



**Bericht über tatsächliche Feststellungen
aus der Prüfung und Analyse der Rechnungs-
abschlüsse 2009-2017 sowie der Prüfung der
Einhaltung der Betriebsmittelgenehmigungen
bei der**

**Verkehrsbetriebe Luzern AG
Tribtschenstrasse 65
6002 Luzern**

GFELLER+PARTNER AG



Inhaltsverzeichnis

A	Einleitende Bemerkungen	1
B	Prüfungsfeststellungen	4
1	Jahresabschluss 2009 / Reserven der vbl im Jahr 2010	4
1.1	Aufgrund welcher Grundlage wurde 2010 die zweckgebundene Reserve um CHF 0.731 Mio. reduziert?	4
1.2	Wie hoch waren 2009 die Reserven, die aus dem nicht abgeltungsberechtigten Verkehr (Ortsverkehr) erwirtschaftet wurden?	5
1.3	Wie hoch waren Ende 2009 die stillen Reserven?	5
2	Verrechnungen zwischen Mutterhaus und Töchter in den Jahren 2010 bis 2017	5
2.1	Auf welcher Basis werden die Transferpreise berechnet? Sind darin Zuschläge oder kalkulatorische Kosten enthalten?	5
2.2	Wie hoch wären die effektiven Kostensätze gewesen?	10
2.3	Entsprechen die Abschreibungen und die verrechneten Kapitalkosten den gesetzlichen Vorgaben?	10
3	Betriebsmittel	12
3.1	Werden die von den Bestellern genehmigten Betriebsmittel zu effektiven Kosten der vbl verrechnet?	12
3.2	Erfolgt die Verrechnung netto (nach Abzug von Beiträgen allfälliger Dritter) oder brutto und wie hoch sind allfällige Beiträge Dritter?	14
3.3	Bestehen auf den für den öV eingesetzten Betriebsmitteln stille Reserven?	14
C	Schlussbemerkungen	15



Beilagenverzeichnis

Beilage 1: Schematischer Überblick zur Kostenrechnung der VBL AG

Beilage 2: Entwicklung der Leistungspreise 2010 bis 2017

Verzeichnis der Rechtsgrundlagen:

- Eisenbahngesetz (EBG) SR742.101
- Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) SR 745.1
- Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) SR 745.11
- Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) SR 745.16
- Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) SR 742.22
- Erläuterungen der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV; SR 742.221)
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Luzern (öVG)
- Verordnung über den öffentlichen Verkehr des Kantons Luzern (öVV)



Vertraulich

An den Verkehrsverbund Luzern
Herr Pascal Süess, Geschäftsführer
Seidenhofstrasse 2
Postfach 4306
6002 Luzern

GFELLER+PARTNER AG

Bericht über tatsächliche Feststellungen aus der Prüfung und Analyse der Rechnungsabschlüsse 2009-2017 sowie der Prüfung der Einhaltung der Betriebsmittelgenehmigungen

A Einleitende Bemerkungen

1 Verkehrsverbund Luzern (VVL)

Per Ende 2009 wurde der für den Ortsverkehr zuständige Zweckverband ÖVL aufgrund der neuen kantonalen öV-Gesetzgebung (revidiertes öV-Gesetz) aufgelöst, d.h. mit der kantonalen (für den RPV zuständigen) öV-Dienststelle „fusioniert“. Dies erfolgte in Form einer neu gegründeten öffentlich-rechtlichen Anstalt namens Verkehrsverbund Luzern (VVL). Der VVL nahm seine operative Tätigkeit am 1. Januar 2010 auf. Er alimentiert sich zu 50% aus einem Kantonsbeitrag und zu 50 % aus Gemeindebeiträgen, die nach Haltestellenabfahrten und Einwohnerzahlen auf alle Gemeinden des Kantons aufgeteilt werden. Er plant, bestellt und finanziert den öV (sowohl den abgeltungsberechtigten RPV als auch den nicht-abgeltungsberechtigten Ortsverkehr) im Kanton Luzern und führt die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout.

Aus Gründen der Einfachheit, Transparenz und Gleichbehandlung wendet der VVL die gleichen Kriterien für beide Verkehrsarten (RPV und Ortsverkehr) an.

2 Verkehrsbetriebe Luzern (VBL)

Die VBL waren ursprünglich eine Dienstabteilung der Stadt Luzern. Im Zuge der Bahnreform 1 (Wettbewerb, Marktöffnung, Ausschreibungen) musste und wollte man die Dienstabteilung fit für den Wettbewerb machen. Nach einer hitzig geführten Debatte (v.a. aus personalpolitischer Perspektive) wurde anlässlich der Volksabstimmung im September 2000 die Verselbständigung und Umwandlung in eine AG beschlossen. In der Folge nahm die vbl AG per 1. Januar 2001 operativ ihren Betrieb auf.

Um die einseitigen Lasten auf die Schultern der umliegenden Gemeinden besser aufzuteilen, bot die Stadt Luzern an, sich an der vbl AG zu beteiligen, was die Gemeinden aber ausschlugen. Diese wollten einfach einen „möglichst günstigen öV“. Hinzu kam, dass sie als potentielle Minoritätspartner keine Chance sahen, Einsitz in den 5-köpfigen Verwaltungsrat zu erhalten.



Als Reaktion darauf hielt die Stadt an einer Verzinsung ihres in die vbl AG investierten Risikokapitals fest. Während einer Übergangsperiode von rund 5 Jahren verzichtete sie im Sinne eines Entgegenkommens auf den Dividendenanspruch. Danach wurde jährlich eine Dividende an die Stadt entrichtet. Erwartungsgemäss führte diese Praxis bei jedem Rechnungsabschluss zu Diskussionen, wurde letztlich jedoch durch den damaligen Besteller ÖVL akzeptiert.

Per 1. Januar 2010 wurde bei der vbl AG eine Holdingstruktur eingeführt, um die Geschäftsbereiche klar zu trennen. Dabei wurde die vbl verkehrsbetriebe luzern ag als Tochtergesellschaft der VBL AG gegründet. Auf diesen Zeitpunkt wurde auch die 2002 übernommene GOWA AG (ehemaliges Fuhrhalterunternehmen mit öV-Aufträgen) in vbl transport ag umbenannt und als Schwestergesellschaft der vbl AG aufgestellt. Diese Gesellschaft ist nicht im öffentlichen Verkehr tätig.

Per 1. Juli 2016 erfolgte der Erwerb der in Stans (NW) domizilierten Thepra AG (Postauto-Unternehmen) als zusätzliche Tochtergesellschaft. Dieser zusätzliche Bereich hat wie auch die Aktivitäten der vbl transport ag mit dem vom VVL bestellten konzessionierten öV nichts zu tun.

3 Prüfungsauftrag

Basierend auf einer Vorbesprechung am 14. Mai 2019 und unserem Angebot vom 11. Juni 2019 hat uns der VVL ebenfalls mit Datum vom 11. Juni 2019 folgenden Auftrag erteilt:

Prüfung und Analyse der Rechnungsabschlüsse 2009-2017 sowie Prüfung der Einhaltung der Betriebsmittelgenehmigungen gemäss Auftragsbeschreibung, Erstellung Schlussbericht sowie Präsentation für den Verbundrat.

Unseren Auftrag führten wir nach dem Schweizer Prüfungsstandard 920 „Vereinbarte Prüfungshandlungen bezüglich Finanzinformationen“ aus. Unsere Prüfungshandlungen dienen einzig dem Zweck, eine Aussage darüber zu erhalten, ob die gesetzlichen Vorschriften bezüglich der Rechnungslegung, des Verrechnungsmodus und der Geldflüsse zwischen der Muttergesellschaft VBL und der Tochtergesellschaft vbl im Zeitraum von 2010 bis 2017 eingehalten worden sind.

Zu diesem Zweck haben Sie den Auftrag wie folgt gegliedert:

- 1 Jahresabschluss 2009 / Reserven der vbl im Jahr 2010
 - 1.1 Aufgrund welcher Grundlage wurde 2010 die zweckgebundene Reserve um CHF 0.731 Mio. reduziert?
 - 1.2 Wie hoch waren 2009 die Reserven, die aus dem nicht abgeltungsberechtigten Verkehr (Ortsverkehr) erwirtschaftet wurden?
 - 1.3 Wie hoch waren Ende 2009 die stillen Reserven?
- 2 Verrechnungen zwischen Mutterhaus und Töchter in den Jahren 2010 bis 2017
 - 2.1 Auf welcher Basis werden die Transferpreise berechnet? Sind darin Zuschläge oder kalkulatorischen Kosten enthalten?
 - 2.2 Wie hoch wären die effektiven Kostensätze gewesen?
 - 2.3 Entsprechen die Abschreibungen und die verrechneten Kapitalkosten den gesetzlichen Vorgaben?
 - 2.4 Wie hoch ist die Abweichung zwischen den verrechneten Kosten und den effektiven Kosten?



3 Betriebsmittel

- 3.1 Werden die von den Bestellern genehmigten Betriebsmittel zu effektiven Kosten der vbl verrechnet?
- 3.2 Erfolgt die Verrechnung netto (nach Abzug von Beiträgen allfälliger Dritter) oder brutto und wie hoch sind allfällige Beiträge Dritter?
- 3.3 Bestehen auf den für den öV eingesetzten Betriebsmitteln stille Reserven?



B Prüfungsfeststellungen

Unsere Feststellungen zu den einzelnen Punkten sind die Folgenden:

1 Jahresabschluss 2009 / Reserven der vbl im Jahr 2010

1.1 Aufgrund welcher Grundlage wurde 2010 die zweckgebundene Reserve um CHF 0.731 Mio. reduziert?

Wir haben die Entwicklung der zweckgebundenen Reserven Art. 64 EBG bzw. Art. 36 PBG anhand der Buchhaltungen der VBL AG und der vbl ag nachvollzogen. Die Entwicklung kann der untenstehenden Tabelle entnommen werden:

Position	Bestand VBL AG	Defizit- deckung 2009	Übertrag auf vbl ag	Übertrag von VBL AG	Defizit- deckung 2010	Reserven vbl ag
	31.12.2009					31.12.2010
Rückstellung Art. 64 EBG Bund (L21) Kto 2002	604.00	0.00	-604.00			
Rückstellung Art. 64 EBG Bund (L22) Kto 2003	975'797.61	-102'785.00	-873'012.61			
Rückstellung Art. 64 EBG Bund (L24) Kto 2004	576'729.85	0.00	-576'729.85			
Rückstellung Art. 64 EBG Kanton (L22) Kto 2005	419'539.52	-130'818.00	-288'721.52			
Rückstellung Art. 64 EBG Kanton (L24) Kto 2006	183'625.00	0.00	-183'625.00			
Rückstellung Art. 64 EBG Kanton (L21) Kto 2007	2'895.00	0.00	-2'895.00			
Rückstellung Art. 36 PBG für RPV Kto 2002				1'925'587.98	-497'829.70	1'427'758.28
Total	2'159'190.98	-233'603.00	-1'925'587.98	1'925'587.98	-497'829.70	1'427'758.28

Feststellungen:

- Unter der Bezeichnung «Rückstellung Art. 64 EBG [...]» bzw. «Rückstellung Art. 36 PBG für RPV» werden in der Buchhaltung die zweckgebundenen *Reserven* geführt. Diese «Rückstellungen» sind in der Bilanz korrekt dem Eigenkapital zugeordnet.
- Der Bestand der zweckgebundenen Reserven 2009 kann mit dem Bestand in der geprüften Jahresrechnung abgestimmt werden.
- Das Defizit 2009 für die Linie 22 wurde im Rahmen der Verbuchung der Gewinnverwendung vor dem Übertrag an die vbl ag noch der Reserve belastet.
- Der abgehende Betrag bei der VBL AG entspricht dem zugehenden Betrag bei der vbl ag.
- Das Defizit 2010 der Linie 22 wurde bereits im laufenden Geschäftsjahr 2010 der Reserve belastet und nicht erst im Rahmen der Gewinnverwendung.
- Die Abnahme der zweckgebundenen Reserve um CHF 0.731 Mio. entspricht der vorgenommenen Belastung der Defizite 2009 und 2010.
- Die vorgenommene Verbuchung entspricht den Bestimmungen von Art. 36 Abs. 2 PBG. Ob die Verbuchung bereits im laufenden Geschäftsjahr oder erst im Rahmen der Gewinnverwendung (im Folgejahr) erfolgt, hat keine materiellen Auswirkungen. Aus formeller Sicht ist eine Verbuchung im Rahmen der Gewinnverwendung vorzuziehen, weil die Beschlüsse zur Gewinnverwendung in der Kompetenz der Generalversammlung stehen (auch wenn über die zweckgebundenen Reserven keine vom Gesetz abweichenden Beschlüsse gefasst werden können). Die vorgenommene Verbuchung *im laufenden Jahr* (vgl. Bst. e) bildet im Beobachtungszeitraum eine Ausnahme.



1.2 Wie hoch waren 2009 die Reserven, die aus dem nicht abgeltungsberechtigten Verkehr (Ortsverkehr) erwirtschaftet wurden?

Die VBL AG hat uns den Bestand der Reserven, die aus dem nicht abgeltungsberechtigten Verkehr (Ortsverkehr) erwirtschaftet wurden, per 31.12.2009 wie folgt nachgewiesen:

Position	Bestand VBL AG	davon Ortsverkehr	Defizit- deckung 2009	Übertrag auf vbl ag
	31.12.2009	31.12.2009		
Rückstellung Art. 64 EBG Bund (L21) Kto 2002	604.00	0.00		604.00
Rückstellung Art. 64 EBG Bund (L22) Kto 2003	975'797.61	0.00	-102'785.00	873'012.61
Rückstellung Art. 64 EBG Bund (L24) Kto 2004	576'729.85	0.00		576'729.85
Rückstellung Art. 64 EBG Kanton (L22) Kto 2005	419'539.52	419'539.52	-130'818.00	288'721.52
Rückstellung Art. 64 EBG Kanton (L24) Kto 2006	183'625.00	183'625.00		183'625.00
Rückstellung Art. 64 EBG Kanton (L21) Kto 2007	2'895.00	2'895.00		2'895.00
Total	2'159'190.98	606'059.52	-233'603.00	1'925'587.98

Feststellungen:

- Die Reserven für den nicht abgeltungsberechtigten Verkehr (Ortsverkehr) per 31.12.2009 sind Teil der zweckgebundenen Reserven von CHF 2'159'190.98 und belaufen sich auf CHF 606'059.52.
- Die gesamten Reserven wurden per 1.1.2010 vollständig von der VBL auf die vbl übertragen.
- Da die übertragenen Reserven in der vbl ag seit dem 1.1.2010 auf einem einzigen Konto geführt werden, ist der Nachvollzug der Aufteilung zwischen Reserven aus dem abgeltungsberechtigten und dem nicht abgeltungsberechtigten Verkehr nicht möglich. Ab 2011 wurde ein neues Konto für die Reserven aus dem Ortsverkehr eingeführt und erstmals geäufnet.

1.3 Wie hoch waren Ende 2009 die stillen Reserven?

Der Bestand der stillen Reserven per 2009 wurde uns anlässlich der Prüfung nicht offengelegt. Die Offenlegung soll anlässlich einer noch durchzuführenden Besprechung mit dem Verbundrat im November 2019 erfolgen.

2 Verrechnungen zwischen Mutterhaus und Töchter in den Jahren 2010 bis 2017

2.1 Auf welcher Basis werden die Transferpreise berechnet? Sind darin Zuschläge oder kalkulatorische Kosten enthalten?

Die VBL AG verfügt neben der Finanzbuchhaltung zusätzlich über eine Kostenrechnung. Diese Kostenrechnung wird aus betriebswirtschaftlichen Gründen geführt und untersteht - im Gegensatz zur Kostenrechnung bei der vbl ag - nicht den diesbezüglichen Auflagen des BAV.

Die Primärbuchungen (Kostenart, Kostenstelle, Kostenträger) erfolgen direkt mit der Erfassung der Kosten- bzw. Leistungsbuchung. Die Umlagen und internen Verrechnungen auf die Kostenstellen und Kostenträger erfolgen im Rahmen der Abschlusserstellung. **Beilage 1** vermittelt einen schematischen Überblick zur Kostenrechnung der VBL AG.

Im Rahmen des Prüfungsauftrags haben wir uns mit dem VVL auf eine vertiefte Betrachtung der Leistungsverrechnung (LV) des Jahres 2017 festgelegt.



Feststellungen:

- a. Die LV 2017 der VBL AG an die vbl ag erfolgt über folgende Kostenträger:

Verwaltung
 Verkauf
 Marketing
 Betrieb (Verwaltung Betriebsabteilung)
 Fahrdienst
 Netzmanagement
 Planung
 Billettkontrolle
 Fahrgastinfo DFI
 Fahrgastinfo in Fahrzeugen
 Fahrgastzählssystem
 variable Fahrzeugkosten
 Fixe Fahrzeugkosten
 Haltestellen
 Billettautomaten (Vertriebssystem S-POS)
 Fahrleitung

- b. Die Leistungsverrechnungen basieren auf jährlichen Leistungsvereinbarungen zwischen der VBL AG und der vbl ag. Neben den Vertragsparteien und der Bezeichnung der Verantwortlichen enthalten diese Leistungsvereinbarungen den Leistungsbeschreibung, den Leistungsumfang, den Leistungspreis, die Gültigkeit, die Verrechnungsmodalitäten sowie spezielle Bedingungen (vgl. Bst. e).

Die Leistungsvereinbarungen werden nicht unter unabhängigen Dritten, sondern innerhalb einer Konzerngruppe abgeschlossen. Sämtliche Unterzeichner sind sowohl beim Leistungserbringer als auch beim Leistungsempfänger als Zeichnungsberechtigte in identischer Funktion im zefix eingetragen.

- c. Gemäss den erhaltenen Informationen¹ bildete die jeweils vom Besteller *akzeptierte Offerte* für das Folgejahr die *Basis für die Berechnung der Transferpreise*. Mit dem Ziel, die Aufwände und Erträge der vbl-Linien durch die Einführung der Konzernstruktur nicht zu verändern, wurden die Leistungspreise 2010 *basierend auf der Offerte 2010* ermittelt. Seither wurden diese Transferpreise auf der Basis 2010 unter Berücksichtigung von sog. Angebotsmehrunge und -minderungen fortgeschrieben. Die seitens der VBL AG gelieferten Begründungen für diese Entwicklungen können der **Beilage 2** entnommen werden. Eine Nachkalkulation basierend auf den Ist-Kosten wurde jedoch nicht vorgenommen.
- d. Die einzelnen Transferpreise (Leistungspreise) sowie deren Entwicklung in den Leistungsvereinbarungen der Jahre 2010 bis 2017 können der **Beilage 2** entnommen werden.
- e. Die Leistungsvereinbarungen enthalten unter dem Titel spezielle Bedingungen folgenden Passus: «Die Preise der vereinbarten Leistungen wurden aufgrund objektiver Einschätzungen im Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung festgelegt. Sollten sich durch wesentliche Abweichungen von

¹ Verkehrsbetriebe Luzern, Antworten auf die Fragen zur Prüfung durch Gfeller und Partner, 19. August 2019



den Parteien unterstellten Umständen offensichtliche Benachteiligungen einer Partei ergeben, welche sie nicht selber zu verantworten hat, werden die Parteien eine Anpassung der Preise für das laufende Jahr veranlassen».

Aufgrund der uns vorliegenden Dokumente und Informationen wurde dieser Passus in den Jahren 2010 bis 2017 nie angewandt.

f. Die Leistungsverrechnung 2017 ergibt folgendes Bild:

Beträge in CHF	LV Ist 2017	Überdeckung (-) / Unterdeckung (+)		Total Überdeckung (-) / Unterdeckung (+)	
		gemäss Kostenträger	Be-/Entlastungen ausserhalb Kostenträger		
Verwaltung	3'355'118	219'374	61'075	280'449	ausgewertet, weil Verrechnung > CHF 1 Mio.
Verkauf	939'128	-197'171	0	-197'171	ausgewertet, weil Überdeckung nach Korrekturen > CHF 0.05 Mio.
Marketing	774'780	9'905	-262'707	-252'802	ausgewertet, weil Überdeckung nach Korrekturen > CHF 0.05 Mio.
Betrieb (Verwaltung Betriebsabteilung)	1'917'210	31'049	5'410	36'459	ausgewertet, weil Verrechnung > CHF 1 Mio.
Fahrdienst	31'953'501	-932'675	330'833	-601'842	ausgewertet, weil Verrechnung > CHF 1 Mio.
Netzmanagement	2'236'745	51'641	87'804	139'445	
Planung	639'070	48'630	0	48'630	
Billettkontrolle	958'605	84'233	0	84'233	
Fahrgastinfo DFI	0	0	0	0	
Fahrgastinfo in Fahrzeugen	1'118'373	-475'289	12'488	-462'801	ausgewertet, weil Verrechnung > CHF 1 Mio.
Fahrgastzählssystem	117'391	-79'687	0	-79'687	ausgewertet, weil Verrechnung > CHF 1 Mio.
variable Fahrzeugkosten	10'865'231	-1'889'215	533'784	-1'355'431	ausgewertet, weil Verrechnung > CHF 1 Mio.
Fixe Fahrzeugkosten	10'001'038	-55'410	0	-55'410	ausgewertet, weil Überdeckung nach Korrekturen > CHF 0.05 Mio.
Haltestellen	213'200	-22'649	11'719	-10'930	
Billettautomaten (Vertriebssystem S-POS)	3'770'403	-885'217	1'378'503	493'286	ausgewertet, weil Verrechnung > CHF 1 Mio.
Fahrleitung	3'897'923	-129'169	48'885	-80'284	ausgewertet, weil Verrechnung > CHF 1 Mio.
Total	72'757'716	-4'221'651	2'207'794	-2'013'857	
Total Überdeckung (-) / Unterdeckung (+) gemäss VBL AG				-2'603'858	
Differenz = enthaltene Abgrenzung PK				590'001	

Insgesamt wurden Kosten von CHF 72'757'716 weiterverrechnet. Darin enthalten ist eine Kostenüberdeckung von CHF 2'603'858 (vor Einschüssen an die Pensionskasse) gegenüber den effektiven Kosten (s.a. Ziff. 2.4). Diese Kostenüberschreitung resultiert v.a. aus tieferen effektiven Kosten gegenüber den verrechneten Plankosten (gemäss Leistungsverrechnung). Eine Übersicht der Über-/Unterdeckungen pro Jahr kann der Ziffer 2.4 entnommen werden. Die Deckungsdifferenzen variieren stark von Jahr zu Jahr.

- g. Für alle ausgewerteten Kostenträger gilt: Für die Kostenbelastungen über Umlagen oder interne Verrechnungen sowie die richtige Kontierung von direkten Kostenartenbelastungen gehen wir von einer *ordnungsmässigen Verarbeitung* aus. Demzufolge haben wir *keine Prüfungen* hinsichtlich der Richtigkeit und Angemessenheit von Umlagen/Verrechnungen sowie der Kostenartenzuordnung durchgeführt.
- h. Verwaltung: Als Bezugsgrösse für die Leistungsverrechnung wurden die Fahrdienstleistungen gewählt. Die aufgeführten Belastungen ausserhalb des Kostenträgers (CHF 61'75) sind auf Kosten aus Vorkosten- bzw. Projektkostenstellen zurückzuführen und beeinflussen die Leistungsverrechnung des Berichtsjahres nicht.
- i. Verkauf: Als Bezugsgrösse für die Leistungsverrechnung wurden die Verkehrseinnahmen gewählt. Die Ist-Leistungsverrechnung ist um CHF 33'988 höher als die in der Leistungsvereinbarung vorgesehene Verrechnung. Die Differenz wird damit begründet, dass die Leistungsverrechnung auf den effektiv eingenommenen und nicht auf den abgegrenzten (in der Jahresrechnung der vbl ag ausgewiesenen) Verkehrserträgen basiert.



- j. Marketing: Als Bezugsgrösse für die Leistungsverrechnung wurden die Verkehrseinnahmen gewählt. Die Ist-Leistungsverrechnung ist um CHF 28'040 höher als die in der Leistungsvereinbarung vorgesehene Verrechnung. Die Differenz wird damit begründet, dass die Leistungsverrechnung auf den effektiv eingenommenen und nicht auf den abgegrenzten (in der Jahresrechnung der vbl ag ausgewiesenen) Verkehrserträgen basiert. Die aufgeführte Entlastung ist auf die Reklameeinnahme von APG zurückzuführen. Gemäss erhaltener Information fliesst der grösste Teil der Reklameeinnahmen von APG (CHF 1'243'000) direkt in die Jahresrechnung der vbl ag. Die aufgeführte Entlastung beeinflusst die Leistungsverrechnung des Berichtsjahres nicht.
- k. Betrieb: Als Bezugsgrösse für die Leistungsverrechnung wurden die Fahrdienstleistungen (Stunden des Fahrdienstes) gewählt. Die aufgeführten Belastungen ausserhalb des Kostenträgers sind auf Kosten aus Projektkostenstellen zurückzuführen und beeinflussen den Verrechnungspreis des Berichtsjahres nicht.
- l. Fahrdienst: Als Bezugsgrösse für die Leistungsverrechnung wurden die Stunden des Fahrdienstes gewählt. Die Ist-Stunden des Fahrdienstes werden mit dem Plansatz bewertet. Der Plansatz wird aufgrund der erwarteten Kosten und den geplanten Dienstplanstunden ermittelt. In der Leistungsverrechnung werden die Ist-Dienstplanstunden zum Plansatz verrechnet. Bei der Verrechnung wird somit nur die veränderte Leistungsmenge, nicht jedoch der Einfluss der Leistungsmenge auf den Plansatz² bzw. die effektiven Kosten der Ist-Leistung berücksichtigt. Die aufgeführten Belastungen ausserhalb des Kostenträgers sind auf Kosten aus den Unternehmens- bzw. Projektkostenstellen zurückzuführen und beeinflussen die Leistungsverrechnung des Berichtsjahres nicht.
- m. Fahrgastinfo in Fahrzeugen: Als Bezugsgrösse für die Leistungsverrechnung wurden die Fahrdienstleistungen (Stunden des Fahrdienstes) gewählt. Dem Kostenträger werden kalkulatorischen Abschreibungen belastet. Diese sind mit der Anlagenrechnung abstimmbare. Dem Kostenträger werden zudem kalkulatorische Zinsen (3 % gemäss Leistungsvereinbarung, vgl. **Beilage 2**) belastet. Deren Berechnung konnten wir plausibilisieren. Die aufgeführten Belastungen ausserhalb des Kostenträgers sind auf Kosten aus den Projektkostenstellen zurückzuführen und beeinflussen die Leistungsverrechnung des Berichtsjahres nicht.
- n. Fahrgastzählsystem: Als Bezugsgrösse für die Leistungsverrechnung wurden die Verkehrseinnahmen gewählt. Die Ist-Leistungsverrechnung ist um CHF 4'248 höher als die in der Leistungsvereinbarung vorgesehene Verrechnung. Die Differenz wird damit begründet, dass die Leistungsverrechnung auf den effektiv eingenommenen und nicht auf den abgegrenzten (in der Jahresrechnung der vbl ag ausgewiesenen) Verkehrserträgen basiert. Dem Kostenträger werden kalkulatorischen Abschreibungen belastet. Diese sind mit der Anlagenrechnung abstimmbare. Dem Kostenträger werden kalkulatorische Zinsen (3 % gemäss Leistungsvereinbarung, vgl. **Beilage 2**) belastet. Deren Berechnung konnten wir plausibilisieren.
- o. Variable Fahrzeugkosten: Als Bezugsgrösse für die Leistungsverrechnung werden die effektiv gefahrenen Streckenkilometer zugrunde gelegt. Die Streckenkilometer werden mit dem jeweiligen Plansatz (pro Fahrzeugkategorie) gemäss Leistungsvereinbarung (vgl. **Beilage 2**) zuzüglich der Dieselskosten³ abgerechnet.

² Einfluss Plansatz = Gesamtkosten / Veränderung Leistungsmenge

³ durchschnittlicher Einkaufspreis Diesel des Geschäftsjahres zzgl. Zuschlag für Fracht, LSVA und Tankstelle abzügl. Treibstoffzollrückerstattungen



Die Plansätze basieren auf der Fortschreibung der Offertbasis 2010. Anpassungen wurden jeweils aufgrund von voraussichtlichen Veränderungen (Teuerung etc.) vorgenommen. Eine Nachkalkulation existiert jedoch nicht (s.a. Bst. c). Bei der Leistungsverrechnung wird somit nur die veränderte Leistungsmenge nicht jedoch der Einfluss der Leistungsmenge auf den Plansatz⁴ bzw. die effektiven Kosten der Ist-Leistung berücksichtigt.

Die hohe Überdeckung im 2017 ist v.a. auf die Fahrzeugkategorie 'Doppelgelenktrolleybus' (DGT) zurückzuführen. In dieser Kategorie wurde gegenüber dem Vorjahr eine erheblich höhere Anzahl Streckenkilometer verrechnet, während die Gesamtleistung der vbl-Flotte in etwa stabil geblieben ist. Die Mehrkilometer der DGT sind v.a. auf die Linie 2 zurückzuführen, welche vom temporären Autobusbetrieb zurück auf Elektrobusbetrieb umgestellt wurde⁵. Während sich die gesamten variablen Kosten für 2017 der DGT gegenüber dem Vorjahr um 12 % erhöhten, nahmen die gefahrenen Streckenkilometer um 64 % zu. Der *effektive Kostensatz* für variable Fahrzeugkosten reduziert sich dadurch um rund 1/3. Der verrechnete Plankostensatz blieb dagegen unverändert zum Vorjahr (vgl. **Beilage 2**).

- p. **Fixe Fahrzeugkosten:** Die Fixkosten enthalten nebst den betriebswirtschaftlichen (kalkulatorischen) Abschreibungen für eigene Fahrzeuge auch a.o. Abschreibungen i.V.m. Flottenumbau, Mietkosten für zugemietete Fahrzeuge sowie Versicherungs- und Garagierungskosten. Die Abschreibungen basieren auf effektiven Anschaffungswerten.

Im Durchschnitt (2010 – 2017) entfallen rund 16 % der Fahrzeug-Fixkosten auf kalkulatorische Zinsen. Der entsprechende Zinssatz wird jährlich im Rahmen der Leistungsvereinbarung zwischen VBL und vbl ex ante festgelegt. Er bewegte sich in der Beobachtungsperiode in einer Bandbreite von 3 % bis 4 % (vgl. **Beilage 2**). Die effektive Zinsbelastung auf VBL-Gruppenstufe belief sich in dieser Zeit auf 1,3 % bis 4,5 %⁶.

Das dem kalkulatorischen Zins zugrunde gelegte Anlagevermögen lässt sich durch entsprechende Rückrechnung ermitteln. Unterstellt man diesem Anlagevermögen den Fremdfinanzierungsanteil gemäss Konzernbilanz (d.h. ohne Berücksichtigung von allfälligen stillen Reserven) und berechnet den Zins aufgrund der effektiven Durchschnittsbelastung, fällt auf, dass die Differenz zwischen kalkulatorischen und effektiven Zinsen ab 2014 erheblich zunimmt. Das Tiefzinsumfeld ermöglichte dem VBL die effektiven Zinsaufwendungen zu senken während die kalkulatorischen Zinsen nicht im gleichen Umfang gesenkt wurden.

- q. **Billettautomaten (S-POS):** Als Bezugsgrösse für die Leistungsverrechnung wurden die Verkehrseinnahmen gewählt. Die Ist-Leistungsverrechnung ist CHF 26'772 tiefer als die in der Leistungsvereinbarung vorgesehene Verrechnung. Die Differenz wird damit begründet, dass die Leistungsverrechnung auf den effektiv eingenommenen und nicht auf den abgegrenzten (in der Jahresrechnung der vbl ag ausgewiesenen) Verkehrserträgen basiert. Neben den in der Leistungsvereinbarung erwähnten, der vbl ag direkt belasteten Kosten für die Ticketing App, wurden weitere, nicht explizit in der Leistungsvereinbarung erwähnte Kosten für S-POS (CHF 140'203) sowie Fairtiq (CHF 32'127) in Abzug gebracht. Dem Kostenträger werden kalkulatorischen Abschreibungen belastet. Diese sind mit der Anlagenrechnung abstimbar. Dem Kostenträger werden kalkulatorische Zinsen (3% gemäss Leistungsvereinbarung, vgl. **Beilage 2**) belastet. Deren Berechnung konnten wir plausibili-

⁴ Einfluss Plansatz = Gesamtkosten / Veränderung Leistungsmenge

⁵ vbl-Gruppe, Geschäftsbericht 2017, Seite 16

⁶ Zinsaufwand gemäss Konzernrechnung / (0,5 * (verzinsliches Fremdkapital 1.1. + 31.12.))



sieren, Die aufgeführten Belastungen ausserhalb des Kostenträgers sind auf Kosten aus den Verrechnungs- und Projektkostenstellen zurückzuführen und beeinflussen die Leistungsverrechnung des Berichtsjahres nicht.

- r. Fahrleitung: Als Bezugsgrösse für die Leistungsverrechnung wurden die Trolleybus-Kilometer zusätzlich der effektiven Fahrstromkosten gewählt. Es ist unklar, wie der Leistungspreis je Kilometer konkret hergeleitet wird. Die Herleitung der Ist-Kilometer stimmt mit den Ist-Kilometern der Trolleybusse für die Berechnung der variablen Fahrzeugkosten überein. Die verrechneten Fahrstromkosten sind um CHF16'075 tiefer, als auf dem Kostenträger ausgewiesen. Dieser Betrag betrifft die anteiligen Fahrstromkosten für die durch die vbl transport ag erbrachten Fahrschulleistungen mit Trolleybussen. Dem Kostenträger werden kalkulatorischen Abschreibungen belastet. Diese sind mit der Anlagenrechnung abstimmbare. Dem Kostenträger werden kalkulatorische Zinsen (3% gemäss Leistungsvereinbarung, vgl. **Beilage 2**) belastet. Deren Berechnung konnten wir plausibilisieren. Die aufgeführten Belastungen ausserhalb des Kostenträgers sind auf Kosten aus den Projektkostenstellen zurückzuführen und beeinflussen die Leistungsverrechnung des Berichtsjahres nicht.

2.2 Wie hoch wären die effektiven Kostensätze gewesen?

- a. Die Kostensätze wurden jeweils durch Fortschreibung der Vorjahresbasis ermittelt. Gemäss erhaltener Information⁷ besteht bis jetzt keine Nachkalkulation aufgrund der effektiven Kosten. Aufgrund der angewandten Fortschreibungspraxis bei der Offerte (Mehr- bzw. Minderaufwand aufgrund der Angebotsentwicklung gegenüber der letzten Offerte) wurde dieselbe Systematik bei den Leistungsverrechnungen angewandt.
- b. Wir haben bei der Durchsicht der Kostenrechnung festgestellt, dass es verschiedene Kostenstellen (Vorkostenstellen, Verrechnungskostenstellen, Projektkostenstellen) gibt, die in der Kostenrechnung nicht oder nicht vollständig umgelegt werden. Diese fehlenden Umlagen werden u.a. bei den in Ziffer 2.1 beschriebenen Belastungen bzw. Gutschriften nachträglich zur Ermittlung der effektiven Über- bzw. Unterdeckung ausserhalb des Systems vorgenommen.

2.3 Entsprechen die Abschreibungen und die verrechneten Kapitalkosten den gesetzlichen Vorgaben?

- a. Wir haben die kalkulatorischen Abschreibungen für das Jahr 2017 anhand der Anlagenrechnung überprüft. Unsere Plausibilisierung hat ergeben, dass die angewandten Abschreibungssätze innerhalb den von der RKV⁸ vorgegebenen Bandbreiten liegen bzw. dass Abweichungen (z.B. Occasionsanlagen, unterjährige Anlagenzugänge usw.) begründet werden können.
- b. Den Kostenträgern mit Sachanlagenbestand wurden für das Jahr 2017 kalkulatorische Zinsen im Betrag von insgesamt CHF 2'041'818 direkt belastet. Über die Umlagen bzw. Verrechnungen der Vor- bzw. Verrechnungskostenstellen werden weitere kalkulatorische Zinsen indirekt belastet. Das Total der kalkulatorischen Zinsen für das Jahr 2017 ist aus der Tabelle in Punkt c. ersichtlich.
- c. Die nachstehende, von der VBL AG zur Verfügung gestellte Tabelle, vermittelt einen Überblick über den im Beobachtungszeitraum angefallenen effektiven Finanzaufwand (FIBU Aufwand) im Vergleich zu den kalkulatorischen Zinsen. Der effektive Finanzaufwand setzt sich aus den Zinsaufwendungen mit Dritten, Zinsaufwendungen mit der vbl ag und der vbl transport ag sowie aus Bank- und Postspesen zusammen. Beim Vergleich ist zu berücksichtigen, dass die kalkulatorischen Zinsen

⁷ Verkehrsbetriebe Luzern, Antworten auf die Fragen zur Prüfung durch Gfeller + Partner AG, 19. August 2019

⁸ Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV)



auf dem durchschnittlichen Betriebskapital (Anlagevermögen) und die effektiven Zinsen auf dem verzinslichen Fremdkapital berechnet werden.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
kalkulatorische Zinsen	2'769'186	2'900'022	2'909'961	2'938'972	2'741'353	2'603'064	2'415'318	2'603'016	21'880'892
FIBU Aufwand	1'018'517	1'063'148	918'503	672'625	681'966	530'069	484'038	400'148	5'769'014
Differenz	1'750'669	1'836'874	1'991'458	2'266'347	2'059'387	2'072'995	1'931'280	2'202'868	16'111'879

- d. Es entzieht sich unserer Kenntnis, ob Bund und Kanton der VBL AG die Verzinsung des Eigenkapitals gemeinsam wie in Art. 15 ARPV⁹ vorgesehen zugestanden haben. Wäre dem so, so müsste das Unternehmen den vom BAV kommunizierten Zinssatz anwenden.
- e. Der VBL weist darauf hin, dass anlässlich der Offertverhandlungen die Thematik der kalkulatorischen Zinsen teilweise besprochen worden sei.
- f. Das Kontokorrentguthaben zwischen der VBL AG und der vbl ag wird verzinst. Die angewandten Zinssätze können der **Beilage 2** entnommen werden. Die Verzinsung führt bei der vbl ag im Beobachtungszeitraum zu folgenden Zinserträgen:

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
85'691	163'839	169'471	194'154	283'997	51'499	49'376	39'426

2.4 Wie hoch ist die Abweichung zwischen den verrechneten Kosten und den effektiven Kosten?

Zur Beurteilung der Abweichungen zwischen den verrechneten Kosten (basierend auf den Leistungsvereinbarungen) und den effektiven Kosten gemäss Kostenträger haben wir von der VBL AG die untenstehende Tabelle erhalten. Sie zeigt die Jahreserfolge für den öV-Bereich (vbl ag) im Zeitraum 2010 – 2017. Die Auswertung wurde speziell zur Klärung der Fragen unseres Prüfungsauftrags erstellt.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Gewinn (-)/Verlust	-643'161	722'560	-1'313'348	-1'097'488	-156'916	-2'264'473	-2'271'049	-2'603'858	-9'627'734
im Gewinn und Verlust nicht enthaltene Beiträge an die PK Sanierungs- und Abfederungsmassnahmen	2'622'050	2'414'615	2'498'386	2'354'741				2'324'193	12'213'984
Gewinn (-), Verlust inkl. der nötigen Beiträge an die PK Sanierungs- und Abfederungsmassnahmen	1'978'888	3'137'175	1'185'038	1'257'253	-156'916	-2'264'473	-2'271'049	-279'665	2'586'250

Feststellungen:

- a. Die in der Zeile Gewinn (-)/Verlust (+) ausgewiesenen Erfolge basieren auf der VBL-Kostenrechnung (d.h. inkl. kalkulatorischen Zinsen auf dem gesamten Sachanlagenbestand) unter zusätzlicher Berücksichtigung folgender Elemente, welche nicht über die Kostenrechnung abgerechnet wurden:
- jährliche Aufwendungen der Projektkostenstellen, welche direkt der vbl ag zuzurechnen sind;
 - Kosten der Vorkosten- und Personalkostenstellen sowie der Verrechnungs- und Unternehmenskostenstelle, welche nicht über Umlagen oder Leistungsverrechnungen auf die Kostenträger der vbl ag verteilt werden konnten.

Die Aufwendungen für die Sanierung der Vorsorgeeinrichtung der vbl ag (Pensionskasse der Stadt Luzern) im Zeitraum von 2010 – 2013 basieren auf den von der Kasse beschlossenen Massnahmen

⁹ Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)



zur Beseitigung der Unterdeckung. Für die angeschlossenen Betriebe besteht gestützt auf das Reglement der Pensionskasse eine Pflicht zur Kostenübernahme (Sanierungspflicht).

In Abklärung

Bei den Aufwendungen im 2017 handelt es sich um Bildung einer Rückstellung für Ausgleichszahlungen i.V.m. der Senkung des Rentenumwandlungssatzes. Die Ausgleichszahlungen dienen der Besitzstandswahrung der Destinatäre. Es handelt sich um eine freiwillige soziale Abfederungsmassnahme der vbl ag gegenüber dem betroffenen Personal.

- b. Aus den Gesprächen mit den Verantwortlichen der VBL AG haben wir festgestellt, dass die Unternehmen bei der Beurteilung der Leistungspreise weniger auf die Über- bzw. Unterdeckungen auf den Kostenträgern, sondern vielmehr auf die Differenzen zwischen LV Plan und LV Ist abstützen.

Für das Jahr 2017 ergibt sich folgende Gegenüberstellung von LV Ist zu LV Plan:

Beträge in CHF	LV Ist 2017	LV Plan 2017	Differenz
Verwaltung	3'355'118	3'189'653	165'465
Verkauf	939'128	634'928	304'200
Marketing	774'780	778'326	-3'546
Betrieb (Verwaltung Betriebsabteilung)	1'917'210	1'905'802	11'408
Fahrdienst	31'953'501	31'763'365	190'136
Netzmanagement	2'236'745	2'064'619	172'126
Planung	639'070	635'267	3'803
Billettkontrolle	958'605	1'111'718	-153'113
Fahrgastinfo	1'118'373	1'111'718	6'655
Fahrgastzählssystem	117'391	116'413	978
variable Fahrzeugkosten	10'865'231	11'539'201	-673'970
Fixe Fahrzeugkosten	10'001'038	11'259'672	-1'258'634
Haltestellen	213'200	279'830	-66'630
Vertriebssysteme	3'770'403	3'893'042	-122'639
Fahrleitung	3'897'923	4'104'847	-206'924
Total	72'757'716	74'388'401	-1'630'685

- c. Die ausgewiesenen Differenzen sind im Wesentlichen auf Abweichungen bei den Leistungsmengen (z.B. Kilometer, Dienstplanstunden) bzw. den Bezugsgrössen (z.B. Verkehrserträge) zurückzuführen.

3 Betriebsmittel

3.1 Werden die von den Bestellern genehmigten Betriebsmittel zu effektiven Kosten der vbl verrechnet?

- a. Betreffend die von den Bestellern genehmigten Betriebsmittel haben wir folgende, in den Jahren 2010 bis 2017 ausgeführten Projekte beurteilt:



Projekte	Jahre	Gesamtkosten	davon finanziert		aktiviert
			Bund	vif	
Fahrleitung / Gleichrichter Büttenen	2010-2015	4'387'772.45	266'151.85	831'342.59	3'290'278.01
Fahrleitungsprojekt Linie 5 Pilatusplatz	2014-2017	677'648.54	0.00	677'648.54	0.00
Fahrleitungsprojekt Epsilon Seetalplatz	2014-2017	6'315'180.48	0.00	6'315'180.48	0.00
Doppelgelenktrolleybusse	2015-2017	22'898'490.00	0.00	0.00	22'898'490.00

1) vif: Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif) des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement (BUWD) des Kantons Luzern

- b. Die Aktivierungen beim Projekt Fahrleitung / Gleichrichter Büttenen konnten mit der Anlagenrechnung der VBL AG abgestimmt werden (Anlagen 61001 und 65001). Die seitens Bund und Kanton geleisteten Beiträge wurden vor der Aktivierung korrekt in Abzug gebracht. Diese Anlagen generieren kalkulatorische Abschreibungen und auch kalkulatorische Zinsen. Die Verrechnung an die vbl ag erfolgt nicht über die effektiven Kosten, sondern über die Leistungsverrechnung für die Fahrleitung, d.h. es werden die vereinbarten Leistungspreise je Kilometer verrechnet.
- c. Das Fahrleitungsprojekt Linie 5 Pilatusplatz wurde in der VBL AG im Jahr 2017 nicht bzw. nur zum pro memoria Franken aktiviert, weil dieses basierend auf der Infrastrukturvereinbarung vom 30. September 2015 zwischen dem Kanton Luzern und der VBL AG vollumfänglich vom vif finanziert wurde. Die VBL AG ist gemäss dieser Vereinbarung Eigentümerin der Anlage und für deren Unterhalt verantwortlich. Die Anlage generiert weder kalkulatorische Abschreibungen noch kalkulatorische Zinsen. Da die Leistungsverrechnung für die Fahrleitung auf den gefahrenen Trolleybus-Kilometern basiert, wird diese Anlage in der Leistungsverrechnung gleichbehandelt, wie die übrigen Fahrleitungsanlagen. Dies obschon keine kalkulatorischen Kosten anfallen. Der genaue Einfluss auf die im Jahr 2017 ausgewiesene Überdeckung lässt sich nicht ermitteln. Gemäss Informationen der VBL AG werden ab dem Jahr 2018 bei der Fahrleitung Ist-Kosten verrechnet und damit den nicht angefallenen kalkulatorischen Kosten Rechnung getragen.
- d. Das Fahrleitungsprojekt Epsilon Seetalplatz wurde in der VBL AG im Jahr 2017 nicht bzw. nur zum pro memoria Franken aktiviert, weil dieses basierend auf der Infrastrukturvereinbarung vom 26. Juni 2013 zwischen dem Kanton Luzern und der VBL AG vollumfänglich vom vif finanziert wurde. Die VBL AG ist gemäss dieser Vereinbarung Eigentümerin der Anlage und für deren Unterhalt verantwortlich. Die Anlage generiert weder kalkulatorische Abschreibungen noch kalkulatorische Zinsen. Da die Leistungsverrechnung für die Fahrleitung auf den gefahrenen Trolleybus-Kilometern basiert, wird diese Anlage in der Leistungsverrechnung gleichbehandelt, wie die übrigen Fahrleitungsanlagen. Dies obschon keine kalkulatorischen Kosten anfallen. Der genaue Einfluss auf die im Jahr 2017 ausgewiesene Überdeckung lässt sich nicht ermitteln. Gemäss Informationen der VBL AG werden ab dem Jahr 2018 bei der Fahrleitung Ist-Kosten verrechnet und damit den nicht angefallenen kalkulatorischen Kosten Rechnung getragen.
- e. Die Aktivierungen beim Projekt Doppelgelenktrolleybus (DGT) konnten mit der Anlagenrechnung abgestimmt werden (Anlagen 80235 bis 80250 sowie 80400). Die Aktivierungen enthalten auch die mit den DGT beschafften Ersatzteile. Diese werden ebenfalls über die Nutzungsdauer von 20 Jahren abgeschrieben. Die Verrechnung an die vbl ag erfolgt nicht über die effektiven Kosten, sondern über die Leistungsverrechnung der variablen und fixen Kosten für die DGT. Die Leistungsverrechnung der fixen Fahrzeugkosten enthält neben den kalkulatorischen Abschreibungen und den Versicherungs- und Garagierungskosten auch kalkulatorische Zinsen.



3.2 Erfolgt die Verrechnung netto (nach Abzug von Beiträgen allfälliger Dritter) oder brutto und wie hoch sind allfällige Beiträge Dritter?

- a. Die Verrechnung erfolgt nicht aufgrund der Ist-Kosten, sondern mittels Leistungsverrechnung basierend auf den Leistungsvereinbarungen zwischen der VBL AG und der vbl ag. Da die Leistungsverrechnung für die Fahrleitung auf den gefahrenen Trolleybus-Kilometern basiert, werden Anlagen mit Beiträgen Dritter gleichbehandelt, wie die übrigen Fahrleitungsanlagen. Dies obschon keine kalkulatorischen Kosten anfallen.

3.3 Bestehen auf den für den öV eingesetzten Betriebsmitteln stille Reserven?

- a. Mit Hinweis auf eine Offenlegung anlässlich einer geplanten Besprechung mit dem Verbundrat im November 2019, wurden uns die für die Beurteilung notwendigen Unterlagen seitens der VBL AG nicht zur Verfügung gestellt.



C Schlussbemerkungen

Da die oben aufgeführten Prüfungshandlungen weder eine Prüfung noch eine Review in Übereinstimmung mit den Schweizer Prüfungsstandards darstellen, geben wir keine Zusicherung über die Prüfung der Jahresrechnungen in der zu beurteilenden Kontrollperiode ab.

Hätten wir zusätzliche Prüfungshandlungen, eine Prüfung oder eine Review der Auswertungen in Übereinstimmung mit den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen, hätten wir möglicherweise andere Sachverhalte festgestellt und Ihnen darüber berichtet.

Unser Bericht dient einzig dem oben dargelegten Zweck und Ihrer Information. Er darf zu keinem anderen Zweck verwendet und, mit Ausnahme des Verkehrsverbunds Luzern, der Verkehrsbetriebe Luzern AG und dem Bundesamt für Verkehr keiner anderen Partei abgegeben werden. Er bezieht sich nur auf die oben bezeichneten in den beiliegenden Aufstellungen enthaltenen Daten und nicht auf irgendeinen Abschluss der Verkehrsbetriebe Luzern AG als Ganzes.

Bern, 4. November 2019

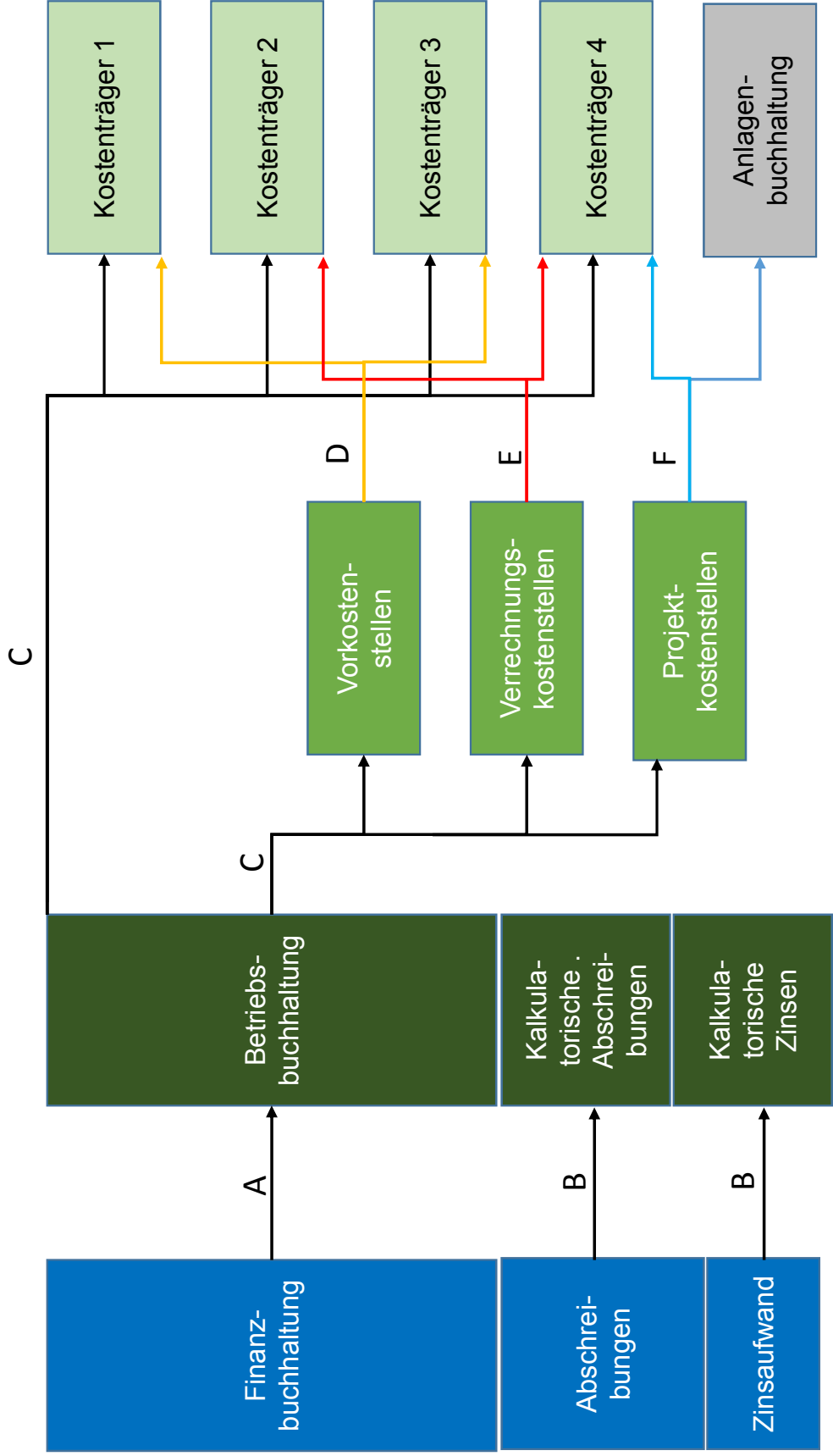
GFELLER + PARTNER AG

Christoph Andenmatten
Dipl. Wirtschaftsprüfer

André Jordi
Dipl. Wirtschaftsprüfer



Beilage 1: Schematischer Überblick zur Kostenrechnung der VBL AG



Erläuterungen zur Kostenrechnung

- A In der Regel gilt Aufwandart = Kostenart
- B Überleitungen sind beim Abschreibungs- und Zinsaufwand auf die kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen erforderlich. Die kalkulatorischen Abschreibungen ergeben sich aus der Anlagenrechnung und den verwendeten Nutzungsdauern. Die kalkulatorischen Zinsen werden aufgrund des durchschnittlich investierten Anlagevermögens und dem kalkulatorischen Zinssatz ermittelt.
- C Die Kosten der Betriebsbuchhaltung können direkt auf Kostenträger zugeordnet werden oder sie werden zuerst auf Vorkostenstellen, Verrechnungskostenstellen oder Projektkostenstellen gesammelt.
- D Vorkostenstellen werden z.B. zum Verteilen der nicht direkt zuordenbaren Personalkosten verwendet. Diese werden anschließend aufgrund von Umlageschlüsseln auf die Kostenträger umgelegt.
- E Verrechnungskostenstellen z.B. zum Verteilen der nicht direkt zuordenbaren Kosten der Werkstatt oder der IT verwendet. Diese werden anschließend aufgrund von Verrechnungseinheiten auf die Kostenträger verteilt.
- F Projektkostenstellen dienen zur Erfassung von Kosten im Zusammenhang mit Investitionsprojekten. Die darin enthaltenen nicht aktivierten Investitionsaufwendungen werden direkt den Kostenträgern belastet. Die verbleibenden Kosten werden mittels Aktivierung in die Anlagenrechnung überführt. Dieses bildet wiederum die Grundlage für die Ermittlung der kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen.



Beilage 2: Entwicklung der Leistungspreise 2010 bis 2017

	LV 2017	LV 2016	LV 2015	LV 2014	LV 2013	LV 2012	LV 2011	LV 2010	Bezugsgrösse
Verwaltung	10.50%	11.00%	10.50%	10.50%	10.50%	10.50%	9.00%	9.00%	in % der Fahrdienstleistung
Verkauf	2.00%	1.75%	2.00%	2.00%	2.00%	2.00%	4.80%	6.00%	in % der Verkehrseinnahmen; Kreditkartenkommissionen, Verkaufsprovisionen und Verkaufskosten
Marketing	1.65%	1.65%	1.65%	6.00%	6.00%	6.00%	2.50%	2.50%	und Tarifverbandskosten werden der vbl verkehrsbetriebe luzern ag direkt verrechnet
Betrieb (Verwaltung Betriebsabteilung)	6.00%	6.00%	6.00%	6.00%	6.00%	6.00%	9.00%	9.00%	in % der Verkehrseinnahmen
Fahrdienst	57.18	56.02	55.47	55.47	53.99	53.24	52.59	52.00	in % der Fahrdienstleistung
Netzmanagement	7.00%	8.00%	6.50%	7.40%	7.00%	7.00%	7.00%	7.00%	pro Dienstplanstunde
Planung	2.00%	2.00%	2.00%	2.00%	1.80%	1.50%	1.50%	1.75%	in % der Fahrdienstleistung
Billettkontrolle	3.00%	3.00%	3.50%	3.50%	3.50%	3.50%	3.50%	3.50%	in % der Fahrdienstleistung
Fahrgastinfo DFI	3.50%	3.50%	3.50%	3.50%	3.50%	3.50%	3.50%	3.50%	in % der Fahrdienstleistung
Fahrgastinfo in Fahrzeugen		CHF 3'900.00	CHF 3'900.00	CHF 5'000.00	CHF 6'000.00	CHF 5'000.00	CHF 4'000.00	CHF 2'500.00	
Fahrgasthilfssystem		CHF 5'000.00	CHF 5'000.00	CHF 5'000.00	CHF 5'000.00	CHF 5'000.00	CHF 5'000.00	CHF 2'500.00	
variable Fahrzeugkosten	0.25%	0.25%	0.25%	0.40%	0.40%	0.40%	0.60%	0.30%	in % der Verkehrseinnahmen
Anhängerzug	CHF 1.95	CHF 1.95	CHF 1.95	CHF 1.95	CHF 1.95	CHF 1.95	CHF 1.65	CHF 1.65	1:1 weiterverrechnet; Kosten pro KM
Normaltrolleybus	CHF 1.40	CHF 1.40	CHF 1.40	CHF 1.40	CHF 1.40	CHF 1.40	CHF 0.95	CHF 0.95	1:1 weiterverrechnet; Kosten pro KM
Doppelgelenktrolleybus	CHF 0.90	CHF 0.90	CHF 0.90	CHF 0.90	CHF 0.90	CHF 0.90	CHF 1.20	CHF 1.20	1:1 weiterverrechnet; Kosten pro KM
Gelenkautobus	CHF 0.80	CHF 0.80	CHF 0.80	CHF 0.80	CHF 0.80	CHF 0.80	CHF 0.90	CHF 0.90	1:1 weiterverrechnet; Kosten pro KM
Normalbus/Midibus	CHF 1.00	CHF 1.00	CHF 1.00	CHF 0.80	CHF 0.80	CHF 0.80	CHF 0.80	CHF 0.80	1:1 weiterverrechnet; Kosten pro KM
Hybridbusse	CHF 1.00	CHF 1.00	CHF 1.00	CHF 1.00	CHF 1.00	CHF 1.00	CHF 1.00	CHF 1.00	1:1 weiterverrechnet; Kosten pro KM
Gelenktrolleybus	CHF 1.10	CHF 1.10	CHF 1.10	CHF 1.10	CHF 1.10	CHF 1.10	CHF 1.00	CHF 1.00	1:1 weiterverrechnet; Kosten pro KM
Fixe Fahrzeugkosten	11 Jahre	11 Jahre	11 Jahre	11 Jahre	10 Jahre	10 Jahre	10 Jahre	10 Jahre	Es werden kalkulatorische Abschreibungen auf dem AW verrechnet
Abschreibungen Autobusse	20 Jahre	20 Jahre	20 Jahre	20 Jahre	20 Jahre	20 Jahre	20 Jahre	20 Jahre	Es werden kalkulatorische Abschreibungen auf dem AW verrechnet
Abschreibungen Trolleybusse									
Zinsen	3.00%	3.11%	3.18%	3.18%	3.38%	3.30%	3.30%	3.30%	4.00% Anschaffungspreis/2 * x%
Garagerung									1:1 weiterverrechnet
Versicherung									1:1 weiterverrechnet
Haltestellen	CHF 400.00	CHF 750.00	CHF 750.00	CHF 750.00	CHF 700.00	CHF 510.00	CHF 510.00	CHF 510.00	pro Haltestellenkante und Jahr
Billettautomaten (Vertriebsystem S-POS)	8.50%	8.50%	8.50%	keine LV	CHF 4'233'400.00	CHF 4'171'000.00	CHF 4'097'700.00	CHF 4'099'100.00	in % der Verkehrseinnahmen
Fahrtleitung	CHF 0.75	CHF 0.95	CHF 0.95	keine LV	keine LV	CHF 1'139	CHF 1'139	CHF 1'139	1:10 pro gefahrenen Trolleybus-KM; zusätzlich werden die Fahrstromkosten 1:1 verrechnet
Verzinsung Kontokorrentguthaben	0.75%	0.75%	0.75%	0.75%	3.38%	3.38%	2.50%	2.50%	Verzinsung auf dem durchschnittlichen Kontokorrentguthaber

Begründung für die Preis Anpassungen	
Verwaltung	Personalaufbau im HR und im Rechnungswesen und neue Tools im HR; Preis Anpassung aufgrund der geschätzten Kostenprognose
Verkauf	Betrag war 2010 zu hoch angesetzt, bereits 2010 wurden Aufwände direkt im DV verbucht (Aufwand und Ertrag Provisionen, Tarifverbundkosten)
Marketing	Der Aufwand wurde deutlich reduziert, deshalb ist eine Preisreduktion aufgrund der Kostenprognose erfolgt
Betrieb (Verwaltung Betriebsabteilung)	Anpassungen in der Kostenrechnung
Fahrleien	Preis Anpassungen aufgrund der prognostizierten Teuerung, Pensionskasse (Sanierung, Restrukturierung), Entwicklung Dienstplanzuschlag (Aussendepot)
Netzmanagement	Preis Anpassungen aufgrund prognostizierten Veränderungen in der Leitstelle (neuer Raum, Anpassung und Erweiterung Software, Aufstockung Mitarbeiter)
Planung	Preis Anpassung aufgrund der geschätzte Kostenentwicklung
Billettkontrolle	Preis Anpassung aufgrund der prognostizierten Teuerung
Fahrgastinfo DFI	Veränderung der prognostizierten Aufwände aufgrund der Projekte DFI und MFD, Systemwechsel zur besseren und einfacheren Abbildung in der Linienerfolgsrechnung
Fahrgastinfo in Fahrzeugen	Veränderung der prognostizierten Aufwände aufgrund der Projekte DFI und MFD, Systemwechsel zur besseren und einfacheren Abbildung in der Linienerfolgsrechnung
Fahrgastzählsystem	Anderes Zählsystem mit deutlich tieferem SLA IT, deshalb wurde eine Preisreduktion vorgenommen
variable Fahrzeugkosten	
Anhängenzug	Prognostizierte Kostensteigerung für Anhängerzüge aufgrund des Fahrzeugalters
Normaltrolleybus	Keine Preis Anpassung
Doppelgelenktrolleybus	Kostensteigerung prognostiziert aufgrund neuer Hebeanlagen und Grossrevisionen
Gelenkautobus	Preis Anpassung aufgrund der geschätzte Kostenentwicklung
Normalbus/Midibus	Keine Preis Anpassung
Hybridbusse	Keine Preis Anpassung
Gelenktrolleybus	Keine Preis Anpassung
Fixe Fahrzeugkosten	
Abschreibungen Autobusse	
Abschreibungen Trolleybusse	
kalkulatorische Zinsen	
Garagerung	
Versicherung	
Haltestellen	Anpassung Kostenrechnung
Billettautomaten (Vertriebssystem S-POS)	Systemwechsel für einfachere Abbildung in der Linienerfolgsrechnung
Fahrleitung	Skalleneffekte welche erzielt wurden
Verzinsung Kontokorrentguthaben	