

Antrag des Regierungsrates vom 21. Juni 2017

5369

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Rahmenkredits
des Zürcher Verkehrsverbundes
für die Fahrplanperiode 2018/2019**

(vom

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 21. Juni 2017,

beschliesst:

I. Für die Kalenderjahre 2018 und 2019 (Fahrplanperiode 10. Dezember 2017 bis 14. Dezember 2019) wird dem Zürcher Verkehrsverbund ein Rahmenkredit von Fr. 709 100 000 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 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. 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 2016/2017, den der Kantonsrat am 15. Februar 2016 bewilligte (Vorlage 5214), beträgt 711,6 Mio. Franken. Er beruht auf dem Leistungsgerüst der Fahrplanperiode 2016/2017 vom 13. Dezember 2015 bis 9. Dezember 2017.

Für die Kalenderjahre 2018 und 2019 wird – beruhend auf der Fahrplanperiode vom 10. Dezember 2017 bis 14. Dezember 2019 – ein Rahmenkredit von 709,1 Mio. Franken beantragt. Dies sind 2,5 Mio. Franken oder 0,4% 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 Kantonsrates 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 2018–2021

Der Kantonsrat hat am 15. Februar 2016 die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr 2018–2021 mit den folgenden Zielen beschlossen (Vorlage 5213a):

- a) Die aufgrund der Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 20% bis 2021 (Grundlage 2013) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr soll abgestimmt auf die angestrebte räumliche Entwicklung und unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit abgedeckt werden.
- b) Das Angebot wird angepasst, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht, sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist.
- c) Die Kundenzufriedenheit soll 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. Gleichzeitig wird eine weitere Verbesserung des Kostendeckungsgrads angestrebt.

- e) Die Verkehrsleistungen werden energieeffizienter als heute erbracht unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

3. Verbundangebot 2018/2019

Die Fahrplanjahre 2018 und 2019 sind geprägt durch die Inbetriebnahme der Tramverbindung Hardbrücke, die Umsetzung der 3. Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn und die Inbetriebnahme der ersten Etappe der Limmattalbahn. Die Tramverbindung Hardbrücke wird zum ersten der beiden regulären Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2017 (Fahrplan 2018) in Betrieb genommen. Die Einführung der 3. Etappe der 4. Teilergänzungen erfolgt auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2018 (Fahrplan 2019). Bei der Limmattalbahn ist die Inbetriebnahme der ersten Etappe am 19. August 2019 vorgesehen.

Für das Fahrplanjahr 2018 stehen aufgrund der vom Regierungsrat beschlossenen Massnahmen der Leistungsüberprüfung 2016 (RRB Nr. 236/2016, Massnahmen F6) nur sehr beschränkt Mittel für Angebotsanpassungen zur Verfügung. Neben der Inbetriebnahme der Tramverbindung Hardbrücke werden daher nur zwingend notwendige Massnahmen (Bereitstellung ausreichender Kapazitäten und Sicherstellung der betrieblichen Stabilität) sowie weitgehend kostenneutrale Angebotsänderungen umgesetzt. Insgesamt sind rund 50 Massnahmen geplant.

Mit der Tramverbindung Hardbrücke verkehrt die Linie 8 ab Dezember 2017 neu vom Hardplatz über einen Teil der Hardbrücke zum Schiffbau und von dort weiter bis zum Hardturm. Am anderen Linienende verkehrt die Linie 8 über den Kreuzplatz zum Klusplatz und ersetzt dort die Linie 15, die neu am Bahnhof Stadelhofen endet. Durch die neuen Tramgleise über die Hardbrücke wird unter anderem auch der Hauptbahnhof entlastet, da am Bahnhof Hardbrücke neue Umsteigemöglichkeiten von der S-Bahn auf das städtische Tramnetz entstehen. Ebenfalls hervorzuheben ist die Verknüpfung der Buslinien 31 (Hegibachplatz–Schlieren) und 34 (Klusplatz–Witikon) in der Stadt Zürich, dank der das Quartier Witikon eine durchgehende Verbindung bis in die Innenstadt erhält.

Das Fahrplanjahr 2019 wird insgesamt über 100 Angebotsänderungen bringen, die grösstenteils im Zusammenhang mit der Umsetzung der 3. Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn stehen. Diese hat vor allem Anpassungen auf dem Schienennetz im Raum Winterthur, im Weinland und im Tösstal zur Folge und ermöglicht dank der Einführung des Viertelstundentaktes auf den S-Bahn-Linien S11 und

S12 eine Kapazitätssteigerung im Korridor Zürich–Winterthur. Das Unterland profitiert von einer Anpassung bei der S3 (Wetzikon–Dietikon bzw. Aarau), die neu in den Hauptverkehrszeiten ab Zürich HB nach Bülach verkehrt und auf der Teilstrecke Zürich HB–Dietikon bzw. Aarau durch die neu geführte S11 ersetzt wird. Darüber hinaus wird im Fahrplanjahr 2019 auch die S20 eingeführt. Die Inbetriebnahme erfolgt jedoch nicht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018, sondern unterjährig auf den 11. Juni 2019, da sich die Bauarbeiten aufgrund von mehreren Einsparungen verzögert haben. Die neue und schnelle S-Bahn-Verbindung bringt am rechten Zürichseeufer eine Entlastung der heute stark überlasteten S7.

Im Tram- und Busnetz ergeben sich für das Fahrplanjahr 2019 folgende Schwerpunkte:

- Die regionalen Busfahrpläne werden auf die Veränderungen im S-Bahn-Netz abgestimmt. Neben Anpassungen in den Regionen Winterthur, Unterland und rechtes Zürichseeufer wird das Busangebot im Flaachtal und im Weinland neu konzipiert.
- Der Busverkehr in der Stadt Winterthur erfährt zahlreiche Änderungen. So wird z. B. die Linie 7 mit der Linie 14 verknüpft.
- Hinzu kommen im ganzen ZVV-Gebiet erneut Massnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität sowie Anpassungen von Linienverläufen und Betriebszeiten.
- Mitte August 2019 soll die erste Etappe der Limmattalbahn in Betrieb genommen werden. In diesem ersten Schritt wird die Tramlinie 2 vom Farbhof bis nach Schlieren verlängert. Die vollständige Strecke der Limmattalbahn von Zürich Altstetten bis Killwangen-Spreitenbach wird voraussichtlich ab Dezember 2022 befahren.

Für die genannten Angebotsänderungen sind in der ZVV-Rechnung in den Jahren 2018 und 2019 Mehraufwendungen von gesamthaft 38,8 Mio. Franken vorgesehen. Von diesem Betrag entfallen 21,1 Mio. Franken auf das Leistungsentgelt an die aufwandfinanzierten Verkehrsunternehmen und 17,7 Mio. Franken auf höhere Abgeltungen an die defizitfinanzierten Verkehrsunternehmen. Hinzu kommen 5,5 Mio. Franken für die aus dem neuen Angebot entstehende Überschreitung der Kantonsquote (vgl. Kapitel 4.2.2). Für die Berechnung der zusätzlichen Verkehrserträge aus den neuen Angeboten wurde für das erste Betriebsjahr ein Kostendeckungsgrad von 30% angenommen.

4. Rahmenkredit für die Kalenderjahre 2018 und 2019 (Fahrplanperiode vom 10. Dezember 2017 bis 14. Dezember 2019)

4.1 Übersicht

Grundlagen des Rahmenkredits 2018/2019 sind das Budget 2018 sowie die Finanz- und Investitionsplanung 2018–2023 des ZVV, die beide am 11. Mai 2017 vom Verkehrsrat genehmigt wurden.

Die Planung wird in Einklang mit dem Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) jeweils für die Kalenderjahre erstellt. Dabei werden die Vorgaben des Regierungsrates aus den Richtlinien zum KEF 2018–2021 und Budget 2018 (RRB Nr. 221/2017) berücksichtigt. Dem Rahmenkredit liegt 2018 ein erwartetes reales Wirtschaftswachstum im Kanton Zürich von 1,9%, 2019 von 1,5% zugrunde. Die Teuerungsannahme beträgt für die Rahmenkreditperiode 0,8% (0,2% 2018; 0,6% 2019).

Rahmenkredit 2018/2019

in Mio. Franken	Budget	Rahmenkredit	
	2017	2018	2019
Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen	892,5	885,7	909,6
Abgeltungen an SBB und übrige VU	77,2	85,5	103,0
Aufwand Verbundorganisation	11,2	11,6	11,8
Belastung Mehrwertsteuer	11,0	10,7	11,2
Betriebsbeiträge an ProMobil	4,0	3,0	2,5
Total Aufwand	995,9	996,5	1038,1
<i>Verkaufserlös aus Fahrausweisen</i>	<i>914,2</i>	<i>920,9</i>	<i>949,7</i>
<i>Einnahmenanteile</i>	<i>−343,2</i>	<i>−349,9</i>	<i>−369,9</i>
<i>Mehrwertsteuer</i>	<i>−42,3</i>	<i>−42,3</i>	<i>−42,9</i>
Verkehrsertrag	528,7	528,7	536,9
Nebenerträge und Beiträge	101,9	101,0	103,0
Ertrag	630,6	629,7	639,9
Beiträge Nachbarkantone	3,0	2,7	2,8
Beiträge Bund	24,9	24,8	25,6
Finanzierung durch Dritte	27,9	27,5	28,4
Total Ertrag und Finanzierung durch Dritte	658,5	657,2	668,3
Kostenunterdeckung	337,4	339,3	369,8
Rahmenkredit 2018 und 2019			709,1

Für 2018 wird eine Kostenunterdeckung von 339,3 Mio. Franken veranschlagt. Gegenüber dem Budget 2017 ergibt sich eine Erhöhung von 1,9 Mio. Franken. Im Jahr 2019, in dem die 3. Etappe der 4. Teilergänzungen in Betrieb geht, wird eine Kostenunterdeckung von 369,8 Mio. Franken erwartet, was einem Anstieg um 32,4 Mio. Franken gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die beiden Erhöhungen widerspiegeln somit die Angebotsausbauten in den jeweiligen Jahren. Diese Entwicklung war bereits in den früheren Planungen abgebildet. Gegenüber der KEF-Planung des Vorjahres konnte der Wert für 2019 um 7,1 Mio. Franken verbessert werden. Die Vorgabe der Leistungsüberprüfung 2016 des Regierungsrates wird damit klar eingehalten.

Zusammen ergibt sich ein Rahmenkredit 2018/2019 von 709,1 Mio. Franken. Gegenüber dem laufenden Rahmenkredit 2016/2017 von 711,6 Mio. Franken entspricht dies einer Abnahme um 2,5 Mio. Franken oder 0,4%.

4.2 Aufwand

Gegenüber dem Budget 2017 erhöht sich der Gesamtaufwand bis 2019 um 42,2 Mio. Franken oder 4,2%. Die neuen Angebote in der Fahrplanperiode 2018/2019 beanspruchen rund 44,3 Mio. Franken. Somit ist die gesamte Aufwandsteigerung auf das Mehrangebot zurückzuführen.

4.2.1 Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen

Verglichen mit dem laufenden Jahr steigt das Leistungsentgelt an die Verkehrsunternehmen bis 2019 um 17,1 Mio. Franken (1,9%) auf 909,6 Mio. Franken. Für die Angebotsanpassungen werden 21,1 Mio. Franken aufgewendet. Ohne die Angebotsanpassungen würde sich das Leistungsentgelt somit um rund 4 Mio. Franken vermindern. Dieser Wert entspricht etwa den Produktivitätssteigerungen, die aus den Zielvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen hervorgehen sollen.

Die Aufwendungen aus Angebotsanpassungen werden in der Finanzplanung aus Transparenzgründen gesondert berechnet und nicht auf die einzelnen Sachgruppen (Personal-, Sach- oder Kapitalkosten) aufgeteilt, sodass sie in den folgenden Erläuterungen nicht berücksichtigt sind.

Die Personalaufwendungen entwickeln sich im Rahmen der Vorgaben des Regierungsrates, der für beide Jahre keine Mittel für die Lohnsummenanpassung zur Verfügung stellt. Lohnanpassungen sollen

gemäss Planung auch bei den Verkehrsunternehmen durch Rotationsgewinne finanziert werden. Beim Sachaufwand entstehen gewisse Mehrkosten beim Unterhalt der Fahrzeuge und des Leitsystems sowie beim Vertrieb. Diese Mehrbelastungen können aber durch geringere Kapitalkosten kompensiert werden.

4.2.2 Abgeltungen an die S-Bahn und an andere Verkehrsunternehmen

Die Abgeltungen an die SBB und die übrigen defizitfinanzierten Verkehrsunternehmen erhöhen sich bis 2019 gegenüber dem Budget 2017 um 25,8 Mio. Franken. Von dieser Erhöhung entfallen 23,2 Mio. Franken auf das Mehrangebot, wobei die Mehrbelastung aus der erwarteten Überschreitung der Kantonsquote in diesem Betrag bereits berücksichtigt ist. 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 darüber hinausgehenden Angebote. Zurzeit ist nicht bekannt, wie hoch die Kantonsquoten 2018 und 2019 sein werden. Der aufgrund der Quotenüberschreitung entfallende Bundesanteil wird im Rahmenkredit für 2018 auf 0,9 Mio. Franken und für 2019 auf 5,5 Mio. Franken veranschlagt. Würde der Bund die gesamten Angebotsausbauten mitfinanzieren, so würde die auf das Mehrangebot entfallende Erhöhung der Abgeltungen 2019 für den ZVV lediglich 17,7 Mio. Franken betragen.

Die übrige Erhöhung der Abgeltungen beläuft sich auf 2,6 Mio. Franken und ist im Wesentlichen auf zwei Faktoren zurückzuführen. Zum einen steigen bei den SBB die Kapitalkosten, weil das Sanierungsprogramm (Einbau von Klimaanlage und Bestückung mit einem Niederflurwagen) für die Züge der ersten S-Bahn-Generation (DPZ) im Dezember 2017 abgeschlossen sein wird und weitere S-Bahn-Züge der dritten Generation (DOSTO) in Betrieb genommen werden. Zum anderen vermindert sich die vom Bund zu vergütende Vorteilsanrechnung, die als Minusposition in den Abgeltungen geführt wird. Deren Wert lag in den letzten Jahren bis 2017 mit 48,2 Mio. bis 52 Mio. Franken höher als üblich, weil der Bund Nachzahlungen aus den Vorjahren leisten musste. Ab 2018 und bis 2025 beträgt die Entschädigung 45 Mio. Franken.

Die Offerten der Verkehrsunternehmen für die Jahre 2018 und 2019 liegen im Zeitpunkt der Finanzplanerstellung noch nicht vor. Die Planwerte für die Abgeltungen beruhen deshalb auf den vereinbarten Werten für 2017 sowie einer Schätzung der zukünftig erwarteten Kosten- und Ertragsentwicklung. Zusätzlich berücksichtigt wurden der

Angebotsausbau 2018/2019 und die Kapitalkosten der geplanten Rollmaterialablieferungen.

4.2.3 Aufwand der Verbundorganisation

Der Aufwand der Verbundorganisation steigt gegenüber dem Voranschlagswert 2017 um 0,6 Mio. Franken und wird für 2019 auf 11,8 Mio. Franken veranschlagt. Der ZVV beteiligt sich an der Entwicklung der nationalen Vertriebssysteme, wobei die Ausgaben aktiviert werden. Die Zunahme der Kosten der Verbundorganisation ist im Wesentlichen auf die Abschreibung dieser Investitionen zurückzuführen.

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, die pauschal besteuert werden. Der Betrag entwickelt sich im Gleichschritt mit den erhaltenen Nettosubventionen. Grundsätzlich werden neben den Kantons- und Gemeindebeiträgen zur Finanzierung der Kostenunterdeckung auch die von Bund und Nachbarkantonen erhaltenen Beiträge sowie die vom ZVV geleisteten Abgeltungen berücksichtigt. Da ein grosser Teil des Anstiegs der Kostenunterdeckung durch die Entwicklung der Abgeltungen verursacht wird, steigt die Belastung durch die Mehrwertsteuer bis 2019 nur geringfügig um 0,2 Mio. Franken auf 11,2 Mio. Franken an.

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, der sich seit 2012 auf das geänderte Gesetz über Invalideinrichtungen für erwachsene Personen und den Transport von mobilitätsbehinderten Personen (IEG, LS 855.2) stützt. Mit der Umsetzung des Konzepts MobilPlus des ZVV wird der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich zunehmend behindertengerechter. Seit der vollständigen Inbetriebnahme des behindertengerechten Grobnetzes 2016 wird der jährliche Beitrag an ProMobil deshalb schrittweise gesenkt. Nach-

dem während Jahren Beiträge von 6 Mio. Franken geleistet wurden, wurde der Beitrag 2016 auf 5 Mio. Franken und 2017 auf 4 Mio. Franken herabgesetzt. Für 2018 und 2019 sind Beiträge an ProMobil von 3 Mio. Franken und 2,5 Mio. Franken eingeplant.

4.3 Ertrag und Finanzierung durch Dritte

Die Erträge und die Finanzierungen durch Dritte sollen bis 2019 auf 668,3 Mio. Franken ansteigen. Die Zunahme beträgt damit gegenüber dem Budget 2017 9,8 Mio. Franken oder 1,5%. Tatsächlich wird die Wachstumsrate höher ausfallen, da das Ergebnis 2017, wie bereits 2016, unter dem Budgetwert bleiben wird. Gegenüber der Rechnung 2016 wird bei den Erträgen und Finanzierungen durch Dritte bis 2019 mit einem Anstieg von 5,1% gerechnet, was einer durchschnittlichen Zuwachsrate von 1,7% pro Jahr entspricht.

4.3.1 Verkehrsertrag

Nach neuester Schätzung wird für 2017 mit einem Verkehrsertrag von 516,8 Mio. Franken gerechnet. Dies sind 11,9 Mio. Franken weniger als budgetiert. Ausgehend von dieser Grundlage wird für 2018 und 2019 ein verhältnismässig optimistisches allgemeines Nachfragewachstum von 1,9% bzw. 1,8% pro Jahr angenommen. Hinzu kommen die Mehrfrequenzen aus den Angebotsausbauten der 3. Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Insgesamt soll der Verkehrsertrag 2018 aus diesen Entwicklungen um 2,3% zunehmen und 528,7 Mio. Franken betragen. Für 2019 wird ein Anstieg von 8,2 Mio. Franken oder 1,6% auf 536,9 Mio. Franken veranschlagt. Die Zunahme 2019 liegt unter dem allgemeinen Nachfragewachstum, weil die Einnahmenanteile überproportional steigen. Dies hängt mit dem grossen Angebotsausbau bei der S-Bahn zusammen. Die höheren Einnahmenanteile wirken sich aber auch positiv auf die Abgeltungen des ZVV an die defizitfinanzierten Unternehmen aus. Aufgrund der Analyse der Nachfrage- und Ertragsentwicklung in den vergangenen Jahren sind die Schätzungen etwas vorsichtiger ausgefallen als in der Vergangenheit. Tarifmassnahmen sind in der Fahrplanperiode 2018/2019 aufgrund der heutigen Marktsituation und der finanziellen Rahmenbedingungen nicht vorgesehen. Zurzeit wird zudem davon ausgegangen, dass auch beim nationalen Tarif in dieser Periode keine Preiserhöhung vorgenommen wird.

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, insbesondere diejenigen aus Angebotserweiterungen gemäss § 20 PVG. Mehr als 95% dieser Position entfallen auf die Nebenerträge der Verkehrsunternehmen. Bei diesen wird von einer Zunahme bis 2019 um 1,6% ausgegangen, wobei vor allem höhere Werbeerträge erwirtschaftet werden sollen. Bei den Beiträgen Dritter ist dagegen mit einem leichten Rückgang zu rechnen, weil gewisse Angebotserweiterungen nach § 20 PVG in der Fahrplanperiode 2018/2019 ins Verbundangebot aufgenommen werden. Insgesamt wird bei den Nebenerträgen und Beiträgen zwischen 2017 und 2019 mit einem Anstieg von 1,1 Mio. Franken oder 1,1% auf 103 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 wurden auf der Grundlage der Vereinbarungen 2017 geschätzt. Die «Finanzierungen Nachbarkantone» betragen 2018 2,7 Mio. Franken und 2019 2,8 Mio. Franken. Bei der «Finanzierung durch den Bund» handelt es sich um die Abgeltungen an die durch den ZVV aufwandfinanzierten abteilungsberechtigten Linien des Regionalverkehrs. Seit 2016 und noch bis mindestens 2019 beträgt der Beitragssatz des Bundes 33%. Weil die Überschreitung der Kantonsquote planerisch vollständig den defizitfinanzierten S-Bahn-Leistungen zugeordnet wird, dürften die Beiträge des Bundes an die aufwandfinanzierten Linien bis 2019 gegenüber dem Voranschlag 2017 aufgrund von Mehrangeboten leicht ansteigen. 2018 wird mit Erträgen von 24,8 Mio. Franken und 2019 von 25,6 Mio. Franken gerechnet.

5. Belastung der öffentlichen Hand

Die dem Rahmenkredit zugrunde liegenden Kostenunterdeckungen für 2018 und 2019 von insgesamt 709,1 Mio. Franken sind mit den Werten der Finanzplanung des ZVV und der Eingabe für den KEF 2018–2021 identisch. Bei einer budgetierten Kostenunterdeckung 2018 und 2019 von 339,3 Mio. Franken und 369,8 Mio. Franken werden die Werte aus der Vorjahresplanung (KEF 2017–2020) um 3,1 Mio. Franken bzw. um 7,1 Mio. Franken unterschritten.

Im Vergleich zum Vorjahresbudget nimmt die Kostenunterdeckung im ersten Rahmenkreditjahr 2018 um 1,9 Mio. Franken und im zweiten um 32,4 Mio. Franken zu. Diese Entwicklung, die mit der Inbetriebnahme der 3. Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn und den dadurch erforderlichen erheblichen Anpassungen im Busbereich zusammenhängt, ist finanzplanerisch seit Jahren abgebildet worden. Wie bereits erwähnt, wird auch die Vorgabe aus der Leistungsüberprüfung 2016 des Regierungsrates eingehalten. Die Kantons- und Gemeindebeiträge an den ZVV betragen damit für 2018 und 2019 je 169,6 bzw. 184,9 Mio. Franken. Im Vergleich zum Beitrag von 168,7 Mio. Franken im Jahr 2017 ergibt dies eine Steigerung von je 0,9 Mio. Franken für 2018 und von je 16,2 Mio. Franken für 2019.

In § 2 der Kostenverteiler-Verordnung (LS 740.6) sind die prozentualen Belastungsgrenzen für die Gemeinden festgelegt. Die heutigen Beiträge der Gemeinden liegen praktisch ausnahmslos deutlich unter diesen festgelegten Höchstbelastungen in Steuerprozenten. Aufgrund der geplanten Entwicklung der Kostenunterdeckung bis 2019 ist es daher wenig wahrscheinlich, dass bei einzelnen Gemeinden die Belastungsgrenzen erreicht werden.

6. Risiken

Grundlage für den Rahmenkredit ist die Finanzplanung des ZVV 2018–2023 unter Berücksichtigung der KEF- und Budgetrichtlinien 2018–2021 des Regierungsrates.

Nachdem die Verkehrseinnahmen vorsichtiger als bisher geschätzt wurden, bestehen im neuen Rahmenkredit ertragsseitig nur geringe Risiken. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass sich die Konjunktur im Rahmen der Erwartungen entwickelt. Gleiches gilt auch aufwandseitig. Beim Leistungsentgelt und auch bei den Abgeltungen wirken sich die Teuerungsannahmen und das gegenwärtig tiefe Zinsniveau kostendämpfend aus. Würden sich Teuerung oder Zinsen rasch nach oben entwickeln, könnten die daraus entstehenden Mehrkosten kaum durch gleich schnell wirksame Massnahmen zur Kostenverminderung kompensiert werden.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Markus Kägi	Beat Husi