

Antrag des Regierungsrates vom 1. Juli 2015

**5214**

**Beschluss des Kantonsrates  
über die Bewilligung eines Rahmenkredits  
des Zürcher Verkehrsverbundes für die  
Fahrplanperiode 2016/2017**

(vom .....

*Der Kantonsrat,*

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 1. Juli 2015,

*beschliesst:*

I. Für die Kalenderjahre 2016 und 2017 (Fahrplanperiode 13. Dezember 2015 bis 9. Dezember 2017) wird dem Zürcher Verkehrsverbund ein Rahmenkredit von Fr. 711 600 000 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 2014/2015, den der Kantonsrat am 20. Januar 2014 bewilligte (Vorlage 5006), beträgt 737,8 Mio. Franken. Er beruht auf dem Leistungsgerüst der Fahrplanperiode 2014/15 vom 15. Dezember 2013 bis 12. Dezember 2015.

Für die Kalenderjahre 2016 und 2017 wird – beruhend auf der Fahrplanperiode vom 13. Dezember 2015 bis 9. Dezember 2017 – ein Rahmenkredit von 711,6 Mio. Franken beantragt. Dies sind 26,2 Mio. Franken oder 3,6% weniger als in der zweijährigen Vorperiode.

Der Rahmenkredit wird gemäss § 26 PVG vom Kantonsrat festgelegt, damit der ZVV seine gesetzlichen, 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 Rechnungslegung (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. Tarifarische Massnahmen**

Der zuständige Ausschuss des Verbandes öffentlicher Verkehr beschloss am 17. April 2015, auf Tarifmassnahmen im Direkten Verkehr (nationaler Tarif) für das Fahrplanjahr 2016 zu verzichten. Die nächste Tarifrunde ist damit frühestens auf das Fahrplanjahr 2017 vorgesehen. Der ZVV verzichtet ebenfalls auf Tarifmassnahmen für 2016. Für 2017 sind im vorliegenden Rahmenkreditantrag aber Tarifmassnahmen vorgesehen. Für die ZVV-Tarife ist eine Preisanpassung von 2,5% berücksichtigt. Für den Direkten Verkehr sind es 3%.

## **3. Strategie des ZVV 2016–2019**

Der Kantonsrat hat am 20. Januar 2014 die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr 2016–2019 mit den folgenden Zielen beschlossen (Vorlage 5005a):

- a) Die aufgrund der Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 25% bis 2019 (Basis 2011) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr soll unter Berücksichtigung der erwünschten Siedlungs- und Raumentwicklung 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 mindestens 76 Punkten gehalten.
- d) Die Kostenunterdeckung soll sich im Rahmen des erwarteten Wirtschaftswachstums im Kanton Zürich, gemessen am Bruttoinlandprodukt, entwickeln.
- e) Die Verkehrsleistungen werden energieeffizienter als heute erbracht.

#### **4. Verbundangebot 2016/2017**

Die Fahrplanjahre 2016 und 2017 sind geprägt durch die Inbetriebnahme des Westastes der Durchmesserlinie und der damit verbundenen Umsetzung der zweiten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Sie fällt auf den ersten der beiden regulären Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 (Fahrplan 2016). Der Fahrplan 2017 wird mit dem Fahrplanwechsel vom 11. Dezember 2016 eingeführt.

Auf nahezu allen S-Bahn-Linien und auf rund 150 Linien des Feinverteilers werden Angebotsänderungen umgesetzt. Dafür sind in der ZVV-Rechnung 2016 Mehraufwendungen von gesamthaft 46,9 Mio. Franken vorgesehen. Von diesem Betrag entfallen 24 Mio. Franken auf das Leistungsentgelt an die aufwandfinanzierten Verkehrsunternehmen und 13,9 Mio. Franken auf höhere Abgeltungen an die defizitfinanzierten Verkehrsunternehmen. Hinzu kommen 9 Mio. Franken für die sich aus dem neuen Angebot ergebende Überschreitung der Kantonsquote (vgl. Kapitel 5.2.2). Für die Berechnung der zusätzlichen Verkehrserträge aus den neuen Angeboten wurde für das erste Betriebsjahr ein Kostendeckungsgrad von 30% angenommen.

Die zahlreichen Änderungen auf dem S-Bahn-Netz stehen im Zusammenhang mit der Umsetzung der zweiten Etappe der 4. Teilergänzungen. Von Zürich HB nach Affoltern am Albis werden neu die S14 anstatt der S15 und die S5 anstatt der S9 verkehren. Die S15 wird weiterhin vom Oberland her nach Zürich HB geführt, ersetzt aber ab dort neu die bisherige S5 nach Niederweningen; ab Zürich HB nach Rafz und Schaffhausen verkehrt neu die S9. Zudem werden neue Linien eingeführt:

- Die S19 verkehrt im Halbstundentakt auf der Strecke Dietikon–Zürich (via Durchmesserlinie)–Effretikon. Sie verbindet die wichtigen Wohn- und Arbeitsplatzgebiete Limmattal und Zürich Nord/Glattal. In den Hauptverkehrszeiten fährt die Linie weiter bis Pfäffikon ZH bzw. Koblenz.
- Die neue S21 verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Zürich HB und Regensdorf. Sie entlastet die stark frequentierte Strecke zwischen Regensdorf und Zürich HB.
- Die Zusatzzüge zwischen Winterthur und Zürich erhalten eine eigene S-Bahn-Nummer (S23).

Im Weiteren wird die S24 halbstündlich über den Flughafen nach Winterthur geführt und stündlich nach Schaffhausen verlängert.

Im Tram- und Busnetz ergeben sich folgende Schwerpunkte:

- Aufgrund der veränderten S-Bahn-Fahrpläne können die bisherigen Linien und Fahrpläne in weiten Gebieten des Kantons nicht mehr aufrechterhalten werden. Besonders betroffen sind die Buslinien in den Regionen Unterland, Knonaueramt, Limmattal, Furtal und Pfäffikon ZH. So ändern im Knonaueramt und im Limmattal jeweils bis auf eine Ausnahme sämtliche Buslinien. Im Unterland ändern sogar alle Buslinien. Ausserdem entstehen im ZVV rund 20 neue Buslinien.
- Grössere Anpassungen sind auch in der Stadt Zürich geplant. Dort erfahren unter anderem die Buslinien im Raum Oerlikon und Altstetten Änderungen.

Im Nachtnetz werden die Nacht-S-Bahnen SN5 und SN9 analog zum Tagnetz angepasst. Die SN5 verkehrt neu vom Oberland ab Zürich HB weiter ins Knonaueramt, die SN9 verkehrt ab Uster neu nach Bülach.

## **5. Rahmenkredit für die Kalenderjahre 2016 und 2017 (Fahrplanperiode vom 13. Dezember 2015 bis 9. Dezember 2017)**

### **5.1 Übersicht**

Grundlagen des Rahmenkredits 2016/2017 sind das Budget 2016 sowie die Finanz- und Investitionsplanung 2016–2021 des ZVV, die beide am 21. Mai 2015 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 2016–2019 und Budget 2016 (RRB Nr. 236/2015) berücksichtigt. Dieser hat für 2016 und 2017 allerdings keine Annah-

men für die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen veröffentlicht. Dem Rahmenkredit liegen ein reales Wirtschaftswachstum im Kanton Zürich in den Jahren 2016 und 2017 von 0,5% bzw. 1,5% sowie eine Teuerungsentwicklung von 0,3% bzw. 0,5% zugrunde.

### Rahmenkredit 2016/2017

in Mio. Franken	Budget 2015	Rahmenkredit	
		2016	2017
Leistungsentgelt an Verkehrs- unternehmen	881,4	891,4	903,1
Abgeltungen an SBB und Übrige	77,9	99,8	98,1
Aufwand Verbundorganisation	10,7	11,1	11,1
Belastung Mehrwertsteuer	10,9	10,3	10,9
Betriebsbeiträge an ProMobil	6,0	5,0	4,0
<b>Total Aufwand</b>	<b>986,9</b>	<b>1017,6</b>	<b>1027,2</b>
<i>Verkaufserlös aus Fahraus- weisen</i>	<i>869,2</i>	<i>882,6</i>	<i>919,0</i>
<i>Einnahmenanteile</i>	<i>-309,0</i>	<i>-324,5</i>	<i>-334,5</i>
<i>Mehrwertsteuer</i>	<i>-41,5</i>	<i>-41,3</i>	<i>-43,3</i>
Verkehrsertrag	518,7	516,8	541,2
Nebenerträge/Beiträge	96,7	122,4	101,4
<b>Ertrag Total</b>	<b>615,4</b>	<b>639,2</b>	<b>642,6</b>
Beiträge Nachbarkantone	2,7	2,7	2,7
Beiträge Bund	22,8	22,9	23,1
<b>Finanzierung durch Dritte</b>	<b>25,5</b>	<b>25,6</b>	<b>25,8</b>
<b>Total Ertrag und Finanzierung durch Dritte</b>	<b>640,9</b>	<b>664,8</b>	<b>668,4</b>
<b>Kostenunterdeckung</b>	<b>346,0</b>	<b>352,8</b>	<b>358,8</b>
<b>Rahmenkredit 2016 und 2017</b>			<b>711,6</b>

Für 2016 wird eine Kostenunterdeckung von 352,8 Mio. Franken budgetiert. Gegenüber dem Budget 2015 ergibt sich eine Steigerung von 6,8 Mio. Franken. Obwohl 2016 keine Tarifanpassung vorgesehen ist und das Angebot mit der zweiten Etappe der 4. Teilergänzungen zur Zürcher S-Bahn beträchtlich ausgebaut wird, ist der Anstieg der Kosten-

unterdeckung bescheiden. Dies ist einerseits darauf zurückzuführen, dass der Aufwand ohne die Kosten der Angebotsanpassungen tiefer liegen würde als im Budget 2015. Andererseits sind die Nebenerträge der Verkehrsunternehmen ausserordentlich hoch. Die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) werden 2016 die mit früheren US-Leasing-Geschäften erzielten Erträge von 20 Mio. Franken als Nebenerträge verbuchen. Dieser einmalige Ertrag entfällt 2017. Trotz der dann geplanten Tarifmassnahmen kann die Kostenunterdeckung 2017 nicht auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden. Es wird mit einem Anstieg von 6 Mio. Franken auf 358,8 Mio. Franken gerechnet. Zusammen ergibt sich ein Rahmenkredit 2016/2017 von 711,6 Mio. Franken. Im letztjährigen KEF (2015–2018) wurde für diese beiden Jahre noch von einer kumulierten Kostenunterdeckung von 721,6 Mio. Franken ausgegangen, sodass sich eine Verbesserung zur Vorjahresplanung von insgesamt 10 Mio. Franken ergibt. Gegenüber dem Rahmenkredit 2014/2015 wird sogar ein um 26,2 Mio. Franken tieferer Kredit beantragt. Dies ist vor allem auf einen Niveaueffekt zurückzuführen, da sich die Kostenunterdeckung von einem tieferen Niveau aus entwickelt hat, als in der Planung für den laufenden Rahmenkredit angenommen worden war.

## **5.2 Aufwand**

Gegenüber dem Budget 2015 erhöht sich der Gesamtaufwand bis 2017 um 40,3 Mio. Franken oder 4,1%. Die neuen Angebote in der Fahrplanperiode 2016/2017 beanspruchen rund 44,5 Mio. Franken. Somit ist die gesamte Aufwandsteigerung auf das Mehrangebot zurückzuführen.

### **5.2.1 Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen**

Verglichen mit dem laufenden Jahr steigt das Leistungsentgelt an die Verkehrsunternehmen bis 2017 um 21,7 Mio. Franken (2,5%) auf 903,1 Mio. Franken. Für die Angebotsanpassungen werden 25 Mio. Franken aufgewendet. Ohne die Angebotsanpassungen wäre das Leistungsentgelt somit um 3,3 Mio. Franken geringer als 2015.

Die Aufwendungen aus Angebotsanpassungen werden in der Planung aus Transparenzgründen gesondert berechnet und nicht auf die Sachgruppen aufgeteilt, sodass sie in den folgenden Erläuterungen nicht berücksichtigt sind.

Die entstehenden Mehrkosten, vor allem bei den Kapitalkosten aus der Erneuerung und Erweiterung der Abstell- und Unterhaltsinfrastruktur, können kompensiert werden. So sind in der Finanzplanung Produktivitätssteigerungen aus den Zielvereinbarungen von 3,1 Mio. Franken eingestellt. Zusätzlich erfährt die ZVV-Rechnung eine Entlastung durch die neue Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (FABI), weil die Infrastrukturfinanzierung von Forchbahn AG und Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG durch den Bund übernommen wird. Für 2016 beträgt die Entlastung im Leistungsentgelt dadurch rund 11,4 Mio. Franken. Unter anderem die Personalkosten verzeichnen zwischen 2015 und 2017 einen Rückgang von 5,8 Mio. Franken. Vorwiegend aus dem gleichen Grund nehmen in der Periode 2015 bis 2017 auch der Sachaufwand um 4,8 Mio. Franken oder 1,9% und die Kapitalkosten um 1,8 Mio. Franken oder 1,2% ab.

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

Die Abgeltungen an die SBB und die übrigen Verkehrsunternehmen erhöhen sich 2017 gegenüber dem Budget 2015 um 20,2 Mio. Franken. Die Erhöhung entfällt fast vollständig auf das Mehrangebot (einschliesslich daraus entstehender Quotenüberschreitung). Die übrigen Kostensteigerungen können überwiegend durch Produktivitätssteigerungen der SBB und die wegfallenden Infrastrukturbeiträge an die interkantonalen Privatbahnen aufgefangen werden. In der Finanzplanung wird davon ausgegangen, dass mit den SBB eine neue Zielvereinbarung 2016–2021 abgeschlossen wird. Die Offerte der SBB für 2016 und 2017 und die neue Zielvereinbarung zur Kostenentwicklung waren im Zeitpunkt der Erstellung der Finanzplanung noch nicht abgeschlossen. Die Planwerte für die Abgeltungen an die SBB beruhen deshalb auf der vereinbarten Abgeltung für 2015 sowie einer Schätzung der zukünftig erwarteten Kosten- und Ertragsentwicklung. Zusätzlich berücksichtigt wurden der Angebotsausbau 2016 und 2017 und die Kapitalkosten der geplanten Rollmaterialablieferungen. Die vom Bund zu vergütende Vorteilsanrechnung wird als Minusposition in den Abgeltungen geführt. 2016 und 2017 liegt dieser Wert höher als üblich, weil der Bund bis und mit 2017 Nachzahlungen aus den Vorjahren leistet. 2016 sind 52 Mio. Franken berücksichtigt. 2017 vermindert sich die Summe auf 48,2 Mio. Franken, weil nur noch ein Restbetrag aus der Nachzahlung aussteht.

Auch die Abgeltungen an die übrigen Verkehrsunternehmen wie die Thurbo, die Südostbahn (SOB), die Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDWM) und verschiedene kantonsüberschreitende Busunternehmen

werden aufgrund der vereinbarten Abgeltung 2015 geplant. Ab 2016 entfallen die Infrastrukturbeiträge des Kantons Zürich an die SOB und die BDWM. Die Beiträge an die übrigen Verkehrsunternehmen gehen zwischen 2015 und 2017 um insgesamt 3,2 Mio. Franken zurück.

Die geplante Entwicklung der Kostenunterdeckung bei der S-Bahn führt dazu, dass der Kanton Zürich ab 2016 die Kantonsquote überschreitet. 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. Für das Jahr 2016 wird der aufgrund der Quotenüberschreitung entfallende Bundesanteil im Rahmenkredit auf 9 Mio. Franken, im Jahr 2017 auf 7,1 Mio. Franken veranschlagt.

### **5.2.3 Aufwand der Verbundorganisation**

Der Aufwand der Verbundorganisation steigt gegenüber dem Budgetwert 2015 um 3,9% und wird für 2017 auf 11,1 Mio. Franken veranschlagt. Der Aufwand für Fahrgastinformation, Vertrieb und Einnahmensicherung hat zugenommen. Aus diesem Grund sind in der laufenden Rahmenkreditperiode drei zusätzliche Stellen bewilligt worden.

### **5.2.4 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 Satz steigt 2017 von heute 3,7% auf neu 3,8%. Der Betrag entwickelt sich im Übrigen 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.

### **5.2.5 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 Sozialamt des Kantons seit 2009 einen zusätzlichen Defizitbeitrag. Dieser stützt sich seit 2012 auf das geänderte Gesetz über Invalideneinrichtungen für erwachsene Personen und den Transport von mobilitätsbehinderten Personen (LS 855.2). Mit der Umsetzung des Konzepts MobilPlus des ZVV wird der öffentliche Verkehr im Kanton Zürich zunehmend behindertengerechter. Grundlegend bessere Reiseketten für Behinderte ergeben sich mit der vollständigen Inbetriebnahme des behindertengerechten Grobnetzes. Ab 2016 wird der jährliche Beitrag an ProMobil deshalb schrittweise gesenkt. Nachdem während Jahren Beiträge von 6 Mio. Franken geleistet wurden, sind für 2016 und 2017 noch 5 Mio. Franken und 4 Mio. Franken eingeplant.

### **5.3 Ertrag und Finanzierung durch Dritte**

Die Erträge und die Finanzierungen durch Dritte sollen bis 2017 auf 668,4 Mio. Franken ansteigen. Die Zunahme beträgt damit gegenüber dem Budget 2015 rund 27,5 Mio. Franken. Davon entfallen 22,5 Mio. Franken auf das Wachstum beim Verkehrsertrag. Die Zuwachsrate liegt mit 4,3% leicht über jener beim Aufwand.

#### **5.3.1 Verkehrsertrag**

Nach neuester Schätzung wird für 2015 mit einem Verkehrsertrag von 505,1 Mio. Franken gerechnet. Ausgehend von dieser Grundlage, wird für 2016 und 2017 ein verhältnismässig optimistisches allgemeines Nachfragewachstum von 1% bzw. 1,5% pro Jahr angenommen. Hinzu kommen die Mehrfrequenzen aus den Angebotsausbauten der zweiten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Insgesamt soll der Verkehrsertrag 2016 aus diesen Entwicklungen um 2,3% zunehmen und 516,8 Mio. Franken betragen. Für 2017 wird von einem Anstieg von 24,4 Mio. Franken oder 4,7% auf 541,2 Mio. Franken ausgegangen. Die eingerechneten Tarifierpassungen 2017 betragen 2,5% für den Verbundtarif und 3% für den nationalen Tarif.

#### **5.3.2 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.

Mehr als 90% dieser Position entfallen auf die Nebenerträge der Verkehrsunternehmen. 2016 sind hier einmalige Einnahmen von 20 Mio. Franken aus den früheren US-Leasing-Geschäften der VBZ eingestellt. Bei den Nebenerträgen wird vorsichtig kalkuliert, weil die VBZ verschiedene Geschäfte im Zusammenhang mit Produktivitätssteigerungen einstellen. Zudem vermindert sich 2016 das Niveau der Nebenerträge bei der SZU und der FB aufgrund der geänderten Infrastrukturfinanzierung (FABI), weil die Nebenerträge der Infrastruktur nicht mehr dem ZVV zugutekommen. Bei den Bestellungen von Angebotserweiterungen durch Dritte wird mit einem Rückgang der Aufträge gerechnet. Im Fahrplanverfahren 2016/2017 sollen zahlreiche Angebote Dritter nach § 20 PVG ins Verbundangebot aufgenommen werden. Es ist davon auszugehen, dass diese nicht durch neue Aufträge kompensiert werden. Insgesamt wird bei den Nebenerträgen und Beiträgen zwischen 2015 und 2017 mit einem Anstieg von 4,7 Mio. Franken oder 4,9% auf 101,4 Mio. Franken gerechnet.

### **5.3.3 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 2015 geschätzt. 2016 und 2017 dürften keine grossen Veränderungen stattfinden. Die «Finanzierungen Nachbarkantone» betragen in beiden Jahren 2,7 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 Beitragssatz des Bundes 34% für die Betriebskosten und 20% für die Infrastrukturrechnung. Mit der Übernahme der Infrastrukturfinanzierung durch den Bund entfallen die Infrastrukturbeiträge. Sie werden künftig direkt vom Bund an die betroffenen Verkehrsunternehmen ausgerichtet. Gleichzeitig sinkt auch der Beitragssatz des Bundes an die Betriebskosten von 34% auf 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 2017 gegenüber dem Voranschlag 2015 aufgrund von Mehrangeboten leicht ansteigen. 2016 wird mit Erträgen von 22,9 Mio. Franken und 2017 von 23,1 Mio. Franken gerechnet.

## 6. Belastung der öffentlichen Hand

Die dem Rahmenkredit zugrunde liegenden Kostenunterdeckungen für 2016 und 2017 von insgesamt 711,6 Mio. Franken sind mit den Werten der Finanzplanung des ZVV und der Eingabe für den KEF 2016–2019 identisch. Bei einer budgetierten Kostenunterdeckung 2016 und 2017 von 352,8 Mio. Franken und 358,8 Mio. Franken werden die Werte aus der Vorjahresplanung (KEF 2015–2018) um 0,6 Mio. Franken über- bzw. um 10,6 Mio. Franken unterschritten.

Im Vergleich zum Vorjahresbudget nimmt die Kostenunterdeckung im ersten Rahmenkreditjahr 2016 um 6,8 Mio. Franken und im zweiten um 12,8 Mio. Franken zu. Angesichts des erheblichen Mehrangebots, das mit der Inbetriebnahme der zweiten Etappe der 4. Teilergänzungen der S-Bahn und der darauf abgestimmten Anpassungen im Busbereich angeboten wird, steigt die Belastung für Kanton und Gemeinden verhältnismässig wenig an. Die Kantons- und Gemeindebeiträge an den ZVV betragen für 2016 und 2017 je 176,4 bzw. 179,4 Mio. Franken. Im Vergleich zum Beitrag 2015 von 173,0 Mio. Franken errechnet sich für 2016 eine Steigerung von je 3,4 Mio. Franken. Im Folgejahr steigt der Beitrag von Kanton und Gemeinden gegenüber 2015 um je 6,4 Mio. Franken.

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 2017 ist es daher wenig wahrscheinlich, dass bei einzelnen Gemeinden die Belastungsgrenzen erreicht werden.

## 7. Risiken

Grundlage für den Rahmenkredit ist die Finanzplanung des ZVV 2016–2021 unter Berücksichtigung der KEF- und Budgetrichtlinien 2016–2019 des Regierungsrates.

Eine grössere Unsicherheit in der vorliegenden Planung besteht bei der Entwicklung des Verkehrsertrags. Einerseits bestehen bei den konjunkturellen Aussichten überdurchschnittlich grosse Unsicherheiten mit Auswirkungen auf die Nachfrageentwicklung, andererseits sind 2017 Tarifmassnahmen vorgesehen. Bei geringer oder sogar negativer Teuerung sowie sinkenden Kosten für den privaten Verkehr (Treibstoffpreis und Wechselkursentwicklung) kann nur schwer abgeschätzt werden, welche Auswirkungen die Tarifierhöhungen des öffentlichen Verkehrs

auf die Nachfrage haben. Die Prognose für den Verkehrsertrag geht davon aus, dass sich der bisherige Wachstumstrend bei der Nachfrageentwicklung auf der Grundlage einer befriedigenden Konjunkturentwicklung auch mit Tarifmassnahmen fortsetzt.

Beim Leistungsentgelt und auch bei den Abgeltungen wirken sich die Teuerungsannahmen und das gegenwärtig tiefe Zinsniveau kostendämpfend aus. Würden Teuerung oder Zinsen sich nach oben entwickeln, könnten die entstehenden Mehrkosten kaum durch rasch wirksame Massnahmen zur Kostenverminderung kompensiert werden.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Der Staatsschreiber:
Stocker	Husi