

Antrag des Regierungsrates vom 9. Januar 2001

**3831**

**Beschluss des Kantonsrates  
betreffend die Bewilligung eines Rahmenkredits  
des Zürcher Verkehrsverbundes  
für die Fahrplanperiode 2001/2002**

(vom .....

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 9. Januar 2001,

*beschliesst:*

I. Für die Zeit vom 1. Juni 2001 bis 31. Dezember 2002 wird dem Zürcher Verkehrsverbund gemäss § 26 des Personenverkehrsgesetzes ein Rahmenkredit von 471 200 000 Franken bewilligt.

II. Veröffentlichung im Amtsblatt.

III. Mitteilung an den Regierungsrat zum Vollzug.

---

**Weisung**

**1. Einleitung**

Der Verkehrsverbund erfüllt seine Aufgaben innerhalb des Rahmenkredites, der vom Kantonsrat für eine Fahrplanperiode von mindestens zwei Jahren festgelegt wird (§ 26 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr, PVG [LS 740.1]). Der Hauptfahrplanwechsel erfolgte bisher in den ungeraden Jahren beim Monatswechsel Mai/Juni, und die Fahrplanperiode dauerte zwei Jahre. Ab 2002 wird der Hauptfahrplanwechsel europaweit auf Mitte Dezember festgelegt. Somit ist das Fahrplanjahr 2001/2002 das letzte, das im Juni, und zwar am 10. Juni 2001, beginnt. Die Fahrplanperiode dauert dann bis zum 14. Dezember 2002. Am 15. Dezember 2002 beginnt die Fahrplanperiode 2002/2004.

Auf Grund dieser Ausnahmesituation wird ein Rahmenkredit für eine Periode von weniger als zwei Jahren beantragt. Der Berechnung des Rahmenkredites 2001/2002 werden 19 Monate (1. Juni 2001 bis und mit 31. Dezember 2002) zu Grunde gelegt, obwohl die Fahrplanperiode nur 18 Monate und fünf Tage dauert. Das entspricht der bisherigen Praxis, wonach der Rahmenkredit jeweils gewisse Verschiebungen des genauen Datums des Fahrplanwechsels nicht berücksichtigt hat und deshalb nicht auf den Tag genau geplant und abgerechnet wurde. Für eine normale Fahrplanperiode wurde immer von einer Dauer von genau zwei Jahren ausgegangen. Inskünftig soll der Rahmenkredit zwei Kalenderjahre umfassen. Damit kann er mit dem Rechnungsjahr des Kantons und der Verkehrsunternehmen in Einklang gebracht werden. Auf die Abgrenzung der zwei Wochen, um die sich das Fahrplanjahr (Wechsel Mitte Dezember) und das Kalenderjahr unterscheiden, wird verzichtet.

Für die Fahrplanperiode 2001/2002 wird ein Rahmenkredit von 471,2 Mio. Franken beantragt. Auf zwei Jahre hochgerechnet würde dies einem Betrag von 595,2 Mio. Franken entsprechen. Damit wird der laufende Rahmenkredit 1999/2001 von 621,2 Mio. Franken deutlich unterschritten. Die Verbesserung ist vor allem auf die Produktivitätssteigerungen der Verkehrsunternehmen sowie auf die im Zuge der Angebotsausbauten und der anziehenden Konjunktur gestiegenen Verkehrserträge zurückzuführen.

## **2. Grundsätze des Kantonsrates über die Entwicklung des Verkehrsangebotes der Fahrplanperiode 2001–2005**

Der Kantonsrat hat am 22. März 1999 die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr beschlossen. Für die Fahrplanperioden 2001/2003 und 2003/2005 stehen Nachfragesteigerungen durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs im Vordergrund. Dieses Ziel soll unter anderem durch nachfrageorientierte Fahrplanverdichtungen, eine Verbesserung der Qualität der Dienstleistungen sowie eine engagierte und konzertierte Vermarktung des Angebots erreicht werden. Als Finanzierungsziel wird ein Plafond für die Kostenunterdeckung festgelegt, der nicht überschritten werden darf und der dem realen Stand der Kostenunterdeckung von 1996 entspricht.

### **3. Verbundangebot 2001/2002**

Auf den Fahrplanwechsel 2001 wird das Angebot wiederum ausgebaut. Bei der S-Bahn werden vor allem zusätzliche Züge in den Hauptverkehrszeiten auf jenen Linien bestellt, die Kapazitätsengpässe aufweisen; so zum Beispiel bei der S5 und der S12. Auf Grund der Sanierung des Schöneichtunnels werden diese zusätzlichen Angebote vorgezogen und bereits auf anfang März 2001 in Betrieb genommen. Ein grosser Teil der Kosten für die zusätzlichen S-Bahn-Leistungen werden durch Produktivitätssteigerungen der SBB AG finanziert. Die dem ZVV von der SBB AG verrechneten zusätzlichen Abgeltungen betragen rund 1 Mio. Franken.

Die Stossrichtung der Ausbauten bei den Busleistungen besteht in einer Systematisierung des Angebots in Gemeinden mit über 10 000 Einwohnerinnen und Einwohnern, einer Vereinfachung des Angebots (zum Beispiel durch Schliessen von Taktlücken und Verringerung von Linienvarianten) sowie in der weiteren Verbesserung der örtlichen Verfügbarkeit durch Erschliessung neuer Quartiere. Zudem wird das Busangebot auf die neuen S-Bahn-Leistungen angepasst. Insgesamt verursachen diese Ausbauten im Busbereich Zusatzkosten von 7 Mio. Franken. Darin enthalten sind 2 Mio. Franken für die Kosten des Gesamtkonzepts Zürich Nord der VBZ sowie 1,3 Mio. Franken für das Nachtbuskonzept, die beide im Laufe des Jahres 2002 umgesetzt werden.

### **4. Rahmenkredit für die Fahrplanperiode 2001/2002**

#### **4.1 Übersicht**

Die Berechnung des Rahmenkredites 2001/2002 beruht auf der aktualisierten Finanz- und Investitionsplanung des Verkehrsverbundes. Die Planung wird jeweils für die Kalenderjahre erstellt und anschliessend auf die Fahrplanjahre umgerechnet. Kosten und Ertragsveränderungen aus den Fahrplanwechseln sind anteilmässig enthalten, weshalb für die Umrechnung auf die Fahrplanperiode 2001/2002 Abgrenzungen vorzunehmen sind. Für die Periode Juni 2001 bis Dezember 2002 errechnet sich ein Rahmenkredit 2001/02 von 471,2 Mio. Franken. Auf zwei Jahre hochgerechnet ergibt sich ein Wert von 595,2 Mio. Franken.

| Beträge in Mio. Franken,<br>zu laufenden Preisen                                    | Vor-<br>anschlag<br>2000 | Vor-<br>anschlag<br>2001 | Finanz-<br>planung<br>2002 |
|---|--------------------------|--------------------------|----------------------------|
| Leistungsentgelt<br>an Verkehrsunternehmen  | 564,0                    | 556,8                    | 569,3                      |
| Abgeltung an die S-Bahn   | 44,5                     | 52,5                     | 48,2                       |
| Abgeltungen<br>an andere Verkehrsunternehmen  | 4,2                      | 4,8                      | 4,4                        |
| Aufwand Verbundorganisation   | 7,8                      | 8,9                      | 9,0                        |
| Belastung Mehrwertsteuer  | 7,6                      | 9,9                      | 7,3                        |
| Betriebsbeiträge an ProMobil  | 5,8                      | 6,0                      | 6,0                        |
| <b>Total Aufwand</b>  | <b>633,9</b>             | <b>638,9</b>             | <b>644,2</b>               |
| Verkehrsertrag  | 251,5                    | 266,0                    | 268,4                      |
| Nebenerträge und Beiträge   | 52,1                     | 48,9                     | 49,9                       |
| <b>Total Ertrag</b>   | <b>303,6</b>             | <b>314,9</b>             | <b>318,3</b>               |
| Finanzierung Nachbarkantone   | 1,7                      | 1,8                      | 1,7                        |
| Finanzierung Bund   | 31,4                     | 28,0                     | 26,4                       |
| <b>Total Finanzierung durch Dritte</b>  | <b>33,1</b>              | <b>29,8</b>              | <b>28,1</b>                |
| <b>Kostenunterdeckung</b>   | <b>297,2</b>             | <b>294,2</b>             | <b>297,8</b>               |
| Abgrenzung Fahrplanjahr   |                          | 3,1                      |                            |
| Kostenunterdeckung bereinigt  |                          | 297,3                    |                            |
| <b>Umrechnung auf Rahmenkredit-Periode<br/>(1. Juni 2001 bis 31. Dezember 2002)</b> |                          |                          | <b>471,2</b>               |
| Basis 2 Jahre   |                          |                          | 595,2                      |

Um einen Vergleich mit dem laufenden Rahmenkredit vornehmen zu können, ist der auf der Basis von zwei Jahren hochgerechnete Wert von 595,2 Mio. Franken zu verwenden. Der so hochgerechnete Rahmenkredit 2001/2002 liegt um 26,0 Mio. Franken oder 4,2% unter dem bewilligten Rahmenkredit 1999/2001.

## 4.2 Aufwand

### 4.2.1 Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen

Die grossen Unternehmen des ZVV, die über das Leistungsentgelt finanziert werden, sind vollumfänglich in den Prozess der Finanz- und Investitionsplanung mit einbezogen. Für die übrigen Verkehrsunternehmen, insbesondere die Transportbeauftragten, werden in der Regel, gestützt auf die aktuellen Entschädigungen und die Rollmaterialplanung, Hochrechnungen erstellt. Die Leistungsentgelte an die Verkehrsunternehmen steigen von geschätzten 552,2 Mio. Franken (2000) auf 569,3 Mio. Franken (2002). Dieser Anstieg von 3% entspricht der angenommenen Teuerung während dieser Periode.

Beim Personalaufwand wurde für 2001 eine Anpassung von 3,8% angenommen. Darin enthalten sind der Teuerungsausgleich von 2,5% gemäss Beschluss des Regierungsrates vom 5. Dezember 2000 sowie die Kosten für den Stufenanstieg in der Höhe von 0,9% und die Kosten für Beförderungen von 0,4% entsprechend den kantonalen Budgetvorgaben für die Personalentwicklung. Für 2002 wurde davon ausgegangen, dass die Löhne im Umfang der Teuerung angepasst werden müssen (1,5%). Bei den Zinsen wird mit einem durchschnittlichen Satz von 4,5% gerechnet. Die höheren Zinsen sowie eine wieder anziehende Investitionstätigkeit der Verkehrsunternehmen führen dazu, dass die Kosten für Zinsen und Abschreibungen gegenüber den Vorjahren wieder zunehmen. In den nächsten Jahren sind insbesondere grössere Rollmaterialersatzbeschaffungen geplant.

Wie im Abschnitt 3, Verbundangebot 2001/2002, ausgeführt, sind im Busbereich Angebotsausbauten vorgesehen. Das Leistungsentgelt wird dadurch bis 2002 um 7 Mio. Franken erhöht. Werden aber die Angebotsausbauten bei den Fahrplanwechseln 2000 und 2001 berücksichtigt, so ergibt sich in der betrachteten Periode leistungs- und teuerungsbereinigt ein deutlicher Rückgang der Entschädigungen an die Verkehrsunternehmen.

In der Planung wird mit weiteren Produktivitätsverbesserungen der Verkehrsunternehmen gerechnet. Mit den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ), den Winterthurer Verkehrsbetrieben (WV) und der Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) sind Zielvereinbarungen in Kraft, in denen die maximalen jährlichen Leistungsentgelte bis 2003 für die Fahrleistungserbringung vertraglich festgelegt worden sind. Mit den Produktivitätsverbesserungen können sowohl die Angebotsausbauten als auch nicht beeinflussbare kostentreibende Faktoren, wie zum Beispiel Treibstoffpreise und Zinsen, finanziert werden.

#### *4.2.2 Abgeltungen an die S-Bahn und an andere Verkehrsunternehmen*

In der Planung steigen die Abgeltungen an die SBB AG von 44,5 Mio. Franken (2000) auf 52,5 Mio. Franken im Voranschlag 2001 an. Diese Entwicklung widerspiegelt vor allem die Massnahmen des Bundes zur Stabilisierung des Finanzhaushalts (runder Tisch). Auf den Fahrplanwechsel 2000/2001 ist der Beitragssatz des Bundes an den Regionalverkehr des Kantons Zürich von 57% auf 45% gesenkt worden. Im Kalenderjahr 2001 wird diese Reduktion zum ersten Mal für ein ganzes Jahr spürbar sein. Per Fahrplanwechsel 2001 wird der Satz nochmals um 1% auf 44% gesenkt. Zudem sind aus dem Angebotsausbau zusätzliche Abgeltungen von rund 1 Mio. Franken zu leisten.

Für 2002 wird mit einem Rückgang der Abgeltungen auf 48,2 Mio. Franken gerechnet. In diesem Jahr wird zwar die Reduktion des Beitragssatzes um 1% voll umgesetzt sein. Dies wird aber durch die im Businessplan (Zielvereinbarung) mit der SBB AG vereinbarte Reduktion der Abgeltungen kompensiert. Durch die steigenden vom ZVV an die SBB AG zu leistenden Einnahmenanteile, die das Defizit der S-Bahn vermindern, findet auf dieser Position eine zusätzliche Entlastung statt.

Bei den Abgeltungen an andere Verkehrsunternehmen handelt es sich um Defizitbeiträge an die übrigen kantonsüberschreitenden Eisenbahnen, wie zum Beispiel die Südostbahn oder die Bremgarten-Dietikon-Bahn, und verschiedene kantonsüberschreitende Buslinien. Die Reduktion der Abgeltungen des Bundes wirken sich hier gleich aus wie bei den Abgeltungen an die SBB AG. Deshalb nehmen diese Beiträge 2001 zu. Im darauf folgenden Jahr gehen sie ebenfalls zurück, da die Aufwandüberschüsse bei den konzessionierten Transportunternehmen rückläufig sind.

#### *4.2.3 Aufwand der Verbundorganisation*

Der Aufwand der Verbundorganisation beträgt im Voranschlag 2001 8,9 Mio. Franken und steigt 2002 gemäss den Budgetvorgaben des Kantons leicht an. Gegenüber 2000 ergibt sich eine Erhöhung von rund 1 Mio. Franken. Diese Zunahme ist in erster Linie auf höhere EDV-Aufwendungen zurückzuführen, da die EDV-Infrastruktur des ZVV in zwei Etappen ersetzt werden muss. Im Jahr 2000 wurden zudem je eine Stelle eines Verkehrsingenieurs und eines Informatikers bewilligt, die ab 2001 kostenwirksam werden.

#### *4.2.4 Belastung Mehrwertsteuer*

Bei der Belastung Mehrwertsteuer handelt es um den Aufwand für nicht rückforderbare Vorsteuern. Die Reduktion der Vorsteuern führt zu einer Belastung von 7,3 Mio. Franken. Die Rechtmässigkeit dieser Reduktion bei subventionierten Unternehmen wurde vom ZVV, zusammen mit anderen Verkehrsunternehmen, bestritten, und es wurden entsprechende Rückstellungen gebildet. Der Entscheid ist zurzeit beim Bundesgericht pendent. Die Planung 2001 weist einen höheren Wert auf als im Vorjahr, weil eine fünfprozentige Verzinsung der aufgelaufenen Rückstellungen vorgenommen werden musste. Mit der Inkraftsetzung des neuen Mehrwertsteuergesetzes ergibt sich ab 1. Januar 2001 eine neue Situation, da mit dem neuen Gesetz eine klare gesetzliche Grundlage für die Vorsteuerreduktion geschaffen worden ist und diese dann kaum mehr bestritten werden kann.

#### *4.2.5 Betriebsbeiträge an ProMobil*

Die Behindertentransportorganisation ProMobil hat ihre operative Tätigkeit am 1. September 2000 aufgenommen. Der ZVV leistet gemäss Angebotsverordnung Betriebsbeiträge an ProMobil. Diese werden auf rund 2% der Kostenunterdeckung des ZVV festgelegt, entsprechend dem Anteil der mobilitätsbehinderten Personen an der Gesamtbevölkerung. Mit ProMobil wird im Rahmen eines Zusammenarbeitungsvertrages und jährlichen Leistungsvereinbarungen zusammengearbeitet. 2001 werden die Leistungen schrittweise auf das ganze Kantonsgebiet ausgedehnt. In der Planung sind jährlich höchstens 6 Mio. Franken für ProMobil eingestellt.

### **4.3 Ertrag**

#### *4.3.1 Verkehrsertrag*

In der Rahmenkreditperiode sind keine Tarifierhöhungen vorgesehen. Dies entspricht der Strategie, Tarifierhöhungen nur vorzunehmen, sofern sie zur Einhaltung der finanziellen Zielsetzungen erforderlich sind. In der Periode 2001/2002 ist dies nicht der Fall. Die Verkehrserträge sind in den Jahren 1998 bis 2000 über Erwarten stark angestiegen. In den nächsten zwei Jahren wird angesichts der guten Konjunkturentwicklung und den Angebotsausbauten von einer weiteren Zunahme ausgegangen, die sich allerdings abflachen wird. Bis 2002 werden die Verkehrseinnahmen aus dem ZVV-Tarif und den Einnahmenanteilen aus dem nationalen Tarif auf rund 450 Mio. Franken ansteigen, nachdem sie 1999 noch 421 Mio. Franken betragen haben. Bei den Einnahmen aus dem ZVV-Tarif wird für die Rahmenkreditperiode mit einem Wachstum von etwas über 1% pro Jahr gerechnet.

Andererseits nehmen aber die Einnahmenanteile der SBB AG aus der Anerkennung des Verbundtarifs zu. Diese werden überdurchschnittlich ansteigen, weil die bisherigen Zahlungen der SBB AG auf der S-Bahn zu niedrige Ergebnisse ausgewiesen haben, sodass nun eine Korrektur vorgenommen werden muss. In den nächsten Jahren wird die Niveauekorrektur zu Gunsten der SBB AG etappenweise vorgenommen. Dies führt dazu, dass das Wachstum der Verkehrserträge des ZVV entsprechend geringer ausfallen wird. Für 2002 werden 268,4 Mio. Franken veranschlagt, verglichen mit 252,1 Mio. Franken 1999 und prognostizierten 265,1 Mio. Franken 2000.

#### *4.3.2 Nebenerträge und Beiträge*

Die Nebenerträge und Beiträge umfassen sowohl die Nebenerträge der Verkehrsunternehmen und des ZVV als auch die Beiträge Dritter an den ZVV aus Angebotserweiterungen gemäss § 20 PVG. Diese Erträge belaufen sich auf rund 50 Mio. Franken. Rund zwei Drittel sind Verrechnungen zwischen den Verbundpartnern oder Eigenleistungen der Verkehrsunternehmen. Während sich die am Markt erzielten Erträge auf Grund der Konjunkturlage positiv entwickeln dürften, vermindern sich die Beiträge aus Angebotserweiterungen nach § 20 PVG, weil verschiedene durch Dritte bestellte Leistungen auf Grund der guten Nachfrage ins Verbundangebot aufgenommen werden.

#### *4.3.3 Finanzierung Nachbarkantone*

Die Beiträge der Nachbarkantone betragen rund 1,7 Mio. Franken jährlich und sind in etwa stabil. Die Einnahmenanteile des ZVV für die tarifliche Zusammenarbeit dürften konstant bleiben, ebenso die Abgeltungen der Nachbarkantone an die vom ZVV finanzierten kantonsüberschreitenden und abgeltungsberechtigten Linien. Den höheren Kantonsanteilen infolge der Reduktion der Bundesbeitragssätze stehen günstigere Produktionskosten gegenüber, sodass sich diese zwei Entwicklungen ungefähr kompensieren.

#### *4.3.4 Finanzierung Bund*

Die Abgeltungen des Bundes an die konzessionierten Transportunternehmen des Regionalverkehrs sinken von 31,4 Mio. Franken (2000) auf 26,4 Mio. Franken (2002). Hier widerspiegelt sich die schrittweise Reduktion der Beitragssätze des Bundes von 57% auf 44% .

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

### **5.1 Rahmenkredit und Finanzplanung**

Die dem Rahmenkredit zu Grunde gelegten Kostenunterdeckungen für 2001 und 2002 entsprechen den Werten der aktualisierten Finanzplanung des ZVV, wie sie auch im Staatsvoranschlag 2001 und im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) bis 2004 eingegeben worden sind. Die geplante Kostenunterdeckung 2002 liegt ziemlich genau auf dem Niveau des Voranschlagswertes 2000. Die Prognose für das Rechnungsergebnis 2000 zeigt jedoch ein gegenüber dem Voranschlag um 5%-10% verbessertes Ergebnis. Das bedeutet, dass die Kostenunterdeckung 2002 gegenüber dem mutmasslichen Ergebnis 2000 ansteigt, und zwar ebenfalls um etwa diese 5%-10%. Wird dabei noch die kumulierte Teuerung von 3% berücksichtigt, so beträgt die reale Zunahme zwischen 2000 und 2002 somit geschätzte 2%-7%. Dafür verantwortlich sind neben den Angebotsausbauten auch die herabgesetzten Abgeltungen des Bundes sowie steigende Personalkosten und höhere Zins- und Treibstoffkosten. Beim Vergleich mit 2000 müssen auch die Auswirkungen der Zielvereinbarungen berücksichtigt werden. Im Jahr 2000 werden die vereinbarten Ziele gemäss Budgetprognose deutlich unterschritten. Die Umsetzung von Produktivitätssteigerungen erfolgt in der Regel nicht linear. Es muss davon ausgegangen werden, dass ein beträchtlicher Teil der Kostensenkungen bereits frühzeitig erreicht worden sind und das Rechnungsergebnis 2000 positiv beeinflussen. Für das Jahr 2002 müssen hingegen die vereinbarten Zielwerte für die Leistungsentgelte eingeplant werden.

Mit dem beantragten Rahmenkredit 2001/2002 wird die finanzielle Zielsetzung gemäss Beschluss des Kantonsrates vom 22. März 1999 mehr als erreicht. Das reale Niveau von 1996 wird jeweils jährlich um mehr als 30 Mio. Franken unterschritten.

### **5.2 Belastung der Gemeinden**

Provisorische Berechnungen zeigen für das Fahrplanjahr 1999/2000, dass keine Gemeinde ihre Grenzen für die finanziellen Belastbarkeit gemäss § 2 Kostenverteiler-Verordnung (LS 740.6) überschreitet. Für die Jahre 2001 und 2002 sind auf Grund der Angebotsveränderungen aus heutiger Sicht für die Gemeinden keine massgeblichen Veränderungen zu erwarten, sodass voraussichtlich keine Umverteilungen notwendig werden.

### 5.3 Risiken

Der Rahmenkredit wird auf der Grundlage der aktualisierten Finanzplanung berechnet. Das bedeutet, dass die jüngsten Entwicklungen bezüglich Teuerung und Zinsen berücksichtigt werden konnten. Durch den Abschluss der Zielvereinbarungen ist ein grosser Teil des Aufwandes auf mittlere Frist vertraglich festgelegt. Als Risiken verbleiben daher vor allem unerwartete Veränderungen bei den exogenen Rahmenbedingungen. Die Wahrscheinlichkeit des Eintritts solcher Veränderungen ist aber als gering zu betrachten. So zeichnet sich keine Änderung bei der Finanzierung durch den Bund ab. Zudem dürfte ein stärker als geplanter Konjunkturaufschwung zwar Auswirkungen auf die Teuerungs- und Lohnentwicklung haben. Ertragsseitig könnte aber in diesem Fall mit höheren Verkehrserträgen gerechnet werden.

Im Namen des Regierungsrates

|                  |                      |
|------------------|----------------------|
| Die Präsidentin: | Der Staatsschreiber: |
| Führer           | Husi                 |