

Antrag des Regierungsrates vom 13. Juli 2011

4815

**Beschluss des Kantonsrates
Bewilligung eines Rahmenkredits des Zürcher
Verkehrsverbundes für die Fahrplanperiode 2012/2013**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 13. Juli 2011,

beschliesst:

I. Für die Kalenderjahre 2012 und 2013 (Fahrplanperiode 11. Dezember 2011 bis 14. Dezember 2013) wird dem Zürcher Verkehrsverbund ein Rahmenkredit von Fr. 798 200 000 bewilligt.

II. Veröffentlichung im Amtsblatt, Textteil.

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. Unter dem Eindruck der Sparmassnahmen im Rahmen des Sanierungsprogramms San10 und im Hinblick auf die ungewisse konjunkturelle Ent-

wicklung bewilligte der Kantonsrat am 14. Februar 2011 ausnahmsweise einen Rahmenkredit für lediglich ein Jahr (Vorlage 4717). Demgegenüber wurden die gleichzeitig verabschiedeten Grundsätze des ZVV ausnahmsweise für eine Periode von fünf anstatt vier Jahren beschlossen (Vorlage 4718a). Sie umfassen die Fahrplanjahre 2012–2016 und bilden damit auch die Grundlage für das Fahrplanverfahren 2012–2013 und den Rahmenkredit 2012–2013. Der Kantonsrat nahm gleichzeitig zur Kenntnis, dass ihm die nächsten Grundsätze des ZVV erst im Verlauf des Jahres 2013, zusammen mit dem Rahmenkredit für die Fahrplanperiode 2014/2015, vorgelegt werden.

Für die Kalenderjahre 2012 und 2013 wird – beruhend auf der Fahrplanperiode vom 11. Dezember 2011 bis 14. Dezember 2013 – ein Rahmenkredit von 798,2 Mio. Franken beantragt. Für 2012 ist ein Betrag von 393,5 Mio. Franken vorgesehen, für 2013 sind es 404,7 Mio. Franken. Der laufende, einjährige Rahmenkredit 2011 beträgt 390,6 Mio. Franken. Hochgerechnet auf zwei Jahre, ergibt dies 781,2 Mio. Franken. Gegenüber diesem Wert erhöht sich der Rahmenkredit 2012/2013 um 17,0 Mio. Franken oder 2,2%.

Gemäss § 26 PVG legt der Kantonsrat den Rahmenkredit fest, damit der ZVV seine im PVG definierten und mit den Grundsätzen des Kantonsrats konkretisierten Aufgaben erfüllen kann. Es handelt sich somit um gebundene Ausgaben gemäss § 37 Abs. 2 lit. a 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. d KV (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 2012/2013

Auf den Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2011 soll das Verbundangebot für die Jahre 2012 und 2013 entsprechend der Nachfrageentwicklung ausgebaut werden. Im Vordergrund stehen die Behebung von Kapazitätsengpässen im Pendlerverkehr bei den Busleistungen und die Inbetriebnahme des Trams Zürich West.

Gesamthaft sind Angebotsänderungen auf rund 100 Bus- und Tramlinien mit Mehraufwendungen in der ZVV-Rechnung von 11,6 Mio. Franken ab 2012 vorgesehen. Für die Berechnung der zusätzlichen Verkehrserträge aus den neuen Angeboten wurden Kostendeckungsgrade für das erste Betriebsjahr von 25% bis 35% angenommen.

Folgende grössere Änderungen sind bei der S-Bahn geplant:

- Neues Fahrplankonzept auf der S5 und der S22 aufgrund von Änderungen im Fernverkehr ab Dezember 2012
- Zusätzliche Züge auf den Linien S4, S26, S29, S35 und S41
- Aufhebung des Halts Sihlbrugg ab Dezember 2012
- Aufhebung der Tangentialzüge Zürich Altstetten–Zürich Wiedikon bzw. Wollishofen.

Insgesamt ergibt sich aus den Änderungen bei der S-Bahn ein Minderaufwand von 0,4 Mio. Franken.

Im Tram- und Busnetz sind folgende Ausbauschwerpunkte vorgesehen:

- Einführung des Trams Zürich West mit folgenden Angebotsveränderungen:
 - Verlängerung der Tramlinie 4 bis zum Bahnhof Altstetten Nord
 - Einführung einer Tramlinie 17 zwischen Hauptbahnhof und Werdhölzli
 - Aufhebung der Buslinie 54
- Umstellung der Buslinie 32 auf Doppelgelenktrolleybusse ab Dezember 2012 mit gleichzeitiger Taktausdünnung auf den 6-Minuten-Takt

- Verlängerung der abendlichen Taktverdichtungen bis 20.30 Uhr in der Stadt Winterthur. Aufhebung der als Versuchsbetrieb eingeführten Linie 15 zur Erschliessung von Hegi wegen ungenügender Nachfrage
 - Umsetzung eines neuen Ortsbuskonzepts in Adliswil
 - Verschiedene Zusatzkurse zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Knonaueramt
 - Umsetzung eines neuen Buskonzepts im Limmattal
 - Ausbau auf den nachfragestarken Linien 510 und 530 und Anpassung der Buslinien im Unterland an die veränderten Abfahrtszeiten der S-Bahn
 - Neukonzeption der Buslinien im Raum Bassersdorf und Bereitstellung von zusätzlichen Kapazitäten im Glattal
 - Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf nachfragestarken Linien im Oberland durch Ausbau zum 15-Minuten-Takt (Linie 845, 851, 867).
- Beim Nachtangebot sind keine wesentlichen Änderungen vorgesehen.

4. Rahmenkredit für die Kalenderjahre 2012 und 2013 – Fahrplanperiode vom 11. Dezember 2011 bis 14. Dezember 2013

4.1 Übersicht

Grundlagen des Rahmenkredits 2012/2013 sind das Budget 2012 sowie die Finanz- und Investitionsplanung 2012–2017 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 2012 und 2013 errechnet sich ein Rahmenkredit von 798,2 Mio. Franken.

Rahmenkredit 2012/2013

in Mio. Franken	Budget 2011	Rahmenkredit 2012	Rahmenkredit 2013
Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen	820,7	846,1	866,8
Abgeltungen an die SBB und Thurbo	92,2	92,2	99,5
Abgeltungen an andere Verkehrsunternehmen	6,7	6,4	6,5
Aufwand Verbundorganisation	9,2	8,9	9,0
Belastung Mehrwertsteuer	11,7	11,7	11,9
Betriebsbeiträge an ProMobil	6,0	6,0	6,0
Total Aufwand	946,5	971,3	999,7
<i>Verkaufserlös aus Fahrausweisen</i>	<i>722,9</i>	<i>754,4</i>	<i>775,7</i>
<i>Einnahmenanteile</i>	<i>-242,4</i>	<i>-251,3</i>	<i>-258,1</i>
<i>Mehrwertsteuer</i>	<i>- 35,6</i>	<i>- 37,3</i>	<i>- 38,3</i>
Verkehrsertrag	444,9	465,8	479,3
Nebenerträge und Beiträge	86,2	88,0	91,3
Ertrag Total	531,1	553,8	570,6
Finanzierung Nachbarkantone	3,0	2,6	2,6
Finanzierung Bund	21,8	21,4	21,8
Finanzierung durch Dritte Total	24,8	24,0	24,4
Total Ertrag und Finanzierung durch Dritte	555,9	577,8	595,0
Kostenunterdeckung	390,6	393,5	404,7
Rahmenkredit 2012 und 2013		798,2	

Für 2012 wird eine Kostenunterdeckung von 393,5 Mio. Franken budgetiert. Gegenüber dem Budget 2011 ergibt sich nur ein leichter Anstieg von rund 3 Mio. Franken. Im zweiten Rahmenkreditjahr nimmt die Kostenunterdeckung um 11,2 Mio. Franken auf 404,7 Mio. Franken zu. Daraus errechnet sich ein Rahmenkredit von 798,2 Mio. Franken. Im letztjährigen KEF (2011–2014) wurde für diese beiden Jahre noch von einer Kostenunterdeckung von insgesamt 819,6 Mio. Franken ausgegangen, sodass sich eine Verbesserung von insgesamt 21,4 Mio. Franken ergibt. Ausschlaggebend dafür ist unter anderem das Rechnungsergebnis 2010, das um 11 Mio. Franken besser ausgefallen ist als erwartet, was sich als Niveaueffekt in den Folgejahren auswirkt.

Der Anstieg der Kostenunterdeckung gegenüber dem Budget 2011 ist vor allem eine Folge der steigenden Kapitalkosten bei den Verkehrsunternehmen sowie eines überproportionalen Anstiegs der Abgeltung an die SBB. Trotz optimistischer Annahmen in Bezug auf die Marktentwicklung kann der Kostenanstieg durch die Entwicklung der Verkehrserträge nicht vollständig kompensiert werden. Dies liegt vor allem daran, dass weder 2012 noch 2013 eine Tarifierhöhung geplant ist. In den letzten Jahren wurden die Tarife jeweils zweijährlich im Rhythmus mit den Fahrplanperioden angepasst. Aufgrund der einjährigen Fahrplanperiode 2011 soll die nächste Preisanpassung nicht bereits auf die Fahrplanperiode 2012/2013 vorgenommen werden, sondern erst auf die Fahrplanperiode 2014/2015.

4.2 Aufwand

Gegenüber dem Budget 2011 erhöht sich der Gesamtaufwand bis 2013 um 53,2 Mio. Franken oder 5,6%. Davon entfallen rund 11 Mio. Franken auf die neuen Angebote in der Fahrplanperiode 2012/2013. Hohe Zuwachsraten sind auch bei den Kapitalkosten und den Abgeltungen an die SBB zu verzeichnen. Der restliche Anstieg ist auf allgemeine Kostensteigerungen zurückzuführen, insbesondere auf die Lohnanpassungen und die Teuerungsentwicklung, die gemäss Budgetrichtlinien des Regierungsrates eingestellt wurden.

4.2.1 Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen

Verglichen mit 2011 steigt das Leistungsentgelt an die Verkehrsunternehmen bis 2013 um 46,1 Mio. Franken (5,6%) auf 866,8 Mio. Franken. Davon sind je rund 11 Mio. Franken, also knapp die Hälfte, durch den Angebotsausbau und die stark steigenden Kapitalkosten bedingt. Bei den Kapitalkosten fällt ins Gewicht, dass ab 2013 die neu beschafften Ticketautomaten und übrigen Verkaufsgeräte in Betrieb genommen und abgeschrieben werden.

Die Personalkosten verzeichnen zwischen 2011 und 2013 einen geplanten Zuwachs von 14,6 Mio. Franken. Bei den Verkehrsunternehmen des ZVV wurden die Vorgaben zur Personalkostenentwicklung gemäss KEF-Richtlinien des Regierungsrates für 2012–2015 übernommen. Hinzu kommen Mehrkosten aufgrund der geplanten zusätzlichen Stellen für den Vollbetrieb des Leitsystems und für die Einführungsphase der neuen Billettautomaten und übrigen Verkaufsgeräte.

Der Sachaufwand nimmt in der Periode bis 2013 insgesamt um 10 Mio. Franken zu. Neben den allgemeinen teuerungsbedingten Mehraufwendungen ist dies unter anderem auf die höher kalkulierten Treibstoffpreise zurückzuführen. Im Budget 2011 wurde mit einem Nettopreis nach Abzug der Treibstoffzollrückerstattung von Fr. 1.10 pro Liter gerechnet. Der für die neue Planung angenommene Literpreis liegt bei Fr. 1.20 für 2012 und Fr. 1.30 für 2013. Daneben gilt für den Sachaufwand ebenfalls, dass aus dem Betrieb des Leitsystems und der neuen Verkaufsgeräte mit Mehraufwand zu rechnen ist.

Ein weiterhin hoher Zuwachs ist bei den Kapitalkosten zu verzeichnen. Diese steigen gegenüber dem Budget 2011 um rund 11 Mio. Franken. Tatsächlich wird ein noch stärkerer Anstieg erwartet, da die Kapitalkosten 2011 tiefer ausfallen dürften als budgetiert.

Der Aufwand für die neuen Angebote ist bei den genannten Zahlen noch nicht auf die einzelnen Sachgruppen wie Personal-, Sach- oder Kapitalkosten verteilt, da er aus Transparenzgründen separat berechnet und ausgewiesen wird. Die Kosten für das neue Angebot der Fahrplanperiode 2012/2013 bei Tram, Bus und SZU belaufen sich ab 2012 jährlich auf insgesamt rund 11 Mio. Franken.

4.2.2 Abgeltungen an die S-Bahn und an andere Verkehrsunternehmen

Die Abgeltungen für 2012 und 2013 beruhen auf einer provisorischen Mittelfristplanung der SBB, die auch die Angebotsausbauten umfasst. Der ZVV hat zudem die Erträge in Abstimmung mit den Verkehrserlösen aus der eigenen Finanzplanung und den Tarifmassnahmen der SBB angepasst. Die Abgeltungen an die SBB und Thurbo erhöhen sich gegenüber dem Budget 2011 um 7,3 Mio. Franken. Der tatsächliche Anstieg ist aber grösser, weil die mittlerweile vorliegenden vereinbarten Abgeltungen für 2011 deutlich unter den budgetierten Werten für 2011 liegen. Für den verhältnismässig starken Anstieg sind die steigenden Kapitalkosten für die laufenden Rollmaterialbeschaffungen sowie höhere Energiepreise ab 2012 verantwortlich.

Gemäss Bundesvorlage zur Finanzierung des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI), über die eine Vernehmlassung durchgeführt worden ist (vgl. RRB Nr. 834/2011), sollen die Trassenpreise für die Infrastrukturbenützung ab 2013 erhöht werden. Erste Berechnungen zeigen, dass für die Zürcher S-Bahn Mehrkosten von rund 5 Mio. Franken entstehen könnten. Diese wurden in die Planung aufgenommen. Die geplante Entwicklung der Kostenunterdeckung bei der S-Bahn führt dazu, dass der Kanton Zürich die Kantonsquote in der Fahrplanperiode 2012/2013 in zunehmendem Masse überschreitet. Die Kan-

tonsquote legt die vom Bund höchstens mitfinanzierten Abgeltungen für den Regionalverkehr fest. Überschreiten die gesamten Abgeltungen eines Kantons diese Quote, beteiligt sich der Bund nicht mehr an der Finanzierung der darüber hinausgehenden Angebote. Der aufgrund der Quotenüberschreitung entfallende Bundesanteil wird für den Rahmenkredit auf insgesamt 5,3 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 an verschiedene kantonsüberschreitende Buslinien ausgewiesen. Diese Abgeltungen werden aufgrund der vorliegenden Offerten 2011 geplant und für 2012 und 2013 aufgeteuert fortgeschrieben.

4.2.3 Aufwand der Verbundorganisation

Der Aufwand der Verbundorganisation wird 2012 gegenüber dem Vorjahreswert tiefer budgetiert. Sowohl der Sachaufwand als auch die Personalkosten sind 2012 rückläufig. Danach steigen sie im Rahmen der Budgetvorgaben wieder geringfügig an.

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 740.3) 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 Kantonale Sozialamt seit 2009 einen zusätzlichen Defizitbeitrag. Dieser Defizitbeitrag kann sich ab 2012 auf das geänderte Gesetz über Invalideneinrichtungen für erwachsene Personen (IEG;

LS 855.2) stützen. Mit der Umsetzung des Projekts MobilPlus des ZVV wird der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich zunehmend behindertengerechter. Substanziell bessere Reiseketten für Behinderte werden sich ab etwa 2014 ergeben. Um ProMobil zu ermöglichen, das heutige Angebot vorderhand aufrechtzuerhalten, soll in der Rahmenkreditperiode 2012/2013 ein unveränderter jährlicher Beitrag von 6 Mio. Franken gewährt werden.

4.3 Ertrag und Finanzierung durch Dritte

Die Erträge und die Finanzierungen durch Dritte sollen bis 2013 auf 595 Mio. Franken ansteigen. Die Zunahme beträgt damit gegenüber dem Budget 2011 rund 39,1 Mio. Franken oder 7%. Davon entfallen 34,4 Mio. Franken auf das Verkehrsertragswachstum.

4.3.1 Verkehrsertrag

Bei der Erarbeitung des Budgets 2011 wurde der Verkaufserlös aus Fahrausweisverkäufen auf 722,9 Mio. Franken veranschlagt. Aufgrund der gegenwärtigen Entwicklung werden für 2011 rund 11 Mio. Franken höhere Erlöse erwartet als budgetiert. Ausgehend von diesem Wert, werden die Verkaufserlöse aus Fahrausweisverkäufen 2012 auf 754,4 Mio. Franken veranschlagt, was einem Anstieg gegenüber der Prognose 2011 von 2,8% und gegenüber dem Budget 2011 von 4,4% entspricht. Neben den zusätzlichen Erlösen aus dem Mehrangebot von 3,3 Mio. Franken wird 2012 mit einem Erlöswachstum aus der allgemeinen Frequenzzunahme von rund 2% gerechnet. In der Planung für 2013 wird von einem Wachstum von 2,8% ausgegangen, woraus sich ein Anstieg um weitere 21,3 Mio. Franken auf 775,7 Mio. Franken ergibt. Die Tarife sollen in der Fahrplanperiode 2012/2013 gegenüber heute unverändert bleiben.

Die Einnahmenanteile der SBB aus der Anerkennung des Verbundtarifs stützen sich in erster Linie auf die Ertragsprognose im Finanzplan der SBB, die auf die Verkaufserlösentwicklung im ZVV abgestimmt worden ist. Nach Abzug der Einnahmenanteile und der Mehrwertsteuer von den Verkaufserlösen aus Fahrausweisen ergibt sich 2012 ein Verkehrsertrag des ZVV von 465,8 Mio. Franken. Der Anstieg gegenüber dem vorgesehenen Verkehrsertrag 2011 beträgt 2,3%. Im Folgejahr wird mit einem Wachstum von 2,9% auf 479,3 Mio. Franken gerechnet.

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. Rund 90% dieser Position entfallen auf die Nebenerträge der Verkehrsunternehmen. Bei den Werbeeinahmen sind Bestrebungen im Gange, das Potenzial für die Vermarktung der Fahrzeuge als Werbeflächen besser auszuschöpfen, sodass hier mit einem überdurchschnittlichen Wachstum gerechnet wird. Auch wird mit erhöhten Beiträgen aus Bestellungen von Zusatzangeboten gemäss § 20 PVG gerechnet. Zum einen können Ausbauwünsche von Gemeinden im Ortsverkehr wegen der knappen Mittel nur sehr zurückhaltend ins Verbundangebot aufgenommen werden. Zum anderen ist mit einer zunehmenden Beteiligung privater Bauherren von Anlagen mit grossem Publikumsverkehr zu rechnen. Insgesamt wird bei den Nebenerträgen und Beiträgen zwischen 2011 und 2013 mit einem Anstieg von 5,1 Mio. Franken oder 5,9% auf 91,3 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 an den ZVV. Diese sind aufgrund der vorliegenden Vereinbarungen 2011 bekannt. Bis 2013 sollten keine grossen Veränderungen stattfinden. Die «Finanzierungen Nachbarkantone» betragen in beiden Jahren rund 2,6 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 seit der Einführung des Finanzausgleichs 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. In den Jahren 2012 und 2013 wird mit Bundesbeiträgen von 21,4 bzw. 21,8 Mio. Franken gerechnet.

5. Belastung der öffentlichen Hand

Die dem Rahmenkredit zugrunde liegenden Kostenunterdeckungen für 2012 und 2013 von insgesamt 798,2 Mio. Franken sind mit der Eingabe für den KEF 2012–2015 identisch. Mit den budgetierten Kostenunterdeckungen 2012 und 2013 von 393,5 Mio. Franken und 404,7 Mio. Franken werden die Werte aus der Vorjahresplanung (KEF 2011–2014) um 16,3 Mio. Franken bzw. 5,1 Mio. Franken unterschritten. Gegenüber dem Vorjahr nimmt die Kostenunterdeckung im ersten Rahmenkreditjahr um 2,9 Mio. Franken und im zweiten um 11,2 Mio. Franken zu. Die Kantons- und die Gemeindebeiträge an den ZVV betragen damit für 2012 und 2013 je 196,8 bzw. 202,3 Mio. Franken. Im Vergleich zum Beitrag 2011 von 195,3 Mio. Franken beträgt der Anstieg für 2012 je 1,5 Mio. Franken. Im Folgejahr steigt der Beitrag um je 5,5 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 diesen Belastungsgrenzen. Aufgrund der geplanten Entwicklung der Kostenunterdeckung bis 2013 ist es daher wenig wahrscheinlich, dass bei einzelnen Gemeinden die Belastungsgrenzen erreicht werden.

6. Risiken

Grundlage für den Rahmenkredit ist die Finanzplanung des ZVV 2012–2017 unter Berücksichtigung der KEF- und Budgetrichtlinien 2012–2015 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. Einerseits sind die Konsequenzen der laufenden Trassenpreisreform und der Umfang der angestrebten Mehreinnahmen unsicher, da im Zeitpunkt der Budgetierung noch keine abschliessenden Entscheide getroffen worden sind und erst Schätzungen vorliegen. Andererseits soll im Rahmen der Zielvereinbarung des ZVV mit den SBB, die bis 2014 läuft, die Höhe der Abgeltungen für 2013 und 2014 überprüft werden. Die SBB machen eine Unterdeckung bei den Rollmaterialkosten geltend und stellen diesbezüglich Mehrforderungen. Diese sollen nun gemäss dem in der Zielvereinbarung geregelten Verfahren überprüft werden.

Ebenfalls mit grösseren Unwägbarkeiten ist die Ertragsprognose behaftet. Sie geht von einem anhaltend hohen Nachfragewachstum im öffentlichen Verkehr von jährlich deutlich über 2% aus. Bei den Treibstoffpreisen und den Zinsen wurde mit etwas steigenden Kosten gerechnet. Diese sind aber nur schwer abzuschätzen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:	Der Staatsschreiber:
Gut-Winterberger	Husi