



Liechtenstein **B u s**

2006



*Liechtenstein **B u s** Anstalt* **LBA**

Geschäftsbericht für das Jahr 2006

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



Liechtenstein **Bus**

Liechtenstein Bus Anstalt (LBA)

Geschäftsbericht 2006

Inhaltsverzeichnis:

Jahresbericht 2006

Organe	1
Bericht des Verkehrsbeauftragten	2
Bericht des Geschäftsführers	3
Statistischer Anhang	19

Jahresrechnung 2006

Bericht der Kontrollstelle	
Bilanz per 31.12. 2006	
Erfolgsrechnung 1. 1. 2006 – 31. 12. 2006	
Erläuterungen zur Bilanz und zur Erfolgsrechnung	

Liechtenstein Bus Anstalt (LBA)

Geschäftsbericht 2006

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

Susanne Ott
Manfred Bereiter
Carsten Steinmann

Kundenbetreuung und Sekretariat
Kundenbetreuung und Projektleitung (ab 01.02.2006)
Betriebsleiter (ab 01.04.2006)

Externe Revision

Confida Treuhand- und Revisions AG, Vaduz

Bericht des Verkehrsbeauftragten



Zielsetzungen und Rahmenbedingungen für ein zukunftsorientiertes öffentliches Verkehrsangebot

Der Verkehr wächst in Liechtenstein jährlich mit über 3%, was primär auf die entsprechende Entwicklung der Bevölkerung und Arbeitsplätze zurückzuführen ist. Damit einerseits die sehr hohe Lebensqualität erhalten als auch die Erreichbarkeit als Wirtschaftsstandort gesichert werden kann, soll die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs gestärkt werden.

Der öffentliche Verkehr dient verschiedensten Kundensegmenten. Er bietet Lösungen für Mobilitätsbedürfnisse bei Arbeit, Ausbildung, Besorgungen, Besuche, Freizeit und Sport.

Hierzu sind örtlich und zeitlich bedarfsgerechte und sichere Fahrgelegenheiten erforderlich. Die orts- und zeitgerechten Angebote orientieren sich an den verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen. Die Benutzung des öffentlichen Verkehrs muss einfach, sicher, komfortabel und kostengünstig sein.

Eine klare Linienführung mit einer periodisch gleichen Bedienung (getakteten Fahrplan) macht das Angebot transparent und leicht merkbar.

Häufige Fahrgelegenheiten erhöhen die Flexibilität der Benutzer.

Direkte Verbindungen sind angenehm und geben Sicherheit über Abfahrts- und Ankunftszeit. Die Unsicherheit, ob ein Anschluss wartet oder nicht, entfällt.

Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs im Strassenverkehr macht den Bus konstanter, schneller und sichert die Anschlüsse.

Das kundenfreundliche Preis- / Leistungsverhältnis in Liechtenstein ist einzigartig.

Alle Faktoren zusammen bewirken, dass der öffentliche Verkehr heute bereits als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr erkannt wird.

Im Ergebnis soll das öffentliche Verkehrsangebot intensiver genutzt werden und dadurch die Personentransportkapazitäten unseres bestehenden Strassenetzes erhöhen.

Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots

Im Mai 2005 beauftragte die Regierung eine Arbeitsgruppe mit der Ausarbeitung eines neuen Linienkonzepts und eines dazu passenden Fahrplans. Basis der Planung waren die erhobenen und festgelegten Rahmenbedingungen wie Ziel- und Quellverkehre, Fahrgastaufkommen, Ortsentwicklungen, Verbindungs- und Anschlussbedürfnisse sowie die Finanzierbarkeit des neuen Konzeptes. Das bis dahin bestehende Liniennetz wurde für die Neuplanung vollständig ausser acht gelassen.

Das Konzept wurde in eine breite Vernehmlassung gegeben, deren Anregungen bei der Weiterentwicklung eingeflossen sind.

Im Mai 2006 wurde der neue Fahrplan durch die Regierung genehmigt und am 22. November 2006 dem Voranschlag 2007 der LBA durch den Hohen Landtag zugestimmt. Am 10. Dezember 2006 konnte das neue Liniennetz termingerecht zum Fahrplanwechsel in Betrieb genommen werden.

Insgesamt werden an einem Werktag rund 600 Linienkursfahrten durchgeführt. Damit ist der Liechtenstein Bus eine verkehrlich und ökologisch attraktive Alternative zum privaten Auto und dies zu einem sehr günstigen Preis.

Weitere Geschäfte des Jahres 2006

Das Angebot der LBA hat sich im vergangenen Jahr noch auf verschiedenen Gebieten weiterentwickelt:

- Erstmals wurden mit den Gemeinden Triesen und Triesenberg Ortsbusangebote realisiert.
- Das Anruf-Sammeltaxi Planken wurde neu ausgeschrieben und vergeben.
- Zwischen Ruggell und Nofels wurde eine neue grenzüberschreitende Linie nach Österreich eingerichtet.
- Die grenzüberschreitende Linie nach Sevelen wurde besser auf das regionale Zugsangebot des Bahnhofs Sevelen abgestimmt.
- Der Auftrag für die Realisierung einer neuen elektronischen Infrastruktur in den Bussen wurde vergeben. Diese beinhaltet eine bessere Information der Fahrgäste durch automatische Haltestellenanzeigen und -ansagen sowie Anschlussinformatio-

nen in den Bussen wie auch Ankunfts- und Abfahrtsinformationen an den Haltestellen. Dieser Auftrag beinhaltet auch die Verbesserung des Arbeitsumfeldes der Fahrer durch neue Kassensysteme, Einführung eines Anschlusssicherungssystems und automatischer Fahrgastzählung.

- Sechs Altfahrzeuge, zwei Solobusse und vier Gelenkbusse, wurden durch neue, mit Erdgasmotoren angetriebene Busse abgelöst.
- Wichtige bauliche Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs wurden realisiert: Umsteigebushof in Bendern, Ampelanlage Mühleholzkreuzung mit Busbevorzugung, Erweiterung des Wendeplatzes im Hinterschellenberg sowie diverse Haltestellen.

Jahresrechnung 2006

Trotz einem gegenüber 2005 um CHF 351'000.- reduzierten Staatsbeitrag weist die Erfolgsrechnung für das Jahr 2006 einen Überschuss von CHF 678'314.41 gegenüber dem Budget aus. Beigetragen zu diesem guten Ergebnis haben: höhere Einnahmen (+CHF 65'000) und geringere Kosten (-CHF 99'000) als budgetiert sowie insbesondere eine neue Behandlung der Vorsteuerkürzung (-CHF 513'523.-)

Das Eigenkapital der LBA beträgt per 31.12.2006 CHF 1'477'764.51.

Bericht des Geschäftsführers

Linienetz und Fahrplan

Seit Mitte 2005 waren Planungsarbeiten für ein vollkommen neues Linienetz und einen entsprechenden Fahrplan im Gang. Beides wurde zum Fahrplanwechsel 2006/2007, am 10. Dezember 2006 umgesetzt. Aus diesem Grund konzentrierten sich die Änderungen im, für 2006 noch gültigen Fahrplan auf nur wenige, notwendige Massnahmen.

Änderungen für das Jahr 2006

Im Fahrplanjahr 2006 wurden für einen Betrag von CHF 40'000.- Angebotsverbesserungen realisiert.

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.

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.

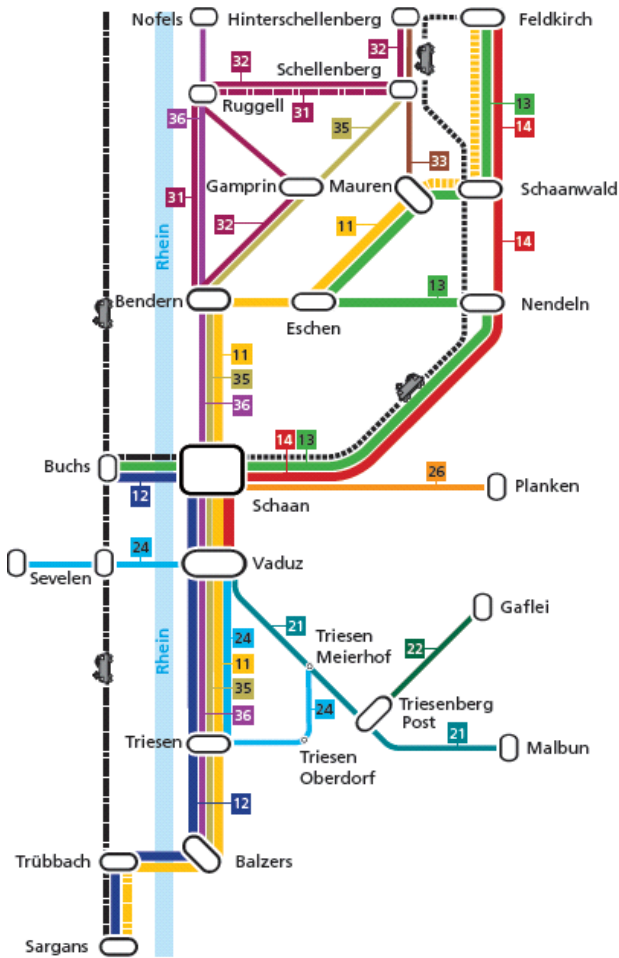
Linie 50/51 Schaan – Schellenberg (samstags):

- 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.

Neues Liniennetz und neuer Fahrplan ab Fahrplanwechsel 10. Dezember 2006



Ziel des neuen Liniennetzes und Fahrplans ist eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs durch deutlich mehr direkte Verbindungen, unter Berücksichtigung der in den vergangenen Jahren veränderten Randbedingungen. Der im Dezember 2005 eingeführte IC-Halt in Sargans, der neue Zubringerzug in Buchs und die geänderten Bedingungen in Feldkirch gaben konkreten Anlass, diese Neukonzipierung jetzt umzusetzen. Ein weiterer Anstoss gibt der Bushof Schaan, der in absehbarer Zeit realisiert wird. Bereits in der Bauphase werden aufgrund der variierenden Verkehrsführungen und der eingegengten Platzverhältnisse restriktive Anforderungen an die Abwicklung der Umsteigebeziehungen zwischen den Bussen gestellt.

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.

Ebenfalls haben mehrere Sitzungen mit Vertretern des Verkehrsverbunds Vorarlberg, der Vorarlberger Landesregierung sowie Stadtbus, Landbus Oberes Rheintal

und Landbus Blumenegg stattgefunden. Hierbei wurden vor allem die Anschlüsse in Feldkirch sowie neue grenzüberschreitende Linien diskutiert.

Das Angebotskonzept wurde am 17. Januar 2006 Vertretern von Gemeinden, Verbänden und interessierten Kreisen präsentiert und deren Fragen beantwortet.

Die zahlreichen Anregungen, Kritiken und Verbesserungsvorschläge, welche sich aus der Vernehmlassung ergaben, wurden durch die Arbeitsgruppe analysiert und soweit möglich und vertretbar umgesetzt.

In einer weiteren Analyse wurde das heutige Schulbusangebot mit dem neuen Linienangebot verglichen. Auf Grund dieser Analyse ergaben sich ebenfalls Bedingungen an den neuen Fahrplan damit teure Schulbuskurse durch kostengünstigere Linienkurse ersetzt werden können.

Die Regierung hat in ihrer Sitzung vom 9. Mai 2006 den Fahrplan 2006/2007 gemäss PBG Art. 5 und Art. 23 Abs. 2 genehmigt.

Das neue Konzept beinhaltet im wesentlichen folgende Merkmale und Vorteile:

- 4 Hauptlinien (Linien 11, 12, 13 und 14) im 30- bzw. 60-Min.-Takt (entspricht dem heute üblichen Grundtaktgefüge von Bahnen und Busnetzen) mit mehr Direktverbindungen und dadurch geringeren Umsteigeerfordernissen;
- Linie 11 als neue Direktverbindungen aus Mauren, Eschen und Bendern über Schaan, Vaduz und Triesen bis nach Balzers (Trübbach) und zurück, im 30-Minuten-Takt, sowohl werktags als auch samstags und sonntags. Die Linie verbindet rund 25'000 Einwohner Liechtensteins umsteigefrei in regelmässigen Kursen miteinander; Verlängerung dieser Linie zu Hauptverkehrszeiten nach Feldkirch und nach Sargans;
- Linie 12 (Sargans – Liechtensteiner Oberland – Buchs) und Linie 13 (Buchs – Liechtensteiner Unterland – Feldkirch) sind in der Drehscheibe Schaan so vernetzt, dass dort ein jeweiliger ein Umstieg in die andere Linie möglich ist. Dadurch entstehen halbstündliche Verbindungen zwischen Sargans – Oberland – Buchs – Unterland – Feldkirch mit maximal einem Umstieg in Schaan. Zusätzlich ist die Linie 11 in dieses Netz so eingebunden, dass hierzu die erforderlichen Umsteigebeziehungen sichergestellt sind. Mit jeweils 3 Bussen (Linien 11, 12 und 13) in Schaan wird eine Vielzahl von Fahrzielen abgedeckt;
- Linie 14 als attraktive Direktverbindung Vaduz – Schaan – Nendeln – Schaawald – Feldkirch;
- Die Nebenlinien Richtung Triesenberg/Malbun, Sevelen, Planken, Gamprin, Ruggell und Schellenberg orientieren sich an der zentralen Linie 11 und erhalten dadurch eine gute Vernetzung im ganzen Landesgebiet;

- Überlagerung der Linien im Hauptkorridor (Buchs - Schaan - Vaduz - Triesen - Balzers zum 10-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten (morgens, mittags und abends), ausbaubar auf einen integralen 10-Min.-Takt zwischen Schaan und Vaduz während des ganzen Tags;
- direkte Verbindungen auch aus den Gemeinden Schellenberg, Ruggell und Gamprin über Schaan nach Vaduz und weiter bis Balzers;
- Auf allen Linien Taktfahrplan mit bedarfsgerechter Ausdünnung zu Randzeiten und an Wochenenden;
- leicht merkbare Linienverläufe und Taktfahrzeiten;
- IC-Anbindung in Sargans nach Zürich und Chur; Anbindung des Bahnhofes Sargans durch 2 Kurspaare pro Stunde; ergänzt durch eine weitere Anbindung in Kombination mit dem REX-Bus in Trübbach;
- optimale Zugsanschlüsse in Buchs und Feldkirch, auch am Wochenende;
- neue grenzüberschreitende Linie zwischen Nofels und Ruggell mit Weiterführung bis Balzers;
- direkte Anbindung ausgeprägter Arbeitsplatzschwerpunkte in den Hauptverkehrszeiten;
- Übersichtliche und sichere Umsteigebeziehungen im Knoten Schaan;
- zusätzlicher Spätkurs aus Malbun um 21.12 Uhr;
- verbessertes Angebot für alle Benutzergruppen des ÖV;
- Sicherung der Fahrplanstabilität durch Pufferzeiten bzw. Ausgleichszeiten an den Linienenden und Reduktion der Anschlussanforderungen;
- Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Chauffeure.

Das neue Angebot führt zu einem quantitativen Leistungsausbau (+17%) und zu qualitativen Verbesserungen, welche einer vollkommenen Neugestaltung des Angebots gleich kommen.

Am 10. Dezember 2006 konnte eine lange Zeit der Planung und Vorbereitung abgeschlossen und das neue Angebot den Fahrgästen zur Verfügung gestellt werden.

Es hat sich von Anfang an gezeigt, dass die technische Umsetzung des neuen Liniennetz- und Fahrplanangebots den Erwartungen entspricht. Für die Chauffeure wie auch für die Fahrgäste war die Umstellungsphase jedoch eine grosse Herausforderung und bedingte eine mehrere Wochen dauernde Gewöhnungsphase. Zusätzlich zeigten sich in der Praxis in den Nebenverkehrszeiten noch einzelne Lücken sowie zu Hauptverkehrszeiten einzelne Kurse, welche überlastet waren. Daher wurden in den folgenden Wochen sowohl die Fahrzeugkapazitäten angepasst, wie auch Kurse ergänzt. Alle Korrekturen fanden im Rahmen des neuen Konzeptes statt. Am 19. Februar 2007 konnten die letzten Anpassungen umgesetzt werden.

Das neue Liniennetz bedarf bei zwei Richtungen noch einer Optimierung:

- Die Direktverbindungen von Ruggell und Schellenberg sollten besser mit den Fahrzeitwünschen der Fahrgäste abgestimmt werden.
- Die Linie nach Triesenberg/Malbun, welche wirtschaftlich am besten im 20/40-Minuten-Takt betrieben wird, sollte an das System des 30-Minuten-Takts angeglichen werden.

Die dazu notwendigen Massnahmen und Mittel können jedoch nicht vor dem Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 umgesetzt bzw. bereitgestellt werden.

Das neue Liniennetz hat einen grossen Informationsbedarf ausgelöst. Dafür wurden neue Haltestelleninformationstafeln entwickelt und die Fahrgäste fortwährend über die getroffenen Änderungen informiert. Weil die Haltestelleninformationen sehr wichtige Schnittstellen zum Fahrgast darstellen, wird das Tiefbauamt auch im Jahr 2007 sehr aktiv bleiben, um alle Haltestellen mit der erforderlichen Infrastruktur (Schaukästen) auszustatten, damit die Informationen der LBA in geordneter und übersichtlicher Art und Weise dargestellt werden können.

Das neue Liniennetz und der neue Fahrplan gewinnen zunehmend an Zuspruch und der subjektive Eindruck beginnt sich zu bestärken – immer mehr Personen benutzen unseren öffentlichen Verkehr und werden zu bleibenden Fahrgästen.

Ausschreibung und Vergabe Ruftaxi Planken

Seit 15 Jahren werden die Spätkurse zwischen Schaan und Planken durch ein Ruftaxi bedient.

Das Ruftaxi steht den Fahrgästen montags bis samstags zu drei verschiedenen Fahrplanzeiten zur Verfügung. Pro Fahrplansaison ergeben sich somit ca. 860 Fahrgelegenheiten, welche zu rund 2/3 genutzt werden. Die Fahrgäste müssen ihren Fahrtwunsch bis spätestens 15 Minuten vor Abfahrt telefonisch bekannt geben. Das Angebot wird jährlich von ca. 1500 Fahrgästen genutzt.

Die bisherige Auftragnehmerin hat ihren Vertrag altersbedingt auf den Fahrplanwechsel 2006/2007 gekündigt.

Das System Ruftaxi Planken hat sich bewährt und wurde daher neu ausgeschrieben. Die Ausschreibung erfolgte für drei Jahre mit der Option einer Verlängerung um weitere fünf Jahre.

Neue Betreiberin des Ruftaxis ist ab 10. Dezember 2006 das Taxiunternehmen Beatrix Hilti, Eschen.

Ortsbusse Triesen und Triesenberg

Laut Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist es sowohl Aufgabe des Landes wie auch der

Gemeinden, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Es ist Aufgabe der Gemeinden, Ortsbusse zu organisieren und zu finanzieren. Mit der Aufgabenentflechtung zwischen Land und Gemeinden hat der Landtag diesen Grundsatz im Jahr 2005 nochmals bekräftigt und die Finanzierung der Ortsbusse zu 100% den Gemeinden übertragen.

Im Rahmen der Erarbeitung des neuen Liniennetzes der LBA, welches seit Dezember 2006 gefahren wird, wurde mit verschiedenen Gemeinden der Einsatz von Ortsbussen besprochen, unter anderem auch mit den Gemeinden Triesen und Triesenberg.

Die Gemeinde Triesen hat entschieden, ein gegenüber dem alten Fahrplan (16 Kurse pro Tag) reduziertes Angebot (7 Kurse pro Tag) für ihre Ortserschließung zu bestellen.

Um einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, wurde der Ortsbus Triesen (Poska) mit der Linie Triesen – Vaduz – Sevelen zur Linie 24 kombiniert. Die Strecke zwischen Triesen Messina und Sevelen liegt ausserhalb der Ortsbuserschließung. Für sie wurde das bestehende Angebot übernommen und so angepasst, dass der Eisenbahn-Anschluss in Sevelen neu durchgehend gewährleistet wird.

Die Gemeinde Triesenberg hat für den Bereich Samina (bis Balischguad) ebenfalls die Bestellung eines Ortsbusses beschlossen. Auch hier wurde das ursprüngliche Angebot von ehemals 8 Kursen pro Tag auf 7 Kurse gekürzt. Im Sommer und an den Wochenenden fällt das Ortsbusangebot mit der Bedienung der Linie Triesenberg Gaflei zusammen.

Neues Fahrgeldmanagement- und Informationssystem in den Bussen

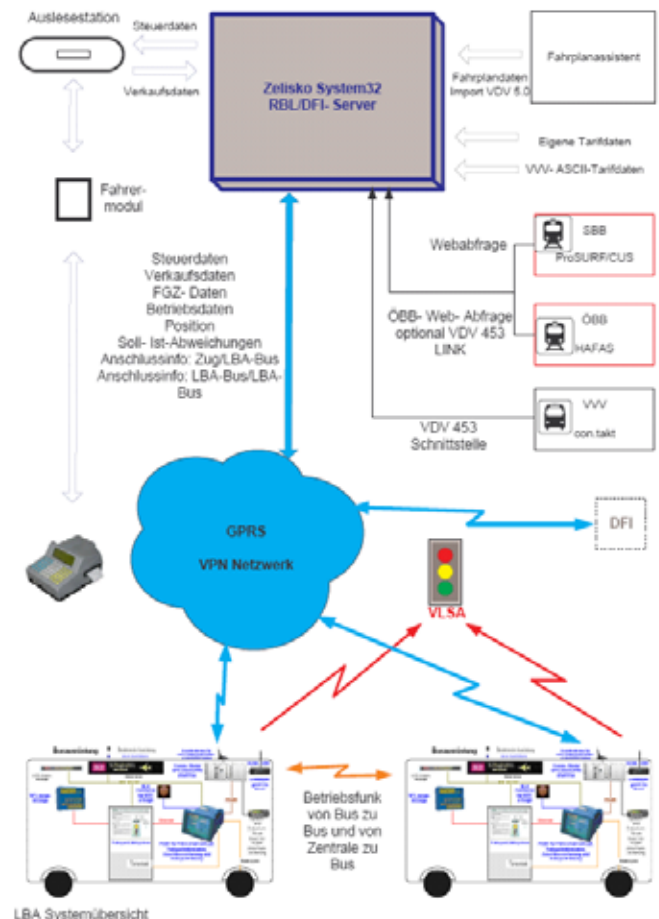
Im Jahr 2006 wurde die Beschaffung eines neuen Fahrgeldmanagement-, Informations- und Anschlussüberwachungssystems beschlossen und der Auftrag an die Firma Zelisko GmbH, Mödling (A) vergeben.

Das neue System ermöglicht die Fahrgastabfertigung auch grenzüberschreitend mit zwei Tarifsystemen und für beide Währungen. Es bietet umfangreiche Fahrgastinformationen sowie die Überwachung und Übermittlung der Anschlüsse im ganzen LBA-Netz inklusive an die Nachbarnetze in Österreich und der Schweiz.

Folgende Funktionen werden vom neuen System erfüllt bzw. unterstützt:

- Fahrausweisverkauf durch Wagenführer;
- Automatische Steuerung der Anzeigen (Ziel- Seiten- Heck- und Innenanzeigen);
- Dynamische Fahrgastinformation im Bus (Automatische Haltestellenanzeige im Linienvverlauf und digitale Haltestellenansage);

- Autonome Anschlussklärung über unbemannten Betriebsleitzentrale (Server) und Lichtsignalbeeinflussung (VLSA) zur Busbevorzugung;
- Automatisches Fahrgastzählssystem mittels Sensoren, Bordcomputer und Auswertesoftware;
- Unterstützung der Echtzeitinformationen zur Abfrage über Internet oder Handy oder zur Anzeige an Haltestellen.



Das bei der LBA installierte Fahr- und Dienstplanprogramm bildet die Datengrundlage. Über eine Schnittstelle werden die Linien- Kurs- und Haltestellendaten in das Fahrgeldmanagementsystem übernommen.

Das System der Anschlussklärung wird an das Anschlusssicherungssystem des Verkehrsverbundes Vorarlberg (VVV) sowie an die Anschlussinformations- und Datenaustauschsysteme der Schweizer Bundesbahnen (SBB) und der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) angebunden.

Die Soll- und Istdaten werden mittels GPRS (Datenfunk) an die Leitstelle übertragen. Aus der Leitstelle werden diese Daten an die Fahrzeuge auf die Bordrechner/ Fahrscheindrucker übertragen. Mit diesen Daten ausgestattet, sind die Systeme dann in der Lage – neben dem standardmässigen Fahrscheinverkauf - die Anlagen im Bus zu steuern, Haltestellenansagen

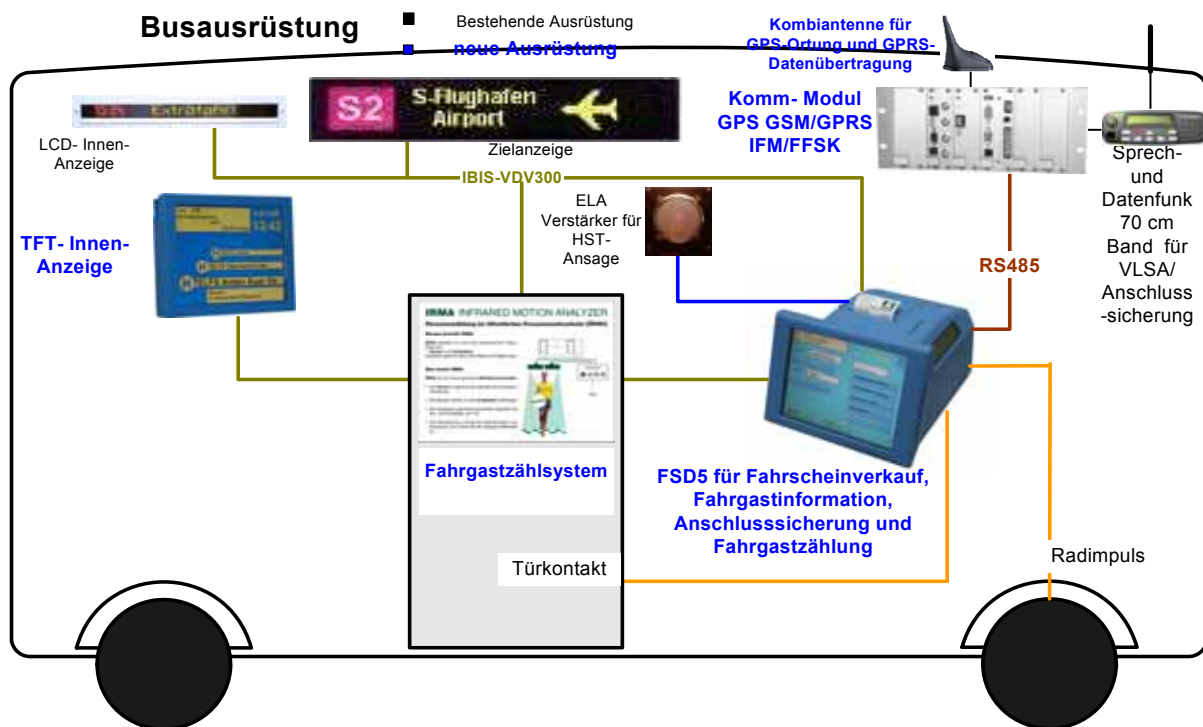
durchzuführen, Fahrgastinformationen auf TFT-Flachbildschirmen anzuzeigen, automatische Fahrgastzählung durchzuführen, Ampeln zu beeinflussen und Anschlusssicherungen durchzuführen. Das System kann gleichzeitig mehrere Tarifmodelle verwalten. Es ist daher möglich, Länder übergreifende Verkehre zu bedienen.

Fahrscheinverkaufsdaten, Betriebsdaten, Fahrgastzählungen und Istabweichungen zum Sollfahrplan werden mittels GPRS vom Fahrscheindrucker an das Backoffice übertragen. Dort werden die Verkaufsdaten und Fahrgastzählungen abgerechnet und ausgewertet. Die eingehenden Anschlussinformations- und Anschlusssicherungsdaten werden für den ganzen Netzbetrieb laufend ausgewertet und an die Informationskomponenten in die Busse geleitet.

Busausstattung

Das System besteht aus folgenden Komponenten:

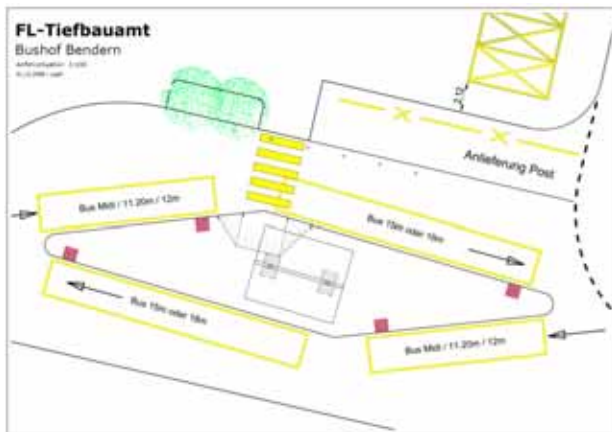
- Fahrscheindrucker / Bordrechner
- Kommunikationsmodul für Ortung über Radimpulse und GPS (Sattelitenortung), für Datenfunk über GSM-GPRS (Mobilfunk) und mit IFM/FFSK (Datenfunk über Infrarot oder konventioneller Funk) Modul für die Lichtsignalbeeinflussung.
- TFT-Farbbildschirm zur Darstellung der Uhrzeit, der Linie und der nächsten Haltestelle, des Fahrtverlaufs, der Fahrplanlage und der eventuellen Anschlüsse.
- Automatische Fahrgastzählgeräte
- Verarbeitung von kontaktbehafteten und kontaktlosen Chipkarten (Option)



Haltestellen-Infrastruktur und Bevorzugung im Strassenraum

Im Jahr 2006 wurden wieder diverse Massnahmen getroffen, welche direkt oder indirekt zur Förderung des öffentlichen Verkehrs beitragen.

Eine der wichtigsten Massnahmen war der Um- und Neubau des **Bushofs in Bendern**. Da Bendern neu als zentraler Umsteigeknoten im Liechtensteiner Unterland fungiert, wurde an dieser Stelle eine neue Perroninsel mit Flugdach errichtet.



Als Haltestellenkante wurde der erstmals an der Haltestelle Vaduz Rütli verwendete Bordstein eingesetzt.



Dieser Bordstein erleichtert den Chauffeuren ein präzises Anfahren an die Haltekante und den Fahrgästen das Ein- und Aussteigen.

Dieselbe Technologie wird auch beim neuen Bushof in Schaan Verwendung finden.

Eine weiterer, auch für den Busverkehr wichtiger Neubau ist die **Ampelanlage Kreuzung Mühleholz**. Die Lichtsignalanlage verfügt über eine Busbevorzugung, die es erlaubt, die Linienbusse analog den bereits bestehenden Anlagen beim St. Peter und der Lindenkreuzung in Schaan, bevorzugt abzufertigen. Die spezifische Ausrüstung der Anlage bildet ein Element für weitere Lichtsignalanlagen auf der Strecke Schaan – Vaduz, die dereinst den Verkehr im Takt einer grünen Welle betreiben und die Linienbusse im selben Takt bevorzugt durchschleusen werden.



Folgende Haltestellen wurden neu mit einer **Wartekabine** ausgestattet:

- Garnetschhof, Triesen
- St. Georg-Strasse, Schellenberg
- Stotz, Schellenberg
- Dorfplatz Schellenberg, Vorarbeiten

Im **Hinterschellenberg** wurde die **Buswendeschleife**, welche aufgrund des neuen Liniennetzes wesentlich öfter befahren wird, erweitert.

In **Balzers** wurde für die LBA Netzumstellung eine **provisorische Buswendeanlage** realisiert.

In **Nendeln** wurde die **Haltestelle Nendeln Post** auf die Fahrbahn verlegt. Damit werden Zeitverluste für das Ein- und Ausfahren über den Postplatz vermieden.

Für die Anbindung des öffentlichen Verkehrs an die **Talstation der neuen Malbun-Bahnen**, wurde ein Teil der dort neu gebauten Buswendeanlage (Standort der Skibusse) und die Einspurstrecke für die Linienbusse in Fahrtrichtung Malbun realisiert.

Fahrzeuge im Einsatz

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



Erneuerung der Fahrzeugparks

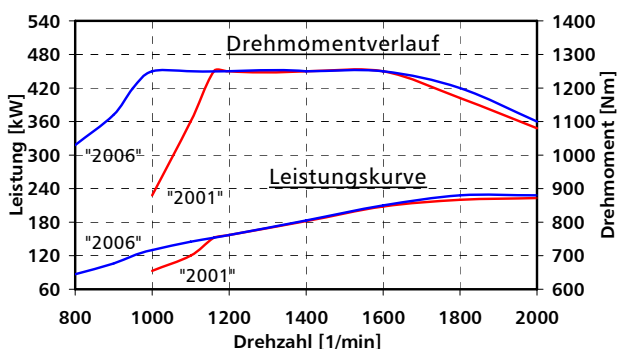
Erstmals seit Einführung der Erdgasbusse im Jahr 2001 wurden im Jahr 2006 weitere Erdgasbusse beschafft. Es handelt sich hierbei um:

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

Die neuen Erdgasbusse entsprechen alle dem EEV-Emissionsstandard (EEV: Enhanced Environmental-friendly Vehicle; erhöhtes umweltfreundliches Fahrzeug). Dieser Emissionsstandard garantiert noch geringere Abgasemissionen als die EURO 5 Normen, welche ab 2010 eingehalten werden müssen.

Die neuen Erdgasmotoren haben gegenüber den Fahrzeugen des Jahres 2001 einen wesentlich verbesserten Drehmomentverlauf und damit auch eine bessere Leistungsentwicklung im wichtigen niedrigen Drehzahlbereich.

Vergleich der Daten der MAN Erdgasmotoren 2001 / 2006 gemäss technischen Daten MAN



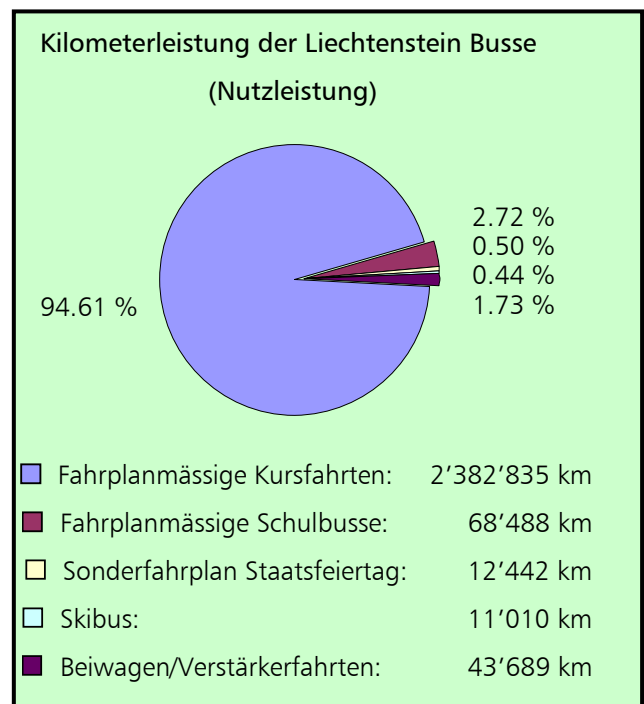
Mit diesen sechs neuen Fahrzeugen ist die Erdgasbusflotte auf 25 Fahrzeuge angewachsen.

Auch im kommenden Jahr werden weitere Fahrzeuge beschafft. Bereits bestellt sind:

- Ein 11.2m Solo-Dieselsbus mit Abgasfilter
- Drei 18m Gelenksbusse mit Erdgasmotoren

Von den 3 Gelenksbusse dient einer als Ersatz für den letzten abzulösenden Dieselsbus und zwei Gelenksbusse werden als Ersatz für 12m Solobusse beschafft. Dieser Abtausch von Solobussen durch Gelenksbusse wurde notwendig, um den steigenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden und so die Transportkapazitäten zu erhöhen. Im weiteren ist es bei nunmehr 13 Grossraumfahrzeugen (neun 18m-Gelenksbusse und vier 15m-Solobusse) erforderlich, ein gleichwertiges Fahrzeug als Ersatzbus verfügbar zu haben.

Bereits nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wurde zur Überbrückung der Zeit bis zur Lieferung der neuen Fahrzeuge ein Gelenkbus angemietet.



Verbundpartner der LBA

Die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Verbundpartnern ist uns wichtig und dient vor allem den Fahrgästen im grenzüberschreitenden Verkehr.

„Direkter Verkehr“

Die grössten externen Einnahmen stammen aus dem Tarifverbund mit den SBB. Im Jahre 2006 flossen fast 20 % der Linienverkehrseinnahmen (GA, Halbtaxabo, Einzel- und Gruppenfahrten, aber auch Monats- und Jahresabverkäufe usw.) über diesen Verbundpartner in die Kasse der LBA.

OSTWIND

Der Absatz von Monats- und Jahresabonnements im Verkehrsverbund OSTWIND stieg 2006 um 60 % an und gewinnt auch langsam an Bedeutung. Die Absatzzahlen werden durch die ungleich höheren Abonnementspreise der schweizerischen Zonen bestimmt.

Verkehrsverbund Vorarlberg VVV

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.

Das Angebot der LBA hat jedoch nicht nur im grenzüberschreitenden sondern auch im innerstädtischen Verkehr von Feldkirch grosse Bedeutung. So benutzen alleine ca. 850 Schülerinnen und Schülern regelmässig das LBA Linien- und Schulbusangebot.

Weitere Kombiangebote

Neben der Integration in die Verkehrsverbünde 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

Per 1. Januar 2006 wurde erstmals seit Jahren eine umfassende Tarifierneuerung durchgeführt. Der prozentual doch erheblichen Tarifierhöhung wurde grösstenteils mit Verständnis begegnet, da sich die Preise immer noch in einem äusserst kundenfreundlichen Rahmen bewegen.

Entscheidend war daher, wie sich der Verkauf von Jahresabonnements im Jahr 2006 entwickeln wird. Für das Jahr 2006 wurde mit einem Rückgang der Jahresabonnementsinhaber von 20% sowie mit einer erheblichen Verlagerung zu anderen Fahrscheinkategorien kalkuliert. Dies scheint im ersten Moment richtig zu sein, da der Abonnementsverkauf im Jahr 2006 gegenüber 2005 um 18% zurück gegangen ist. Da jedoch im Jahr 2005 ausserordentlich viele Jahresabonnements verkauft und diese insbesondere im Dezember 2005 (+48% gegenüber Dezember 2004) gekauft wurden, waren im Jahr 2006, wie schon in den vergangenen Jahren, durchschnittlich 15'000 gültige Abonnements im Umlauf.

Wie sich der Jahresabonnementsverkauf tatsächlich entwickelt, wird sich erst im Jahr 2007 erweisen. Die ersten beiden Monate 2007 geben zu hohen Erwartungen Anlass. Liegen die Verkäufe doch insgesamt mit 7 % über denjenigen des Vorjahres. Ob dies zudem mit dem neuen Liniennetz- und Fahrplanangebot zusammenhängt, ist schwer zu beurteilen.

Keinesfalls lässt sich ein Rückgang bei den Jahresabonnements mit einem entsprechenden Rückgang der Fahrgastzahlen gleichsetzen. Dies ist auch ohne entsprechende objektive Zählungen feststellbar.

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 16.2 % der Kosten.

Einnahmen im Linienverkehr

Die Einnahmen des öffentlichen Verkehrs ohne Schulbusverkehr – teilen sich wie folgt auf (Einnahmen im Vergleich zum Vorjahr sowie die Verteilung der Einnahmen in %):

Kategorie	Betrag in CHF	Vorj. in %	Anteil in %
Billetverkauf Chauffeure	600'337	+18.9	27.3
Aboverkauf	1'224'111	+40.7	47.2
aus Verkehrsverbänden	350'185	+8.7	17.4
Diverses aus Busverkehr	156'478	+27.4	6.6
Diverse Nebenerlöse	32'865	+19.4	1.5
Total Einnahmen	2'363'976	+28.0	100

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

Aboverkauf: 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 16.8 % 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 245'327, die im grenzüberschreitenden Verkehr von der SBB direkt abgegebenen Fahrscheine mit CHF 49'208 sowie die pauschale Abgeltung des VVV mit CHF 49'438.

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 durch Postguttransporte, Werbeeinnahmen und Entschädigungen für nicht erbrachte Leistungen der Subunternehmer.

Neue Tarife 2007

Gemäss Personenbeförderungsgesetz legt die LBA die Tarife fest. Diese unterliegen der Genehmigung durch die Regierung. Für das Jahr 2007 wurden im Vergleich zum vergangenen Jahr nur geringfügige Erhöhungen festgesetzt. So steigen das Jahresabonnement für Er-

wachsene von CHF 140.- auf CHF 160.- und das davon abgeleitete Familienabonnement von CHF 280.- auf CHF 320.-.

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.

Die Einnahmesteigerung im Jahr 2006 von +28% ist weitgehend auf die tariflichen Massnahmen zurück zu führen. Die tarifbereinigte Einnahmesteigerung lag bei 3% und war deshalb nicht Bonusberechtiggt.

Bonus aus Qualitätserfolg

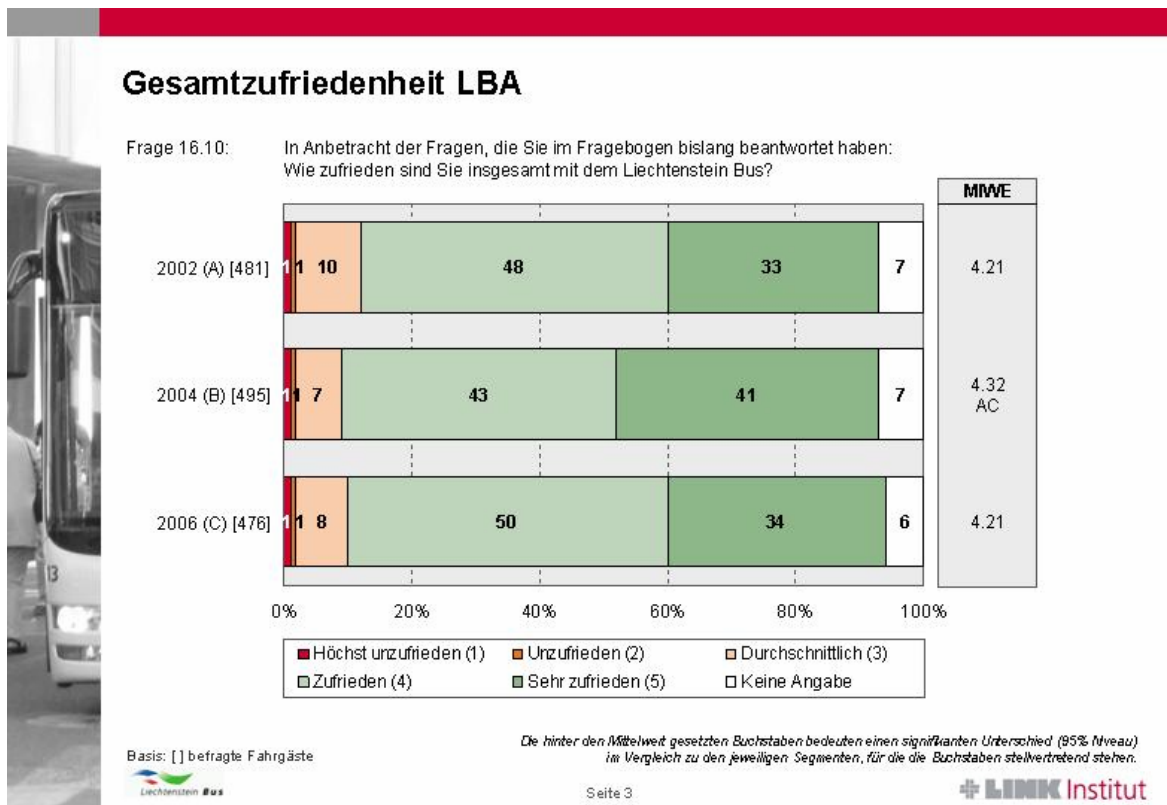
Auf Grund des Ergebnisses der Kundenzufriedenheitsmessung 2006 konnte festgestellt werden, dass unser Vertragsunternehmen den Vertragswert erreicht, jedoch nicht in dem Masse übertroffen hat, dass ein Bonus ausbezahlt werden konnte. Ebenso entfällt eine rückwirkende Bonuszahlung für das Jahr 2005.

Kundenbetreuung

Die Kundenzufriedenheitsmessung

Wichtig für die Kundenakzeptanz des öffentlichen Verkehrsangebots ist die Qualität der Dienstleistung. Je besser die wahrgenommene Dienstleistungsqualität mit der erwarteten Dienstleistungsqualität übereinstimmt, desto attraktiver ist das Angebot für den Kunden.

Im Oktober/November 2006 (ca. 6 Wochen vor dem Fahrplanwechsel) fand nach 2002 und 2004 die dritte repräsentative Kundenbefragung der LBA statt. Durchgeführt wurde die Befragung wiederum durch das LINK Institut, Luzern, nach der selben Methode wie schon in den Jahren zuvor. Dadurch wird das Ergebnis vergleichbar und die Entwicklung ersichtlich.



Von den 800 verteilten Fragebogen wurden 476 ausgefüllt retourniert. Die Rücklaufquote der Fragebogen war mit 59.5% wiederum sehr gut und weist auf sehr aufmerksame und kritische Kunden hin, welche an der Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs interessiert sind. Und wiederum haben sich über 220 Personen zusätzlich die Mühe gemacht, mit Wünschen, Vorschlägen Hinweisen, Kritiken und Lob, weitere Informationen anzubringen.

Auf die Frage, wie die Kunden mit dem Liechtenstein Bus (sowohl Kriterien für die LBA als auch die Subunternehmer) insgesamt zufrieden sind, haben die Kunden folgendermassen geantwortet:

Die grosse Mehrzahl der Fahrgäste ist alles in allem zufrieden bis sehr zufrieden mit dem Liechtenstein Bus (84%). Den (sehr) zufriedenen Fahrgästen stehen lediglich 2% gegenüber, die sich (höchst) unzufrieden äussern. Befragte ab 55 Jahren sind signifikant zufriedener als jüngere Befragte. Es zeigt sich auch, dass die Zufriedenheit mit zunehmender Nutzungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs tendenziell abnimmt. Oder anders ausgedrückt: Je häufiger die Befragten mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, desto kritischer äussern sie sich.

Die Liechtenstein Bus Anstalt wird insbesondere als verlässliches Busunternehmen, das seine Verantwortung für den öffentlichen Verkehr wahrnimmt, gesehen.

Das Transportunternehmen Postauto Schweiz erlitt mit einer Punktzahl von 82.2 zwar einen signifikanten Rückgang gegenüber 2004, liegt aber immer noch über dem minimalen Vertragswert von 81.3. Auch die LBA hat mit 85.0 Punkten einen leichten jedoch nicht signifikanten Rückgang gegenüber 2004 zu verzeichnen.

Im Bericht des LINK Instituts werden sowohl Handlungsbedarf wie auch Verbesserungsvorschläge aufgezeigt:

- Bei den Chauffeuren: Freundlichkeit, Hilfs- und Auskunftsbereitschaft, Fahrweise, Chauffeure unterhalten sich und verpassen die Abfahrtszeit. Es gibt jedoch auch Kommentare, in welchen die Chauffeure ausdrücklich gelobt werden!
- Fahrplan / Ausbau des Liniennetzes: längere Betriebszeit am Abend und an Wochenenden, schlechte Abstimmung von Bus und Bahn, volle Busse, mehr Verbindungen (Triesen Oberdorf, BERNER-RUGGELL-Schellenberg, Malbun, Balzers), zu geringe Taktfrequenz.
- Einhaltung des Fahrplans: Verspätung aufgrund von starkem Berufsverkehr, Anschlüsse oft nicht gewährleistet (insbesondere von und zur Bahn).
- Haltestellen: vermehrt überdachte Haltestellen, Mangelnde Sauberkeit und Wartung der Beleuchtung, zusätzliche Haltestelle Birkenhof Mauren.

- Busse: Haltestellenanzeige / moderne Fahrgastinformation, Durchsagen auf Schriftdeutsch, Busse absenken, teilweise laut, starke Kühlung / Belüftung.
- Billette: Verteuerung des Angebots, Fahrrad-Mitnahme zu attraktivem Preis, Mehrfahrtenkarten.
- Allgemeines: Unanständige Jugendliche zurechtweisen, häufigere Billettkontrollen, Schwarzfahrer häufiger büssen.

Nachdem im Dezember 2006 eine grosse Veränderung im öV-Angebot stattgefunden hat, soll auch im Jahr 2007 eine repräsentative Kundenbefragung stattfinden.

„Kundenbefragung zur Haltestellenbeurteilung“

Der Kundenrat der LBA wollte sich über die Haltestellenqualität ein besseres Urteil bilden. Mit einem Flyer im Bus (mit Rückantwortkarte) wurden die Fahrgäste eingeladen, die Haltestellen zu beurteilen und ihre Anliegen und Anregungen einzubringen.

Die Flyer wurden von der LBA ausgewertet und die Ergebnisse dem Kundenrat zur Beurteilung übergeben.

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 die 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 (2006: 3449 Gruppenanmeldungen mit rund 106'200 Personen) und der Organisation von Verstärkerfahrten (2006: 850), der Betreuung von 13'700 Jahresabonnementinhabern sowie der Betreuung der Schulbusse. Es liegt in der Natur der Sache, dass telefonisch vorgebrachte Anliegen oft als Reklamationen auftreten. Wenn möglich, werden diese direkt besprochen, ansonsten werden Abklärungen getroffen.

www.lba.li

Die Homepage der LBA ist ein wichtiges Instrument zur Kommunikation mit den Kunden. Sie bietet vielfältige Informationen zu den Themen: Aktuelles, Fahrplan/Liniennetz, Service, Tarife/Tickets, LBA und Dialog/Partner. Die LBA Homepage wurde 2006 monat-

lich im Durchschnitt von 4500 Personen (Spitzenmonat Dezember mit 6492 Besuchern) angewählt. Dabei werden im Schnitt 11 Seiten besucht.

Über die Homepage ist auch jederzeit eine Kontaktaufnahme mit dem Kundendienst der LBA möglich.

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

Das Thema Qualität und die Sicherheit der Fahrgäste genoss auch im abgelaufenen Jahr höchste Priorität auf der Traktandenliste des LBA Kundenrates. Intensiv befasste er sich mit dem neuen Angebotskonzept, welches in Form des neuen Liniennetzes seit Mitte Dezember 2006 in die Praxis umgesetzt wird. Einen weiteren Schwerpunkt der Arbeit bildete eine vom Kundenrat initiierte, schriftliche Befragung der Fahrgäste zur Qualität der Haltestellen. Dabei kam zum Vorschein, inwiefern Kriterien wie Sitzgelegenheit, Einstiegscomfort, Beleuchtung, Wetterschutz, Information, Veloabstellplatz etc. beurteilt werden. Die am häufigsten beanstandeten Punkte werden von den betroffenen Stellen nun Schritt für Schritt verbessert.

Gleichzeitig mit der Haltestellen-Qualitäts-Befragung ist auch ein Aufruf zur Mitarbeit im Kundenrat erfolgt. Davon haben sich vier Personen angesprochen gefühlt und sich spontan zur Mitarbeit im Kundenrat bereit erklärt. An dieser Stelle möchten wir die neuen Mitglieder willkommen heissen und allen, die sich im Namen aller Fahrgäste für die Dienstleistungsqualität der LBA einsetzen, ein herzliches Dankeschön für ihre wertvolle Arbeit aussprechen.

Öffentlichkeitsarbeit

Die LBA hat sich 2006 im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit in verschiedenen Projekten engagiert. In Zentrum standen jedoch die Vorbereitungen zum grossen Liniennetz- und Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2006. Nachfolgend sind die wichtigsten Aktionen aufgeführt:

- In der Gemeinschaftsinitiative Interreg IIIA-Projekt Rundwanderweg Rätikon „Rätikontour“ wirkte die LBA als Verkehrspartner mit.
- Bei ersten „SlowUp Werdenberg-Liechtenstein“ im Mai 2006 engagierte sich die LBA als involviertes Verkehrsunternehmen.

- Zusammen mit der Kommission für Unfallverhütung und der Landespolizei lief die Plakataktion „G’schnallt“, 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 engagierte sich mit dem VCL, dem Amt für Gesundheitsdienst und „viaNova“ an der Broschüre „Fit in Fahrt“ und wirbt mit Plakaten an den Haltestellen für eine „Fitnesswelle an der Haltestelle“.
- Die LBA begleitet und unterstützt die Aktionen des Kundenrates in sachlichen, organisatorischen und finanziellen Belangen. Die Aktionen des Kundenrates sind besonders wertvoll, weil hier Fahrgäste für Fahrgäste und zu Fahrgästen sprechen. Es werden verschiedene Plakataktionen und Wettbewerbe zum Thema Sicherheit im Bus durchgeführt.
- Weiter Aktionen, für welche sich die LBA ebenfalls engagierte, sind „Autofasten“ und „Radfahren für ihre Gesundheit“.
- An einer Pressekonferenz am 15. September 2006, anlässlich der Europäischen Woche der Mobilität, berichtete die LBA zusammen mit dem Verkehrsminister Dr. Martin Meyer über das zukünftige Liniennetz und dessen Fahrplanangebot für Arbeitspendler. Die Pressekonferenz fand sinnigerweise in Schaan, am Entstehungsort des neuen Bushofs, statt.
- Bei Infikon, OC Oerlikon sowie bei der Liechtensteinischen Landesbank fanden Vorstellungen und Gespräche zum neuen LBA Angebot ab 10. Dezember 2006 statt.
- In der lokalen und regionalen Presse sowie bei Radio Liechtenstein wurden verschiedene Informationsartikel und Sendungen zum neuen Liniennetz geschaltet.
- Mit Flyern in alle Haushaltungen wurde das neue Liniennetz vorgestellt und darauf verwiesen, wie man sich diesem neuen Angebot bedienen kann.
- 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. Gerade bei grossen Tarifänderungen, wie sie per 1.1.2006 geschehen sind und einem überwiegenden Anteil von Fahrten mit Jahresabonnements (85.5%) zeigt sich ein grosser Systemmangel.

Die auf diese Weise ermittelten Fahrgastzahlen liegen 2006 bei 3'590'000 und somit um 13 % tiefer als 2005. Diese theoretische Fahrgastabnahme ist, wie bereits bei der Zunahme von 22.2 % im Vorjahr festgestellt, offensichtlich unrealistisch und nicht begründbar. Die Wahrheit dürfte, wie schon im vergangenen Jahr festgehalten, bei ca. 4 Mio. Fahrgästen im Linienverkehr liegen. Im Laufe des Jahres 2007 werden in 5 Bussen automatische Fahrgastzähleinrichtungen installieren. Damit können im Jahr 2008 erstmals verlässlichere Zahlen ermittelt werden.

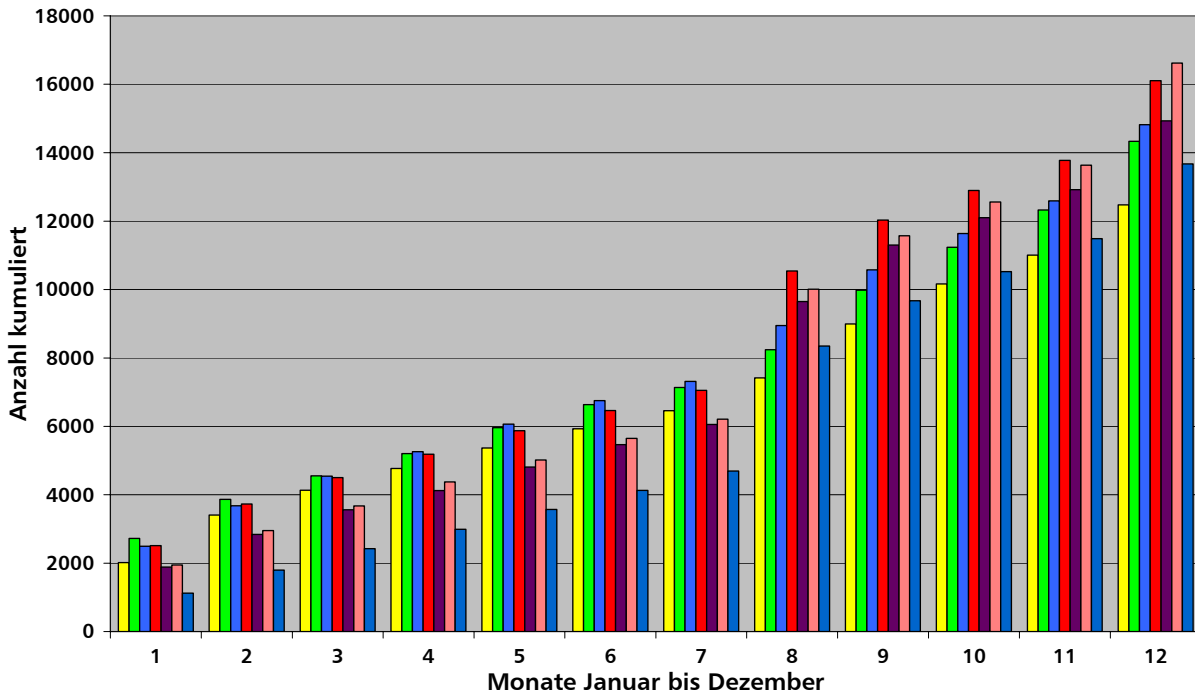
Einzelfahrscheine (+1.2 %): Diese Fahrscheinkategorie weist nun zum wiederholten Mal einen Anstieg auf. Die Anzahl der Einzelfahrscheine ist identisch mit der zugehörigen Anzahl Fahrgäste. Somit ist der Anstieg bei den Einzelfahrscheinen ein sicheres Indiz für steigende Fahrgastzahlen. Rund 8.9 % der Fahrgäste bedienten sich im Jahr 2006 der Einzelfahrscheine.

Wochenkarte (-8.4 %): Die Wochenkarte ist mit einem Anteil von 0.4 % am Fahrgastaufkommen unbedeutend. Sie ist für Kurzaufenthalter eine sehr preiswerte Möglichkeit Bus zu fahren. Auf Grund der geringen Anzahl unterliegt diese Karte auch grösseren Schwankungen, da sie oft ereignisorientiert (grössere Anlässe mit externen Teilnehmern) genutzt wird.

Monatskarte (-31.3 %): Die Monatskarte wurde preislich deutlich erhöht und ist somit weniger interessant. Aber auch die Monatskarte repräsentiert lediglich ein Fahrgastaufkommen von 1.2 % und ist damit nur von geringer Bedeutung.

Jahresabonnements (-17.7 %): Der deutliche Rückgang an Jahresabonnements ist auf einen massiven Anstieg von verkauften Jahresabonnements im November und Dezember 2005 zurück zu führen. Allein im Dezember 2005 wurden 20% des gesamten Jahresumsatzes verkauft. Diese Verkäufe fehlten 2006 in dem ansonsten verkaufsstarken Monat Januar. Hervorgerufen wurde dieser Vorbezug an Jahresabonnements durch die Preiserhöhung im Jahr 2006. Über 85 % aller Fahrten mit den Liechtenstein Bussen werden mit Jahresabonnements gemacht.

Verkauf von Jahresabonnements 2000 - 2006, monatlich kumuliert



Verkaufte Jahresabonnemente im Gemeindevergleich:

Gemeinde	Einwohner	Anzahl Abos	%	Gemeinde unterstützt Abokauf
Liechtenstein	35593	10'895	30.6	
wovon Vaduz	5203	1522	29.3	ja
Triesen	4735	1734	36.6	ja
Triesenberg	2598	946	36.4	nein
Balzers	4466	1257	28.1	nein
Schaan	5820	1476	25.4	nein
Planken	390	137	35.2	ja
Eschen/Nendeln	4145	1251	30.2	ja
Mauren/ Schaanwald	3798	1396	36.8	ja
Gamprin-Bendern	1470	333	22.7	nein
Ruggell	1926	532	27.6	nein
Schellenberg	1042	310	29.7	nein
Schweiz Total		1'980		
wovon Buchs		594		
Sargans		180		
Sevelen		139		
Trübbach		220		
Osterreich Total		801		
wovon Feldkirch		620		
Gesamttotal		13'676		

Trotz deutlicher Reduktionen in den Verkaufszahlen bei den Abonnements konnten die Einnahmen 2006 um 40.7 % erhöht werden.

Gruppenfahrten (+10.4 %): Die Nutzer von Gruppenfahrten verteilen sich wie folgt:

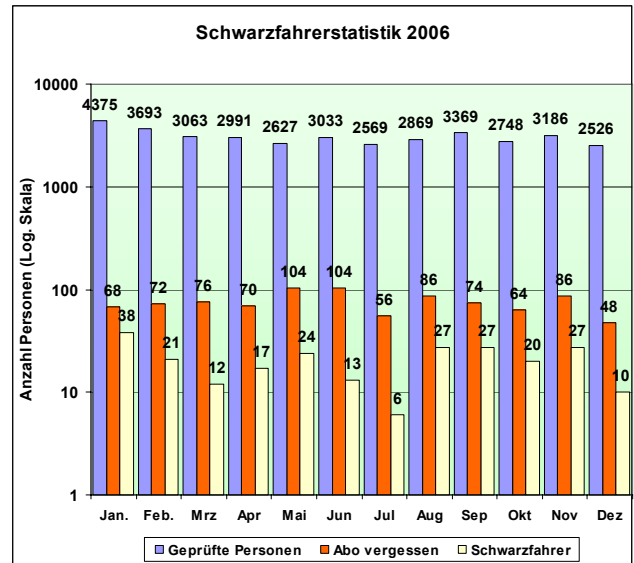
Gästekategorie	Gruppen	Personen	Beiwagen
Schulen	2'766	80'813	501
Vereine	133	3'942	42
private Gruppen	260	6'261	47
Firmen	16	4'502	7
Anlässe	41	1'027	30
erhöhtes Aufkommen v. Fahrgästen	233	9'661	223
Total	3'449	106'206	850

Kontrollen und Sicherheit

Die Kontrollen wurden im Jahr 2006 von Mitarbeitern der Securitas AG durchgeführt.

Die aktuellen Zahlen zeigen im Vergleich zum Vorjahr, dass von allen kontrollierten Personen 3.10 % (2005: 3.72 %) ohne gültigen Fahrausweis angetroffen wurden. Da sehr viele dieser Personen nachträglich ein gültiges Jahresabonnement vorweisen können, werden noch 0.65 % (2005: 0.80 %) Personen als „echte Schwarzfahrer“ ermittelt.

Das folgende Diagramm zeigt die Entwicklung der Schwarzfahrerstatistik im Jahr 2006 (man beachte den logarithmischen Massstab).



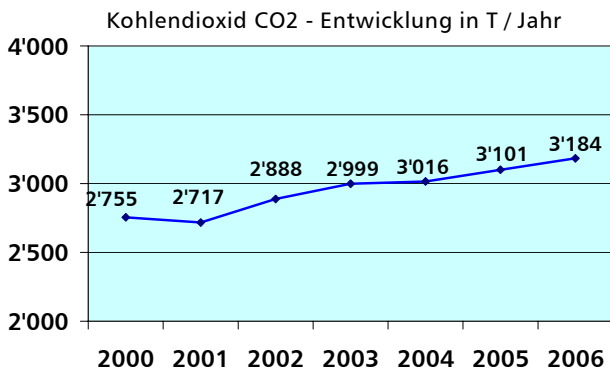
Der Vergleich der Einnahmen (CHF 22'260) mit den Ausgaben (CHF 38'399) für die Kontrolle und Sicherheit kann alleine keine Auskunft über die Wirtschaftlichkeit der Massnahmen geben. Aus der Erfahrung lässt sich ableiten, dass die Mehrkosten über den vermehrten Fahrscheinbezug mehr als abgedeckt sind. 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 den Einsatz von neuen Dieselnissen mit Partikelfilter und insbesondere von Erdgasbussen (Gesamtleistung mehr als 8.0 Mio. Kilometer; der Kilometerstand einzelner Busse liegt bereits über 500'000 Km) erhebliche Emissionseinsparungen gemacht werden. Diese Entwicklung konnte im Jahr 2006 durch die weitere Beschaffung von Erdgasbussen zusätzlich verstärkt werden.

Dass die überaus hohen Emissionseinsparungen bei den Schadstoffen auch ihren Preis haben, ist offensichtlich. Dennoch stehen die Kosten in einem vertretbaren Verhältnis zu den erreichten Ergebnissen.

Die Emissionsentwicklung sieht für die einzelnen Schadstoffe wie folgt aus:

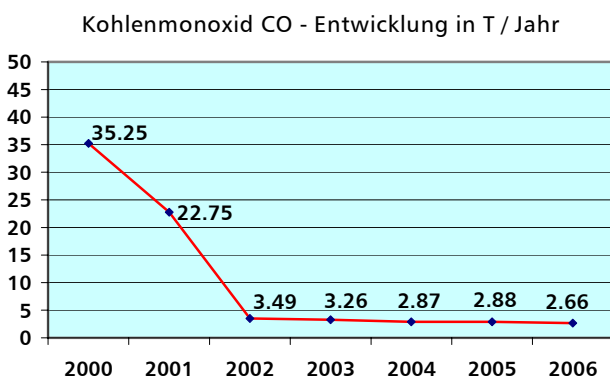


Er gibt zwei Gründe, welche den regelmässigen Anstieg des Treibhausgases Kohlendioxid der vergangenen Jahre erklären:

- Der stetige Anstieg der Mehrleistungen im Linienverkehr
- Ein erheblicher Anstieg des spezifischen Treibstoffverbrauchs pro Kilometer der neuen Dieselflotten gegenüber den abgelösten Dieselflotten (gegenüber 2002 plus 11.2 %). Fahrzeuge mit EURO III Motoren und Partikelfilter haben einen höheren Verbrauch als die Altfahrzeuge. Zusätzlich sind die neuen Dieselflotten für Malbus stärker motorisiert, als die abgelösten Busse. Auch der spezifische Treibstoffverbrauch der Erdgasbusse ist in dieser Zeit um 6.8 % angestiegen

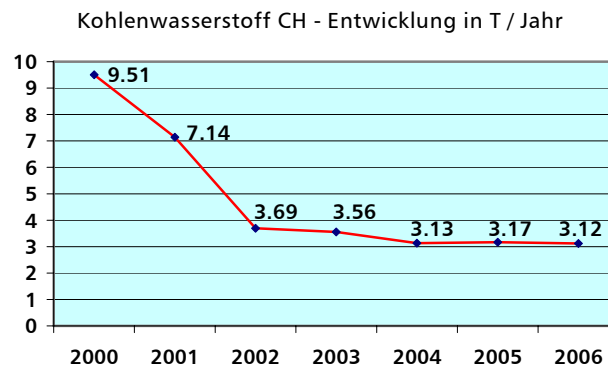
Der spezifische Kohlendioxid-Ausstoss der Dieselflotten betrug 2006 1.26 Kg CO₂ pro Km, derjenige der Erdgasbusflotte betrug 1.12 Kg CO₂ pro Kilometer. Damit erzeugt die Erdgasbusflotte um 12.5 % geringere spezifische CO₂ Emissionen als die Dieselflotten. Die CO₂ Emission für Erdgas wurde auf der Basis von reinem Methan gerechnet und ist in der Realität daher noch geringer. Da die Erdgasbusflotte mittlerweile auch die 10 grössten Busse umfasst, ist dieser Vergleich zulässig und aussagekräftig.

Mit diesen Werten liegt der öffentliche Busverkehr bei etwa 80g CO₂ pro Personenkilometer.

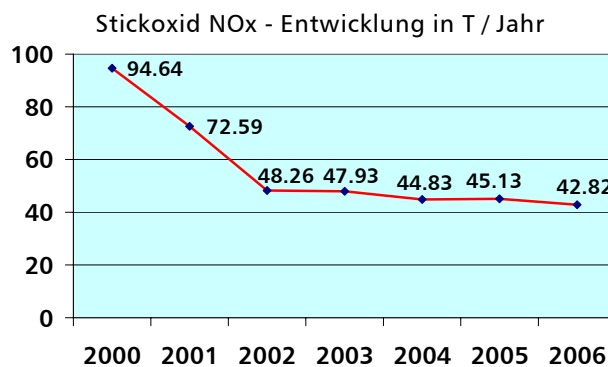


Kohlenmonoxid zählt nicht mehr zu den grossen Umweltbelastungen. Bei diesen Emissionen kann trotz

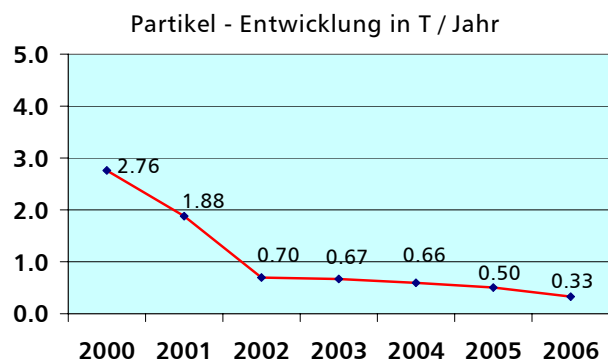
steigender Kilometerleistungen eine kontinuierliche Reduktion erreicht werden.



Für die Kohlenwasserstoffemissionen gilt das selbe wie für das Kohlenmonoxid.

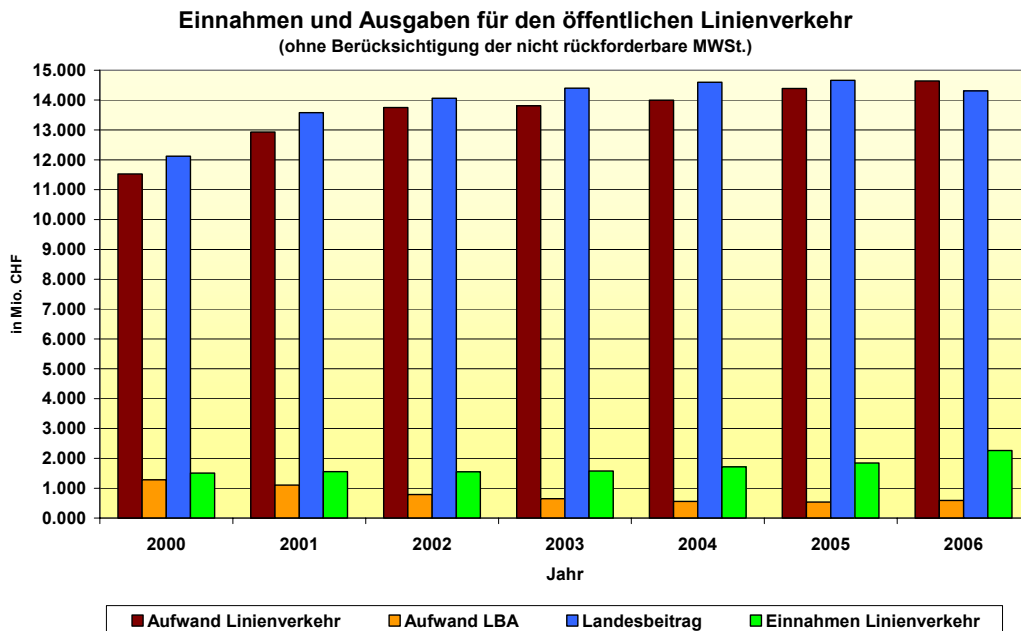


Die Stickoxid-Emissionen konnten aufgrund der Fahrzeugablösung mit EEV fähigen Erdgasbussen um weitere 5.3 % reduziert werden.



Die erfreulichste Emissionsreduktion kann bei den Partikelemissionen verzeichnet werden. Diese Reduktion kann sowohl auf die Erdgastechnologie wie auch auf den Einsatz von Partikelfilter bei den Dieselfahrzeugen zurückgeführt werden. Die gesamte Busflotte ist mittlerweile noch bei lediglich 12 % der Partikelemissionen des Jahres 2000 angelangt.

Die Erfolgsrechnung der LBA



Die Erfolgsrechnung 2006 der LBA schliesst mit einem Überschuss von CHF 678'314.41.- gegenüber Budget ab. Und dies, obwohl der Staatsbeitrag im Jahr 2006 um CHF 351'000.- reduziert wurde. Verschiedene Umstände führen zu diesem erfreulichen Ergebnis.

Auf der Einnahmeseite sind um rund CHF 65'000.- höhere Einnahmen als budgetiert zu verzeichnen. Siehe hierzu auch die Ausführungen zu den „Einnahmen im Linienverkehr“.

Ausgaben 2006 gemäss Erfolgsrechnung im Vergleich zum Budget (ohne „nicht rückforderbare Mehrwertsteuer“):

Aufwandposition	Betrag in CHF	Abw. in %
Eigener Leistungsaufwand	21'058	-69.9
Leistungsaufwand Dritte	15'433'472	0.0
Übriger Aufwand Linienverkehr	118'160	-33.2
Vertriebskosten	301'783	32.1
Organisations- und Verwaltungsaufwand	588'238	-14.3
Außerordentlicher Aufwand	175'170	16.8
Total aller Aufwendungen	16'637'881	-0.6

Auf der Ausgabeseite liegen die Kosten um rund CHF 99'000.- tiefer als budgetiert. Siehe hierzu auch die Erläuterungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung 2006 Seite 11. Die Budgetabweichung beträgt 0.6 %. Gegenüber der Rechnung 2005 entsteht eine Kostensteigerung um 1.95 %. Die Mehrkosten sind in den Erläuterungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung 2006 Seite 9, Position 14a aufgelistet.

Die entscheidende Veränderung fand jedoch in der Berechnung der Vorsteuerabzugskürzung der Mehrwertsteuer statt (siehe hierzu die Erläuterungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung 2006 Seite 9, Position 13). Dies Neuberechnung ergab für 2006 eine Reduktion in der Position „nicht rückforderbare Vorsteuern“ von CHF 513'522.10.

Die LBA weist per 31.12.2006 ein Eigenkapital von CHF 1'477'764.51.- ausweist. Dieses Eigenkapital soll dazu verwendet werden, Investitionen im Bereich Fahrgeldmanagement- und Informationssystem in den Bussen selbst zu finanzieren sowie auch bei einem Leistungsausbau die Landesbeiträge an die LBA in absehbarer Zeit konstant zu halten.

Ausblick

Im Jahr 2006 wurden wichtige Projekte umgesetzt, welche zukünftig zu einer tief greifenden Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs führen werden. Dabei setzt die LBA folgende Schwerpunkte für die kommenden Jahre:

1. Optimierung und Konsolidierung des neuen Liniennetz- und Fahrplanangebots.
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 drei moderne, komfortable und emissionsarme Grossraumbusse.
6. Verbesserungen im Strassenraum, wie die Busbevorzugung bei der Meierhofkreuzung im Süden von Vaduz, die zur Zeit neu gebaut wird sowie die Busbevorzugung bei weiteren 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 Abonnements-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 Fahrgästen gilt ein besonderer Dank. Mit ihrer Treue und Loyalität nützen sie den öffentlichen Personennahverkehr in Liechtenstein überdurchschnittlich und rechtfertigen die hohen

Aufwendungen des Landes Liechtenstein in ganz besonderer Weise.

Ebenfalls ein ganz besonderer Dank gilt den am öffentlichen Verkehr beteiligten Unternehmen und deren Mitarbeitern. Die Chauffeure haben bei der Umsetzung des neuen Liniennetzes und Fahrplans an vorderster Front grosse Professionalität bewiesen und einen hohen Einsatz geleistet.

In unseren Dank einschliessen möchten wir alle beteiligten Regierungsstellen, Ämter und Gemeinden. Ebenso gilt unser Dank allen Mitarbeitern 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.

Fahrscheinotyp	Anzahl 2000	Anzahl 2001	Anzahl 2002	Anzahl 2003	Anzahl 2004	Anzahl 2005	Anzahl 2006	Veränderung %	Fahrgäste 2006	%
Einzel	256'405	261'160	270'009	260'194	284'849	315'344	319'023	+1.2	319'023	8.9
Wochenabo	1'097	1'104	1'962	2'037	2'746	2'773	2'540	-8.4	12'700	0.4
Monatsabo	2'215	2'471	2'035	2'130	2'880	3'390	2'329	-31.3	41'235	1.2
Jahresabo	12'477	14'330	14'865	16'208	15'007	16'621	13'676	-17.7	3'065'145	85.5
Gruppenreisen	2'223	2'184	2'998	2'858	2'750	3'124	3'449	+10.4	111'446	3.1
Staatsfeiertag	35'000	35'000	35'000	35'000	35'000	35'000	35'000	0	35'000	0.9
Total Fahrgastzahlen	2'918'930	3'252'838	3'360'917	3'475'883	3'372'301	4'120'081	3'584'549	-13.0	3'584'549	100

Fahrzeuge im Einsatz für die LBA

Erdgasfahrzeuge		Jg.	Sitzplätze	Stehplätze	Total	Kilometerstand per 31.12.06
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	323'592
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	356'421
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	447'240
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	428'121
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	373'785
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	461'081
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	328'194
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	344'015
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	420'407
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	377'796
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	448'752
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	462'797
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	378'057
MAN NL 313 / A21	NF	2001	39 + 2	40	81	372'074
MAN NL 313 / A21	NF	2006	39 + 2	40	81	39'110
MAN NL 313 / A21	NF	2006	39 + 2	40	81	31'686
MAN NL 313 / A26	NF 15m	2001	48 + 2	67	117	461'813
MAN NL 313 / A26	NF 15m	2001	48 + 2	67	117	358'412
MAN NL 313 / A26	NF 15m	2001	48 + 2	67	117	523'609
MAN NL 313 / A26	NF 15m	2001	48 + 2	67	117	546'087
MAN NL 313 / A23	GL	2001	55	89	144	457'136
MAN NL 313 / A23	GL	2006	55	89	144	34'922
MAN NL 313 / A23	GL	2006	55	89	144	29'106
MAN NL 313 / A23	GL	2006	55	89	144	43'778
MAN NL 313 / A23	GL	2006	55	89	144	39'684

Dieselfahrzeuge	Typ	Jg.	Sitz- plätze	Steh- plätze	Total	Kilometer- stand per 31.12.04
Mercedes O 405 N2	NF	1995	35	56	91	802'707
Mercedes O 405 N2	NF	1995	36	56	92	994'831
Mercedes O 405 GN	NF-GL	1996	62	96	158	738'663
Mercedes O 405 N2	NF	1996	36	56	92	741'199
Mercedes O 405 N	NF	1997	35	58	93	664'591
Setra S 315 NF	NF	1998	47	46	93	421'962
Setra S 315 NF	NF	1998	47	46	93	444'599
Setra 315 NF	NF	1998	44	46	90	544'087
Mercedes Sprinter	Ü	1998	14	0	14	195'367
Setra 315 NF	NF	1999	44	46	90	560'942
Mercedes O 815 D	Ü	2001	22	13	35	143'305
MAN NÜ 363 / A22*	NF	2003	38	48	86	266'167
MAN NÜ 363 / A22*	NF	2003	38	48	86	263'505
MAN NÜ 363 / A22*	NF	2003	38	48	86	300'945
MAN NÜ 363 / A22*	NF	2003	38	48	86	346'400
MAN NM 223 / A76	NF	2003	26	42	68	104'367
MAN NÜ 363 / A22*	NF	2004	38	48	86	194'944
MAN NM 223 / A76*	NF	2004	26	42	68	224'252
MAN NÜ 363 / A22*	NF	2005	38	48	86	112'636
MAN NM 223 / A76*	NF	2005	26	42	68	111'568
MAN NM 223 / A76*	NF	2005	26	42	68	58'364

* Fahrzeuge mit Partikelfilter

Das Durchschnittsalter des Fuhrparks beträgt 4,6 Jahre

Legende:

Ü = Überland
NF = Niederflur
GL = Gelenkbus

Liechtenstein Bus Anstalt (LBA)
Jahresrechnung 2006

Inhaltsverzeichnis:

Bericht der Revisionsstelle	
Bilanz per 31.12.2006	2/11
Erfolgsrechnung 1.1.2006 - 31.12.2006 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 2006 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 2006 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 2006 zu genehmigen.

Vaduz, 5. März 2007
oer/gal

CONFIDA
Treuhand- und Revisions AG



Josef Grünenfelder
dipl. Wirtschaftsprüfer



Reinold Öhri
dipl. Wirtschaftsprüfer
Leitender Revisor

Liechtenstein Bus Anstalt

Bilanz per 31.12.2006	Referenz	31.12.2006 CHF	Vergleich 31.12.2005 CHF
Aktiven			
Anlagevermögen			
Sachanlagen LBA	1	95'590.63	56'734.04
Sachanlagen für Linienverkehr	2	145'853.78	63'475.43
		241'444.41	120'209.47
Umlaufvermögen			
Forderungen aus Leistungen	3	943'353.13	781'708.22
Sonstige Forderungen: Guthaben MWSt.		464'363.10	67'591.05
Forderungen gegenüber Land Liechtenstein	4	71'492.49	-
Guthaben bei Kassen/Banken/Postcheck	5	445'003.85	484'777.25
		1'924'212.57	1'334'076.52
Aktive Rechnungsabgrenzung	6	230'000.00	294'699.53
Total Aktiven		2'395'656.98	1'748'985.52
Passiven			
Eigenkapital			
Bilanzgewinn	7	1'477'764.51	799'450.10
		1'477'764.51	799'450.10
Rückstellungen		-	-
Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Leistungen	8	210'372.32	110'810.87
Verbindlichkeiten aus Steuern und sozialer Sicherheit		-	55'222.55
Verbindlichkeiten gegenüber Land Liechtenstein		-	198'013.31
		210'372.32	364'046.73
Passive Rechnungsabgrenzung	9	707'520.15	585'488.69
Total Passiven		2'395'656.98	1'748'985.52

Vaduz, den 24. Februar 2007



Johann Ott
Verkehrsbeauftragter



Ulrich Feisst
Geschäftsführer

Liechtenstein Bus Anstalt

Erfolgsrechnung 1.1.2006 - 31.12.2006		2006	Vergleich 2005
	Ref.	CHF	CHF
Nettoumsatzerlöse			
Einnahmen Linienverkehr			
Billetverkauf		600'337.05	505'069.77
Aboverkauf	10	1'124'111.70	869'992.85
Einnahmen Verkehrsverbände		350'185.15	322'117.49
		2'074'633.90	1'697'180.11
Einnahmen Schülerverkehr			
Schulverkehr Liechtenstein		1'137'361.30	1'123'459.50
Schulverkehr Feldkirch		101'338.00	98'659.85
		1'238'699.30	1'222'119.35
Diverse Einnahmen aus Busverkehr	11	156'477.35	122'797.40
Diverse Nebenerlöse	12	32'864.19	27'531.15
Nettoumsatzerlöse vor Landesbeiträgen		3'502'674.74	3'069'628.01
Landesbeiträge - Betriebssubventionen		14'310'000.00	14'661'000.00
nicht rückforderbare Vorsteuern	13	-496'477.95	-1'025'276.01
Nettoumsatzerlöse nach Betriebssubventionen		17'316'196.79	16'705'352.00
Aufwand für die Erzielung des Nettoumsatzerlöses			
Eigener Leistungsaufwand			
Abschreibung Sachanlagen bei Subunternehmer		21'058.40	32'899.96
Leistungsaufwand Dritte			
Fahrplanmässige Leistungen Subunternehmer	14	14'772'345.87	14'542'224.42
Weitere Fahrleistungen Subunternehmer und Diverse	15	395'194.58	379'676.88
Übrige Betriebskosten Fahrbetrieb	16	29'040.30	76'816.70
Zusätzliche Kosten Wagenführer	17	236'892.04	229'011.50
		15'433'472.79	15'227'729.50
übriger Aufwand Linienverkehr			
Unterhalt/Ersatz Sachanlagen bei Subunternehmer		24'520.36	32'452.45
Unterhalt Warteräume und Haltestellen		57'197.51	49'464.60
Mietaufwendungen		16'914.95	21'874.00
Gebühren und Abgaben	18	19'526.90	21'908.25
		118'159.72	125'699.30
Total Aufwand für die Erzielung des Nettoumsatzerlöses		15'572'690.91	15'386'328.76
Bruttoergebnis 1		1'743'505.88	1'319'023.24

Liechtenstein Bus Anstalt

Erfolgsrechnung 1.1.2006 - 31.12.2006		2006	Vergleich 2005
	Ref.	CHF	CHF
Vertriebskosten			
Billetkontrolle und Sicherheit	11	38'399.14	30'029.07
Aufwand Verkehrsverbände		26'595.21	6'494.20
Provisionen, sonst. Vertriebskost., Zusatzleistungen	19	144'820.03	120'424.81
Fahrpläne- / Liniennetz- / Tarife- / Aboerstellung	20	91'968.95	66'105.77
Total Vertriebskosten		301'783.33	223'053.85
Bruttoergebnis 2		1'441'722.55	1'095'969.39
Verwaltungskosten LBA			
Personalaufwand			
Gehälter (Auszahlung durch Landesverwaltung)	4	265'791.55	270'324.07
Sozialleistungen (Auszahlung durch Landesverwaltung)	4	47'329.96	48'253.19
Übrige Personalkosten		10'837.90	20'072.70
		323'959.41	338'649.96
Mietaufwand Betrieb		313.35	-
Unterhalt/Reparaturen/Instandstellung		10'375.60	10'349.30
Energie- und Entsorgungsaufwand		-	-
Beratung und Dienstleistungen Dritte			
Betrieb, Marketing, Recht, Buchhaltung	21	48'153.86	36'155.47
Revision		5'120.02	5'045.00
Verkehrsentwicklungen und Projekte	22	59'840.07	45'704.50
Fahrplan-Liniennetz-Abogestaltung		14'902.45	5'875.00
Corporate Identity/Design		7'798.00	1'030.00
		135'814.40	93'809.97
Büroaufwand	23	18'041.38	22'472.30
Werbeaufwand inkl. Geschäftsbericht			
Inserate / Zeitungen / Zeitschriften		37'178.60	15'270.65
Radio		5'748.00	3'000.00
Internetauftritt		1'020.90	8'285.63
Werbematerial und Drucksachen		29'123.88	18'437.10
		73'071.38	44'993.38

Liechtenstein Bus Anstalt

Erfolgsrechnung 1.1.2006 - 31.12.2006	Ref.	2006 CHF	<i>Vergleich</i> 2005 CHF
Übriger Betriebsaufwand und Verbandsbeiträge		4'113.55	1'400.60
Abschreibungen		17'376.10	19'809.58
Finanzerfolg			
Finanzertrag		-2'740.30	-2'672.80
Bankspesen und Währungsdifferenzen		7'912.99	8'720.82
		5'172.69	6'048.02
Total Verwaltungskosten LBA		588'237.86	537'533.11
Betriebsergebnis		853'484.69	558'436.28
Ausserordentlicher Erfolg			
Rentenleistungen	24	125'386.00	140'436.05
übriger a. o. Ertrag	25	-19'222.02	-699.34
übriger a. o. Aufwand	26	69'006.30	33'472.30
Total ausserordentlicher Erfolg		175'170.28	173'209.01
Überschuss	27	678'314.41	385'227.27

Vaduz, den 24 Februar 2007

Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2006 und Erfolgsrechnung 2006

2006

CHF
2005

Einleitung

Zur Erfüllung ihrer Aufgabe erhält die LBA Betriebssubventionen. Diese werden jeweils für ein Jahr festgelegt. Sie errechnen 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:	01.01.2006	Abgänge	Zugänge	Abschreibung 2006		31.12.2006
				%	CHF	
Betriebsgeräte	19'612.72	-		20	4'023.68	15'589.04
Büromobiliar	16'415.23	-		20	3'283.05	13'132.18
EDV-Software	8'982.59	a)	23'361.70	20	6'468.86	25'875.43
Anz. auf Software	-	b)	32'870.99		-	32'870.99
Büromaschinen	11'723.50	-	-	30	3'600.51	8'122.99
Total	56'734.04	-	56'232.69		17'376.10	95'590.63

- a Erweiterungsmodule zum Fahrplanentwicklungsprogramm um die neue Bordelektronik korrekt mit Daten versorgen zu können.
- b 30 % Anzahlung auf Softwarelizenzen für das Backoffice bei der LBA zur neuen Bordelektronik in den Fahrzeugen (Fahrgeldmanagement, Anschlussicherung, Fahrgastinformation, Ampelansteuerung usw.)

2 Sachanlagen für Linienverkehr

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

Anlageobjekt:	01.01.2006	Zugänge	Sonderabschr. per 31.12.2006	Abschreibung 2006		31.12.2006
				%	CHF	
Ausrüstung Fahrz.	60'739.71	5'439.99	-		20'193.46	45'986.24
Anz. Auf Ausrüst. Fz.		96'407.76	-	a)	-	96'407.76
Ausrüstung Betr.	2'735.72	1'589.00	-		864.94	3'459.78
Total	63'475.43	103'436.75	-		21'058.40	145'853.78

- a 30 % Anzahlung auf Hard- und Software zur neuen Bordelektronik in den Fahrzeugen (Fahrgeldmanagement, Anschlussicherung, Fahrgastinformation, Ampelansteuerung usw.)

3 Forderungen aus Leistungen

Schulamt und Schulen	500'940.10	530'890.50
Poststellen	247'700.10	150'482.40
Einnahmen Wagenführer	85'623.50	50'054.50
Medienagentur Gstöhl	15'099.10	8'645.65
SBB	69'314.13	30'197.02
Diverse	24'676.20	11'438.15
	943'353.13	781'708.22

Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2006 und Erfolgsrechnung 2006

2006

CHF
2005

4 Forderungen gegenüber Land Liechtenstein

Saldo, entstanden aus der Verrechnung Löhne 2006	71'492.49	-
	71'492.49	-

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. Der Saldo kann, je nach monatlicher Zuweisung der Landeskasse an die LBA, eine Forderung, oder wie im Vorjahr eine Schuld (CHF 198'013.21) sein.

5 Guthaben bei Kassen/Banken/Postcheck

Kassa LBA	1'801.00	2'122.75
LLB Kontokorrent	412'498.10	460'953.80
PC-Konto	27'714.75	19'630.70
Reka	2'990.00	2'070.00
	445'003.85	484'777.25

6 Aktive Rechnungsabgrenzung

Einnahmen Wagenführer, Poststellen, SBB	10'000.00	66'176.00
Rückerstattung Treibstoffsteuer Sept. - Dez. 06	220'000.00	220'000.00
Vorsteuer auf Kreditoren per 31.12.	-	7'591.00
diverse Aufwandsabgrenzungen	-	932.53
	230'000.00	294'699.53

7 Bilanzgewinn

Gewinnvortrag am 1.1.	799'450.10	414'222.83
Ergebnis für die Periode 1.1. bis 31.12.	678'314.41	385'227.27
Bilanzgewinn am 31.12.	1'477'764.51	799'450.10

8 Verbindlichkeiten aus Leistungen

Postauto RZ Liechtenstein Anstalt	58'374.29	39'030.90
Ivo Matt AG	36'020.80	19'162.75
Skibus Diiverse	20'025.68	13'805.00
Team a5	11'754.20	1'043.70
Percoms	11'020.00	-
LINK Institut	22'596.00	-
Liechtensteinische Post AG	27'270.70	21'690.20
Diverse	23'310.65	16'078.32
	210'372.32	110'810.87

Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2006 und Erfolgsrechnung 2006

2006

CHF
2005

9 Passive Rechnungsabgrenzung

Abgrenzung Abonnements	653'820.15	501'861.27
Vorsteuer-Kürzung	-	6'266.00
LSVA	15'000.00	15'000.00
Bonuszahlung	-	11'977.50
Rückstellung Bonus Abgrenzung (siehe auch 16a)	-	21'000.00
Abgrenzung Kundenzufriedenheitsmessung	-	15'000.00
Aufw. Direkter Verkehr 06	20'000.00	-
SBB Kursbuch 2006/2007	18'000.00	-
diverse Abgrenzungen	700.00	14'383.92
	707'520.15	585'488.69

Erfolgsrechnung

10 Aboverkauf

Aboverkauf durch LBA	277'001.45	149'027.25
Aboverkauf durch Poststellen	843'797.00	678'861.55
Aboverkauf durch SBB und Ostwind	118'317.68	86'894.78
Aboverkauf durch Industrie, Handel, Gewerbe	36'954.45	36'836.45
Auflösung Abgrenzung 1.1.	501'861.27	420'234.09
Bildung Abgrenzung 31.12	-653'820.15	-501'861.27
	1'124'111.70	869'992.85

11 Diverse Einnahmen aus Busverkehr

Einnahmen Kollektivbillete	42'785.85	33'917.30
Einnahmen Sonderveranstaltungen	a) 91'431.50	77'011.40
Billetkontrolle	b) 22'260.00	11'868.70
	156'477.35	122'797.40

- 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 38'399.14 (Vorjahr CHF 30'029.07).

12 Diverse Nebenerlöse

Postguttransport	6'699.99	6'700.00
Werbeeinnahmen	24'212.55	14'976.25
übrige Erlöse	1'951.65	5'854.90
	32'864.19	27'531.15

Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2006 und Erfolgsrechnung 2006

2006

CHF
2005

13 Nicht rückforderbare Vorsteuern

496'477.95

1'025'276.01

Nach der Branchenbroschüre 10 und der Praxismitteilung ESTV für "Konzessionierte Transportunternehmungen (KTU)" ist die Vorsteuerabzugskürzung wie folgt zu ermitteln:

Die erhaltenen Betriebssubventionen sind mit dem Pauschalsatz von 3.5 % zu multiplizieren. Die Vorsteuerkürzungen für Investitionen sind separat zu ermitteln. Im Berichtsjahr beliefen sich die Vorsteuerkürzungen für Investitionen auf ca. CHF 1'900 und sind im vorstehenden Betrag enthalten. Die Anwendung des Pauschalsatzes zur Berechnung der Vorsteuerabzugskürzungen sowie die Umstellung der Abrechnungsart von vereinnahmt auf vereinbart erfolgte nach der Zustimmung der Liechtensteinischen Mehrwertsteuerverwaltung.

14 Fahrplanmässige Leistungen der Subunternehmer

Ordentliche Kurszahlungen	a)	15'406'577.88	15'105'020.07
Sonderbeitrag PK Wagenführer		55'222.04	109'477.40
Treibstoffzoll-Rückerstattung		-689'454.05	-672'273.05
		14'772'345.87	14'542'224.42

a Die Mehrkosten gegenüber dem Vorjahr begründen sich wie folgt:

- Angebotsänderungen / -erweiterungen	95'000
- Treibstoffpreiserhöhungen	131'000
- vertragliche teuerungsbedingte Mehrkosten	75'000
	<u>301'000</u>

15 Weitere Fahrleistungen Subunternehmer und Diverse

Beiwagen	195'466.56	199'890.35
Schulbusse und Kursfahrten Private	32'460.64	33'077.09
Schibus Malbun	77'218.13	74'325.04
Sonderfahrten	90'049.25	72'384.40
	395'194.58	379'676.88

16 Übrige Betriebskosten Fahrbetrieb

Betankung Erdgasfahrzeuge	50'040.30	43'839.20
Bonuszahlung aus wirtschaftlichem Erfolg	-	11'977.50
Auflösung / Bildung Rechnungsabgrenzung:		
Für Bonus aus Qualitätserfolg	a) -21'000.00	21'000.00
	29'040.30	76'816.70

a Die Kundenzufriedenheitsmessung im Jahr 2006 erlaubt keine Bonuszahlung. Somit entfällt auch eine Bonuszahlung für 2005

Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2006 und Erfolgsrechnung 2006

2006

CHF
2005

17 Zusätzliche Kosten Wagenführer

Familienzulagen	26'549.61	32'382.96
Essenzulagen	121'904.53	123'760.09
Wagenführer "alt" diverse Zusatzkosten	26'115.00	22'565.00
Gratisabonnemente	21'895.90	14'433.10
Schulungen Wagenführer	37'516.25	35'638.00
Gemeinsame Anlässe	2'910.75	232.35
	236'892.04	229'011.50

18 Gebühren und Abgaben

Funkgebühren und ähnliche Abgaben	5'256.40	7'006.40
LSVA (Schulbusverkehr ist LSVA-pflichtig)	14'270.50	14'901.85
	19'526.90	21'908.25

19 Provisionen, sonstige Vertriebskosten, Zusatzleistungen

Provisionen an Poststellen	100'055.75	80'445.75
Provisionen an SBB und IHG	27'026.23	22'473.76
Fahrplanaufgabe Poststellen	10'000.00	10'000.00
Zusatzleistungen an Fahrgäste	7'738.05	7'505.30
	144'820.03	120'424.81

20 Fahrpläne- / Liniennetz- / Tarife- / Aboerstellung

Fahrplandruck (LBA, SBB, VVV, OTV, Euregio, Haltestellen) a)	86'204.85	54'334.40
Abo-Erstellung	3'845.00	8'674.97
Tarifbestimmungen erstellen	1'919.10	3'096.40
	91'968.95	66'105.77

- a) Auf Grund des neuen Liniennetzes und Fahrplans war eine erhöhte Auflage sowie vermehrte Haltestelleninformationen erforderlich. Gleichzeitig wurden erstmals Rückstellungen für das SBB-Fahrplanbuch gemacht (siehe Pkt. 10).

21 Betrieb, Marketing, Recht, Buchhaltung

Beratung Betrieb allgemein	9'158.33	10'284.20
Beratung Öffentlichkeitsarbeit	18'348.90	16'990.62
Beratung Marketing und Werbung	16'000.10	7'180.65
Rechtsberatung allg.	1'801.00	-
Buchhaltungskosten	1'799.98	1'700.00
Beratung betreffend Ausschreibung	1'045.55	-
	48'153.86	36'155.47

22 Verkehrsentwicklungen und Projekte

Liniennetz und Fahrplan	20'911.25	30'074.40
Fahrgastinformation	13'516.82	630.10
Kundenbetreuung a)	25'412.00	15'000.00
	59'840.07	45'704.50

- a Kundenzufriedenheitsmessung

Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2006 und Erfolgsrechnung 2006

	2006	CHF 2005
23 Büroaufwand		
Büromaterial (5'418.35), Kommunikation (972.83), Porti (11'193.60), Fachliteratur und ähnliches.	18'041.38	22'472.30
24 Rentenleistungen		
Rentenleistungen	63'036.00	63'036.05
Überbrückungsrenten	a) 62'350.00	77'400.00
	125'386.00	140'436.05
a) Im Jahr 2006 beziehen 3 ehemalige Postautochauffeure gemäss Besoldungsgesetz LBGI 1995 Nr. 207 und Regierungsentscheid RA 95/3825 eine Überbrückungsrente (2005: 3 Personen).		
25 übriger a. o. Ertrag		
übriger a.o. Ertrag	a) 19'222.02	699.00
a) Im Jahr 2006 wurden 6 alte Fahrzeuge verkauft. Gemäss Vertrag ist die LBA am Verkaufserlös beteiligt, da die Fahrzeuge ehemals durch das Land Liechtenstein finanziert wurden.		
26 übriger a. o. Aufwand		
Diverse lang dauernde und grosse Umleitungen	21'467.10	33'472.30
Wendeschleife über Garage Ivo Matt AG	a) 47'539.20	-
	69'006.30	33'472.30
a) Die Linie 11 Balzers - Mauren wendet auf dem Betriebshof und in der Garage der Ivo Matt AG. Hierzu waren entsprechende Vorkehrungen notwendig.		
27 Überschuss	678'314.41	385'227.27

Die Rechnung weist einen Überschuss gegenüber Budget von CHF 678'314 (entspricht 3.8 % des Gesamtumsatzes) aus.

Ein wesentlicher Grund hierfür ist die neu Behandlung der Vorsteuerkürzung, welche um CHF 513'523 unter Budget liegt. Unter Berücksichtigung dieses Betrags beträgt die Budgetabweichung noch 0.9 %.

Weitere Gründe für das positive Ergebnis sind sowohl die um CHF 65'000.- höheren Mehreinnahmen (+ 1.9 %) wie auch die um CHF 99'000.- geringeren Kosten (- 0.6 %).

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.



Johann Ott
Verkehrsbeauftragter



Ulrich Feisst
Geschäftsführer

Vaduz, den 24. Februar 2007

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**