



Geschäftsbericht

Bericht des Verkehrsbeauftragten und des Geschäftsführers
zuhanden des Hohen Landtages und der Fürstlichen Regierung

2011



Liechtenstein **Bus**

Liechtenstein Bus Anstalt (LBA)

Geschäftsbericht 2011

Bericht des Verkehrsbeauftragten und des Geschäftsführers
zu Händen des Hohen Landtages und der Fürstlichen Regierung

Organe der unselbständigen Anstalt des öffentlichen Rechts

Verkehrsbeauftragte

Markus Biedermann	Verkehrsbeauftragter
Markus Verling	Stellvertretender Verkehrsbeauftragter

Geschäftsführer

Ulrich Feisst	Geschäftsführung
---------------	------------------

Mitarbeitende

Manfred Bereiter	Marketing und Projekte
Jürgen Frick	Systementwicklung, 70%-Anstellung
Nicole Negele	Kundenbetreuung / Kundencenter 70%-Anstellung
Jovanka Obwaller	Sekretariat 20%-Anstellung
Susanne Ott	Kundenbetreuung / Kundencenter
Carsten Steinmann	Betriebsleitung

Externe Revision

Confida Treuhand- und Revisions-AG, Vaduz

Impressum:

Herausgeber und Redaktion:
Liechtenstein Bus Anstalt (LBA)
FL-9494 Schaan, ©2012

Für den Inhalt verantwortlich:
Verkehrsbeauftragter Markus Biedermann
Geschäftsführer Ulrich Feisst

Gestaltung: Team a5 AG Werbeagentur, Schaan
Druck: Prepair Druckvorstufen AG, Schaan
Bild Seite 4: Eddy Risch



Jahresbericht 2011

Organe	3
Bericht des Verkehrsbeauftragten	6
Bericht des Geschäftsführers	8
Kennzahlen	30

Jahresrechnung 2011

Bericht der Revisionsstelle	36
Bilanz per 31. 12. 2011	37
Erfolgsrechnung 1. 1. 2011 – 31. 12. 2011 mit Vorjahresvergleich	38
Erläuterungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung	41



BERICHT DES VERKEHRS- BEAUFTRAGTEN



Markus Biedermann
Verkehrsbeauftragter

Stand vor 10 Jahren mit der Gründung der «Liechtenstein Bus Anstalt» noch klar der Linienbus als öffentliches Verkehrsmittel im Vordergrund, sind die Anforderungen und auch die Herausforderungen heute wesentlich vielfältiger geworden. In diesen zehn Jahren ist die Anzahl der Arbeitsplätze in Liechtenstein um über 30 % gewachsen und wird bald schon die die Anzahl der Einwohner übertreffen. Schon seit 2007 pendeln jeden Tag mehr Arbeitnehmende nach Liechtenstein ein und aus, als in Liechtenstein selbst beschäftigt sind. Dies zeigt sich auch im Erfolg des «Liechtenstein Bus» mit täglich über 18 000 Fahrgästen bzw. 5.2 Mio. Fahrgästen pro Jahr. Entsprechende Bedeutung kommt der Weiterentwicklung dieses für Liechtenstein wichtigen Verkehrsmittels zu.

Vom Linienbus zum Mobilitätsangebot

Mehrverkehre auf der Strasse führen zunehmend zu stockendem Verkehr oder Staus, welche gerade den Linienbus mit seinen Anschlussbedingungen stark behindern. Mit der S-Bahn «FL.A.CH» plant die Regierung derzeit ein strassenverkehrunabhängiges, schnelles und komfortables Verkehrsmittel, welches die regionalen Bahnsysteme zu einem integrierten S-Bahn-System verbindet. Die S-Bahn weist gegenüber dem Bus eine wesentlich höhere Transportkapazität und Geschwindigkeit auf. In Kombination mit dem Bus kann damit ein noch deutlich leistungsfähigeres öffentliches Verkehrssystem entstehen, wovon letztlich alle Verkehrsteilnehmer profitieren. Ebenfalls werden Fahrradverleih oder Car-Sharing zunehmend populär und ein Thema auch in Liechtenstein.



JAHRESÜBERSCHUSS VON CHF 854 493.45 AUFGRUND HÖHERER EINNAHMEN AUS DEM FAHRSCHEINVERKAUF UND EINSPARUNGEN IM BETRIEB

Von der LBA zu LIEmobil

Die LBA soll diese unterschiedlichen Verkehrsmittel situations- und bedarfsgerecht anbieten können. Aus diesem Grund ist es konsequent, dass dies auch in der Firmenbezeichnung der LBA als Ausdruck des Selbstverständnisses und der Strategie zum Ausdruck kommt. Per 1. 1. 2012 wird die «Liechtenstein Bus Anstalt» deshalb in den «Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil» als selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts überführt. Die Funktion des Verkehrsbeauftragten übernimmt dann ein neu zu bestimmender Verwaltungsrat. Nachdem zwei Jahre zuvor die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs neu geregelt sowie die Zuständigkeiten angepasst wurden, steht mit der Schaffung einer selbständigen Anstalt des öffentlichen Rechts die nächste grosse Veränderung bevor.



(v.l.n.r.) Susanne Ott, Markus Biedermann, Jürgen Frick, Carsten Steinmann, Ulrich Feisst, Nicole Negele, Manfred Bereiter

Jahresrechnung 2011

Für das Jahr 2011 wurde ein ausgeglichenes Geschäftsergebnis budgetiert. Aufgrund erzielter Einsparungen im Betrieb und Mehreinnahmen aus dem Fahrscheinerlös weist die Jahresrechnung, bei einem Umsatz von CHF 22 637 141.83, einen Überschuss vor Steuern von CHF 885 166.84 aus.

Das Eigenkapital der LBA beträgt per 31. 12. 2011 CHF 3 029 570.59 und dient als Dotationskapital des zukünftigen Unternehmens sowie als Reserve für all-fällige künftige Defizite.

LIEmobil steht für Mobilität

Mit der neuen Dachmarke «LIEmobil: Bewegt das Land» wird diese Strategie prägnant ausgedrückt. Unter der Dachmarke bleibt der «Liechtenstein Bus» als hervorragendes Produkt bestehen und wird ergänzt durch die weiteren Produkte wie den «Liechtenstein Takt», Nachtbus oder Skibus. Das Team der LBA freut sich, die öffentliche Mobilität für Liechtenstein weiterhin und neu unter «LIEmobil» zu gestalten und weiterentwickeln zu können.





BERICHT DES GESCHÄFTSFÜHRERS



Geschäftsführer Ulrich Feisst

Neue Grundlagen für die Angebotserstellung 2011

Globalkreditvereinbarung

Im Dezember 2010 unterzeichneten die Regierung des Fürstentums Liechtenstein als Vertragspartner einerseits und die Liechtenstein Bus Anstalt andererseits eine Globalkreditvereinbarung über die Gewährung eines Landesbeitrags an die Aufwendungen der Liechtenstein Bus Anstalt. Die Globalkreditvereinbarung regelt insbesondere die Modalitäten zur Beantragung und Ausrichtung des Landesbeitrags, die Gewinnverwendung, die Deckung allfälliger Verluste sowie weitere Bestimmungen.

Leistungsvereinbarung zum Grundangebot

Direkt verknüpft mit der Globalkreditvereinbarung ist die Leistungsvereinbarung 2011. Laut Art. 4 Abs. 1 LBAG definiert die Regierung in Form eines Leistungsauftrags an die LBA die im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs zu erbringenden Leistungen, einschliesslich der Mindestanforderungen bezüglich Qualität und Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung.

Der durch die Regierung definierte Leistungsauftrag beschreibt im Wesentlichen das Grundangebot, welches folgende Verkehrsdienste umfasst:

- Verbindung aller Gemeinden Liechtensteins untereinander sowie Anbindung an die regionalen Knoten des öffentlichen Verkehrs;
- Regionalzugangebot Feldkirch–Buchs;
- ergänzende grenzüberschreitende Verbindungen;
- Skibus;
- Nachtbus.

Im Weiteren wird die LBA beauftragt, Massnahmen zu treffen, dass die Einnahmen aus dem Linienverkehr den Aufwand für die fahrplanmässigen Leistungen zu 20 % decken.

Die Leistungsvereinbarung beinhaltet insbesondere **nicht** den Schulbusverkehr, Ortsbusse oder die Zusatzleistungen anlässlich des Staatsfeiertags. Die LBA kann diese Zusatzangebote nur dann erbringen, wenn deren Finanzierung durch Dritte sichergestellt ist.



Linienetz und Fahrplan

Grundangebot

Im Berichtsjahr wurden im Grundangebot vor allem Taktlücken geschlossen, die Endhaltestellen systematisiert und wenig benutzte Kurse eingekürzt, aufgehoben oder zusammengelegt. Verschiedene Kurse wurden zur besseren Transparenz im Fahrplan neu zugeordnet.

Mit diesen Änderungen wurde das Gesamtangebot transparenter und vollständiger. Die Fahrplanstabilität und die Anschlusssituationen verbesserten sich ebenfalls.

Auf Basis der eingangs dargelegten neuen Grundlagen für die Angebotserstellung hat die Liechtenstein Bus Anstalt ihre Leistungen neu unter folgenden Produktebezeichnungen zusammengefasst.

Regionalbus «Liechtenstein Bus»

Mit dem «Liechtenstein Bus» steht der Bevölkerung, den Arbeitspendlern und Besuchern ein sowohl quantitativ als auch qualitativ sehr gutes öffentliches Mobilitätsangebot zur Verfügung. Der Leistungsumfang des «Liechtenstein Bus» umfasst:

- die Vernetzung aller Gemeinden;
- Direktverbindungen auf den nachfragestärksten Verkehrsbeziehungen;

- ein integrales Taktsystem mit attraktiven Umsteigebeziehungen zwischen den Linien;
- die Bedienung aller inländischen und regionalen Bahnknoten;
- bedarfsorientierte Eilbuslinien.

Das Linienetz- und Fahrplanangebot der LBA wurde in den vergangenen Jahren stetig weiterentwickelt und zeigt sich in einem gut ausgebauten Zustand. Neue Angebote und zusätzliche Angebotsverdichtungen waren im Fahrplanjahr 2010/2011 nur in beschränktem Masse vorgesehen, zu Randzeiten wurden die Kurse noch besser auf die Bedürfnisse der Fahrgäste abgestimmt.

Linie 21: Auf der Strecke Triesenberg–Malbun wurde die Linie 21 erstmals saisonal betrieben. Ergänzend zum Stundentakt wurde dieser zu Schulferienzeiten sowie an Samstagen und Sonntagen vormittags, mittags und nachmittags zum Halbstunden-Takt verdichtet.

Linie 22: Im Bereich Triesenberg–Gaflei wurde das Angebot mit einzelnen Rufbus-Kursen ergänzt. Dies führt dazu, dass in Schwachlastzeiten nicht alle Kurse zwingend gefahren werden müssen, was sich bei der Linie Schaan–Planen seit Jahren bewährt.



Trotz dieser guten allgemeinen Angebotssituation wurden im Laufe des Jahres 2011 weitere Verbesserungen geplant und zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 eingeführt. Neben zahlreichen kleineren Ergänzungen auf nahezu allen Linien sind die beiden folgenden Angebotserweiterungen diejenigen, welche am meisten Zuspruch finden werden.

Linie 11: Mauren auch am Wochenende bedient: Das Tiefbauamt des Landes war dafür besorgt, dass zukünftig die Linienbusse auch in Mauren wenden können. Somit kann die Gemeinde Mauren an allen Wochentagen und mit allen Kursen der Linie 11 wieder bedient werden. Dies ist für alle Benutzer des öffentlichen Verkehrs ein grosser Gewinn, ist doch die Linie 11 das Rückgrat aller Verbindungen in Liechtenstein.

Linie 12E: Um 4:59 Uhr verbindet der früheste Kurs Vaduz mit Sargans und ermöglicht bereits um 5:25 Uhr den Fahrgästen die Fahrt mit dem IC-Zug nach Zürich. Damit sind Zürich und viele Fernreiseziele bereits eine Stunde früher als bisher erreichbar.

Rund 5.2 Millionen Fahrgäste benutzen jährlich (ca. 18 000 an Werktagen) den «Liechtenstein Bus».



Regionalzug «Liechtenstein Takt»

Obwohl der Regionalzug «Liechtenstein Takt» bereits seit dem Jahr 2000 besteht, ist die LBA im Jahr 2011 erstmals für dieses Verkehrsangebot verantwortlich und übernimmt auch die Finanzierung dieser bisher durch das Land Liechtenstein getragenen Leistung.

Der «Liechtenstein Takt» stellt eine gemeinsam mit dem Land Vorarlberg bestellte Verkehrsleistung zwischen Feldkirch und Buchs SG bei der ÖBB Personenverkehr AG dar. Die Verkehrsleistung umfasst fünf Regionalzugspaare, wobei das Angebot auf die Arbeitspendlerbedürfnisse abgestimmt ist. Aufgrund der beschränkten Streckenkapazitäten verkehren die Regionalzüge vor allem lastrichtungsorientiert, ein Taktverkehr ist nur in beschränkten Zeitfenstern fahrbar. Mit dem Fahrplan 2009/2010 ist es erstmals gelungen, zwischen 16:30 Uhr und 18 Uhr ein halbstündliches Angebot im Taktverkehr in Richtung Feldkirch anbieten zu können. Dieses bleibt bis 2013 unverändert, muss dann aber aufgrund zusätzlicher Fernverkehrszüge Wien–Zürich überprüft werden.

Rund 600 Fahrgäste benutzen an Werktagen regelmässig diese Zugverbindungen.

Grenzüberschreitende Linie 70

Die grenzüberschreitende Linie 70 wird vom Verkehrsverbund Vorarlberg (VVB) betrieben, wobei die Regierung mit dem VVB für die Fahrplanjahre 2008/09 und 2009/2010 einen Verkehrsdienstvertrag abgeschlossen hatte. Die LBA übernahm per 1. Januar 2011 neu die Verpflichtungen des Landes Liechtenstein. Der entsprechende Vertrag wurde am 17. Juni 2010 zwischen der LBA und dem VVB neu abgeschlossen. Gemäss Vertrag finanziert die LBA die Kosten zu einem Anteil von 42%. Der Leistungsumfang beinhaltet:

- Montag bis Freitag, morgens, mittags und abends insgesamt 16 lastrichtungsorientierte Kurse sowie samstags ein einzelner Kurs für Arbeitspendler aus Vorarlberg nach Liechtenstein;
- Angebot für Normalzeit- und Schichtarbeiter in Schaanwald, Eschen, Bendern und Schaan.

Rund 800 Fahrgäste benutzen diese Kurse täglich im grenzüberschreitenden Verkehr, was einer durchschnittlichen Auslastung von 50 Personen pro Fahrzeug entspricht.



Nachtbus

Der Nachtbus ermöglicht es Spätheimkehrern am Wochenende (Nacht von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag) zwischen 1 Uhr und 2:30 Uhr nochmals den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Das im Jahr 2009 eingeführte Angebot wird rege genutzt und sehr geschätzt. Der Nachtbus befördert durchschnittlich 90 – zu Spitzenzeiten weit mehr als 100 – Fahrgäste pro Nacht. Mit Einnahmen von CHF 43 100.– im Jahr 2011 generiert er einen vergleichsweise sehr guten Deckungsgrad von 62%. Auf Grund dieses grossen Zuspruchs wird der Nachtbus seit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 mit einem zusätzlichen Kurs ab Feldkirch ergänzt. Seit dessen Einführung wurden im Dezember durchschnittlich 130 Personen pro Nacht befördert.

Der Nachtbus fährt gemäss eigenem Liniennetz und eigenem Fahrplan. Die Leistung wurde 2011 öffentlich ausgeschrieben und für die Fahrplanjahre 2011/12 und 2012/13 vergeben.

Skibus

Beim Skibus handelt es sich um ein saisonales Angebot, welches Wintersportler und Ausflügler aus allen Gemeinden Liechtensteins (mit Ausnahme Planken) direkt nach Malbun bringt. Er fährt gemäss eigenem Fahrplan und Liniennetz, bestehend aus drei Linien. Die Bedienung erfolgt an den Wochenenden und während der Weihnachts- und Sportferien. Die Benutzung des Skibusses ist während der Saison sehr spezifisch und vor allem witterungsabhängig. Insbesondere zu Saisonende ist der Bedarf sehr gering, sodass der Betrieb gegebenenfalls vorzeitig eingestellt wird.

Die Leistung wurde 2011 öffentlich ausgeschrieben und für die Fahrplanjahre 2011/12 und 2012/13 neu vergeben.





Zusatzangebote

Die Liechtenstein Bus Anstalt kann bei Bedarf weitere Leistungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs anbieten, sofern dadurch die Erfüllung des das Grundangebot betreffenden Leistungsauftrags nicht beeinträchtigt wird und die Finanzierung durch den Angebotsbesteller oder Dritte gesichert ist.

Schulbusverkehr

Der Schulbusverkehr gehört nicht zu dem in der Leistungsvereinbarung zum Grundangebot festgelegten Leistungsauftrag. Aus diesem Grund wurde zur Bedienung des Schulbusverkehrs im Oktober 2010 eine Leistungsvereinbarung zwischen der Regierung des Fürstentums Liechtenstein und der LBA betreffend die Erbringung des Schülerzubringerdienstes 2010 bis 2016 getroffen, welche neben der Organisation auch die Finanzierung dieser Leistung regelt.

Der Schulbusverkehr ist eine Ergänzung zum Linienverkehr, welche vor allem diejenigen Wohnort-Schulstandort-Beziehungen abdeckt, welche durch den Linienverkehr nicht in geeigneter Weise oder nicht mit genügender Kapazität abgedeckt sind. Mit dem Schulbusverkehr steht eine zusätzliche Kapazität von insgesamt 1216 Plätzen, wovon 576 Sitzplätze und 640 Stehplätze, zur Verfügung. Die bedienten Schulstandorte sind die weiterführenden Schulen Triesen (WST), das Schulzentrum Mühleholz I und II (SZM), die Sportschule Schaan und das Schulzentrum Unterland (SZU).

Der Schulbusverkehr ist gemäss Personenbeförderungsgesetz (PGB) eine Sonderform des Linienverkehrs und fährt gemäss eigenem Liniennetz und

eigenem Fahrplan. Zur Bedienung werden sowohl Linienbusse mit Sitz- und Stehplätzen sowie Reisebusse mit Zulassungen für Stehplätze eingesetzt.

Der Schulbusverkehr, welcher ausschliesslich den Schülern und Schülerinnen sowie deren Lehrpersonen vorbehalten ist, benötigt für die Bedienung des Angebots 12 Fahrzeuge, wovon 4 Grossraum-Fahrzeuge (Gelenkbusse), welche pro Jahr insgesamt nur rund 52 000 Lastkilometer zurücklegen. Dies, sowie die ausschliesslich lastorientierte Bedienung des Angebots führen zu sehr hohen Kilometerkosten, welche weit über den Kosten des Linienverkehrs liegen. Hinzu kommt, dass der Schulbusverkehr keine Steuervergünstigung beim Treibstoff erhält und auch nicht von der Pauschalen Schwerverkehrsabgabe (PSVA) befreit ist.

Es ist somit anzustreben, dass möglichst viele Schulwege mit dem Linienverkehr zurückgelegt werden können. Eine Verdichtung des Linienverkehrs zu Schulanfang- und Schulendzeiten dient in diesem Fall allen Fahrgästen, welche den öffentlichen Verkehr benutzen.

Mit dem Fahrplanwechsel (Sonntag, 11. Dezember 2011) traten wesentliche Änderungen im Schulbusverkehr in Kraft. Die LBA hatte das Schulbusnetz bei der Neuausschreibung in Betreiber-Lose aufgeteilt, so dass sie diesen Auftrag an mehrere im Land ansässige Busunternehmen vergeben konnte. Die einzelnen Lose werden wie folgt betrieben:

Los A bedient die Strecke Balzers Schlossweg zu den weiterführenden Schulen Triesen (WST) und zum Schulzentrum Mühleholz (SZM) Vaduz. Vergeben an: PostAuto Schweiz, gemeinsam mit der WMA Touristik Walter Marxer Autoreisen AG, 9493 Mauren.

Los B bedient ab Guferwald und Rotenboden die Strecke zu den WST, zum SZM sowie zur Sportschule Schaan. Vergeben an: PostAuto Schweiz, gemeinsam mit der Philipp Schädler Anstalt, 9497 Triesenberg.

Los C bedient ab Hinterschellenberg über Ruggell und Bendern die Strecke zum SZM. Vergeben an: PostAuto Schweiz, gemeinsam mit der Adolf Meier Autoreisen und Transporte AG, 9493 Mauren.

Los D bedient die Strecke Ruggell via Gamprin zum Schulzentrum Unterland (SZU) sowie die Strecken vom Schellenberg via Gamprin und von Nendeln Oberwiesen (Linienbus 34) zum SZU. Vergeben an: Ivo Matt AG, 9493 Mauren.

Los E bedient ab Schaanwald Zoll via Mauren Post das SZU sowie via Nendeln und Schaan das SZM. Vergeben an PostAuto Schweiz, gemeinsam mit der WMA Touristik Walter Marxer Autoreisen AG, 9493 Mauren.

Um eine hohe Qualität sicherzustellen, stehen die Unternehmen in einem Wettbewerb über die beste Beurteilung durch die Kunden. Das bestqualifizierte Unternehmen erhält eine Prämie von CHF 10 000.–.

Ortsbusse

Im Berichtsjahr wurden von vier Gemeinden Ortsbusse bestellt:

Gemeinde Triesen: Die Gemeinde Triesen beauftragte die LBA mit einem Ortsbus zur besseren Erschliessung der Gemeinde und zur Verbindung des hanglagigen Gemeindegebiets mit dem Ortszentrum sowie den dort verkehrenden Linienbussen der LBA. Das Angebot mit 10 Kursen wird an Wochentagen einerseits von Schulkindern und andererseits vor allem von Arbeitspendlern benutzt.

An Samstagen findet ein reduziertes Angebot auf einer spezifischen, Ortskern erschliessenden Fahrroute statt.

Die Gemeinde Triesen hat beschlossen, das Angebot auch in den nächsten zwei Jahren weiter zu bestellen, obwohl die Kosten auf Grund der erforderlichen Neuausschreibungen erheblich angestiegen sind.

Gemeinde Triesenberg: Die Gemeinde Triesenberg finanziert ebenfalls einen Ortsbus, welcher das Gemeindegebiet Rotenboden mit dem Ortzentrum verbindet. Der Ortsbus ist Teil der Linie Triesenberg–Gaflei, welche über dieses Gemeindegebiet verläuft. Kurse dieser Linie, die nicht nach Gaflei geführt werden und auf Wunsch der Gemeinde Triesenberg angeboten werden, werden durch die Gemeinde finanziert.

Gemeinde Vaduz: Die Gemeinde bestellte bei der LBA die Bedienung des Park-and-Ride-Shuttle (P+R) zwischen dem Parkplatz beim Rheinparkstadion und dem Zentrum von Vaduz. Das ursprünglich auf morgens, mittags und spätnachmittags ausgelegte Angebot wurde auf Grund mangelnder Benützung bereits per 1. Juli 2011 auf morgens und spätnachmittags reduziert und auf Wunsch der Gemeinde Vaduz per Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 ganz eingestellt. Da das Rheinparkstadion auch von der Linie 24 Vaduz–Sevelen bedient wird, verbleibt für den Shuttledienst zu Hauptverkehrszeiten ein Halbstundentakt.

Gemeinde Schaan: Die Gemeinde Schaan bietet ebenfalls eine kleine, jedoch attraktive Ortserschliessung an. Diese Erschliessung ergibt sich durch die Umleitung der Linien Schaan–Planken über das Quartier «Im Rossfeld». Die dadurch entstehende Mehrleistung wird von der Gemeinde Schaan finanziert.



Sonderveranstaltungen

Sonderveranstaltungen bedingen immer wieder neue Routenplanungen oder gar spezifischen Angebotsplanungen. Im Jahr 2011 wurden rund 50 Sonderanlässe speziell geplant und bedient. Dabei waren Grossveranstaltungen wie die Fasnacht in Schaan, das Morgenlandfestival in Schaan, die Tour de Suisse nach Malbun sowie die beiden Megaveranstaltungen Staatsfeiertag und LieGames 2011.

Kleinstaatenspiele 2011:

LieGames 2011 – eine olympische Aufgabe

Zum zweiten Mal nach 1999 war das Fürstentum Liechtenstein Gastgeberland der Kleinstaatenspiele. Der Liechtensteinische Olympische Sportverband (LOSÖ) und mit ihm das ganze Land wollten mit der Ausrichtung der LieGames 2011 den teilnehmenden Kleinstaatenspielen (namentlich: Andorra, Island, Luxemburg, Malta, Monaco, Montenegro, San Marino und Zypern) einen begeisternden und bestens organisierten Sportanlass präsentieren. Wobei die Transportlogistik eine zentrale Rolle einnahm.

Die Aufgabe der LBA als offizieller Partner der LieGames 2011, bestand in der Sicherstellung des Personentransports zwischen den jeweiligen Unterkünften der teilnehmenden Sportler, Betreuer, Trainer und technischen Delegierten und den Sportstätten. Zur Erfüllung dieser Aufgabe nahm der Betriebsleiter der LBA als Verantwortlicher «Transport» von Beginn an Ein-sitz im Organisationskomitee.

Da die Athleten und ihre Begleiter nicht nur in ganz Liechtenstein sondern auch in Buchs und Feldkirch untergebracht und auch die Sportstätten über das ganze Land Liechtenstein verteilt waren, wurde zur Lösung der Transportaufgabe ein zeitlich befristeter Personenverkehr in Form eines Sonderliniennetzes mit entsprechenden Liniennummern und Fahrplänen geschaffen.

Für die Bedienung dieses Netzes – welches parallel zum regulären Liniennetz betrieben wurde – wurden alle verfügbaren Busunternehmen in Liechtenstein engagiert.

Für alle Beteiligten – Teilnehmer wie Chauffeure und Verantwortliche – war es eine sehr abwechslungs- und erfahrungsreiche, im wahrsten Sinne des Wortes eine «olympische» Woche.



LieGames 2011 – Die Liechtensteiner Athletinnen und Athleten bei der Fahnenparade



Fasnachtumzug in Schaan

«Ich wünsche mir
im Bus ...

... 3 Sitze nebeneinander. Dann müssten
meine beiden Freundinnen und ich
nicht mehr streiten, wer von uns im Bus
nebeneinander sitzen darf.»

Chjara aus Nendeln



Fahrzeuge im Einsatz

Erneuerung des Fahrzeugparks

Im Jahr 2001 wurden 19 Erdgasbusse beschafft, in den Folgejahren wurden weitere Altfahrzeuge durch neue Fahrzeuge ersetzt. Nachdem die Neuausschreibung der Verkehrsleistungen einen Ersatz für die 10-jährigen Fahrzeuge zwingend vorsah – das meistverwendete Fahrzeug legte in dieser Zeit immerhin 880 857 Kilometer zurück – und der Auftragnehmer zur Vereinheitlichung des Fahrzeugparks weitere Fahrzeuge ersetzen wollte, kam es zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember zu einer grossen Erneuerungswelle.

Als Neufahrzeuge kamen hinzu:

- 3 Midibusse Mercedes-Benz Citaro K, mit EEV-Dieselmotoren
- 4 Standardbusse Setra S 415 NF mit Dieselmotoren nach EEV-Norm
- 9 Standardbusse Mercedes-Benz Citaro Ü mit EEV-Dieselmotoren
- 5 Gelenkbusse Mercedes-Benz Citaro GÜ mit EEV-Dieselmotoren
- 2 weitere Doppelstockbusse MAN Lion's City DD mit Dieselantrieb,
- Als innovative Neuerung zur Reduktion von Treibstoffverbrauch, Emissionen und Lärm werden ab Januar 2012 auch 2 Hybridbusse Volvo 7700 auf unseren Strassen im Einsatz sein.

Neben diesen Neufahrzeugen komplettieren

- 2 Doppelstockbusse MAN Lion's City DD mit Dieselantrieb aus dem Jahre 2009
- 2 Standardbusse MAN Lion's City mit Erdgasantrieb aus dem Jahr 2006
- 7 Gelenkbusse MAN Lion's City G mit Erdgasantrieb aus den Jahren 2006 (4) und 2007 (3)
- 3 Gelenkbusse Mercedes-Benz Citaro G mit Erdgasantrieb aus dem Jahre 2009

den Fahrzeugpark im Linienverkehr, welcher durch PostAuto Liechtenstein bedient wird.

Weitere Linienbusse sind auf der Linie 26 Schaan–Planken (Midibus MAN Lion's City aus dem Jahr 2003) und auf der Linie 22 Triesenberg–Gaflei, welche ebenfalls durch ein Neufahrzeug (Minibus Iveco First) bedient wird, im Einsatz.

Die Busflotte des Linienverkehrs verfügt über rund 4320 Plätze, wovon 45 % als Sitzplätze zur Verfügung stehen.

Erdgasfahrzeuge – eine Erfolgsgeschichte

Wie dem Bericht zu entnehmen ist, sind ab Dezember 2011 wieder vermehrt Dieselfahrzeuge im Einsatz. Von den zuletzt 31 Erdgasfahrzeugen verbleiben die 12 neueren Fahrzeuge im Fahrzeugpark von PostAuto Liechtenstein.

Der Entscheid der LBA vor 10 Jahren für den Einsatz von Erdgasfahrzeugen im Linienverkehr – in Absprache mit der Regierung, der Liechtensteinischen Gasversorgung und der Zustimmung des Landtags zur Errichtung der Erdgastankstelle – war ein klares Bekenntnis dafür, dass der öffentliche Verkehr neben der Wirtschaftlichkeit auch die Ökologie berücksichtigen muss.

Die Alternativen für den Einsatz von Erdgasfahrzeugen waren im Jahr 2001 lediglich Dieselfahrzeuge mit EURO-2-Motoren, die bis heute im Einsatz geblieben wären. Welche massiven Emissionsminderungen bereits im ersten Einsatzjahr der Erdgasfahrzeuge und in den Folgejahren erzielt werden konnten, zeigen die Diagramme auf Seite 33 dieses Berichts. Die jährlichen Mehrkosten hierfür lagen bei rund 5 % der Betriebskosten.



Neue Diesel- und Hybridtechnologien

Dieselfahrzeuge haben in den vergangenen Jahren mit neuen Technologien enorme Fortschritte zur Reduktion der Schadstoffemissionen erreicht und erfüllen heute dieselben strengen Abgasvorschriften EURO 5 respektive EEV. Daher ist deren Einsatz heute den Erdgasfahrzeugen weitgehend ebenbürtig.

Dennoch zeichnet sich mit den Hybridbussen bereits ein weiterer Technologiesprung in Sachen Antriebstechnik für Linienbusse ab. Diese Technologie kombiniert in der Regel die Vorzüge von Elektromotoren mit denjenigen von Dieselmotoren. Der Elektromotor ersetzt den Dieselmotor beim Anfahren und unterstützt diesen beim Beschleunigen. Seine Energie bezieht er aus Akkus, die durch die Rückgewinnung von Bremsenergie geladen werden. Dadurch kann der Dieselmotor optimiert und zusätzlich Treibstoff gespart werden. Jeder eingesparte Liter Diesel schont die Ressourcen und erzeugt keine Emissionen. Sollten sich die von den Herstellern deklarierten Treibstoffeinsparungen von bis zu 35 % tatsächlich einstellen, ist dies ein erheblicher Gewinn für die Umwelt.

Obwohl der Markt an erprobten und wirtschaftlich einsetzbaren Hybridbussen noch klein ist, hat die LBA ihren Auftragnehmer PostAuto Liechtenstein beauftragt, einen ersten Schritt in diese neue Technologie zu machen. Somit werden 2012, nach den ersten erfolgreichen Eignungsversuchen der LBA im November 2009, Linienbusse mit Hybridtechnik auch im Alltagsbetrieb in Liechtenstein im Einsatz sein. Positive Ergebnisse sowie Zuspruch bei den Fahrgästen und der Bevölkerung vorausgesetzt, dürfte es zukünftig nicht bei diesen zwei Bussen bleiben.



Haltestellen-Infrastruktur und Bevorzugung im Strassenraum

Im Jahr 2011 wurden die Haltestellen Fallgasse Mauren in Fahrtrichtung Mauren, Kreuzstrasse Ruggell in Richtung Ruggell, Mühleholz Vaduz in Richtung Vaduz und Schule Triesen in beiden Fahrtrichtungen mit neuen Buswartekabinen des Typs «Liechtenstein» ausgestattet. Die bestehenden Buswartekabinen Samina Triesenberg in Fahrtrichtung Malbun sowie Forst/Hilti AG Schaan in Richtung Schaan wurden saniert. Diverse Wartekabinen wurden mit neuen Fahrplankästen, Abfalleimer etc. ausgerüstet und neu beschriftet. Bei den Bushaltestellen Schule Triesen und Quäderle Vaduz wurden Betonfahrbahnplatten eingebaut.

Die Haltestellen Quäderle Vaduz und Schule Triesen wurden zudem mit Fussgängerinseln ausgerüstet.

Nebst laufenden Nachbesserungen und Instandsetzungsarbeiten an der Infrastruktur wie Zick-Zack-Markierungen, Kabinenbeschriftungen oder Fahrplanschaukästen wurde die Haltestelle Fallgasse mit einem Fahrgasterkennungsdienst ausgerüstet.

Fahrgastinformation: Damit der Kunde weiss, was im Liniennetz los ist.

Im öffentlichen Verkehr sind Verlässlichkeit und Zugänglichkeit wichtige Aspekte für die Kundenzufriedenheit. In diesem Jahr konnten weitere Verbesserungen in der Fahrgastinformation erreicht werden.

Der Abfahrtszeitenmonitor «abfahrtszeiten.lba.li» zeigt seit Mitte 2011 die Abfahrtszeiten der Busse in Echtzeit an. Die Kunden sehen damit immer, wann die nächsten Fahrzeuge tatsächlich ab der gewünschten Haltestelle fahren. Fahrgäste, die früh unterwegs sind, können durch diese Angabe die Zeit bis zur Abfahrt des Busses besser nutzen. Fahrgäste, die spät dran sind, wissen ob sie den Bus schon verpasst haben oder nicht.

Insbesondere mit einem Smartphone sind die Fahrplaninformationen nah beim Kunden. Eine schnellere Anzeige der Informationen im mobilen Bereich wird durch die verkürzte Adresse «ez.lba.li» (bzw. neu «ez.liemobil.li») erreicht, wobei «ez» für Echtzeit steht. Dabei ist es möglich, anhand seiner eigenen Position die nächsten Haltestellen automatisch zu eruieren. Im Weiteren enthalten die Haltestellenfahrpläne neu sogenannte QR-Codes. Mit einer geeigneten App für die gängigen Smartphones ist der Echtzeitfahrplan nur ein Tastenklick entfernt.

Diese Informationen werden in den Bussen durch ein neues Fahrgastinformationssystem ergänzt. Während auf einem Bildschirm der Fahrtverlauf mit den nächsten Haltestellen, das Fahrtziel und in den Knotenpunkten die möglichen Anschlüsse angezeigt werden, zeigt der zweite Bildschirm weitere Informationen zum Fahrbetrieb sowie Unterhaltungsangebote. Im Störfall können damit schnell viele Fahrgäste über Umleitungen oder Streckenunterbrüche informiert werden. Vorausssehbare Umleitungen oder Spezialfahrpläne werden auf dem Informationsbildschirm mit einer geeigneten Vorlaufzeit publiziert. Redaktionelle Nachrichten, Unterhaltungsprogramme und Werbungen bilden mit den Betriebsinformationen während der Busfahrt ein abwechslungsreiches Programm.

Die Bordelektronik, welche in den letzten Jahren eingeführt wurde und ständig weiterentwickelt wird, bietet breite Unterstützung bei Planung, Betrieb und Informationsbeschaffung. Sie ermöglicht die Fahrplan-Informationen in Echtzeit. Die Leitstelle des Betreibers kann mit detaillierten Informationen zu den Positionen und Verspätungen der Busse rascher und genauer reagieren. Dank einem umfangreichen Zugriff auf alle aufgezeichneten Daten können Vorgänge auf der Strasse besser nachvollzogen und analysiert werden. Bei ausserordentlichen Ereignissen, kann ermittelt werden, was passiert ist und warum. Die Analyse von Echtzeitdaten über längere Zeiträume ist bei der Fahrplanentwicklung und -verbesserung ein wertvolles Instrument, in dem noch viel Potenzial steckt.

Um dem Behindertengleichstellungsgesetz zu entsprechen, werden neu alle Haltestellen in den Bussen akustisch über die Bordlautsprecher angesagt. Damit keine Eintönigkeit entsteht, wurden die Ansagen von Primarschülern der betroffenen Gemeinden gesprochen.



«... in 50 Jahren ...»

«... sehen die Busse aus wie ein Turnschuh, können fliegen und haben bequeme Massagesessel,» so die Visionen von Natalie. Bis es soweit ist, wünscht sie sich schon jetzt eine Sitzheizung.

Natalie aus Eschen



GRENZÜBERSCHREITENDE VERKEHRE «DIREKTER VERKEHR», OSTWIND UND VVV

Verbundpartner der LBA

Die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Verbundpartnern ist der LBA wichtig und dient den Fahrgästen im grenzüberschreitenden Verkehr.

Verband öffentlicher Verkehre der Schweiz (VöV) und «Direkter Verkehr»

Die grössten externen Einnahmen stammen aus der Tarifvereinbarung mit dem VöV (GA, Halbtaxabo, Tageskarten, Einzel- und Gruppenfahrten usw.). Im Jahre 2011 generierte die LBA rund 11 % der Einnahmen im Linienverkehr über diesen Verbundpartner. Die Einnahmen gegenüber Vorjahr sind aufgrund der Tarifierhöhung der LBA anteilmässig gesunken, betragsmässig jedoch um über CHF 11 000.– angestiegen.

Wie bedeutend der «Direkte Verkehr» für Liechtenstein ist, zeigen folgende Zahlen: Rund 320 in Liechtenstein wohnhafte Personen besitzen ein Generalabonnement, über 3700 Personen ein Halbtaxabonnement. Zudem stellen die Gemeinden täglich rund 50 «Tageskarten SBB» zur Verfügung, welche als Generalabonnemente Gültigkeit haben. Die pauschale Abgeltung für in Liechtenstein gültige Fahrscheine des «Direkten Verkehrs» an die LBA beträgt über CHF 325 000.– (der Betrag hat sich in den vergangenen 10 Jahren nahezu vervierfacht), die Zuweisungen der direkt der LBA zuscheidbaren Fahrscheineinnahmen – insbesondere aus Einzelfahrscheinen des «Direkten Verkehrs» – betragen über CHF 80 000.–.

OSTWIND

Der grenzüberschreitende Fahrgastverkehr zwischen dem Kanton St. Gallen (Region OSTWIND) und Liechtenstein ist mit drei grenzüberschreitenden Linien sehr hoch und nimmt weiterhin zu. Dem gut vernetzten Verkehrsangebot steht jedoch nur ein beschränktes Fahrscheineangebot gegenüber. Im Bereich der Monats- und Jahresabonnemente konnten mit dem OSTWIND pragmatische Lösungen gefunden werden. So benutzten im Berichtsjahr rund 400 Personen kombinierte LBA-OSTWIND-Jahresabonnemente. Im Weiteren wurden auch 300 LBA-Jahresabonnemente als OSTWIND-Karten verkauft.

Neben diesen beiden Fahrscheinen fehlen jedoch kundengerechte Möglichkeiten, Einzelfahrscheine oder Tageskarten in dieser Grenzregion zu lösen. Die Fahrscheine des Direkten Verkehrs sind hierfür nicht geeignet und können durch LIEmobil auch nicht ausgegeben werden. Nachdem im vergangenen Jahr

auf der Gemeinschaftsstrecke Trübbach–Sargans auch die gegenseitige Anerkennung der Fahrscheine aufgehoben wurde, wird nun nach einer gemeinsamen grenzüberschreitenden Lösung gesucht.

Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV)

Die vom VVV unter Beteiligung des Landes Liechtenstein neu eingerichtete Linie 70 Klaus–Feldkirch–Bendern–Schaan erweist sich als sehr erfolgreich und wird auch weiter fortgesetzt.

Im Gegensatz zum OSTWIND besteht zwischen dem VVV und der LBA bereits ein effizienter Tarifverbund mit bisher folgenden Regeln:

- Im Binnenverkehr gelten die jeweiligen Tarife von VVV und LBA
- Im grenzüberschreitenden Verkehr gilt der Tarif des VVV (mit Ausnahmen)

Diese aus dem Jahr 2002 stammende Regelung basiert auf der damaligen Tarifsituation mit sehr tiefen LBA-Tarifen. Zwischenzeitlich hat die LBA jedoch die Tarife erhöht, wodurch sich eine Abwanderung der ehemals 950 Vorarlberger LBA-Jahresabonnement-Inhaber zum VVV-Jahresabonnement mit geringem Zuschlag für die Zone Liechtenstein einstellt. Hinzu kommen rund 22 000 VVV-Maximo-Karten, welche ebenfalls im gesamten LBA-Netz Gültigkeit haben. Dadurch werden die Tarife der LBA massiv unterwandert und die Einnahmen brechen weg. So konnten im vergangenen Jahr nur noch 290 LBA-Jahresabonnemente nach Vorarlberg verkauft werden. Die Fahrgastzahlen weisen jedoch einen eindeutig anderen Trend auf.

Gemeinsam mit dem VVV wurde beschlossen, ab dem 1. Januar 2012 auf grenzüberschreitende VVV-Fahrscheine einen Zuschlag zu erheben, so dass das Tarifniveau der LBA wieder gewahrt wird.

Weitere Kombiangebote

Die unbefriedigende Tarifsituation, welche zwischen dem OSTWIND und der LBA besteht, zeigt sich im ganzen Rheintal, auch zwischen dem VVV und OSTWIND und insbesondere im Drei-Länder-Fall zwischen LBA, OSTWIND und VVV. Ziel ist es, bis Dezember 2013 ein gemeinsames Tarifangebot einzuführen, was jedoch ein äusserst komplexes Unterfangen darstellt.



Senioren zu Besuch bei der LBA

Kundenbetreuung und Marketing

Mit dem Ziel «so nahe wie möglich beim Kunden» zu sein, verlegte die LBA am 20. November 2010 ihr Kundencenter und die Büros nach Schaan. Die hohe Kundenfrequenz zeigt, dass die Präsenz und Erreichbarkeit des LBA-Kundendienstes sehr geschätzt wird. Rund 800 Personen pro Monat nehmen entweder persönlich oder per Telefon die Beratung des Kundendienstes in Anspruch.



Besuche der Homepage: im Durchschnitt 10 000 pro Monat (in der ersten Jahreshälfte 8000 bis zu 15 000 im Dezember 2011)



Mit dem Fahrrad und der LBA unterwegs in Liechtenstein



LBA-Merchandising – erhältlich im Kundencenter der LBA im Bushof Schaan



Mobilitätswoche 2011



Flotti ist Kunde und Gast bei der LBA und belehrt Kindergartenkinder, wie man sicher Bus fährt



Flotti Löwenherz und die LBA



Ausgaben von der LBA Aktuell zu LIEmobil



Kinderfahrkarten 2011: der Chauffeur, dein Freund und Helfer



Werbung an den Linienbussen

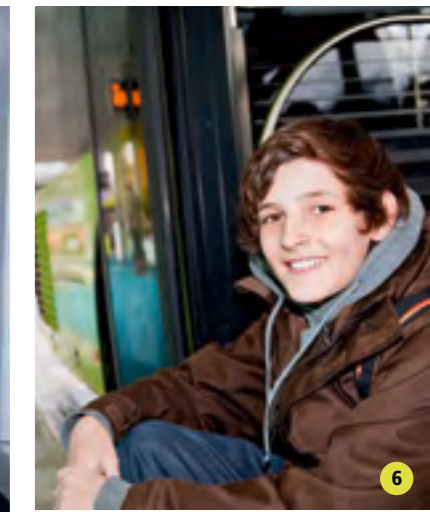
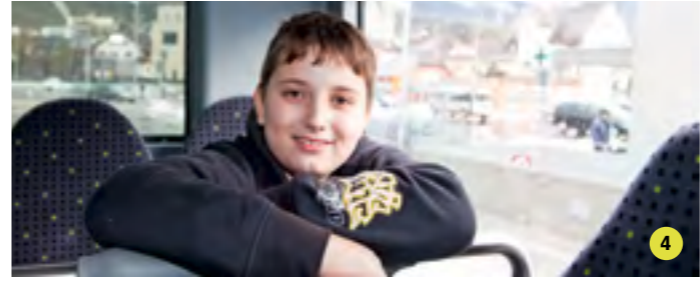
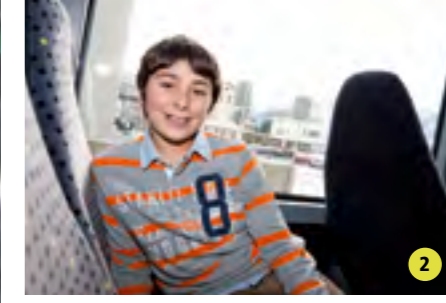


«Mittags ist mein Timing nicht so gut...

... da verpasse ich fast immer den Bus. Ab und zu erwische ich den Bus noch, wenn ich hinterher laufe. Im Bus würde ich mir als Verbesserung schräge Sitzreihen und Couchtische wünschen.»

Marie-Michelle aus Schellenberg

11 Jahre Liechtenstein Bus Anstalt



Wir haben Liechtensteiner Kinder, die im Gründungsjahr der Liechtenstein Bus Anstalt zur Welt kamen, nach Ihren Erlebnissen, Wünschen und Visionen rund um das Thema Bus befragt. Was uns die aufgestellten 11-Jährigen so erzählt haben, können Sie auf verschiedenen Seiten nachlesen. Viel Vergnügen.

- | | | | |
|---|---|----|--------------------------------|
| 1 | Marie-Michelle Ladner, Schellenberg | 8 | Seraina Eigenmann, Nendeln |
| 2 | Nuno Fernandes Goncalves, Vaduz | 9 | Fabian Schädler, Triesenberg |
| 3 | Chiara Jehle, Nendeln | 10 | Johann Büchel, Ruggell |
| 4 | Dominik Stark, Schaanwald | 11 | Lea Beck, Planken |
| 5 | Tobias Bürzle, Triesen | 12 | Robert Hasler, Mauren |
| 6 | Nico Aftonidis, Gamprin | 13 | Stefan Zacharias, Schellenberg |
| 7 | v.l.n.r.: Miriam Prater, Eschen; Natalie Feisst, Eschen;
Marie-Michelle Ladner, Schellenberg | | |





Die Jahresrechnung der LBA

Die Jahresrechnung 2011 der LBA schliesst mit einem Überschuss nach Steuern von CHF 787'866.84 ab. Aufgrund der neuen Steuergesetzgebung unterliegt die LBA ab dem 1. Januar 2011 der Ertragssteuerpflicht gemäss Art. 44 SteG und wird demzufolge Steuern in der Höhe von CHF 97'300.– entrichten.

Die Angebotsweiterung im Linienverkehr beläuft sich im Berichtsjahr auf 0.7 % gegenüber 2010. Gleichzeitig stiegen die Kosten für den Linienverkehr um 2.3 % (+ CHF 448'000.–) an. Dieser Anstieg ist jedoch nicht auf eine Kostensteigerung zurück zu führen sondern darauf, dass die LBA neu auch die bisher durch den Staat getragenen Kosten für den Liechtenstein Takt und die grenzüberschreitende Linie 70 des VVV in der Grössenordnung von CHF 420'000.– trägt. Die entsprechenden Mehrleistungen sind in den 0.7 % Angebotsweiterung jedoch nicht enthalten.

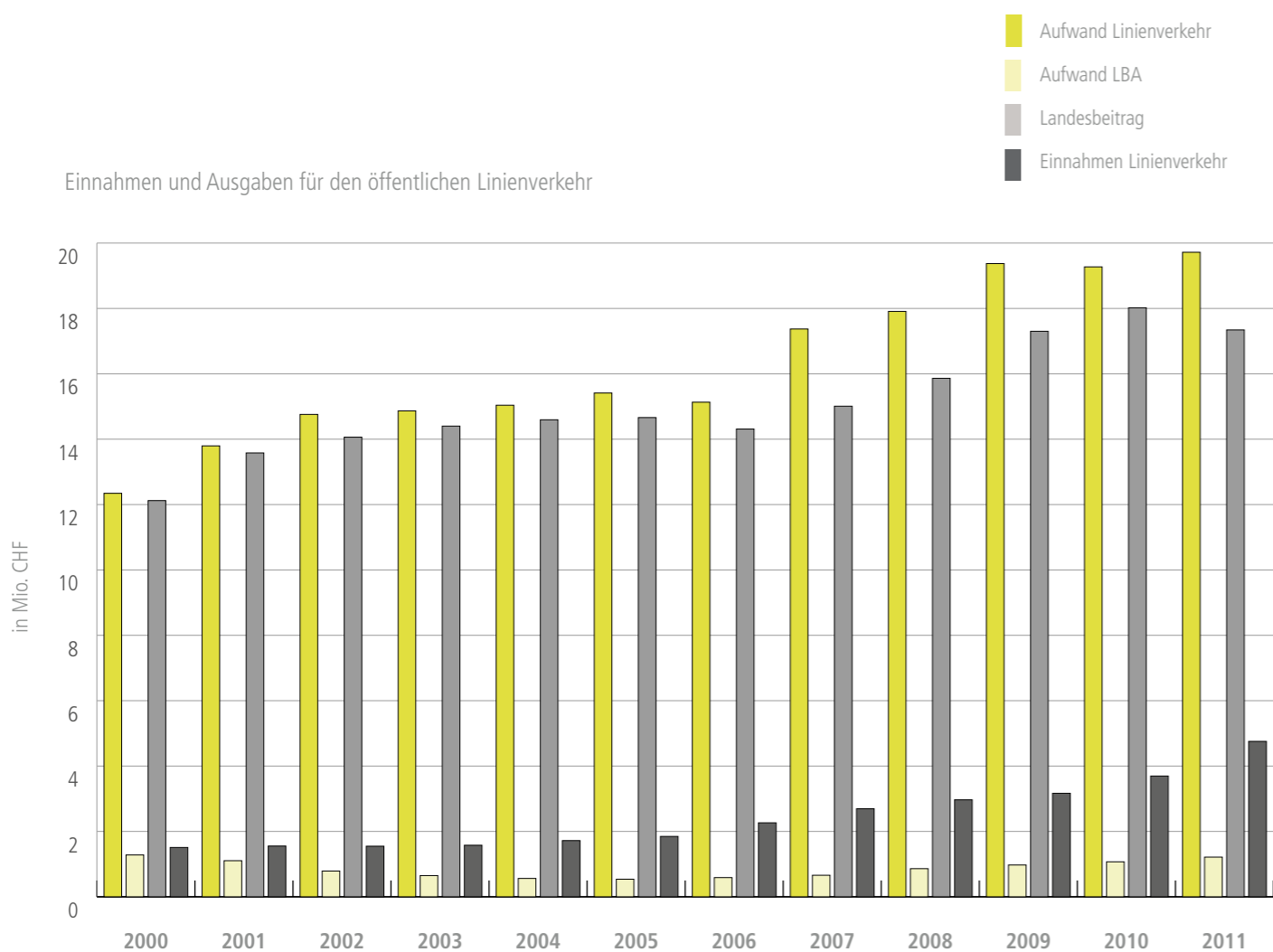
Auch die Verwaltungskosten der LBA sind im Berichtsjahr angestiegen und zwar um 13.5 % (+ CHF 145'000.–). Dies weil die Personalkosten durch die Kosten der Karenzzeit einer Mitarbeiterin deutlich angestiegen sind, die LBA neu in Schaan auch Mietkosten zu tragen hat und weil auf Grund der im Jahr 2013 sich ändernden Zugverbindungen, wesentlich mehr in die zukünftige Verkehrsplanung investiert werden musste.

Diesen Mehrkosten stehen Mehreinnahmen von 28.7 % (+ CHF 1'061'000.–) gegenüber, welche insbesondere auf die Tarifierhöhung im Juli 2010 zurückzuführen sind.

Diese Mehreinnahmen sowie weitere Kosteneinsparungen in anderen Positionen führen dazu, dass trotz einem um 3.8 % (– CHF 677'000.–) reduzierten Staatsbeitrag ein erheblicher Überschuss erzielt werden konnte. Damit hat die LBA auch ihr Ziel erreicht, den Eigenfinanzierungsgrad deutlich zu erhöhen und die erforderlichen Staatsbeiträge zu reduzieren.

Die LBA weist per 31.12.2011 ein Eigenkapital von CHF 3'029'570.59 aus, wovon CHF 436'968.38 in Sachanlagen investiert sind. Diese Sachanlagen betreffen vor allem die EDV-Infrastruktur sowie die Applikationen für das Fahrgeldmanagement, die Anschlusssicherung, die Fahrgastinformation, die Fahrgastzählung und die Ampelbeeinflussung.

Die Details über den Geschäftserfolg können der nachfolgenden Jahresrechnung 2011 der LBA entnommen werden.



Tarife und Einnahmen

Die LBA weist ein sehr gut ausgebautes öffentliches Buslinienetz mit einem dichten Fahrplan aus, welches mit komfortablen Bussen bedient wird. Ein Grossteil dieser Busse wurde in diesem Jahr erneuert. Finanziert wird das Angebot zu rund 76 % durch staatliche Zuschüsse. Dass die Zuschüsse in diesem Jahr zurückgefahren werden konnten, ist in erster Linie der Tarifierhöhung im Juli 2010 zuzuschreiben.

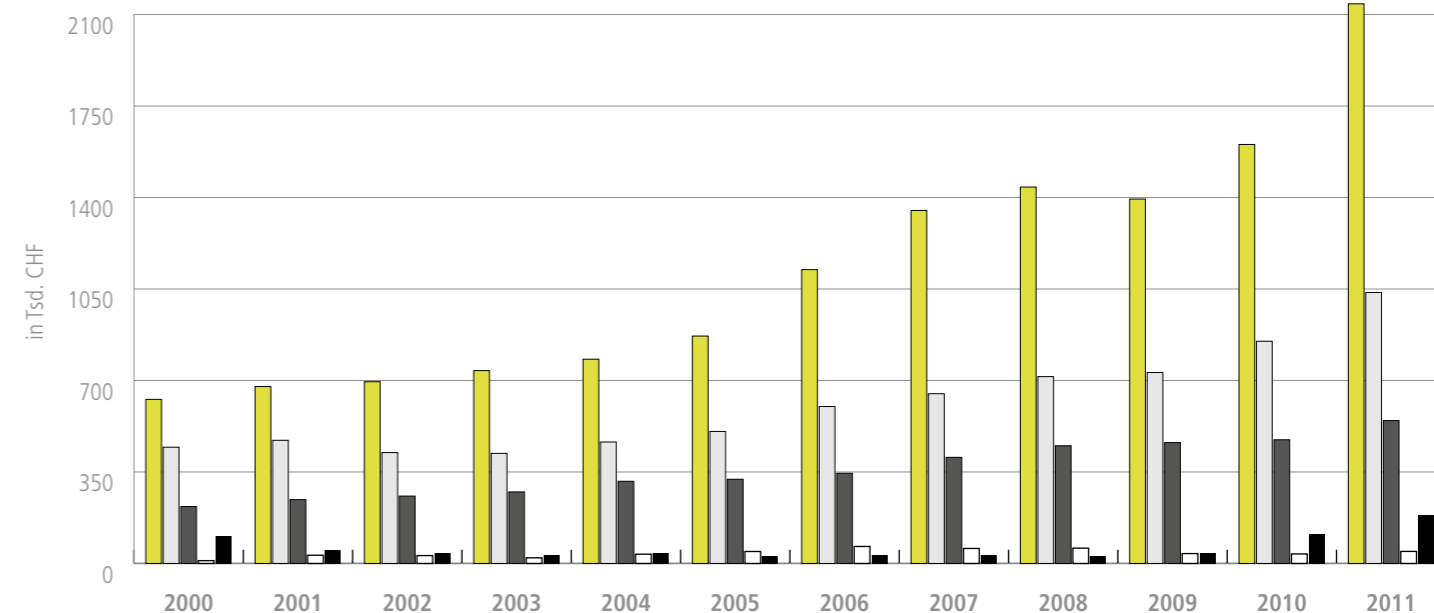
Da diese Massnahme erst in Jahr 2011 voll zum tragen gekommen ist, ergibt sich daraus eine erhebliche Einnahmesteigerung von 28.7 % gegenüber 2010 und 48.5 % gegenüber dem Jahr 2009. Bei den Abonnenten beträgt die Einnahmesteigerung sogar 33.6 % gegenüber 2010 respektive 53.6 % gegenüber 2009.

Entscheidend ist, dass trotz der Tarifierhöhung, die Fahrgastzahlen weiter angestiegen sind. Zwar hat die Anzahl von LBA-Jahresabonnementinhabern gegenüber 2009 abgenommen. Die verbleibenden Inhaber benutzen es jedoch mehr als früher. Diejenigen, welche das Abonnement nur gelegentlich benutzten, fallen weg und bedienen sich heute der Einzelfahrscheine, der Wochen- oder Monatskarte, je nach Bedarf. Der Preis für das Jahresabonnement der LBA liegt jedoch immer noch deutlich unter demjenigen vergleichbarer Angebote des benachbarten Auslands.

Einnahmen im Linienverkehr

Die Einnahmenentwicklung des öffentlichen Verkehrs – ohne Schulbusverkehr und ohne Abgeltung für Ortsbusverkehre – ist in folgender Grafik dargestellt.

Die Einnahmen-Entwicklung des öffentlichen Verkehrs



Die Einnahmen verteilen sich auf die einzelnen Quellen wie folgt:

Abonnementverkauf (LBA, Poststellen, SBB, OTV):	54.1 %
Billetverkauf Chauffeure (in «Liechtenstein Bussen»):	26.2 %
Einnahmen Verkehrsverbände (SBB, VVV, OTV):	13.8 %
Div. Einnahmen aus Busverkehr (Kollektivbilette, Sonderveranstaltungen, Schwarzfahrer):	1.2 %
Div. Nebenerlöse (Werbeeinnahmen und Diverses):	4.7 %

Während der Anteil der Billetverkäufe an den Gesamteinnahmen gegenüber dem Vorjahr gleich geblieben ist, hat sich der Anteil der Einnahmen aus Abonnementverkäufen um vier Prozentpunkte erhöht.

Ebenfalls deutlich erhöht hat sich der Anteil der Nebenerlöse. Dies ist insbesondere auf die erhöhten Einnahmen aus dem Verkauf von Werbeflächen zurück zu führen.

Die Einnahmen des vergangenen Jahres decken die Aufwendungen für den Linienverkehr zu rund 24 %.





«... Habe den falschen Bus erwischt ...

... als ich das erste mal alleine mit dem Bus gefahren bin. Ich wollte von Mauren nach Vaduz, um meinen Bruder abzuholen. Dabei bin ich auf der falschen Strassenseite zugestiegen. Handy hatte ich noch keines. So bin ich zu Verwandten gegangen und hab von dort meine Mama angerufen, die mich dann abgeholt hat»

Robert aus Mauren

LIE mobil

BEWEGT DAS LAND



Ausblick LIE mobil: Bewegt das Land

LBA wird «Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil»

Ein wichtiges Projekt der unselbständigen Liechtenstein Bus Anstalt im Jahr 2011 war die Umsetzung des Landtagsbeschlusses vom 29. Juni 2011 zur Verselbständigung des Unternehmens.

Mit der Schaffung des Gesetzes über den «Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil» hat der Landtag per 1. Januar 2012 eine Nachfolgeorganisation für die «Liechtenstein Bus Anstalt» geschaffen. Der «Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil» ist als selbständige Anstalt des öffentlichen Rechts organisiert und wird neben dem Busverkehr künftig verschiedene Mobilitätsdienste wie S-Bahn, Velloverleih oder Car-Sharing anbieten können. Schon heute werden neben dem «Liechtenstein Bus» Schulbusse, Nachtbusse, Skibusse und mehrere Ortsbusse sowie der «Liechtenstein Takt» auf der Schiene angeboten. Mit der Neuorganisation wird ein weiterer Schritt des Mobilitätskonzepts «Liechtenstein mobil 2015» umgesetzt.

Im Zentrum des «Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil» stehen landesweite und gleichzeitig grenzübergreifende öffentliche Mobilitätsdienste. Der «Liechtenstein Bus» stellt mit jährlich über 5 Millionen Fahrgästen weiterhin das Hauptprodukt dar. Zukünftig kann jedoch eine S-Bahn «FL.A.CH» das Potential des öffentlichen Verkehrs und dessen Wirksamkeit noch wesentlich verbessern.

Eine zentrale Aufgabe im Bereich der Neuorganisation war die Schaffung einer neuen Dachmarke, unter welcher sich alle Funktionen wie Erkennbarkeit, Erreichbarkeit, Kommunikation, Geschäftstätigkeit, Vertragswesen aber auch Präsenz auf den Fahrzeugen usw. vereinen.

Mit der Marke «LIE mobil: Bewegt das Land» werden Werte des öffentlichen Verkehrs visualisiert. Es sind dies Erschliessung und Verbindung der Gemeinden, Anbindung an regionale Knoten, Erreichbarkeit, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Planbarkeit und Mobilität ohne Stress. Deshalb werden alle bestehenden und geplanten öffentlichen Mobilitätsdienste unter der neuen Dachmarke «LIE mobil: Bewegt das Land» vereinigt.

Selbstverständlich musste auch die Anstellung des Personals, die gesamte Administration und Betriebsinfrastruktur auf die Verselbständigung des Unternehmens vorbereitet werden, was nur dank dem ausserordentlichen Einsatz jedes einzelnen Mitarbeiters gelingen konnte.

Dank

Die LBA bedankt sich beim Hohen Landtag und der Fürstlichen Regierung für das in sie gesetzte Vertrauen. Im Namen der Fahrgäste bedankt sich die LBA für die stets wohlgesinnte Unterstützung des öffentlichen Verkehrs.

Den Fahrgästen gilt der besondere Dank. Mit ihrer Treue und Loyalität nützen sie den öffentlichen Personennahverkehr in Liechtenstein überdurchschnittlich und rechtfertigen die hohen Aufwendungen des Landes Liechtenstein in ganz besonderer Weise.

Ebenfalls ein ganz besonderer Dank gilt den am öffentlichen Verkehr beteiligten Unternehmen und deren Mitarbeitern. Die Chauffeure beweisen täglich an vorderster Front grosse Professionalität und leisten an durchschnittlich 17 Stunden pro Tag und an sieben Tagen pro Woche einen hohen Einsatz.

Nicht zuletzt bedankt sich die LBA bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für den grossen Einsatz und das bereits bestehende grosse Engagement für das zukünftige Unternehmen «Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil».

Markus Biedermann
Verkehrsbeauftragter

Ulrich Feist
Geschäftsführer



KENNZAHLEN

Fahrscheinverkauf und Fahrgastzahlen

Der Fahrscheinverkauf ist im Jahr 2011 bei allen Fahrscheintypen steigend, übertrifft jedoch nur bei den Monatsabonnements die Stückzahlen des Jahrs vor der Tarifierhöhung.

Dabei sind die Jahresabonnemente einer besonderen Betrachtung zu unterziehen. Wenn auch die Anzahl der durch die LBA verkauften Abonnemente sinkt, so wird dieser Rückgang durch die Benutzung des SBB-Generalabonnements, dem kombinierten LBA-OSTWIND-Abonnement und insbesondere dem grenzüberschreitenden VVV-Jahresabonnement mehr als nur kompensiert (siehe Verbundpartner der LBA).

Im Ergebnis konnten die Einnahmen bei den Jahresabonnemente dennoch deutlich gesteigert werden.

Aktionen, welche in der Vergangenheit die Verkäufe von Jahresabonnements massgeblich beeinflussten:

August 2003: Abgabe von Gratis-Jahresabonnements an allen Weiterführenden Schulen. Die Schülerinnen und Schüler haben zu 70 % zwei Abonnemente.

Januar 2004: Tarifierhöhung um 25 %; Erhöhter Abonnementverkauf im Dezember 2003, obwohl vorhandene Abonnemente noch weiter gültig sind.

Januar 2006: Tarifierhöhung um 40 bis 80 %; Erhöhter Abonnementverkauf im Dezember 2005, obwohl vorhandene Abonnemente noch weiter gültig sind.

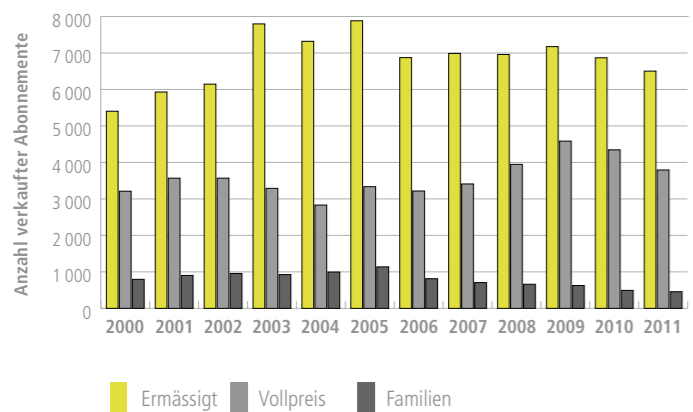
Januar 2007: Tarifierhöhung um 15 %; Einführung neues Liniennetz.

Juli 2010: Tarifierhöhung um 50 bis 78 % bei den Jahresabonnements. Einführung zonenbezogener Wochen- und Monatsabonnemente, Vereinfachung des Tarifsystems im Einzelfahrscheinbereich und neue Zoneneinteilung.

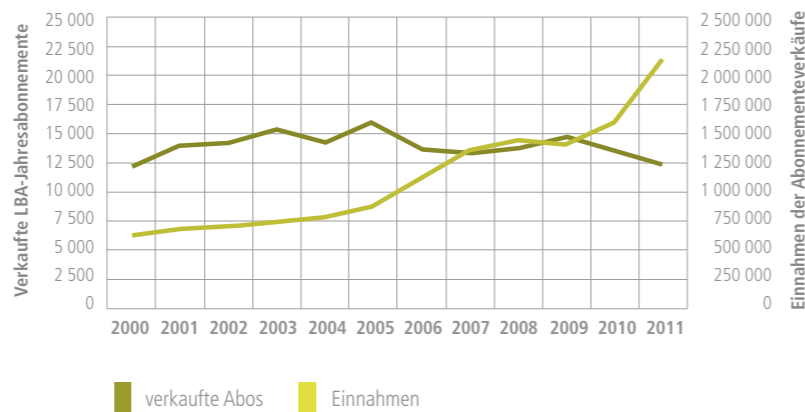
Fahrscheintyp	Anzahl 2000	Anzahl 2001	Anzahl 2002	Anzahl 2003	Anzahl 2004	Anzahl 2005	Anzahl 2006	Anzahl 2007	Anzahl 2008	Anzahl 2009	Anzahl 2010	Anzahl 2011	Veränderung
Einzel	256 405	261 160	270 009	260 194	284 849	315 344	319 023	329 947	367 832	375 331	308 377	355 714	+ 15.4 %
Wochenabo	1 097	1 104	1 962	2 037	2 746	2 773	2 540	2 808	2 681	2 732	2 425	2 727	+ 12.5 %
Monatsabo	2 215	2 471	2 035	2 130	2 880	3 390	2 329	2 237	2 311	2 269	2 216	3 157	+ 42.5 %
Jahresabo ¹	12 477	14 330	14 865	16 208	15 007	16 621	13 676	13 314	13 669	14 630	13 474	13 793	+ 2.4 %
Gruppenreisen	2 223	2 184	2 998	2 858	2 750	3 124	3 449	2 985	3 399	1 999	2 100	2 100	0.0 %
Staatsfeiertag	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000	38 000	32 000	35 000	35 000	35 000	0.0 %
Fahrgastzahlen	2918930	3252838	3360917	3475883	3372301	4120081	3584549	3557227	3812232	5013082	5212992	5259262	+0.9 %

1) Inkl. Abonnements von Partnern mit Gültigkeit im LBA-Netz (GA, VVV, Ostwind)

Verkauf von LBA-Jahresabonnements 2000 bis 2011 nach Kategorien

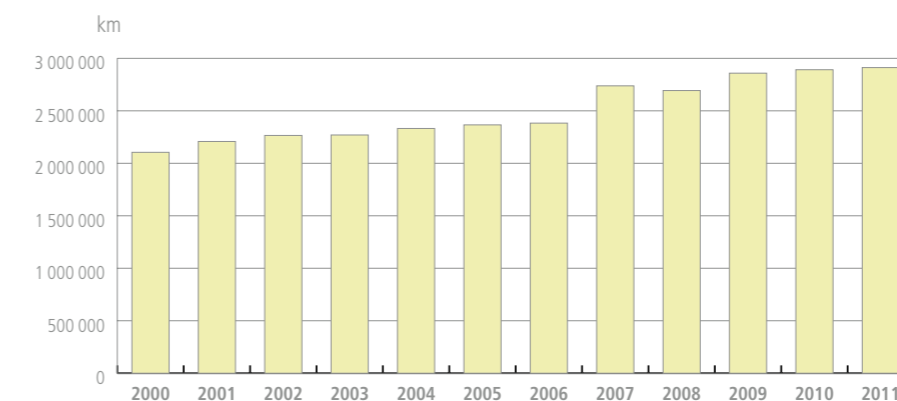


Verkaufte LBA-Jahresabonnemente und deren Einnahmen

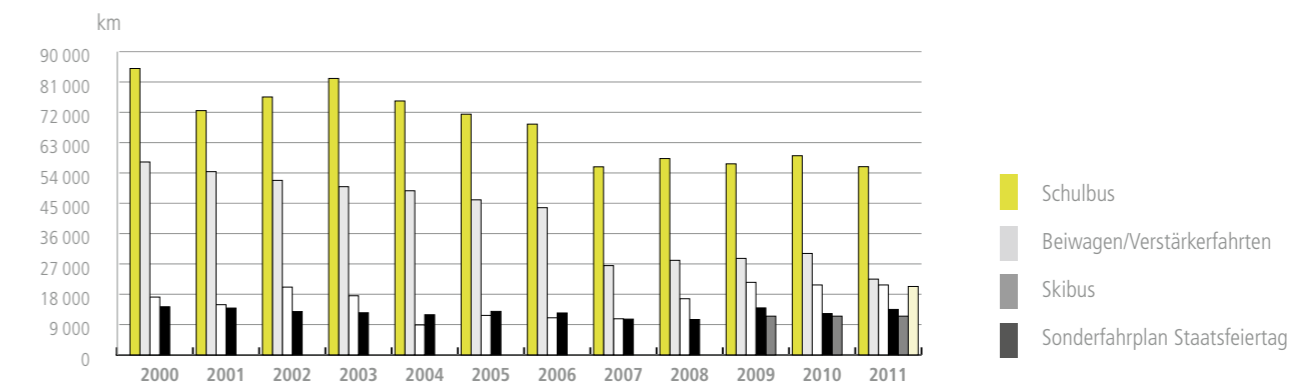


Fahrleistungen des öffentlichen Verkehrsangebots

Fahrplanmässige Kursfahrten



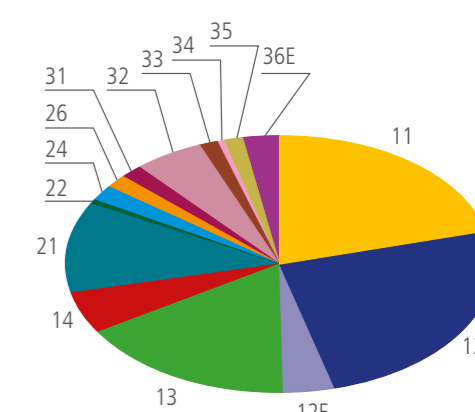
Weitere Fahrangebote



Fahrleistungen auf den einzelnen Linien

Linie	Streckenverlauf	Jahreskilometer		Fahrgäste pro Jahr		Ø Kilometer pro Fahrgast
		km	%	Anzahl	%	
11	Trübbach–Vaduz–Bendern–Mauren–(Feldkirch)	610 725	21.15	1 214 940	23.47	5.34
12	Sargans–Balzers–Triesen–Vaduz–Schaan–Buchs	726 705	25.17	1 418 064	27.40	5.95
12E	Sargans–Balzers–Triesen–Vaduz	115 605	4.00	124 596	2.41	11.00
13	Buchs–Schaan–Eschen–Mauren–Feldkirch	470 314	16.29	1 057 364	20.43	5.68
14	Vaduz–Nendeln–Schaanwald–Feldkirch (direkt)	153 001	5.30	345 155	6.67	5.91
21	Vaduz–Triesenberg–Malbun	311 362	10.79	425 519	8.22	6.09
22	Triesenberg–Gaflei	26 980	0.93	44 289	0.86	n/a
24	(Meierhof/Poska)–Triesen–Vaduz–Sevelen	55 111	1.91	29 782	0.58	4.10
26	Schaan–Planken	49 060	1.70	67 362	1.30	3.62
31	Bendern–Gamprin–Ruggell–(Schellenberg)	50 262	1.74	37 238	0.72	3.55
32	Bendern–Gamprin–Ruggell–Schellenberg–Hintersch.	154 351	5.35	119 213	2.30	4.62
33	Mauren–Hinterschellenberg	39 619	1.37	54 460	1.05	1.95
34	Nendeln Bahnhof–Bendern	11 671	0.40	20 829	0.40	1.30
35	Bendern–Gamprin–Schellenberg–(Hinterschellenberg)	44 559	1.54	59 298	1.15	3.88
36E	(Trübbach)–(Vaduz)–Bendern–Gisingen	67 628	2.34	157 717	3.05	8.51

Verteilung der Angebots-Kilometerleistungen auf die einzelnen Linien



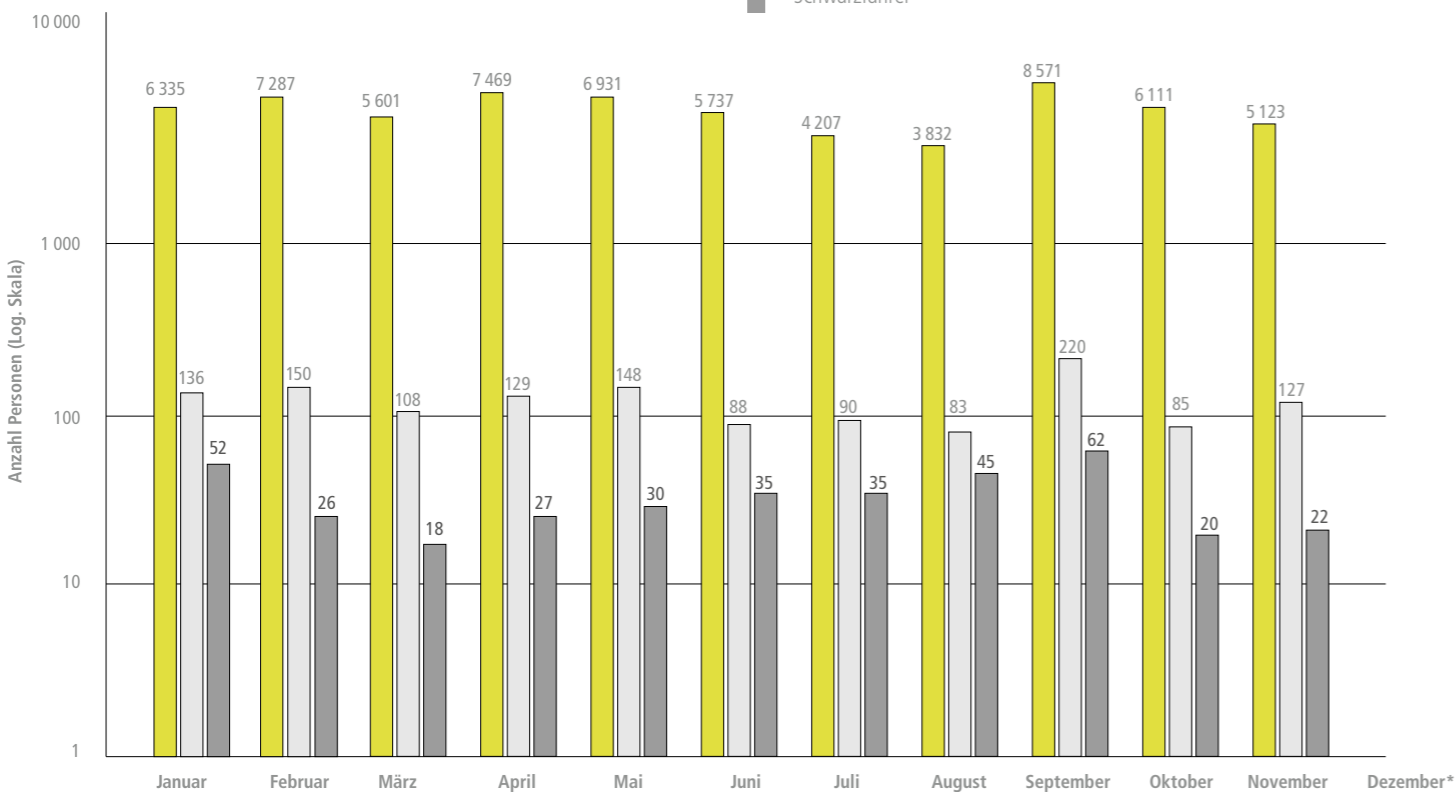
Kontrolle und Sicherheit

Gemäss den wie bisher durchgeführten Fahrscheinkontrollen liegen die Ergebnisse der Fahrten ohne gültigen Fahrausweis respektive der Schwarzfahreranteil im Rahmen der vergangenen Jahre.

Zur Überprüfung der Kontrollqualität wurden in den Monaten Juni, Juli, August und September zusätzliche Kontrollen durch ein Kontrollteam des TaxCenters von PostAuto Schweiz durchgeführt. Das Ergebnis dieses Kontrollteams, das in der Regel jeweils zu Zweit einen Bus kontrollierte, zeigt ein erheblich schlechteres Bild über die Disziplin der Fahrgäste beim Fahrscheinerwerb. Im Weiteren waren das Auftreten und die Durchführung des Kontrollauftrags des Teams sehr professionell und wurde sowohl von der Fahrern wie auch den Fahrgästen geschätzt. Allerdings sind die Kosten zur Ermittlung eines Schwarzfahrers rund 1/3 höher als bei den bis anhin durchgeführten Kontrollen.

Dennoch ist es überlegenswert, zukünftig die Kontrollen professioneller durchführen zu lassen, da dies unweigerlich zu einer besseren Fahrscheinkauf-Disziplin führt. Die hierdurch erzielten Mehreinnahmen, die kalkulierten Einnahmeverluste weisen ein erhebliches Potential auf, würden voraussichtlich die Mehrkosten decken. Gewinnen würde auf jeden Fall die Qualität.

■ Geprüfte Personen
 ■ Abo vergessen
 ■ Schwarzfahrer
 *Im Dezember wurden aus betrieblichen Gründen keine Fahrscheinkontrollen durchgeführt.



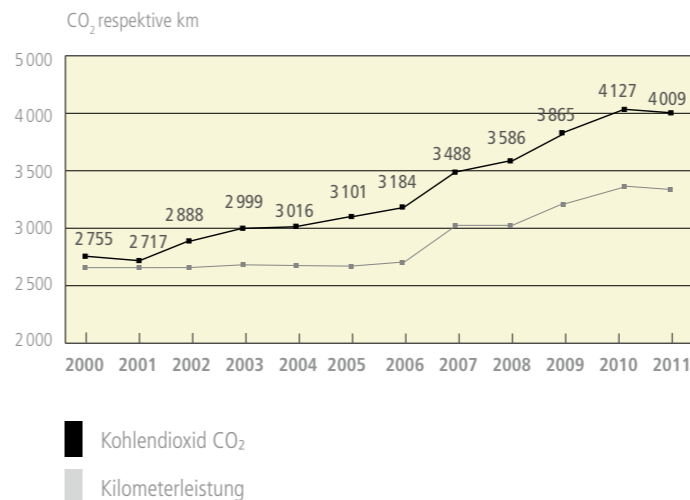
	Geprüfte Personen		ohne gültigen Fahrausweis		Abonnement vergessen		Schwarzfahrer		Kontrollaufwand CHF	Einnahmen aus Bussen CHF	Einnahmeverluste CHF	
	Total	% aller Fahrgäste	Total	Anteil in %	Total	Anteil in %	Total	Anteil in %				
(2011) ¹	4878	0.10	240	4.92	146	2.99	94	1.93	100455	16425.-	7940.-	401821.-
2011	67204	1.29	1804	2.68	1364	2.03	372	0.55	28856	59676.-	31423.-	115424.-
2010	56073	1.08	1379	2.46	1094	1.95	280	0.50	26031	41475.-	27349.-	130000.-
2009	46070	0.92	1066	2.31	827	1.80	250	0.54	27204	40675.-	24054.-	95200.-
2008	62639	1.64	1237	1.97	926	1.48	311	0.50	18928	40693.-	23533.-	66300.-
2007	39251	1.10	1039	2.65	777	1.98	260	0.66	23563	35453.-	22361.-	82500.-
2006	37049	1.03	1150	3.10	908	2.45	242	0.65	23414	38399.-	22260.-	82000.-
2005	29154	0.71	818	2.81	683	2.34	135	0.46	19078	30029.-	11869.-	67000.-
2004	15770	0.47	310	1.97	244	1.55	66	0.42	14114	15632.-	8220.-	50000.-

1) In dieser Zeile wird das Ergebnis der Schwarzfahrerkontrolle durch das TaxCenter isoliert betrachtet.

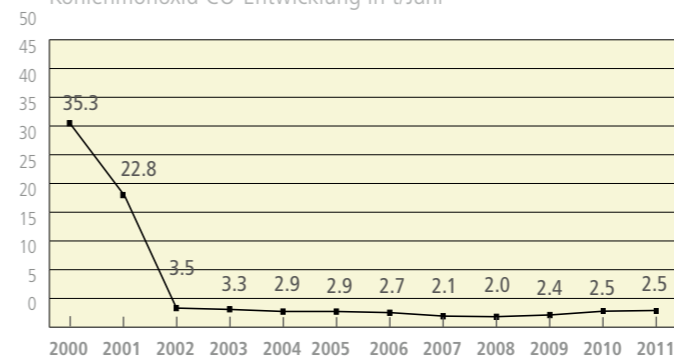
Emissionsentwicklung und Umwelt

Die Emissionsentwicklung sieht für die einzelnen Schadstoffe wie folgt aus.

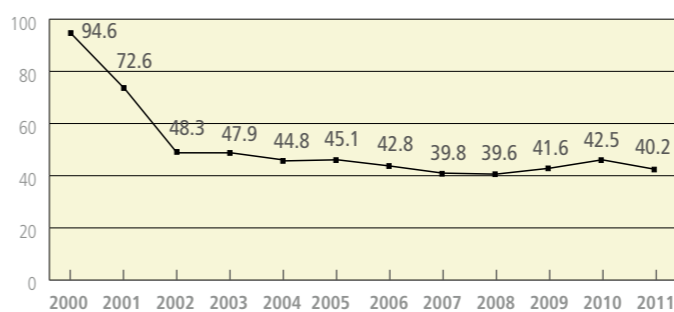
Kohlendioxid CO₂-Entwicklung in t/Jahr
 Kilometerleistung in 1000/Jahr



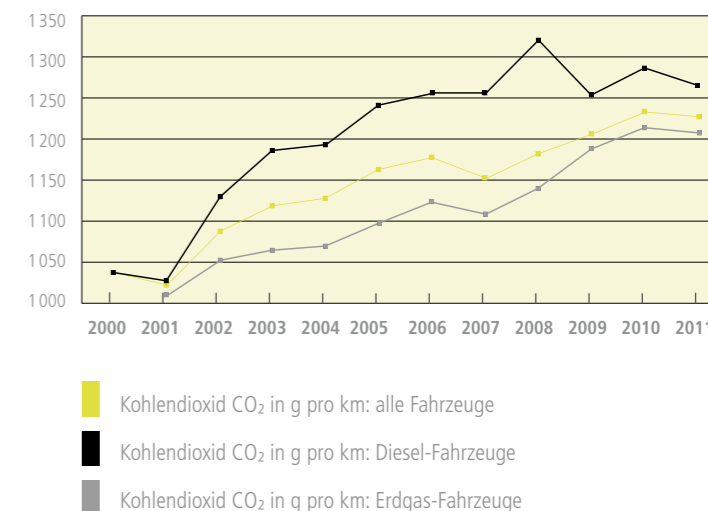
Kohlenmonoxid CO-Entwicklung in t/Jahr



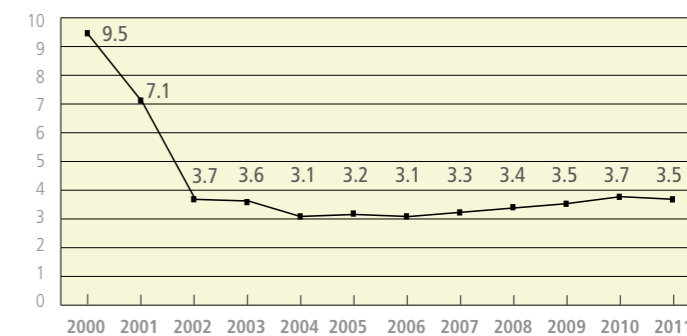
Stickoxid NOx-Entwicklung in t/Jahr



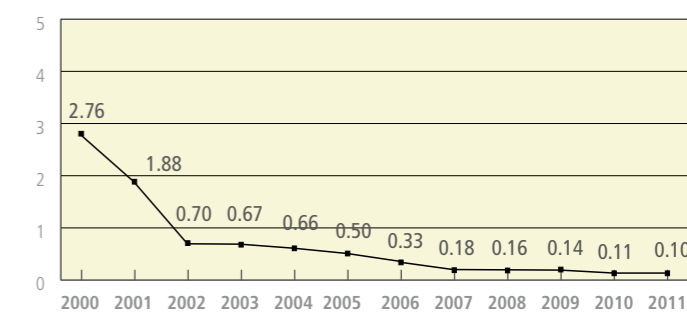
Kohlendioxid CO₂-Entwicklung in Gramm pro Kilometer
 Diesel- und Erdgasfahrzeuge



Kohlenwasserstoff CH-Entwicklung in t/Jahr



Partikel-Entwicklung in t/Jahr





Fahrzeuge im Einsatz für die LBA

Das Durchschnittsalter des Fuhrparks beträgt 1.5 Jahre

Erdgasfahrzeuge	Typ	Einstieg	Jg.	Sitzplätze	Stehplätze	Total	Kilometerstand per 31.12.11
MAN Lion's City	Standardbus	Niederflur	2006	39+2	40	81	492 240
MAN Lion's City	Standardbus	Niederflur	2006	39+2	40	81	473 476
MAN Lion's City G	Gelenkbus	Niederflur	2006	55	89	144	493 886
MAN Lion's City G	Gelenkbus	Niederflur	2006	55	89	144	484 188
MAN Lion's City G	Gelenkbus	Niederflur	2006	55	89	144	419 195
MAN Lion's City G	Gelenkbus	Niederflur	2006	55	89	144	468 824
MAN Lion's City G	Gelenkbus	Niederflur	2007	55	89	144	423 495
MAN Lion's City G	Gelenkbus	Niederflur	2007	55	89	144	392 573
MAN Lion's City G	Gelenkbus	Niederflur	2007	55	89	144	353 215
Mercedes-Benz Citaro G	Gelenkbus	Niederflur	2009	52	82	134	241 499
Mercedes-Benz Citaro G	Gelenkbus	Niederflur	2009	52	82	134	237 398
Mercedes-Benz Citaro G	Gelenkbus	Niederflur	2009	52	82	134	243 129
Dieselfahrzeuge	Typ	Einstieg	Jg.	Sitzplätze	Stehplätze	Total	Kilometerstand per 31.12.11
Iveco First FCLLI	Minibus	Niederflur	2011	20	10	30	800
MAN Lion's City	Midibus	Niederflur	2003	26	42	68	365 465
Mercedes-Benz Citaro K	Midibus	Niederflur	2011	26	56	82	5990
Mercedes-Benz Citaro K	Midibus	Niederflur	2011	26	56	82	5097
Mercedes-Benz Citaro K	Midibus	Niederflur	2011	26	56	82	4376
Mercedes-Benz Citaro Ü	Standardbus	Niederflur	2011	41	43	84	8318
Mercedes-Benz Citaro Ü	Standardbus	Niederflur	2011	41	43	84	7840
Mercedes-Benz Citaro Ü	Standardbus	Niederflur	2011	41	43	84	6640
Mercedes-Benz Citaro Ü	Standardbus	Niederflur	2011	41	43	84	6309
Mercedes-Benz Citaro Ü	Standardbus	Niederflur	2011	41	43	84	6213
Mercedes-Benz Citaro Ü	Standardbus	Niederflur	2011	41	43	84	6645
Mercedes-Benz Citaro Ü	Standardbus	Niederflur	2011	41	43	84	6325
Mercedes-Benz Citaro Ü	Standardbus	Niederflur	2011	41	43	84	4273
Mercedes-Benz Citaro Ü	Standardbus	Niederflur	2011	41	43	84	5346
Setra S 415 NF	Standardbus	Niederflur	2011	39	40	79	6171
Setra S 415 NF	Standardbus	Niederflur	2011	39	40	79	5781
Setra S 415 NF	Standardbus	Niederflur	2011	39	40	79	6230
Setra S 415 NF	Standardbus	Niederflur	2011	39	40	79	5309
Mercedes-Benz Citaro G	Gelenkbus	Niederflur	2011	52	83	135	8571
Mercedes-Benz Citaro G	Gelenkbus	Niederflur	2011	52	83	135	6968
Mercedes-Benz Citaro G	Gelenkbus	Niederflur	2011	52	83	135	8394
Mercedes-Benz Citaro G	Gelenkbus	Niederflur	2011	52	83	135	6915
Mercedes-Benz Citaro G	Gelenkbus	Niederflur	2011	52	83	135	8360
MAN Lion's City DD	Doppeldecker	Niederflur	2009	85	36	121	252 512
MAN Lion's City DD	Doppeldecker	Niederflur	2009	85	36	121	215 888
MAN Lion's City DD	Doppeldecker	Niederflur	2011	84	41	125	Jan. 12
MAN Lion's City DD	Doppeldecker	Niederflur	2011	84	41	125	Jan. 12
Volvo 7700	Standard Hybrid	Niederflur	2011	40	45	85	Jan. 12
Volvo 7700	Standard Hybrid	Niederflur	2011	40	45	85	Jan. 12

In den Bereichen Schulbus-, Skibus-, Nachtbus- und Ortsbusverkehr sind diverse weitere Fahrzeuge im Einsatz.

Liechtenstein Bus Anstalt (LBA)

(Ab 1. Januar 2012 Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil)

Jahresrechnung 2011

Bericht der Revisionsstelle	36
Bilanz per 31.12.2011	37
Erfolgsrechnung 1.1.2011 – 31.12.2011 mit Vorjahresvergleich	38
Erläuterungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung	41

Bericht der Revisionsstelle

an die Regierung des Fürstentums Liechtenstein zu Händen des Hohen Landtages

betreffend der

Liechtenstein Bus Anstalt (LBA), Vaduz
(Ab 1. Januar 2012 Verkehrsbetrieb LIECHTENSTEINmobil)

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) der Liechtenstein Bus Anstalt (LBA), Vaduz, für den Jahresabschluss per 31. Dezember 2011 geprüft.

Für die Aufstellung der Jahresrechnung ist der Geschäftsführer verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des liechtensteinischen Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung 2011 dem liechtensteinischen Personen- und Gesellschaftsrecht, den Bestimmungen über das Gesetz über die Errichtung und Organisation der Anstalt „Liechtenstein Bus Anstalt“ (LBAG) und seinen Verordnungen. Die Jahresrechnung stimmt mit den Büchern und dem Inventar überein.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung 2011 zu genehmigen.

Vaduz, 23. Februar 2012
oer/gal

CONFIDA
Treuhand- und Revisions-Aktiengesellschaft



Reinold Öhri
dipl. Wirtschaftsprüfer
Leitender Revisor



Stefan Bürzle
dipl. Wirtschaftsprüfer

Bilanz per 31.12.2011

Aktiven	Referenz	CHF 31.12.2011	(Vergleich) CHF 31.12.2010
Anlagevermögen			
Sachanlagen LBA	1	391 287.06	262 054.33
Sachanlagen für Linienverkehr	2	45 681.32	345 315.55
		436 968.38	607 369.88
Umlaufvermögen			
Forderungen aus Leistungen	3	1 445 139.06	1 390 232.32
Sonstige Forderungen: Guthaben MwSt.		162 623.99	313 829.15
Guthaben bei Kassen/Banken/Postcheck	5	4 205 959.46	1 666 105.89
		5 813 722.51	3 370 167.36
Aktive Rechnungsabgrenzung	6	200 000.00	200 000.00
Total Aktiven		6 450 690.89	4 177 537.24

Passiven	Referenz	CHF 31.12.2011	(Vergleich) CHF 31.12.2010
Eigenkapital			
Bilanzgewinn	7	3 029 570.59	2 241 703.75
		3 029 570.59	2 241 703.75
Rückstellungen			
Rückstellungen Ertragssteuer	8	97 300.00	-
		97 300.00	-
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Leistungen	9	1 381 902.41	529 909.39
Verbindlichkeiten gegenüber Land Liechtenstein	4	360 474.64	315 506.10
		1 742 377.05	845 415.49
Passive Rechnungsabgrenzung	10	1 581 443.25	1 090 418.00
Total Passiven		6 450 690.89	4 177 537.24

Vaduz, den 22. Februar 2012



Markus Biedermann
Verkehrsbeauftragter



Ulrich Feisst
Geschäftsführer



Erfolgsrechnung 1.1.2011 – 31.12.2011

Nettoumsatzerlöse	Referenz	CHF 2011	(Vergleich) CHF 2010
Einnahmen Linienverkehr			
Billetverkauf		1 036 749.86	850 189.95
Aboverkauf	11	2 141 018.55	1 602 970.60
Einnahmen Verkehrsverbände		546 656.16	473 193.37
Abgeltung Ortsbusse	12	278 764.30	310 545.00
		4 003 188.87	3 236 898.92
Einnahmen Schulverkehre			
Schulverkehr Liechtenstein		1 195 808.70	1 252 655.30
Schulverkehr Feldkirch		177 143.52	192 765.70
		1 372 952.22	1 445 421.00
Diverse Einnahmen aus Busverkehr	13	388 977.18	154 170.08
Diverse Nebenerlöse	14	186 845.26	111 258.75
Nettoumsatzerlöse vor Landesbeiträgen		5 951 963.53	4 947 748.75
Landesbeiträge / Betriebssubventionen nicht rückforderbare Vorsteuern	15	17 343 100.00	18 020 000.00
		- 657 921.70	- 648 041.00
Nettoumsatzerlöse nach Betriebssubventionen		22 637 141.83	22 319 707.75
Aufwand für die Erzielung des Nettoumsatzerlöses			
Eigener Leistungsaufwand			
Abschreibung Sachanlagen bei Subunternehmer	2	14 953.68	193 070.17
Leistungsaufwand Dritte			
Fahrplanmässige Leistungen Subunternehmer	16	18 522 231.11	18 543 081.74
Weitere Fahrleistungen Subunternehmer und Diverse	17	699 734.65	556 358.23
Übrige Betriebskosten Fahrbetrieb		80 000.00	80 000.00
Zusätzliche Kosten Wagenführer	18	176 486.92	173 255.54
		19 478 452.68	19 352 695.51
Beiträge an Verkehrsleistungen Dritter			
«Liechtenstein Takt» der ÖBB		213 624.96	-
«Linie 70» Verkehrsverbund Vorarlberg		208 449.82	-
	19	422 074.78	-
Übriger Aufwand Linienverkehr			
Unterhalt/Ersatz Sachanlagen bei Subunternehmern		46 996.22	28 075.12
Unterhalt Warteräume und Haltestellen		2 285.00	7 725.69
Betrieb Fahrgastinformationssystem		37 485.35	35 939.25
Mietaufwendungen		2 451.70	7 259.00
Gebühren und Abgaben		9 001.35	7 261.00
		98 219.62	86 260.06
Total Aufwand für die Erzielung des Nettoumsatzerlöses		20 013 700.76	19 632 025.74
Bruttoergebnis 1		2 623 441.07	2 687 682.01



Vertriebskosten	Referenz	CHF 2011	(Vergleich) CHF 2010
Billettkontrolle und Sicherheit	13	59 675.55	41 475.15
Aufwand Verkehrsverbände		8 155.20	27 658.35
Provisionen, sonst. Vertriebskost., Zusatzleistungen	20	107 846.51	100 885.05
Fahrpläne-/Liniennetz-/Tarife-/Aboerstellung	21	67 126.69	73 496.55
Total Vertriebskosten		242 803.95	243 515.10
Bruttoergebnis 2		2 380 637.12	2 444 166.91
Verwaltungskosten LBA			
Personalaufwand			
Gehälter (Auszahlung Landesverwaltung)	4	584 527.72	552 783.10
Sozialleistungen (Auszahlung Landesverwaltung)	4	114 499.02	117 900.75
Überstunden 2011 (Auszahlung Landesverwaltung)	4	29 026.75	-
Übrige Personalkosten		13 739.51	10 914.05
	22	741 793.00	681 597.90
Büromieten			
Büromiete Backoffice Schaan		36 000.00	12 000.00
Büromiete Backoffice Nebenkosten		4 602.95	-
		40 602.95	12 000.00
Unterhalt/Reparaturen/Instandstellung		29 772.13	34 384.55
Beratung und Dienstleistungen Dritte			
Betrieb, Marketing, Recht, Buchhaltung	23	61 448.10	106 085.62
Revision		5 150.00	5 250.00
Verkehrsentwicklungen und Projekte	24	54 877.95	1 997.85
Fahrplan-/Liniennetz-/Abogestaltung		219.15	9 068.95
Corporate Identity/Design	25	17 490.00	1 726.10
		139 185.20	124 128.52
Büroaufwand	26	24 344.83	28 599.21
Werbeaufwand inkl. Geschäftsbericht			
Inserate/Zeitungen/Zeitschriften		11 650.81	17 751.23
Radio		10 163.25	870.03
Internetauftritt		15 271.65	839.40
Werbematerial und Drucksachen		27 365.03	28 156.29
Veranstaltungen Eröffnung Bushof		3 520.95	24 435.11
		67 971.69	72 052.06



Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2011 und Erfolgsrechnung 2011

Einleitung

Zur Erfüllung ihrer Aufgabe erhält die LBA Betriebssubventionen. Diese werden jeweils für ein Jahr mittels Finanzbeschluss, aufgrund der zu erwartenden ungedeckten Kosten festgelegt. Das Ergebnis der Erfolgsrechnung – Überschuss oder Verlust – weist die Abweichung zu den erwarteten ungedeckten Kosten aus.

Sachanlagen

1. Sachanlagen LBA

Die Abschreibungen erfolgten auf dem Buchwert und pro rata.

Anlageobjekt:	1.1.2011	Abgänge	Zugänge	%	Abschreibung 2011	
					CHF	31.12.2011
Betriebsgeräte	6 385.26	-	-	20	1 277.05	5 108.21
Büromobiliar	5 378.93	-	4 546.45	20	2 374.49	7 550.89
EDV-Hardware a)	12 478.63	-	60 109.00	30	21 776.29	50 811.34
EDV-Software a)	226 115.05	-	229 083.18	30	136 689.93	318 508.30
Büromaschinen	11 696.46	-	-	20	2 388.14	9 308.32
Total	262 054.33	-	293 738.63		164 505.90	391 287.06

a) Hard- und Software für Backoffice der Bordelektronik, der Haltestellenanzeigen und der Fahrgastinformation sowie Software zu Abonnementverwaltung, Gruppenfahrten und Administration.

2. Sachanlagen für Linienverkehr

Die Abschreibung der Anlagen bei den Subunternehmern erfolgt über die voraussichtliche Restnutzungsdauer und pro rata

Anlageobjekt:	1.1.2011	Abgänge	Zugänge	Abschreibung 2011	
				CHF	31.12.2011
Ausrüstung Fahrz.	345 315.55	334 115.10	49 434.55	14 953.68	45 681.32
Total	345 315.55	334 115.10	49 434.55	14 953.68	45 681.32

a) Die gesamte Hard- und Software zur Bordelektronik in den Fahrzeugen (Fahrgeldmanagement, Anschlussicherung, Fahrgastinformation, Fahrgastzählung, Ampelansteuerung usw.) wurde an den neuen Betreiber verkauft. Der LBA verbleibt ein Teil der Infrastruktur zur Fahrgastinformation.

Referenz	CHF 2011	(Vergleich) CHF 2010
Übriger Betriebsaufwand und Verbandsbeiträge	4 919.13	6 684.70
Abschreibungen	164 505.90	108 119.60
Finanzerfolg		
Finanzertrag	- 3 129.65	- 3 933.55
Bankspesen und Währungsdifferenzen	5 461.70	7 140.07
	2 332.05	3 206.52
Total Verwaltungskosten LBA	1 215 426.88	1 070 773.06
Betriebsergebnis	1 165 210.24	1 373 393.85

Ausserordentlicher Erfolg

Rentenleistungen	27	319 521.15	340 345.10
übriger a. o. Ertrag	28	- 81 527.75	- 12 476.30
übriger a. o. Aufwand	29	42 050.00	191 031.60
Total ausserordentlicher Erfolg		280 043.40	518 900.40
Betriebsergebnis vor Steuern		885 166.84	854 493.45
Rückstellung Ertragssteuern	8	97 300.00	-
Betriebsergebnis nach Steuern	30	787 866.84	854 493.45



	CHF 2011	(Vergleich) CHF 2010
3. Forderungen aus Leistungen		
Schulamt und Schulen	552 007.00	537 417.35
Poststellen	51 162.00	64 643.70
Einnahmen Wagenführer	181 054.24	91 651.90
Werbebüros	107 051.35	131 865.45
SBB	77 203.12	87 139.37
Gemeinden	10 953.45	166 143.30
PostAuto Liechtenstein	449 362.80	-
Oberzolldirektion Bern	-	211 918.80
Diverse	16 345.10	99 452.45
	1 445 139.06	1 390 232.32
4. Forderungen/Verbindlichkeiten gegenüber Land Liechtenstein		
Verbindlichkeiten gegenüber Land Liechtenstein	360 474.64	315 506.10
Saldo, entstanden aus der Verrechnung der Löhne und Renten 2011 mit der Landeskasse		
5. Guthaben bei Kassen/Banken/Post		
Kassa LBA	1 798.17	8 646.47
LLB Kontokorrent	4 130 174.89	1 460 238.20
PC-Konto	72 880.61	196 005.90
Reka	2 520.00	1 470.00
Gutscheine	- 345.00	- 254.68
Durchlaufkonto EC und PC	- 1 069.21	- 564.68
	4 205 959.46	1 666 105.89
6. Aktive Rechnungsabgrenzung		
Rückerstattung Treibstoffsteuer (für 2. Jahreshälfte 2011)	200 000.00	200 000.00
7. Bilanzgewinn		
Gewinnvortrag am 1. 1.	2 241 703.75	1 387 210.30
Ergebnis für die Periode 1. 1. bis 31. 12.	787 866.84	854 493.45
Bilanzgewinn am 31. 12.	3 029 570.59	2 241 703.75
Globalkreditvereinbarung mit der Regierung des Fürstentums Liechtenstein		
Nach dieser Vereinbarung sind Einnahmenüberschüsse, welche den Eigenkapitalumfang von CHF 3 Mio. überschreiten zu zwei Dritteln an die Landeskasse zu überweisen. Der zu überweisende Betrag beläuft sich nach der vorliegenden Jahresrechnung auf CHF 20 000.00.		
8. Rückstellungen		
Rückstellung Ertragssteuer	97 300.00	-

Aufgrund der neuen Steuergesetzgebung unterliegt die LBA ab dem 1. 1. 2011 der Ertragssteuerpflicht gemäss Art. 44 SteG



	CHF 2011	(Vergleich) CHF 2010
9. Verbindlichkeiten aus Leistungen		
Postauto RZ Liechtenstein Anstalt	1 077 815.60	69 606.02
Ivo Matt AG	1 511.85	351 356.40
Skibus A. Meier	9 158.40	10 760.00
Linie 22 Philipp Schädler	14 003.90	-
Linie 70 Verkehrsverbund Vorarlberg	208 449.82	-
Liechtensteinische Post AG	4 984.80	6 635.30
Kyberna IT-Infrastruktur	26 476.20	-
Zelisko Verbindlichkeiten aus 2007	-	24 046.47
Diverse	39 501.84	67 505.20
	1 381 902.41	529 909.39
10. Passive Rechnungsabgrenzung		
Abgrenzung Abonnemente 2011	940 951.00	1 051 113.00
Abgrenzung Werbeeinnahmen 2011	41 272.25	39 305.00
Nicht gestellte Rechnungen 2011 Ivo Matt AG	442 540.00	-
Nicht gestellte Rechnungen 2011 PostAuto	156 680.00	-
	1 581 443.25	1 090 418.00
Erfolgsrechnung		
11. Aboverkauf		
Aboverkauf durch LBA (Kundencenter und Rechnung)	1 419 050.30	1 236 848.10
Aboverkauf durch Poststellen	476 111.00	544 077.15
Aboverkauf durch SBB und Ostwind	135 695.25	124 851.65
Auflösung Abgrenzung 1. 1.	1 051 113.00	752 199.70
Bildung Abgrenzung 31. 12.	- 940 951.00	- 1 051 113.00
Differenz MwSt. 8 % zu 7.6 % auf Umsatz 2011	-	- 3 893.00
	2 141 018.55	1 602 970.60
12. Abgeltung Ortsbusse		
Folgende Gemeinden haben bei der LBA Ortsbusse bestellt:		
Schaan: Erschliessung Rossfeld	39 019.70	39 091.50
Triesen: Erschliessung Poska	113 854.90	100 000.75
Triesenberg: Erschliessung Samina	29 115.10	28 997.80
Vaduz: Pendelbus Rheinparkstadion – Städtle	96 774.60	142 454.95
	278 764.30	310 545.00
13. Diverse Einnahmen aus Busverkehr		
Einnahmen Kollektivbillete	14 644.18	9 085.25
Einnahmen Sonderveranstaltungen a)	342 910.32	117 736.25
Einnahmen aus Billetkontrolle b)	31 422.68	27 348.58
	388 977.18	154 170.08

a) Davon LIEgames 2011 (CHF 242 020.–)

b) Die Aufwendungen für Kontrolle und Sicherheit beliefen sich auf CHF 59 675.55.



		CHF 2011	(Vergleich) CHF 2010
14. Diverse Nebenerlöse			
Werbeeinnahmen	a)	169 469.26	81 426.20
übrige Erlöse	b)	17 376.00	29 832.55
		186 845.26	111 258.75
a)	Insbesondere Busheck als Werbefläche verkauft.		
b)	Insbesondere Ausfallentschädigungen für nicht gefahrene Kurse.		
15. Nicht rückforderbare Vorsteuern		657 921.70	648 041.00
Gemäss der Branchenbroschüre 10 und der Praxismitteilung ESTV für «Konzessionierte Transportunternehmungen (KTU)» ist die Vorsteuerabzugskürzung wie folgt zu ermitteln: Die erhaltenen Betriebssubventionen sind mit dem Pauschalsatz von 3.7 % (bisher 3.5 %) zu multiplizieren. Die Vorsteuerkürzungen für Investitionen sind separat zu ermitteln. Im Berichtsjahr beliefen sich die Vorsteuerkürzungen für Investitionen auf CHF 16 227.07 und sind im vorstehenden Betrag enthalten.			
16. Fahrplanmässige Leistungen der Subunternehmer			
Ordentliche Kurszahlungen	a)	18 798 498.19	18 826 157.14
Sonderbeitrag PK Wagenführer (gem. Landesverwaltung)		154 907.07	154 582.80
Treibstoffzoll-Rückerstattung		- 431 174.15	- 437 658.20
		18 522 231.11	18 543 081.74
a)	Trotz Mehrleistung von 0.7% entsprechend 132 000.00 sowie einer Treibstoffpreis Erhöhung um 90 000.00 sowie dem Einsatz grösserer Fahrzeuge 42 000.00		
	Total 264 000.00		
konnte durch Vereinbarungen über Produktivitätsverbesserungen eine Kostenreduktion von rund CHF 28 000.– erzielt werden.			
17. Weitere Fahrleistungen Subunternehmer und Diverse			
Beiwagen		105 521.40	96 212.85
weitere Kursfahrten	a)	203 501.65	264 666.85
Skibus Malbun		104 540.00	102 331.98
Sonderfahrten	b)	286 171.60	93 146.55
		699 734.65	556 358.23
a)	Zu den weiteren Kursfahrten gehören: Anrufsammeltaxi Planken; Linie 24 samstags u. sonntags; Nachtbusse; P+R Shuttle Vaduz. Nicht jedoch die Ortsbusse in Triesen, Triesenberg und Schaan, welche in den ordentlichen Linienverkehr eingebunden sind.		
b)	Den Hauptanteil hierbei nehmen mit CHF 187 200.– wiederum die LIEgames 2011 ein, wobei die LBA zusätzliche hohe Eigenleistungen erbrachte.		
18. Zusätzliche Kosten Wagenführer			
Familienzulagen		21 178.77	21 416.89
Essenszulagen		94 748.45	103 605.55
Wagenführer «alt» diverse Zusatzkosten		25 083.00	26 452.20
Gratisabonnemente		35 476.70	21 266.95
Schulungen		-	513.95
		176 486.92	173 255.54



		CHF 2011	(Vergleich) CHF 2010
19. Beiträge an Verkehrsleistungen Dritter		422 074.78	-
Aufgrund des geänderten gesetzlichen Auftrags an die LBA, für die gesamte Verkehrsdiensleistung im öffentlichen Verkehr zuständig zu sein, übernimmt die LBA ab 1. 1. 2011 auch die Kosten für die Verkehrsleistungen Dritter, welche bisher durch das Land selbst getragen wurden.			
20. Provisionen, sonstige Vertriebskosten, Zusatzleistungen			
Provisionen an Poststellen		43 914.75	61 314.90
Provisionen an SBB und IHG		28 596.06	26 901.18
Sonstige Vertriebskosten Dritte		-	3 333.32
Zusatzleistungen an Fahrgäste	a)	35 335.70	9 335.65
		107 846.51	100 885.05
a)	2011 fand wiederum eine Kundenzufriedenheitsmessung statt.		
21. Fahrpläne- / Liniennetz- / Tarife- / Aboerstellung			
Fahrplan (LBA, SBB, VVV, OTV, Euregio, Mobil, Haltestellen)		43 148.68	49 755.15
Abo-Erstellung und Tarifbestimmungen		23 978.01	23 741.40
		67 126.69	73 496.55
22. Personalaufwand		741 793.00	681 705.05
Per 1. 1. 2011 sind 6.1 Vollzeitstellen auf der Gehaltsliste der LBA, wobei eine Person eine Karenzzeit bezieht. Die LBA trägt die Kosten der Karenz. Per 31. 12. 2011 sind 5.6 Vollzeitstellen auf der Gehaltsliste. Die LBA trägt 2011 erstmals auch die Kosten der Überstunden.			
23. Betrieb, Marketing, Recht, Buchhaltung			
Beratung Öffentlichkeitsarbeit		-	873.45
Beratung Marketing und Werbung		36 304.45	31 882.12
Beratung Markenentwicklung		12 500.00	-
Rechtsberatung allg.		6 288.00	3 572.05
Rechtsberatung betreffend die Ausschreibung 2011–2021		5 210.65	21 146.10
Buchhaltungskosten		1 145.00	1 395.00
Fach-Beratung betreffend die Ausschreibung 2011–2021		-	47 216.90
		61 448.10	106 085.62
24. Verkehrsentwicklungen und Projekte			
Liniennetz und Fahrplan	a)	31 578.95	1 997.85
Fahrgastinformation in den Bussen		3 000.00	-
Tarifentwicklung	b)	20 299.00	-
		54 877.95	1 997.85
a)	In 2011 wurden Vorprojekte für den Fahrplanwechsel auf 2013 (SBB-Halbstudententakt in Buchs) und 2015 (S-Bahn FLA.CH) durchgeführt.		
b)	Die regionale Vernetzung des Verkehrsangebots erfordert grenzüberschreitende tarifliche Angebote. Die LBA muss sich in diesem Dreiländernetz tariflich sachgerecht positionieren.		



	CHF 2011	(Vergleich) CHF 2010
25. Corporate Identity/Design	17 490.00	1 726.10
Im Herbst 2011 wurde der Auftritt des Verkehrsbetriebs LIECHTENSTEINmobil konzipiert und vorbereitet.		
26. Büroaufwand		
Büromaterial	5 031.75	11 365.55
Fachliteratur/Zeitungen	871.13	827.30
Kommunikation	1 914.65	834.90
Porto	16 527.30	15 571.46
	24 344.83	28 599.21
27. Rentenleistungen		
Rentenleistungen	55 703.40	50 546.40
Überbrückungsrenten	263 817.75	289 798.70
	319 521.15	340 345.10
a) Per 31. 12. 2011 beziehen 9 ehemalige Postautochauffeure gemäss Besoldungsgesetz LBGI 1995 Nr. 207 und Regierungssentscheid RA 95/3825 eine ganzjährige Überbrückungsrente.		
28. Übriger a. o. Ertrag		
Verkauf von Sachanlagen (Fahrzeuge/Fahrscheindrucker)	- 415 642.85	- 2 476.30
Gebühren für Offertunterlagen falls Offerte nicht eingereicht.	-	- 10 000.00
Restwert der verkauften Anlagen	334 115.10	-
	- 81 527.75	- 12 476.30
29. Übriger a. o. Aufwand		
Aufwand Verkehrsregelungen, Zusatzfahrten	-	26 446.05
Mehr- oder Minderleistungen Dez. Vorjahr nach Fahrplanwechsel	-	3 106.85
Pensionskassennachzahlung Wagenführer 2009	-	87 999.65
Rückbau Wendeschleife Garage Matt	20 000.00	-
Aufbau EDV-Infrastruktur nach Ausgliederung aus der LLV	22 050.00	-
Umbau Backoffice Schaan	-	73 479.05
	42 050.00	191 031.60
30. Betriebsergebnis nach Steuern	787 866.84	854 493.45
Die Jahresrechnung 2011 schliesst mit einem Betriebsergebnis von CHF 787 866.84. Dies ergibt sich vor allem aufgrund gegenüber Budget wesentlich tieferen Betriebskosten, einem Gewinn aus dem Verkauf von Betriebsanlagen sowie der nicht ausgeschöpften Frühpensionierungsmöglichkeiten der Chauffeure.		

Markus Biedermann
Verkehrsbeauftragter

Ulrich Feisst
Geschäftsführer



Liechtenstein **Bus**

Liechtenstein Bus Anstalt
Postplatz 7, 9494 Schaan
Tel. +423 236 63 10
Fax +423 236 63 11
E-Mail: info@lba.li
www.lba.li