



Liechtenstein **Bus**

22



*Liechtenstein **Bus Anstalt*** *(LBA)*

Geschäftsbericht 2000

Bericht des Verwaltungsrates und des Geschäftsführers
zu Händen des
Hohen Landtages und der fürstlichen Regierung



Geschäftsbericht 2000

Bericht des Verwaltungsrates

- Organe, Mitarbeiter, Externe Revision	.3
- Übernahme des Betriebes	.4
- Ausschreibung und Vergabe des künftigen Subunternehmerauftrages	.5
- Zuschlag an die Schweizerische Post	.6
- Überführung des Betriebes in die künftigen Verträge	.7

Bericht des Geschäftsführers

- Aktivitäten im Jahr 2000	.8
- Erdgas als künftige Energie	.9
- Fahrplan/ Liniennetz	.10
- Die LBA Flotte (Übersicht)	.11
- Corporate Design	.12
- Öffentlichkeitsarbeit der LBA	.13
- LBA Kundenrat	.18
- Ausblick und aktuelle Projekte der LBA	.19
- Dank	.20
- Statistischer Anhang	

Jahresrechnung 2000

Bericht der Kontrollstelle

- Bilanz per 31. Dezember 2000	
- Erfolgsrechnung 2000	
- Erläuterungen und Kommentar zu Bilanz per 31.12.2000 und Erfolgsrechnung 2000	



Organe

Verwaltungsrat

Wilhelm G. Gerster	Präsident des Verwaltungsrates
Doris Beck-Büchel	Verwaltungsrat
Hubert Biedermann	Verwaltungsrat
Dr. Georg Sele	Verwaltungsrat
Urs Vogt	Verwaltungsrat
Eugen Hasler	stv. Verwaltungsrat
Ferdy Kaiser	stv. Verwaltungsrat

Geschäftsführer

Ulrich Feisst

Mitarbeiter

Raimund Frick	Betriebsleiter	bis 31.07.01
Norbert Weigel	Betriebsleiter	ab 18.06.01
Ursula Schädler	Sekretariat und Kundenbetreuung	
Susi Beham	Sekretariat	ab 1.02.01
Renate Stingl	Kontrollleurin (Teilzeit)	
Anita Nutt	Kontrollleurin (Teilzeit)	

Externe Revision

Confida Treuhand- und Revisions AG, Vaduz



Bericht des Verwaltungsrates

Übernahme des Betriebes

Die Liechtenstein Bus Anstalt (LBA) hat am 1. Januar 2000 offiziell den Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs in Liechtenstein übernommen. Sie erfüllt ihren Auftrag im Rahmen der Gesetzgebung und stellt die damit verbundenen Auflagen sicher. Die Details dazu sind im Gesetz über die Personenbeförderung (PBG) und in der Verordnung (PBV) nachzulesen.

Zu den wichtigsten Aufgaben im abgelaufenen Geschäftsjahr gehörte die Konsolidierung der im Vorjahr geschaffenen vielschichtigen Aufbauarbeit, um die optimale Versorgung sicherzustellen. Vor allem aber beschäftigte sich der Verwaltungsrat intensiv mit der Übernahme des Betriebes. Dies betraf insbesondere die Sicherstellung der laufenden Verträge mit Postautohaltern und anderen Busunternehmen sowie mit Verkehrsverbänden, den SBB, dem Schulamt und dem Staat Österreich. Es wurde speziell darauf geachtet, dass die Zusammenarbeit zwischen den Vertragspartnern und der LBA bis zum definitiven Ablauf der Verträge weiterhin reibungslos verläuft. Um die Auslegung und Handhabung von wichtigen Inhalten der Postautohalter-Verträge sicherzustellen, hat die LBA einen Beratungsvertrag mit dem früheren Vertragspartner, Postauto Schweiz, abgeschlossen.



Bericht des Verwaltungsrates

Ausschreibung und Vergabe des künftigen Subunternehmerauftrages

Von den zwölf Firmen, die in der Zeit zwischen dem 14. Februar und dem 14. April 2000 die Ausschreibungsunterlagen bei der LBA angefordert hatten, haben acht ihre Bewerbung samt Offerte eingereicht. Im Anschluss an die unter notarieller Aufsicht gestandene Offertöffnung erfolgte am 26. April die Prüfung der wirtschaftlichen Fähigkeit der Offertsteller im Rahmen einer formellen Prüfung. Es wurde geprüft, ob die Offertsteller die für die Aufnahme in die Endauswahl zwingend erforderlichen Kriterien erfüllten.

Zur Prüfung der eingereichten Offerten setzte die LBA neben dem Verwaltungsrat und der Geschäftsführung ein Expertengremium ein, das sich wie folgt zusammensetzte:

Dr. Urs Birchler, Ernst & Young Consulting AG, Zürich
Dipl. Kaufmann Romain Jeannotat, Ernst & Young Consulting GmbH, Freiburg
Dr. iur. Gert D. Breidenstein, Direktor, SüdbadenBus GmbH (SBG), Freiburg
Dipl. Ing. Günther Boldt, SüdbadenBus GmbH (SBG), Freiburg
Dipl. Betriebswirtin Simone Stahl, SüdbadenBus GmbH (SBG), Freiburg
Dipl. Ing. ETH Paul Stopper, Verkehrsplaner der Stadt Zürich, Uster
Dr. iur. Markus Wanger, Wanger Advokaturbüro, Vaduz
Ulrike Sardemann, Wanger Advokaturbüro, Vaduz

Die SüdbadenBus GmbH (SBG) stand der LBA schon bei der Ausarbeitung der Ausschreibung zusammen mit anderen Experten zur Verfügung. Mit der SBG hat

die LBA einen Partner gefunden, welcher vor zehn Jahren in der ähnlichen Situation wie die LBA war, und von dessen Erfahrung profitiert werden konnte. Diese liegt insbesondere im Bereich Regionalverkehr mit ähnlichen Anforderungen wie sie im Fürstentum Liechtenstein gegeben sind.

Gleichzeitig verpflichtete sich die SBG nicht am Ausschreibungswettbewerb teilzunehmen.

Zur materiellen Prüfung der Offerten wurden neun Kriterien herangezogen, die in absteigender Reihenfolge gewichtet wurden:

1. Wirtschaftlichkeit der angebotenen Leistung
2. Qualität und Umweltverträglichkeit der angebotenen Leistung
3. Zweckmässigkeit und Entwicklungsfähigkeit der angebotenen Leistung
4. Versorgungs- und Betriebssicherheit
5. Wirtschaftliche Beständigkeit des Offertstellers
6. Preis der angebotenen Leistung
7. Leistungsfähigkeit und Flexibilität des Offertstellers
8. Kosten für Zu- und Abbestellungen
9. Referenzen

Das Bewertungsverfahren entsprach einer Nutzwertanalyse. Das Ergebnis mit der höchsten Punktezahl über alle neun Kriterien gesehen, stellte nach diesem Verfahren die wirtschaftlich günstigste Offerte dar.



Bericht des Verwaltungsrates

Zuschlag an die Schweizerische Post

Die Schweizerische Post war klarer Gewinner unter den acht Offertstellern für den öffentlichen Personennahverkehr in Liechtenstein ab 2001. Die eingereichte Offerte erreichte in der Summe mehr als 95 % der maximalen Punktezahl. Dieses Resultat zeigte auf, dass die Anforderungen der LBA an den zukünftigen Subunternehmer und seinen Beitrag zum öffentlichen Verkehr in Liechtenstein durch die eingereichte Offerte fast vollumfänglich erfüllt sind. Die hohe Qualität der angebotenen Dienstleistung garantiert eine ausgeprägt kundenorientierte Zielsetzung. Übereinstimmend mit der LBA legt auch die Schweizerische Post grossen Wert auf die teamorientierte Partnerschaft zwischen ihrem Unternehmen, den Unternehmen vor Ort, den Wagenführern und den Fahrgästen.

Die zweite Gruppe von Bewerbern lag bereits mit deutlichem Abstand zurück. In dieser Gruppe mit namhaften Anbietern aus dem Ausland konnte sich das einheimische Unternehmen Ivo Matt AG gut und kompetent behaupten. Dagegen hat der zweite grosse Postautohalter, die Otto Frommelt Anstalt, keine Offerte eingereicht.

Die Schweizerische Post reichte die Offerte als Einzelanbieter ein, wies jedoch darauf hin, im Falle des Zuschlags eine enge Zusammenarbeit mit liechtensteinschen Unternehmen einzugehen. Dieser Hinweis wurde von den meisten ausländischen Anbietern gemacht.



Bericht des Verwaltungsrates

Überführung des Betriebes in die zukünftigen Verträge

Nachdem die Schweizerische Post als neuer Partner und Subunternehmer der LBA festgestanden hatte, wurde der in der Ausschreibung verankerte Vertragsentwurf entsprechend angepasst und ausgearbeitet. Im weiteren behandelte der Verwaltungsrat alle Massnahmen betreffend Personal, Fahrzeuge und Liegenschaften, welche für eine geordnete Überführung in das neue Vertragsverhältnis notwendig waren.



Bericht des Verwaltungsrates

Aktivitäten im Jahr 2000

Neben dem alltäglichen Linienbus- und Schülerverkehr gab es für die LBA wiederum einige Grosseinsätze. Hierbei besonders zu erwähnen ist die Silvesternacht 1999/2000. Es war keinerlei Anzeichen eines Millenniumproblems, sondern der Start in eine neue Ära um 1.30 Uhr morgens mit zahlreichen Fahrten ab Vaduz in alle Richtungen.

In der Fasnachtszeit bildete der Schaaner Fasnachtsumzug die grösste Herausforderung, bei der nicht nur das Streckennetz kurzfristig geändert, sondern auch eine Vielzahl von Besuchern aus dem ganzen Land, der angrenzenden Schweiz und Österreich mit Bussen nach Schaan und anschliessend wieder zurückbefördert werden mussten.

Der Grosseinsatz anlässlich des alljährlichen Staatsfeiertages, bei dem sämtliche verfügbaren Kräfte mobilisiert wurden, begann bereits am Vormittag mit dem Personentransport zur Feldmesse auf Schloss Vaduz und erstreckte sich über diverse Aktivitäten während des ganzen Tages, der seinen Höhepunkt im beliebten Feuerwerk findet. Die zahlreichen Festbesucher, Ehrengäste, Mitglieder der diplomatischen Corps, sowie Musikvereine und Trachtengruppen wurden bei mehr als 800 Fahrten rechtzeitig an ihren Bestimmungsort gebracht. Dazu ein paar interessante Zahlen: 76 Chauffeure im Einsatz, 51 Fahrzeuge, 14'000 Tageskilometer, 35'000 beförderte Personen (davon 15'000 nach dem Feuerwerk), 20 Stunden Betrieb von 6.00 – 2.00 Uhr.

Im Rahmen von weiteren Veranstaltungen, wie z. B. die Jungbürgerfeier und täglichen Sondereinsätzen wurden im Berichtsjahr

mehr als 2'100 Gruppenanmeldungen entgegengenommen und über 800 Zusatzfahrten organisiert.

Der europaweit durchgeführte „Car Free Day“ vom 22. September wurde in Liechtenstein zu einer „Car Free Week“ bis zum 29. September ausgedehnt. Dies sollte Gelegenheit bieten, während einer normalen Arbeitswoche den öffentlichen Verkehr als Alternative zum eigenen PW zum Nulltarif zu testen. Die LBA führte bei diesem Anlass einen Wettbewerb durch, bei dem sich Testpersonen freiwillig dazu verpflichteten, auf ihr Auto zu verzichten und ihren Arbeitsweg per Bus und Bahn zurückzulegen. Die Teilnehmer berichteten täglich in Radio L über ihre Erfahrungen und Eindrücke.

Als Meilenstein kann sicherlich auch die Kooperation zwischen der LBA und dem Balzner Unternehmen Unaxis bezeichnet werden. Durch die Lancierung des „club.unaxis.mobil“ werden die Mitarbeiter der Unaxis dazu motiviert, ihren Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Die Mitglieder des Clubs verpflichten sich für die Fahrt zur Arbeit ganz oder teilweise auf ihren privaten Wagen zu verzichten. Als Anreiz erhalten sie ein Gratis-Jahresabonnement für den Liechtenstein Bus, welches die Unaxis der LBA in vollem Umfang vergütet.



Die LBA Flotte (Übersicht) - Übersicht der im Auftrag der LBA eingesetzten Fahrzeuge:

Erdgas als künftige Energie

Die LBA stand Anfang des Jahres 2000 vor der Aufgabe, Vorgaben für die grundlegende Erneuerung der Busflotte zu machen. Von den bisherigen Subunternehmern werden für das Jahr 2001 nur 24 der heute im Einsatz stehenden 44 Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Somit mussten 19 Busse angeschafft werden.

Unter diesen Voraussetzungen ergab sich die einmalige Chance, sich umfassend über zukünftige Antriebskonzepte zu informieren und die möglichen Angebote zu prüfen. Ausschlaggebend für die Berücksichtigung einer neuen Technologie war, dass diese markterprobt, zuverlässig, wirtschaftlich und sofort verfügbar sein muss. Dass sich die LBA dabei auf die Erfahrungen grosser Busbetreiber abstützen konnte, erleichterte die Entscheidung. Persönliche Besuche bei Busunternehmen in Hannover und Augsburg sowie im Saarland, welche alle schon seit Jahren grosse Erdgasbus-Flotten (45 bis 80 Busse mit mehreren Millionen Kilometerleistung) betreiben, brachten sehr wertvolle Erkenntnisse. Ebenfalls standen weitere Erfahrungsberichte der Verkehrsbetriebe in Thüringen/D, Basel und Lausanne zur Verfügung. Als wichtige Informationsquellen dienten mehrtägige Besuche bei namhaften Busherstellern Mercedes, MAN und Neoplan. Volvo Schweiz berichtete über ihre Erfahrungen anlässlich eines Besuches bei der LBA.

Die für das Jahr 2000 angegebenen Emissionswerte sind rechnerisch ermittelte Grössen auf der Basis des heutigen Fahrzeugparks und der gefahrenen Kilometer. Der teilweise Ersatz dieser

Fahrzeuge (19 neue Erdgasbusse ab Juli 2001) führt zu einer massiven Reduktion der ausgestossenen Schadstoffe schon für 2001, aber insbesondere ab 2002. Die Reduktion um 43 Tonnen pro Jahr (T/a) Stickoxide kann durch keine andere heute verfügbare Massnahme erreicht werden.

Entscheidend für die LBA war die Beurteilung aus der Sicht Liechtensteins, unter Berücksichtigung der geographischen (Rheintal), der verkehrspolitischen (selbstverursachter Ziel- und Quellverkehr) und der umweltpolitischen Rahmenbedingungen. Am zukunftsträchtigsten erwies sich die Einführung von Erdgasbussen. Gleichzeitig war hier eine sofortige Realisierung möglich. Die Busse werden ab Mitte 2001 eingesetzt.

Die sich im Bau befindliche Erdgastankstelle ist eine Grosstankstelle mit zwei Zapfsäulen für Busse und LKWs. An der zweiten Zapfsäule können sich auch PKW-Fahrer bedienen. Alle kritischen Teile der Tankstelle sind hundert Prozent redundant ausgelegt, sodass beim Ausfall einer Komponente unmittelbar die zweite Komponente in Betrieb geht. Damit wird eine sehr hohe Verfügbarkeit der Tankstelle garantiert. Für das Projekt verantwortlich ist das Hochbauamt, welches die Anlage nach deren Fertigstellung im Sommer an die Liechtensteinische Gasversorgung (LGV), die eigentliche Betreiberin, übergeben wird.



Bericht des Verwaltungsrates

Fahrplan/ Liniennetz

Interessante Neuerungen, die das Angebot der LBA noch attraktiver werden liessen, konnten beim Fahrplanwechsel per 28. Mai eingeführt werden. Es sind dies die Linie 9, welche im Zusammenhang mit dem Liechtenstein Takt realisiert wurde. Sie führt von Nendeln (ab Post und Bahnhof) über Eschen und Benden in das Industriegbiet Haag/CH. Dabei wurde auf eine optimale Abstimmung von Bus und Bahn geachtet.

Erstmals im abgelaufenen Jahr konnten die LBA-Kunden an lokalen Feiertagen wie Drei Könige, Maria Lichtmess usw. ein volles Fahrplanangebot wie an Werktagen nutzen. Diese Verbesserung wird vor allem von Schülern und Arbeitnehmern, die auch an solchen Tagen auf den Bus angewiesen sind, geschätzt. Ein Grossteil der Bevölkerung profitiert von dieser Möglichkeit für Freizeitfahrten.

Der neue Rundkurs 40/41 verbindet verschiedene Gemeindegebiete von Triesen 13 mal täglich mit dem Zentrum von Vaduz. Unter der Mitwirkung der Elternvereinigung Triesen konnte dieser neue Kurs, der vor allem Schülern, aber auch regelmässigen LBA-Busbenützern entgegenkommt, in den Fahrplan integriert werden.

Im Herbst 2000 wurde ein seit langer Zeit störender Engpass entschärft. Auf Drängen und unter tatkräftiger Mitwirkung der LBA wurde die technische Anlage der Lindenkreuzung in Schaan neu konzipiert. Busse aus den Richtungen Vaduz, Feldkirch und vom Postplatz Schaan können Einfluss auf die Ampelanlage nehmen. Die Grünphase

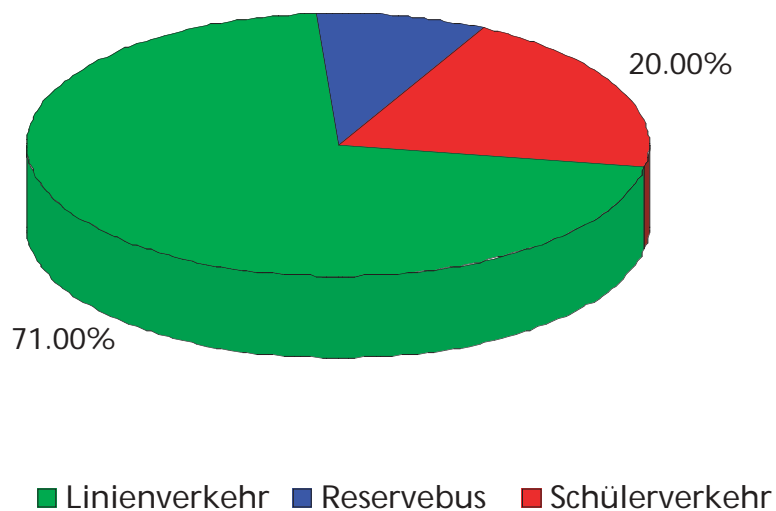
wird dabei soweit verlängert, dass alle angemeldeten Busse die Kreuzung passieren können. Mit dieser Massnahme wurde dieser Knotenpunkt, der früher Zeitverluste von weit über fünf Minuten verursacht hatte, zu einer kalkulierbaren Störgrösse von max. 80 Sekunden. Leider ist diese Kreuzung bis heute die einzige busbevorzugende Einrichtung in Liechtenstein. Im Vergleich hierzu gibt es in Feldkirch auf allen wichtigen Achsen Busspuren und beeinflussbare Ampelanlagen. Die Neukonzeption der Lindenkreuzung brachte auch merkliche Verbesserungen für den Individualverkehr, da die Grünphasen insgesamt um ca. 30 % verlängert werden konnten.

Des Weiteren konnten Optimierungen des Fahrplans mit Abstimmung auf die Zugverbindungen in Sargans und Feldkirch sowie zusätzliche Kurse und intensivere Frequenzen zu Stosszeiten realisiert werden.

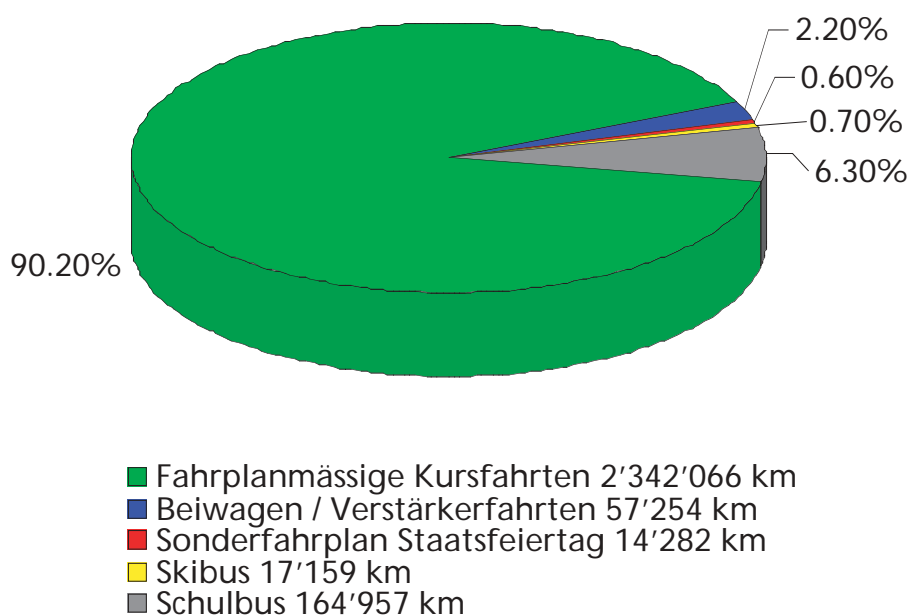
Die Durchführung von Extrafahrten ausserhalb des Liniennetzes und Fahrplans wird durch das Personenbeförderungsgesetz (PBG) per 1. Januar 2000 neu definiert. Damit wurde der Grundsatzbeschluss vom 18. Juli 1995 betreffend Extrafahrten mit Postautos aufgehoben. Im Rahmen dieses Gesetzes ist es der LBA zum Schutz der einheimischen Busunternehmer ausdrücklich nicht gestattet, Fahrten im Gelegenheitsverkehr anzubieten. Die Aufgabe der LBA ist es, das Liniennetz gemäss Fahrplan zu bedienen sowie Sonderformen, wie beispielsweise den Schülerverkehr, zu organisieren.



Bericht des Verwaltungsrates



Kilometerleistung der LBA-Fahrzeuge





Die LBA Flotte (Übersicht) - Übersicht der im Auftrag der LBA eingesetzten Fahrzeuge:

Kennzeichen FL	Fahrzeugtyp	Bemerkungen	Jahrgang	Motor-EURO	Plätze-Total
FL 2136	Mercedes O405		1989	1	97
FL 2137	Mercedes O405		1990	1	97
FL 2138	NAW BH 4-23		1985	0	71
FL 2139	Setra 213 UL		1992	1	91
FL 4410	Mercedes O405		1993	1	97
FL 4411	Mercedes O405		1994	1	96
FL 6113	Mercedes O303		1988	0	79
FL 7423	Mercedes O405		1988	1	96
FL 7955	Setra S315 NF	Niederflur	1998	2	75
FL 9580	Mercedes O405		1993	1	97
FL 10524	Mercedes O303		1991	1	77
FL 11512	Mercedes O4056	Gelenkbus	1992	1	151
FL 11513	Mercedes O4056	Gelenkbus	1992	1	151
FL 13551	NAW BH 4-23		1985	0	71
FL 16025	Mercedes O303		1986	0	52
FL 16466	Mercedes O405		1989	1	97
FL 18036	Mercedes O303		1987	0	83
FL 21117	Mercedes O303		1991	1	77
FL 24014	Mercedes O405 N2	Niederflur	1995	2	91
FL 24695	Mercedes O405		1996	2	91
FL 24999	Setra S315 NF	Niederflur	1999	2	70
FL 7586	MAN-MIDI	2.4 m Breite	1991	1	62
FL 2601	Mercedes O405 GN	Niederflur	1997	2	145
FL 2602	Mercedes GB NF	Niederflur	1996	2	144
FL 2603	Mercedes O405 GB N2	Niederflur	1996	2	149
FL 2604	Setra 213 UL		1994	1	87
FL 2605	Setra 215 UL		1989	0	94
FL 2606	Mercedes O405 N2	Niederflur	1996	2	96
FL 2607	Setra S315 N	Niederflur	1998	2	75
FL 2608	Mercedes O405		1990	0	97
FL 2609	Mercedes O405		1986	0	101
FL 2706	Mercedes O405		1987	0	99
FL 3289	Mercedes O405 N	Niederflur	1997	2	91
FL 3414	Mercedes O303 10		1989	0	71
FL 3577	Saurer RH 525-23		1981	0	63
FL 3640	Saurer RH 525-23		1981	0	63
FL 3681	Mercedes O405		1990	0	97
FL 4535	Mercedes O305 G		1983	0	162
FL 4841	Mercedes O405 N2	Niederflur	1995	2	91
FL 5045	Setra S213 UL		1989	0	79
FL 5226	Mercedes O303		1991	0	72
FL 6128	Mercedes O405		1987	0	100
FL 7315	Mercedes O405		1988	0	97
FL 8813	Setra S 213 UL		1992	1	87
FL 9990	Setra S 213 UL		1990	0	87
FL 25311	Setra S 315 NF	Niederflur	1998	2	75



Bericht des Verwaltungsrates

Corporate Design

Zentrales Element bei der Umsetzung des neuen Erscheinungsbildes war die Festlegung der Farbe für die neuen Busse. Dabei wollte sich der Verwaltungsrat der LBA nicht nur auf einen internen Beschluss abstützen, sondern vielmehr die Akzeptanz bei der Bevölkerung testen. Bei einer durch das renommierte Marktforschungsinstitut IHA/GfM, Hergiswil, durchgeführten Befragung trat die zusammen mit vier anderen Farben zu beurteilende Farbe „Lime“ als klarer Sieger hervor. Und zwar bei allen entscheidungsrelevanten Kriterien Verkehrssicherheit, Eigenständigkeit, einladende Wirkung, Erkennbarkeit, Vertrauen und Moderne/Frische. Bei den Testpersonen erzielte „Lime“ einen Durchschnittswert von 6,59 auf der Skala von 1 bis 10. Bei der eigentlichen Rangierung der fünf Farben setzten gar 49 % der Befragten die Farbe „Lime“ auf Platz eins.

Im Zuge der weiteren konsequenten Umsetzung der Corporate Design-Grundsätze befasste sich die LBA gemeinsam mit den Wagenführern und der beigezogenen Designagentur mit dem künftigen Wagenführer-Outfit. Dazu gehören Sommer- und Winterbekleidung mit diversen Accessoires. Bei der Evaluierung standen neben dem modischen Design vor allem Funktionalität, Bequemlichkeit und Strapazierfähigkeit an vorderster Stelle der Beurteilung.

Ebenfalls wurde mit der sukzessiven Überarbeitung der Haltestellen begonnen. Eine einheitliche Beschilderung, neue, gut übersichtliche Fahrpläne, LBA-Schriftzüge und -Logo bilden die wichtigsten Elemente.

Die Beschriftung der sich im täglichen Verkehr bewegendes Busflotte mit dem LBA-Schriftzug wurde im Frühjahr fertiggestellt.

Grosse Aufmerksamkeit wurde dem Projekt

Internet-Auftritt geschenkt. Eine Arbeitsgruppe aus internen und externen Personen realisierte in wenigen Wochen eine moderne, inhaltlich gut strukturierte Homepage, die im Februar 2001 unter dem Namen www.lba.li der Öffentlichkeit vorgestellt werden konnte. Das Thema Information und Kundenorientierung war die Devise für die Konzeptionsverantwortlichen. Unter den Rubriken News, Fahrplan/Liniennetz, Service, Tarife sowie einer interaktiven Dialogbox findet der Online-Besucher Wichtiges und Wissenswertes über die LBA.



Bericht des Verwaltungsrates

Öffentlichkeitsarbeit der LBA

Ein gutes Verhältnis zu Medien, Opinion Leaders und anderen wichtigen Zielgruppen der LBA gehörte auch im vergangenen Jahr zu den wichtigsten Aufgaben der LBA. Regelmässig wurde die Öffentlichkeit via Medien über die Aktivitäten auf dem Laufenden gehalten.

Ein grosses Anliegen war und ist es auch, die Fahrgäste immer zeitgerecht über diverse Neuerungen zu informieren. Ob es sich dabei um Strassensperren und daraus resultierende Linienänderungen, zusätzliche Busangebote wie bei der LIHGA, Staatsfeiertag oder den Schibus nach Malbun handelt.

Durch verschiedene Leserbriefe in den Landeszeitungen sah sich die LBA veranlasst, einzelne Sachverhalte richtigzustellen.



Bericht des Verwaltungsrates

LBA Kundenrat

Zur Sicherstellung eines hohen Qualitätsniveaus und als Brücke zwischen den LBA-Verantwortlichen und deren Kunden wurde gleich zu Beginn der Geschäftstätigkeit ein Kundenrat gebildet. Dieser wurde im vergangenen Jahr anlässlich mehrerer Sitzungen ausführlich über die laufenden Projekte orientiert. Daraufhin haben 30 Interessierte im Herbst ihre konstruktive Tätigkeit im Rahmen von sechs Workshops aufgenommen. Dabei sind sehr wertvolle Anhaltspunkte und Verbesserungsvorschläge erarbeitet worden. Diese tragen dazu bei, die Qualität der angebotenen Dienstleistungen stetig zu verbessern. An dieser Stelle sei allen Mitgliedern des Kundenrats, die diese Tätigkeit freiwillig und kostenlos verrichten, ein herzlicher Dank ausgesprochen.



Ausblick und aktuelle Projekte der LBA

Grundsätzlich widmet die Geschäftsleitung der LBA einen Grossteil ihrer Zeit dafür, den öffentlichen Busverkehr so attraktiv zu gestalten, dass er als echte Alternative zum Individualverkehr wahrgenommen wird. Eine Hauptzielsetzung ist die verbesserte Einbindung des Quell- und Zielverkehrs (Arbeitspendler), Vernetzung der Linien des öffentlichen Verkehrs und des Schulverkehrs, eine möglichst einfache Benutzung des Verkehrsmittels Bus – dazu gehören u.a. ein konsequenter Taktfahrplan, umfassende Information der Fahrgäste auf der gesamten Wegekette, einfacher und unbeschränkter Zugang zu den Fahrscheinen, richtig platzierte Haltestellen, welche die notwendigen Kriterien hinsichtlich Bequemlichkeit und Sicherheit erfüllen.

Grosse Aufmerksamkeit im laufenden Geschäftsjahr wird dem Fahrplan und dem Liniennetz geschenkt. Hierbei gelten insofern neue Rahmenbedingungen, als die Aufhebung des Postplatzes Vaduz berücksichtigt werden muss, was die Planer vor grosse Herausforderungen stellt. Wunsch- und Zielvorstellung ist auch die Realisierung des Bushofes Schaan mit einem modernen Kundenzentrum im Bahnhofgebäude in Schaan.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet ein neues Kundenverwaltungsprogramm mit dem Inhalt: bessere Bedienung, vereinfachtes Abo-Löse-System und moderne Zahlungsmöglichkeiten sowie ein neues Informationssystem für Direktbetroffene bei Verkehrsumleitungen.

Intensive Gespräche, bei denen es um die Integration in den Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) per 1. Januar 2002 mit Kombi-Abonnements für Vorarlberg und Liechtenstein geht, werden derzeit geführt. Eine ähnliche Zielsetzung bildet die Integration „Ostwind“ in

einen Abonnementsverbund zwischen Liechtenstein und den Regionen St. Gallen, Thurgau, Appenzell und dem Rheintal.

Über all diesen erwähnten Projekten und geplanten Massnahmen steht eine strategisch verankerte Qualitätssicherung. Sämtliche Aktivitäten sollen einen Mehrwert erzeugen und in Form zusätzlichen Dienstleistungen, wie z.B. ganzheitliche Mobilitätsberatung oder Angebote von Mobilitätspaketen den Kunden zugänglich gemacht werden.



Dank

Wir bedanken uns an dieser Stelle bei dem Hohen Landtag und der fürstlichen Regierung für das in den Verwaltungsrat und die Geschäftsführung der LBA gesetzte Vertrauen.

Ein besonderer Dank gilt unseren Kunden, die mit ihrer Treue den Enthusiasmus der in den öffentlichen Personennahverkehr involvierten Personen unterstützen.

Nicht vergessen möchten wir, allen beteiligten Regierungsstellen, Ämtern, Unternehmen und deren Mitarbeitern für ihren Einsatz zu danken. Dieser Dank gilt auch für die übrigen Mitglieder des Verwaltungsrates und die Mitarbeiter der LBA.

Wilhelm G. Gerster
Präsident des Verwaltungsrates

Ulrich Feisst
Geschäftsführer



Statistischer Anhang

1. Länge des Liniennetzes

gesamtes Liniennetz: 105 km

nach Linien:

1	Buchs – Schaan – Vaduz – Triesen – Balzers – Trübbach – Sargans	24.3	km
9	Nendeln – Eschen – Bendern – Haag	7.4	km
10	Vaduz – Triesenberg – Malbun	15.1	km
20	Schaan – Planken	5.0	km
30	Triesenberg – Gaflei	6.1	km
40	Vaduz – Triesen – Triesen Oberdorf – Vaduz	8.7	km
41	Vaduz – Meierhof – Triesen Oberdorf - Vaduz	8.7	km
50	Schaan – Bendern – Gamprin – Ruggell – Schellenberg	15.5	km
51	Schaan – Bendern – Ruggell - Schellenberg	15.3	km
52	Schaan – Bendern – Gamprin – Schellenberg	11.3	km
60	Mauren – Schellenberg – Gamprin – Bendern – Eschen – Mauren	10.8	km
70	Schaan – Nendeln – Eschen – Mauren – Schaanwald – Feldkirch	16.3	km
71	Schaan – Nendeln – Schaanwald - Feldkirch	11.7	km
72	Schaan – Bendern – Eschen – Mauren – Schaanwald – Feldkirch	16.0	km
75	Vaduz – Schaan (Rössli) – Bendern – Eschen – Mauren – Feldkirch	19.7	km



Statistischer Anhang

2. Kilometerleistungen 2000

Fahrplanmässige Kursfahrten:	2'342'066	km
Beiwagen / Verstärkerfahrten:	57'254	km
Sonderfahrplan Staatsfeiertag:	14'282	km
Schibus	17'159	km
Schulbus	164'957	km
Total aller Fahrten	2'595'718	km

Die Angaben vergangener Jahre sind nicht nachvollziehbar, bzw. nur plausibel, wenn zusätzlich die Fourgon-Fahrten (Pakettransporte der Post) mit berücksichtigt wurden.



Statistischer Anhang

3. Anzahl Haltestellen

Gemeinde	Anzahl
Sargans	10
Trübbach	4
Balzers	18
Triesen	28
Triesenberg	44
Vaduz	24
Schaan	36
Buchs	4
Planken	8
Eschen	14
Nendeln	10
Bendern	14
Gamprin	18
Haag	8
Ruggell	12
Schellenberg	20
Mauren	16
Schaanwald	8
Feldkirch	18
Total	314



Statistischer Anhang

4. Fahrgastzahlen

Eine absolute Zählung der Fahrgäste gibt es nicht. Kein Fahrzeug ist mit den entsprechenden elektronischen Geräten ausgestattet.

Die Fahrgastzählung basiert auf zwei Ansätzen:

a) Es erfolgte eine Hochrechnung der verkauften Fahrscheine; bei den Abonnements wurde eine durchschnittliche Benutzung angenommen.

Fahrscheine:							
Fahrscheintyp	Faktor	Anzahl 1999	Anzahl	Personen aus DV 1999	Personen aus DV	Personen total	%
Einzelfahrscheine	1	232'837	227'661	n	56'540	284'201	9.7
Abonnemente: Woche	5	926	1'097			5'485	0.2
Abonnemente : Monat	15	2'048	2'215	n	31'995	65'220	2.2
Abonnemente: Jahr	150	12'154	12'477	n	616'500	2'488'050	84.4
Gruppenreisen		n	2'223	n	4'620	68'770	2.3
Staatsfeiertag		n				35'000	1.2
Total Fahrgast- zahlen		3'001'709				2'946'726	100

Erläuterungen:

- Der „Faktor“ bezeichnet den Multiplikator mit welchem die Fahrgastzahlen eines Wochen, Monats- oder Jahresabonnements errechnet wird. Um die Kontinuität sicherzustellen, wurden die Faktoren der Vergangenheit übernommen. Diese sind jedoch sehr tief angesetzt. Im Vergleich hierzu die Faktoren welche bei der SBB (Woche: 9; Monat: 45 und Jahr: 500) oder Postauto Schweiz (Woche: 17; Monat: 50/70 und Jahr:

500/630) verwendet werden. Die Verhältnisse sind in Liechtenstein in Bezug auf das Jahresabonnement sicherlich nicht vergleichbar, in Bezug auf Wochen und Monatskarten gäbe es jedoch keinen Grund nicht das gleiche Benutzerverhalten anzunehmen.

- Im Jahr 2000 lag der Verkauf der Einzelfahrscheine leicht unter demjenigen von 1999. Die Abonnementszahlen hin-



Statistischer Anhang

gegen lagen jeweils leicht höher. Die Abweichung von rund 55'000 Fahrgästen ist eher bei Differenzen im Direkten Verkehr (DV) mit der Schweiz zu suchen, wobei hierzu die Zahlen für 1999 durch die LBA nicht nachvollziehbar sind.

- Die „Personen aus DV“ sind Fahrgastzahlen welche aus dem Verbund „Direkter Verkehr“ stammen. Die statistischen Zahlen liefern die SBB.
- Die Fahrgastzahlen sind ohne Schülerverkehr zu verstehen.

b) Es wird eine Hochrechnung der manuell erfassten Fahrgastwechsel angenommen. Basis: 14 Zähltag ergeben 4'010'116 Fahrgäste

An 14 unterschiedlich über das Jahr verteilten Stichtagen werden auf allen Linien über den ganzen Tag die ein- und aussteigenden Fahrgäste durch den Wagenführer gezählt. Dass dies bei den beliebigen Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten der bis zu 3 Türen pro Bus schwierig ist und teilweise nur annäherungsweise erfolgt ist verständlich.

Im weiteren beinhalten diese Zahlen auch Umsteiger, welche nicht als ein- und dieselbe Person identifiziert werden kann. Auch diese Zahl versteht sich ohne Schulverkehr.

Beide aufgezeigten Statistiken sind nur Annäherungen an die wahren Fahrgastzahlen. Andererseits ist es für die Bedarfsabklärung und die Optimierung des Angebotes sehr wichtig hierzu bessere Daten zu erhalten. Die LBA plant zukünftig ein automatisches Zählsystem zu evaluieren und einzusetzen.



Statistischer Anhang

Die Fahrgäste verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Linien *:

1	Buchs – Schaan – Vaduz – Triesen – Balzers – Trübbach – Sargans	51.5 %
9	Nendeln – Eschen – Benden – Haag	0.3 %
10	Vaduz – Triesenberg – Malbun	8.6 %
20	Schaan – Planken	0.7 %
30	Triesenberg – Gaflei	0.5 %
40	Vaduz – Triesen – Triesen Oberdorf – Vaduz	1.1 %
41	Vaduz – Meierhof – Triesen Oberdorf - Vaduz	0.6 %
50	Schaan – Benden – Gamprin – Ruggell – Schellenberg	3.9 %
51	Schaan – Benden – Ruggell - Schellenberg	4.0 %
52	Schaan – Benden – Gamprin – Schellenberg	0.3 %
60	Mauren – Schellenberg – Gamprin – Benden – Eschen – Mauren	2.8 %
70	Schaan – Nendeln – Eschen – Mauren – Schaanwald – Feldkirch	16.3 %
71	Schaan – Nendeln – Schaanwald - Feldkirch	9.0 %
72	Schaan – Benden – Eschen – Mauren – Schaanwald – Feldkirch	0.4 %
75	Vaduz – Schaan (Rössli) – Benden – Eschen – Mauren – Feldkirch	0.1 %

*entspricht nicht der Auslastung

5. Fahrausweiskontrollen

Im Berichtsjahr wurden 59'341 Personen kontrolliert, dabei konnten 1'160 (1.95%) Fahrgäste keinen gültigen Fahrausweis vorweisen. Da sehr viele dieser Personen (917) nachträglich ein gültiges Abonnement vorweisen konnten, wurden lediglich 239 (0.40%) Personen als „echte Schwarzfahrer“ ermittelt.



6. Zusammenstellung der Kundenreklamationen und Kundenanregungen

Betrifft	Anzahl
Kursausfall	8
Verbindung/Anschluss	21
Diverses	46
Pünktlichkeit	13
Fahrzeuge	3
Schulbus	5
Total	96
Anregungen	29

Kundenreklamationen und Kundenanregungen treffen bei verschiedenen Partnern ein. Diese wurden nach bisherigen Usancen nicht konsolidiert.

Die zukünftigen Verträge sehen eine Konsolidierung aller Kundenangaben vor, um daraus Verbesserungen des Angebotes abzuleiten.



BERICHT DER REVISIONSSTELLE

an die Regierung des Fürstentums Liechtenstein zu Händen des Hohen Landtages

Liechtenstein Bus Anstalt, Vaduz

Als Revisionsstelle der „Liechtenstein Bus Anstalt“ haben wir die auf den 31. Dezember 2000 abgeschlossene Jahresrechnung 2000, im Sinne der gesetzlichen Vorschriften, geprüft.

Wir haben festgestellt, dass

die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen,

die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,

bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die Vorschriften des Personen- und Gesellschaftsrechtes, die gesetzlichen Bestimmungen über das Gesetz über die Errichtung und Organisation der Anstalt „Liechtenstein Bus Anstalt“ (LBAG) und seiner Verordnungen eingehalten sind.

Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen empfehlen wir, die vorliegende Jahresrechnung mit einer Bilanzsumme von CHF 3.723.236,90 und einem Eigenkapital von CHF 2.808.891,80, in welchem der Fehlbetrag der Periode von CHF 39.175,33 bereits verrechnet wurde, zu genehmigen.

Vaduz, 21. Mai 2001
oer/gal

CONFIDA
Treuhand- und Revisions AG

Josef Grünenfelder
dipl. Wirtschaftsprüfer

Reinold Öhri
dipl. Wirtschaftsprüfer

Beilagen:
Bilanz
Erfolgsrechnung
Erläuterungen zur Bilanz und Erfolgsrechnung



Liechtenstein Bus Anstalt

Erfolgsrechnung 1.1.2000 - 31.12.2000

	Referenz	2'000.00 CHF	Vergleich Budget 2000 CHF
Nettoumsatzerlöse			
Einnahmen Linienverkehr			
Billetverkauf		455'655.39	
Aboverkauf		627'788.00	
Einnahmen Verkehrsverbände		217'810.57	
		1'301'253.96	1'443'000.0
Einnahmen Schülerverkehr	12	872'427.08	837'000.0
Diverse Einnahmen aus Busverkehr	13	103'123.43	100'000.0
Diverse Nebenerlöse	14	1'535'363.60	680'000.0
Nettoumsatzerlöse vor Landesbeiträgen		3'812'168.07	3'060'000.0
Landesbeiträge	15	12'120'865.42	11'652'000.0
nicht rückforderbare Vorsteuer	16	-816'793.93	-660'000.0
Nettoumsatzerlöse nach Landesbeiträgen		15'116'239.56	14'052'000.0
Aufwand für die Erzielung des Nettoumsatzerlöse			
Leistungsaufwand Dritte			
Kurszahlungen PAH/Subunternehme	17	12'633'286.75	
Weitere Fahrleistungen PAH/Subunternehmer		543'467.78	
Übrige Betriebskosten Fahrbetrieb/PAH		54'564.32	
Zusätzliche Kosten Wagenführer		66'823.52	
		13'298'142.37	12'337'000.0
übriger Aufwand Linienverkehr			
Unterhalt/Ersatz Sachanlagen bei PAH	18	177'299.38	
Unterhalt Warteräume und Haltestellen		53'123.63	
Unterhalt Geräte bei Vertriebsmittlern		45'859.90	
Mietaufwendungen		26'890.36	
Abschreibungen Sachanlagen für Linienverkehr		86'539.11	
Gebühren und Abgaben		11'874.93	
		401'587.31	463'000.0
Total Aufwand für die Erzielung des Nettoumsatzerlöses		13'699'729.68	12'800'000.0
Bruttoergebnis	1	'416'509.88	1'252'000.0
Vertriebskosten			
Aufwand Verkehrsverbände		12'566.47	-
übrige Vertriebskosten		30'000.00	-
Total Vertriebskosten		42'566.47	10'000.0
Bruttoergebnis	1	'373'943.41	1'242'000.0



Liechtenstein Bus Anstalt

Erfolgsrechnung 1.1.2000 - 31.12.2000

	Referenz	2'000.00 CHF	Vergleich Budget 2000 CHF
Nettoumsatzerlöse			
Einnahmen Linienverkehr			
Billetverkauf		455'655.39	
Aboverkauf		627'788.00	
Einnahmen Verkehrsverbände		217'810.57	
		<u>1'301'253.96</u>	1'443'000.00
Einnahmen Schülerverkehr	12	872'427.08	837'000.00
Diverse Einnahmen aus Busverkehr	13	103'123.43	100'000.00
Diverse Nebenerlöse	14	1'535'363.60	680'000.00
		<u>3'812'168.07</u>	<u>3'060'000.00</u>
Nettoumsatzerlöse vor Landesbeiträge			
Landesbeiträge	15	12'120'865.42	11'652'000.00
nicht rückforderbare Vorsteuern	16	-816'793.93	-660'000.00
		<u>15'116'239.56</u>	<u>14'052'000.00</u>
Nettoumsatzerlöse nach Landesbeiträgen			
		<u>15'116'239.56</u>	<u>14'052'000.00</u>
Aufwand für die Erzielung des Nettoumsatzerlöses			
Leistungsaufwand Dritte			
Kurszahlungen PAH/Subunternehmer	17	12'633'286.75	
Weitere Fahrleistungen PAH/Subunternehmer		543'467.78	
brige Betriebskosten Fahrbetrieb/PAH		54'564.32	
Zusätzliche Kosten Wagenführer		66'823.52	
		<u>13'298'142.37</u>	12'337'000.00
Übriger Aufwand Linienverkehr			
Unterhalt/Ersatz Sachanlagen bei PAH	18	177'299.38	
Unterhalt Warteräume und Haltestellen		53'123.63	
Unterhalt Geräte bei Vertriebsmittlern		45'859.90	
Mietaufwendungen		26'890.36	
Abschreibungen Sachanlagen für Linienverkehr		86'539.11	
Gebühren und Abgaben		11'874.93	
		<u>401'587.31</u>	463'000.00
Total Aufwand für die Erzielung des Nettoumsatzerlöses		<u>13'699'729.68</u>	<u>12'800'000.00</u>
Bruttoergebnis 1		<u>1'416'509.88</u>	<u>1'252'000.00</u>
Vertriebskosten			
Aufwand Verkehrsverbände		12'566.47	-
Übrige Vertriebskosten		30'000.00	-
		<u>42'566.47</u>	<u>10'000.00</u>
Total Vertriebskosten		<u>42'566.47</u>	<u>10'000.00</u>
Bruttoergebnis 2		<u>1'373'943.41</u>	<u>1'242'000.00</u>



Liechtenstein Bus Anstalt

Erfolgsrechnung 1.1.2000 - 31.12.2000

Vergleich
Budget 2000
CHF

	Referenz	2'000.00 CHF	CHF
Verwaltungskosten LBA			
Personalaufwand			
Gehälter/Honorare VR	19	531'164.95	
Sozialleistungen		66'131.20	
Übrige Personalkosten		11'145.10	
		<u>608'441.25</u>	589'600.00
Mietaufwand Betrieb		47'191.00	47'400.00
Unterhalt/Reparaturen/Instandstellung		31'129.58	-
Versicherungen		9'909.30	5'000.00
Energie- und Entsorgungsaufwand		1'250.86	2'000.00
Beratung und Dienstleistungen Dritte	20	358'297.61	165'000.00
Büroaufwand	21	43'093.29	41'360.00
Werbeaufwand			
Fahrplan		61'357.46	
Inserate/Medien		87'050.10	
Corporate Identity/Design		85'186.52	
Representationsspesen		12'603.57	
		<u>246'197.65</u>	309'200.00
briger Betriebsaufwand		2'885.62	-
Abschreibungen		30'398.50	22'440.00
Finanzerfolg			
Finanzertrag	22	-69'621.09	
Finanzaufwand		283.60	
übriger Finanzaufwand	23	10'231.67	
		<u>-59'105.82</u>	-
Total Verwaltungskosten LBA		<u>1'319'688.84</u>	<u>1'182'000.00</u>
Betriebsergebnis		<u>54'254.57</u>	<u>60'000.00</u>
Ausserordentlicher Erfolg			
Rentenleistungen C9	24	59'635.80	60'000.00
übriger a. o. Ertrag	25	-15'000.00	-
briger a. o. Aufwand	26	48'794.10	-
Total ausserordentlicher Erfolg		<u>93'429.90</u>	<u>60'000.00</u>
Fehlbetrag		<u>- 39'175.33</u>	<u>-</u>



Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2000 und Erfolgsrechnung 2000

CHF

1 Sachanlagen

Sachanlagen LBA

Anfangs 2000 wurde die Zuordnung verschiedener Gegenstände in den Positionen Büromobiliar und Büromaschinen überarbeitet. Deshalb erfolgten per 1.1.2000 Umbuchungen. Ebenso wurden die Installationskosten auf die Position Büroumbau umgebucht.

Die Abschreibungen erfolgten auf dem Buchwert.

Anlageobjekt:	01.01.2000	Umbuchungen		Wertberichtigung		CHF	31.12.2000
		1.1.2000	Zugänge	%			
Betriebsgeräte	-		2'828.00	20		662.05	2'165.95
Büromobiliar	53'615.20	-12'144.75	1'105.16	20		8'418.55	34'157.06
EDV-Hardware	28'601.95		1'041.72	30		8'892.80	20'750.87
EDV-Software	-		31'027.10	20		6'205.40	24'821.70
Büromaschinen	4'779.75	12'144.75	648.88	20		3'514.85	14'058.53
Büroumbau	8'248.00	5'276.35	-	20		2'704.85	10'819.50
Installationskosten	5'276.35	-5'276.35	-				-
Total	100'521.25	0.00	36'650.86			30'398.50	106'773.61

2 Sachanlagen für Linienverkehr

Per 1.1.2000 wurden vom Land Liechtenstein Gegenstände zum Buchwert von CHF 323'871.00 übertragen.

Dabei handelt es sich um Anlageobjekte, die vom Land Liechtenstein für den Postautodienst angeschafft wurden. Die Übertragung erfolgte zum Nullwert.

Die Einbuchung bei der LBA erfolgte zu den Restwerten gemäss Inventarliste per 31.12.1999, siehe Referenz 15 'Landesbeiträge'.

Das Land Liechtenstein hat diese Anlagen über den voraussichtlichen Nutzungszeitraum abgeschrieben. Bei verschiedenen Gegenstände wurde festgestellt, dass die Nutzungsdauer nach heutigen Überlegungen zu hoch angesetzt war (Geldwechselgeräte, Instrumente) resp. der betriebswirtschaftliche Wert nicht mehr gegeben war (Billetautomat). Aus diesen Gründen erfolgten per 1.1.2000 Sonderabschreibungen.

Die Abschreibung der Anlagen bei Subunternehmern/Postautohaltern erfolgt über die voraussichtliche Restnutzungsdauer.

Anlageobjekt:	Saldovortrag 01.01.2000	Sonderabschr.		Wertberichtigung 2000		CHF	31.12.2000
		Zugänge	per 1.1.2000				
div. Sachanlagen	-	323'871.00	-48'794.10			-86'539.11	188'537.79



Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2000 und Erfolgsrechnung 2000

CHF

3 Finanzanlagen		
Liechtensteinische Landesbank AG		
Callgeld	662'000.00	
Festgeld 24.7.2000-24.1.2001, Zinssatz 3.5625%	<u>1'500'000.00</u>	2'162'000.00
4 Forderungen aus Leistungen		
Verkehrsverbund Vorarlberg und Schülerverkehr Vorarlberg	125'310.35	
SBB	<u>39'813.85</u>	165'124.20
5 Guthaben bei Kassen/Banken/Postcheck		
Kassa Verwaltung	1'120.15	
Kassen Wagenführer	23'307.60	
PC-Konto	<u>95'484.35</u>	119'912.10
6 Rechnungsabgrenzungsposten		
Einnahmen Wagenführer, Poststellen, SBB	60'610.40	
Einnahmen Werbung	16'848.75	
Einnahmen Schülerverkehr	306'106.00	
Einnahmen Mineralölsteuer	559'566.00	
Zinsen Festgeld 24.7.2000-31.12.2000	23'156.25	
diverse Aufwandsabgrenzungen	<u>14'601.80</u>	980'889.20
7 Bilanzverlust		
Bilanzverlust am 1.1.2000	-151'932.87	
Fehlbetrag 2000	-39'175.33	
Bilanzverlust am 31.12.2000	<u>-191'108.20</u>	-191'108.20
8 Verbindlichkeiten aus Leistungen		
Rechnungen vom Dezember 2000		134'570.10
9 Verbindlichkeiten aus Steuern		
unbezahlte Mehrwertsteuern		48'199.25
10 Verbindlichkeiten gegen Land Liechtenstein		
		345'296.15

Stimmt mit der Abrechnung der Stabstelle Finanzen überein.



Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2000 und Erfolgsrechnung 2000

CHF

11 Passive Rechnungsabgrenzung

Abgrenzung Leistungsaufwand	115'417.72	
Abgrenzung Vertriebskosten	9'048.00	
Abgrenzung Betriebskosten LBA	5'270.93	
Abgrenzung Abonnements 2001	252'617.00	
diverse Abgrenzungen	2'735.55	
	<u> </u>	385'089.20

Bis 31.12.1999 sind sämtliche Einnahmen und Ausgaben des Fahrbetriebes über die Rechnung der Schweizerischen Post direkt in die Landesrechnung eingeflossen. Mangels Dokumentation kann deshalb kein Vergleich mit dem Vorjahr dargestellt werden.

In der Position 'Einnahmen Linienverkehr' wurden bezüglich den Erträgen Verkehrsverbund Vorarlberg (VVB) um CHF 100'000 zu hohe Einnahmen der LBA bekanntgegeben.

12 Einnahmen Schülerverkehr

Schülerverkehr Liechtenstein	747'496.00	
Schülerverkehr Vorarlberg	124'931.08	
	<u> </u>	872'427.08

13 Diverse Einnahmen aus Busverkehr

Einnahmen Kollektivbillete	18'994.42	
Einnahmen Sonderveranstaltungen	84'129.01	
	<u> </u>	103'123.43

14 Diverse Nebenerlöse

Zollrückerstattung Mineralölsteuer	559'566.00	
Postguttransport	20'000.00	
Fourgon (Transporte für Liechtensteinische Post AG)	870'575.73	
Werbeeinnahmen	85'221.87	
	<u> </u>	1'535'363.60

Im Budget wurden Fourgon Einnahmen und Ausgaben nicht berücksichtigt, da die Abrechnungen lediglich aus praktischen Gründen über die LBA erfolgen.

15 Landesbeiträge

Ordentliche Tarifsубventionen	11'652'000.00	
Beiträge neue Linie 9 (nicht budgetiert)	94'994.42	
Werbung für den öffentlichen Verkehr (nicht budgetiert)	50'000.00	
Übertragung von Inventar per 1.1.2000 (nicht budgetiert)	323'871.00	
	<u> </u>	12'120'865.42



Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2000 und Erfolgsrechnung 2000

CHF

16 Nicht rückforderbare Vorsteuern

Ein Grossteil der Einnahmen der LBA sind Landesbeiträge und andere nicht-umsatzsteuerpflichtigen Einnahmen. Aus diesem Grund kann die LBA nur einen Teil ihrer Vorsteuern geltend machen.

816'793.93

17 Kurszahlungen PAH/Subunternehmer

Ordentliche Kurszahlungen inkl. durch die LBA direkt bezahlte Leistungen (z. B. Pensionskassenbeiträge der Wagenführer). Im Gegensatz zum Budget beinhalten die Kurszahlungen auch die Kosten für den Fourgon, siehe auch Anmerkungen zu Referenz 14.

12'633'286.75

18 Unterhalt Sachanlagen bei PAH

Austauschmotor Fahrzeug Otto Frommelt Anstalt, gemäss früherer Zusage
Totalschaden Fahrzeug Otto Frommelt Anstalt
Anteil Versicherung Totalschaden
Ersatz einer alten Zielschildanlage bei Ivo Matt AG durch Entnahme aus Totalschadenfahrzeug
Unterhalt, Reparaturen Otto Frommelt Anstalt
Unterhalt, Reparaturen Ivo Matt AG
diverse

29'569.63
320'400.00
-240'300.00
15'000.00
48'269.30
1'978.19
2'382.26

177'299.38

19 Gehälter/VR-Honorare LBA

Gehälter (Betrieb LBA inkl. Kontrolleurinnen)
VR-Honorare

392'804.95
138'360.00

531'164.95

20 Beratung und Dienstleistung Dritte

Beratung Betrieb allgemein
Beratung Öffentlichkeitsarbeit
Beratung Marketing und Werbung
Rechtsberatung allgemein
Buchhaltungs- und Revisionskosten
Beratung im Zusammenhang mit der Ausschreibung

13'322.04
66'337.64
48'300.64
7'307.47
32'127.08
190'902.74

358'297.61

Die Kosten im Zusammenhang mit der Ausschreibung waren zum Zeitpunkt der Budgetierung im August 1999 nicht abschätzbar.

Die Beratung im Zusammenhang mit der Ausschreibung erfolgte über den Zeitraum Oktober 1999 bis Juni 2000. Die diesbezüglichen Rechtskosten beliefen sich auf CHF 43'000.



Liechtenstein Bus Anstalt

Erläuterungen zur Bilanz per 31.12.2000 und Erfolgsrechnung 2000

CHF

21 Büroaufwand

Büromaterial (16'300), Kommunikation (8'000), Porti (12'600),
Fachliteratur und ähnliches.

43'093.29

22 Finanzertrag

Zinsen Call- und Festgelder sowie Kontokorrentzinsen.

69'621.00

23 Übriger Finanzaufwand

Bank- und PC-Spesen

6'398.34

Kommissionen Treuhandanlagen

3'833.33

10'231.67

24 Rentenleistungen C9

Rentenzahlungen aufgrund früherer Verpflichtungen

59'635.80

25 Übriger a. o. Ertrag

Nicht eingegangene Ausschreibung/verfallene Ausschreibungsgebühren

-15'000.00

26 übriger a. o. Aufwand

Bereinigung Buchwerte/Sonderabschreibungen bei der
Übernahme von Inventar per 1.1.2000 (siehe auch Referenz 2)

48'794.10

Vaduz, den 15. Mai 2001



Liechtenstein **Bus**

34



Liechtenstein **Bus**

35



Liechtenstein **Bus**

36