



Liechtenstein **Bus**

2005



*Liechtenstein **Bus Anstalt*** **LBA**

Geschäftsbericht für das Jahr 2005

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

2005



Liechtenstein **Bus**

Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Fürstentum Liechtenstein

Erneuerung der Konzessionen im grenzüberschreitenden Linienverkehr

Die LBA gilt in Liechtenstein als konzessioniertes Unternehmen. Für den Verkehr in Österreich und in der Schweiz besitzt sie jedoch nur befristete Konzessionen. Im 2005 sind beide abgelaufen. Auf Grund der ungleichen Staatsverträge sind die Zuständigkeiten für die Genehmigungen völlig unterschiedlich geregelt. Die **Konzession nach Feldkirch** konnte nach Rücksprache in Wien durch die **Liechtensteinische Regierung selbst** verlängert werden. Die **Konzession für die Strecken in der Schweiz** wurde durch die **Schweizerischen Bundesbehörden** erteilt.

Angebotsverbesserungen

Im Hinblick auf eine vollkommene Überarbeitung von Liniennetz und Fahrplan im 2006 wurde für das Jahr 2005 die **Angebotserweiterung auf einige noch zu schliessende Lücken beschränkt**.

Im Frühjahr 2005 wurde zudem beschlossen, die provisorische **Linie Sevelen - Vaduz - Triesen dauerhaft einzuführen**. Der Betriebsauftrag wurde neu für sechs Jahre vergeben.

Emissionsarme Busse – Vermeidung von Feinstaub

Die LBA hat sich von Anfang an für einen möglichst emissionsarmen öffentlichen Verkehr eingesetzt. Heute werden rund 56 % der fahrplanmässigen Verkehrsleistung mit Erdgasbussen erbracht. Deren **Partikelemissionen** (Feinstaub) liegen **unter der Nachweissgrenze**.



Alle neu beschafften Dieselbusse sind mit Partikelfilter ausgerüstet. Anfangs Juli wurden sechs weitere Dieselbusse mit Partikelfiltern nachgerüstet. Per Jahresende 2005 sind total 28 Fahrzeuge im Einsatz, die betreffend Partikelemissionen auf dem neuesten Stand der Technik sind. Diese erbringen über 70 % der Gesamtkilometerleistung. Somit hat die **Busflotte** des öffentlichen Verkehrs in Bezug auf die Umwelt einen **beachtenswerten Standard erreicht**.

Gegenüber dem Jahr 2000 wurden die Stickoxidemissionen um 60 % und die Partikelemissionen um 80 % reduziert.

Die Ablösung alter Dieselbusse durch neue Erdgasbusse geht im Jahr 2006 sukzessive weiter.

Neue Projekte der LBA

Die Regierung hat eine Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung eines neuen Liniennetzes für die LBA eingesetzt. Ziel ist es, bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 das Ergebnis aus dieser Arbeit in ein neues, noch **attraktiveres Verkehrsangebot** umzusetzen. Die **Verbesserungen** betreffen insbesondere direkte, umsteigefreie Verbindungen mit konsequentem Taktfahrplan. Berücksichtigung finden auch die aktuellen Randbedin-

gungen, wie z.B. der stündliche Halt des Intercityzugs in Sargans. Ein weiterer Meilenstein ist der Bau des neuen Bushofes Schaan.

Zusätzlich soll der öffentliche Verkehr durch eine neu konzipierte Bordelektronik mit integrierter Fahrgastinformation in den Bussen aufgewertet werden.

Grünes Licht für die Busse der LBA

Verschiedene Massnahmen im Strassenbereich, wie der Umbau von Kreuzungen (Bendern), oder der Umbau und die Verlegung von Haltestellen (Post Nendeln) führen zu Verbesserungen für den Fahrgast und zur Sicherstellung des Fahrplans.

Die Strecke vom McDonald's-Kreisel in Triesen bis zum Au-Kreisel in Vaduz hat sich zur Stauzone entwickelt. Zur **Beschleunigung** des öV wird diese Strecke in Richtung Vaduz mit einer **Busspur** ausgestattet. Im 2005 wurde eine erste Etappe zwischen Triesen/Messina und Vaduz/Rütti realisiert. In Gegenrichtung gibt es bei der neu errichteten Ampel „Abzweigung Heuweg“ eine Bus-Bevorzugung.

Kunden sind mit ihrer LBA zufrieden

Die Auswertung der zweiten Kundenzufriedenheitsmessung war äusserst erfreulich. Gegenüber 2002 verbesserte sich der Wert der sehr zufriedenen Kunden von 33 % auf 41 %. Die Summe der zufriedenen und sehr zufriedenen Kunden beträgt 84 %. Es ist eine interessante Aufgabe, den öV weiter zu entwickeln. Wir danken daher den Fahrgästen für ihre Treue und den stetig sich vergrössernden Zuspruch zum Angebot der LBA.



Liechtenstein Bus Anstalt (LBA)

Geschäftsbericht 2005

Inhaltsverzeichnis:

Jahresbericht 2005

Organe	1
Bericht des Verkehrsbeauftragten	2
Bericht des Geschäftsführers	3
Statistischer Anhang	17

Jahresrechnung 2005

Bericht der Kontrollstelle	
Bilanz per 31.12. 2005	
Erfolgsrechnung 1. 1. 2005 – 31. 12. 2005	
Erläuterungen zur Bilanz und zur Erfolgsrechnung	

Liechtenstein Bus Anstalt (LBA)

Geschäftsbericht 2005

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

Organe der unselbständigen Anstalt des öffentlichen Rechts ohne eigene Rechtspersönlichkeit

Verkehrsbeauftragte

Johann Ott
Markus Verling

Verkehrsbeauftragter
stellvertretender Verkehrsbeauftragter

Geschäftsführer

Ulrich Feisst

Geschäftsführer

Mitarbeiter

Ursula Schädler
Susanne Ott
Carsten Steinmann

Betriebsleiterin (bis 31.01.2006)
Kundenbetreuung und Sekretariat (80 %)
Betriebsleiter (ab 01.04.2006)

Externe Revision

Confida Treuhand- und Revisions AG, Vaduz

Bericht des Verkehrsbeauftragten



Beschlüsse des Hohen Landtags und der Regierung 2005

Im Betriebsjahr 2005 wurden seitens des **Hohen Landtags** keine grundlegenden Entscheidungen getroffen, welche die Entwicklung des öffentlichen Busverkehrs für das kommende Betriebsjahr massgeblich beeinflussen würden.

Auf **Regierungsebene** wurden verschiedene Beschlüsse zur Weiterentwicklung des öffentlichen Busverkehrs getroffen:

- Der Probetrieb der Linie 11 Triesen-Vaduz-Sevelen wird zum fixen Angebot.
- Im Rahmen der Angebotspflege werden im Betriebsjahr 2006 einige attraktive Verbesserungen in den Fahrplan aufgenommen.
- Das heutige Liniennetz wird einer umfassenden Überprüfung unterzogen und neu konzipiert. Dabei wird das Angebot besser auf die sich in den vergangenen Jahren geänderten Kundenbedürfnisse und neuen Anschlussbedingungen bei den Grenzbahnhöfen ausgerichtet.
- Ab 1. Januar 2006 tritt ein neues, in allen Positionen revidiertes Tarifsystm in Kraft

Beschlüsse und Aktivitäten der LBA

Mit Regierungsbeschluss vom 24. Mai 2005 wurde eine Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung eines neuen Liniennetzes für die LBA eingesetzt. Ziel ist es, bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 das Ergebnis aus dieser Arbeit in ein neues öffentliches Verkehrsangebot umzusetzen. Auf Grundlage dieses Entscheids beschränkt sich die Angebotserweiterung für das Jahr 2006 im Wesentlichen auf die Verbesserung von problematischen Fahrplanlücken und eine partielle Angebotspflege zu beschränken.

Der Skibus der Saison 2005/2006 wurde an die Bedürfnisse angepasst und neu vergeben.

Der Auftrag für die Billettkontrolle und den Sicherheitsdienst in Spätkursen wurde neu vergeben.

Die LBA hat sich in der zweiten Jahreshälfte bei verschiedenen Aktionen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs engagiert.

Für die Wagenführer wurde ein neues, zweitägiges Schulungsmodul „Umgang mit Aggression und Gewalt“ entwickelt. Dieses wurde zwischen Oktober 2005 und Februar 2006 allen Wagenführern vermittelt.

Weitere Busbeschaffungen

Im Herbst 2005 wurde ein zweiter Midibus am Eschnerberg in Betrieb genommen.

Ebenfalls im Herbst 2005 wurde ein mit 11.2 Metern Länge „verkürzter Bergbus“ in Betrieb genommen. Damit stehen sechs Busse dieses Typs für Fahrten nach Triesenberg und Malbun zur Verfügung.

Auf den Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 wurde der provisorische Midibus auf der Linie 11 (Triesen-Vaduz-Sevelen) durch einen mit LBA-Design ausgestatteten Midibus ersetzt.

Im Juli 2005 wurden alle bisher neu beschafften Dieselbusse (mit Ausnahme des Busses nach Planken) mit Partikelfilter nachgerüstet.

Bushof Schaan

Die LBA ist, als Nutzer des Bushofs, Mitglied der Projektleitungsgruppe und kann ihre Bedürfnisse direkt vertreten.

Vereinbarung mit den Wagenführern

Die LBA hat mit der Arbeitnehmervertretung der Linienbuswagenführer (ANV) eine Vereinbarung getroffen, welche die Anwendung der Allgemeinen Dienstverträge bei zukünftigen Ausschreibungen regelt.

Jahresrechnung 2005

Die Erfolgsrechnung weist für das Jahr 2005 einen Überschuss von CHF 385'227.27 gegenüber Budget aus.

Das Eigenkapital der LBA beträgt per 31.12.2005 CHF 799'450.10.

Bericht des Geschäftsführers

Linienetz und Fahrplan

Änderungen zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005

Auf Fahrplanwechsel Dezember 2005 wurden für einen Betrag von CHF 40'000.- Fahrplanverbesserungen geplant.

Die Änderungen umfassen im Wesentlichen:

- Anpassungen von Fahrzeiten zur besseren Fahrplanstabilität;
- Schliessung von Lücken im 10 Minuten Takt zwischen Buchs und Vaduz;
- Einzelne Kursverlängerungen zur besseren Anbindung einzelner Gemeinden an das Linienetz.

Hier eine Auswahl der daraus erwachsenen wichtigsten Angebotserweiterungen:

Linie 1 Buchs – Sargans (werktags):

- Der Kurs um 6.00 Uhr ab Balzers Schlossweg nach Buchs fährt neu um 5.56 Uhr ab Trübbach.
- Der Kurs 7.13 Uhr Buchs – Vaduz fährt neu bis Balzers Schlossweg
- Neuer Kurs um 16.13 Uhr Buchs – Vaduz
- Neuer Kurs um 16.33 Uhr Buchs – Vaduz
- Neuer Kurs um 16.53 Uhr Buchs – Schaan
- Der Kurs 21.03 Uhr Buchs – Vaduz fährt neu bis Balzers Schlossweg.
- Um 16.10 Uhr fährt neu ein Kurs von Vaduz nach Buchs.

Linie 50/51 Schaan – Schellenberg (samstags):

- Der erste Kurs von Schaan nach Ruggell fährt um 6.42 Uhr.

Linie 70 Schaan – Feldkirch (samstags und sonntags):

- Der Kurs 19.10 Uhr Schaan – Zollamt fährt neu bis Feldkirch Bahnhof.
- Der Kurs 20.09 ab Mauren nach Schaan fährt neu um 19.53 Uhr bereits ab Feldkirch.

Anschluss an Zugnetz in Sargans

Ab Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2005 hat die SBB in Sargans den stündlichen IC-Halt als zusätzliches Angebot eingeführt. Zur Bedienung dieses Anschlusses wird zusätzlich ein Shuttlezug von Buchs geführt.

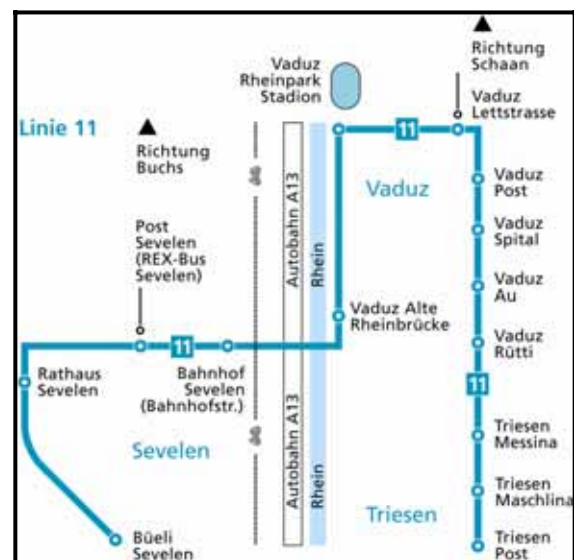
Leider kann dieses zusätzliche Angebot in Sargans durch die LBA-Kurse, auf Basis des heutigen

Linienetzes und Fahrplans, nicht optimal bedient werden. Die erforderliche Fahrzeiteinsparung zwischen Schaan und Sargans mit mindestens sechs Minuten bei der Hinfahrt und sieben Minuten bei der Rückfahrt sind nicht möglich. Die einzige Lösung wären auf den IC abgestimmte Zusatzkurse gewesen. Diese hätten Kosten von deutlich mehr als CHF 500'000.- verursacht.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist: das Angebot der LBA in Sargans stellt auch nach dem 11. Dezember 2005 die gleichen Zuganschlüsse wie bisher sicher. Jedoch kann das attraktivere Zugangebot der SBB nur bedingt genutzt werden. Die Übergangszeiten betragen für dieses Angebot 19 Minuten bei der Anfahrt nach Sargans und 17 Minuten bei der Rückfahrt ab Sargans.

Besser sieht es in dieser Beziehung beim Bahnhof Buchs aus, welcher nun im Fernverkehr für das Unterland attraktiver wird. Hier betragen die Übergangszeiten 14 Minuten bei der Anfahrt respektive 12 Minuten bei der Rückfahrt, was im Fernverkehr akzeptabel ist. Für Schaan und das Unterland bringt dieser neue Anschluss eine Reisezeitersparnis von guten 25 Minuten (z.B. Post Eschen – Zürich Hauptbahnhof: Reisezeit alt: 2 Std. 12 Min., neu 1 Std. 47 Min.).

Linie 11 Triesen – Vaduz – Sevelen:



Linie 11: Triesen – Vaduz – Sevelen

Seit der Inbetriebnahme der Linie wird das Angebot regelmässig von 40 bis 60 Pendlern bis zu 4 mal täglich benutzen. Hinzu kommen Gelegenheitsfahrer, sodass bis zu 200 Personen pro Tag das Angebot benutzen. Die Hochrechnung ergibt eine jährliche Fahrgastzahl auf dieser Linie von 40'000 bis 45'000 Personen. Es ist zu erwarten, dass in Zukunft der grenzüberschreitende

Verkehr zwischen der Schweiz und Liechtenstein auch im Bereich Sevelen - Vaduz weiter zunehmen wird. Aus diesem Grund wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 Ergänzungen am Versuchsbetrieb angebracht:

- Am Abend wurde das Angebot um einen weiteren Kurs, Triesen Post ab 18.33 Uhr, ergänzt. Damit können auch Personen, welche bis 18.30 Uhr in Vaduz arbeiten, den Bus nach Sevelen benutzen.
- Die Fahrpraxis hatte ergeben, dass die Linie bis Triesen Post verlängert werden konnte. Wodurch ein weiteres Benutzerpotential erschlossen wird.

Die Schaffung eines auf den Pendlerverkehr abgestimmten und dauerhaften Angebots im öffentlichen Verkehr auf der Linie Sevelen – Vaduz – Triesen wird durch das Ressort Verkehr und Kommunikation unterstützt.

Auf Grund dieser Zielsetzungen wurde die Linie 11 am 19. April 2005 neu ausgeschrieben. Die Ausschreibung erfolgte für die Zeit vom Dezember 2005 bis Dezember 2011. Für die Ausschreibung der Linie 11 interessierten sich 10 Unternehmen, wovon 5 eine Offerte einreichten. Den Zuschlag erhielt, auf Grund des wirtschaftlich günstigsten Angebots, die Ivo Matt AG, welche bereits den Probetrieb durchführte.

Die Betriebskosten der Linie liegen bei rund CHF 200'000.- pro Jahr. Der Kostendeckungsgrad wird aktuell auf 5% bis 6 % geschätzt (gesamter Linienverkehr der LBA 12 %). Der tiefe Deckungsgrad begründet sich vor allem mit den äusserst günstigen Abonnementpreisen der LBA.

Die Weiterführung der Linie wird auch seitens der Gemeinde Sevelen begrüsst. Die Gemeinde Sevelen ist grundsätzlich bereit, sich an Werbemassnahmen und Verbesserungen einzelner Haltestelle zu beteiligen bzw. deren Umsetzung zu übernehmen.

Erneuerung der Konzessionen im grenzüberschreitenden Linienverkehr

Die LBA gilt zwar gemäss Art. 6 Abs. 1) des Gesetzes vom 17. Dezember 1998 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) als konzessioniertes Unternehmen im Sinne dieses Gesetzes. Für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Österreich und in die Schweiz ist sie jedoch nur in Besitz von befristeten Konzessionen. Im Jahr 2005 sind beide Konzessionen abgelaufen. Die Verfahren zur Erneuerung der

Konzession sind für beide Staaten unterschiedlich.

Linie Schaan – Feldkirch:

Die Konzession lief per 1. Februar 2005 aus. Die LBA stellte auf Grundlage der EWR Zugehörigkeit Liechtensteins den Antrag auf Erneuerung der Genehmigung für den Verkehrsdienst mit Kraftomnibussen zwischen Liechtenstein und Österreich an die Regierung des Fürstentums Liechtenstein. Die Regierung unterrichtete das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Bundesrepublik Österreich über diesen Antrag. Nachdem innert vorgeschriebener Frist seitens Österreich keine Einwände erhoben wurden, wurde die Konzession durch die Liechtensteinische Regierung an die LBA erteilt. Allerdings konnte sie gemäss EWR-Vertrag nur für maximal 5 Jahre bis zum 1. Februar 2010 erteilt werden.

Linien Buchs – Vaduz – Sargans und Vaduz – Sevelen:

Die Konzession lief per Dezember 2005 aus. Im Falle der Schweiz richtete sich der Bewilligungsantrag der LBA direkt an das Bundesamt für Verkehr, Sektion für Internationale Angelegenheiten, der Schweiz. Die Übermittlung erfolgte durch die Landesregierung. Die LBA benötigt für die Schweizer Teilstücke der grenzüberschreitenden Linien, gemäss dem Abkommen zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung des Fürstentums Liechtenstein über den grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse vom 4. März 1999, eine Konzession der Schweiz. Sie unterliegt damit auch der Vernehmlassung beim Kanton und den Verkehrsbetrieben. Die Konzession der LBA auf den gewünschten Strecken wurde von der Schweiz um 10 Jahre bis zum Fahrplanwechsel im Jahr 2015 verlängert.

Haltestellen-Infrastruktur und Bevorzugung im Strassenraum

Verschiedene Strassenumbauten 2005 haben auch direkt Einfluss auf den Verkehrsfluss des öffentlichen Busverkehrs und damit auf die Fahrplanstabilität.

- Umbau der Kreuzung bei der Post in Benden zu einem Kreisell. Nach der Fertigstellung des Kreisells ergibt sich eine raschere Abwicklung des Verkehrs, was auch dem Linienverkehr zugute kommt.
- Die Strecke vom Mc. Donalds-Kreisell in Triesen bis zum Au-Kreisell in Vaduz birgt regelmässig eine Staugefahr. Zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs wird diese Strecke in Richtung Vaduz mit einer Busspur ausge-

stattet. Im Jahr 2005 wurde eine erste Teil-
 etappe von der Haltestelle Triesen Messina
 bis zur Haltestelle Vaduz Rütli realisiert.



Die Ampelanlage „Abzweigung Heuweg“
 enthält eine erstmals in Liechtenstein einge-
 setzte Signalisation für die Busspur.



Freie Fahrt für den
 Linienbus



Halt für den
 Linienbus

In der Gegenrichtung kann der herannahende Bus bei der Ampelanlage seine Spur auf Grün schalten.

- Neu wurde bei der Haltestelle Rütli, im Sinne eines Versuchs, erstmals das „Kasseler Sonderbord“ als Haltestellenkante verwendet.



Dieser Bordstein erleichtert den Chauffeuren ein präzises Anfahren der Haltekante und den Fahrgästen das Ein- und Aussteigen. Die selbe Technologie wird beim neuen Bus-
 hof in Schaan Verwendung finden.

- Die Haltestelle Post Nendeln Richtung Schaan wurde auf die Fahrbahn verlegt und der Fussgängerübergang durch eine Mittelinsel geschützt. Diese Massnahme bringt für den öffentlichen Busverkehr erhebliche Vorteile. Früher musste der Bus für die Bedienung der Haltestelle Post zwei mal die Fahrbahn kreuzen. Insbesondere die Ausfahrt war sehr problematisch und gefährlich, weil das Ausfahren im spitzen Winkel für den Chauffeur schlecht übersehbar war und gerade zu Stosszeiten aus beiden Richtungen dichter Verkehr herrscht.

An verschiedenen Haltestellen wurde die Infrastruktur durch die Errichtung von Wartekabinen verbessert. Nennenswert sind hier die beidseitigen Wartekabinen an der Haltestelle Schaan Bierkeller – mit einer Mittelinsel für die Fussgängerquerung – welche mit der Neugestaltung der Feldkircherstrasse realisiert wurden.



Weitere Wartekabinen wurden an den Haltestellen Balzers Römerhof, Triesen Garnetschhof, Triesen Messina und Gamprin Bühl erstellt. Auch bei anderen Haltestellen wurde der Wartebereich verbessert.

Neues Liniennetz für die LBA

Basierend auf den Regierungsbeschluss vom 24. Mai 2005 wird das heutige Liniennetz einer umfassenden Überprüfung unterzogen und neu konzipiert.

Ziel des neuen Liniennetzes und Fahrplans ist die deutliche Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs durch direktere Verbindungen, unter Berücksichtigung der in den vergangenen Jahren veränderten Randbedingungen. Mit dem vorgängig beschriebenen IC-Halt in Sargans, dem neuen Zubringerzug in Buchs und den sich geänderten Bedingungen in Feldkirch ergeben sich konkrete Anlässe, diese Neukonzipierung jetzt durchzuführen. Ein weiterer Anstoss gibt der Busbahnhof Schaan, der in absehbarer Zeit realisiert wird. Im Grundkonzept soll die Optimierung bei gleich bleibenden Gesamtsubventionen realisiert und darauf aufbauend, verschiedene Module mit Zusatzangeboten, respektive Zusatznutzen aufgezeigt werden.

Neben dem Liniennetz und dem Fahrplan werden auch der Schulbusfahrplan, das Tarifkonzept sowie weitere begleitende Massnahmen geprüft.

Die Entwicklung und Umsetzung des neuen Angebots setzen eine lange Reihe von Abklärungen sowie weitgehende und umfassende Massnahmen in Gang. Die Änderungen im Dezember 2006 sind vergleichbar mit der Umstellung von Bahn 2000 in der Schweiz im Dezember 2005. Folgende Aufgaben stehen an:

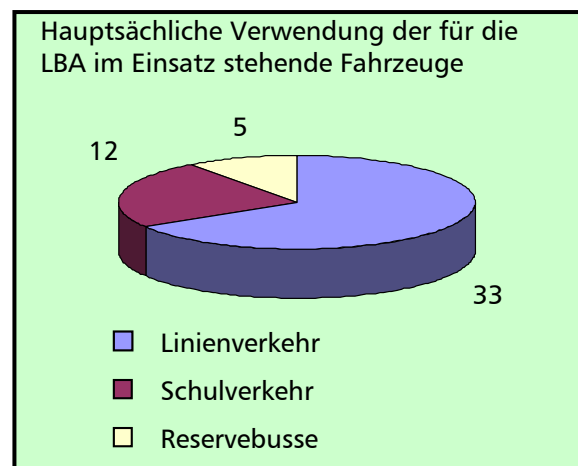
- Abklärungen und Abstimmungen mit den Gemeinden, dem Schulamt, Verbundpartnern, Verbänden und dem Kundenrat treffen.
- Die Finanzierung festlegen und absichern.
- Das Liniennetz sowie die Fahr- und Umlaufpläne erstellen.
- Das Schulbusliniennetz und den Schulbusfahrplan an die neuen Angebote anpassen.
- Das Skibusliniennetz und den Skibusfahrplan an die neuen Angebote anpassen.
- Die Fahrzeuge definieren und bereitstellen lassen.
- Die definitive Produktionsunterlagen erstellen lassen.
- Das Fahrgeldmanagementsystem – Fahrscheindrucker und Abrechnungssysteme – mit den neuen Liniennetz- und Fahrplandaten programmieren.
- Die Kundeninformationssysteme – Drucksachen, visuelle Aushänge und Anzeigen, Internet usw. – mit den neuen Liniennetz- und Fahrplandaten ausstatten.

- Ein neues Layout für das Fahrplanbuch, den Haltestellenfahrplan und die Liniennetzpläne der LBA entwickeln sowie die Unterlagen drucken lassen.
- Die Infrastruktur an den Haltestellen an die neuen Bedürfnisse anpassen.
- Den neuen Fahrplan in das Schweizer Kursbuch einpflegen (lassen).
- Mitarbeiterschulung durchführen (lassen).
- Eine umfassende Fahrgastinformation und -kommunikation konzipieren und umsetzen.

Am 20. Dezember 2005 wurde das „Angebotskonzept 2007 der Liechtenstein Bus Anstalt“ von der Regierung zur Kenntnis genommen und anschliessend den Gemeinden, Verbänden sowie interessierten Kreisen zur Stellungnahme übermittelt.

Fahrzeuge im Einsatz

Eine Auflistung der im Einsatz stehenden Fahrzeuge befindet sich im statistischen Anhang.



Spezialbusse für das Berggebiet:

Im Herbst 2005 wurde ein mit 11.2 Metern Länge „verkürzter Bergbus“ in Betrieb genommen. Damit stehen sechs Busse diese Typs für Fahrten nach Triesenberg und Malbun zur Verfügung.

Neue Midibusse am Eschnerberg und auf der Linie Sevelen

Der Midibus mit 26 Sitz- und 35 Stehplätze eignet sich bezüglich Abmessungen und Fahrgastkapazität ausgezeichnet für die Bedienung der Linien rund um den Eschnerberg. Aus diesem Grund wurde im Herbst 2005 ein zweiter Bus dieses Typs in Betrieb genommen.

Auch auf der Linie Sevelen hat sich der eingesetzte Midibus bewährt. Nachdem die definitive Weiterführung dieses Angebots beschlossen

wurde, ist auch auf dieser Linie ein Midibus in LBA Design und gleicher Ausstattung wie am Eschnerberg eingesetzt.

Geringere Partikelemissionen des öffentlichen Verkehrs: Neue Dieselbusse mit Partikelfilter

Zwei Schadstoffen kommt bei der motorischen Verbrennung besondere Bedeutung zu: der Feinstaub und die Stickoxide. Während zur Vermeidung von Stickoxiden bei Dieselmotoren von den Fahrzeuglieferanten noch keine einsatzfähige Technologie angeboten wird, gibt es mit dem Partikelfilter heute eine praxiserprobte Lösung zur Reduktion der Feinstaubemissionen.

Die im Jahr 2005 neu beschafften Dieselbusse sind alle mit Partikelfilter ausgestattet.

In der Zeit vom 1. bis 14. Juli 2005 wurden bis auf ein Fahrzeug alle neu beschafften Dieselbusse mit Partikelfiltern nachgerüstet. Dies geschah ohne Kostenfolge für die LBA, da die Ausstattung von neu zu beschaffenden Dieselbussen mit Partikelfilter bereits in der Ausschreibung des Jahres 2000 vorgegeben war. Die Nachrüstung wurde erforderlich, weil zum Zeitpunkt der Beschaffung der Fahrzeuge diese noch nicht mit Partikelfilter erhältlich, beziehungsweise noch nicht vom Hersteller freigegeben waren.

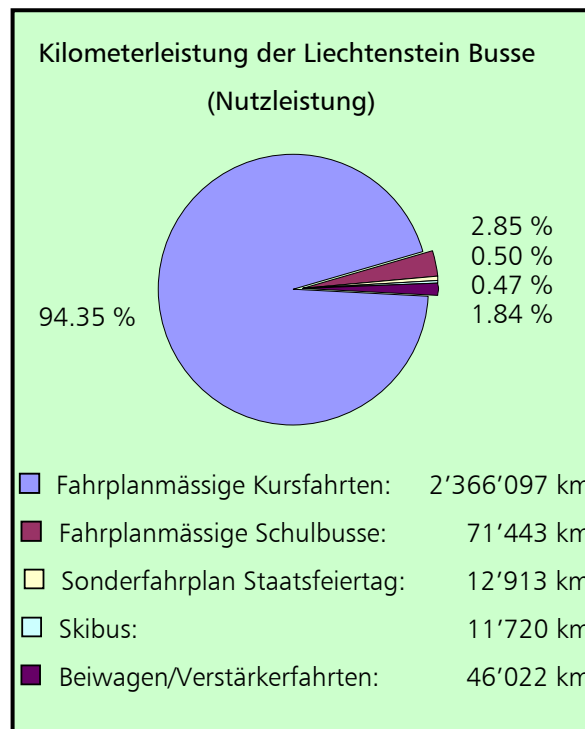
Heute werden rund 56 % der fahrplanmässigen Verkehrsleistung mit Erdgasbussen erbracht, deren Partikelemissionen praktisch unter der Nachweisgrenze liegen. Zusammen mit den neun Dieselbussen mit Partikelfilter sind 28 Fahrzeuge im Einsatz, welche betreffend Partikelemissionen den neuesten technischen Grenzwerten entsprechen. Diese 28 Fahrzeuge erbringen über 75 % der Gesamtkilometerleistung. Womit in Bezug auf die Partikelemissionsvermeidung die Liechtensteinische Busflotte einen beachtenswerten Standard erreicht hat.

Erneuerung der Fahrzeugparks

Der Ablöseplan sieht für 2006 den Ersatz von fünf weiteren Fahrzeugen vor. Hinzu kommen noch Fahrzeuge welche 2005 bestellt, aber noch nicht ausgeliefert wurden. Folgende Fahrzeuge sind für 2006 bereits fixiert:

- Vier 18m Gelenksbusse mit Erdgasantrieb
- Zwei 12m Solobusse mit Erdgasantrieb

Über drei 12m Solobusse wird entschieden, wenn ihr definitiver Einsatz gemäss neuem Fahrplan fest steht.



Verbundpartner der LBA

Die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Verbundpartnern wird immer wichtiger. Diese dient vor allem den Fahrgästen im grenzüberschreitenden Verkehr.

„Direkter Verkehr“

Die grössten externen Einnahmen stammen aus dem Tarifverbund mit den SBB. Im Jahre 2005 flossen über 20 % der Linienverkehreinnahmen (GA, Halbtaxabo, Einzel- und Gruppenfahrten, aber auch Monats- und Jahresaboverkäufe usw.) über diesen Verbundpartner in die Kasse der LBA.

OSTWIND

Der Absatz von Monats- und Jahresabonnements im Verkehrsverbund OSTWIND stieg um 4.3 % an. Allerdings bleibt der Betrag in absoluten Zahlen auf bescheidenem Niveau. Die Absatzzahlen werden durch die ungleich höheren Abonnementspreise der schweizerischen Zonen bestimmt.

Verkehrsverbund Vorarlberg VVV

Wie im vergangenen Jahr berichtet, ist der Verkehrsverbund Vorarlberg ein wichtiger Verbundpartner für die LBA. In Verbindung mit dem neuen Liniennetz und Fahrplan der LBA werden die grenzüberschreitenden Angebote von und nach Vorarlberg weiter ausgebaut und dadurch das Angebot für die Fahrgäste noch attraktiver.

Die neuesten Benutzererhebungen bei den Schülerinnen und Schülern in Vorarlberg haben ergeben, dass über 850 Personen regelmässig das LBA Linien- und Schulbusangebot im Raum Feldkirch benutzen.

Weitere Kombiangebote

Neben der Integration in die Verkehrsverbände ist die LBA auch Partner bei verschiedenen Tourismusangeboten wie der **Tageskarte EUREGIO Bodensee**, dem **Erlebnispass von Liechtenstein Tourismus** sowie bei der **Dornbirner Messe**.

Tarife und Einnahmen

Die Tarife blieben im Jahr 2005 konstant. Allerdings wurde im November 2005 eine Tarifierhöhung auf den 1. Januar 2006 angekündigt.

Die Einnahmen entwickelten sich im Jahr 2005 erfreulich nach oben. Selbst der bereits hohe Bestand an Jahresabonnements erhöhte sich bis Ende November um weitere 6 %. Auf Grund der angekündigten Tarifierhöhung wurden diesem Segment im Dezember weitere Impulse gegeben, sodass der Abonnementsbestand Ende 2005 um 10.8 % höher war als im Vorjahr. Die Mehreinnahmen des Dezembers werden jedoch nicht für das Jahr 2005 erfolgswirksam sondern leistungsbezogen erst im Jahr 2006.

Auch wenn sich die Einnahmen stetig nach oben entwickeln, bleiben sie auf Grund der sehr tiefen Abonnementspreise auf einem bescheidenen Niveau und decken gerade einmal 12.0 % der Kosten.

Einnahmen im Linienverkehr

Die Einnahmen des öffentlichen Verkehrs ohne Schulbusverkehr – teilen sich wie folgt auf:

Kategorie	Betrag in CHF	Vorj. in %	Anteil in %
Billetverkauf Chauffeure	505'070	+8.7	27.3
Aboveverkauf	869'993	+11.3	47.2
aus Verkehrsverbänden	322'117	+2.4	17.4
Diverses aus Busverkehr	122'797	+2.1	6.6
Diverse Nebenerlöse	27'531	-30.0	1.5
Total Einnahmen	1'847'508	+7.4	100

Einnahmen im Vergleich zum Vorjahr sowie die Verteilung der Einnahmen in %.

Billetverkauf Chauffeure: Im direkten Verkauf durch die Chauffeure werden Einzelfahrscheine, Tages-, Wochen- und Monatskarten abgegeben. Diese Fahrausweise werden durch rund 10 % der Fahrgäste benutzt.

Aboveverkauf: Rund 87 % der Fahrten werden mit den ca. 16'600 Jahresabonnements zurückgelegt. Die Einnahmen aus dieser Kategorie erreichen jedoch nur 47.2 % der Gesamteinnahmen.

Verkehrsverbund Partner: Immerhin 17.4 % der Einnahmen stammen von Verkehrsverbund Partnern. Dies sind im Wesentlichen die pauschalen Abgeltungen für die Anerkennung der Abonnements der SBB (GA, Halbtax, usw.) mit CHF 213'327, die im grenzüberschreitenden Verkehr von der SBB direkt ausgegebenen Fahrscheine mit CHF 44'495 sowie die pauschale Abgeltung des VVV mit CHF 60'843.

Diverses aus Busverkehr: Hierbei handelt es sich um Einnahmen aus Kollektivbilletten und Billettkontrollen sowie die Abgeltungen für Leistungen bei Sonderveranstaltungen (z.B. Staatsfeiertag).

Diverse Nebenerlöse: Dies sind insbesondere Einnahmen aus Postguttransporte, Werbeeinnahmen und Entschädigungen für nicht erbrachte Leistungen der Subunternehmer.

Neues Tarifmodell für die LBA

Gemäss Personenbeförderungsgesetz legt die LBA die Tarife fest. Diese unterliegen der Genehmigung durch die Regierung.

Das Liniennetz- und Fahrplanangebot der Liechtenstein Bus Anstalt ist gut, im regionalen Vergleich sogar als ausgezeichnet zu bezeichnen. Wenn dieses Niveau gehalten, oder sogar noch ausgebaut werden soll, was vor allem im Interesse der Fahrgäste liegt, muss die Finanzierung auch in Zukunft sichergestellt sein.

Die heute geltenden Tarife sind äusserst kundenfreundlich, dies gilt insbesondere für Jahresabonnements. Sie stehen jedoch in keinem Verhältnis zur bereitgestellten Leistung. Die Einnahmen aus dem Linienverkehr – Fahrscheinverkauf und Einnahmen von Verkehrsverbänden – betragen 2005 CHF 1'697'180.-. Die Einnahmen aus den rund 16'600 Jahresabonnements betragen weniger als 1 Mio. Franken. Der Eigenfinanzierungsgrad des Linienverkehrs liegt in Jahr 2005 bei nur 12.0 %.

Die LBA hat ein Tarifkonzept ausgearbeitet, mit welchem bis zum Jahr 2008 ein Eigenfinanzierungsgrad von rund 20 % erreicht werden soll. Die Tarifrevision umfasst alle Tarifstufen, vom Einzelfahrschein bis zu den Jahresabonnements. Die Tarife sind so gestuft, dass die Attraktivität des Preisangebots mit der Dauer der Gültigkeit der Fahrscheine überproportional zunimmt und insbesondere das Jahresabonnement wei-

terhin sehr attraktiv bleibt. Die Preise orientieren sich am Regio-Preis des Verkehrsverbunds Vorarlberg VVV (Jahresabonnemente am Preis des Stadtbus Feldkirch) und liegen auch weiterhin erheblich unter den Tarifen der benachbarten Schweiz.

Die Tariferhöhung bei den Jahresabonnements soll in zwei Stufen - 2006 und 2007 - umgesetzt werden.

Mit Regierungsbeschluss vom 20. September 2005 wurde der Vorschlag der LBA zur Tarifrevision 2006/2007 zur Kenntnis genommen und die Umsetzung der ersten Stufe der Tariferhöhungen per 1.1.2006 genehmigt.

Die LBA wird im Juni 2006 die finanziellen Auswirkungen dieser ersten Tariferhöhung überprüfen und der Regierung einen Vorschlag für die allfällige zweite Tariferhöhung per 1.1.2007 unterbreiten.

Tarifschema 2006

Fahrscheintyp	Zonen	Vollpreis		Ermässigt (Kind, Senior ...)		½-Tax		Tarif CH 2005 4 Zonen		Tarif VVV 2005 1 Regio	
		2005	2006	2005	2006	2005	2006	Vollp.	½ Tax	Vollp.	Red.
Einzelfahrschein	1	2.40	2.00	1.20	1.40	1.20	1.00	2.80	2.20	1.90	1.40
	2	2.40	2.60	1.20	1.90	1.20	1.30	5.40	2.70	2.60	1.90
	3	3.60	3.60	1.80	2.70	1.80	1.80	7.20	3.60	3.60	2.70
	4	3.60	4.60	1.80	3.40	1.80	2.30	9.80	4.90	4.60	3.40
	5	3.60	5.80	1.80	4.20	1.80	2.90	12.4	6.20	5.80	4.20
Gruppenfahrschein	1	2.00	1.60	1.00	1.10	nicht anwendbar		2.20	1.60	1.40	1.40
	2	2.00	2.00	1.00	1.50	nicht anwendbar		4.40	2.20	1.90	1.90
	3	3.00	3.00	1.50	2.20	nicht anwendbar		5.80	2.90	2.70	2.70
	4	3.00	3.60	1.50	2.70	nicht anwendbar		7.80	3.90	3.40	3.40
	5	3.00	4.60	1.50	3.40	nicht anwendbar		10.0	5.00	4.20	4.20
Fahrrad	alle	3.00	3.00	nicht anwendbar		nicht anwendbar		div.	div.	1.90 pro Tag	
Tageskarte	alle	5.00	7.00	2.50	5.00	nicht anwendbar		---	---	8.80	6.20
Wochenabo	alle	10.-	18.-	5.-	13.-	nicht anwendbar		---	---	18.7	13.1
Monatsabo	alle	20.-	40.-	10.-	27.-	nicht anwendbar		125	94	52.8	36.8
Jahresabonnement	alle	100.-	140.-	50.-	90.-	nicht anwendbar		1125	846	422	294
Jahresabo Familie	alle	180.-	280.-	nicht anwendbar		nicht anwendbar		---	---	---	---
Jahresabo unpers.	alle	200.-	280.-	nicht anwendbar		nicht anwendbar		---	---	---	---
Ersatzabonnement	alle	10.-	20.-	nicht anwendbar		nicht anwendbar					

Die Preise 2005 für den **Stadtbus Feldkirch** betragen in CHF: Tageskarte 3.40 (2.40 = ermässigtger Preis); Wochenabonnement 9.80 (6.90); Monatsabonnement 27.20 (18.40); Jahresabonnement 218.00 (147.00).
Die Preise 2005 für die Lokalzonen im OSTWIND (z.B. **BuLi = Buchser Linie**) betragen in CHF: Tageskarte keine; Wochenabonnement keines; Monatsabonnement 55.00 (42.00); Jahresabonnement 495.00 (378.00).

Erfolgsbeteiligung des Subunternehmers

Der Betriebsdurchführungsvertrag zwischen der Liechtenstein Bus Anstalt und PostAuto Schweiz Regionalzentrum Liechtenstein Anstalt sieht als Anreizmodell ein Bonus-/Malus-System vor, welches eine Beteiligung am wirtschaftlichen Erfolg wie auch am Qualitätserfolg beinhaltet.

Bonus aus wirtschaftlichem Erfolg

PostAuto erhält einen Bonus / Malus aus den Einnahmen, sofern gegenüber dem Vorjahr eine Einnahmenveränderung von mehr als 5 % erreicht wird. Ausgenommen sind tarifliche Anpassungen.

Bei einer Einnahmesteigerung von über 5 % gegenüber dem Vorjahr, wird ein Bonus von gleicher Höhe in % der Mehreinnahmen ausgeschüttet.

Auf Grund des guten Geschäftsergebnisses der LBA konnte 2005 zum ersten Mal während der Vertragslaufzeit ein Bonus ausbezahlt werden.

Die tarifbereinigte Einnahmesteigerung beträgt 8.76 %. Diese Steigerung führt zur Ausschüttung eines Bonus für das Jahr 2005 im Betrag von CHF 11'977.50 (exkl. MWSt.).

Gemäss Betriebsdurchführungsvertrag ist PostAuto dazu verpflichtet, 70 % des ausgeschütteten Betrags für die Mitarbeiterentwicklung einzusetzen, oder an die Mitarbeiter als Erfolgsbeteiligung nach einem nachvollziehbar gerechten Verteilungssystem weiterzuleiten.

Bonus aus Qualitätserfolg

Auf Grund des Ergebnisses der Kundenzufriedenheitsmessung 2004 konnte für das Jahr 2004 der bonusberechtigte Wert knapp nicht erreicht werden.

Im Jahr 2005 fand keine Kundenzufriedenheitsmessung statt.

Mit PostAuto, welcher dadurch die Chance auf eine Bonuszahlung entzogen wurde, wurde eine rückwirkende Zahlung vereinbart. Die Zahlung wird fällig, wenn bei der Kundenzufriedenheitsmessung im Jahr 2006 der bonusberechtigte Grenzwert überschritten wird. Als maximaler Betrag, wurden CHF 21'000.- festgelegt. Dies ist der Betrag, welcher seitens der LBA im Jahr 2005 eingespart wird.

Die LBA ist überzeugt, dass PostAuto – unter gemeinsamer Anstrengung aller Mitarbeiter – dieses Ziel erreichen kann und hat daher die Jahresrechnung 2005 mit einer Rückstellung in Höhe des genannten Betrags belastet.

Kundenbetreuung

Die Kundenzufriedenheitsmessung

Zu Beginn des Jahres 2005 wurden die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsmessung analysiert. Über diese Ergebnisse wurde bereits im Geschäftsbericht 2004 berichtet. Die LBA und ihre Subunternehmer sind dabei, die aufgezeigten Mängel zu beheben.

Zahlreiche Verbesserungsvorschläge finden sich in den Kommentaren, welche dem Umfrageergebnis schriftlich beigefügt wurden. Diese verteilen sich auf folgende Themen:

• Liniennetz und Fahrplan	37%
• LBA / gesamter öffentlicher Verkehr (40% lobende Aussagen)	14%
• Betrieb / Chauffeure	22%
• Infrastruktur / Haltestellen	8%
• Marketing / Information	6%
• Fahrzeuge	7%
• Diverses	6%

Für das Jahr 2005 wurde beschlossen keine Kundenzufriedenheitsmessung durchzuführen. Es hat sich in der Praxis auch bei anderen Verkehrsbetrieben erwiesen, dass eine zweijährige Befragung bei den Kunden eher geschätzt wird, als eine jährliche, insbesondere dann, wenn keine wesentlichen Änderungen stattgefunden haben.

Im Jahr 2006 wird eine weitere Kundenzufriedenheitsmessung stattfinden. In der Erfolgsrechnung 2005 wurde eine anteilmässige Rückstellung der Kosten vorgenommen.

„Was ist Ihre Meinung?“

Mit einem Flyer im Bus (mit Rückantwortkarte) werden die Fahrgäste eingeladen, das Angebot und die Dienstleistungen des Liechtenstein Bus zu beurteilen und ihre Anliegen und Anregungen einzubringen.

Dieses Instrument wurde im vergangenen Jahr nur wenig eingesetzt und benutzt.

Kundendiensttelefon / Internet

Das Kundendiensttelefon ist werktags

von 08.00 Uhr bis 12.00 Uhr und
von 13.30 Uhr bis 17.00 Uhr

besetzt. Diese Zeiten entsprechen auch den Schalterzeiten der LBA. Nach telefonischer Vereinbarung ist die LBA auch zu anderen Zeiten für den Kunden verfügbar. Zu Zeiten, in denen das Büro der LBA nicht besetzt ist, wird den Kunden eine Hotline Nummer einer, für den Betrieb verantwortlichen Person bekannt gegeben.

Das Kundendiensttelefon sowie das Internet dienen verschiedensten Anliegen, wie Anfragen zum aktuellen Geschehen (Fahrplan, Liniennetz, Umleitungen usw.), der Abklärung über verlorene Gegenstände, der Anmeldung von Gruppen (2005: 3124 Gruppenanmeldungen mit rund 95'400 Personen) und der Organisation von Verstärkerfahrten (2005: 1011), der Betreuung von 16'600 Jahresabonnementinhabern sowie der Betreuung der Schulbusse. Es liegt in der Natur der Sache, dass telefonisch vorgebrachte Anlie-

gen oft als Reklamationen auftreten. Wenn möglich werden diese direkt besprochen, ansonsten werden Abklärungen getroffen.

www.lba.li

Die Homepage wurde 2005 vollkommen überarbeitet und im April frei geschaltet. Sie bietet vielfältige Informationen zu folgenden Themen, u.a. zu Aktuelles, Fahrplan/Liniennetz, Service, Tarife/Tickets, LBA und Dialog/Partner.

Zusammenfassung Kundenbetreuung

All die genannten Kundenbeziehungen ergeben ein gutes Bild über die Vorstellungen und Wünsche der Kunden. Sie bilden eine sachliche Basis für die Gestaltung des zukünftigen Angebotes und zusammen mit der Kundenzufriedenheitsanalyse eine objektive Beurteilung der Angebotsqualität.

LBA Kundenrat

Der Kundenrat leistete auch im vergangenen Jahr wertvolle Hilfe zur Qualitätssicherung. In fünf Sitzungen befasste er sich vorwiegend mit dem Thema Sicherheit im öffentlichen Verkehr.

Dazu wurde auf Initiative des Kundenrates eine Kampagne mit den Schwerpunktthemen sicheres Verhalten im Bus, bei den Haltestellen, beim Ein- und Aussteigen und während der Fahrt entwickelt. Nicht mit dem Zeigefinger, sondern auf humorvolle Art sollten Fahrgäste auf ihr Fehlverhalten hingewiesen werden. Es wurden Plakate und Karten mit alltäglich vorkommenden Situationen in Form von Cartoons gestaltet. Die Darstellungen sind ein überzeichnetes Bild eines negativen Zustandes. Die Plakate werden breit gestreut an Haltestellen, in Schulen und in den Bussen eingesetzt. Die Karten enthalten zusätzlich auf der Rückseite Hinweise und Regeln, wie die Fahrgäste sich in den verschiedensten Situationen verhalten sollten. Diese Karten sind im Bus zum Mitnehmen aufgelegt. Die ganze Aktion zieht sich über ein Jahr hin und erscheint immer wieder mit neuen Cartoons, damit sie in das Bewusstsein der Fahrgäste eindringt und zu Entwicklung einer angenehmen Reisekultur beiträgt. Die noch laufende Kampagne verläuft sehr erfolgreich. Bei den ebenfalls publizierten Bildsuchrätseln konnten bis zu 800 Einsendungen der Rätsellösungen verzeichnet werden.

Im August 2005 stand der Verkehrsminister Dr. Martin Meyer den Mitgliedern des Kundenrates

für Fragen zur Verfügung. Im Rahmen einer lebhaften Diskussion wurden aktuelle Fragen zum öffentlichen Verkehr und zur Verkehrssituation in Liechtenstein erörtert.

An dieser Stelle möchten wir den Personen, die sich im Kundenrat für die Belange der LBA-Fahrgäste einsetzen, recht herzlich danken.

Öffentlichkeitsarbeit

Die LBA hat sich 2005 im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit in verschiedenen Projekten engagiert. Nachfolgend sind die wichtigsten aufgeführt:

- Während der Europäischen Woche der Mobilität im September 2005 war sie sowohl in die Plakataktion wie auch den Wettbewerb „Clever pendeln“ der Regierung und der LIHK involviert und hat zusätzlich über Radio Liechtenstein Werbespots geschaltet.
- Zur Erhöhung der Sicherheit für die Fahrgäste in den Liechtenstein-Bussen können die Polizistinnen und Polizisten der Landespolizei ab Dezember 2005 mit ihrem Polizeiausweis unentgeltlich den Liechtenstein Bus für ihren Arbeitsweg sowie zu privaten Zwecken benutzen. Im Gegenzug verpflichten sich die Polizistinnen und Polizisten bei kritischen Situationen einzugreifen und Hilfestellung zu leisten (Interventionspflicht).
- In der Gemeinschaftsinitiative Interreg IIIA-Projekt Rundwanderweg Rätikon „rätikon-tour“ wirkt die LBA als Verkehrspartner mit.
- Bei dem im Mai 2006 stattfindenden „SlowUp Werdenberg-Liechtenstein“ wirkt die LBA ebenfalls als involviertes Verkehrsunternehmen mit. Die Vorbereitungen laufen seit 2004.
- Die Klasse 7 Ma des Gymnasiums hat in ihrem Sonderwochenprojekt eine fahrende Rauminstallation verwirklicht, in welcher Literatur, visuelle Poesie und Musik miteinander verbunden sind. Das Projekt „Poesie in Fahrt“ wurde auf vier Linienbussen umgesetzt, welche im grenzüberschreitenden Verkehr nach Feldkirch eingesetzt sind.
- Zusammen mit der Kommission für Unfallverhütung und der Landespolizei läuft die Plakataktion „Fahrlässig, Hände weg vom Handy beim Autofahren“, auf den Liechtenstein Bussen.
- Zusammen mit der LAK (Stiftung Liechtensteinische Alters- und Krankenhilfe), der KBA (Kontakt- und Beratungsstelle Alter), der Liechtensteinischen Ärztekammer dem VCL und Postauto Schweiz nimmt die LBA aktiv

mit Vorträgen an der Veranstaltung „Busfahren macht mobil“ teil. Die Veranstaltungen sind auf Seniorinnen und Senioren ausgerichtet und finden bei der KBA sowie in einem Linienbus statt.

- Die LBA begleitet und unterstützt die Aktionen des Kundenrates in sachlichen, organisatorischen und finanziellen Belangen. Die Aktionen des Kundenrats sind besonders wertvoll, weil hier Fahrgäste für Fahrgäste und zu Fahrgästen sprechen.
- Auch die intensive Betreuung der Homepage zählt zu den Öffentlichkeitsarbeiten der LBA.

Fahrgastentwicklung

Die Fahrgastermittlung erfolgt wie in den vergangenen Jahren über die verkauften Fahrscheine und Abonnemente. Dabei wird für jeden verkauften Fahrschein und jedes verkaufte Abonnement eine bestimmte Anzahl Fahrten angenommen. Die Ansätze bei der LBA sind sehr konservativ und liegen bei einem Drittel der Ansätze der namhaften Verkehrsbetriebe der Schweiz. Mit diesem konservativen Ansatz wird vor allem den tiefen Abonnementspreise der Jahresabonnemente Rechnung getragen. Mit dieser Methode können die absoluten Fahrgastzahlen nicht genau ermittelt werden. Sofern sie jährlich immer gleich gehandhabt wird, gibt sie jedoch den Trend der Fahrgastentwicklung wider.

Die ermittelten Fahrgastzahlen liegen 2005 bei 4'120'000 und somit um 22.2 % höher als 2004. Die theoretische Fahrgaststeigerung um 22.2 % ist offensichtlich unrealistisch und nicht begründbar. Allerdings ist die absolute Zahl von über 4 Mio. Fahrgästen im Linienverkehr für die LBA sehr plausibel. Stichprobenmässige Fahrgastzählungen ergeben z.B. allein für die Haltestelle Sargans Bahnhof an Werktagen 1000 und an Wochenenden 600 Fahrgäste täglich. Dies sind pro Jahr 310'000 Fahrgäste. Ebenso sind die Fahrgastzahlen für den grenzüberschreitenden Verkehr in Schaanwald mit 570'000 Personen pro Jahr ebenfalls bekannt. Allein diese beiden Zählstationen ergeben über 20 % der ermittelten Fahrgastzahlen. Dies lässt darauf schliessen, dass die für 2005 ermittelten Fahrgastzahlen immer noch unter den realen Zahlen liegen dürften. Die LBA strebt an, noch im Jahr 2006 automatische Fahrgastzähleinrichtungen in den Bussen zu installieren.

Einzelfahrscheine (+10.7 %): Diese Fahrscheinkategorie weist nun zum wiederholten Mal einen deutlichen Anstieg auf. Die Anzahl der

Einzelfahrscheine ist identisch mit der Anzahl Fahrgäste. Somit ist der Anstieg bei den Einzelfahrscheinen ein sicheres Indiz für steigende Fahrgastzahlen. Rund 7.8 % der Fahrgäste bedienten sich im Jahr 2005 der Einzelfahrscheine.

Wochenkarte (+1.0 %): Die Wochenkarte ist mit einem Anteil von 0.3 % am Fahrgastaufkommen unbedeutend. Sie ist für Kurzaufenthalter eine sehr preiswerte Möglichkeit Bus zu fahren.

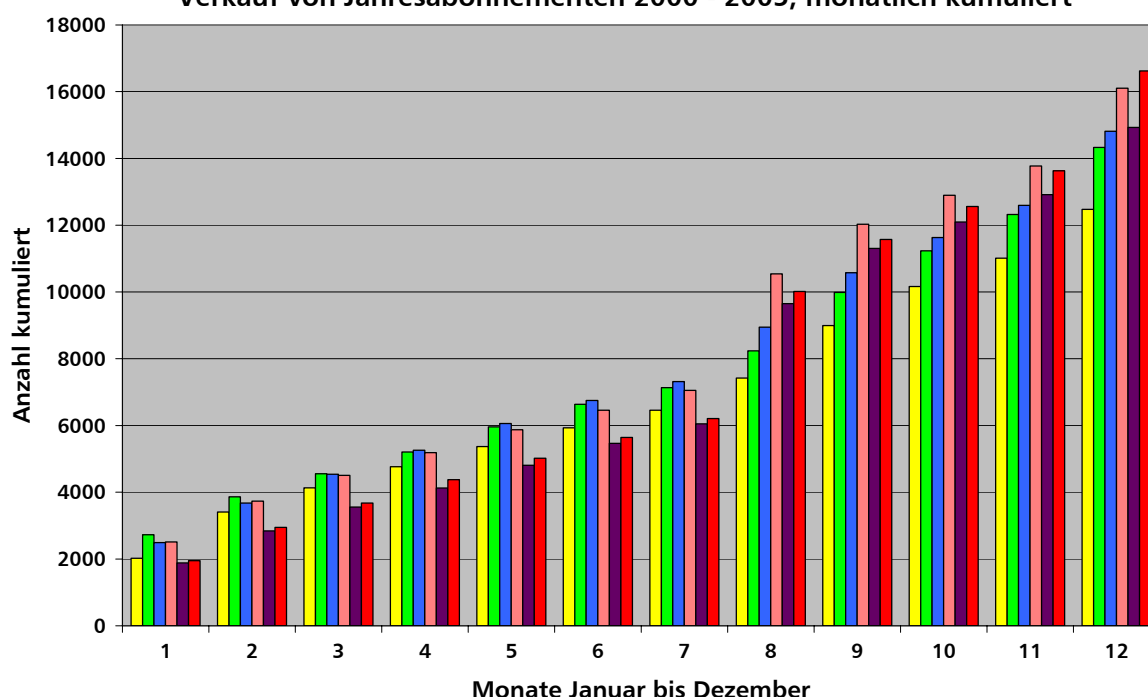
Monatskarte (+17.7 %): Die Monatskarte nimmt seit Jahren konstant zu. Es vor allem Arbeitspendler im grenzüberschreitenden Verkehr, welche sich dieser Karte bedienen. Aber auch die Monatskarte repräsentiert lediglich ein Fahrgastaufkommen von 1.4 %.

Jahresabonnementen (+10.8 %): Bereits das ganze Jahr 2005 konnte ein stetiger Anstieg des Absatzes an Jahresabonnementen verzeichnet werden. Per Ende November lag das Plus bereits bei 6 %. Der starke Anstieg per Ende Dezember auf 10.8 % gegenüber Vorjahr ist auf die Ankündigung der Tarifierhöhung per 1. Januar 2006 zurück zu führen. Während die Dezemberabsatzzahlen in den vergangenen Jahren bei 2000 bis 2300 Jahresabonnementen lag, stieg diese im Dezember 2005 auf knapp 3000 Abonnemente. Über 87 % aller Fahrten mit den Liechtenstein Bussen werden mit Jahresabonnementen gemacht.

Jahresabonnemente im Gemeindevergleich:

Gemeinde	Einwohner	Anzahl Abos	%	Gemeinde unterstützt Abokauf
Vaduz	5047	1'839	36.4	ja
Triesen	4645	2'097	45.1	ja
Triesenberg	2542	1'170	46.0	nein
Balzers	4437	1'590	35.8	nein
Schaan	5813	1'777	30.6	nein
Planken	366	168	46.0	ja
Nendeln	1381	638	46.2	ja
Eschen	2696	932	34.6	ja
Schaanwald	642	291	45.3	ja
Mauren	3009	1'365	45.4	ja
Gamprin-Bendern	1435	464	32.3	nein
Ruggell	1926	690	35.8	nein
Schellenberg	974	358	36.7	nein
Schweiz Total		2'186		
Buchs		722		
Österreich Total		887		
Feldkirch		714		
Weitere		14		

Verkauf von Jahresabonnements 2000 - 2005, monatlich kumuliert



Gruppenfahrten (+11.4 %): Die Nutzer von Gruppenfahrten verteilen sich wie folgt:

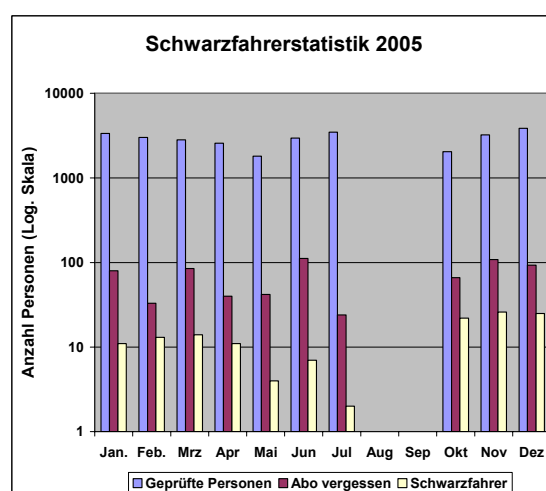
Gästekategorie	Gruppen	Personen	Beiwagen
Schulen	2'408	74'702	683
Vereine	294	7'332	64
private Gruppen	176	4'070	23
Firmen	16	640	15
Anlässe	14	7'863	14
erhöhtes Aufkommen v. Fahrgästen	216	780	212
Total	3'124	95'387	1'011

Kontrollen und Sicherheit

Im Jahr 2005 wurde der Auftrag für die Fahr­schein­kontrolle neu ausgeschrieben. Die Kontrollen werden seit dem 1. Oktober 2005 von Mitarbeitern der Securitas AG durchgeführt. In den Monaten August und September fanden keine Kontrollen statt.

Die aktuellen Zahlen zeigen im Vergleich zum Vorjahr, dass von allen kontrollierten Personen 3.72 % (2004: 1.97 %) ohne gültigen Fahrausweis angetroffen wurden. Da sehr viele dieser Personen nachträglich ein gültiges Jahresabonnement vorweisen können, werden noch 0.80 % (2004: 0.42 %) Personen als „echte Schwarzfahrer“ ermittelt.

Das folgende Diagramm zeigt die Entwicklung der Schwarzfahrerstatistik im Jahr 2005 (man beachte den logarithmischen Massstab).

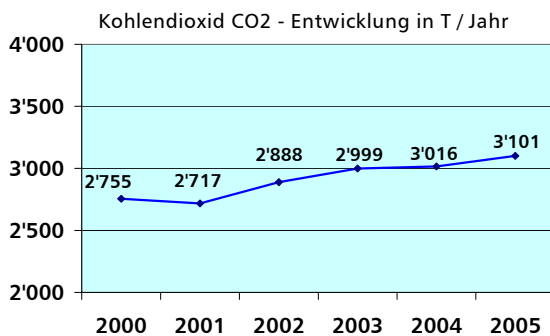


Der Vergleich der Einnahmen (CHF 11'869) mit den Ausgaben (CHF 30'029) für die Kontrolle und Sicherheit kann alleine keine Auskunft über die Wirtschaftlichkeit der Massnahmen geben. Aus der Erfahrung lässt sich ableiten, dass die Mehrkosten über den vermehrten Fahrscheinbezug mehr als abgedeckt sind. Hinzu kommen die weichen Faktoren „Sicherheit“ und „Wohlbefinden der Fahrgäste“, welche sich nicht in Franken quantifizieren lassen.

Emissionsentwicklung und Umwelt

Wie bereits in den vergangenen Jahren aufgezeigt, konnten durch die Buserneuerung und den Einsatz von Erdgasbussen (Gesamtleistung mehr als 6,5 Mio. Kilometer; der Kilometerstand einzelner Busse liegt bereits über 400'000) erhebliche Emissionseinsparungen gemacht werden. Diese Entwicklung wird im Jahr 2005 durch den Einbau von Partikelfilter bei den neuen Dieselfahrzeugen noch verstärkt.

Die Emissionsentwicklung sieht für die Einzelnen Schadstoffe wie folgt aus:

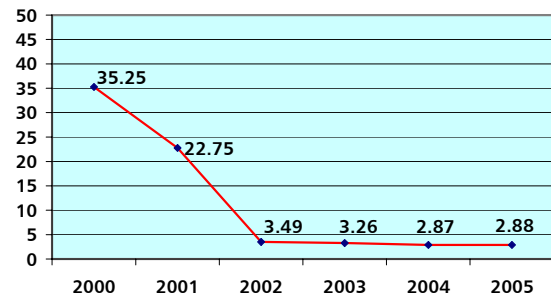


Er gibt zwei Gründe, welche den Anstieg des Treibhausgases Kohlendioxid im Jahr 2005 erklären:

- Ein moderater Anstieg der Mehrleistungen im Linienverkehr
- Ein erheblicher Anstieg des spezifischen Treibstoffverbrauchs pro Kilometer (gegenüber 2002 plus 9.8 %) der neuen Dieselsebusse gegenüber den abgelösten Dieselsebussen. Fahrzeuge mit EURO III Motoren und Partikelfilter haben einen höheren Verbrauch als die Altfahrzeuge. Zusätzlich sind die neuen Dieselsebusse für Malbun stärker motorisiert, als die abgelösten Busse

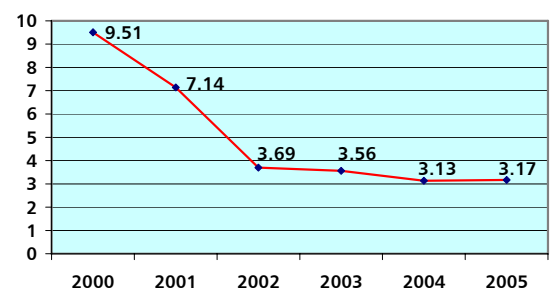
Der spezifische Kohlendioxid-Ausstoss der Dieselsebusflotte betrug 2005 1.24 Kg CO₂ pro Kilometer, derjenige der Erdgasbusflotte betrug 1.10 Kg CO₂ pro Kilometer. Allerdings sind die Baugrößen und Einsatzgebiete (hoher Anteil im Berggebiet) nicht eins zu eins identisch.

Kohlenmonoxid CO - Entwicklung in T / Jahr



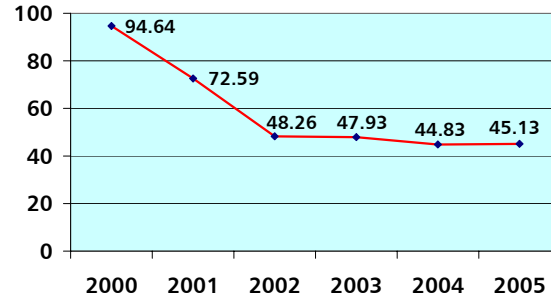
Kohlenmonoxid zählt nicht mehr zu den grossen Umweltbelastungen.

Kohlenwasserstoff CH - Entwicklung in T / Jahr



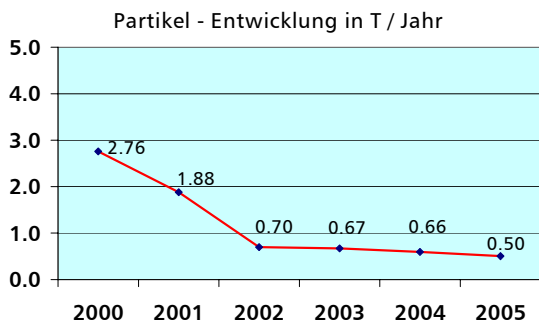
Kohlenwasserstoffe zählen nicht mehr zu den ganz grossen Umweltbelastungen des Verkehrs. Der C_xH_y-Ausstoss bei Erdgasbussen begrenzt sich fast ausschliesslich auf Methan CH₄. Methan wird jedoch in überwiegendem Masse in der Natur (z.B. Sümpfe und geothermische Aktivitäten), in der Landwirtschaft (Reisfelder) oder der Viehzucht (Wiederkäuer) freigesetzt. Die Kohlenwasserstoffe-Emissionen von Dieselfahrzeugen sind jedoch immer mit kanzerogenen (Benzole) und reizwirkenden (Aldehyde) Stoffen belastet.

Stickoxid NO_x - Entwicklung in T / Jahr



Die Stickoxid-Emissionen konnten insbesondere durch die Einführung von Erdgasbussen massiv reduziert werden. Die Stickoxid-Emissionen des Verkehrs nehmen nach wie vor eine wesentliche, umweltrelevante Bedeutung ein. Um die Bedeutung der erzielten Reduktion – jährlich minus 50 Tonnen gegenüber 2000 – beurteilen zu können

gibt es einen eindrücklichen Vergleichswert: alle Gasfeuerungen in Liechtenstein – Prozesswärme und Heizungen - erzeugen einen Stickoxid-Ausstoss von rund 25 Tonnen jährlich. Damit ist auch die Effizienz der Massnahmen beim öffentlichen Verkehr klar nachgewiesen.



Bei den Partikel-Emissionen konnte durch die Erdgastechnologie – und neu auch durch den Einsatz von Partikelfilter bei Dieselfahrzeugen – ebenfalls sehr bedeutende Emissionsreduktionen gegenüber dem Jahr 2000 (- 80 %) erzielt werden.

Die Erfolgsrechnung der LBA

Die Erfolgsrechnung 2005 der LBA schliesst mit einem Überschuss von CHF 385'227.- gegenüber Budget ab. Verschiedene Umstände führen zu diesem erfreulichen Ergebnis.

Auf der Einnahmeseite verzeichnen wir um rund CHF 180'000.- höhere Einnahmen als budgetiert. Siehe hierzu auch die Ausführungen zu den „Einnahmen im Linienverkehr“.

Ausgaben 2005 gemäss Erfolgsrechnung im Vergleich zum Budget (ohne „nicht rückforderbare Mehrwertsteuer“):

Aufwandposition	Betrag in CHF	Abw. in %
Eigener Leistungsaufwand	32'900	-75.6
Leistungsaufwand Dritte	15'227'730	0.0
Übriger Aufwand	155'728	-5.1
Linienverkehr		
Vertriebskosten	193'025	0.0
Organisations- und Verwaltungsaufwand	537'533	-12.4
Außerordentlicher Aufwand	173'209	+6.3
Total aller Aufwendungen	16'320'125	-1.0

Auf der Ausgabeseite liegen die Kosten um rund CHF 200'000.- tiefer als budgetiert. Siehe hierzu auch die Erläuterungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung 2005 Seite 11. Die Budgetabweichung beträgt 1.0 %. Gegenüber der Rechnung 2004 entsteht eine Kostensteigerung um 2.75 %. Die Mehrkosten sind in den Erläuterungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung 2005 Seite 9, Position 15a aufgelistet.

Auf Grund der nicht getätigten Ausgaben verbessert sich die Bilanz in dem Masse, sodass die LBA per 31.12.2005 ein Eigenkapital von CHF 799'450.- ausweist.

Ausblick

Im Jahr 2005 wurden entscheidende Beschlüsse und Massnahmen getroffen, welche zukünftig zu einer tief greifenden Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs führen wird. Dabei setzt die LBA folgende Schwerpunkte für die kommenden Jahre:

1. Einführung eines neuen, noch attraktiveren Liniennetzes und Fahrplans.
2. Verbesserung der Angebote im grenzüberschreitenden Verkehr durch Intensivierung der Zusammenarbeit mit unseren Verbundpartnern.
3. Neue Infrastruktur in den Bussen für eine bessere Information der Fahrgäste durch automatische Haltestellenanzeigen und –ansagen sowie Anschlussinformationen in den Bussen wie auch Ankunfts- und Abfahrtsinformationen an den Haltestellen.
4. Verbesserung des Arbeitsumfeldes der Fahrer durch neue Kassensysteme, Einführung eines Anschlusssicherungssystems und automatische Fahrgastzählung.
5. Die Ablösung weiterer Altfahrzeuge durch moderne, komfortable und emissionsarme Busse.
6. Verbesserungen im Strassenraum, wie die geplante Busspur im Süden von Vaduz sowie die Busbevorzugung bei Ampelanlagen werden die Fahrplanstabilität und damit die Pünktlichkeit unterstützen.
7. Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit.
8. Vertiefung der Kundenbindung und Förderung der Kundengewinnung durch Verbesserung der Erreichbarkeit und Ausbau der Abonnenten-Bedienung.
9. Entwicklung des Fahrpersonals durch gezielte Weiterbildung.

Dank

Wir bedanken uns bei dem Hohen Landtag und der Fürstlichen Regierung für das in die LBA gesetzte Vertrauen.

Unseren Kunden und Geschäftspartnern gilt ein besonderer Dank. Mit ihrer Treue und Loyalität unterstützen sie den öffentlichen Personennahverkehr in Liechtenstein in ganz besonderer Weise.

In unseren Dank einschliessen möchten wir alle beteiligten Regierungsstellen, Ämter und am öffentlichen Verkehr beteiligten Unternehmen. Ein ebenfalls besonderer Dank gilt den Chauffeuren, welche sich täglich für einen zuverlässigen und sicheren Personentransport auf dem Liniennetz der LBA einsetzen. Dieser Dank gilt auch den übrigen Mitglieder der LBA.



Johann Ott
Verkehrsbeauftragter



Ulrich Feisst
Geschäftsführer

Statistischer Anhang

Fahrscheinverkauf und Fahrgastzahlen

Die Fahrgastermittlung erfolgt in gleicher Weise wie in den vergangenen Jahren über die verkauften Fahrscheine und Abonnemente.

Fahrschein- typ	Anzahl 2000	Anzahl 2001	Anzahl 2002	Anzahl 2003	Anzahl 2004	Anzahl 2005	Verän- derung %	Fahrgäste 2005	%
Einzel	256'405	261'160	270'009	260'194	284'849	315'344	+10.7	315'344	7.8
Wochenabo	1'097	1'104	1'962	2'037	2'746	2'773	+1.0	13'865	0.3
Monatsabo	2'215	2'471	2'035	2'130	2'880	3'390	+17.7	58'080	1.4
Jahresabo	12'477	14'330	14'865	16'208	15'007	16'621	+10.8	3'597'645	87.3
Gruppenreisen	2'223	2'184	2'998	2'858	2'750	3'124	+11.4	95'387	2.3
Staatsfeiertag	35'000	35'000	35'000	35'000	35'000	35'000	0	35'000	0.9
Total Fahrgast- zahlen	2'918'930	3'252'838	3'360'917	3'475'883	3'372'301	4'120'081	+22.2	4'120'081	100

Fahrzeuge im Einsatz für die LBA

Erdgasfahrzeuge		Jg.	Sitz- plätze	Steh- plätze	Total	Kilometer- stand per 31.12.05
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	256'526
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	281'459
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	352'924
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	350'870
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	310'726
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	372'871
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	270'283
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	293'799
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	373'815
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	316'388
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	339'336
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	396'154
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	319'001
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	314'510
MAN NL 313 / A26	NF 15m	2001	48 + 2	67	117	373'008
MAN NL 313 / A26	NF 15m	2001	48 + 2	67	117	295'116
MAN NL 313 / A26	NF 15m	2001	48 + 2	67	117	442'876
MAN NL 313 / A26	NF 15m	2001	48 + 2	67	117	450'861
MAN NL 313 / A23	GL	2001	55	89	144	389'270

Dieselfahrzeuge	Typ	Jg.	Sitz- plätze	Steh- plätze	Total	Kilometer- stand per 31.12.04
Mercedes O 405 G	GL	1992	61	90	151	441'962
Mercedes O 405 G	GL	1992	61	90	151	458'557
Mercedes O 405	Ü	1993	45	53	98	696'536
Mercedes O 405	Ü	1993	45	53	98	619'290
Mercedes O 405	Ü	1994	45	53	98	682'673
Mercedes O 405 N2	NF	1995	35	56	91	766'268
Mercedes O 405 N2	NF	1995	36	56	92	970'885
Mercedes O 405 GN	NF-GL	1996	62	96	158	728'792
Mercedes O 405 GN	NF-GL	1996	62	96	158	698'878
Mercedes O 405 N2	NF	1996	36	56	92	705'793
Mercedes O 405 GN	NF-GL	1997	62	96	158	891'388
Mercedes O 405 N	NF	1997	35	58	93	634'192
Setra S 315 NF	NF	1998	47	46	93	408'854
Setra S 315 NF	NF	1998	47	46	93	427'083
Setra 315 NF	NF	1998	44	46	90	479'560
Mercedes Sprinter	Ü	1998	14	0	14	169'109
Setra 315 NF	NF	1999	44	46	90	490'553
Mercedes O 815 D	Ü	2001	22	13	35	114'655
MAN NÜ 363 / A22*	NF	2003	38	48	86	201'606
MAN NÜ 363 / A22*	NF	2003	38	48	86	193'264
MAN NÜ 363 / A22*	NF	2003	38	48	86	241'548
MAN NÜ 363 / A22*	NF	2003	38	48	86	249'577
MAN NM 223 / A76	NF	2003	26	42	68	73'391
MAN NÜ 363 / A22*	NF	2004	38	48	86	113'271
MAN NM 223 / A76*	NF	2004	26	42	68	169'771
MAN NÜ 363 / A22*	NF	2005	38	48	86	18'271
MAN NM 223 / A76*	NF	2005	26	42	68	21'915
MAN NM 223 / A76*	NF	2005	26	42	68	5'000

* Fahrzeuge mit Partikelfilter

Das Durchschnittsalter des Fuhrparks beträgt 5,3 Jahre

Legende:

Ü = Überland
 NF = Niederflur
 GL = Gelenkbus

Liechtenstein Bus Anstalt (LBA)

Jahresrechnung 2005

Inhaltsverzeichnis:

Bericht der Revisionsstelle	
Bilanz per 31.12.2005	2/11
Erfolgsrechnung 1.1.2005 - 31.12.2005 mit Vorjahresvergleich	3/11
Erläuterungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung	6/11

BERICHT DER REVISIONSSTELLE

an die Regierung des Fürstentums Liechtenstein zu Händen des Hohen Landtages

betreffend der

Liechtenstein Bus Anstalt (LBA), Vaduz

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) der Liechtenstein Bus Anstalt (LBA), Vaduz, für den Jahresabschluss per 31. Dezember 2005, umfassend die Periode vom 1. Januar bis 31. Dezember, 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.

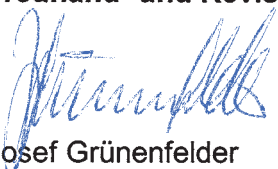
Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des liechtensteinischen Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen 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 2005 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 2005 zu genehmigen.

Vaduz, 3. März 2006

CONFIDA
Treuhand- und Revisions AG



Josef Grünenfelder
dipl. Wirtschaftsprüfer



Reinold Öhri
dipl. Wirtschaftsprüfer
Leitender Revisor

Liechtenstein Bus Anstalt

Bilanz per 31.12.2005	Referenz	31.12.2005 CHF	Vergleich 31.12.2004 CHF
Aktiven			
Anlagevermögen			
Sachanlagen LBA	1	56'734.04	77'026.87
Sachanlagen für Linienverkehr	2	63'475.43	65'105.35
		120'209.47	142'132.22
Umlaufvermögen			
Forderungen aus Leistungen	3	781'708.22	987'711.84
Sonstige Forderungen: Guthaben MWSt.		67'591.05	-
Guthaben bei Kassen/Banken/Postcheck	4	484'777.25	1'514'111.85
		1'334'076.52	2'501'823.69
Aktive Rechnungsabgrenzung	5	294'699.53	142'154.93
Total Aktiven		1'748'985.52	2'786'110.84
Passiven			
Eigenkapital			
Bilanzgewinn	6	799'450.10	414'222.83
		799'450.10	414'222.83
Rückstellungen		-	-
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Leistungen	7	110'810.87	1'627'773.15
Verbindlichkeiten aus Steuern und sozialer Sicherheit	8	55'222.55	100'737.01
Verbindlichkeiten gegenüber Land Liechtenstein	9	198'013.31	117'071.27
		364'046.73	1'845'581.43
Passive Rechnungsabgrenzung	10	585'488.69	526'306.58
Total Passiven		1'748'985.52	2'786'110.84

Liechtenstein Bus Anstalt

Erfolgsrechnung 1.1.2005 - 31.12.2005		2005	Vergleich 2004
	Ref.	CHF	CHF
Nettoumsatzerlöse			
Einnahmen Linienverkehr			
Billetverkauf		505'069.77	464'725.95
Aboverkauf	11	869'992.85	781'491.68
Einnahmen Verkehrsverbände		322'117.49	314'427.29
		1'697'180.11	1'560'644.92
Einnahmen Schülerverkehr			
Schulverkehr Liechtenstein		1'123'459.50	1'108'412.64
Schulverkehr Feldkirch		98'659.85	93'318.90
		1'222'119.35	1'201'731.54
Diverse Einnahmen aus Busverkehr	12	122'797.40	120'313.47
Diverse Nebenerlöse	13	27'531.15	39'282.96
Nettoumsatzerlöse vor Landesbeiträgen		3'069'628.01	2'921'972.89
Landesbeiträge		14'661'000.00	14'594'000.00
nicht rückforderbare Vorsteuern	14	-1'025'276.01	-1'046'635.27
Nettoumsatzerlöse nach Landesbeiträgen		16'705'352.00	16'469'337.62
Aufwand für die Erzielung des Nettoumsatzerlöses			
Eigener Leistungsaufwand			
Abschreibung Sachanlagen bei Subunternehmer		32'899.96	27'834.27
Leistungsaufwand Dritte			
Fahrplanmässige Leistungen Subunternehmer	15	14'542'224.42	14'186'144.11
Weitere Fahrleistungen Subunternehmer und Diverse	16	379'676.88	371'540.31
Übrige Betriebskosten Fahrbetrieb	17	76'816.70	50'901.65
Zusätzliche Kosten Wagenführer	18	229'011.50	214'727.91
		15'227'729.50	14'823'313.98
übriger Aufwand Linienverkehr			
Unterhalt/Ersatz Sachanlagen bei Subunternehmer		32'452.45	22'380.84
Unterhalt Warteräume und Haltestellen		49'464.60	64'615.70
Mietaufwendungen		21'874.00	27'679.00
Gebühren und Abgaben	19	21'908.25	17'140.00
		125'699.30	131'815.54
Total Aufwand für die Erzielung des Nettoumsatzerlöses		15'386'328.76	14'982'963.79
Bruttoergebnis 1		1'319'023.24	1'486'373.83

Liechtenstein Bus Anstalt

Erfolgsrechnung 1.1.2005 - 31.12.2005		2005	Vergleich 2004
	Ref.	CHF	CHF
Vertriebskosten			
Billetkontrolle und Sicherheit	12	30'029.07	15'632.48
Aufwand Verkehrsverbände		6'494.20	17'191.97
Provisionen, sonst. Vertriebskost., Zusatzleistungen	20	120'424.81	118'427.19
Fahrpläne- / Liniennetz- / Tarife- / Aboerstellung	21	66'105.77	60'191.85
Total Vertriebskosten		223'053.85	211'443.49
Bruttoergebnis 2		1'095'969.39	1'274'930.34
Verwaltungskosten LBA			
Personalaufwand			
Gehälter/Honorare VR		270'324.07	262'656.55
Sozialleistungen		48'253.19	48'271.02
Übr. Personalk. / Reisen / Übernachtung / Kurse		20'072.70	22'071.95
		338'649.96	332'999.52
Mietaufwand Betrieb		-	12'415.90
Unterhalt/Reparaturen/Instandstellung		10'349.30	15'079.39
Energie- und Entsorgungsaufwand		-	306.55
Beratung und Dienstleistungen Dritte			
Betrieb, Marketing, Recht, Buchhaltung	22	36'155.47	27'877.70
Revision		5'045.00	7'720.00
Verkehrsentwicklungen und Projekte	23	45'704.50	29'052.27
Fahrplan-Liniennetz-Abogestaltung		5'875.00	14'905.00
Corporate Identity/Design		1'030.00	498.00
		93'809.97	80'052.97
Büroaufwand	24	22'472.30	24'598.12
Werbeaufwand inkl. Geschäftsbericht			
Inserate / Zeitungen / Zeitschriften		15'270.65	26'858.23
Radio		3'000.00	20'500.00
Internetauftritt		8'285.63	9'753.76
Werbematerial und Drucksachen		18'437.10	8'849.62
		44'993.38	65'961.61

Liechtenstein Bus Anstalt

Erfolgsrechnung 1.1.2005 - 31.12.2005	Ref.	2005 CHF	<i>Vergleich</i> 2004 CHF
Übriger Betriebsaufwand und Verbandsbeiträge		1'400.60	606.90
Abschreibungen		19'809.58	25'887.25
Finanzerfolg			
Finanzertrag		-2'672.80	-2'534.50
Bankspesen und Währungsdifferenzen		8'720.82	6'777.12
		6'048.02	4'242.62
Total Verwaltungskosten LBA		537'533.11	562'150.83
Betriebsergebnis		558'436.28	712'779.51
Ausserordentlicher Erfolg			
Rentenleistungen	25	140'436.05	87'732.00
übriger a. o. Ertrag		-699.34	-3'700.01
übriger a. o. Aufwand	26	33'472.30	42'321.80
Total ausserordentlicher Erfolg		173'209.01	126'353.79
Überschuss	27	385'227.27	586'425.72

Vaduz, den 24 Februar 2006

Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2005 und Erfolgsrechnung 2005

2005

CHF

2004

Einleitung

Zur Erfüllung ihrer Aufgabe erhält die LBA einen Landesbeitrag. Dieser wird jeweils für ein Jahr festgelegt. Er errechnet sich als Differenz aus den budgetierten Einnahmen und den budgetierten Kosten. Das Ergebnis der Erfolgsrechnung - Überschuss oder Verlust - weist die Abweichung zum Voranschlag aus.

Sachanlagen

1 Sachanlagen LBA

Die Abschreibungen erfolgten auf dem Buchwert und pro rata

Anlageobjekt:	01.01.2005	Abgänge	Zugänge	Abschreibung 2005		31.12.2005
				%	CHF	
Betriebsgeräte	24'515.90	-		20	4'903.18	19'612.72
Büromobiliar	20'519.04	-		20	4'103.81	16'415.23
EDV-Hardware	6'109.31	483.25	a)	100	5'626.06	-
EDV-Software	11'228.24	-	-	20	2'245.65	8'982.59
Büromaschinen	14'654.38	-	-	20	2'930.88	11'723.50
Total	77'026.87	483.25	-		19'809.58	56'734.05

- a Infolge mangelnder Verwendungszweck und Überalterung der Geräte musste die alte EDV-Hardware zu 100 % abgeschrieben werden.

2 Sachanlagen für Linienverkehr

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

Anlageobjekt:	01.01.2005	Zugänge	Sonderabschr. per 31.12.2005	Abschreibung 2005		31.12.2005
					CHF	
Ausrüstung Fahrz.	61'822.49	31'270.04	-		32'352.82	60'739.71
Ausrüstung Pers.	-		-			-
Ausrüstung Betr.	3'282.86	-	-		547.14	2'735.72
Total	65'105.35	31'270.04	-		32'899.96	63'475.43

3 Forderungen aus Leistungen

Schulamt und Schulen	530'890.50	526'914.10
Poststellen	150'482.40	100'581.20
Einnahmen Wagenführer	50'054.50	35'702.30
Medienagentur Gstöhl	8'645.65	16'883.25
SBB	30'197.02	75'923.99
Rückerstattung Treibstoffsteuer Sept. - Dez. 04	a) -	220'291.15
Diverse	11'438.15	11'415.85
	781'708.22	987'711.84

- a siehe Punkt 5

Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2005 und Erfolgsrechnung 2005

2005

CHF

2004

4 Guthaben bei Kassen/Banken/Postcheck

Kassa LBA	2'122.75	3'949.65
LLB Kontokorrent	460'953.80	1'488'969.90
PC-Konto	19'630.70	19'832.30
Reka	2'070.00	1'360.00
	484'777.25	1'514'111.85

5 Aktive Rechnungsabgrenzung

Einnahmen Wagenführer, Poststellen, SBB	66'176.00	32'994.33
Rückerstattung Treibstoffsteuer Sept. - Dez. 05	220'000.00	-
Vorsteuer auf Kreditoren per 31.12.	7'591.00	108'490.07
diverse Aufwandsabgrenzungen	932.53	670.53
	294'699.53	142'154.93

6 Bilanzgewinn

Gewinnvortrag am 1.1.	414'222.83	-172'202.89
Ergebnis für die Periode 1.1. bis 31.12.	385'227.27	586'425.72
Bilanzgewinn am 31.12.	799'450.10	414'222.83

7 Verbindlichkeiten aus Leistungen

Postauto RZ Liechtenstein Anstalt	39'030.90	1'460'941.90
Ivo Matt AG	19'162.75	43'208.70
Skibus Diiverse	13'805.00	12'458.80
Team a5	1'043.70	18'663.20
Nägele Capaul AG	-	29'808.45
LINK Institut	-	22'596.00
Liechtensteinische Post AG	21'690.20	15'478.10
Diverse	16'078.32	24'244.04
	110'810.87	1'627'399.19

8 Verbindlichkeiten aus Steuern und sozialer Sicherheit

Umsatzsteuer auf Forderungen	55'222.55	54'222.44
Mehrwertsteuer Zahllast	a) -	46'514.57
	55'222.55	100'737.01

a) siehe Bilanz Umlaufvermögen

9 Verbindlichkeiten gegenüber Land Liechtenstein

Saldo, entstanden aus der Verrechnung Löhne 2005	198'013.31	117'071.27
	198'013.31	117'071.27

Die LBA erhält einen monatlich fixen Landesbeitrag auf ihr Konto bei der Liechtensteinischen Landesbank. Die Löhne und Rentenleistungen wurden vom Amt für Personal und Organisation ausbezahlt. Per 31.12. werden die ausbezahlten Löhne und Rentenleistungen mit dem überwiesenen Landesbeitrag verrechnet.

Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2005 und Erfolgsrechnung 2005

2005

CHF

2004

10 Passive Rechnungsabgrenzung

Abgrenzung Abonnements		501'861.27	420'234.09
Vorsteuer-Kürzung auf CHF7'591 (siehe Punkt 5)		6'266.00	90'000.00
LSVA		15'000.00	12'000.00
Bonuszahlung 2005		11'977.50	-
Rückstellung Bonus Abgrenzung	a)	21'000.00	-
Abgrenzung Kundenzufriedenheitsmessung	a)	15'000.00	-
diverse Abgrenzungen		14'383.92	4'072.49
		585'488.69	526'306.58

a siehe Punkt 17

Erfolgsrechnung

11 Aboverkauf

Aboverkauf durch LBA		149'027.25	130'750.90
Aboverkauf durch Poststellen		678'861.55	592'174.55
Aboverkauf durch SBB und Ostwind		86'894.78	85'724.54
Aboverkauf durch Industrie, Handel, Gewerbe		36'836.45	42'169.14
Auflösung Abgrenzung 1.1.		420'234.09	350'906.64
Bildung Abgrenzung 31.12		-501'861.27	-420'234.09
		869'992.85	781'491.68

12 Diverse Einnahmen aus Busverkehr

Einnahmen Kollektivbillete		33'917.30	27'223.31
Einnahmen Sonderveranstaltungen	a)	77'011.40	84'870.65
Billetkontrolle	b)	11'868.70	8'219.51
		122'797.40	120'313.47

a Die Einnahmen aus Sonderveranstaltungen beinhalten auch Abgeltungen für Eigenleistungen der LBA und Vergütungen für Einnahmeausfälle.

b Die Aufwendungen für Kontrolle und Sicherheit beliefen sich auf CHF 30'029.07 (Vorjahr CHF 15'622.48).

13 Diverse Nebenerlöse

Postguttransport		6'700.00	9'510.01
Werbeeinnahmen		14'976.25	20'851.05
übrige Erlöse		5'854.90	8'921.90
		27'531.15	39'282.96

14 Nicht rückforderbare Vorsteuern

1'025'276.01

1'046'635.27

Für die Vorsteuerkürzung ergibt sich ein Ansatz von 82.54 % (Vorjahr 86.22%).

Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2005 und Erfolgsrechnung 2005

2005

CHF

2004

15 Fahrplanmässige Leistungen der Subunternehmer

ordentliche Kurszahlungen	a)	15'105'020.07	14'712'604.62
Sonderbeitrag PK Wagenführer		109'477.40	132'864.24
Treibstoffzoll-Rückerstattung		-672'273.05	-659'324.75
		14'542'224.42	14'186'144.11

a Die Mehrkosten gegenüber 2004 begründen sich wie folgt:

- Angebotsänderungen / -erweiterungen	75'000
- Treibstoffpreiserhöhungen	91'000
- Linie Sevelen ganzjährig	76'000
- Liniennetz Distanz- und Endpunktkorrekturen	25'000
- Rückwirkung der Korrekturen 2001-2004	85'000
- Integration Auflösung Postplatz Vaduz	33'000

16 Weitere Fahrleistungen Subunternehmer und Diverse

Beiwagen	199'890.35	180'533.44
Schulbusse und Kursfahrten Private	33'077.09	34'965.82
Schibus Malbun	74'325.04	76'612.65
Sonderfahrten	72'384.40	79'428.40
	379'676.88	371'540.31

17 Übrige Betriebskosten Fahrbetrieb

Betankung Erdgasfahrzeuge		43'839.20	50'901.65
Bonuszahlung aus wirtschaftlichem Erfolg	a)	11'977.50	-
Rückstellung Bonus 2005 aus Qualitätserfolg	b)	21'000.00	-
		76'816.70	50'901.65

a Für das Jahr 2005 wird erstmals ein Bonus ausbezahlt.

b Abgrenzung, falls die Kundenzufriedenheitsmessung im Jahr 2006 eine Bonuszahlung erlaubt.

18 Zusätzliche Kosten Wagenführer

Familienzulagen	32'382.96	34'113.08
Essenzulagen	123'760.09	119'111.98
Wagenführer "alt" diverse Zusatzkosten	22'565.00	29'055.00
Gratisabonnemente	14'433.10	13'782.55
Schulungen Wagenführer	35'638.00	18'409.05
Gemeinsame Anlässe	232.35	256.25
	229'011.50	214'727.91

19 Gebühren und Abgaben

Funkgebühren und ähnliche Abgaben	7'006.40	5'140.00
LSVA	14'901.85	12'000.00
	21'908.25	17'140.00

Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2005 und Erfolgsrechnung 2005

2005

CHF

2004

20 Provisionen, sonstige Vertriebskosten, Zusatzleistungen

Provisionen an Poststellen	80'445.75	78'720.67
Provisionen an SBB und IHG	22'473.76	22'258.62
Fahrplanaufgabe Poststellen	10'000.00	10'000.00
Zusatzleistungen an Fahrgäste	7'505.30	7'447.90
	120'424.81	118'427.19

21 Fahrpläne- / Liniennetz- / Tarife- / Aboerstellung

Fahrplandruck (LBA, SBB, VVV, Ostwind, Euregio, Haltestellen)	54'334.40	56'263.85
Abo-Erstellung	8'674.97	3'928.00
Tarifbestimmungen erstellen	3'096.40	-
	66'105.77	60'191.85

22 Betrieb, Marketing, Recht, Buchhaltung

Beratung Betrieb allgemein	10'284.20	5'967.46
Beratung Öffentlichkeitsarbeit	16'990.62	11'913.87
Beratung Marketing und Werbung	7'180.65	9'996.37
Buchhaltungskosten	1'700.00	-
	36'155.47	27'877.70

23 Verkehrsentwicklungen und Projekte

Liniennetz und Fahrplan	30'074.40	2'257.40
Fahrgastinformation	630.10	-
Kundenbetreuung	a) 15'000.00	26'794.87
	45'704.50	29'052.27

- a) Abgrenzung auf Grund eines 2-jährigen Rhythmus der Kundenzufriedenheitsmessung

24 Büroaufwand

Büromaterial (7'830.00), Kommunikation (1'335.25), Porti (12'603.05), Fachliteratur und ähnliches.	22'472.30	24'598.12
---	------------------	------------------

25 Rentenleistungen

Rentenleistungen	63'036.05	62'412.00
Überbrückungsrenten	a) 77'400.00	25'320.00
	140'436.05	87'732.00

- a) Im Jahr 2005 beziehen 3 ehemalige Postautochauffeure gemäss Besoldungsgesetz LBGI 1995 Nr. 207 und Regierungssentscheid RA 95/3825 eine Überbrückungsrente (2004: 2 Personen je 1/2 Jahr).

Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2005 und Erfolgsrechnung 2005

2005

CHF

2004

26 übriger a. o. Aufwand

Mehraufwand infolge Auflösung Postplatz Vaduz	a)	-	38'107.30
Diverse lang dauernde und grosse Umleitungen		33'472.30	3'181.45
div. übriger a. o. Aufwand		-	1'033.05
		33'472.30	42'321.80

- a Die Betriebssituation ist definitiv und der ausserordentliche Aufwand geht in die ordentlichen Betriebskosten über.

27 Überschuss

385'227.27

586'425.72

Die Rechnung weist einen Überschuss gegenüber Budget von CHF 385'227.27.- (entspricht 2.2 % des Gesamtumsatzes) aus.

Wesentliche Gründe hierfür sind sowohl die um CHF 183'000.- höheren Mehreinnahmen (+ 6.3 %) wie auch die um CHF 202'000.- geringeren Kosten (- 1.4 %).

Die Kosteneinsparungen ergaben sich im wesentlichen durch geringere Kosten:

- bei den Abschreibungen von Sachanlagen bei Subunternehmern infolge nicht getätigter Investitionen für Bordrechner und Fahrgastinformationssysteme;
- beim Organisations- und Verwaltungsaufwand der LBA infolge geringerer Büroaufwendungen und geringerer externe Projektarbeiten;

Wobei das Total der "Aufwände Dritter zur Erzielung des Nettoumsatzerlöses" (Fahrleistungen der Subunternehmer im Linien- und Schulbusverkehr, Wagenführer, Miete und Unterhalt von Warteräumen usw.) sowie die Vertriebskosten absolut identisch mit dem Budget sind.



Johann Ott
Verkehrsbeauftragter



Ulrich Feisst
Geschäftsführer

Vaduz, den 24. Februar 2006

Liechtenstein Bus Anstalt
Städtle 38
9490 Vaduz
Tel. +423 236 63 10
Fax +423 236 63 11
E-Mail: Info.lba@tba.llv.li
www.lba.li



Liechtenstein **Bus**