

Antrag des Regierungsrates vom 9. Juli 2008

4532

**Beschluss des Kantonsrates
betreffend die Bewilligung eines Rahmenkredits
des Zürcher Verkehrsverbundes
für die Fahrplanperiode 2009/2010**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 9. Juli 2008,

beschliesst:

I. Für die Kalenderjahre 2009 und 2010 (Fahrplanperiode 14. Dezember 2008 bis 12. Dezember 2010) wird dem Zürcher Verkehrsverbund gemäss § 26 des Personenverkehrsgesetzes ein Rahmenkredit von Fr. 718 500 000 bewilligt.

II. Veröffentlichung im Amtsblatt, Textteil.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

1. Einleitung

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) erfüllt seine Aufgaben innerhalb eines Rahmenkredits, der vom Kantonsrat für eine Fahrplanperiode von mindestens zwei Jahren festgelegt wird (§ 26 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr, PVG [LS 740.1]). Ein Fahrplanjahr dauert jeweils von Mitte Dezember bis Mitte Dezember und ist damit nahezu identisch mit dem Kalenderjahr. Auf eine Abgrenzung der zwei Wochen, um die sich das Fahrplanjahr vom Kalenderjahr unterscheidet, kann aufgrund der geringen Differenzen von Verkehrsleistung und Kosten zwischen Fahrplanperiode und Kalenderjahren verzichtet werden.

Für die Kalenderjahre 2009 und 2010 wird – beruhend auf der Fahrplanperiode vom 14. Dezember 2008 bis 12. Dezember 2010 – ein Rahmenkredit von 718,5 Mio. Franken beantragt. Der laufende Rahmenkredit 2007/2008 beträgt 674,9 Mio. Franken. Damit beträgt der Anstieg in der nächsten Periode 43,6 Mio. Franken. Mehr als die Hälfte des Anstiegs ist auf die im Jahr 2008 erfolgte Inkraftsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) zurückzuführen. Infolge der damit verbundenen Kürzung der Bundesbeiträge an den Regionalverkehr ergibt sich für den ZVV ab 2008 eine Mehrbelastung von 27 Mio. Franken jährlich. Im Rahmenkredit 2009/2010 wirkt sich diese zusätzliche Belastung erstmals in beiden Jahren aus. In der Fahrplanperiode 2009/2010 wird zudem auch das Angebot im Bus- bzw. Trambereich und bei der S-Bahn ausgebaut. Die dadurch verursachte Mehrbelastung beläuft sich auf rund 19 Mio. Franken pro Jahr.

Dass der Rahmenkredit 2009/2010 trotz dieser Ausbauten nicht stärker ansteigt, ist in erster Linie auf die Entwicklung beim Verkehrsertrag zurückzuführen. Der Kostendeckungsgrad beträgt im Rahmenkredit 2009/2010 rund 60%.

2. Grundsätze des Kantonsrates über die Entwicklung des Verkehrsangebotes der Fahrplanperiode 2009–2012

Der Kantonsrat hat am 26. Februar 2007 die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr 2009–2012 mit folgenden Zielen beschlossen (Vorlage 4335 a):

- Die aufgrund der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 20% (Basis 2004) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr wird abgedeckt.
- Das Angebot wird dort angepasst, wo bereits heute oder in absehbarer Zeit Kapazitätsengpässe auftreten und wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist.
- Die Kundenzufriedenheit wird auf dem Niveau von 77 Punkten gehalten.
- Die Kostenunterdeckung entwickelt sich teuerungsbereinigt im Rahmen der Angebotsausbauten gemäss den Stossrichtungen.

3. Verbundangebot 2009–2010

Auf den Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008 wird das Verbundangebot für 2009 und 2010 entsprechend der Nachfrageentwicklung ausgebaut. Im Vordergrund stehen die Behebung von Kapazitätsengpässen im Pendlerverkehr bei Bus und S-Bahn sowie Verbesserungen beim Abend- und Wochenendangebot. In der Stadt Zürich wird ein verändertes, auf den Fahrplankontakt der S-Bahnen besser abgestimmtes Angebot mit einem 7,5-Minuten-Takt in den Spitzenzeiten eingeführt. Gesamthaft sind rund 190 Änderungen mit Kosten von rund 30 Mio. Franken 2009 und weiteren 2 Mio. Franken 2010 vorgesehen. Für die Berechnung der zusätzlichen Verkehrserträge aus den neuen Angeboten wurden Kostendeckungsgrade für das erste Betriebsjahr von 25% bis 33% angenommen.

Folgende grössere Angebotsausbauten sind bei der S-Bahn geplant:

- Auf den Linien S2 (Effretikon–Ziegelbrücke), S15 (Rapperswil–Affoltern a. A.), S26 (Winterthur–Bauma), S35 (Winterthur–Wil SG), S41 (Bülach–Winterthur) wird an den Wochenenden tagsüber der Halbstundentakt eingeführt.
- Auf verschiedenen S-Bahn-Linien wird das Angebot werktags bis etwa 21 Uhr verdichtet, um dem sich verändernden Pendlerverhalten Rechnung zu tragen.
- Die heute werktags stündlich ab Flughafen bis Schaffhausen verlängerte S16 wird neu auch am Wochenende stündlich bis Schaffhausen geführt.
- Zusätzliche Spätverbindungen bis Mitternacht werden auf den Linien S33 (Winterthur–Schaffhausen) und S29 (Winterthur–Stein am Rhein) eingeführt.
- Das Wehntal wird an Sonntagen dank der S55 mit einem Halbstundentakt bedient.
- Entsprechend der noch verfügbaren Trassees werden zu den Hauptverkehrszeiten morgens zusätzliche schnelle S-Bahnen ab Schaffhausen und Romanshorn geführt.
- Auf der S8 wird abends ein zusätzliches Kurspaar bis Weinfelden verlängert.
- Auf der Linie S10 wird an Wochenenden der bestehende Halbstundentakt auf einen integralen 20-Minuten-Takt verdichtet.

Im Tram- und Busnetz ergeben sich folgende Schwerpunkte:

- Mit der Inbetriebnahme der 2. Etappe der Glattalbahn zwischen Bahnhof Oerlikon und Flughafen wird die Tramlinie 10 ab Oerlikon Ost bis zum Flughafen verlängert.
- In der Stadt Zürich wird auf den Tram- und Hauptbuslinien ein durchgehender 7,5-Minuten-Takt bis 20.30 Uhr angeboten. Das Abendangebot wird während der ganzen Woche verbessert.
- In der Stadt Winterthur wird das Angebot mit der Einführung des neuen Angebotskonzepts für Töss und mit den Verdichtungen vom 20-Minuten-Takt auf 15-Minuten-Takt auf einzelnen Linien verbessert.
- Mit der Buslinie 200 wird ab Mai 2009 eine direkte Verbindung durch den neu eröffneten Üetlibergtunnel zwischen Zürich Enge und Affoltern a. A. geschaffen.
- Auf zahlreichen Linien werden Taktlücken im Angebot geschlossen und die abendlichen Betriebszeiten ausgedehnt.
- Die Ortsbussysteme Richterswil, Wädenswil und Horgen werden ausgebaut und ihre betriebliche Stabilität verbessert.
- Mit der neuen Buslinie 727 wird die Erschliessung des Gebiets Greifensee–Schwerzenbach verbessert.
- Auf verschiedenen Linien im Agglomerationsgürtel werden mit zusätzlichen Kursen bestehende und sich abzeichnende Kapazitätsengpässe abgebaut.

Das Nachtangebot wird entsprechend der Nachfrage weiter ausgebaut, wobei für 2009 Mittel im Umfang von 0,5 Mio. Franken und für 2010 weitere 0,6 Mio. Franken eingesetzt werden.

4. Rahmenkredit für die Kalenderjahre 2009–2010 (Fahrplanperiode vom 14. Dezember 2008 bis 12. Dezember 2010)

4.1 Übersicht

Grundlagen des Rahmenkredits 2009/2010 sind der Voranschlag 2009 und die aktualisierte Finanz- und Investitionsplanung 2009–2014 des ZVV.

Die Planung wird in Einklang mit dem Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan des Kantons (KEF) jeweils für die Kalenderjahre erstellt. Aus der Kostenunterdeckung der beiden Finanzplanjahre 2009 und 2010 errechnet sich ein Rahmenkredit von 718,5 Mio. Franken.

Rahmenkredit 2009/2010

in Mio. Franken	Vor- anschlag 2008	Vor- anschlag 2009	Finanz- planung 2010
Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen	714,5	759,9	794,7
Abgeltung an die SBB und Thurbo	80,2	87,2	93,6
Abgeltungen an andere Verkehrsunternehmen	5,3	6,2	6,3
Aufwand Verbundorganisation	9,2	9,5	9,6
Belastung Mehrwertsteuer	10,6	9,9	10,6
Betriebsbeiträge an ProMobil	6,0	6,0	6,0
Total Aufwand	825,8	878,7	920,8
<i>Verkaufserlös aus Fahrausweisen</i>	<i>639,0</i>	<i>696,7</i>	<i>719,1</i>
<i>Einnahmenanteile</i>	<i>-216,1</i>	<i>-225,5</i>	<i>-232,3</i>
<i>Mehrwertsteuer</i>	<i>- 29,9</i>	<i>- 33,3</i>	<i>- 34,4</i>
Verkehrsertrag	393,1	437,9	452,4
Nebenerträge und Beiträge	65,2	70,2	72,4
Ertrag	458,2	508,1	524,8
Finanzierung Nachbarkantone	2,3	3,0	3,0
Finanzierung Bund	<u>22,2</u>	<u>20,9</u>	<u>21,2</u>
Finanzierung durch Dritte	24,5	23,9	24,2
Total Ertrag und Finanzierung durch Dritte	482,7	532,0	549,0
Kostenunterdeckung	343,1	346,7	371,8
Kostenunterdeckung Kalenderjahre 2009 und 2010			718,5
(Fahrplanperiode 14. Dezember 2008 bis 12. Dezember 2010)			

Die Kostenunterdeckung 2009 liegt mit 346,7 Mio. Franken ungefähr auf dem Niveau des Voranschlags 2008. Im folgenden Jahr steigt sie um 25 Mio. Franken. Die Zunahme wird vor allem durch einen im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu leistenden ausserordentlichen Investitionsbeitrag an die Beschaffung von Niederflur-Doppelstock-Zwischenwagen (rund 10 Mio. Franken) (NDW) sowie durch den Anstieg der Kapitalkosten verursacht. Da nach der Tarif-

erhöhung auf 2009 im Jahr 2010 keine weitere Tarifierhöhung vorgesehen ist, vermag der Anstieg des Verkehrsertrags das Aufwandwachstum nicht auszugleichen. Aus der Kostenunterdeckung der beiden Finanzplanjahre 2009 und 2010 ergibt sich ein Rahmenkredit von 718,5 Mio. Franken. Mit dem beantragten Rahmenkredit werden die Planwerte für die Kostenunterdeckungen 2009 und 2010 gegenüber dem letztjährigen KEF (2008–2011) um insgesamt rund 60 Mio. Franken unterschritten.

4.2 Aufwand

Gegenüber dem Voranschlag 2008 von 825,8 Mio. Franken steigt der Gesamtaufwand bis 2010 um 95 Mio. Franken oder 11,5% auf 920,8 Mio. Franken. Davon entfallen 26,6 Mio. Franken auf die neuen Angebote der Fahrplanperiode 2009/2010 und 10,1 Mio. Franken auf den Investitionsbeitrag an die Beschaffung der Niederflur-Doppelstock-Zwischenwagen der SBB. Ohne Berücksichtigung dieser beiden Faktoren errechnet sich ein durchschnittliches Aufwandwachstum von 3,5%.

4.2.1 Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen

Im Vergleich zum Voranschlag 2008 steigt das Leistungsentgelt an die Verkehrsunternehmen bis 2010 um 80,2 Mio. Franken auf 794,7 Mio. Franken. Dies entspricht einer Zuwachsrate über zwei Jahre von 11,2%. Davon ist mehr als ein Drittel auf die Entwicklung bei den Kapitalkosten zurückzuführen (+29,3 Mio. Franken). Diese Zunahme ist in erster Linie eine Folge der regen Investitionstätigkeit, vor allem bei den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ). Neben der laufenden Trambeschaffung, in der auch die Fahrzeuge der Glattalbahn enthalten sind, haben unter anderem auch die Investitionen in die Infrastruktur der Fahrstrecke stark zugenommen. Zudem tätigt die VBZ als Leadhouse den Grossteil der Investitionen für die Projekte «Leitsystem ZVV» und «S-POS» (Billettautomatenbeschaffung). Bis 2010 werden diese Investitionen grösstenteils getätigt sein und die Betriebsrechnung wird mit den entsprechenden Abschreibungen und Zinsen belastet sein.

Die Personalkosten weisen zwischen 2008 und 2010 einen Zuwachs von 24,6 Mio. Franken oder 6% aus. Dieser Zuwachs liegt aufgrund verschiedener Faktoren um knapp 1,5% über den Vorgaben der KEF-Richtlinien 2009–2012. Zum einen wurde der Voranschlagswert 2008 zu tief angesetzt. Im letztjährigen Finanzplan war für 2008 eine Personalteruerung von 2,6% geplant gewesen. Aufgrund der höheren Teue-

rung hat der Verkehrsrat in Anlehnung an den Beschluss des Regierungsrates Lohnanpassungen von höchstens 3,5% beschlossen. Daraus ergibt sich eine Differenz von 0,9%. In der Personalaufwandentwicklung sind zudem Mehrbelastungen durch zusätzlich benötigtes Personal für neue Aufgaben, wie zum Beispiel den Betrieb des neuen Leitsystems, eingerechnet.

Die Sachkosten nehmen in derselben Periode um 4,6 Mio. Franken zu. Dies ist zum grössten Teil den höheren kalkulatorischen Treibstoffkosten zuzuschreiben. Im Voranschlag 2008 wurde mit einem Nettopreis nach Abzug der Treibstoffzollrückerstattung von Fr. 1.20 pro Liter gerechnet. Der für die neue Planung angenommene Literpreis von Fr. 1.40 führt zu einem Kostenanstieg von rund 3,5 Mio. Franken.

Der Aufwand für neue Angebote wurde noch nicht auf die einzelnen Sachgruppen wie Personal-, Sach- oder Kapitalkosten verteilt, da er aus Transparenzgründen getrennt berechnet und ausgewiesen wird. Die Kosten für das neue Angebot der Fahrplanperiode 2009/2010 bei Tram, Bus und SZU sowie für die Inbetriebnahme der zweiten Etappe der Glattalbahn belaufen sich ab 2010 jährlich auf insgesamt 20,8 Mio. Franken.

4.2.2 Abgeltungen an die SBB und an andere Verkehrsunternehmen

Die Abgeltungen für 2009 beruhen auf dem gegenwärtigen Stand der Offertvereinbarung mit den Verkehrsunternehmen. Die Abgeltungen an die SBB und Turbo erhöhen sich zwischen 2008 und 2010 um 13,4 Mio. Franken auf 93,6 Mio. Franken. Davon entfallen 5,8 Mio. Franken auf die Abgeltungen für das Mehrangebot in der Fahrplanperiode 2009/2010. Als Sonderfaktor ist in den Abgeltungen 2010 ein Investitionsbeitrag von 10,1 Mio. Franken eingerechnet, der für die Beschaffung der Niederflur-Doppelstock-Zwischenwagen geleistet werden soll. Der Bund hat im Rahmen des Behindertengleichstellungsgesetzes Investitionsbeiträge ausserhalb der Kantonsquoten für diese Beschaffung bereitgestellt. Die Auszahlung erfolgt unter der Voraussetzung, dass sich die Kantone im Umfang ihrer Beitragssätze im Regionalverkehr daran beteiligen. Deshalb werden die Investitionsbeiträge nicht über die Offerten bzw. die ordentlichen Abgeltungen abgewickelt. Der Anteil des Kantons Zürich soll in vier Tranchen von 2010 bis 2014 ausbezahlt werden, sofern die an der S-Bahn beteiligten Nachbarkantone ihre Beiträge ebenfalls leisten. Aufgrund der Inbetriebnahme der 61 neuen Doppelstocktriebzüge, die bis 2010 ausgeliefert werden, steigen auch die Kapitalkosten in der Finanzplanung überdurchschnittlich an. Sie werden aber durch die positive Ertragsentwicklung ausgeglichen.

In der Fahrplanperiode 2009/2010 wird der Kanton Zürich gemäss Planung die Kantonsquote überschreiten. Die Kantonsquote legt die vom Bund höchstens mitfinanzierten Abgeltungen für den Regionalverkehr fest. Überschreiten die gesamten Abgeltungen eines Kantons diese Quote, so beteiligt sich der Bund nicht mehr an der Finanzierung der betreffenden Angebote. Der aufgrund der Quotenüberschreitung entfallende Bundesanteil wird für 2009 und 2010 auf insgesamt 8,4 Mio. Franken veranschlagt.

Unter den «Abgeltungen an andere Verkehrsunternehmen» werden die Defizitbeiträge an kantonsüberschreitende Eisenbahnen wie die Südostbahn (SOB) oder die Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDWM) sowie verschiedene kantonsüberschreitende Buslinien ausgewiesen. Diese Abgeltungen sind aufgrund der vorliegenden Offerten 2009 mit 6,2 Mio. Franken geplant und werden 2010 aufgeteuert fortgeschrieben.

4.2.3 Aufwand der Verbundorganisation

Der Aufwand der Verbundorganisation steigt 2009 etwas stärker, weil eine zusätzliche Stelle für die Planung der Limmattalbahn vorgesehen ist. Dafür liegt der Sachaufwand unter dem laufenden Voranschlag. Die Fahrvergünstigungen für Behörden erhöhen sich im Zuge des ZVV-Tarifaufschlags 2009. 2010 entwickelt sich der Aufwand im Rahmen der KEF-Richtlinien des Regierungsrates.

4.2.4 Belastung Mehrwertsteuer

Bei der «Belastung Mehrwertsteuer» handelt es sich um den Aufwand für nicht rückforderbare Vorsteuern bei subventionierten Leistungen. Die Vorsteuerreduktion wird direkt aus den erhaltenen Nettosubventionen berechnet. Diese werden pauschal mit 3,5% besteuert. Der Betrag entwickelt sich grundsätzlich im Gleichschritt mit der Kostenunterdeckung. Der Rückgang 2009 gegenüber dem Voranschlag erklärt sich dadurch, dass im Voranschlag 2008 eine Rückstellung geplant worden war für zukünftige Belastungen aus Mehrwertsteuerrevisionen.

4.2.5 Betriebsbeiträge an ProMobil

Gemäss § 13 a der Angebotsverordnung vom 14. Dezember 2008 (LS 740.3) leistet der ZVV Betriebsbeiträge an die Behindertentransportorganisation ProMobil. Weitere Beiträge werden von der Stadt Zürich und einigen wenigen Gemeinden geleistet. Aufgrund der Revision des Bundesgesetzes über die Invalidenversicherung (SR 831.20) entfielen ab 2005 die Beiträge der Invalidenversicherung in der Höhe von 3,5 Mio. Franken pro Jahr. Das Angebot für die Kundinnen und Kunden musste dadurch erheblich eingeschränkt werden. Beim gegenwärtigen Fahrvolumen muss die Stiftung auf ihre Reserven zurückgreifen, um die entstehenden Defizite zu decken. Mit der Umsetzung des Projekts MobilPlus wird der öffentliche Verkehr zwar zunehmend behindertengerechter. Ein Teil der Kundinnen und Kunden von ProMobil dürfte heute trotzdem nicht in der Lage sein, den öffentlichen Verkehr zu benützen und wird dies auch in Zukunft nicht können. Um ProMobil zu ermöglichen, das heutige Angebot vorderhand aufrechtzuerhalten, soll in der Rahmenkreditperiode 2009/2010 ein unveränderter jährlicher Beitrag von 6 Mio. Franken gewährt werden.

4.3 Ertrag und Finanzierung durch Dritte

Die Erträge und die Finanzierungen durch Dritte sind 2010 mit 549 Mio. Franken um 66,3 Mio. Franken oder 13,7% höher veranschlagt als 2008. Angesichts der anhaltend erfreulichen Verkehrsertragsentwicklung wird davon ausgegangen, dass die Verkehrserträge 2008 höher ausfallen werden als budgetiert. Der auf dem mutmasslichen Ergebnis prognostizierte Zuwachs bis 2010 beträgt rund 10% oder durchschnittlich 5% pro Jahr.

4.3.1 Verkehrsertrag

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 werden verschiedene Tarifmassnahmen umgesetzt. Die durchschnittliche Preiserhöhung, bezogen auf das ganze Sortiment, beträgt 3,0%. Nach der guten Akzeptanz der Preiserhöhung 2007 kann davon ausgegangen werden, dass der Grossteil des Tarifaufschlags bereits 2009 verwirklicht werden kann. Insgesamt wird mit Mehreinnahmen von 17,5 Mio. Franken pro Jahr gerechnet.

Im Voranschlag 2008 wurden die Verkaufserlöse aus Fahrausweisverkäufen auf 639 Mio. Franken veranschlagt. Aufgrund der gegenwärtigen Entwicklung kann für 2008 mit rund 20 Mio. Franken höheren

Erlösen gerechnet werden. Ausgehend von dieser Prognose werden die Verkaufserlöse aus Fahrausweisverkäufen 2009 auf 696,7 Mio. Franken geschätzt, was einem Anstieg gegenüber der Prognose 2008 von 5,7% entspricht. Neben den Einnahmen aus der Tarifanpassung und den Erlösen aus dem Mehrangebot von 6,3 Mio. Franken wird auch mit einer weiteren allgemeinen Frequenzzunahme gerechnet. In der Planung für 2010 wird von einem anhaltenden Wachstum ausgegangen. Die Zunahme aus den Verkaufserlösen aus Fahrausweisverkäufen wird auf 22,4 Mio. Franken veranschlagt (3,2%), wobei rund 4 Mio. Franken auf die Angebotsausbauten entfallen.

Die Einnahmenanteile der SBB aus der Anerkennung des Verbundtarifs stützen sich in erster Linie auf die Ertragsprognose im Finanzplan der SBB, wobei diese weitgehend parallel zum Einnahmewachstum aus dem ZVV-Tarif ausfallen. Nach Abzug der Einnahmenanteile und der Mehrwertsteuer von den Verkaufserlösen errechnet sich ein Verkehrsertrag des ZVV von 437,9 Mio. Franken für 2009 und von 452,4 Mio. Franken für 2010.

4.3.2 Nebenerträge und Beiträge

Die «Nebenerträge und Beiträge» umfassen die Nebenerträge der Verkehrsunternehmen und der Verbundorganisation sowie die Beiträge Dritter an den ZVV aus Angebotserweiterungen gemäss § 20 PVG. Mehr als 90% dieser Position entfallen auf die Nebenerträge der Verkehrsunternehmen. Dabei spielen die Werbeeinnahmen und Eigenleistungen eine grosse Rolle, was zu erheblichen Schwankungen von Jahr zu Jahr führen kann. Die Erträge aus Angebotserweiterungen werden 2009 deutlich rückläufig sein, weil unter anderem die Vergütung für das Angebot der Linie 5 für das Zentrum Sihlcity wegfallen wird. Diese Leistung wird in das Verbundangebot aufgenommen. Insgesamt wird bei den Nebenerträgen und Beiträgen zwischen 2008 und 2010 mit einem Anstieg um 7,2 Mio. Franken auf 72,4 Mio. Franken gerechnet.

4.3.3 Finanzierung Nachbarkantone und Finanzierung Bund

Die Nachbarkantone leisten bei den vom ZVV finanzierten kantonsüberschreitenden Linien für den auf ihrem Kanton liegenden Teil Abgeltungen. Diese sind aufgrund der vorliegenden Vereinbarungsentwürfe für 2009 bekannt. 2010 finden keine grossen Veränderungen statt. Die Finanzierungen betragen in beiden Jahren rund 3 Mio. Franken.

Bei der «Finanzierung durch den Bund» handelt es sich um die Abgeltungen an die vom ZVV aufwandfinanzierten abgeltungsberechtigten Linien des Regionalverkehrs. Der Beitragssatz des Bundes beträgt nach der Einführung des NFA 33% für die Betriebskosten und 20% für die Infrastrukturrechnung. Da diese Beiträge ebenfalls an die Kantonsquote angerechnet werden, werden sie gemäss den vom Bund mitgeteilten Werten und Zuwachsraten angepasst. 2009 und 2010 wird mit Bundesbeiträgen von 20,9 bzw. 21,2 Mio. Franken gerechnet.

5. Belastung öffentliche Hand

5.1 Rahmenkredit und Finanzplanung

Die dem Rahmenkredit zugrunde gelegten Kostenunterdeckungen für 2009 und 2010 sind mit den Eingaben des ZVV in der KEF-Planung 2009–2012 identisch. Die budgetierte Kostenunterdeckung 2009 beträgt 346,7 Mio. Franken und überschreitet damit den laufenden Voranschlag von 343,1 Mio. Franken nur wenig. Dank der positiven Verkehrsertragsentwicklung können sowohl die Mehrkosten aus den Angebotsanpassungen 2009 von 26,6 Mio. Franken, die teuerungsbedingten Mehrkosten sowie die steigenden Kapitalkosten im ersten Jahr des Rahmenkredits nahezu aufgefangen werden. Für 2010 verbleibt jedoch ein Anstieg der Kostenunterdeckung um 25 Mio. Franken auf 371,8 Mio. Franken. Einerseits belasten die Investitionsbeiträge für die Niederflur-Doppelstock-Zwischenwagen die Rechnung mit rund 10 Mio. Franken. Andererseits steigen 2010 die Kapitalkosten überdurchschnittlich stark an (+ 20,2 Mio. Franken). In den Folgejahren wird das Wachstum gemäss Planung nur noch wenig zunehmen.

Gegenüber dem laufenden Rahmenkredit von 674,9 Mio. Franken wird für die Periode 2009/2010 ein um 43,6 Mio. Franken höherer Rahmenkredit beantragt. Dabei beträgt allein die Nettobelastung aus den Angebotsanpassungen, die sich aus den Kosten für das neue Angebot abzüglich der daraus erwartenden Mehrerträge zusammensetzt, für diese Periode rund 38 Mio. Franken. Eine Mehrbelastung von 27 Mio. Franken ergibt sich zusätzlich aus dem NFA, weil dieser erstmals für zwei Jahre wirksam wird.

Der vom Regierungsrat 2007 beschlossene KEF 2008–2011 rechnete für 2009 und 2010 mit einer kumulierten Kostenunterdeckung von 778,7 Mio. Franken. Im Vergleich dazu weist der beantragte Rahmenkredit von 718,5 Mio. Franken eine Verbesserung um 60,2 Mio. Franken oder 7,7% aus. Diese Entwicklung ist zu drei Vierteln der Ver-

kehrsertragsentwicklung und zu einem Viertel dem geringeren Aufwandwachstum zuzuschreiben.

5.2 Belastung der Gemeinden

In § 2 der Kostenverteiler-Verordnung vom 14. Dezember 1988 (LS 740.6) sind die prozentualen Belastungsgrenzen für die Gemeinden festgelegt. Die heutigen Beiträge der Gemeinden liegen weit unter den in der Kostenverteiler-Verordnung festgelegten Höchstbelastungen in Steuerprozenten. Aufgrund der geplanten Entwicklung der Kostenunterdeckung bis 2010 ist nicht davon auszugehen, dass bei einzelnen Gemeinden die Belastungsgrenzen erreicht werden.

5.3 Risiken

Der Rahmenkredit wird der Grundlage der laufenden Finanzplanung berechnet. Somit entsprechen die Annahmen bezüglich der Entwicklungen für Teuerung und Zinsen jenen in den Budgetrichtlinien des Regierungsrates zum KEF 2009–2012. Mit einem Unsicherheitsfaktor ist die Ertragsprognose behaftet. Die eingeplanten Verkehrserträge liegen zwar im Rahmen des in den letzten sieben Jahren erzielten durchschnittlichen Wachstums und beruhen auf der Annahme einer anhaltend guten, jedoch etwas abgeschwächten Konjunkturentwicklung. Im Falle eines stärkeren Konjunktüreintruchs wäre aber davon auszugehen, dass die geplanten Ertragsziele nicht erreicht werden können. Ebenso ist die Entwicklung der Treibstoffpreise und der Zinsen nur schwer abzuschätzen. Insgesamt dürften aber die Risiken in der Rahmenkreditplanung 2009/2010 beschränkt sein.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Notter

Der Staatschreiber:

Husi