

Antrag des Regierungsrates vom 30. Juni 2021

**5731**

**Beschluss des Kantonsrates  
über die Bewilligung eines Rahmenkredits  
des Zürcher Verkehrsverbundes  
für die Fahrplanperiode 2022/2023**

(vom .....

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 30. Juni 2021,

*beschliesst:*

I. Für die Kalenderjahre 2022 und 2023 (Fahrplanperiode 12. Dezember 2021 bis 9. Dezember 2023) wird dem Zürcher Verkehrsverbund ein Rahmenkredit von Fr. 870 500 000 bewilligt.

II. Veröffentlichung im Amtsblatt.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

.

\_\_\_\_\_

**Bericht**

**1. Einleitung**

Gemäss § 26 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr (PVG, LS 740.1) erfüllt der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) seine Aufgaben innerhalb eines Rahmenkredits, der vom Kantonsrat für eine Fahrplanperiode von mindestens zwei Jahren festgelegt wird. Da ein Fahrplanjahr jeweils von Mitte Dezember bis Mitte Dezember dauert und damit nahezu identisch ist mit dem Kalenderjahr, wird der Rahmenkredit jeweils für zwei Kalenderjahre bewilligt.

Der laufende Rahmenkredit 2020/2021, den der Kantonsrat am 10. Februar 2020 bewilligte (Vorlage 5557), beläuft sich auf 684,3 Mio. Franken. Er beruht auf dem Leistungserüst der Fahrplanperiode 2020/2021 vom 15. Dezember 2019 bis 11. Dezember 2021. Aufgrund der Auswirkungen der Coronapandemie wird dieser Rahmenkredit nicht ausreichen und durch einen Zusatzkredit ergänzt werden müssen. Die Kostenunterdeckung 2020 ist trotz betragsmässig grosser Reserverückführung durch die Verkehrsunternehmen um 41 Mio. Franken höher ausgefallen als im Rahmenkredit vorgesehen. Die vom Kantonsrat mit dem Budget für das laufende Jahr bewilligte Kostenunterdeckung ist auch bereits um 81,5 Mio. Franken höher als noch im Rahmenkredit 2020/2021 vorgesehen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Erträge noch deutlich tiefer ausfallen werden als für 2021 budgetiert. Wie bereits für das Jahr 2020 (Vorlage 5649) wird folglich auch für den im Budget 2021 enthaltenen Staatsbeitrag ein Nachtragskredit notwendig sein. Dieser wird dem Kantonsrat zusammen mit dem Zusatzkredit für den Rahmenkredit 2020/2021 beantragt werden.

Für die Kalenderjahre 2022 und 2023 wird – beruhend auf der Fahrplanperiode vom 12. Dezember 2021 bis 9. Dezember 2023 – ein Rahmenkredit von 870,5 Mio. Franken beantragt. Damit liegt er um 186,2 Mio. Franken oder 27,2% über dem bewilligten Rahmenkredit 2020/2021.

## **2. Strategie des ZVV 2022–2025**

Der Kantonsrat hat am 10. Februar 2020 die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (ZVV-Strategie) 2022–2025 mit den folgenden Zielen beschlossen (Vorlage 5558b):

- a) Die aufgrund der Bevölkerungs-, der Arbeitsplatz- und der Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 20% bis 2025 (Grundlage 2017) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr soll abgestimmt auf die angestrebte räumliche Entwicklung und unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit abgedeckt werden.
- b) Das Angebot wird mit dem Ziel, den Modal Split deutlich zu verbessern, dort ausgebaut, wo Marktpotenzial oder Kapazitätsengpässe bestehen. Die Ausgestaltung des Angebots trägt zum Dekarbonisierungsziel des Kantons bei.
- c) Die Kundenzufriedenheit soll in der Messung Servicequalität des ZVV auf dem Niveau von mindestens 76 Punkten gehalten werden.

- d) Die Kostenunterdeckung soll sich im Rahmen des erwarteten Wirtschaftswachstums im Kanton Zürich, gemessen am Bruttoinlandprodukt, entwickeln.
- e) Die Verkehrsleistungen werden klimafreundlich und energieeffizienter als heute erbracht unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

Die Coronapandemie hat in den Jahren 2020 und 2021 zu einem Nachfrageeinbruch geführt, der einige dieser Grundsätze stark relativiert. Gegenwärtig wird davon ausgegangen, dass das Nachfrage- bzw. das Verkehrsertragsniveau erst Ende 2024 jenes von 2019 wieder erreichen und es in der Rahmenkreditperiode 2022/2023 entsprechend unter dem Niveau von 2019 liegen wird. Die Ziele in der gleichzeitig beantragten ZVV-Strategie 2024–2027 werden gemäss dieser Prognose angepasst. Die Entwicklung des Angebots wurde gegenüber der letztjährigen Planung stark zurückgenommen.

### **3. Verbundangebot 2022/2023**

Unter Berücksichtigung der Folgen der Coronapandemie wurden für das Fahrplanverfahren 2022/2023 folgende Stossrichtungen definiert:

- Angebotsausbauten, die im Zusammenhang mit der Fertigstellung von Infrastrukturen (z. B. Inbetriebnahme 2. Etappe Limmattalbahn, Eröffnung Kinderspital am neuen Standort in Zürich Lengg) stehen, sollen umgesetzt werden.
- Die grossen konzeptionellen Angebotsänderungen der letzten Fahrplanverfahren sind weiter zu konsolidieren. Wo notwendig, sind Anpassungen vorzunehmen.
- Die hohe Qualität des Angebots (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit) ist sicherzustellen.
- Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 soll ein neues, nachfragegerechtes Nachtnetzkonzept eingeführt werden.

Die genannten Stossrichtungen entsprechen grundsätzlich dem Beschluss des Kantonsrates zur ZVV-Strategie 2022–2025 vom 10. Februar 2020. Aufgrund der Auswirkungen der Coronapandemie stehen aber nur beschränkt finanzielle Mittel zur Verfügung. Diese müssen zudem auf das erste und zweite Fahrplanjahr verteilt werden. Angebotsausbauten sollen dabei grundsätzlich im zweiten Fahrplanjahr erfolgen.

Der Fahrplan 2022 wird mit Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2021 eingeführt; der Fahrplan 2023 mit Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2022.

Mit dem Fahrplanverfahren 2018/2019 erfolgte die Umsetzung der dritten und letzten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Dank der grossen Angebotsausbauten der 4. Teilergänzungen konnten Kapazitätsengpässe beseitigt und das Angebot qualitativ ausgebaut werden (z. B. Halbstundentakt im gesamten S-Bahn-Gebiet, Harmonisierung des Angebots in den Randzeiten im Raum Winterthur).

Im Fahrplanverfahren 2022/2023 wird das S-Bahn-Angebot nur punktuell erweitert. Die wesentlichen Änderungen, die alle im zweiten Fahrplanjahr eingeführt werden, sind:

- Neue Frühzüge auf der S6 (Baden AG–Uetikon am See), S9 (Schaffhausen–Uster), S12 (Brugg AG–Wil SG), S14 (Affoltern a. A.–Hirwil), S15 (Rapperswil SG–Niederweningen) und S16 (Zürich Flughafen–Meilen)
- Veränderte Haltepolitik auf der S7 (Winterthur–Rapperswil SG) und S24 (Thayngen–Zug) in Kemptthal (Zur Verbesserung von Pünktlichkeit und Stabilität im sehr stark befahrenen Korridor Winterthur–Effretikon wird der Halt in Kemptthal von der S7 auf die S24 verschoben.)
- Nach Beendigung der Bauarbeiten für die Personenunterführung in Winterthur verkehren ab Dezember 2022 wieder alle Züge der S8 (Winterthur–Pfäffikon SZ) von und nach Winterthur und die Betriebszeit der S11 (Aarau–Wila) wird wieder verlängert.

Auch im Tram- und Busnetz sind für das erste Fahrplanjahr keine Angebotsausbauten vorgesehen; es werden lediglich Massnahmen zur Sicherstellung der betrieblichen Stabilität umgesetzt. Auf Dezember 2022 erfolgt die Inbetriebnahme der Limmattalbahn (Linie 20 von Zürich Altstetten, Bahnhof über Schlieren und Dietikon nach Killwangen–Spreitenbach, Bahnhof). In diesem Zusammenhang wird auch das Busnetz in der Region Limmattal umgestellt. Weiter wird in Kilchberg ein neues Ortsbuskonzept umgesetzt, und im Gebiet Lengg wird abgestimmt auf die Inbetriebnahme des neuen Kinderspitals die Linie 77 ausgebaut und eine neue Linie 99 eingeführt. Weitere rund 100 Anpassungen betreffen das Busangebot im ganzen Kanton. Dabei handelt es sich vorwiegend um Taktverdichtungen oder einzelne zusätzliche Kurse. Zahlreiche Massnahmen werden zur Sicherstellung der Qualität getroffen (Überprüfen von Fahrzeiten und betrieblichen Verknüpfungen usw.).

Im Nachtnetz wird auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 ein neues Konzept umgesetzt. Aufgrund der deutlichen Nachfrageunterschiede zwischen Werktagen und Wochenende beschränkt sich das Nachtangebot weiterhin auf das Wochenende. In den Städten Zürich und Winterthur wird das Nachtnetz neu konzipiert. Neu wird auch in Winterthur ein Halbstundentakt angeboten. Auf den zentralen Achsen des Nachtlebens in Zürich wird durch Linienüberlagerungen ein Viertelstundentakt entstehen. Das S-Bahn-Angebot zwischen Zürich und Winterthur wird zu einem Halbstundentakt verdichtet. Das Nachtnetz in den übrigen Regionen wird optimiert.

Im Rahmenkredit 2022/2023 sind Mehraufwendungen aus Angebotsausbauten von 22,6 Mio. Franken vorgesehen, wobei über Dreiviertel im zweiten Jahr umgesetzt werden. Vom Gesamtbetrag entfallen 15 Mio. Franken auf das Leistungsentgelt an die aufwandfinanzierten Verkehrsunternehmen und 7,6 Mio. Franken auf höhere Abgeltungen an die defizitfinanzierten Verkehrsunternehmen. Für die Berechnung der zusätzlichen Verkehrserträge aus den neuen Angeboten wurde für das erste Betriebsjahr ein Kostendeckungsgrad von 25% angenommen.

#### **4. Rahmenkredit für die Kalenderjahre 2022 und 2023 (Fahrplanperiode vom 12. Dezember 2021 bis 9. Dezember 2023)**

##### **4.1 Übersicht**

Grundlagen des Rahmenkredits 2022/2023 sind das Budget 2022 sowie die Finanz- und Investitionsplanung 2022–2027 des ZVV.

Die Planung wird in Einklang mit dem Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) jeweils für ganze Kalenderjahre erstellt. Dabei werden die Vorgaben des Regierungsrates aus den Richtlinien zum KEF 2022–2025 und Budget 2022 (RRB Nr. 268/2021) berücksichtigt. Dem Rahmenkredit liegt ein erwartetes reales Wirtschaftswachstum im Kanton Zürich in den Jahren 2022 und 2023 von 3,3% bzw. 2,4% zugrunde. Die Teuerungsannahme beträgt für die Rahmenkreditperiode je 0,4% für beide Jahre.

**Rahmenkredit 2022/2023**

(in Mio. Franken)	Budget 2021*	Rahmenkredit 2022	2023
Leistungsentgelt an Verkehrs- unternehmen (VU)	918,4	931,3	941,0
Abteilungen an SBB und übrige VU	112,8	127,2	126,2
Aufwand Verbundorganisation	12,2	12,0	12,0
Belastung Mehrwertsteuer	11,5	11,9	11,2
Betriebsbeiträge an ProMobil	1,5	1,0	0,5
<b>Total Aufwand</b>	<b>1056,4</b>	<b>1083,4</b>	<b>1090,9</b>
<i>Verkaufserlös aus Fahrausweisen</i>	<i>868,4</i>	<i>883,8</i>	<i>932,3</i>
<i>Einnahmenanteile</i>	<i>-316,6</i>	<i>-333,3</i>	<i>-350,6</i>
<i>Mehrwertsteuer</i>	<i>-39,8</i>	<i>-40,8</i>	<i>-42,2</i>
Verkehrsertrag	512,0	509,7	539,5
Nebenerträge und Beiträge	94,9	98,9	99,5
<b>Ertrag</b>	<b>606,9</b>	<b>608,6</b>	<b>639,0</b>
Beiträge Nachbarkantone	3,4	2,7	2,8
Beiträge Bund	28,6	25,2	25,5
<b>Finanzierung durch Dritte</b>	<b>32,0</b>	<b>27,9</b>	<b>28,3</b>
<b>Total Ertrag und Finanzierung durch Dritte</b>	<b>638,9</b>	<b>636,5</b>	<b>667,3</b>
<b>Kostenunterdeckung</b>	<b>417,5</b>	<b>446,9</b>	<b>423,6</b>
<b>Rahmenkredit 2022 und 2023</b>		<b>870,5</b>	

\* Budget 21: vom Kantonsrat genehmigt, ohne Nachtragskredit

Für 2022 wird eine Kostenunterdeckung von 446,9 Mio. Franken veranschlagt. Der Vergleich zur Kostenunterdeckung im Budget 2021 ergibt eine Erhöhung um 29,4 Mio. Franken, die jedoch nicht aussagekräftig ist, da das Budget 2021 wie erwähnt noch mittels Nachtragskredit deutlich erhöht werden muss. Gegenwärtig wird für 2021 mit einer mutmasslichen Kostenunterdeckung von rund 485 Mio. Franken gerechnet. Insgesamt wird für 2022 und 2023 von einer stetigen Verbesserung der Kostenunterdeckung gegenüber dem laufenden Jahr ausgegangen. Für das Jahr 2023 wird mit einer Kostenunterdeckung von 423,6 Mio. Franken gerechnet.

Zusammen ergibt sich für die Jahre 2022 und 2023 ein Rahmenkredit von 870,5 Mio. Franken. Vor allem wegen der Folgen der Pandemie sind dies 186,2 Mio. Franken oder 27,2% mehr als im ursprünglichen Rahmenkredit 2020/2021 bewilligt wurden. Gegenwärtig kann davon ausgegangen werden, dass die tatsächliche Kostenunterdeckung der Jahre 2020 und 2021 ungefähr dem beantragten Rahmenkredit 2022/2023 entsprechen wird.

## **4.2 Aufwand**

Gegenüber dem bisher bewilligten Budget 2021 erhöht sich der Gesamtaufwand bis 2023 um 34,5 Mio. Franken oder 3,3%. Da der Aufwand 2021 mutmasslich um rund 13 Mio. Franken höher ausfallen dürfte als budgetiert, ist der tatsächliche Anstieg entsprechend geringer. Im ersten Rahmenkreditjahr steigen sowohl das Leistungsentgelt an die aufwandfinanzierten Verkehrsunternehmen als auch die Abgeltungen an die SBB überdurchschnittlich an. Von 2022 auf 2023 nimmt der Gesamtaufwand nur noch um 7,5 Mio. Franken zu, wobei die Steigerung vollumfänglich auf Mehrleistungen zurückzuführen ist.

### **4.2.1 Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen**

Für das Leistungsentgelt der Verkehrsunternehmen wird für 2021 mit Ausgaben von 913 Mio. Franken gerechnet, was rund 5 Mio. Franken unter dem Budgetwert liegt. Für 2022 sind 931,3 Mio. Franken veranschlagt und für 2023 941 Mio. Franken. Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf drei Faktoren zurückzuführen: Die Kapitalkosten steigen aufgrund von Bestellungen und Verpflichtungen für neue Fahrzeuge sowie von Sanierungen von Anlagen. Hinzu kommt der 2020 und 2021 ausgesetzte Bonus an die Verkehrsunternehmen (4 Mio. Franken), der in der Rahmenkreditperiode 2022/2023 wieder ausgerichtet werden soll. Die restliche Steigerung ist auf den zuvor beschriebenen Ausbau des Verkehrsangebots zurückzuführen.

Aufgrund der negativen Teuerung von  $-0,8\%$  im Jahr 2020 ist für 2022 und 2023 kein Teuerungsausgleich für das Personal vorgesehen. Der Sachaufwand der Verkehrsunternehmen ist gegenüber dem erwarteten Niveau 2021 leicht rückläufig.

### **4.2.2 Abgeltungen an die SBB und an andere Verkehrsunternehmen**

Für die Abgeltungen an die SBB und die übrigen defizitfinanzierten Verkehrsunternehmen sind im laufenden Jahr 112,8 Mio. Franken budgetiert. Da auch hier die Verkehrseinnahmen deutlich tiefer ausfallen, wird mit deutlich höheren Abgeltungen 2021 von 127,7 Mio. Franken gerechnet. Für die Rahmenkreditjahre 2022 und 2023 weist die Planung Werte in ungefähr gleicher Höhe von 127,2 Mio. bzw. 126,2 Mio. Franken aus. Trotz erwarteter Erholung der Nachfrage zeichnet sich keine Reduktion bei den Abgeltungen ab. Dies ist zum einen darauf zurückzuführen, dass die Zielvereinbarung mit den SBB 2021 ausläuft. Das tatsächliche Kostenniveau der SBB lag in den letzten Jahren höher als die

vereinbarten Werte und muss ab 2022 angepasst werden. Zudem entstehen zusätzliche Kosten aus Sanierungsprojekten des Rollmaterials. Zum anderen wird die Eröffnung der Limmattalbahn Ende 2022 (Linie 20, Zürich Altstetten, Bahnhof – Killwangen-Spreitenbach, Bahnhof) die Abgeltungen um gut 6,5 Mio. Franken erhöhen.

#### **4.2.3 Aufwand der Verbundorganisation**

Der Aufwand der Verbundorganisation wird in der Rahmenkreditperiode 2022/2023 gegenüber dem bisherigen Budgetwert 2021 für beide Jahre um je 0,2 Mio. Franken gesenkt. Dabei wurden die Budgetwerte vor allem beim Sachaufwand sowie bei den Aufwendungen für Dienstleistungen Dritter gesenkt. Auf diese Weise kann der geplante Anstieg der Abschreibungen infolge der Aktivierung der in Entwicklung stehenden neuen Ticket-/Fahrplan-App mehr als kompensiert werden.

#### **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 anhand der erhaltenen Nettosubventionen berechnet, die pauschal besteuert werden. Der gegenwärtige Abgabesatz beträgt 3,4%. 2022 wird mit einer Belastung von 11,9 Mio. Franken gerechnet. Diese ist deutlich höher als der 2021 budgetierte Wert, was auf die höher budgetierte Kostenunterdeckung zurückzuführen ist. 2023 geht die Belastung Mehrwertsteuer entsprechend der Entwicklung der Kostenunterdeckung wieder zurück.

#### **4.2.5 Betriebsbeiträge an ProMobil**

Gemäss § 13b der Angebotsverordnung (LS 740.3) leistet der ZVV Betriebsbeiträge an die Behindertentransportorganisation ProMobil. Seit 2009 gewährt das Kantonale Sozialamt zudem einen Defizitbeitrag. Mit der schrittweisen Umsetzung der Vorgaben aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3) wird der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich zunehmend behindertengerechter. Seit der vollständigen Inbetriebnahme des behindertengerechten Grobnetzes im Jahr 2016 wird der jährliche Beitrag des ZVV an ProMobil deshalb schrittweise gesenkt, während sich der Beitrag des Sozialamts erhöht. 2021 leistet der ZVV einen Beitrag von 1,5 Mio. Franken. Für 2022 und 2023 sind Beiträge an ProMobil von 1 Mio. bzw. 0,5 Mio. Franken eingeplant.

### **4.3 Ertrag und Finanzierung durch Dritte**

Im Budget 2021 sind die Erträge und die Finanzierungen durch Dritte mit 638,9 Mio. Franken eingestellt. Aufgrund der gegenwärtigen Entwicklung der Coronapandemie wird 2021 aber mit deutlich geringeren Gesamterträgen von rund 586 Mio. Franken gerechnet. Der Budgetwert 2021 dürfte also um rund 53 Mio. Franken unterschritten werden. In der Rahmenkreditplanung wird für den Ertrag und die Finanzierungen durch Dritte 2022 ein Budgetwert von 636,5 Mio. Franken ausgewiesen. Damit liegen diese Erträge ungefähr auf dem ursprünglich für 2021 budgetierten Niveau. Gegenüber dem mutmasslichen Wert 2021 entspricht dies hingegen einer Zunahme um 8,6%. Im Folgejahr wird eine Steigerung um 4,8% erwartet.

#### **4.3.1 Verkehrsertrag**

Die Verkehrserträge sind 2020 entsprechend der Nachfrageentwicklung eingebrochen und betragen noch 443 Mio. Franken. 2021 werden die Verkehrserträge gegenwärtig auf 445,7 Mio. Franken geschätzt. Wie ausgeführt wird für die Planung davon ausgegangen, dass das Verkehrsertragsniveau von 2019 erst 2024 wieder erreicht wird. Entsprechend diesem Erholungspfad beträgt die Prognose für die Verkehrserträge 509,7 Mio. Franken für 2022 und 539,5 Mio. Franken für 2023. Gegenüber dem mutmasslichen Verkehrsertrag 2021 betragen die geplanten Wachstumsraten 14,4% bzw. 21%. In diesen Werten sind die Mehrerträge aus den neuen Angeboten der Fahrplanperiode 2022/2023 von rund 6,7 Mio. Franken enthalten.

Der ZVV hat seine Tarife nach regelmässigen Anpassungen letztmals im Dezember 2016 erhöht. Marktbeobachtungen zeigen seither, dass der Spielraum für Tarifierhöhungen und die Kundenakzeptanz kleiner geworden sind. Um die Erholung der Nachfrage nach der Coronapandemie nicht zu gefährden, sind deshalb für die Fahrplanperiode 2022/2023 keine Preisaufschläge vorgesehen. Zurzeit stehen auch beim nationalen Tarif keine Preiserhöhungen zur Diskussion.

#### **4.3.2 Nebenerträge und Beiträge**

Die «Nebenerträge und Beiträge» umfassen die Nebenerträge der Verkehrsunternehmen sowie die Beiträge Dritter an den ZVV, insbesondere diejenigen aus Angebotserweiterungen gemäss § 20 PVG. Mehr als 95% dieser Position entfallen auf die Nebenerträge der Verkehrsunternehmen. In der Finanzplanung wird angenommen, dass diese das

Niveau vor der Pandemie von knapp 95 Mio. Franken bereits 2022 wieder erreichen werden. Von 2022 auf 2023 wird ein leicht über der Teuerung liegendes Wachstum von 0,7% angenommen. Die Nebenerträge und Beiträge dürften sich 2023 auf 99,5 Mio. Franken belaufen. Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass 2019 und 2020 ausserordentliche Rückführungen von Reserven der Verkehrsunternehmen stattgefunden haben, die in der Position «Nebenerträge und Beiträge» ausgewiesen wurden. Dies wäre bei einem Vergleich der vorliegenden Planwerte mit den Ergebnissen 2019/2020 zu berücksichtigen.

### **4.3.3 Finanzierung Nachbarkantone und Finanzierung Bund**

Die Nachbarkantone leisten bei den vom ZVV aufwandfinanzierten kantonsüberschreitenden Linien für den in ihrem Kanton liegenden Teil Abgeltungen an den ZVV. Die «Finanzierungen Nachbarkantone» betragen 2022 voraussichtlich 2,7 Mio. Franken und 2023 2,8 Mio. Franken. Bei der «Finanzierung durch den Bund» handelt es sich um die Abgeltungen an die durch den ZVV aufwandfinanzierten Linien des Regionalverkehrs. Seit 2016 und noch bis mindestens 2023 beträgt der Beitragssatz des Bundes 33%. In der Planung wird davon ausgegangen, dass der Bund das gesamte Regionalverkehrsangebot im Kanton Zürich mitbestellt und mitfinanziert. Während der Pandemie haben sich die Beiträge des Bundes an die Verkehrsunternehmen aufgrund der höheren Defizite erhöht. Mit der Erholung bei den Verkehrserträgen werden sie wieder auf das Niveau von 2019 zurückgehen. Für 2022 sind 25,2 Mio. Franken und für 2023 25,5 Mio. Franken veranschlagt.

## **5. Belastung der öffentlichen Hand**

Die dem Rahmenkredit zugrunde liegenden Kostenunterdeckungen für 2022 und 2023 von insgesamt 870,5 Mio. Franken sind mit den Werten der Finanzplanung des ZVV und der Eingabe für den KEF 2022–2025 identisch. Bei einer budgetierten Kostenunterdeckung 2022 und 2023 von 446,9 Mio. Franken bzw. 423,6 Mio. Franken werden die Werte aus den Vorjahresplanungen pandemiebedingt deutlich überschritten.

Die Planung zum KEF 2020–2023 war die letzte finanzielle Planung, die vor der Coronapandemie erstellt worden ist. Für die Kostenunterdeckungen des ZVV für 2022 und 2023 waren damals 343 Mio. bzw. 349,8 Mio. Franken geplant. Im Vergleich dazu nehmen die beantragten Kostenunterdeckungen im ersten Rahmenkreditjahr 2022 um 103,9 Mio. Franken und im zweiten um 73,8 Mio. Franken zu. Der

Rückgang 2023 gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die erwartete Erholung bei der Nachfrage zurückzuführen.

Die Kantons- und Gemeindebeiträge an den ZVV betragen für 2022 und 2023 je 223,4 Mio. bzw. je 211,8 Mio. Franken. Damit liegen sie deutlich höher als im ersten Pandemiejahr 2020, in dem die Kostenunterdeckung mit den ausserordentlichen Reserverückführungen der Verkehrsunternehmen stark gesenkt werden konnte. Sie werden hingegen deutlich geringer ausfallen als noch im laufenden, immer noch von der Pandemie geprägten Jahr.

In § 2 der Kostenverteiler-Verordnung (LS 740.6) sind die prozentualen Belastungsgrenzen für die Gemeinden festgelegt. Die heutigen Beiträge der Gemeinden liegen ausnahmslos unter diesen festgelegten maximalen Belastungen in Steuerprozenten. Auch im Rahmen der geplanten Entwicklung der Kostenunterdeckung bis 2023 bleibt das weiterhin der Fall.

## **6. Risiken**

Im neuen Rahmenkredit 2022/2023 liegt die grösste Unsicherheit bei der Entwicklung der prognostizierten Verkehrseinnahmen. Die vorliegende Prognose beruht auf dem Szenario, dass 2024 das Niveau von 2019 wieder erreicht wird. Sollte sich die Erholung der Verkehrsnachfrage nach der Coronapandemie nicht im Rahmen der Erwartungen entwickeln, müsste mit entsprechenden Ertrageinbussen gerechnet werden. Es ist jedoch auch nicht ausgeschlossen, dass die Erholung schneller erfolgt als erwartet. Für die Rahmenkreditperiode wird weiterhin mit einer geringen Teuerungsentwicklung und einem tiefen Zinsniveau gerechnet. Dies wirkt sich vor allem beim Leistungsentgelt und auch bei den Abgeltungen kostendämpfend aus.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:      Der stv. Staatsschreiber:  
Jacqueline Fehr      Peter Hösli