

Antrag des Regierungsrates vom 12. Juli 2006

**4334**

**Beschluss des Kantonsrates  
betreffend die Bewilligung eines Rahmenkredits  
des Zürcher Verkehrsverbundes  
für die Fahrplanperiode 2007/2008**

(vom .....

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 12. Juli 2006,

*beschliesst:*

I. Für die Kalenderjahre 2007 und 2008 (Fahrplanperiode 10. Dezember 2006 bis 13. Dezember 2008) wird dem Zürcher Verkehrsverbund gemäss § 26 des Personenverkehrsgesetzes ein Rahmenkredit von Fr. 674 900 000 bewilligt.

II. Veröffentlichung im Amtsblatt, Textteil.

III. Mitteilung an den Regierungsrat.

---

**Weisung**

**1. Einleitung**

Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) erfüllt seine Aufgaben innerhalb eines 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]). Ein Fahrplanjahr dauert jeweils von Mitte Dezember bis Mitte Dezember und ist nahezu identisch mit dem Kalenderjahr. Damit ist auch die zweijährige Fahrplanperiode nahezu identisch mit zwei Kalenderjahren. Auf eine Abgrenzung der drei Wochen, um die sich Fahrplanjahr und Kalenderjahr unterscheiden, kann auf Grund der geringen Differenzen von Verkehrsleistung und Kosten zwischen Fahrplanperiode

und den Kalenderjahren verzichtet werden. Dieses Vorgehen wurde schon bei den Rahmenkrediten 2003/2004 (Vorlage 3996) und 2005/2006 angewendet (Vorlage 4208).

Für die Kalenderjahre 2007 und 2008 – beruhend auf der Fahrplanperiode vom 10. Dezember 2006 bis 13. Dezember 2008 – wird ein Rahmenkredit von 674,9 Mio. Franken beantragt. Der laufende Rahmenkredit 2005/2006 beträgt 650,5 Mio. Franken. Der beantragte Rahmenkredit 2007/2008 liegt damit 24,4 Mio. Franken oder 3,8% höher als der bisherige. Dieser Anstieg entspricht im Wesentlichen der Summe, die sich aus der geplanten Inkraftsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) auf 2008 ergibt. Als Folge davon werden die Abgeltungen des Bundes an den Regionalverkehr von heute rund 70% auf durchschnittlich 50% vermindert. Gemäss provisorischer Globalbilanz 2004/2005 der NFA wird die jährliche Mehrbelastung des Kantons Zürich, die durch diese Beitragskürzung entsteht, 25,3 Mio. Franken betragen. Da diese Zahl noch Veränderungen erfahren kann, ist im Rahmenkredit für 2008 eine Mehrbelastung von 26 Mio. Franken eingerechnet. Durch die NFA erhöhen sich auf der Aufwandseite die kantonalen Abgeltungen um 18 Mio. Franken, auf der Ertragsseite vermindern sich die Bundesbeiträge an den ZVV um 8 Mio. Franken.

## **2. Grundsätze des Kantonsrates über die Entwicklung von Angebot und Tarif in den Fahrplanperioden 2007–2010**

Der Kantonsrat hat am 14. März 2005 die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr mit folgenden Zielen für 2007–2010 beschlossen (Vorlage 4207 a):

- Für die Fahrplanperioden 2007/2008 und 2009/2010 soll die auf Grund der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage im Orts- und Regionalverkehr aufgefangen werden.
- Anpassungen des Angebots sollen dort erfolgen, wo bereits heute oder in absehbarer Zeit Kapazitätsengpässe auftreten.
- Die Kundenzufriedenheit soll bis 2008 auf 77 Punkte angehoben und anschliessend auf diesem Niveau gehalten werden.
- Der Anstieg der Kostenunterdeckung soll sich dabei teuerungsbereinigt nur im Rahmen der Mehrbelastungen aus den Angebotsausbauten und der NFA bewegen. Vorbehalten bleiben Massnahmen zum mittelfristigen Ausgleich der Laufenden Rechnung.

### 3. Verbundangebot 2007–2008

Das Verbundangebot wird in den Jahren 2007 und 2008 der Nachfrage entsprechend angepasst. Auf Grund der knappen Finanzmittel werden keine neuen Angebote zur Behebung von Erschliessungslücken und keine zusätzlichen Abendangebote eingeführt.

Insgesamt sind rund 170 Änderungen vorgesehen. Sie werden in der ZVV-Rechnung mit Mehraufwendungen von rund 15 Mio. Franken im Jahr 2007 und rund 3 Mio. Franken im Jahr 2008 veranschlagt.

Für die S-Bahn sind die folgenden grösseren Änderungen geplant:

- Die S8 wird 2008 stündlich ab Winterthur bis Weinfelden verlängert. Damit stehen ab Weinfelden umsteigefreie Verbindungen nach Zürich Nord und ins Stadtzentrum Zürich zur Verfügung.
- Die S15 nimmt auf der Strecke Rapperswil–Rüti–Wetzikon–Zürich–Birmensdorf halbstündlich den Betrieb auf (Mo–Fr bis 20 Uhr). Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2007 wird die Linie weiter bis Affoltern am Albis geführt.
- Schaffhausen wird neu stündlich mit der S16 umsteigefrei an den Flughafen Zürich Kloten angebunden.
- Auf der S41 (Bülach–Winterthur) wird von Montag bis Freitag bis 20 Uhr ein integraler Halbstundentakt angeboten.
- Im Furttal wird 2008 der Halbstundentakt bis nach Buchs–Dällikon verlängert.

Angebotsabbauten bei der S-Bahn:

- Zur Kostensenkung wird der Fahrplan auf der Linie S26 von Montag bis Freitag auf die Strecke Winterthur–Rüti verkürzt (bisher Winterthur–Rapperswil; die Strecke Rüti–Rapperswil wird neu zusätzlich durch die S15 bedient).
- Ebenfalls aus Wirtschaftlichkeitsgründen wird der Shuttlebetrieb der S43 zwischen Rüti und Wald auf einen Busbetrieb umgestellt.
- Der Betrieb der Linie S4 wird zwischen Sihlwald und Sihlbrugg eingestellt.

Im Tram- und Busnetz ergeben sich folgende Schwerpunkte:

- Betriebsaufnahme der 1. Etappe der Glattalbahn zwischen Messe/Hallenstadion und Auzeig sowie Anpassungen an die 1. Etappe der Glattalbahn
- Anpassen des Busnetzes auf die neuen und verdichteten S-Bahn-Linien
- Beseitigen von bestehenden und sich abzeichnenden Kapazitätsengpässen

Angebotsabbauten im Tram- und Busnetz:

- Im bestehenden Bus- und Tramnetz werden unwirtschaftliche Leistungen abgebaut.

#### **4. Rahmenkredit für die Kalenderjahre 2007–2008 (Fahrplanperiode vom 10. Dezember 2006 bis 13. Dezember 2008)**

##### **4.1 Übersicht**

Grundlagen des Rahmenkredits 2007/2008 sind der Voranschlag 2007 und die aktualisierte Finanz- und Investitionsplanung 2007–2012 des ZVV. Dabei wurden die Vorgaben des Regierungsrates aus den Richtlinien zum Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan des Kantons (KEF) 2007–2010, aus dem Sanierungsprogramm 04 und aus dem Massnahmenplan Haushaltsgleichgewicht 06 berücksichtigt. Für 2007 und 2008 wird eine Teuerung von 1% bzw. 1,5% erwartet. Die Ergebnisverbesserung aus den Sanierungsmassnahmen beträgt 18,6 Mio. Franken im Jahr 2007 und 20,6 Mio. Franken im Jahr 2008.

Die Planung wird in Einklang mit dem KEF jeweils für die Kalenderjahre erstellt. Aus der Kostenunterdeckung der beiden Finanzplanjahre 2007 und 2008 ergibt sich ein Rahmenkredit von 674,9 Mio. Franken.

##### **Rahmenkredit 2007/2008**

in Mio. Franken	Vor- anschlag 2006	Vor- anschlag 2007	Finanz- planung 2008
Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen	666,8	694,7	711,8
Abgeltung an die SBB und Thurbo Abgeltungen	46,0	50,5	77,4
an andere Verkehrsunternehmen	4,6	4,6	4,6
Aufwand Verbundorganisation	9,4	9,2	9,3
Belastung Mehrwertsteuer	9,7	10,4	11,0
Betriebsbeiträge an ProMobil	6,0	6,0	6,0
<b>Total Aufwand</b>	<b>742,5</b>	<b>775,4</b>	<b>820,1</b>

in Mio. Franken	Vor- anschlag 2006	Vor- anschlag 2007	Finanz- planung 2008
<i>Verkaufserlös aus Fahrausweisen</i>	557,4	603,6	617,1
<i>Einnahmenanteile</i>	-198,9	-213,4	-217,6
<i>Mehrwertsteuer</i>	<u>- 25,1</u>	<u>- 27,6</u>	<u>- 28,2</u>
Verkehrsertrag	333,4	362,6	371,3
Nebenerträge und Beiträge	63,2	64,6	65,2
<b>Ertrag</b>	<b>396,6</b>	<b>427,2</b>	<b>436,5</b>
Finanzierung Nachbarkantone	2,1	2,1	2,1
Finanzierung Bund	<u>28,5</u>	<u>30,2</u>	<u>22,5</u>
Finanzierung durch Dritte	30,6	32,3	24,6
<b>Total Ertrag und Finanzierung durch Dritte</b>	<b>427,2</b>	<b>459,5</b>	<b>461,1</b>
<b>Kostenunterdeckung</b>	<b>315,3</b>	<b>315,9</b>	<b>359,0</b>
<b>Rahmenkredit Kalenderjahre 2007 und 2008</b>			<b>674,9</b>
(Fahrplanperiode 10. Dezember 2006 bis 13. Dezember 2008)			

Die Kostenunterdeckung 2007 liegt mit 315,9 Mio. Franken auf dem Niveau des Voranschlags 2006. Im folgenden Jahr steigt sie verhältnismässig stark an. Hauptgrund ist die Inkraftsetzung der NFA mit einer Mehrbelastung von 26 Mio. Franken.

## 4.2 Aufwand

Der Aufwand steigt, ausgehend vom Voranschlag 2006 von 742,5 Mio. Franken, auf 820,1 Mio. Franken im Jahr 2008. Die Steigerung beträgt 77,6 Mio. Franken. Nach Abzug der Mehrbelastung von 18 Mio. Franken, die durch die NFA entsteht, nimmt der Aufwand in den zwei Rahmenkreditjahren um 59,6 Mio. Franken oder 8% zu. Davon entfällt die Hälfte auf die Kapitalkostenentwicklung. Rund 20 Mio. Franken der Mehraufwendungen sind durch die Angebotsanpassungen bedingt.

#### **4.2.1 Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen**

Die Leistungsentgelte an die Verkehrsunternehmen erhöhen sich gegenüber dem Voranschlag 2006 von 666,8 Mio. Franken um 45 Mio. Franken auf 711,8 Mio. Franken (2008), was einer Zunahme von 6,7% über zwei Jahre entspricht. Die Hälfte des Anstiegs (22,5 Mio. Franken) wird durch das starke Wachstum der Kapitalkosten verursacht. Das ist in erster Linie eine Folge der Investitionstätigkeit bei den Verkehrsbetrieben Zürich (VBZ). Neben der laufenden Trambeschaffung und anderen Fahrzeugbeschaffungen sind höhere Ausgaben beim Gleisbau geplant. Ebenfalls zu den gewichtigen Positionen gehören die Investitionskosten für die Projekte «Leitsystem ZVV» und «S-POS (Billettautomatenbeschaffung)». Die Zinskosten steigen 2008 zusätzlich an, weil für die Verzinsung des investierten Kapitals mit einer Erhöhung des durchschnittlichen Zinssatzes von 3,25% für 2007 auf 3,5% für 2008 kalkuliert wird. Der Sachkostenanstieg zwischen 2006 und 2008 beträgt 4,6 Mio. Franken, was mehrheitlich den höheren Treibstoffkosten zuzuschreiben ist. Bei den Personalkosten wird mit einer Zunahme um 7 Mio. Franken oder 1,8% gerechnet, was leicht über den Vorgaben der KEF-Richtlinien 2007–2010 für die Entwicklung der Lohnsumme von 1,4% liegt. In der Personalaufwandentwicklung sind aber auch Mehrbelastungen durch zusätzlich benötigtes Personal für neue Aufgaben, wie zum Beispiel den Betrieb des neuen Leitsystems, eingerechnet.

Der Aufwand für neue Angebote ist 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 2007/2008 im Busbereich und für die Inbetriebnahme der ersten Etappe der Glattalbahn belaufen sich auf insgesamt 9,9 Mio. Franken jährlich.

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

Die Abgeltungen für 2007 beruhen jeweils auf dem aktuellen Stand der Offertbereinigung mit den Verkehrsunternehmen. Die Entwicklung der Abgeltungen ab 2008 wird massgeblich durch die geplante Kürzung des Bundesanteils am Regionalverkehr im Rahmen der NFA beeinflusst. Der genaue Beitragssatz ab 2008 ist noch nicht bekannt. Gemäss den vorliegenden Berechnungen ist davon auszugehen, dass der Bundesbeitrag an die nach Eisenbahngesetz finanzierten Verkehrsunternehmen um rund 18 Mio. Franken gekürzt wird, womit sich der durch den Kanton Zürich zu deckende Defizitanteil entsprechend erhöht.

Insgesamt steigen die Abgeltungen an die Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB) und die Thurbo AG zwischen 2006 und 2008 um 31,4 Mio. Franken auf 77,4 Mio. Franken. Ohne NFA beträgt der Anstieg 13,4 Mio. Franken. Die Abgeltungen 2007 und 2008 an die SBB leiten sich aus dem in der Zielvereinbarung ausgehandelten Finanzplan ab. Die Zunahme der Abgeltungen ist zum Teil auf das Mehrangebot zurückzuführen, das 2007 zusätzliche Mittel von 6,2 Mio. Franken und 2008 von 1,8 Mio. Franken beansprucht. 2007 dürfte zusätzlich erstmals die Kantonsquote der gemeinsam mit dem Bund finanzierten Angebote des Regionalverkehrs überschritten werden. Dies bedeutet, dass das über der Kantonsquote liegende Angebot allein durch den Kanton Zürich zu finanzieren ist und hier der Bundesanteil von 44% im Jahr 2007 (bzw. 32% im Jahr 2008) entfällt. Dadurch werden sich die Kantonsbeiträge an die SBB und Thurbo voraussichtlich in der Grössenordnung von 2–3 Mio. Franken pro Jahr erhöhen. Als weiterer Grund für den Anstieg der Abgeltungen sind die höheren Kapitalkosten für die gestaffelte Inbetriebnahme der 60 neuen Doppelstocktriebzüge zu nennen.

Unter den «Abgeltungen an andere Verkehrsunternehmen» werden die Defizitbeiträge an kantonsüberschreitende Eisenbahnen wie die Südostbahn (SOB) oder die Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDWM) sowie verschiedene kantonsüberschreitende Buslinien ausgewiesen. Hier sind, abgesehen von den Auswirkungen der NFA, keine substantiellen Änderungen zu verzeichnen. Beträgsmässig ist aber in der Planung die gesamte Mehrbelastung der NFA der Position «Abgeltungen an die SBB und Thurbo» angerechnet worden.

### **4.2.3 Aufwand der Verbundorganisation**

Der Aufwand der Verbundorganisation verändert sich nur unwesentlich. Dank Minderausgaben beim Sachaufwand geht der Gesamtaufwand gegenüber dem Voranschlag 2006 leicht zurück, obwohl sich die Fahrvergünstigungen für Behörden im Zuge des ZVV-Tarifaufschlags 2007 erhöhen.

### **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. Diese werden pauschal mit 3,5% besteuert.

Der Betrag entwickelt sich ungefähr im Gleichschritt mit der Kostenunterdeckung des ZVV.

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

Gemäss § 13 a der Angebotsverordnung (LS 740.3) leistet der ZVV Betriebsbeiträge an ProMobil, Zürcher Stiftung für Behindertentransporte. Weitere Beiträge werden von der Stadt Zürich und einigen wenigen Gemeinden geleistet. Auf Grund der Revision des Bundesgesetzes über die Invalidenversicherung entfielen ab 2005 die Beiträge der Invalidenversicherung in der Höhe von 3,5 Mio. Franken pro Jahr. Das Angebot für die Kundinnen und Kunden musste dadurch erheblich eingeschränkt werden. Der ZVV leistet in den Jahren 2007 und 2008 weiterhin einen jährlichen Beitrag von je 6 Mio. Franken.

#### **4.3 Ertrag**

Die Erträge und die Finanzierungen durch Dritte nehmen von 427,2 Mio. Franken (2006) auf 461,1 Mio. Franken (2008) zu. Das Ertragswachstum in den Rahmenkreditjahren beträgt damit 33,9 Mio. Franken. Auch bei den Erträgen wird das Bild durch die im Rahmen der NFA gekürzten Bundesbeiträge an den ZVV von 8 Mio. Franken verzerrt. Bereinigt um die ertragsseitigen Auswirkungen der NFA errechnet sich ein Wachstum beim Ertrag und den Finanzierungen durch Dritte von 41,9 Mio. Franken oder 9,8%.

##### **4.3.1 Verkehrsertrag**

Auf Ende 2006 sind verschiedene Tarifmassnahmen geplant. Die durchschnittliche Preiserhöhung, bezogen auf das ganze Sortiment, beträgt 2,8%. Im Jahr 2007 dürften 80% des Tarifaufschlags verwirklicht werden, weil zahlreiche Abonnemente zu bisherigen Preisen noch längere Zeit gültig sein werden. Die Mehreinnahmen 2007 aus dem ZVV-Tarif werden auf 11,4 Mio. Franken veranschlagt. Insgesamt wird nicht mit einem spürbaren Nachfragerückgang gerechnet. Ab 2008 kann deshalb von einer vollständigen Umsetzung der Tarifanpassungen ausgegangen werden, was jährliche Mehreinnahmen von 14,3 Mio. Franken einbringen wird. Auf Grund der Erfahrungen bei der Tarifierhöhung 2005 dürfte es 2006 zu gewissen «Hamsterkäufen» zum alten Preis kommen. Dies hat jedoch keine Auswirkungen auf den Verkehrsertrag, weil sie in der Rechnung periodengerecht abgegrenzt werden.



Im Voranschlag 2006 wurden die Verkaufserlöse aus Fahrausweisverkäufen auf 557,4 Mio. Franken veranschlagt. Auf Grund der gegenwärtigen Verkaufsentwicklung kann für 2006 mit über 10 Mio. Franken höheren Erlösen gerechnet werden. Basierend auf dieser Prognose werden für 2007 Erlöse aus Fahrausweisverkäufen von 603,6 Mio. Franken geplant, was einem Anstieg gegenüber der Prognose 2006 von rund 5% entspricht. Neben den Tarifierungen und den angebotsbedingten Mehrerlösen wird auch von einer weiteren allgemeinen Frequenzzunahme ausgegangen, die zu diesem hohen Wachstum im Jahr 2007 beiträgt. Für 2008 wird von einem weiteren Anstieg der Verkaufserlöse aus Fahrausweisverkäufen von 2,2% ausgegangen.

Bei den Einnahmenanteilen der SBB aus der Anerkennung des Verbundtarifs muss parallel zum Einnahmewachstum aus dem ZVV-Tarif ebenfalls mit zunehmenden Ablieferungen gerechnet werden.

Vor diesem Hintergrund errechnet sich ein Verkehrsertrag von 362,6 Mio. Franken für 2007 und von 371,3 Mio. Franken für 2008. Die Zuwachsraten gegenüber dem Vorjahr betragen 8,8% (2007) bzw. 2,4% (2008).

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

Die Position «Nebenerträge und Beiträge» umfasst die Nebenerträge der Verkehrsunternehmen und der Verbundorganisation sowie die Beiträge Dritter an den ZVV aus Angebotserweiterungen gemäss § 20 PVG. Über 90% dieser Position entfallen auf die Nebenerträge der Verkehrsunternehmen. Die Entwicklung wird angesichts des Rückgangs der Nebenerträge 2005 gegenüber 2004 zurückhaltend beurteilt. Zwischen 2006 und 2008 wird ein geringes Wachstum von rund 2 Mio. Franken oder 3,1% auf 65,2 Mio. Franken erwartet.

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

Bei den vom ZVV finanzierten kantonsüberschreitenden Linien finden keine grossen Veränderungen statt. Die Finanzierungen durch Nachbarkantone verändern sich deshalb kaum und betragen weiterhin 2,1 Mio. Franken.

Bei der «Finanzierung durch den Bund» handelt es sich um die Abgeltungen an die vom ZVV aufwandfinanzierten abgeltungsberechtigten Linien des Regionalverkehrs. Hier ergibt sich aus der im Rahmen der NFA vorgesehenen Kürzung des Bundesbeitrags eine grössere Änderung. Da ab 2008, wie bereits erwähnt, der geltende Beitragsatz des

Bundes stark gesenkt werden soll, vermindert sich die Finanzierung durch den Bund. Nach den vorliegenden Berechnungen ist mit einem Beitragsrückgang durch die NFA von 8 Mio. Franken zu rechnen. Insgesamt gehen die Beiträge des Bundes von 28,5 Mio. Franken (2006) bzw. 30,2 Mio. Franken (2007) auf 22,5 Mio. Franken (2008) zurück.

## **5. Belastung öffentliche Hand**

### **5.1 Rahmenkredit und Finanzplanung**

Die dem Rahmenkredit zu Grunde gelegten Kostenunterdeckungen für 2007 und 2008 sind mit den Werten der Finanzplanung des ZVV identisch. Die budgetierte Kostenunterdeckung 2007 beträgt 315,9 Mio. Franken und entspricht damit praktisch derjenigen des laufenden Voranschlags von 315,3 Mio. Franken. Dank der positiven Ertragsentwicklung können 2007 sowohl die Nettobelastung aus den Angebotsanpassungen von 12,7 Mio. Franken (einschliesslich Quotenüberschreitung), die teuerungsbedingten Mehrkosten sowie die steigenden Kapitalkosten aufgefangen werden. Für 2008 muss jedoch mit einem Anstieg der Kostenunterdeckung um 43,1 Mio. Franken auf 359,0 Mio. Franken gerechnet werden. Neben dem NFA-bedingten Anstieg der Kostenunterdeckung von 26 Mio. Franken ist hierfür auch die Aufwandsteigerung verantwortlich. Insbesondere steigen die Kapitalkosten sowohl bei den aufwandfinanzierten Verkehrsunternehmen als auch bei den SBB. Das geplante Wachstum für 2008 der Verkehrserträge von 2,4% bleibt hinter der Aufwandentwicklung zurück.

Korrigiert um die Auswirkungen der NFA erhöht sich die Kostenunterdeckung in der Periode 2006 bis 2008 um 17,7 Mio. Franken, wobei die Nettobelastung aus den Angebotsanpassungen (einschliesslich Quotenüberschreitung) 14,7 Mio. Franken beträgt.

Der KEF 2006–2009 rechnete noch mit einer kumulierten Kostenunterdeckung von 706,6 Mio. Franken. Im Vergleich dazu bedeutet der beantragte Rahmenkredit von 674,9 Mio. Franken eine Verbesserung um 31,7 Mio. Franken oder 4,5%.

### **5.2 Belastung der Gemeinden**

In § 2 der Kostenverteiler-Verordnung (LS 740.6) sind die prozentualen Belastungsgrenzen für die Gemeinden festgelegt. Die heutigen Beiträge der Gemeinden liegen weit unter den in der Kostenverteiler-Verordnung festgelegten maximalen Belastungen in Steuerprozenten.

Auf Grund der geplanten Entwicklung der Kostenunterdeckung 2008 ist daher nicht davon auszugehen, dass bei einzelnen Gemeinden die Belastungsgrenze erreicht wird.

### **5.3 Risiken**

Der Rahmenkredit wird auf der Grundlage der aktualisierten Finanzplanung berechnet. Dadurch konnten die jüngsten Entwicklungen bezüglich Teuerung und Zinsen berücksichtigt werden. Als ein gewisses Risiko ist die Umsetzung der Personalmassnahmen gemäss Budgetrichtlinien des Regierungsrates zu werten. Sie sind aus dem Massnahmenplan Haushaltsgleichgewicht 06 abgeleitet und sehen einen Anstieg der Lohnsumme vor, der unter der Teuerung liegt. Ob sich die Umsetzung dieser Vorgaben über alle Verkehrsunternehmen durchsetzen lässt, ist zurzeit noch fraglich. Als weiteres Risiko ist die unsichere Entwicklung der Energiepreise zu nennen.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Diener

Der Staatsschreiber:

Husi