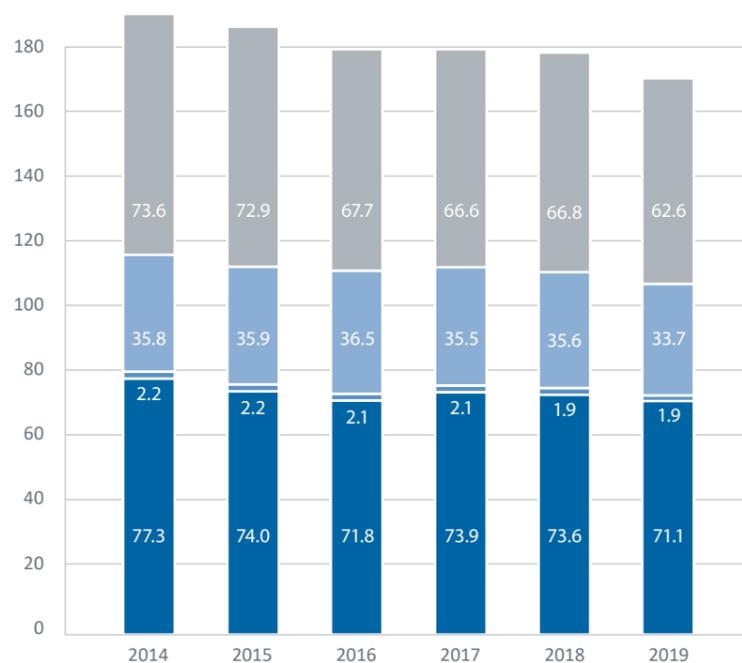
2019 konnte der Kostendeckungsgrad erneut gesteigert werden. Verantwortlich sind die positiven Zahlen bei Nachfrage und Erlös sowie tiefere Abgeltungskosten.

### Entwicklung Kostendeckungsgrad (in Prozent)



Der Kostendeckungsgrad der bestellten Linien verbesserte sich 2019 um weitere 1.7 Prozentpunkte auf 59.5 Prozent. Damit übersteigt er die im öV-Bericht 2018 bis 2021 anvisierte Marke von 57 Prozent. Mehreinnahmen bei den Ticketverkäufen haben ebenfalls zur Steigerung des Kostendeckungsgrades beigetragen.

### Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (in Mio. CHF)



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

Der Anteil des VVL ist gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken.

## Rückzahlungsforderungen an BLS und VBL

Die beiden Transportunternehmen VBL und BLS haben in den letzten Jahren aus unterschiedlichen Gründen zu hohe Subventionen bezogen. Das haben Abklärungen des Verkehrsverbunds Luzern und des Bundesamts für Verkehr (BAV) ergeben. Die Rückerstattungen werden in der Jahresrechnung 2019 als ausserordentlicher Ertrag in der Höhe von 16.43 Millionen Franken ausgewiesen.

Der «Fall Postauto» hat gezeigt, dass die Besteller die korrekte Abwicklung der Subventionierung von Verkehrsleistungen eng begleiten müssen. Bund und Kantone haben deshalb in den letzten zwei Jahren ihr Augenmerk noch stärker als bisher auf die Subventionsverwendung gerichtet.

Zeitnah nach Bekanntwerden der Postauto-Affäre im Jahr 2018 hat der VVL Abklärungen bei denjenigen Transportunternehmen vorgenommen, die eine ähnliche Holdingstruktur wie die PostAuto AG aufwiesen. Des Weiteren fasste das BAV Ende Februar 2018 die wichtigsten Erkenntnisse aus der Aufarbeitung der Postauto-Affäre zusammen, und legte fest, dass im subventionierten öV nur effektive Kosten verrechnet werden dürfen.

Das BAV hat im Nachgang zum «Fall PostAuto» sein Aufsichtskonzept angepasst. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat am 1.5.2020 die dafür notwendige Verordnungsanpassung beschlossen.

### VBL

Der VVL hatte bereits im Jahr 2012 das Bundesamt für Verkehr beauftragt, die 2010 eingeführte Holdingstruktur der VBL sowie die Abrechnungsgrundsätze von Leistungen auf ihre Rechtmässigkeit zu überprüfen. Das BAV hat die Verrechnungspraxis nicht beanstandet. Diese Praxis wurde in den Folgejahren – trotz der Vorbehalte seitens VVL – bis zur Postauto-Affäre weitergeführt. Gemäss dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (§ 1 öVG) gelten die Vorschriften des Bundes für den regionalen Personenverkehr (RPV) auch für den Ortsverkehr. Deshalb war es nicht möglich, dass der VVL eigene Standards anwendete. Der VVL hat in den Jahren danach wiederholt von der VBL zusätzliche Informationen sowie eine Bestätigung verlangt, dass gesetzliche Vorgaben eingehalten werden, was die VBL jedoch ablehnte.

Als Ergebnis der einleitend erwähnten Abklärungen hat der Verbundrat entschieden, die Höhe der Abgeltungen der VBL vertiefter zu überprüfen und hat einen neutralen externen Gutachter beigezogen. Dessen Untersuchungen zeigten, dass die VBL für die Jahre 2010 bis 2017 zu hohe

Subventionen in der Höhe von rund 16 Millionen Franken bezogen hat. Davon betreffen rund 15.5 Millionen den VVL, der Rest den Bund. Grund dafür waren Differenzen zwischen den effektiven Zinskosten und den VBL-intern verrechneten kalkulatorischen Zinsen. Der VVL forderte im Februar 2020 eine Rückzahlung der zu hohen Bezüge. Zudem verlangt der VVL eine Änderung der Holdingstruktur sowie die Umstellung des Rechnungslegungsmodells auf Swiss GAAP FER.

### BLS

Eine Überprüfung der Jahresrechnungen bei der BLS hat ergeben, dass gesamtschweizerisch 29.4 Millionen Franken zu hohe Abgeltungen in den Jahren 2014 bis 2017 durch die öffentliche Hand bezahlt wurden. Die BLS hat zu hohe Zinsen geltend gemacht. Sie zahlt dieses Geld über vier Jahre (2019 bis 2022) zurück. Insgesamt betreffen den VVL 2.4 Millionen Franken, davon 2019 939'000 Franken, die als ausserordentlicher Ertrag in der Jahresrechnung ausgewiesen sind.

Anfang 2020 wurde zudem festgestellt, dass die BLS und ihre Tochtergesellschaft «Busland» in den Jahren 2011 bis 2018 in ihren Offerten für Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) zu tiefe Erlöse aus dem Tarifverbund Libero eingerechnet haben. In der Folge zahlten der Bund, der Kanton Bern sowie die weiteren mitbetroffenen Kantone zu hohe Abgeltungen. Mit der BLS wird eine Vereinbarung zur Rückzahlung im Umfang von 38 bis 43.6 Millionen Franken abgeschlossen.

### Rückerstattung an Kanton Luzern und Gemeinden

Die Rückerstattungen von VBL und BLS werden in der Jahresrechnung 2019 des VVL als ausserordentlicher Ertrag in der Höhe von 16.43 Millionen Franken ausgewiesen, was zu einem positiven Jahresabschluss und einer Überschreitung der Eigenkapitallimite führt. Soweit die Eigenkapitallimite überschritten ist, erfolgt eine Rückerstattung an Kanton und Gemeinden.

## Bericht zur Jahresrechnung 2019

Die Jahresrechnung 2019 des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) schliesst mit einem Gewinn von TCHF 20'221 ab. Dieses ausserordentliche Ergebnis wird hauptsächlich aufgrund der angekündigten Rückerstattung von zu viel erhaltenen Abgeltungen durch die VBL erzielt. Im Vorjahr erzielte der VVL einen Gewinn von TCHF 3'452. Im Geschäftsjahr 2019 wurden Kanton und Gemeinden insgesamt TCHF 3'300 der positiven Ergebnisvorträge der Vorjahre zurückerstattet.

Die Jahresrechnung umfasst die folgenden drei Geschäftsbereiche: VVL (finanziert durch den Kanton Luzern und die Gemeinden), Tarifverbund Passepartout (finanziert durch die 12 am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmen) und Behindertenfahrdienst (finanziert durch den Kanton Luzern und die Gemeinden). Weiter führt der VVL auf Mandatsbasis die Geschäftsstellen ZKöV (Zentralschweizer Konferenz der öV-Direktoren) und die Besteller des Tarifverbundes Passepartout (Beteiligte sind neben dem VVL die Kantone Obwalden und Nidwalden).

### Erfolgsrechnung

Das Jahresergebnis des VVL beträgt TCHF 20'221 (gegenüber TCHF 3'452 im Vorjahr). Der Betriebsertrag stieg um 6.1 Prozent, der Betriebsaufwand um 4.4 Prozent. Die Beiträge von Kanton und Gemeinden waren TCHF 500 höher als im Vorjahr. Die Beiträge an die Transportunternehmen sanken gegenüber dem Vorjahr um 2.9 Prozent, der übrige Sach- und Administrationsaufwand lag hingegen 17.5 Prozent über dem Vorjahr. Aufgrund der Rückerstattung von BLS und VBL für zu viel bezahlte Abgeltungen in den Vorjahren wurde ein ausserordentlicher Ertrag von TCHF 16'439 erzielt.

### Bilanz

Den laufenden Verpflichtungen und kurzfristigen Schulden stehen genügend flüssige Mittel und Guthaben gegenüber. Das Eigenkapital beträgt TCHF 28'181 und ist somit TCHF 16'921 höher als im Vorjahr.

### Kennzahlen

Der Kostendeckungsgrad der bestellten Linien verbesserte sich 2019 um weitere 1.7 Prozentpunkte und übersteigt mit 59.5 Prozent die anvisierte Marke von 57 Prozent gemäss öV-Bericht 2018 bis 2021. Die Kosten pro Angebotskilometer sanken um CHF 0.13 (1.0 Prozent) auf CHF 13.16, die Abgeltung pro Personenkilometer sank um 5.9 Prozent auf CHF 0.1690

## Jahresrechnung 2019

### Bilanz per 31. Dezember

in TCHF

Aktiven	Anhang	2019	2018
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		33'045	32'892
Forderungen aus Leistungen	2)	875	457
Ausstehende Zahlung VBL		15'500	–
Aktive Rechnungsabgrenzungen		19	102
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>49'439</b>	<b>33'451</b>
Anlagevermögen			
Immaterielle Anlagen	1)	542	–
Total Anlagevermögen		542	–
<b>Total Aktiven</b>		<b>49'981</b>	<b>33'451</b>
<b>Passiven</b>			
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Leistungen	3)	2'182	1'090
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	4)	10'117	13'010
Passive Rechnungsabgrenzungen		865	640
Kurzfristige Rückstellungen	5)	2'836	1'296
Kurzfristiges Fremdkapital		16'000	16'036
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	6)	5'800	6'155
Langfristiges Fremdkapital		5'800	6'155
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>21'800</b>	<b>22'191</b>
Eigenkapital			
Ergebnisvortrag		28'181	11'260
Total Eigenkapital		28'181	11'260
<b>Total Passiven</b>		<b>49'981</b>	<b>33'451</b>

### Erfolgsrechnung

in TCHF

	Anhang	2019	2018
Kantons- und Gemeindebeiträge	7)	80'386	79'886
Beiträge von Transportunternehmen	8)	2'067	2'092
Beiträge Dritter	9)	233	263
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	10)	463	464
Durchlaufende Beiträge	11)	17'546	12'221
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>100'695</b>	<b>94'926</b>
Beiträge an Transportunternehmen	12)	–72'986	–75'143
Aufwand für Behindertenfahrdienst	13)	–692	–618
Durchlaufende Beiträge	11)	–17'546	–12'221
Total Betriebsaufwand ohne Administrationsaufwand		–91'224	–87'982
Personalaufwand		–1'711	–1'463
Sachaufwand	14)	–3'979	–3'290
Abschreibungen immaterielle Anlagen	15)	–	–90
<b>Total Administrationsaufwand</b>		<b>–5'690</b>	<b>–4'843</b>
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>–96'914</b>	<b>–92'825</b>
<b>Ordentliches Ergebnis</b>		<b>3'781</b>	<b>2'101</b>
<b>Betriebsergebnis</b>		<b>3'781</b>	<b>2'101</b>
Ausserordentlicher Ertrag	16)	16'439	1'351
<b>Ausserordentliches Ergebnis</b>		<b>16'439</b>	<b>1'351</b>
<b>Jahresergebnis</b>		<b>20'221</b>	<b>3'452</b>

**Geldflussrechnung**

in TCHF

<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
Ordentliches Ergebnis	3'781	2'101
Ausserordentlicher Ertrag	16'439	1'351
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen (erfolgswirksame Aufwertungen) des Anlagevermögens	–	90
+/- Abnahme/Zunahme Forderungen aus Leistungen	–15'918	–94
+/- Abnahme/Zunahme aktive Rechnungsabgrenzungen	83	–82
+/- Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Leistungen	1'092	590
+/- Zunahme/Abnahme andere kurzfristige Verbindlichkeiten	–2'893	2'867
+/- Zunahme/Abnahme passive Rechnungsabgrenzungen	224	289
+/- Zunahme/Abnahme kurzfristige Rückstellungen	1'540	1'296
<b>= Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>4'348</b>	<b>8'408</b>
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		
Auszahlung für Investitionen von immateriellen Anlagen	–	29
Auszahlung für Investitionen von immateriellen Anlagen in Realisierung	–542	–
<b>= Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>–542</b>	<b>29</b>
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		
+/- Zunahme/Abnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	–355	–381
– Rückerstattung Kantons- und Gemeindebeiträge	–3'300	–200
<b>= Total Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>–3'655</b>	<b>–581</b>
Bestand flüssige Mittel 1. Januar	32'892	25'035
Bestand flüssige Mittel 31. Dezember	33'045	32'892
<b>+/- Zunahme/Abnahme flüssige Mittel</b>	<b>153</b>	<b>7'857</b>

**Eigenkapitalnachweis**

in TCHF

	<b>Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern</b>
<b>Stand 1. Januar 2018</b>	8'008
Rückzahlung	–200
Jahresergebnis 2018	3'452
<b>Stand 31. Dezember 2018</b>	<b>11'260</b>
Stand 1. Januar 2019	11'260
Rückzahlung	–3'300
Jahresergebnis 2019	20'221
<b>Stand 31. Dezember 2019</b>	<b>28'181</b>

**Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern**

Gemäss der Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton Luzern und dem VVL darf ein positiver Ergebnisvortrag höchstens zehn Prozent der Kantons- und Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund im Berichtsjahr erreichen. Das Eigenkapital per 31.12.2019 (kumulierte Ergebnisvorträge) liegt TCHF 20'142 über dem zulässigen Höchstbetrag. Darüber hinaus gehende positive Ergebnisvorträge sind dem Kanton und den Gemeinden zurückerstatten. Demnach werden Kanton und Gemeinden TCHF 20'200 zurückbezahlt.

## Anhang zur Jahresrechnung 2019

### 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 öV (Eigenentwicklung). Der Aufwand für in Betrieb genommene Releases wird aktiviert und laufend abgeschrieben. 2019 startete die Weiterentwicklung der Software. Die Inbetriebnahme wird 2020 erfolgen.

#### Verbindlichkeiten und Rückstellungen

Die Verbindlichkeiten werden zum Nominalwert eingesetzt. Rückstellungen werden dann gebildet, wenn aus einem Ereignis in der Vergangenheit a) eine wahrscheinliche Verpflichtung besteht, b) der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen zum Erfüllen dieser Verpflichtung wahrscheinlich ist und c) eine zuverlässige Schätzung der Höhe der Verpflichtung möglich ist. Die Bewertung erfolgt nach einheitlichen betriebswirtschaftlichen Kriterien.

#### Beiträge an Transportunternehmen

Die Beiträge an die Transportunternehmen werden in zweijährigen Angebotsvereinbarungen festgehalten, welche die gesamten ungedeckten Kosten, deren Finanzierung, die Leistung und Kennzahlen beinhalten. Sie beziehen sich auf zwei Fahrplanjahre, das heisst jeweils etwa

Mitte Dezember Vorjahr bis Mitte Dezember des nächsten Jahres. Für das zweite Jahr gilt in der Vereinbarung der Vorbehalt der Budgetgenehmigung ab dem zweiten Fahrplanjahr. Falls das Budget nicht im beantragten Umfang genehmigt wird, kann dies eine Anpassung der Angebotsvereinbarungen bedingen. Per Bilanzstichtag werden jeweils keine Rechnungsabgrenzungen vorgenommen.

#### Kantons- und Gemeindebeiträge

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

#### Entschädigungen

Im Reglement für den Verkehrsverbund (SRL 775b) sind die Entschädigungen für den Verbundrat festgelegt. Sie bestehen aus einer Grundentschädigung und Sitzungsgelder; es werden keine Spesen vergütet. Die Verbundratsentschädigung betrug 2019 TCHF 77, davon erhielt der Präsident TCHF 17. Das Reglement sieht kein Leitungsorgan, sondern nur einen Geschäftsführer vor. Der Lohn des Geschäftsführers wird gemäss dem Besoldungssystem des Kantons Luzern festgelegt und betrug TCHF 179. Er erhält eine feste Entschädigung, es werden keine zusätzlichen erfolgsabhängigen Vergütungen ausbezahlt. Als Nebenleistung erhält er das Generalabonnement. Es werden keine Pauschalspesen entrichtet.

## Erläuterungen zur Jahresrechnung

### 1) Anlagespiegel

in TCHF	immaterielle Anlagen
<b>Anschaffungskosten</b>	
Stand 1. Januar 2018	918
Zugänge 2018	-29
Abgänge 2018	-
Umbuchungen 2018	889
<b>Bruttowerte 31. Dezember 2018</b>	<b>918</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen</b>	
Stand 1. Januar 2018	-799
Planmässige Abschreibungen 2018	-90
Abgänge 2018	-
<b>Bestand 31. Dezember 2018</b>	<b>-889</b>
<b>Buchwert</b>	
Buchwert per 1. Januar 2018	119
Buchwert per 31. Dezember 2018	-
<b>in TCHF</b>	
<b>immaterielle Anlagen</b>	
<b>Anschaffungskosten</b>	
Stand 1. Januar 2019	889
Zugänge immaterielle Anlagen in Realisierung 2019	542
Abgänge 2019	-
Umbuchungen 2019	-
<b>Bruttowerte 31. Dezember 2019</b>	<b>1'431</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen</b>	
Stand 1. Januar 2019	-889
Planmässige Abschreibungen 2019	-
Abgänge 2019	-
<b>Bestand 31. Dezember 2019</b>	<b>-889</b>
<b>Buchwert</b>	
Buchwert per 1. Januar 2019	-
<b>Buchwert per 31. Dezember 2019</b>	<b>542</b>

**2) Ausstehende Zahlungen VBL**

in TCHF	2019	2018	Veränderung
Ausstehende Zahlungen VBL	15'500	–	15'500
<b>Total</b>	<b>15'500</b>	<b>–</b>	<b>15'000</b>

Die VBL hat in den Jahren 2010 bis 2017 zu hohe Zinsen von ca. TCHF 16'100 geltend gemacht. VVL und Bund fordern die zu viel bezahlten Abgeltungen zurück, der Anteil des VVL beträgt ca. TCHF 15'500.

**3) Verbindlichkeiten aus Leistungen**

in TCHF	2019	2018	Veränderung
Kreditoren Leistungen	2'107	1'033	1'074
Intercompany-Kreditoren	74	56	18
<b>Total</b>	<b>2'182</b>	<b>1'090</b>	<b>1'092</b>

**4) Andere kurzfristige Verbindlichkeiten**

in TCHF	2019	2018	Veränderung
Guthaben Gemeinden aus Beiträgen für Investitionsausgaben öV	9'654	12'547	-2'893
Anzahlungen von Dritten	–	–	–
Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen	463	463	–
<b>Total</b>	<b>10'117</b>	<b>13'010</b>	<b>-2'893</b>

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

**5) Rückstellungsspiegel**

in TCHF	übrige betriebliche Leistungen
Stand 1. Januar 2019	1'296
Neubildung	1'540
Auflösung	–
Verwendung	–
Umgliederung	–
<b>Stand 31. Dezember 2019</b>	<b>2'836</b>
davon kurzfristiger Anteil	2'836
davon langfristiger Anteil	–

Aufgrund unterschiedlicher Rechtsauslegung sind für bestrittene betriebliche Leistungen Rückstellungen gebildet worden.

**6) Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten**

in TCHF	2019	2018	Veränderung
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	312	204	108
Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen	5'488	5'951	-463
<b>Total</b>	<b>5'800</b>	<b>6'155</b>	<b>-355</b>

Gemäss der Leistungsvereinbarung vom 23. Mai 2014 zwischen dem Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern und dem VVL werden die Ausgaben für den Behindertenfahrdienst, die die Kantons- und Gemeindebeiträge übersteigen, unter der Position übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Die Vorauszahlung von publikumsintensiven Einrichtungen betreffen Betriebsbeiträge für die übernächsten Jahre.

**7) Kantons- und Gemeindebeiträge**

in TCHF	2019	2018	Veränderung
Kantonsbeitrag an VVL	39'793	39'593	200
Kantonsbeitrag für Behindertenfahrdienst	400	350	50
Gemeindebeitrag an VVL und für Behindertenfahrdienst	40'193	39'943	250
<b>Total</b>	<b>80'386</b>	<b>79'886</b>	<b>500</b>

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 2019, basierend auf der Leistungsvereinbarung mit dem Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern, je TCHF 400.

**8) Beiträge von Transportunternehmen**

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

**9) Beiträge Dritter**

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

**10) Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen**

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

**11) Durchlaufende Beiträge**

in TCHF	2019	2018	Veränderung
Gemeindebeiträge für Investitionsausgaben öV	16'700	11'248	5'452
Rückerstattung Postauto für Auftragsverkehr Gemeinden	–	38	–38
Saldierungsstelle SBB	847	935	–88
<b>Total</b>	<b>17'546</b>	<b>12'221</b>	<b>5'326</b>

Auf der Ertragsseite ist die Rechnungsstellung an Dritte für Spezialfahrausweise verbucht. Es handelt sich sinngemäss um Einnahmen der Transportunternehmen, welche der Saldierungsstelle der SBB zu überweisen sind. Diese werden daher auf der Aufwandseite wieder ausgebucht. Weiter werden die Beiträge der Gemeinden für Investitionsausgaben öV, die dem Kanton Luzern weitergeleitet werden, unter dieser Position verbucht.

**12) Beiträge an Transportunternehmen**

Die Beiträge an die Transportunternehmen betreffen die Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des Agglomerations- und Regionalverkehrs (Betrieb).

**13) Aufwand für Behindertenfahrdienst**

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

**14) Sachaufwand**

Der Sachaufwand hat gegenüber dem Vorjahr um TCHF 689 zugenommen. Im Sachaufwand sind Leistungen von kantonalen Dienststellen im Umfang von TCHF 170 (Vorjahr TCHF 150) enthalten. Es handelt sich hauptsächlich um Leistungen im Bereich Dienstleistungen und Honorare, Informatik und Rechnungswesen.

**15) Abschreibungen immaterielle Anlagen**

Die immaterielle Anlage betrifft die Eigenentwicklung der Software BELUGA. Sie wurde 2018 vollständig abgeschrieben. Die Ausgaben für die Weiterentwicklung sind unter immaterielle Anlagen in Realisierung ausgewiesen.

**16) Ausserordentlicher Ertrag**

Die Überprüfung der Jahresrechnungen bei BLS hat ergeben, dass gesamtschweizerisch 29.4 Millionen Franken zu hohe Abgeltungen in den Jahren 2014 bis 2017 durch die öffentliche Hand bezahlt worden sind. BLS zahlt dieses Geld über die nächsten vier Jahre zurück. Zudem sind auch 2018 zu hohe Zinsen in die Abgeltung eingerechnet worden, die ebenfalls 2019 rückerstattet wurden. Den VVL betreffen TCHF 939. Die VBL hat in den Jahren 2010 bis 2017 zu hohe Abgeltungen von schätzungsweise TCHF 16'100 bezogen, davon betreffen den VVL TCHF 15'500.

**Berichterstattung der Geschäftsbereiche**

Aufgrund unterschiedlicher Finanzierungen werden drei Kostenträger geführt (VVL, Tarifverbund Passepartout und Behindertenfahrdienst). Für die Abrechnung der Gemeinkosten bestehen drei Kostenstellen, die im Verhältnis der Anzahl Mitarbeitenden auf die Kostenträger VVL und Tarifverbund Passepartout verteilt werden. Der Betriebsaufwand der Geschäftsführung Tarifverbund Passepartout wird von den beteiligten Transportunternehmen finanziert. Dieser Geschäftsbereich wird per Ende Jahr ausgeglichen, respektive zu viel oder zu wenig bezahlte Beiträge werden abgegrenzt. Der VVL wurde vom Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern beauftragt, das Konzept über die Behindertenfahrdienste im Kanton Luzern vom 28. September 2010 umzusetzen. Die Leistungsvereinbarung zwischen dem GSD und dem VVL wurde bis und mit 2019 verlängert. Ab dem 1. Januar 2020 werden die Regelungen in den bestehenden Leistungsauftrag zwischen dem VVL und dem BUWD integriert.

Auch für diesen Geschäftsbereich werden zu viel oder zu wenig bezahlte Beiträge abgegrenzt.

**Verkehrsverbund Luzern**

in TCHF

	2019	2018
Kantons- und Gemeindebeiträge	79'586	79'186
Beiträge Dritter	233	231
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	463	463
Durchlaufende Beiträge	16'700	11'286
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>96'981</b>	<b>91'166</b>
Beiträge an Transportunternehmen	-72'986	-75'143
Durchlaufende Beiträge	-16'700	-11'286
Personalaufwand	-1'266	-1'087
Sachaufwand	-2'248	-1'459
Abschreibungen immaterielle Anlagen	-	-90
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>-93'200</b>	<b>-89'065</b>
<b>Ordentliches Ergebnis</b>	<b>3'781</b>	<b>2'101</b>
Ausserordentlicher Ertrag	16'439	1'351
<b>Ausserordentliches Ergebnis</b>	<b>16'439</b>	<b>1'351</b>
<b>Jahresergebnis</b>	<b>20'221</b>	<b>3'452</b>

**Tarifverbund Passepartout**

in TCHF

	2019	2018
Beiträge von Transportunternehmen	2'175	2'174
Beiträge Dritter	-	33
Durchlaufende Beiträge	847	935
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>3'022</b>	<b>3'142</b>
Durchlaufende Beiträge	-847	-935
Personalaufwand	-444	-376
Sachaufwand	-1'731	-1'831
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>-3'022</b>	<b>-3'142</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

**Behindertenfahrdienst**

in TCHF

	2019	2018
Kantonsbeitrag	400	350
Gemeindebeiträge	400	350
Ausgleich über Guthabenkonto	-108	-82
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>692</b>	<b>618</b>
Aufwand für Behindertenfahrdienst	-692	-618
Interner Aufwand	-	-
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>-692</b>	<b>-618</b>

**Weitere Angaben zur Jahresrechnung****Eventualverpflichtungen**

Gemäss Bundesgesetzgebung können die Transportunternehmen bei der Beschaffung von Betriebsmitteln Investitionsfolgekosten in den Planrechnungen berücksichtigen, wenn die Besteller vorgängig der Investition zugestimmt haben. Mit dieser Genehmigung stimmen die Besteller der Investition oder einer Rollmaterialbeschaffung zu, sie befürworten den Einsatz bzw. die Zuteilung auf die vorgesehenen Linien und akzeptieren die Kapitalkosten in den Planrechnungen. Der VVL hat gegenüber der Zentralbahn und BLS solche Genehmigungen erteilt. Die Genehmigungen betrafen Rollmaterialbeschaffungen und Refit von Rollmaterial bei der BLS sowie die Fahrzeuginstandhaltungsanlage Bönigen (BLS). Weiter hat der VVL dem Vorhaben von drei Transportunternehmen zugestimmt, insgesamt zehn Depotlader-Batteriebusse zu beschaffen. Die Betriebsmittelgenehmigungen werden erst nach Vorliegen der Offerten ausgestellt.

**Eventualforderungen**

Die Revision des BAV hat bei der BLS Zinsdifferenzen in den Jahren 2014–2017 festgestellt. Über die Kompensation dieser Zinsdifferenz haben sich BAV und BLS in einer Vereinbarung geeinigt. Sie soll über vier Jahre – 2019 bis 2022 – verteilt werden, basierend auf den in den jeweiligen Jahren geltenden Finanzierungsschlüsseln. Für die Jahre 2020 bis 2022 werden Rückerstattungen an den VVL im Gesamtumfang von rund 1.5 Mio. Franken erwartet.

**Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

Für das abgelaufene Geschäftsjahr sowie bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung 2019 durch den Verbundrat wurden keine Risiken identifiziert, welche zu weiteren wesentlichen Korrekturen der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen könnten. Der Jahresrechnung 2019 wurde am 20. März 2020 vom Verbundrat zugestimmt.

Mit der BLS ist eine Vereinbarung über die Rückerstattung von nicht deklarierten Verbunderträgen in den Jahren 2012 bis 2018 in Vorbereitung. Von den 38.4 Mio. Franken betreffen 0.8 Mio. Franken den VVL, den Rest teilen sich der Bund sowie die Kantone Bern, Fribourg, Neuchâtel, Solothurn und Wallis.

Die aktuelle Notlage in Zusammenhang mit dem Coronavirus und den damit verbundenen Massnahmen, wird auch den öffentlichen Verkehr spürbar treffen und temporär zu einem starken Rückgang der Erlöse führen.

**Risikomanagement**

Weiterhin kritisch bleiben die geplanten grossen Baustellen in der Stadt und Agglomeration und die verspätete Inbetriebnahme von öV-Infrastrukturen. Die damit einhergehenden betrieblichen Einschränkungen führen nicht nur zu Mehrkosten, sie führen auch kundenseitig zu harschen Reaktionen bis zu Verzicht auf die Nutzung des öV. Damit kann eine negative Spirale ausgelöst werden mit Mehrkosten, Mindererträgen und steigenden Abgeltungen der öffentlichen Hand. Der Sicherstellung von Transportketten und der Einhaltung des Fahrplans sind grösste Priorität einzuräumen. Dies braucht den Willen der Politik und das Zusammenarbeiten aller involvierten Akteuren.

Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens wird sich zukünftig nicht nur in der Distribution (Stichwort digitale Verkaufskanäle) manifestieren. Neben den klassischen Transportunternehmen und Verbänden werden weitere Akteure den Mobilitätsmarkt aufmischen. Tarifverbände verlieren an Bedeutung, verbundübergreifende und verkehrsmittelübergreifende bedingen andere Lösungen. Die Sicherstellung der Erträge und die Missbrauchsbekämpfung werden die Branche zunehmend beschäftigen und wohl Korrekturen bei den (Ertrags-)Erwartungen auslösen.

## Bericht der Revisionsstelle

an den Regierungsrat des Kantons Luzern

### zur Jahresrechnung des Verkehrsverbunds Luzern, Luzern

Als Revisionsstelle haben wir die auf den Seiten 33 bis 45 dargestellte Jahresrechnung des Verkehrsverbunds Luzern, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang für das am 31. Dezember 2019 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 2019 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



Karin Fein



Adrian Waser

Luzern, 26. März 2020

## 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 14 Transportunternehmen. Diese sorgen im Auftrag des VVL dafür, dass jährlich über 113 Millionen Fahrgäste sicher und zuverlässig an ihr Ziel kommen.

### Verbundrat

#### Präsident

Thomas Buchmann  
Departementssekretär, BUWD

#### Kantonsvertretung

Thomas Buchmann  
Departementssekretär, BUWD

#### Rolf Bättig

Kantonsingenieur, vif

#### Hansjörg Kaufmann

Leiter Dienststelle Finanzen

#### Gemeindevertretung

Adrian Borgula  
Stadtrat, Luzern

#### Matthias Senn

Stadtrat, Kriens

#### Willi Bucher

Gemeindeammann, Wolhusen

#### Armin Hartmann

Gemeindeammann, Schlierbach

### Revisionsstelle

Finanzkontrolle des Kantons Luzern

### Geschäftsstelle

Pascal Süess, Geschäftsführer

Yvonne Schuler, Finanzen,  
Stellvertreterin Geschäftsführer

Selina Albisser, Marketing  
(bis 31. August 2019)

Romeo Degiacomi, Kommunikation

Markus Flückiger, Leiter Tarifverbund Passepartout  
(ab 21. Januar 2019)

Daniel Heer, Verkehrsplanung

Dorothee Ketterer, Marketing  
(ab 15. September 2019)

Simon Mormile, Finanzen

Thomas Schemm, Angebotsplanung

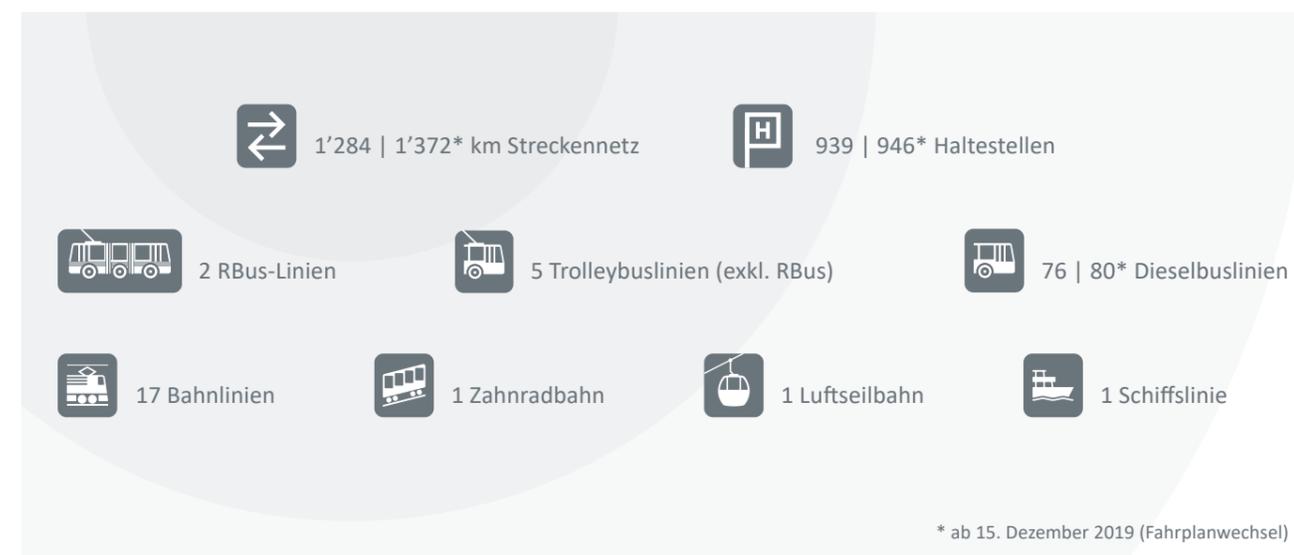
Marco Schurtenberger, Tarifmanagement Passepartout

Samuel Urech, Angebotsplanung

### Transportunternehmen im VVL-Gebiet



### Liniennetz



\* ab 15. Dezember 2019 (Fahrplanwechsel)

---

## 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

Bilder  
Matthias Muff  
Seite 22: Kampagne Tarifverbund Passepartout