

Geschäftsbericht 2021



## Editorial

Ruth Aregger, Präsidentin Verbundrat

*Auf den 1. Januar 2022 besetzte der Regierungsrat des Kantons Luzern den Verbundrat neu. Damit setzte er die im Sommer 2021 beschlossene Neuausrichtung des Verbundrates um. Drei Mitglieder des Verbundrates vertreten den Kanton und vier Mitglieder vertreten die Gemeinden. Der Regierungsrat berücksichtigte bei der Wahl der Gemeindevertretungen die Vorschläge des Verbandes Luzerner Gemeinden (VLG) und der Regionalen Entwicklungsträger (RET). Das Präsidium über ich als Mitglied, das den Kanton vertritt, aus.*

*Zwei bisherige Mitglieder wurden wiedergewählt und stellen damit die Kontinuität sicher. Die fünf neuen Mitglieder des Verbundrates, die wir Ihnen auf den nachfolgenden Seiten vorstellen, haben sich rasch und intensiv eingearbeitet. Das Gremium freut sich darauf, die anstehenden Themen und Herausforderungen konstruktiv anzugehen. Ein strategisch wichtiges Thema wird die Ausschreibung von Linien sein. Auch das Gerichtsverfahren mit der VBL wird den Verbundrat weiterhin beanspruchen.*

*Dem Verbundrat ist eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Transportunternehmungen, die im Kanton Luzern Leistungen anbieten, wichtig. Gleichzeitig ist es dem Verbundrat ein Anliegen, die Interessen des Kantons wie auch diejenigen der Gemeinden ausgewogen zu berücksichtigen. Der öV muss gemeinde-, regions- und kantonsübergreifend geplant werden, weshalb der Verbundrat eine Gesamtsicht anstrebt.*

*Ein grosser Dank gebührt dem ehemaligen Verbundratspräsidenten Thomas Buchmann und den ehemaligen Verbundräten für ihre geleistete Arbeit. Der ehemalige Verbundrat hat in seiner langjährigen Tätigkeit viel erreicht und konnte bei verschiedenen aktuellen und zukünftigen Projekten bereits wichtige Weichenstellungen vornehmen.*

*Das Schlüsselprojekt für einen attraktiven öV in der Zentralschweiz ist der Durchgangsbahnhof Luzern. Die Planungsarbeiten laufen intensiv, seitens Verkehrsverbund Luzern insbesondere für das Busangebot während der Bauphase und nach Inbetriebnahme des Durchgangsbahnhofs. Über die Finanzierung wird das eidgenössische Parlament 2026/2027 entscheiden. Nur wenn die Zentralschweiz geschlossen hinter dem Projekt steht, hat der Durchgangsbahnhof Luzern eine Chance. Der Verbundrat setzt sich für die Realisierung dieses Grossprojekts ein, damit wir den öV im Kanton Luzern sowie in der ganzen Zentralschweiz weiterentwickeln können.*

Pascal Süess, Geschäftsführer

*In der Freitagnacht vom 17. Dezember 2021 begann im öV-Nachtangebot im Kanton Luzern ein neues Zeitalter. Anstelle von einzelnen Linien, durch die Transportunternehmen geführt und durch Sondertarife finanziert, nahm ein integriert geplantes Nachtnetz seinen Betrieb auf. Das öV-Nachtangebot, genannt Nachtstern, wird neu von VVL, Bund und Nachbarkantonen bestellt und organisatorisch in das normale öV-Angebot integriert. Die Fahrgäste profitieren von einheitlichen Tarifen: Tag und Nacht sind die gleichen Billette und Abos gültig. Zudem wurde das öV-Nachtangebot stark ausgebaut. Der erfolgreiche Nacht-RE zwischen Luzern und Zürich wurde mit einer Nacht-S1 zwischen Luzern und Sursee ergänzt. Ab Luzern, Rothenburg Dorf, Rothenburg, Sempach-Neuenkirch und in Sursee werden Anschlüsse auf Nachtstern-Busse angeboten. Zum Einführungszeitpunkt war das Nachtleben noch durch Covid-Einschränkungen geprägt, sodass die Nachfrage noch zögerlich war. Wir sind aber zuversichtlich, dass sich das neue öV-Nachtangebot gut etablieren und zahlreiche Nachtschwärmerinnen und Nachtschwärmer zuverlässig und sicher nach Hause bringen wird.*

*Die Nachfrage im öV war, bedingt durch die Covid-19-Pandemie, auch im Jahr 2021 tiefer als im Jahr 2019. Zwar hat im Vergleich zum Vorjahr die Nachfrage um 4 Prozent zugenommen, liegt damit aber noch rund 24 Prozent unter dem Jahr 2019.*

*Die tiefere Nachfrage zeigt sich auch in tieferen Erlösen. Entsprechend waren Transportunternehmen und Besteller gefordert. Gemäss den Vorgaben des Bundesamtes für Verkehr wird denjenigen Transportunternehmen, deren die Reserven nicht ausreichen, für die Jahre 2021 und 2022 eine Defizitdeckung ausbezahlt. Für das Jahr 2020 entfielen auf den VVL 4.7 Millionen Franken, für 2021 wurden 12 Millionen Franken zurückgestellt. Auch für die folgenden Jahre sind tiefere Erlöse und damit höhere Abgeltungen zu erwarten. Trotzdem kann der VVL die höheren Ausgaben bisher stemmen, ohne dass zusätzliche Beiträge vom Kanton und den Gemeinden erforderlich wären. Dies ist dank vorhandenem Eigenkapital und Rückerstattungen von Transportunternehmen möglich, wobei ein Teil dieser Rückerstattungen allerdings vor Gericht bestritten wird. Wir hoffen, dass die rechtlichen Fragen baldmöglichst geklärt werden können und die Weiterentwicklung des öV wieder im Vordergrund steht.*

3	Editorial
4	Der neue Verbundrat stellt sich vor
6	Entwicklung Angebot und Nachfrage
9	Nachhaltiger öV
10	Entwicklung Finanzierung bestellter Leistungen
11	Hohe Kundenzufriedenheit im öV
13	Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021
22	Interview mit Thomas Buchmann
24	Tarifverbund Passepartout
31	Subventionsfälle
33	Bericht zur Jahresrechnung 2021
34	Jahresrechnung 2021
48	Revisionsbericht
50	Über den Verkehrsverbund Luzern

### Titelbild

Seit Freitagnacht, 17. Dezember 2021, wird das neue Nachtnetzkonzept umgesetzt. Auf der Abfahrtsanzeige am Bahnhof Luzern ist der fließende Übergang vom Tages- zum Nachtnetz gut ersichtlich.



## Gemeinsam den öV weiterentwickeln

Der neu gewählte Verbundrat startete offiziell am 1. Januar 2022. Ruth Aregger präsidiert das Gremium. Die Verbundrätinnen und Verbundräte wurden für eine zweijährige Amtsdauer vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2023 gewählt.

### Präsidentin



«Die Fragestellungen im Verkehrsverbund Luzern sind komplex. Ich bewege mich sehr gerne in Aufgaben, die vernetztes Denken und Handeln erfordern. Als langjährige Führungsperson bringe ich viel Erfahrung mit in Verhandlungen mit unterschiedlichen Akteuren, auch an der Schnittstelle zwischen öffentlichem Sektor und der Privatwirtschaft.»

**Ruth Aregger**  
lic. iur., LL.M., Unternehmensberaterin

### Gemeindevertretung



«Ich möchte dazu beitragen, dass der öV als Rückgrat des Verkehrs im Kanton Luzern weiterentwickelt wird und dass allen Verkehrsteilnehmenden ein gutes Angebot zur Verfügung steht. Als Verkehrsingenieurin bringe ich dabei eine fachliche Gesamtverkehrsperspektive ein.»

**Milena Scherer**  
Co-Leiterin Mobilität Stadt Luzern

### Kantonsvertretung



«Der öV ist eine umfassende strategische Aufgabe, die nicht an den Kantons Grenzen endet. Ich möchte mein fachliches und politisches Wissen als Kantonsvertretung im Verbundrat gewinnbringend zugunsten des VVL und damit letztlich der Bevölkerung einbringen.»

**Doris Meier-Kobler**  
VR-Vizepräsidentin Verkehrsbetriebe Glattal AG, Bassersdorf



«Ich möchte mitwirken, um den öV im Kanton Luzern nachhaltig weiterzuentwickeln. Dabei soll er finanzierbar und bezahlbar sein. Dabei kann ich auf meine langjährige Erfahrung im Finanzbereich sowie auf meine grossen Kenntnisse der kantonalen Verwaltung und der politischen Prozesse im Kanton Luzern zählen.»

**Hansjörg Kaufmann**  
Leiter Dienststelle Finanzen Kanton Luzern



«Als langjähriger Gemeinderat habe ich mich seit Jahren in regionalen Gremien für attraktive Lösungen im öV engagiert. Wir benötigen für die Zukunft nachhaltige, integrale Mobilitätslösungen. Hier möchte ich im Verbundrat gerne meine Erfahrungen und Ideen einbringen.»

**Hans-Peter Arnold**  
Gemeindepräsident Beromünster



«Mit Start am 1. November 2009 war ich von Anfang an Mitglied des Verbundrates. In dieser Zeit durfte ich mir ein umfangreiches Wissen zum Thema öV aneignen. Diese Erfahrungen werde ich gerne weiterhin einbringen.»

**Willi Bucher**  
Gemeindeammann Wolhusen



«Ein zuverlässiges und einfach nutzbares öV-Angebot ist der Schlüssel zur Bewältigung der Mobilität. Die konsequente Weiterentwicklung des öV im Kanton Luzern ist eine wichtige und zugleich spannende Aufgabe. Dazu möchte ich einen persönlichen Beitrag leisten.»

**Thomas Zemp**  
Gemeinderat Horw

## Entwicklung Angebot und Nachfrage

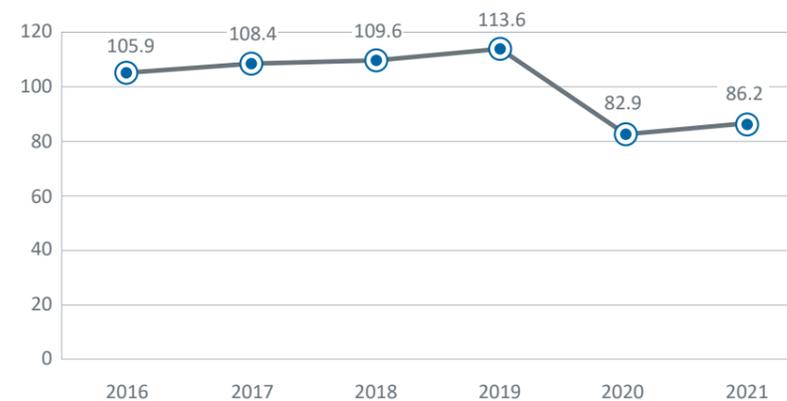
Die Nutzung des öV war im Jahr 2021 immer noch stark geprägt durch die Corona-Pandemie. Im vergangenen Fahrplanjahr zählte der Verkehrsverbund Luzern 86.2 Millionen Fahrgäste. Dies ist eine leichte Steigerung von 4 Prozent gegenüber 2020. Die Entwicklung der Kurskilometer stieg auf 34.2 Millionen. Ebenfalls bei der Entwicklung der Personenkilometer gab es einen leichten Anstieg auf 738.2 Millionen.

### 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. Der Grund für die Zunahme gegenüber dem Vorjahr ist die Angebotserweiterung in der Region Luzern Ost mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020.

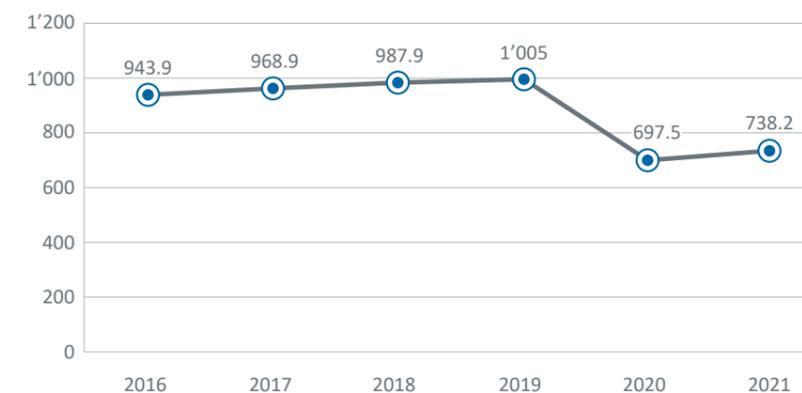
### Entwicklung Fahrgäste (in Mio.)



Im vergangenen Fahrplanjahr (12. Dezember 2020 bis 11. Dezember 2021) zählte der VVL 86.2 Millionen Fahrgäste (Einsteiger). Dies entspricht einer Steigerung von 4 Prozent gegenüber der Vorjahresperiode.

Mit der vom Bundesrat verordneten Homeoffice-Pflicht bis Ende Juni und der nachfolgenden Corona-Welle im Herbst lag die öV-Nachfrage im Jahr 2021 deutlich unter dem Wert von 2019.

### Entwicklung Personenkilometer (in Mio.)



Die Personenkilometer zeigen auf, welche Strecken von Fahrgästen mit dem vom VVL bestellten öV zurückgelegt werden. Die Anzahl Personenkilometer stieg gegenüber 2020 auf 738.2 Millionen Kilometer. Auch für das Jahr 2021 gilt, dass die Fahrgäste einerseits weniger den öV nutzten und insbesondere auf längere Reisen mit Bahn und Bus verzichteten oder solche stark reduzierten.

## Entwicklung Bahnstrecken

In der nachfolgenden Tabelle wird die Anzahl Fahrgäste pro Bahnstrecke 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 25'400 Fahrgästen benutzten am meisten Personen die Strecke Emmenbrücke–Bahnhof Luzern. Vor Corona fuhren noch 37'600 Fahrgäste auf diesem Streckenabschnitt, was gegenüber 2019 ein Minus von 32.4 Prozent oder 12'200 Personen bedeutet. Zwischen Ebikon und Luzern fuhren 2021 täglich 22'200 Passagiere, was mit 38.6 Prozent oder 13'900 Passagieren weniger absolut und in Prozenten das grösste Minus bedeutet. Den geringsten Rückgang gab es auf der Strecke Waldibrücke–Emmenbrücke Gersag mit 21.1 Prozent.

### Fahrgastzahlen auf Bahnstrecken

Bahnstrecke	Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste Fern- und Regionalverkehr pro Werktag						Differenz 2019–2021	
	Basisjahr 2004	2010	2016	2019	2020	2021	Absolut	%
Emmenbrücke–Luzern	17'900	30'200	36'000	37'600	25'200	25'400	12'200	–32.4
Ebikon–Luzern	21'300	29'100	32'600	36'100	22'000	22'200	13'900	–38.6
Rothenburg Dorf–Emmenbrücke Gersag	14'700	25'400	30'000	30'700	19'900	20'400	10'300	–33.4
Luzern Allmend/Messe–Luzern	10'100	13'300	18'800	17'700	12'300	12'900	4'800	–27.0
Littau–Luzern	7'400	7'400	8'600	8'600	6'100	6'300	2'300	–26.5
Luzern Verkehrshaus–Luzern	3'600	4'300	4'500	4'800	3'200	3'600	1'200	–26.1
Waldibrücke–Emmenbrücke Gersag	3'400	4'300	4'700	4'700	3'800	3'700	1'000	–21.1



Auf der Seetallinie war der Rückgang der Fahrgäste am geringsten.

## Nachhaltiger öV

Gemäss der vom Verkehrsverbund Luzern erarbeiteten E-Bus-Strategie soll bis 2040 der grösste Teil der Busse mit erneuerbaren Energien, emissionsfrei und effizient verkehren. Im Dezember 2021 erfolgte ein wichtiger Schritt in diese Richtung, in dem der erste Pilotbetrieb mit E-Bussen bei der VBL AG gestartet wurde. Im Herbst 2022 werden weitere Pilotlinien bei der PostAuto AG sowie Rottal Auto AG folgen.

Seit dem 12. Dezember 2021 sind drei Elektrobusse auf der Linie 10 zwischen Obergütsch und Luzern Bahnhof unterwegs. Bei diesem Projekt möchte der Verkehrsverbund Luzern gemeinsam mit der VBL Wissen und Erfahrung im Betrieb sammeln.

### Weitere Pilotlinien in Umsetzung

Vier weitere Pilotlinien sind mit der PostAuto AG und der Rottal Auto AG voraussichtlich ab Herbst 2022 geplant. Die E-Busse kommen auf unterschiedlichen Linienprofilen und betrieblichen Anwendungsgebieten zum Einsatz; von steil und städtisch bis ländlich und flach. Damit können Erfahrungen in unterschiedlichen Einsatzgebieten gesammelt werden.

### CO<sub>2</sub>-Ausstoss begrenzen

Durch den Einsatz von Depotlader-Bussen sollen jährlich mehrere Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden. In Zukunft könnten ergänzend auch weitere Antriebsformen wie synthetische Treibstoffe oder Wasserstoff in Frage kommen. Erste Versuchsfahrten mit einem Wasserstoffbus fanden im März und April 2022 statt, ein Testbetrieb ist zurzeit in Abklärung. Die E-Bus-Strategie und damit auch der Umsetzungspfad werden regelmässig technologieneutral überprüft und aktualisiert.



Gemeinsam zelebrieren Daniel Meier (Stadt Luzern), Pascal Süess (VVL) und Laurent Roux (VBL AG) (von links nach rechts) den Start der ersten E-Bus-Linie im Kanton Luzern.

### Anzahl Fahrgäste, die mit erneuerbarer Energie betriebenen Fahrzeugen reisen

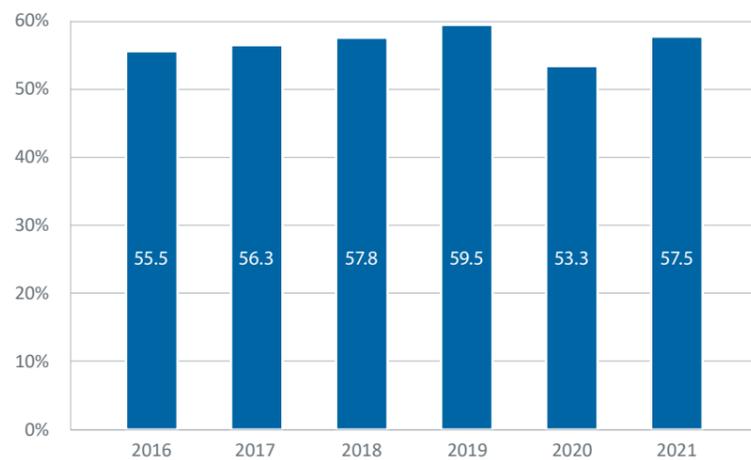


Im Jahr 2021 nutzten insgesamt 86.2 Millionen Fahrgäste die vom Verkehrsverbund Luzern bestellten öV-Linien. Die Grafik zeigt, dass 61.5 Prozent der Fahrgäste mit Fahrzeugen befördert wurden, welche mit erneuerbarer Energie verkehrten. Der Rückgang ist damit zu begründen, dass sich die Nachfrage bei den Schiffs- und Buslinien schneller erholt hat als bei den Bahnlinien. Bei den Bahnen wird ein Grossteil der Energie aus Wasserkraft gewonnen. Im Gegensatz zu vielen Buslinien, die immer noch mit Diesel betrieben werden.

## Entwicklung Finanzierung bestellter Leistungen

Der Kostendeckungsgrad der bestellten Linien betrug im Jahr 2021 57.5 Prozent. Gegenüber 2020 ist das eine Steigerung von 4.2 Prozentpunkten. Dies ist vor allem auf die Erholung der Verkäufe von Billetten zurückzuführen.

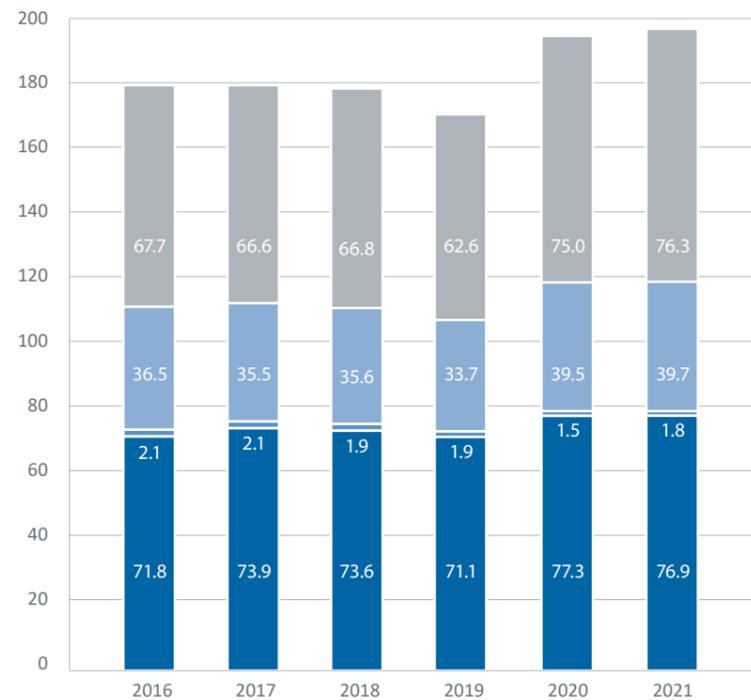
### Entwicklung Kostendeckungsgrad (in Prozent)



Der grosse Nachfragerückgang infolge der Pandemie wirkt sich 2020 und 2021 auch auf den Kostendeckungsgrad aus. Nach einem Rückgang von 59.5 Prozent im Jahr 2019 auf 53.3 Prozent im Jahr 2020 konnte der Kostendeckungsgrad der bestellten Linien 2021 nun auf 57.5 Prozent gesteigert werden.

In dieser Zahl berücksichtigt sind die nachträglichen Defizitbeiträge der öffentlichen Hand. In welchem Umfang die Transportunternehmen die Ertragsausfälle über Reserven ausgleichen konnten, ist hingegen nicht berücksichtigt. Würden diese Beiträge auch eingerechnet, resultierte 2021 ein Kostendeckungsgrad von 48.9 Prozent gegenüber 47.5 Prozent im Vorjahr.

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

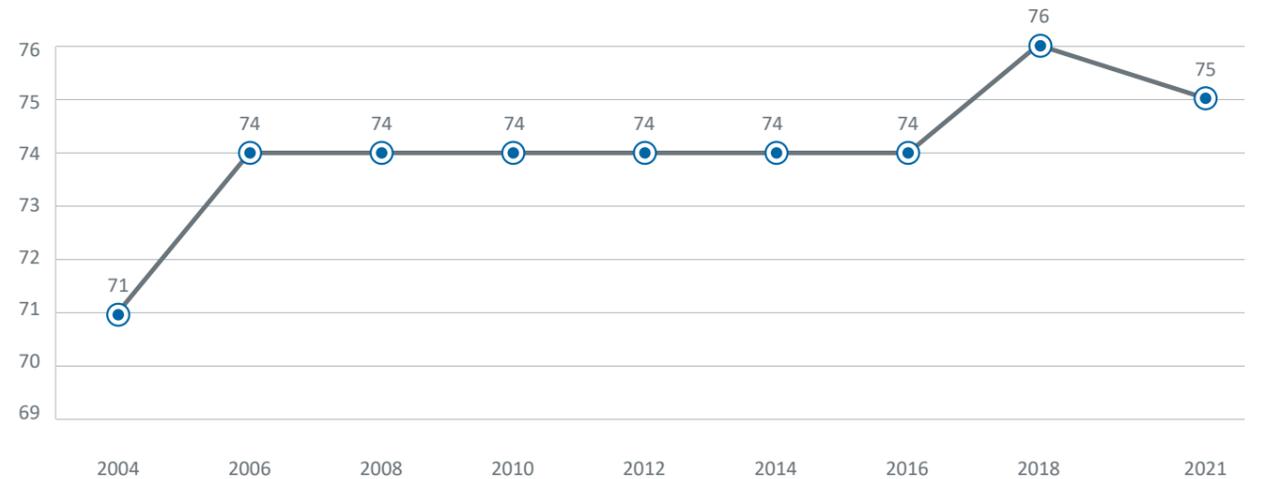


Die Abgeltung wird, nach Abzug der Beiträge von Dritten wie beispielsweise Einkaufszentren oder Firmen, durch die öffentliche Hand, also VVL, Bund und Nachbarkantone, finanziert.

Die Abgeltungen 2020 und 2021 berücksichtigen die nachträglichen Defizitbeiträge.

## Hohe Kundenzufriedenheit im öV

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) sowie die Kantone Obwalden, Nidwalden und Uri liessen im Herbst 2021 erneut gemeinsam eine Umfrage zur Servicequalität und Kundenzufriedenheit im öV (KUZU) durchführen. Die Ergebnisse zeigen mehrheitlich ein positives Gesamtbild.



Die Kundenzufriedenheit im Kanton Luzern beträgt 75 von 100 möglichen Punkten (2018: 76 Punkte, 2016: 74 Punkte). Die befragten Fahrgäste würden den öV mehrheitlich weiterempfehlen (81 Punkte). Höhere Bewertungen gab es für Informationen bei Verspätungen, die Verkaufsstellen und den Online-Ticket-Verkauf (Anstieg von 80 auf 86 Punkte).

Agglomeration Luzern gegenüber der Umfrage von 2018 um 6 Punkte verschlechtert.

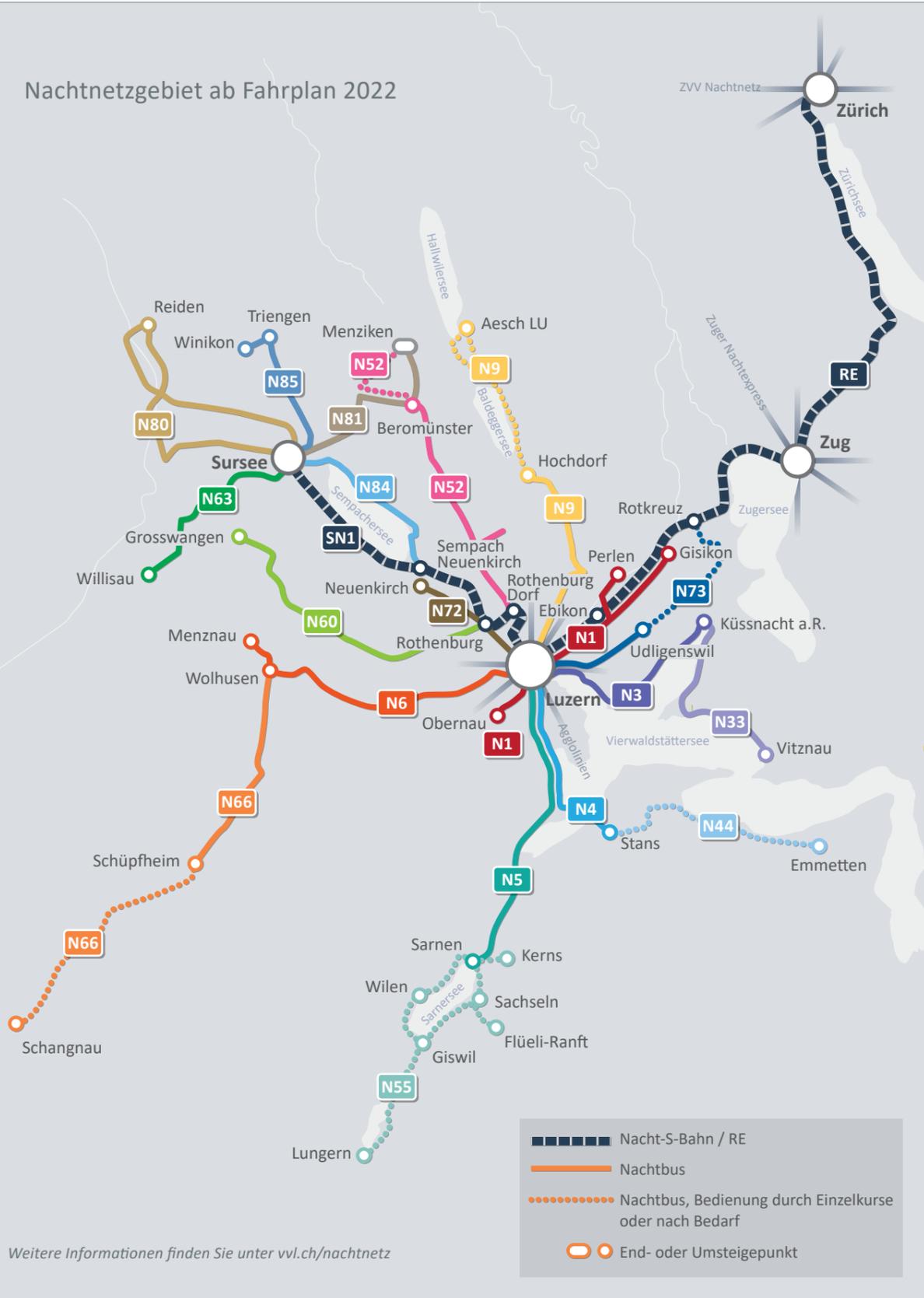
#### Zur Studie

Für die Umfrage wurden Personen in Zügen und Bussen befragt. Rund 3550 Fahrgäste haben im Herbst 2021 teilgenommen. Im Kanton Luzern gibt es die Umfrage seit 2002 im Zwei-Jahres-Rhythmus. Wegen des Corona-Virus wurde die ursprünglich im Jahr 2020 geplante Befragung um ein Jahr auf Herbst 2021 verschoben. Erstmals wurde die Umfrage mittels Online-Fragebogen durchgeführt und zeitgleich auch Fahrgäste der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) im Kanton Zug sowie die Fahrgäste der Auto AG Schwyz (AAGS) im Kanton Schwyz befragt.



Die Kundenzufriedenheit im Kanton Luzern lag im Jahr 2021 bei 75 Punkte.

### Nachtnetzgebiet ab Fahrplan 2022



Weitere Informationen finden Sie unter [vvl.ch/nachtnetz](http://vvl.ch/nachtnetz)

## Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021

Mit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021 baute der Verkehrsverbund Luzern (VVL) das öV-Angebot punktuell aus und schloss verschiedene Taktlücken. Als neue Linie nahm die S-Bahn S41 den Betrieb zwischen Luzern und Horw auf und ergänzt das bisherige Angebot der S4 und S5. Zu grossen Änderungen kam es im Nachtnetz an den Wochenenden – gestartet wurde ab Freitagnacht, 17. Dezember 2021.

### Nachtnetz

Der neue Fahrplan für Nachtschwärmerinnen und Nachtschwärmer bietet mehr Verbindungen und neue Linienführungen an den Wochenenden. Sie fahren wie folgt in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag.

**Alle Billette und Abos sind mit dem neuen Nachtnetz auch in der Nacht ohne Zuschlag gültig.**



**SN1 S-Bahn SN 1 | Luzern–Sursee**  
 Sie fährt ab Luzern um 1.30 Uhr, 2.30 Uhr und 3.30 Uhr, ab Sursee um 2.01 Uhr, 3.01 Uhr und 4.01 Uhr. An folgenden Bahnhöfen werden Anschlüsse auf die Nachtstern-Busse angeboten: in Luzern, in Rothenburg Dorf, in Rothenburg, in Sempach-Neuenkirch sowie in Sursee. Auf dem Rückweg nach Luzern muss aus fahrplantechnischen Gründen auf die Halte in Oberkirch und in Rothenburg verzichtet werden.



**RE Nacht-RE 75 | Luzern–Zug–Zürich HB**  
 Der Nacht-RE hält neu in beiden Fahrrichtungen in Ebikon. Es gibt zwei zusätzliche Verbindungen: 0.35 Uhr ab Zürich (in der Fahrordnung eines IR) sowie um 3.35 Uhr ab Luzern.



**N1 Obernau Dorf–Kriens–Luzern Bahnhof–Perlen Fabrik/–Gisikon Weitblick**  
 Verkehrt alle 30 Minuten Richtung Obernau und Ebikon; die Linienäste Perlen und Gisikon werden stündlich bedient.



**N6 Luzern Bahnhof–Littau Gasshof–Wolhusen Bahnhof–Menznaun Bahnhof**  
 3 Kurspaare: Zusammen mit der Linie N12 ergibt sich ein Halbstundentakt zwischen Luzern und Littau. In Wolhusen besteht Anschluss von und zur Linie N66.



**N2 Luzern Bahnhof–Reussbühl–Emmenbrücke–Emmen**  
 3 Kurspaare: Zusammen mit der Linie N72 ergibt sich ein Halbstundentakt zwischen Luzern und Emmenbrücke.



**N9 Luzern Bahnhof–Inwil–Hochdorf Bahnhof (–Aesch LU–Ermensee Kapelle)**  
 3 Kurse: Sie verkehren nach Hochdorf, davon zwei weiter nach Ermensee. Auf der Rückfahrt werden nur gewisse Haltestellen bedient.



**N3 Luzern Bahnhof–Küssnacht am Rigi Bahnhof**  
 3 Kurspaare: In Küssnacht besteht Anschluss von und zur Linie N33.



**N4 Luzern Bahnhof–Horw Zentrum–Stans Bahnhof**  
 3 Kurspaare: Die Rückfahrt von Stans nach Luzern erfolgt über die Autobahn. Zusammen mit der Linie N20 ergibt sich ein Halbstundentakt zwischen Luzern und Horw. In Stans besteht Anschluss von und zur Linie N44.



**N5 Luzern Bahnhof–Sarnen Bahnhof**  
 2 Kurspaare: Die Rückfahrt von Sarnen nach Luzern erfolgt über die Autobahn. In Sarnen besteht Anschluss zur Linie N55.



Die neue Nacht-S-Bahn SN1 verkehrt auf der Strecke Luzern–Sursee.

## Nachtnetz



- N12** **Luzern Bahnhof–Littau Gasshof**  
3 Kurspaare: Zusammen mit der Linie N6 ergibt sich ein Halbstundentakt zwischen Luzern und Littau.
- N14** **Luzern Bahnhof–Klinik St. Anna–Brüelstrasse–Büttenenhalde**  
3 Kurse: Von Luzern Bahnhof via St. Anna zur Büttenenhalde und via Haldenstrasse wieder zurück.
- N20** **Luzern Bahnhof–Hubelmatt–Horw Zentrum**  
3 Kurspaare: Zusammen mit der Linie N4 ergibt sich ein Halbstundentakt zwischen Luzern und Horw.
- N21** **Luzern Bahnhof–Hirtenhof–Kastanienbaum–Südpol–Luzern Bahnhof**  
3 Rundkurse
- N33** **Küssnacht am Rigi Bahnhof–Vitznau Station (–Gersau Wehri–Schwyz Zentrum)**  
3 Kurspaare: Die N33 bietet in Küssnacht Anschlüsse zur N3 von und nach Luzern.
- N52** **Rothenburg Dorf Bahnhof–Beromünster Post (–Menziken Bahnhof)**  
3 Kurspaare: Eines davon fährt bis Menziken weiter. In Rothenburg Dorf bestehen Anschlüsse von Luzern (mit SN1) und – bei Bedarf – in Emmenbrücke Sprengi Anschlüsse nach Luzern (mit N72).
- N60** **Rothenburg Bahnhof–Ruswil–Grosswangen Post**  
3 Kurspaare: In Rothenburg (Station) bestehen Anschlüsse von Luzern (mit SN1) und – bei Bedarf – beim Strassenkreuz Anschlüsse nach Luzern (mit N72).
- N63** **Sursee Bahnhof–Willisau Bahnhof–Käppelimatt bei Willisau**  
Es verkehren 3 Kurse nach Willisau und 2 Kurse zurück nach Sursee. In Sursee bestehen Anschlüsse mit der SN1 von und nach Luzern.
- N66** **Wolhusen Bahnhof–Schüpfheim Bahnhof (–Schangnau Post)**  
2 Kurspaare: Sie verkehren zwischen Wolhusen und Schüpfheim und eines davon weiter ab/bis Schangnau. Die N66 bietet in Wolhusen Anschlüsse zur N6 von und nach Luzern.
- N72** **Luzern Bahnhof–Emmenbrücke Sprengi–Neuenkirch Lippenrüti**  
3 Kurspaare: Zusammen mit der Linie N2 ergibt sich ein Halbstundentakt zwischen Luzern und Emmenbrücke.
- N73** **Luzern Bahnhof–Udligenswil alte Post (–Rotkreuz Bahnhof Süd)**  
3 Kurspaare: Sie verkehren bis Udligenswil, zwei davon weiter bis Meierskappel und davon eines bis Rotkreuz. Auf der Rückfahrt besteht um 4.10 Uhr in Rotkreuz Anschluss vom Nacht-RE von Zürich.
- N80** **Sursee Bahnhof–Schötz–Reiden–Sursee Bahnhof**  
2 Kurse: Sie verkehren von Sursee nach Reiden und nonstop zurück (via Autobahn). In Sursee bestehen Anschlüsse mit der SN1 von und nach Luzern.
- N81** **Sursee Bahnhof–Beromünster Post–Menziken Bahnhof**  
2 bzw. 3 Kurse je Richtung: In Sursee bestehen Anschlüsse mit der SN1 von und nach Luzern.
- N84** **Sempach-Neuenkirch Bahnhof–Eich–Sursee Bahnhof**  
3 Kurspaare: In Sempach-Neuenkirch bestehen Anschlüsse mit der SN1 von Luzern. Auf der Rückfahrt von Sursee nach Sempach wird bei Bedarf auch Neuenkirch Lippenrüti bedient.
- N85** **Sursee Bahnhof–Triengen Forum–Winikon Post**  
2 Kurse: Sie verkehren von Sursee nach Triengen bzw. Winikon sowie ein Kurs zurück nach Sursee. In Sursee bestehen Anschlüsse mit der SN1 von und nach Luzern.
- N44** **Stans Bahnhof–Ennetbürgen–Buochs–Beckenried–Emmetten Post**  
3 Kurspaare bei Bedarf: Die N44 bietet in Stans Anschlüsse zum N4 von und nach Luzern.
- N55** **Sarnen Bahnhof–Kerns–Sachseln–Giswil–Lungern–Wilten**  
2 Kurspaare bei Bedarf: Die N55 bietet in Sarnen Anschlüsse zum N5 von und nach Luzern.



Nach einem erfolgreichen zweijährigen Testbetrieb der Linien 42/43 wird das öV-Angebot definitiv eingeführt.

## Stadt Luzern und Agglomeration



**S1** **Sursee–Luzern–Rotkreuz–Zug–Baar**  
Freitag- und Samstagabend fährt zusätzlich die S-Bahn S1 von Baar (Abfahrt um 0.32 Uhr) nach Zug weiter bis Luzern (Ankunft um 1.07 Uhr). Von Sonntag- bis Donnerstagabend verkehrt sie weiterhin bis Zug. Am Samstag- und Sonntagmorgen verkehrt zusätzlich eine S-Bahn S1 von Luzern (Abfahrt um 5.21 Uhr) nach Baar.



**10** **Luzern Obergütsch–Steinhofstrasse–Bahnhof**  
Auf der Linie 10 verkehren per 12. Dezember 2021 neu drei E-Busse (Depotlader). Von Mittag bis ca. 15.30 Uhr (Mo–Fr) wird das Angebot von einem 10-Minuten-Takt auf einen 15-Minuten-Takt reduziert. Dafür werden grössere Fahrzeuge (Standardbusse) eingesetzt.

**14** **Horw–Südpol–Luzern Bahnhof–Klinik St. Anna–Brüelstrasse**  
Aufgrund der hohen Nachfrage kommen partiell Gelenkbusse zum Einsatz.

**22** **Ebikon Bahnhof–Buchrain–Perlen–Gisikon–Root Bahnhof**  
Es kommen neu Standardbusse zum Einsatz. Die Linie 22 fährt während den Pendlerzeiten morgens (Mo–Fr) alle 10 Minuten auf dem Abschnitt Perlen Fabrik–Buchrain Dorf–Ebikon Bahnhof. Reisende aus Perlen und Buchrain Dorf zum Bahnhof Luzern haben am Bahnhof Ebikon weiterhin kurze Umsteigezeiten auf die S-Bahn S1, womit die Reisezeit von Buchrain Dorf nach Luzern Bahnhof 21 Minuten beträgt (Linie 22 bis Bahnhof Ebikon, Umsteigen auf S-Bahn S1). Mit dem Ausbau am Morgen gibt es neu 6 Verbindungen pro Stunde von Ebikon zu den Arbeitsplätzen in Perlen.

**24** **Luzern Bahnhof–Meggen Lerchenbühl–Schlössli–Gottlieben–Tschädigen**  
Um die Erschliessung des Quartiers Gottlieben in Meggen zu verbessern, fährt jeder zweite Kurs als Stichfahrt via Gottlieben nach Tschädigen.

**S41** **Luzern–Horw**  
Die S-Bahn S41 verkehrt von Montag bis Freitag während den Hauptverkehrszeiten. Vorerst verkehren 2 Kurspaare morgens und 4 Kurspaare nachmittags.

**42** **Emmenbrücke Schönbühl–Gersag–Bahnhof Süd–Reussbühl Waldstrasse**

**43** **Emmenbrücke Bösfeld–Gersag–Bahnhof Süd–Reussbühl Waldstrasse**  
Die Linien 42 und 43 bedienen diesen Streckenabschnitt von Montag bis Samstag. Die Linie 43 fährt neu nach 20 Uhr zwischen Emmenbrücke Bahnhof Süd und Reussbühl Waldstrasse, im 30-Minuten-Takt von Montag- bis Samstagabend bis um Mitternacht.

**71** **Luzern Bahnhof–Kriens–Eigenthal**  
An Wochenenden verkehrt die Linie 71 viermal zusätzlich von Kriens Busschleife ins Eigenthal und zurück. Auf dem Abschnitt Luzern–Kriens entfallen zwei Kurspaare. Die Abfahrzeiten ab Luzern werden um 30 Minuten verschoben, damit sich das Angebot mit der Linie 211 besser ergänzt. Die Linie 71 fährt wegen der hohen Nachfrage während der Weihnachtsferien und Faschnachtsferien häufiger und täglich nach dem Wochenendfahrplan.

**73** **Luzern–Adligenswil–Udligenswil–Rotkreuz**  
Die Linie 73 fährt neu von Montag bis Samstag durchgehend bis um 21 Uhr alle 30 Minuten zwischen Udligenswil und Rotkreuz. Somit profitieren Fahrgäste aus Adligenswil, Udligenswil sowie Meierskappel von einem stark ausgebauten 30-Minuten-Takt von und nach Rotkreuz.

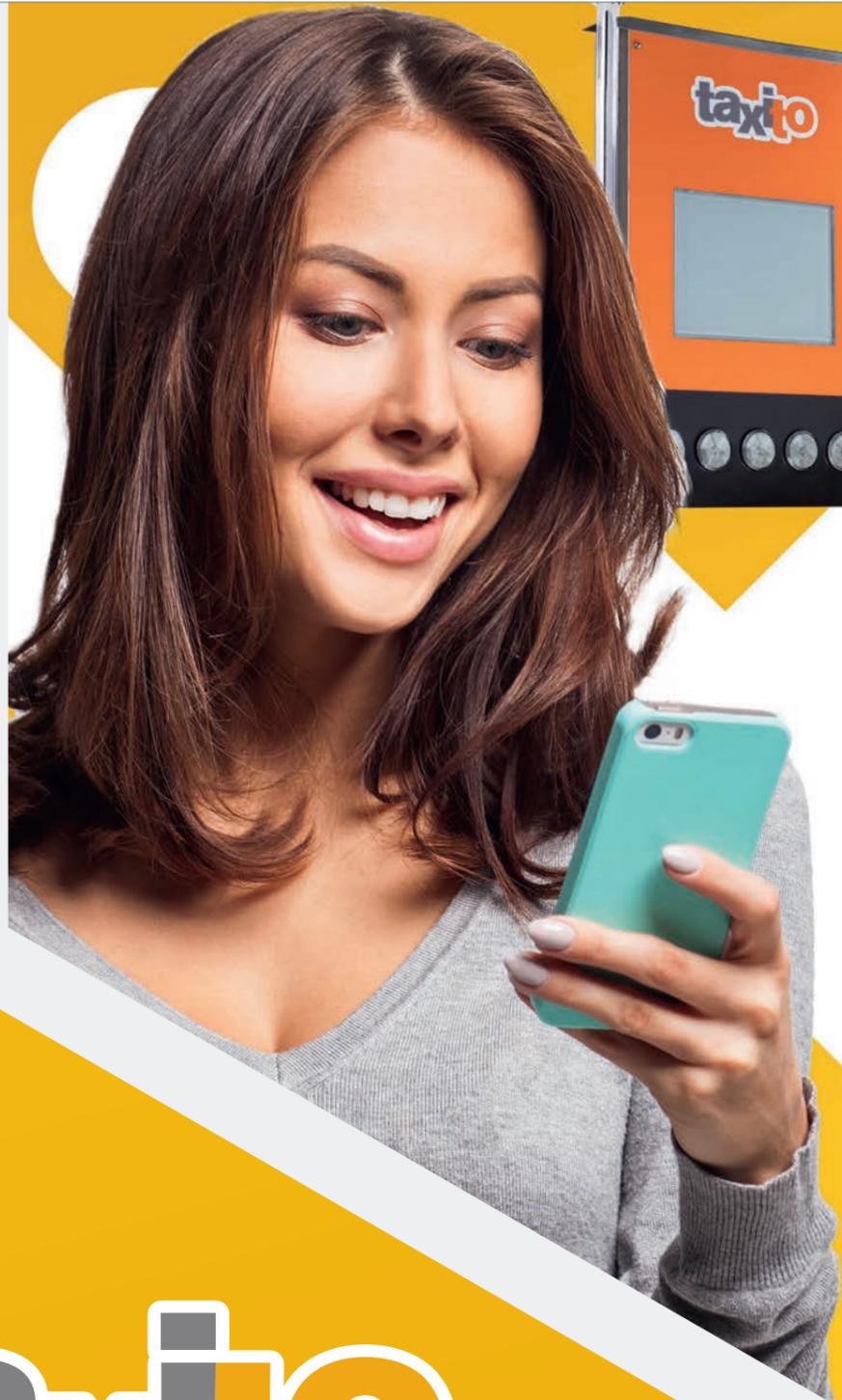
## Region Weggis, Vitznau und Küssnacht



**502** **Küssnacht am Rigi–Greppen–Weggis–Vitznau–Brunnen–Schwyz–Arth**

**528** **Rotkreuz–Küssnacht am Rigi–Weggis–Vitznau**  
Wegen Bauarbeiten an der Gotthardstrasse zwischen Weggis und Vitznau fahren die Linien 502 und 528 während rund zwei Jahren via Luftseilbahn–Rigistrasse anstatt via Gotthardstrasse. Die Haltestelle Felsberg kann während dieser Zeit nicht bedient werden. Am Freitag- und Samstagabend wird als Ergänzung zur Nachtlinie N33 ein zusätzlicher Kurs von Gersau nach Vitznau angeboten.

taxito-seetal.ch


**taxito**  
 seetal

Im Sommer 2021 wurde die dreijährige Testphase für Taxito im Seetal gestartet.

## Sursee-Mittelland und Seetal



- 62 Ruswil–Buttisholz–Sursee**  
Zwischen Sursee und dem Paraplegikerzentrum in Nottwil gibt es neu bis 19 Uhr vier Verbindungen pro Stunde (Linien 62 und 65).
- 65 Sursee–Oberkirch–Nottwil**  
Zwischen Sursee und dem Paraplegikerzentrum in Nottwil gibt es neu bis 19 Uhr vier Verbindungen pro Stunde (Linien 62 und 65). Infolge Neubaus der Eisenbahnbrücke in Oberkirch gilt vom 4. Oktober 2021 bis Sommer 2022 ein Spezialfahrplan.
- 66 Willisau–Sursee Bahnhof–Münchrüti**  
Der Willisauer-Express fährt von Montag bis Freitag zusätzlich um 18.45 Uhr ab Bahnhof Willisau bis Ettiswil (Ankunft 18.51 Uhr).
- 82 Sursee–St. Erhard–Dagmersellen**  
Die Linie 82 wird bis Dagmersellen SBB (Bahnhof) verlängert. Um die Fahrzeiten einhalten zu können, werden die Haltestellen Buchs Wendeplatz und St. Erhard Wiberg jeweils nur noch in eine Richtung bedient. In St. Erhard halten die Busse in der Gegenrichtung jeweils an der Haltestelle Galerie anstelle Wiberg.
- 83 Sursee–Büron–Schlierbach**  
Dank der Harmonisierung der Abfahrtszeiten der Linie 82 und 83 am Bahnhof Sursee ergibt sich auf der Strecke Sursee–St. Erhard–Knutwil neu nach 20 Uhr bis Mitternacht ein sauberer 60-Minuten-Takt.
- 84 Sempach Station–Eich–Sursee**  
Es verkehrt ein zusätzliches Kurspaar frühmorgens von Montag bis Freitag, welches in Sursee um 5.18 Uhr einen Zugsanschluss ermöglicht.
- 89 Gunzwil Bäch–Eich–Sempach Station**  
Der Kurs um 0.48 Uhr ab Sempach wird freitags und samstags von Eich Dorf bis Gunzwil Bäch verlängert.
- 608 Zofingen–Reiden–St. Urban**  
Mit Umsetzung der öV-Optimierungen Luzern West (Phase 6) verkehren von Montag bis Freitag zwischen St. Urban und Reiden mehr Verbindungen als Direktkurse, ohne Bedienung von Altbüron und Roggliswil. Dies verbessert die Anschlusssituation in Reiden.
- 107 Hitzkirch–Schongau**  
Inbetriebnahme der neuen Wendeanlage in Schongau.
- 110 Hochdorf–Rotkreuz (TransSeetalExpress)**  
Wegen tiefer Nachfrage wird die Verbindung um 8.44 Uhr ab Hochdorf nach Rotkreuz und zurück (9.15 Uhr) nicht mehr angeboten. Neu verkehrt um 20.15 Uhr eine zusätzliche Verbindung ab Rotkreuz nach Hochdorf.

### Taxito im Seetal

Am 1. Juni 2021 ist Taxito im Seetal gestartet. Die dreijährige Testphase wird von elf Gemeinden in den Kantonen Aargau und Luzern, dem Verkehrsverbund Luzern und weiteren Partnern finanziert. Die Taxito-Points befinden sich in Aesch, Mosen, Hitzkirch Dorf, Gelfingen, Hochdorf, Meisterschwanden, Fahrwangen, Bettwil, Buttwil, Muri und Schongau.



Auf der Linie 281 wurde per Fahrplanwechsel das Angebot ausgebaut.

## Luzern West



- 51 Melchnau–Grossdietwil**  
Der Busbetrieb der Linie 51 wird, in Absprache mit dem Kanton Bern, auf dem Abschnitt Melchnau–Grossdietwil eingestellt. Im Gegenzug erfolgt ein Angebotsausbau auf der Linie 281.
- 61 Ettiswil–Buttisholz–Ruswil–Luzern**  
Die Verstärkungsfahrten an Schultagen von Luzern Pilatusplatz nach Rüediswil (resp. Ettiswil) setzen bereits eine halbe Stunde früher ein. Letzte Abfahrt dafür bereits um 17.49 Uhr.
- 211 Malters–Schwarzenberg–Eigenthal**  
Um unter der Woche in der beliebten Zeit nach 9 Uhr ins Eigenthal zu gelangen, wird die Linie 211 um 9.33 Uhr ab Malters bis ins Eigenthal verlängert. Reisende ab Luzern benutzen die S6 um 9.16 Uhr bis Malters und steigen auf die Linie 211 um.
- 221 Wolhusen–Romoos–Holzwäge**
- 232 Entlebuch–Finsterwald–Gfellen–Langis**
- 233 Entlebuch–Hasle LU–/Schüpfheim–Heiligkreuz**
- 234 Schüpfheim–Hasle LU–Bramboden (Romoos)**
- 241 Schüpfheim–Sörenberg–Glaubenbielen**  
Alle touristischen Linien fahren neu einheitlich bereits von Samstag, 30. April 2022, bis 1. November 2022.
- 232 Entlebuch–Finsterwald–Gfellen–Langis**  
Zwischen Entlebuch und Langis wird am Wochenende ein zusätzliches Kurspaar bis Langis und eines bis Gfellen angeboten. Die Abfahrtszeiten werden angepasst, damit sich die Reisewege via Sarnen und via Entlebuch besser ergänzen.
- 251 Escholzmatt–Wiggen–Marbach–Schangnau–Kemmeriboden**  
Die Spätverbindung Schangnau (Abfahrt um 22.25 Uhr)–Kemmeriboden (22.40 Uhr)–Schangnau Post (an 22.54 Uhr) wird aufgrund tiefer Nachfrage und auf Antrag der Gemeinde gestrichen. Dieser Kurs wurde von der Gemeinde direkt finanziert. Die Verbindung zwischen Schangnau Post (Abfahrt um 22.54 Uhr) nach Escholzmatt Bahnhof (Ankunft um 23.15 Uhr) wird weiterhin am Freitag- und Samstagabend angeboten.
- 272 Willisau–Hergiswil b. W.–Hübeli**  
Freitag- und Samstagabend verkehrt der Spätkurs (Willisau Bahnhof ab 0.57 Uhr) neu bei Bedarf zwischen Käppelimmatt und Hergiswil Hübeli. Bisher endete die Verbindung in der Käppelimmatt.
- 281 Ufhusen–Zell–Grossdietwil–Altbüron–St. Urban**  
Mit der Umsetzung der öV-Optimierungen Luzern West (Phase 6) fahren von Montag bis Freitag zusätzliche Verbindungen im Abschnitt Altbüron–St. Urban (ca. 12 zusätzliche Kurspaare) zwecks verbessertem Anschluss an die Bahnlinie nach Langenthal. Im Abschnitt Ufhusen/Zell–Altbüron gibt es 5 bis 6 zusätzliche Kurspaare.

### Taxito im Luthertal

Der VVL bestellt den Betrieb des Mitfahrsystems Taxito für weitere zwei Jahre bis Dezember 2023. Die Taxito-Points befinden sich in Willisau (Leuenplatz), Grossdietwil, Hüswil, Luthern, Luthern Bad und Zell. Zum Netz gehört auch der Point in Hergiswil, welcher durch die Gemeinde Luthern bestellt wird.

## «Wir müssen alles dafür tun, damit der Durchgangsbahnhof Luzern realisiert wird»

Per 31. Dezember 2021 hat Thomas Buchmann sein Amt als Verbundratspräsident offiziell niedergelegt. Ebenfalls beendeten Adrian Borgula und Matthias Senn ihre langjährige Tätigkeit im Verbundrat des Verkehrsverbundes Luzern. Bereits im Jahr 2020 traten Armin Hartmann sowie Rolf Bättig zurück.

Von Januar 2014 bis August 2015 war Thomas Buchmann als Präsident ad interim tätig. Am 22. September 2015 wurde er durch den Regierungsrat offiziell zum Verbundratspräsidenten gewählt und leitete anschliessend knapp acht Jahre lang das oberste Organ des Verkehrsverbundes Luzern. Gerne schauen wir mit ihm auf die vergangenen Jahre zurück.



### Auf welche Erfolge schaust du als Verbundratspräsident zurück?

In erster Linie gehen mir Ereignisse durch den Kopf, die ich vor Ort miterleben durfte. Die bleiben stärker in Erinnerung als jene Themen, die an den Sitzungstischen behandelt wurden. Die Bushubs, die wir sukzessive umgesetzt haben, sind dafür ein gutes Beispiel. Allen voran der Seetalplatz mit dem Eröffnungsfest, das im Jahr 2016 stattfand.

Auch in schöner Erinnerung bleiben mir die Umsetzung des Flügelkonzepts in Wolhusen sowie die Verlängerung der Linie 1 von Kriens-Obernau bis Ebikon, Fildern. Die öV-Berichte waren ebenfalls prägend, da sie jeweils in einem langen Prozess erarbeitet wurden. Während meiner Zeit als Verbundratspräsident wurden zwei Berichte erstellt, die politisch gut aufgenommen und getragen wurden. Ich bin auch der Meinung, dass die jährlichen Fahrplanwechsel relativ gut umgesetzt wurden. Teilweise wurden viele und grosse Anpassungen vorgenommen. Die sind uns im Grossen und Ganzen gut gelungen.

### Welche Projekte oder Themen waren herausfordernd?

Das war etwa bei der Einführung grösserer Fahrzeuge nach Udligenswil oder bei den Bushubs in Rothenburg der Fall. Es brauchte intensive Planungen und viele Gespräche mit den Gemeinden, teilweise auch Nachbesserungen. Der Bushub Ebikon war in der politischen Debatte – es brauchte dafür einen Sonderkredit – nicht unumstritten. Erschwerend kam hinzu, dass die erforderliche Infrastruktur bei der Angebotsumstellung aufgrund laufender Rechtsverfahren nicht bereitstand. Die notwendigen enteignungsrechtlichen Massnahmen und die vorgesehene Umsetzung der Anforderungen an das behindertengerechte Bauen stiessen auf Widerstand. Eine Klärung ist leider bis heute nicht in Sicht.

In meinen letzten zwei Amtsjahren war der Fall VBL ein Dauerthema. Hier mussten schwierige Entscheidungen getroffen werden und es brauchte vom gesamten Verbundrat sowie von der Geschäftsstelle zusätzliche Ressourcen. Dazu kam die Schwierigkeit, dass nur noch fünf statt sieben Ratsmitglieder im Amt waren und Adrian Borgula überdies bei diesem Thema jeweils in Ausstand treten musste. Diese Zeit war für mich sehr intensiv und prägend.

### Wie hast du die Zusammenarbeit mit deinen Ratskollegen und der Geschäftsstelle erlebt?

Den Verbundrat erlebte ich als sehr offen und kollegial. Das heisst aber nicht, dass es keine Diskussionen und kritische Fragen gab. Die Geschäfte wurden teilweise kontrovers und



intensiv diskutiert. So kam es durchaus vor, dass Geschäfte zur Überarbeitung oder Ergänzung an die Geschäftsstelle zurückgingen. Der Rat konnte sich aber letztlich immer auf Lösungen einigen, hinter denen alle stehen konnten. Die Zusammenarbeit mit der VVL-Geschäftsstelle war sehr gut – sowohl mit Daniel Meier wie anschliessend mit Pascal Süess. Ich konnte immer auf ihre Unterstützung zählen.

### Wie wirst du dem öV verbunden bleiben?

Vor Corona war ich ein regelmässiger öV-Pendler. Von meinem Wohnort Emmenbrücke aus habe ich das Privileg, von sehr guten Verbindungen profitieren zu können. Während der Pandemie bin ich aufs Fahrrad umgestiegen, dabei geblieben und jetzt das ganze Jahr mit dem Velo unterwegs. Ich finde den optimalen Einsatz von verschiedenen Mobilitätsmöglichkeiten sehr wichtig. Ich bin auch mit dem Auto unterwegs, wenn auch nicht oft, aber für den Einkauf von Getränken beispielsweise bevorzuge ich diese Möglichkeit. Bei meiner Tätigkeit im Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement wird das Thema öV natürlich aktuell bleiben – mit dem Projekt Zukunft Mobilität oder auch mit dem öV-Bericht. Es ist und bleibt ein spannendes, aber auch herausforderndes Thema.

### Welche Herausforderungen siehst du in den nächsten Jahren für den öV im Kanton Luzern?

Kurzfristig wird sicher die Erholung von der Pandemie wichtig sein. Ein Ziel muss sein, die Menschen wieder auf den öV zu bringen, um dabei auch den Kostendeckungsgrad mindestens auf den Stand vor Corona zu bringen.

Langfristig müssen wir die Kundinnen und Kunden noch stärker zur Nutzung des öV auf der Schiene motivieren, indem sie etwa an den Bushubs in der Agglomeration und an den Bahnknoten früh auf die Bahn umsteigen. Dafür braucht es natürlich das entsprechende Angebot. Im Moment sind wir hier leider eingeschränkt. Damit wir im öV nicht stehen bleiben und abgehängt werden, müssen wir alles dafür tun, dass der Durchgangsbahnhof Luzern sobald als möglich realisiert wird und Luzern so im öV-System Schweiz seinen Stellenwert erhält.

### Falls das Grossprojekt realisiert wird: Wo und wie wirst du im Jahre 2040 die Eröffnung des Durchgangsbahnhofs Luzern erleben?

An der Eröffnungsfest werde ich sehr gerne dabei sein. Entweder komme ich dann am Stock oder mit dem Rollator. Falls es ohne diese Hilfsmittel gehen würde, umso besser. Mein Ziel ist es, den Durchgangsbahnhof noch zu erleben, um hoffentlich das neue Angebot nutzen zu können. Bis es soweit ist, werden wir alles dafür tun, dass dieses Projekt realisiert wird.

## Herzlichen Dank!

Die VVL-Geschäftsstelle bedankt sich bei

- **Thomas Buchmann**  
Präsident von Januar 2014 bis Dezember 2021
- **Adrian Borgula**  
Verbundrat von Januar 2013 bis Dezember 2021
- **Matthias Senn**  
Vizepräsident seit der VVL-Gründung im Jahre 2010 bis Dezember 2021
- **Armin Hartmann**  
Verbundrat von 2014 bis Juni 2020
- **Rolf Bättig**  
Verbundrat seit der VVL-Gründung im Jahre 2010 bis Dezember 2020

für ihr Engagement und für ihre langjährige Arbeit für den öV im Kanton Luzern.



# Tarifzonen

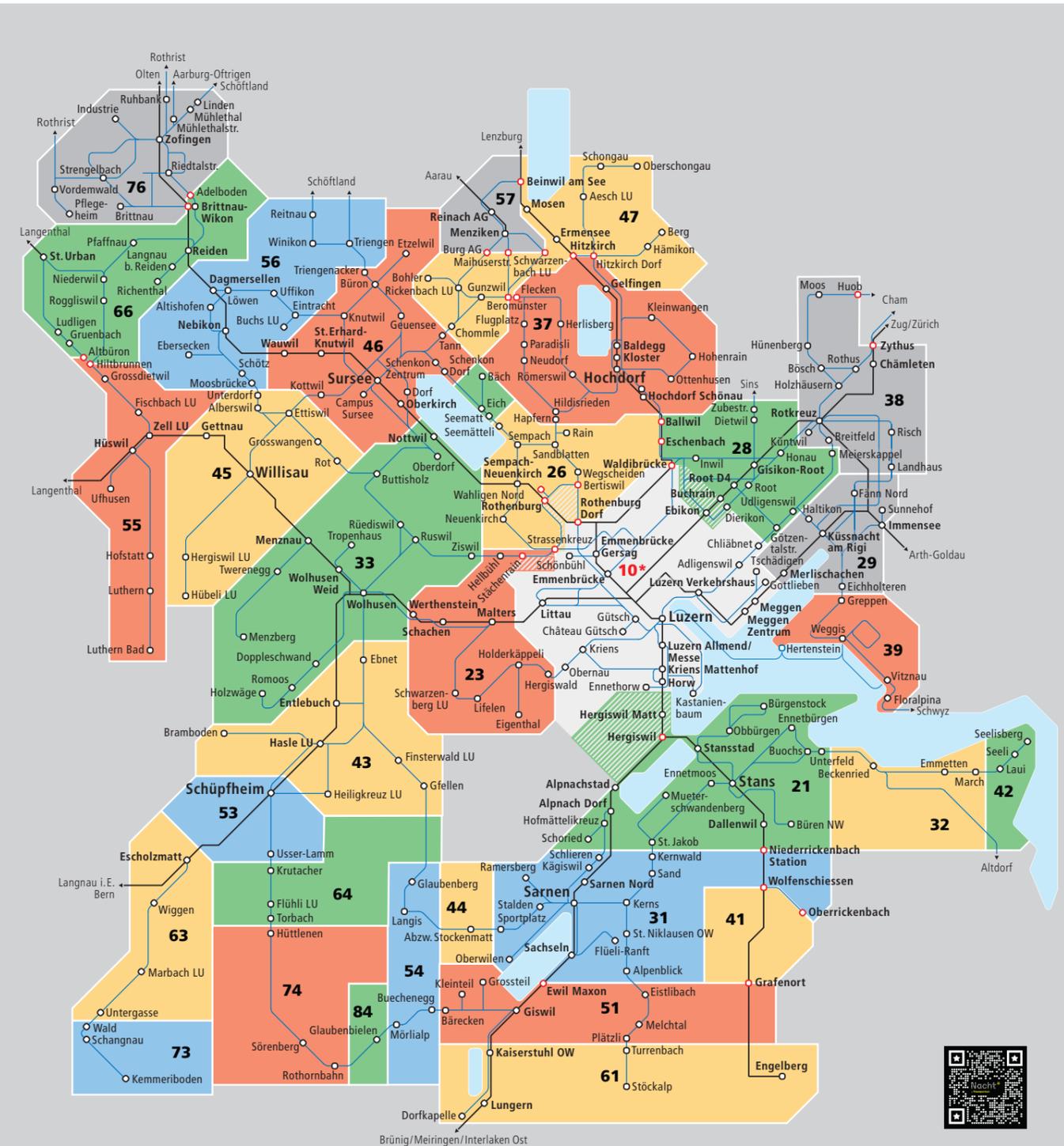
Gültig ab 12.12.2021

**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 der Vision, einen einfachen Zugang zum öV als Teil der Gesamtmobilität zu gewährleisten.



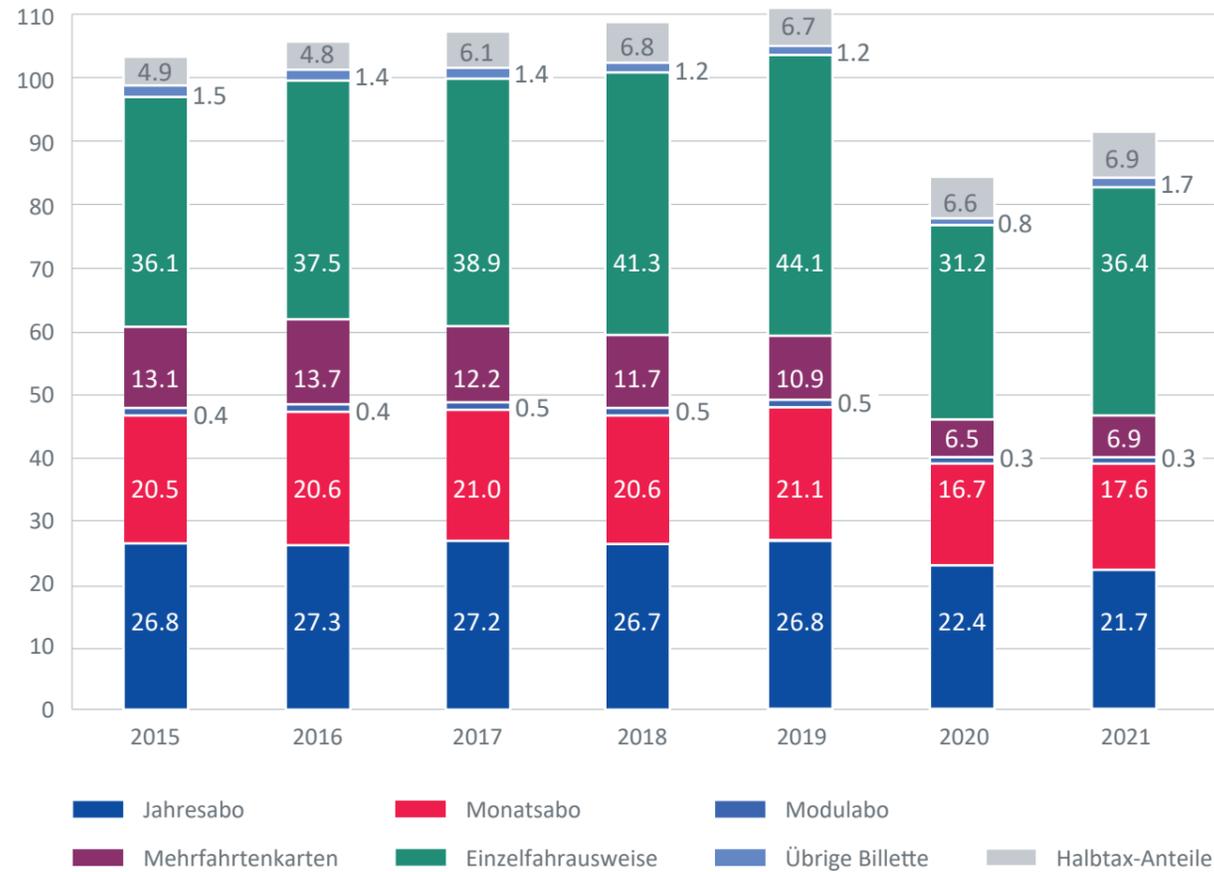
- Bahn
- Busse
- 32** Zonennummer
- Die Haltestelle liegt auf der Zonengrenze und gehört zu mehreren Zonen.
- ▨ Die Haltestellen gehören zu mehreren Zonen.
- 10\*** Die Tarifzone 10\* wird in Kombination mit anderen Zonen für die Preisberechnung doppelt gezählt.
- 57** Überlappungszonen Nachbar-Tarifverbund Passepartout Fahrausweise für die grauen Zonen 29, 38, 57 und 76 sind nur in Kombination mit farbigen Passepartout Zonen erhältlich.
- Schiff Vierwaldstättersee**  
Ein Passepartout Verbundabo mit mindestens den Zonen 10, 29 und 39 berechtigt zur freien Fahrt von und nach den Stationen Luzern Bahnhofquai, Hertenstein, Weggis und Vitznau. Für Fahrten von oder nach anderen Schiffstationen ist das Abo nicht gültig. Passepartout Billette sind auf dem Schiff ebenfalls nicht gültig.



Änderungen vorbehalten

# Umsatz

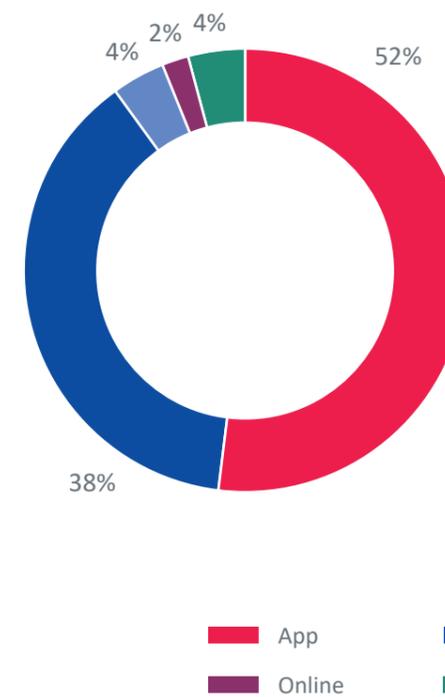
Umsatzanteile nach Passepartout-Ticketsortiment (in Mio. CHF)



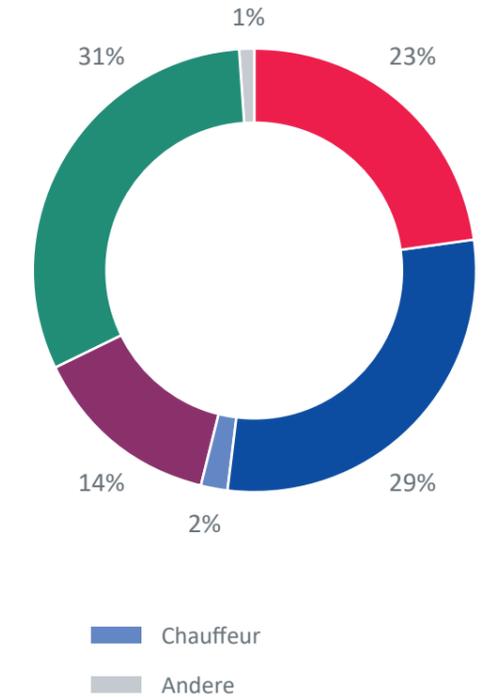
Der Nachfragerückgang im öV infolge der Corona-Pandemie hält an und hat weiterhin finanzielle Folgen für den Tarifverbund Passepartout. Der Rückstand auf das Vor-Corona-Jahr 2019 beträgt immer noch 19.9 Millionen Franken bzw. 17.9 Prozent. Gegenüber dem Vorjahr nahm der Umsatz um 7 Millionen Franken zu. Dies entspricht einer Zunahme von 8.3 Prozent. Dies vor allem aufgrund der Erholung bei den Billetten (+17 Prozent). Der Umsatz bei den Abos stagnierte praktisch auf Vorjahr (+0.4 Prozent).

Segment	2019		2020		2021	
	Anzahl Tickets	Umsatz CHF	Anzahl Tickets	Umsatz CHF	Anzahl Tickets	Umsatz CHF
Abos	268'077	48'430'756	221'955	39'454'542	225'444	39'601'985
Billette	8'224'934	56'244'722	5'853'010	38'446'257	6'963'986	44'989'576
Zwischentotal Passepartout Tickets	-	104'675'479	-	77'900'800	-	84'591'561
Halbtax-Abos	-	6'656'215	-	6'564'685	-	6'862'660
<b>Total</b>	-	<b>111'331'694</b>	-	<b>84'465'485</b>	-	<b>91'454'221</b>

Anzahl Verkäufe 2021



Umsatzanteile 2021



Im Jahr 2021 wurde mit 52 Prozent bereits mehr als jeder zweite Verkauf über eine Ticketing-App abgewickelt. Gegenüber Vorjahr hat der App-Anteil um ganze 9 Prozentpunkte zugenommen. Im Vergleich zum Jahr 2016 beträgt die Zunahme sogar 42 Prozentpunkte. Der grosse Verlierer stellt dabei der Billettautomat dar. Zwar beträgt dessen Verkaufsanteil immer noch 38 Prozent (-6 Prozentpunkte), seit 2016 hat dieser aber um 25 Prozentpunkte abgenommen.

Wird nur der Umsatz je Kanal betrachtet, so ist mit einem Anteil von 31 Prozent immer noch der Schalter der umsatzstärkste Vertriebskanal, gefolgt von den Automaten (29 Prozent), den Ticketing-Apps (23 Prozent) und den Webshops (14 Prozent). Dies hängt unter anderem damit zusammen, dass Monats- und Jahresabos nicht über Ticketing-Apps gekauft werden können und über diesen Kanal entsprechend eher tiefpreisige Fahrausweise gelöst werden. Trotzdem gehören auch hier die Ticketings-Apps (+20 Prozentpunkte) neben den Webshops (+13 Prozentpunkte) seit 2016 zu den grossen Gewinnern, zu Lasten der Schalter (-14 Prozentpunkte) und der Automaten (-10 Prozentpunkte).

		App	Automaten	Chauffeur	Kiosk	Online	Schalter	Andere
Trend 2016 vs. 2021	Anzahl Verkäufe	↑ 42%	↓ -25%	↓ -13%	↓ -1%	↓ 1%	↓ -3%	↓ -2%
	Umsatzanteil	↑ 20%	↓ -10%	↓ -5%	↓ -3%	↑ 13%	↓ -14%	↓ 0%
Vergleich Vorjahr	Anzahl Verkäufe	↑ 9%	↓ -6%	↓ -1%	↓ -1%	↓ 0%	↓ 0%	↓ -2%
	Umsatzanteil	↑ 6%	↓ -2%	↓ 0%	↓ -1%	↓ 1%	↓ -3%	↓ 0%

## Aktivitäten Tarifverbund Passepartout

### Passepartout für Bus und Bahn bis Rotkreuz

Seit Mitte Dezember 2021 können Fahrgäste aus Luzern, Obwalden und Nidwalden neu für alle Bahn- und Busverbindungen von und nach Rotkreuz Passepartout-Abos und -Billette lösen. Mit der tarifarischen Integration von Rotkreuz setzt Passepartout ein langjähriges Anliegen von Fahrgästen, Unternehmen, Schulen und Gemeinden um. Ziel der Erweiterung ist eine Vereinfachung und Harmonisierung des Ticketangebots.

### Sparbillette auch im Passepartout-Gebiet erhältlich

Sparbillette sind seit dem 9. Juli 2021 auch innerhalb des Tarifverbundes Passepartout erhältlich. Die Sparbillette sind für Reisen ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und für verschiedene Bahnstrecken verfügbar. Passepartout entspricht damit einem Kundenbedürfnis, sieht die Sparbillette aber auch als Möglichkeit, auf das veränderte Mobilitätsverhalten infolge der Corona-Krise zu reagieren und den öV aktiv zu lenken.

### Grosse Änderungen im Nachtnetz

In Luzern, Obwalden und Nidwalden gibt es seit Freitagnacht, 17. Dezember 2021 ein neues Nachtnetz, welches durch den VVL, die Kantone Obwalden und Nidwalden sowie den Bund bestellt und finanziert wird. Neu sind alle Billette und Abos des Tagnetzes auch in der Nacht gültig. Sondertarife und Nachtzuschläge fallen weg.

### Marketing

Aufgrund der Corona-Situation lag der Fokus des Marketings 2021 auf vertrauensbildenden und langfristigen Massnahmen, um die abgesprungenen Kunden zurückzugewinnen und das Vertrauen in den öV wiederherzustellen.

Um den digitalen Ansprüchen gerecht zu werden, wurde die Website sowohl technisch als auch inhaltlich weiter optimiert und die Auswertungsmöglichkeiten durch ein neues Trackingtool verbessert. Des Weiteren wurde die Zusammenarbeit mit dem Nationalen Direkten Verkehr (NDV) verstärkt und eine gemeinsame Upsell-Kampagne durchgeführt.

### Key Account Management

Gemeinsam mit Unternehmungen und Verwaltungen engagiert sich das Key Account Management für ganzheitliche Mobilitätslösungen. Ziel ist dabei, mit den Partnern einen einfachen Zugang zum öV zu ermöglichen und ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement zu gestalten. Fokussiert wird auf ganzheitlichen Mobilitätsberatungen bei Unternehmungen und Verwaltungen, wobei sich das Key Account Management an der Mobilitätsmanagementstrategie des Kantons Luzern orientiert.

### Alliance SwissPass

Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 wurden durch die Alliance SwissPass auch mehrere nationale Tarifänderungen umgesetzt. Unter anderem fahren Kinder bis zum 6. Geburtstag nun schweizweit immer gratis.

Die öV-Branchenorganisation befasst sich laufend mit den Bedürfnissen ihrer Kundinnen und Kunden. Mehrere Faktoren – darunter die Covid-19-Pandemie und der Trend Richtung Homeoffice – verändern das Mobilitätsverhalten der Reisenden derzeit. Um die Kundenbedürfnisse der Zukunft zu antizipieren, testen die Alliance SwissPass, Tarifverbände und Transportunternehmen neue Angebote, die möglichen nachhaltigen Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung Rechnung tragen.

## Organisation (Stand 31. Dezember 2021)



## Subventionsfälle

Die zwei Transportunternehmen BLS und VBL haben in den letzten Jahren zu hohe Subventionen bezogen. Im Fall VBL ist die Klärung der zu viel bezahlten Subventionen noch offen. Mit der BLS konnte im Jahr 2021 eine Einigung zu den Rückerstattungen gefunden werden. Die SBB hat aufgrund eines Rechnungsfehlers zu tiefe Erlöse berechnet. In diesem Fall wurde ebenfalls eine Lösung gefunden.

### Subventionsfall VBL

Die Bemühungen des Verkehrsverbunds Luzern (VVL), mit der VBL eine aussergerichtliche Lösung in Sachen Subventionsrückzahlung zu finden, sind im Mai 2021 gescheitert.

Der Verbundrat hat am 21. September 2021 die Rückerstattung zu viel erhaltener Abgeltungen gegenüber der VBL AG verfügt. Zusätzlich wurde ein Verzugszins von 5 Prozent auf den zu viel ausgerichteten Anteil der jeweiligen Abgeltung seit der Auszahlung verlangt. Per Ende 2021 beläuft sich der aufgelaufene Zins auf 6.5 Millionen Franken.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat für die VBL-Linien des Regionalverkehrs ebenfalls eine Rückerstattung verfügt. Die VBL hat gegen beide Verfügungen Einsprache erhoben. Die Einsprache der VBL gegen die Verfügung des Verbundrates wurde vom Kantonsgericht sistiert, bis das Bundesverwaltungsgericht die Einsprache der VBL gegenüber dem Bund behandelt hat. Somit gibt es Stand März 2022 im Subventionsfall VBL noch keine Klärung beziehungsweise wurden bisher keine Urteile gefällt.

VVL und BAV haben zudem Ende November 2021 Strafanzeigen gegen die Verantwortlichen der VBL AG eingereicht. Mit der Anzeige will der VVL abklären lassen, ob strafrechtlich relevantes Verhalten gegen das kantonale Staatsbeitragsgesetz vorliegt oder nicht.

### Rückerstattungen BLS und SBB

Die Vereinbarung mit der BLS betreffend Rückführung nicht deklarerter Libero-Halbtaxerlöse in den Jahren 2012–2018 inklusive Zinsen 2012–2020 wurde unterschrieben und der Betrag von rund 925'000 Franken zurückbezahlt. Mit diesem einvernehmlichen Vorgehen konnte eine aussergerichtliche Lösung gefunden und ein jahrelanger Rechtsstreit vermieden werden.

Auch mit der SBB konnte eine Vereinbarung unterzeichnet werden. Diese betraf die Rückführung von Abgeltungen aufgrund von Abweichungen bei den Erlösen im Z-Pass in den Jahren 2012–2021.

## Bericht zur Jahresrechnung 2021

Die Jahresrechnung 2021 des Verkehrsverbundes Luzern (VVL) schliesst mit einem Gewinn von TCHF 1'227 ab. Dieses positive Ergebnis war nur möglich, weil die Nachzahlung von durch Covid-19 bedingte Einnahmefällen an die Transportunternehmen 2020 viel tiefer ausgefallen ist als erwartet. Ein grosser Teil der im Vorjahr gebildeten Rückstellungen konnten daher wieder aufgelöst werden. Allerdings müssen auch im Jahresabschluss 2021 wieder Rückstellungen gebildet werden, da erneut Nachzahlungen geleistet werden müssen.

Im Vorjahr wies der VVL einen Verlust von TCHF –7'329 aus, der mit der Eigenkapitalreserve gedeckt werden konnte. Diese beträgt Ende 2021 TCHF 16'152. Aufgrund der unsicheren Entwicklung wegen Covid-19 und hohen Forderungen aus Leistungen wurde 2021 trotz der hohen Eigenkapitalreserve auf eine Rückerstattung an Kanton und Gemeinden verzichtet.

Die Jahresrechnung umfasst die folgenden drei Geschäftsbereiche: VVL (finanziert durch den Kanton Luzern und die Gemeinden), Tarifverbund Passepartout (finanziert durch die zwölf am Tarifverbund beteiligten Transportunternehmen) und Behindertenfahrdienst (finanziert durch den Kanton Luzern und die Gemeinden). Weiter führt der VVL auf Mandatsbasis die Geschäftsstelle ZKöV (Zentralschweizer Konferenz der öV-Direktoren).

### Erfolgsrechnung

Das Jahresergebnis des VVL beträgt 1'227 TCHF (gegenüber TCHF –7'329 im Vorjahr). Der Betriebsertrag sank um 3.2 Prozent, der Betriebsaufwand um 4.7 Prozent. Die Beiträge von Kanton und Gemeinden waren TCHF 250 tiefer als im Vorjahr. Die Beiträge an die Transportunternehmen – ohne Nachzahlungen aufgrund von Covid-19 – sanken gegenüber dem Vorjahr um 2.9 Prozent, der übrige Sach- und Administrationsaufwand stieg um 22.2 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Das eidgenössische Parlament hat im Dezember 2021 entschieden, den abgeltungsberechtigten Transportunternehmen wie im Vorjahr die aufgrund der Covid-19-Pandemie fehlenden Einnahmen abzugelten, soweit diese nicht durch Minderaufwände oder die Reserven gedeckt werden können. Mit dem Einreichen der Jahresabschlüsse 2021 können die Transportunternehmen die entsprechenden Verluste bei den Bestellern geltend machen. Der VVL geht von einem Nachzahlungsbetrag von TCHF 12'000 aus, der in der Jahresrechnung als ausserordentlicher Aufwand ausgewiesen wird.

### Bilanz

Den laufenden Verpflichtungen und kurzfristigen Schulden stehen genügend flüssige Mittel und Guthaben gegenüber. Das Eigenkapital beträgt TCHF 17'379 und ist somit TCHF 1'227 höher als im Vorjahr.

### Kennzahlen

Die für 2021 vereinbarten Leistungen berücksichtigten den aufgrund von Covid-19 erfolgten Erlösrückgang nicht. Die angestrebten Werte – ein Kostendeckungsgrad von 62.8 Prozent und Kosten pro Angebotskilometer von CHF 12.56 – werden aufgrund der Covid-19 Effekte nicht erreicht werden. Im Jahr 2020 resultierte, unter Berücksichtigung der Nachzahlungen an die Transportunternehmen, ein Kostendeckungsgrad von 53.3 Prozent. Werden zusätzlich die Auflösung von Reserven der Transportunternehmen berücksichtigt, betrug der Kostendeckungsgrad 2020 nur 47.5 Prozent.

Die Transportunternehmen haben 2020 einen Verlust von 50 Millionen Franken beim bestellten öffentlichen Regional- und Ortsverkehr im Kanton Luzern ausgewiesen. Davon hat die öffentliche Hand 2021 rund die Hälfte nachfinanziert, der Verkehrsverbund trug 4.7 Millionen Franken bei.

# Jahresrechnung 2021

## Bilanz per 31. Dezember

in TCHF

Aktiven	Anhang	2021	2020
Umlaufvermögen			
Flüssige Mittel		37'700	31'695
Forderungen aus Leistungen	2)	16'336	16'858
Aktive Rechnungsabgrenzungen		7	9
<b>Total Umlaufvermögen</b>		<b>54'043</b>	<b>48'562</b>
Anlagevermögen			
Immaterielle Anlagen	1)	1'282	1'262
Total Anlagevermögen		1'282	1'262
<b>Total Aktiven</b>		<b>55'325</b>	<b>49'824</b>
<b>Passiven</b>			
Fremdkapital			
Verbindlichkeiten aus Leistungen	3)	794	1'010
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	4)	13'949	9'995
Passive Rechnungsabgrenzungen		1'305	950
Kurzfristige Rückstellungen	5)	16'829	16'096
Kurzfristiges Fremdkapital		32'877	28'051
Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten	6)	5'069	5'620
Langfristiges Fremdkapital		5'069	5'620
<b>Total Fremdkapital</b>		<b>37'946</b>	<b>33'671</b>
Eigenkapital			
Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern		17'379	16'152
Total Eigenkapital		17'379	16'152
<b>Total Passiven</b>		<b>55'325</b>	<b>49'824</b>

## Erfolgsrechnung

in TCHF

	Anhang	2021	2020
Kantons- und Gemeindebeiträge	7)	80'186	80'436
Beiträge von Transportunternehmen	8)	2'100	1'598
Beiträge Dritter	9)	204	224
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	10)	463	463
Durchlaufende Beiträge	11)	12'444	15'836
<b>Total Betriebsertrag</b>		<b>95'397</b>	<b>98'556</b>
Beiträge an Transportunternehmen	12)	-72'516	-74'689
Aufwand für Behindertenfahrdienst	13)	-687	-568
Durchlaufende Beiträge	11)	-12'444	-15'836
Total Betriebsaufwand ohne Administrationsaufwand		-85'647	-91'093
Personalaufwand		-1'693	-1'641
Sachaufwand	14)	-3'168	-2'482
Abschreibungen immaterielle Anlagen	15)	-397	-180
<b>Total Administrationsaufwand</b>		<b>-5'258</b>	<b>-4'304</b>
<b>Total Betriebsaufwand</b>		<b>-90'905</b>	<b>-95'397</b>
<b>Betriebsergebnis</b>		<b>4'492</b>	<b>3'159</b>
Ausserordentlicher Ertrag	16)	8'735	1'512
Ausserordentlicher Aufwand	17)	-12'000	-12'000
<b>Ausserordentliches Ergebnis</b>		<b>-3'265</b>	<b>-10'488</b>
<b>Jahresergebnis</b>		<b>1'227</b>	<b>-7'329</b>

**Geldflussrechnung**

in TCHF

	2021	2020
<b>Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>		
Ordentliches Ergebnis	4'492	3'159
Ausserordentlicher Ertrag	8'735	1'512
Ausserordentlicher Aufwand	-12'000	-12'000
+/- Abschreibungen/Zuschreibungen (erfolgswirksame Aufwertungen) des Anlagevermögens	397	180
+/- Abnahme/Zunahme Forderungen aus Leistungen	522	-483
+/- Abnahme/Zunahme aktive Rechnungsabgrenzungen	2	10
+/- Zunahme/Abnahme Verbindlichkeiten aus Leistungen	-216	-1'171
+/- Zunahme/Abnahme andere kurzfristige Verbindlichkeiten	3'954	-122
+/- Zunahme/Abnahme passive Rechnungsabgrenzungen	354	86
+/- Zunahme/Abnahme kurzfristige Rückstellungen	733	13'260
<b>= Total Geldfluss aus Betriebstätigkeit</b>	<b>6'973</b>	<b>4'430</b>
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>		
Auszahlung für Investitionen von immateriellen Anlagen	-417	-900
<b>= Total Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-417</b>	<b>-900</b>
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		
+/- Zunahme/Abnahme langfristige Finanzverbindlichkeiten	-550	-181
Rückzahlung Kantons- und Gemeindebeiträge	-	-4'700
<b>= Total Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-550</b>	<b>-4'881</b>
Bestand flüssige Mittel 1. Januar	31'695	33'045
Bestand flüssige Mittel 31. Dezember	37'700	31'695
<b>+/- Zunahme/Abnahme flüssige Mittel</b>	<b>6'005</b>	<b>-1'350</b>

**Eigenkapitalnachweis**

in TCHF

	Ergebnisvortrag Verkehrsverbund Luzern
<b>Stand 1. Januar 2020</b>	28'181
Rückzahlung	-4'700
Jahresergebnis 2020	-7'329
<b>Stand 31. Dezember 2020</b>	<b>16'152</b>
Stand 1. Januar 2021	16'152
Rückzahlung	-
Jahresergebnis 2021	1'227
<b>Stand 31. Dezember 2021</b>	<b>17'379</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 31.12.2021 (kumulierte Ergebnisvorträge) liegt TCHF 9'360 über dem zulässigen Höchstbetrag. Aufgrund der weiterhin unsicheren Entwicklung in Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie und den hohen Forderungen aus Leistungen wird auf eine Rückzahlung verzichtet.

## Anhang zur Jahresrechnung 2021

### 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 (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 Modernisierung der Software. Die Inbetriebnahme der Releases erfolgte laufend 2021. Weitere Releases folgen 2022.

#### 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 bezie-

#### Rundungen

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

hen 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 diesbezüglich jeweils keine Rechnungsabgrenzungen vorgenommen. Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde die erwartete Nachforderung der Transportunternehmen zurückgestellt.

#### Kantons- und Gemeindebeiträge

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

#### Entschädigungen

Im Reglement für den Verkehrsverbund (SRL 775b) sind die Entschädigungen für den Verbundrat festgelegt. Sie bestehen aus einer Grundentschädigung und Sitzungsgeldern; es werden keine Spesen vergütet. Die Verbundratsentschädigung betrug 2021 TCHF 69, davon erhielt der Präsident TCHF 19. 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 185. Dies ist 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 2020	1'431
Zugänge 2020	900
Abgänge 2020	–
Umbuchungen 2020	–
<b>Bruttowerte 31. Dezember 2020</b>	<b>2'331</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen</b>	
Stand 1. Januar 2020	–889
Planmässige Abschreibungen 2020	–180
Abgänge 2020	–
<b>Bestand 31. Dezember 2020</b>	<b>–1'069</b>
<b>Buchwert</b>	
Buchwert per 1. Januar 2020	542
Buchwert per 31. Dezember 2020	1'262
<b>in TCHF</b>	
<b>immaterielle Anlagen</b>	
<b>Anschaffungskosten</b>	
Stand 1. Januar 2021	2'331
Zugänge immaterielle Anlagen 2021	417
Abgänge 2021	–
Umbuchungen 2021	–
<b>Bruttowerte 31. Dezember 2021</b>	<b>2'748</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen und Wertberichtigungen</b>	
Stand 1. Januar 2021	–1'069
Planmässige Abschreibungen 2021	–397
Abgänge 2021	–
<b>Bestand 31. Dezember 2021</b>	<b>–1'466</b>
<b>Buchwert</b>	
Buchwert per 1. Januar 2021	1'262
<b>Buchwert per 31. Dezember 2021</b>	<b>1'282</b>

## 2) Forderung aus Leistungen / Rückforderung VBL

in TCHF	2021	2020	Veränderung
Ausstehende Zahlungen VBL	16'223	16'465	-242
Übrige Forderungen aus Leistungen	113	393	-280
<b>Total</b>	<b>16'336</b>	<b>16'858</b>	<b>-522</b>

Die ausstehende Zahlung VBL betrifft die Rückforderung der zu hohen Abgeltungen aus den Jahren 2010 bis 2017. Das Rechtsverfahren ist noch nicht abgeschlossen; die erneute Beurteilung des Forderungseingangs ergab keine Änderung gegenüber dem Vorjahr. Die Rechnung für die Ladestationen für E-Busse der VBL hat der VVL mit der ausstehenden Forderung verrechnet. Die übrigen Forderungen betreffen Steuerforderungen und diverse ausstehende Zahlungen.

## 3) Verbindlichkeiten aus Leistungen

in TCHF	2021	2020	Veränderung
Kreditoren Lieferungen/Leistungen	759	893	-135
Intercompany-Kreditoren	35	117	-82
<b>Total</b>	<b>794</b>	<b>1'010</b>	<b>-216</b>

## 4) Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten

in TCHF	2021	2020	Veränderung
Guthaben Gemeinden aus Beiträgen für Investitionsausgaben öV	13'191	9'331	3'860
Anzahlungen von Dritten	295	201	94
Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen	463	463	-
<b>Total</b>	<b>13'949</b>	<b>9'995</b>	<b>3'954</b>

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

## 5) Rückstellungsspiegel

in TCHF	übrige betriebliche Leistungen
Stand 1. Januar 2020	2'836
Neubildung	13'560
Auflösung	-180
Verwendung	-120
Umgliederung	-
<b>Stand 31. Dezember 2020</b>	<b>16'096</b>
davon kurzfristiger Anteil	16'096
davon langfristiger Anteil	-
Stand 1. Januar 2021	16'096
Neubildung	12'733
Auflösung	-7'291
Verwendung	-4'709
Umgliederung	-
<b>Stand 31. Dezember 2021</b>	<b>16'829</b>
davon kurzfristiger Anteil	16'829
davon langfristiger Anteil	-

Aufgrund unterschiedlicher Rechtsauslegung sind für bestrittene betriebliche Leistungen Rückstellungen gebildet worden. Weiter wurden für Nachtragszahlungen an die Transportunternehmen aufgrund der hohen ungedeckten Defizite im Jahr 2021, die als Folge der Covid-19-Pandemie angefallen sind, Rückstellungen im Umfang von TCHF 12'000 gebildet. Die Auflösung betrifft nicht benötigte Nachtragszahlungen des Jahres 2020 an die Transportunternehmen aufgrund von Covid-19; die Verwendung betrifft die ausbezahlten Nachtragszahlungen an Transportunternehmen.

## 6) Sonstige langfristige Finanzverbindlichkeiten

in TCHF	2021	2020	Veränderung
Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten	507	594	-87
Vorauszahlungen von publikumsintensiven Einrichtungen	4'562	5'025	-463
<b>Total</b>	<b>5'069</b>	<b>5'619</b>	<b>-550</b>

Die Erträge für den Behindertenfahrdienst, welche die effektiven Ausgaben übersteigen respektive unterschreiten, wie im Jahr 2021 mit TCHF 87, werden unter der Position «Übrige langfristige Finanzverbindlichkeiten» ausgewiesen. Die Vorauszahlung von Publikumsintensiven Einrichtungen betreffen Betriebsbeiträge für die übernächsten Jahre.

## 7) Kantons- und Gemeindebeiträge

in TCHF	2021	2020	Veränderung
Kantonsbeitrag an VVL	39'793	39'793	-
Kantonsbeitrag für Behindertenfahrdienst	300	425	-125
Gemeindebeitrag an VVL und für Behindertenfahrdienst	40'093	40'218	-125
<b>Total</b>	<b>80'186</b>	<b>80'436</b>	<b>-250</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 wurde 2021 aufgrund von Covid-19 auf TCHF 300 reduziert.

## 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	2021	2020	Veränderung
Gemeindebeiträge für Investitionsausgaben öV	11'922	15'105	-3'183
Saldierungsstelle SBB	522	731	-208
<b>Total</b>	<b>12'444</b>	<b>15'836</b>	<b>-3'392</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) gemäss den Angebotsvereinbarungen.

**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 685 zugenommen. Im Sachaufwand sind Leistungen von kantonalen Dienststellen im Umfang von TCHF 167 (Vorjahr TCHF 211) 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. Im Jahr 2021 wurde sie modernisiert und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Die Inbetriebnahme einzelner Funktionen erfolgte jeweils nach Abschluss eines Releases. Die Software wird über vier Jahre, beginnend mit der Inbetriebnahme, abgeschrieben.

**16) Ausserordentlicher Ertrag**

in TCHF	2021	2020	Veränderung
SBB, Rückerstattung Z-Pass-Erlöse	-	27	-27
vbl, Erhöhung Rückerstattung zu viel erhaltene Abgeltungen	-	966	-966
BLS, Rückerstattung Zins 2016	519	519	-
BLS Rückerstattung Libero Halbtaxerlöse 2012-2018	742	-	742
Auflösung Rückstellung 2020 Nachzahlung Covid-19	7'291	-	7'291
Zins	182	-	182
<b>Total</b>	<b>8'734</b>	<b>1'512</b>	<b>7'222</b>

Letztes Jahr wurden TCHF 12'000 für Nachtragszahlungen an die Transportunternehmen aufgrund von Covid-19 zurückgestellt, davon sind TCHF 7'291 nicht benötigt worden, weshalb diese als ausserordentlicher Ertrag ausgebucht wurden. Die Überprüfung der Jahresrechnungen bei BLS hat ergeben, dass in den Jahren 2014 bis 2017 gesamtschweizerisch 29.4 Millionen Franken zu hohe Abgeltungen durch die öffentliche Hand bezahlt worden sind. BLS zahlt dieses Geld über drei Jahre – bis und mit 2022 – zurück. Der VVL erhielt 2021 TCHF 519 zurückbezahlt. Mit der BLS konnte zudem eine einvernehmliche Lösung für die Rückerstattung der Libero-Halbtaxerlöse, die zwischen 2012 und 2018 nicht in die Offerten eingerechnet wurden, gefunden werden. Die BLS hat 2021 insgesamt TCHF 46'971 zurückbezahlt. Der VVL erhielt insgesamt TCHF 924, davon betrafen TCHF 742 die Rückerstattung und TCHF 182 Zinsen.

**17) Ausserordentlicher Aufwand**

Mit der Verabschiedung des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) (Verlängerung der Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise) hat das Parlament am 3. November 2021 Unterstützungsmassnahmen für den öffentlichen Personenverkehr beschlossen. Den Transportunternehmen werden die 2021 entstandenen Defizite nachträglich abgegolten, sofern deren Reserven nach Art. 36 PBG nicht ausreichen. Die geschätzte Nachzahlung beläuft sich auf TCHF 12'000.

## Berichterstattung der Geschäftsbereiche

Aufgrund unterschiedlicher Finanzierungen werden drei Kostenträger geführt (VVL, Tarifverbund Passepartout und Behindertenfahrdienst). Für die Abrechnung der Gemeinkosten bestehen drei Kostenstellen, die im Verhältnis der Anzahl Mitarbeitenden auf die Kostenträger VVL und Tarifverbund Passepartout verteilt werden. Der Betriebsaufwand der Geschäftsführung Tarifverbund Passepartout wird von den beteiligten Transportunternehmen finanziert. Dieser Geschäftsbereich wird per Ende Jahr ausgeglichen, respektive zu viel oder zu wenig bezahlte Beiträge werden abgegrenzt.

Der VVL wurde vom Gesundheits- und Sozialdepartement des Kantons Luzern beauftragt, das Konzept über die Behindertenfahrdienste im Kanton Luzern vom 28. September 2010 umzusetzen. Seit dem 1. Januar 2020 sind die Regelungen in den bestehenden Leistungsauftrag zwischen dem VVL und dem BUWD integriert. Auch für diesen Geschäftsbereich werden zu viel oder zu wenig bezahlte Beiträge abgegrenzt.

### Verkehrsverbund Luzern

in TCHF

	2021	2020
Kantons- und Gemeindebeiträge	79'586	79'586
Beiträge Dritter	203	206
Beiträge von publikumsintensiven Einrichtungen	463	463
Interner Ertrag	–	–
Durchlaufende Beiträge	11'922	15'105
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>92'174</b>	<b>95'360</b>
Beiträge an Transportunternehmen	–72'516	–74'690
Durchlaufende Beiträge	–11'922	–15'105
Personalaufwand	–1'257	–1'231
Sachaufwand	–1'372	–365
Ergänzende Mobilitätsangebote	–219	–630
Abschreibungen immaterielle Anlagen	–397	–180
Interner Aufwand	–	–
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>–87'682</b>	<b>–92'201</b>
<b>Ordentliches Ergebnis</b>	<b>4'492</b>	<b>3'159</b>
Ausserordentlicher Ertrag	8'735	1'512
Ausserordentlicher Aufwand	–12'000	–12'000
<b>Ausserordentliches Ergebnis</b>	<b>–3'265</b>	<b>–10'488</b>
<b>Jahresergebnis</b>	<b>1'227</b>	<b>–7'329</b>

### Tarifverbund Passepartout

in TCHF

	2021	2020
Beiträge von Transportunternehmen	2'012	1'880
Beiträge Dritter	1	17
Durchlaufende Beiträge	522	731
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>2'536</b>	<b>2'628</b>
Durchlaufende Beiträge	–522	–731
Personalaufwand	–436	–410
Sachaufwand	–1'577	–1'487
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>–2'536</b>	<b>–2'628</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

### Behindertenfahrdienst

in TCHF

	2021	2020
Kantonsbeitrag	300	425
Gemeindebeiträge	300	425
Ausgleich über Guthabekonto	87	–282
<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>687</b>	<b>568</b>
Aufwand Behindertenfahrdienst	–687	–568
<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>–687</b>	<b>–568</b>
<b>Betriebsergebnis</b>	<b>–</b>	<b>–</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 BLS für die Fahrzeuginstandhaltung und gegenüber der SBB für die Beschaffung von einstöckigen S-Bahn-Triebzügen für den Regionalverkehr und für zwei Doppelstockzüge für den RE Luzern–Olten eine solche Genehmigung erteilt. Der VVL hat ausserdem gegenüber der Rottal Auto AG und der PostAuto AG eine solche Genehmigung für die Beschaffung von Depotlader-Batteriebusen erteilt.

Die Forderung der VBL AG für die Ladestationen im Umfang von TCHF 241 wurde mit der Rückforderung der zu hohen Abgeltungen verrechnet. Die VBL AG bestreitet die Rechtmässigkeit der Verrechnung.

### Eventualforderungen

Der Verbundrat hat am 21. September 2021 die Rückerstattung zu viel erhaltener Abgeltungen gegenüber der VBL AG verfügt. Zusätzlich wurde ein Verzugszins von 5 Prozent auf dem zu viel ausgerichteten Anteil der jeweiligen Abgeltung seit der Auszahlung verlangt. Per Ende 2021 beläuft sich der aufgelaufene Zins auf 6.5 Millionen Franken.

### Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Für das abgelaufene Geschäftsjahr sowie bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung 2021 durch den Verbundrat wurden keine Risiken identifiziert, welche zu weiteren wesentlichen Korrekturen der im Jahresabschluss dargestellten Vermögens-, Finanz- und Ertragslage führen könnten. Der Jahresrechnung 2021 wurde am 10. März 2022 vom Verbundrat zugestimmt.

Die vom Bundesrat angeordnete Homeoffice-Pflicht aufgrund der Covid-19 Pandemie sowie der Homeoffice-Anteil, der nachhaltig deutlich höher ausfallen wird als vor der Pandemie, wird den öV spürbar beeinflussen. Der damit verbundene Nachfragerückgang, die fehlenden ausländischen Touristen, die zurückhaltende Nutzung des öV, der wachsende Anteil des Individualverkehrs werden auch in den kommenden Jahren zu weiteren Erlösausfällen führen, die durch die Besteller – Bund und Kantone – abgegolten werden müssen.

### Risikomanagement

Die Risiken aufgrund der Covid-19-Pandemie bleiben weiterhin hoch. Neben der fehlenden Nachfrage, die zu tieferen Erlösen und damit zu höheren Abgeltungsforderungen führt, dürften Personalausfälle bei den Transportunternehmen zu einem zunehmenden Problem werden. Kursausfälle und die Reduktion von Kontrolltätigkeiten dürften sich weiter negativ auf die Erlösentwicklung auswirken. Die finanziellen Mittel könnten aufgrund der hohen zusätzlichen Ausgaben der öffentlichen Hand zur Dämpfung der Folgen der Covid-19-Pandemie für die nächsten Jahre knapp werden. Bei einer nur langsam wieder zunehmenden Nachfrage ist nicht nur 2020 und 2021, sondern auch in den folgenden Jahren mit höheren Abgeltungen zu rechnen.

Die Einsprache der VBL AG gegen die Verfügung des Verbundrats betreffend Rückerstattung zu viel erhaltener Abgeltung wurde vom Kantonsgericht sistiert, bis das Bundesverwaltungsgericht die Einsprache der VBL gegenüber dem Bund behandelt hat.

Zahlreiche Buslinien erleiden Verlustzeiten und dadurch Anschlussbrüche. Eine bessere Zuverlässigkeit des öV, hauptsächlich mit konsequenter Busbevorzugung, ist Voraussetzung für die angestrebte Modalsplit-Verschiebung. Dazu braucht es Anstrengungen aller involvierten Akteure und der klare politische Wille, den öV konsequent zu stärken.

Die Veränderung des Mobilitätsverhaltens wird sich zukünftig nicht nur in der Distribution (Stichwort digitale Verkaufskanäle) manifestieren. Neben den klassischen Transportunternehmen und Verbänden könnten künftig weitere Akteure verkehrsmittelübergreifende Lösungen anbieten. Die Sicherstellung der Erträge und die Missbrauchsbekämpfung werden die Transportunternehmen zunehmend beschäftigen.

## 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 46 dargestellte Jahresrechnung des Verkehrsverbunds Luzern, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Geldflussrechnung, Eigenkapitalnachweis und Anhang für das am 31. Dezember 2021 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 2021 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  
Zugelassene Revisionsexpertin  
Leiterin Finanzkontrolle



Adrian Waser  
Zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor

Luzern, 24. März 2022

## Über den Verkehrsverbund Luzern

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

### Verbundrat

bis 31. Dezember 2021

#### Präsident

– Thomas Buchmann

#### Kantonsvertretung

– Hansjörg Kaufmann

#### Gemeindevertretung

– Adrian Borgula  
– Matthias Senn  
– Willi Bucher

ab 1. Januar 2022

#### Präsidentin

– Ruth Aregger

#### Kantonsvertretung

– Doris Meier-Kobler  
– Hansjörg Kaufmann

#### Gemeindevertretung

– Milena Scherer  
– Thomas Zemp  
– Hans-Peter Arnold  
– Willi Bucher

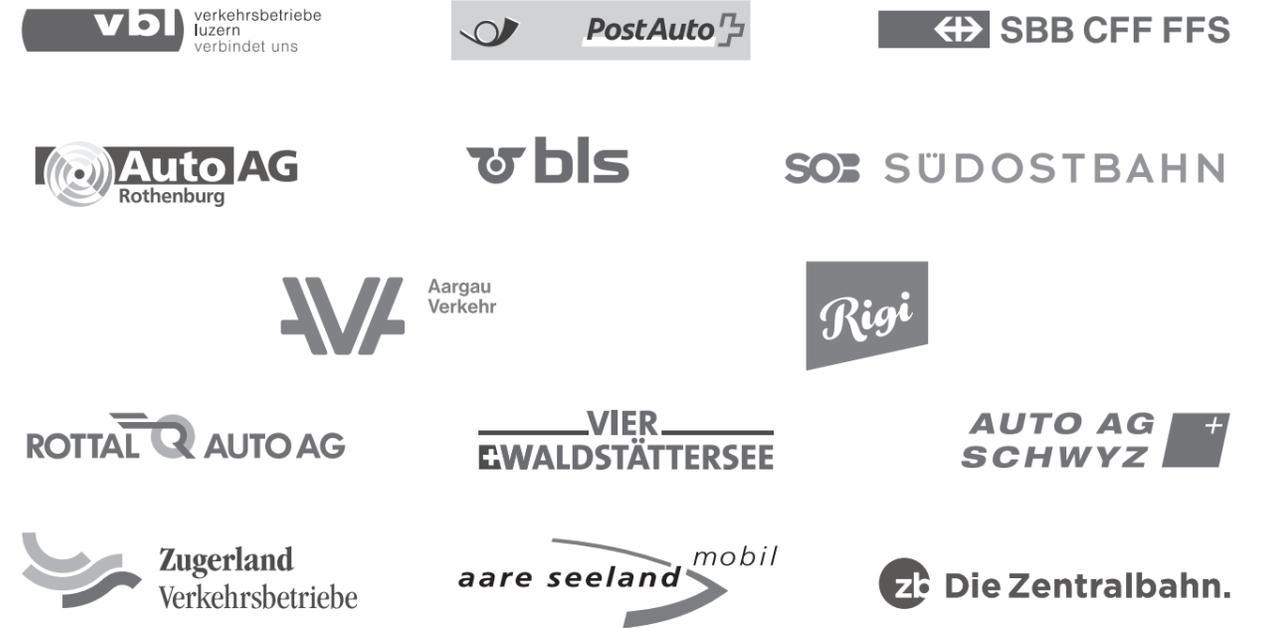
### Revisionsstelle

Finanzkontrolle des Kantons Luzern

### Geschäftsstelle

- Pascal Süess, Geschäftsführer
- Yvonne Schuler, Leiterin Finanzen, Stellvertreterin Geschäftsführer
- Markus Flückiger, Leiter Markt und Tarifverbund Passepartout
- Daniel Heer, Verkehrsplanung, Leiter Planung, (ab 1. Juni 2022)
- Marco Buholzer, Tarifmanagement Passepartout
- Romeo Degiacomi, Kommunikation, (bis 30. April 2022)
- Karin Della Torre, Stab und Kommunikation
- Luzia Frei, Kommunikation, (ab 1. Juni 2022)
- Roland Haldemann, Angebotsplanung
- Martina Hauri, Planung, (ab 1. Juni 2022)
- Danny Hefti, Finanzen, (ab 1. März 2022)
- Dorothee Ketterer, Marketing
- Simon Mormile, Finanzen
- Thomas Schemm, Angebotsplanung
- Sarah Troxler, Mobilitätsmanagement, (ab 1. März 2022)

### Transportunternehmen im VVL-Gebiet



Seit 12. Dezember 2021 betreibt die Aare Seeland mobil AG keine Linien mehr im VVL-Gebiet.

### Linienetz



---

## 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  
Titelbild: Johanna Unternährer  
Seiten 4, 5, 28 und 29: Eveline Beerkircher  
Seiten 8, 11, 16: Matthias Muff  
Seite 9: VBL AG  
Seite 18: Werbeagentur konkret  
Seite 20: Dominik Wunderli  
Seite 14 und 22: Johanna Unternährer