

Antrag des Regierungsrates vom 3. Juli 2013

5006

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Rahmenkredits
des Zürcher Verkehrsverbundes
für die Fahrplanperiode 2014/2015**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 3. Juli 2013,

beschliesst:

I. Für die Kalenderjahre 2014 und 2015 (Fahrplanperiode 15. Dezember 2013 bis 12. Dezember 2015) wird dem Zürcher Verkehrsverbund ein Rahmenkredit von Fr. 737 800 000 bewilligt.

II. Veröffentlichung im Amtsblatt.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

Weisung

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 Rahmenkredites, 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. Gemäss § 28 PVG beschliesst der Kantonsrat zusammen mit dem Rahmenkredit auch die Grundsätze über die Tarifordnung sowie die mittel- und langfristige Entwicklung des Angebots im öffentlichen Verkehr.

Der laufende Rahmenkredit 2012/2013, den der Kantonsrat am 16. Januar 2012 bewilligte (Vorlage 4815), beträgt 798,2 Mio. Franken. Er beruht auf dem Leistungsgerüst der Fahrplanperiode 2012/2013 vom 11. Dezember 2011 bis 14. Dezember 2013.

Für die Kalenderjahre 2014 und 2015 wird – beruhend auf der Fahrplanperiode vom 15. Dezember 2013 bis 12. Dezember 2015 – ein Rahmenkredit von 737,8 Mio. Franken beantragt. Dies sind 60,4 Mio. Franken oder 7,6% weniger als in der zweijährigen Vorperiode.

Der Rahmenkredit wird gemäss § 26 PVG vom Kantonsrat festgelegt, damit der ZVV seine gesetzlich definierten und mit den Grundsätzen des Kantonsrats konkretisierten Aufgaben erfüllen kann. Es handelt sich somit um gebundene Ausgaben gemäss § 37 Abs. 2 des Gesetzes über Controlling und Rechnungswesen (CRG; LS 611), bei denen der Entscheid in einem Spezialgesetz abschliessend dem Kantonsrat vorbehalten ist. Der vorliegende Beschluss ist damit nicht der Ausgabenbremse gemäss Art. 56 Abs. 2 lit. a der Kantonsverfassung (LS 101) unterstellt.

2. Strategie des ZVV 2012–2016

Der Kantonsrat hat am 14. Februar 2011 die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr 2012–2016 mit den folgenden Zielen beschlossen (Vorlage 4718a):

- a) Die aufgrund der Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 25% bis 2016 (Basis 2008) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr soll nach Möglichkeit abgedeckt werden.
- b) Das Angebot wird angepasst, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht, sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist.
- c) Die Kundenzufriedenheit wird auf dem Niveau von 76 Punkten gehalten.
- d) Die Kostenunterdeckung entwickelt sich teuerungsbereinigt im Rahmen der Angebotsentwicklung gemäss Stossrichtungen und unter Berücksichtigung der Sanierungsmassnahmen für den Staatshaushalt.
- e) Die Verkehrsleistungen werden energieeffizienter als heute erbracht.

3. Verbundangebot 2014/2015

Die Fahrplanjahre 2014 und 2015 werden geprägt durch die Inbetriebnahme des neuen Durchgangsbahnhofs Löwenstrasse (als Teil der Durchmesserlinie) und der damit verbundenen Umsetzung der ersten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Es kommt zu drei statt zwei Fahrplanwechseln:

- Der Fahrplan 2014 wird mit dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2013 eingeführt.
- Die Eröffnung des unterirdischen Bahnhofs Löwenstrasse und damit die Umstellung der Fahrpläne der betroffenen S-Bahn- und Buslinien erfolgen am 15. Juni 2014.
- Der Fahrplan 2015 wird mit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2014 eingeführt.

Gesamthaft sind Angebotsänderungen auf rund 170 Linien vorgesehen, die in der ZVV-Rechnung Mehraufwendungen von rund 20 Mio. Franken nach sich ziehen. Von diesem Betrag entfallen 18 Mio. Franken auf das Leistungsentgelt an die aufwandfinanzierten Verkehrsunternehmen (wie z. B. die Verkehrsbetriebe Zürich [VBZ]) und 2 Mio. Franken auf höhere Abgeltung an die defizitfinanzierten Verkehrsunternehmen (wie z. B. die Schweizerischen Bundesbahnen [SBB]). Für die Berechnung der zusätzlichen Verkehrserträge aus den neuen Angeboten wurde für das erste Betriebsjahr ein Kostendeckungsgrad von 25% angenommen.

Die wichtigsten Ausbauten auf dem S-Bahn-Netz stehen im Zusammenhang mit der Teileröffnung der Durchmesserlinie (Eröffnung Bahnhof Löwenstrasse und Weinbergtunnel) im Juni 2014. Die S2 und die S8 verkehren neu durch die Durchmesserlinie. Die S2 endet neu im Flughafen, dafür wird die S16 stündlich nach Effretikon verlängert und halbstündlich in Bassersdorf halten. Auf den Strecken Zürich–Thalwil–Zug/Ziegelbrücke wird ein neues Fahrplankonzept eingeführt. Die S25 fährt neu stündlich als schnelle S-Bahn zwischen Zürich HB und Linthal und ersetzt damit den Regionalexpress «Glarner Sprinter». Die S25 hält auch in Wädenswil. Die S24 verkehrt neu ab Zug und wird vorerst (Etappe 1) ab Zürich HB via Wipkingen nach Oerlikon verlängert. Dafür verkehrt die S14 (Hinwil–Zürich HB) über die Durchmesserlinie und wendet vorübergehend im Bahnhof Löwenstrasse. Die Zusatzzüge am linken Seeufer (Tangentialzüge von Ziegelbrücke und Einsiedeln nach Zürich Altstetten) werden mit der (Teil-) Eröffnung der Durchmesserlinie ab Juni 2014 nicht mehr verkehren können.

Im Tram- und Busnetz ergeben sich folgende Schwerpunkte:

- Mit der Umsetzung der ersten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn (Juni 2014) werden sämtliche Buslinien in der Region Zimmerberg an die neuen Fahrpläne der S-Bahn angepasst.
- In der Stadt Zürich wird die Tramlinie 17 zu den Hauptverkehrszeiten bis Albisgütli verlängert. Die Linienäste der Trolleybuslinien 33 und 72 werden abgetauscht und es wird eine neue Linie 71 zu den Hauptverkehrszeiten eingeführt.
- Ab Dezember 2014 wird die Linie 2 der Stadt Winterthur zur Hauptverkehrszeit auf dem nachfragestärksten Abschnitt auf einen 3,75-Minuten-Takt verdichtet.
- In Uster und Wetzikon werden die Ortsbusangebote ausgebaut.
- In der Region wird zudem auf vielen Buslinien das Angebot verbessert.

Im Nachtnetz wird mit der SN6 eine neue Nacht-S-Bahn zwischen Zürich Tiefenbrunnen und Regensdorf-Watt eingeführt. Daneben kommt es zu weiteren Anpassungen bei den Fahrzeiten zahlreicher Nachtbusse und Nacht-S-Bahnen.

4. Rahmenkredit für die Kalenderjahre 2014 und 2015 (Fahrplanperiode vom 15. Dezember 2013 bis 12. Dezember 2015)

4.1 Übersicht

Grundlagen des Rahmenkredits 2014/2015 sind das Budget 2014 sowie die Finanz- und Investitionsplanung 2014–2019 des ZVV, die beide am 17. Mai 2013 vom Verkehrsrat genehmigt wurden.

Die Planung wird in Einklang mit dem Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan des Kantons (KEF) jeweils für die Kalenderjahre erstellt. Dabei werden die Vorgaben des Regierungsrates aus den Richtlinien zum KEF 2014–2017 und Budget 2014 (RRB Nr. 271/2013) berücksichtigt. Bezüglich der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den Jahren 2014 und 2015 geht der Regierungsrat von einem realen Wirtschaftswachstum im Kanton Zürich von 1,6% bzw. 1,9% sowie von einer Teuerungsentwicklung von 0,2% bzw. 0,7% aus.

Der Rahmenkredit 2014/2015 stellt sich wie folgt dar:

Rahmenkredit 2014/2015

in Mio. Franken	Budget 2013	Rahmenkredit 2014	Rahmenkredit 2015
Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen	852,1	879,7	878,2
Abgeltungen an die SBB und übrige	81,2	69,7	91,7
Aufwand Verbundorganisation	10,1	10,0	9,8
Belastung Mehrwertsteuer	11,5	12,1	11,1
Betriebsbeiträge an ProMobil	6,0	6,0	6,0
Total Aufwand	960,9	977,5	996,8
<i>Verkaufserlös aus Fahrausweisen</i>	<i>777,0</i>	<i>818,3</i>	<i>854,4</i>
<i>Einnahmenanteile</i>	<i>-265,7</i>	<i>-292,0</i>	<i>-305,2</i>
<i>Mehrwertsteuer</i>	<i>- 37,9</i>	<i>- 39,0</i>	<i>- 40,8</i>
Verkehrsertrag	473,4	487,3	508,4
Nebenerträge und Beiträge	92,0	93,3	93,3
Ertrag Total	565,4	580,6	601,7
Beiträge Nachbarkantone	2,5	2,5	2,5
Beiträge Bund	21,4	24,5	24,7
Finanzierung durch Dritte	23,9	27,0	27,2
Total Ertrag und Finanzierung durch Dritte	589,3	607,6	628,9
Kostenunterdeckung	371,6	369,9	367,9
Rahmenkredit 2014 und 2015			737,8

Für 2014 wird eine Kostenunterdeckung von 369,9 Mio. Franken budgetiert. Gegenüber dem Budget 2013 ergibt sich ein geringfügiger Rückgang von 1,7 Mio. Franken. Mit der Inbetriebnahme der ersten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn wird das Angebot auch im zweiten Fahrplanjahr 2015 ausgebaut. Die sich daraus ergebenden Mehrkosten werden aber durch die vorgesehenen Tarifmassnahmen 2015 kompensiert. Die Kostenunterdeckung vermindert sich dadurch für 2015 um 2 Mio. auf 367,9 Mio. Franken. Daraus errechnet sich ein Rahmenkredit von 737,8 Mio. Franken. Im letztjährigen KEF (2013–2016) wurde für diese beiden Jahre noch von einer Kostenunterdeckung von insgesamt 757,5 Mio. Franken ausgegangen. Es ergibt

sich somit eine Verbesserung von insgesamt 19,7 Mio. Franken. Verglichen mit dem Rahmenkredit 2012/2013 von 798,2 Mio. Franken liegt der Betrag um 60,4 Mio. Franken tiefer. Der Grund hierfür ist vor allem die tiefere Kostenunterdeckung aus dem Jahre 2011, die zu einem Niveaueffekt führt. Die Kostenunterdeckung der folgenden Jahre entwickelte sich seither von einem deutlich tieferen Niveau aus, als in der Planung angenommen wurde. So zeigt beispielsweise das Rechnungsergebnis 2012 eine Verbesserung von 28,4 Mio. Franken gegenüber dem entsprechenden Rahmenkreditwert.

4.2 Aufwand

Gegenüber dem Budget 2013 erhöht sich der Gesamtaufwand bis 2015 um 35,9 Mio. Franken oder 3,7%. Davon entfallen 20 Mio. Franken auf die neuen Angebote in der Fahrplanperiode 2014/2015. Überdurchschnittliche Zuwachsraten sind bei den Kapitalkosten und den Abteilungen an die SBB zu verzeichnen. Der restliche Anstieg ist hauptsächlich auf die allgemeine Kostensteigerung zurückzuführen, insbesondere auf die Lohnanpassungen und die Teuerungsentwicklung, die gemäss Budgetrichtlinien des Regierungsrates eingeplant wurden.

4.2.1 Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen

Verglichen mit dem laufenden Jahr steigt das Leistungsentgelt an die Verkehrsunternehmen bis 2015 um 26,1 Mio. Franken (3,1%) auf 878,2 Mio. Franken. Davon sind 17,8 Mio. Franken durch den Angebotsausbau und 7,8 Mio. Franken durch die steigenden Kapitalkosten bedingt. Die Kapitalkosten steigen wegen des Nachholbedarfs im Substanzerhalt (Sanierungen und Erneuerungen) voraussichtlich noch bis 2017.

Die Personalkosten verzeichnen zwischen 2013 und 2015 einen geplanten Zuwachs von 3,4 Mio. Franken oder 0,7%. Diesem Zuwachs liegen Lohnanpassungen von 0,2% gemäss den Vorgaben der KEF-Richtlinien 2014–2017 zugrunde. Zusätzlich wird davon ausgegangen, dass in gewissen Bereichen der Verkehrsunternehmen, in denen bereits heute Ressourcenprobleme bestehen, Anpassungen bei den Personalbeständen vorgenommen werden müssen. Der Sachaufwand nimmt in der Periode 2013 bis 2015 insgesamt um 4,4 Mio. Franken oder 1.8% zu. Neben den allgemeinen teuerungsbedingten Mehraufwendungen ist dies unter anderem auf die um 10 Rappen höher kalkulierten Treibstoffpreise und die betrieblichen Mehrkosten der neuen

Ticketverkaufsgeräte zurückzuführen. Einen hohen Zuwachs weisen wie erwähnt die Kapitalkosten aus. Sie nehmen bis 2015 um 7,8 Mio. Franken oder 5,5% auf 148,7 Mio. Franken zu.

Der Aufwand für die neuen Angebote von 17,8 Mio. Franken ist in den Erläuterungen zu den Sachgruppen wie Personal-, Sach- oder Kapitalkosten nicht berücksichtigt. Diese Aufwendungen werden in der Planung aus Transparenzgründen gesondert berechnet und nicht auf die einzelnen Sachgruppen verteilt.

4.2.2 Abgeltungen an die S-Bahn und an andere Verkehrsunternehmen

Die Offerte der SBB für 2014 und 2015 war im Zeitpunkt der Erstellung der Finanzplanung noch nicht verfügbar. Die Planwerte für die Abgeltungen an die SBB beruhen deshalb auf der Offerte für das Jahr 2013 sowie einer Schätzung der zukünftig erwarteten Kosten- und Ertragsentwicklung. Zusätzlich berücksichtigt wurden der Angebotsausbau 2014/2015 und die Kapitalkosten der geplanten Ablieferungen des Rollmaterials. Die Vorteilsanrechnung des Bundes wird als Minusposition in den Abgeltungen geführt. In den Jahren 2013–2017 liegt dieser Wert höher als üblich, weil der Bund Nachzahlungen aus den Vorjahren leistet. In den Jahren 2014 und 2015 sind 52 Mio. Franken berücksichtigt.

Die Abgeltungen an die SBB und die übrigen Verkehrsunternehmen erhöhen sich 2015 gegenüber dem Budget 2013 um 15,1 Mio. Franken. Dieser verhältnismässig starke Anstieg wird dadurch gedämpft, dass 2013 für die Beschaffung der Niederflurzwischenwagen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz zum letzten Mal Beiträge von 10,1 Mio. Franken an die SBB geleistet werden. Die Erhöhung der Abgeltungen ist nahezu ausschliesslich auf die Entwicklung bei den SBB zurückzuführen. Zum einen nehmen die Kapitalkosten für die laufenden Rollmaterialbeschaffungen zu, zum anderen läuft die Zielvereinbarung mit den SBB 2014 aus. Für die Zeit danach machen die SBB geltend, dass die bisherigen Entschädigungen vor allem beim Rollmaterialunterhalt, aber auch bei weiteren Positionen, zu tief gewesen seien und erhöht werden müssten. In der Planung 2015 wurde hierfür ein Betrag eingesetzt, der jedoch deutlich geringer ist als die von den SBB angemeldeten Ansprüche. Die Berechtigung dieser Ansprüche ist im Rahmen der Offertverhandlungen für das Jahr 2015 zu prüfen. Zurzeit werden die Rollmaterialkosten der SBB im Rahmen eines Projektes detailliert analysiert.

Für die Inbetriebnahme der ersten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn sind 2,4 Mio. Franken eingestellt. Die geplante

Entwicklung der Kostenunterdeckung bei der S-Bahn führt in der Finanzplanung dazu, dass der Kanton Zürich ab 2015 die sogenannte Kantonsquote überschreitet. Die Kantonsquote bezeichnet die vom Bund höchstens mitfinanzierten Abgeltungen für den Regionalverkehr. Überschreiten die gesamten Abgeltungen eines Kantons diese Quote, beteiligt sich der Bund nicht mehr an der Finanzierung der über diesen Betrag hinausgehenden Angebote. Für 2015 wird der aufgrund der Quotenüberschreitung entfallende Bundesanteil im Rahmenkredit auf 3,1 Mio. Franken veranschlagt.

Die Abgeltungen an die übrigen Verkehrsunternehmen wie die Thurbo, die Südostbahn (SOB), die Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDWM) und verschiedene kantonsüberschreitende Busunternehmen werden aufgrund der vorliegenden Offerten 2013 geplant und für 2014 und 2015 aufgeteuert fortgeschrieben.

4.2.3 Aufwand der Verbundorganisation

Der Aufwand der Verbundorganisation ist gegenüber dem Vorschlagswert 2013 leicht rückläufig und wird für 2015 auf 9,8 Mio. Franken veranschlagt. Dies ist vor allem auf den geringeren Sachaufwand zurückzuführen. Der Stellenplan wurde in der Planung zum Rahmenkredit unverändert belassen.

4.2.4 Belastung Mehrwertsteuer

Bei der «Belastung Mehrwertsteuer» handelt es sich um den Aufwand für nicht rückforderbare Vorsteuern bei subventionierten Leistungen. Die Vorsteuerermässigung wird direkt aus den erhaltenen Nettosubventionen berechnet, die pauschal besteuert werden. Der Satz wurde zusammen mit der Mehrwertsteuererhöhung 2011 (Erhöhung von 7,6% auf 8%) von 3,5% auf 3,7% erhöht. Der Betrag entwickelt sich in der Planung grundsätzlich im Gleichschritt mit den erhaltenen Nettosubventionen.

4.2.5 Betriebsbeiträge an ProMobil

Gemäss § 13a der Angebotsverordnung (LS 740.31) leistet der ZVV Betriebsbeiträge an die Behindertentransportorganisation ProMobil. Weitere Beiträge werden von der Stadt Zürich und einigen wenigen Gemeinden geleistet. Um die wachsende Deckungslücke zu finanzieren, gewährt das Sozialamt des Kantons seit 2009 einen zusätzlichen Defizit-

beitrag. Dieser Defizitbeitrag stützt sich seit 2012 auf das geänderte Gesetz über Invalideneinrichtungen für erwachsene Personen (IEG; LS 855.2). Mit der Umsetzung des Projekts MobilPlus des ZVV wird der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich zunehmend behindertengerechter. Grundlegend bessere Reiseketten für Behinderte werden sich mit der vollständigen Inbetriebnahme des behindertengerechten Grobnetzes ab etwa 2015 ergeben. Um ProMobil zu ermöglichen, das heutige Angebot aufrechtzuerhalten, soll in der Rahmenkreditperiode 2014/2015 unverändert ein jährlicher Beitrag von 6 Mio. Franken gewährt werden. Anschliessend soll der jährliche Beitrag schrittweise vermindert werden.

4.3 Ertrag und Finanzierung durch Dritte

Die Erträge und die Finanzierungen durch Dritte sollen bis 2015 auf 628,9 Mio. Franken ansteigen. Die Zunahme beträgt damit gegenüber dem Budget 2013 rund 39,6 Mio. Franken oder 6,7%. Davon entfallen 35,0 Mio. Franken auf das Wachstum beim Verkehrsertrag.

4.3.1 Verkehrsertrag

Nach heutiger Schätzung wird für 2013 mit einem Verkehrsertrag von leicht über 470 Mio. Franken gerechnet. Ausgehend von dieser Grundlage wird für 2014 und 2015 ein verhältnismässig optimistisches allgemeines Nachfragewachstum von 2% pro Jahr angenommen. Hinzu kommen die Mehrfrequenzen aus den Angebotsausbauten der ersten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Insgesamt soll der Verkehrsertrag 2014 aus diesen Entwicklungen um 3,7% zunehmen und 487,3 Mio. Franken betragen. Für das Fahrplanjahr 2015 ist eine Tarifierhöhung per Dezember 2014 um 2,5% geplant. Insgesamt wird ein Anstieg von 21,1 Mio. Franken oder 4,3% auf 508,4 Mio. Franken prognostiziert.

4.3.2 Nebenerträge und Beiträge

Die «Nebenerträge/Beiträge» umfassen die Nebenerträge der Verkehrsunternehmen und der Verbundorganisation sowie die Beiträge Dritter an den ZVV aus Angebotserweiterungen gemäss § 20 PVG. Rund 90% dieser Position entfallen auf die Nebenerträge der Verkehrsunternehmen. Bei den Werbeeinnahmen sind Bestrebungen im Gange, das Potenzial für die Vermarktung von Werbeflächen in und an

den Fahrzeugen besser auszuschöpfen, sodass hier mit einem leicht überdurchschnittlichen Wachstum gerechnet wird. Bei den Bestellungen von Angebotserweiterungen durch Dritte wird hingegen mit einem Rückgang der Aufträge gerechnet. Im Fahrplanverfahren 2014/2015 sollen zahlreiche Angebote nach § 20 PVG ins Verbundangebot aufgenommen werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nicht durch neue Aufträge kompensiert werden und die Beiträge Dritter rückläufig sein werden. Insgesamt wird bei den Nebenerträgen und Beiträgen zwischen 2013 und 2015 mit einem Anstieg von 1,3 Mio. Franken oder 1,4% auf 93,3 Mio. Franken gerechnet.

4.3.3 Finanzierung Nachbarkantone und Finanzierung Bund

Die Nachbarkantone leisten bei den vom ZVV aufwandfinanzierten kantonsüberschreitenden Linien für den auf ihrem Kanton liegenden Teil Abgeltungen an den ZVV. Diese sind auf der Grundlage der provisorisch vorliegenden Vereinbarungen 2013 bekannt. 2014 und 2015 dürften keine grossen Veränderungen stattfinden. Die «Finanzierungen Nachbarkantone» betragen in beiden Jahren rund 2,5 Mio. Franken. Bei der «Finanzierung durch den Bund» handelt es sich um die Abgeltungen an die vom ZVV aufwandfinanzierten abgeltungsberechtigten Linien des Regionalverkehrs. Seit 2012 beträgt der Beitragsatz des Bundes 34% für die Betriebskosten und 20% für die Infrastrukturrechnung. Zudem wurde die neue Linie 12 der Glattalbahn als abgeltungsberechtigte Linie des Regionalverkehrs eingestuft und erhält damit Bundesbeiträge. Insgesamt haben die Beiträge des Bundes rückwirkend ab 2012 um fast 3 Mio. Franken zugenommen. Dieses höhere Niveau wird auch den Jahren 2014 und 2015 mit Bundesbeiträgen von 24,5 bzw. 24,7 Mio. Franken zugrunde gelegt.

5. Belastung der öffentlichen Hand

Die dem Rahmenkredit zugrunde liegenden Kostenunterdeckungen für 2014 und 2015 von insgesamt 737,8 Mio. Franken sind mit den Werten der Finanzplanung des ZVV identisch und entsprechen auch den Eingaben für den KEF 2014–2017 (Stand Juli 2013). Bei einer budgetierten Kostenunterdeckung 2014 und 2015 von 369,9 Mio. Franken bzw. 367,9 Mio. Franken werden die Werte aus der Vorjahresplanung (KEF 2013–2016) um 0,2 Mio. Franken bzw. 19,5 Mio. Franken unterschritten. Im Vergleich zum Vorjahresbudget nimmt die Kostenunterdeckung im ersten Rahmenkreditjahr 2014 um 1,7 Mio. Franken und im zweiten um 3,7 Mio. Franken ab. Die Kantons- und Gemeinde-

beiträge an den ZVV betragen damit für die Jahre 2014 und 2015 je 185,0 bzw. 184,0 Mio. Franken. Im Vergleich zum Beitrag 2013 von 185,8 Mio. Franken errechnet sich für 2014 ein Rückgang von 0,8 Mio. Franken. Im Folgejahr sinken die Beiträge von Kanton und Gemeinden gegenüber dem Vorjahr um je 1,8 Mio. Franken.

In § 2 der Kostenverteiler-Verordnung (LS 740.6) sind die prozentualen Belastungsgrenzen für die Gemeinden festgelegt. Die heutigen Beiträge der Gemeinden liegen fast ausnahmslos deutlich unter den in der Kostenverteiler-Verordnung festgelegten höchstzulässigen Belastungen in Steuerprozenten. Aufgrund der geplanten Entwicklung der Kostenunterdeckung bis 2015 wird das auch weiterhin der Fall sein.

6. Risiken

Grundlage für den Rahmenkredit sind die Finanzplanung des ZVV 2014–2019 unter Berücksichtigung der KEF- und Budgetrichtlinien 2014–2017 des Regierungsrates. Somit entsprechen die Annahmen bezüglich der Teuerung und Zinsen den Prognosen des Regierungsrates für die KEF-Planung.

Die grössten Unsicherheiten in der vorliegenden Planung bestehen im Bereich der Abgeltungen an die SBB. Die Zielvereinbarung mit den SBB läuft 2014 aus. Die SBB machen unter anderem eine Unterdeckung bei den Rollmaterialkosten geltend und stellen ab 2015 beträchtliche Mehrforderungen. Die Höhe der Abgeltungen ab 2015 muss entsprechend neu ausgehandelt und vereinbart werden.

Ebenfalls mit grösseren Unwägbarkeiten sind das Leistungsentgelt und die Ertragsprognose behaftet. Die tiefen Teuerungsannahmen und das gegenwärtig tiefe Zinsniveau wirken sich kostendämpfend auf das Leistungsentgelt aus. Würden Teuerung oder Zinsen sich rasch nach oben entwickeln, könnten die sich daraus ergebenden Mehrkosten kaum durch rasch wirksame Massnahmen zur Kostensenkung ausgeglichen werden. Auf der Ertragsseite ist ebenfalls wenig Spielraum vorhanden. Einerseits geht die Verkehrsertragsprognose davon aus, dass sich der bisherige Wachstumstrend bei der Nachfrageentwicklung fortsetzt, andererseits ist in der Finanzplanung für 2015 bereits eine Tarifanpassung vorgesehen.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Heiniger

Der Staatsschreiber:
Husi