

Antrag des Regierungsrates vom 19. Juni 2019

5557

**Beschluss des Kantonsrates
über die Bewilligung eines Rahmenkredits
des Zürcher Verkehrsverbundes
für die Fahrplanperiode 2020/2021**

(vom)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in den Antrag des Regierungsrates vom 19. Juni 2019,

beschliesst:

I. Für die Kalenderjahre 2020 und 2021 (Fahrplanperiode 15. Dezember 2019 bis 11. Dezember 2021) wird dem Zürcher Verkehrsverbund ein Rahmenkredit von Fr. 684 300 000 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 2018/2019, den der Kantonsrat am 5. März 2018 bewilligte (Vorlage 5369), beläuft sich auf 709,1 Mio. Franken. Er beruht auf dem Leistungserüst der Fahrplanperiode 2018/2019 vom 10. Dezember 2017 bis 14. Dezember 2019.

Für die Kalenderjahre 2020 und 2021 wird – beruhend auf der Fahrplanperiode vom 15. Dezember 2019 bis 11. Dezember 2021 – ein Rahmenkredit von 684,3 Mio. Franken beantragt. Dies sind 24,8 Mio. Franken oder 3,5% weniger als in der zweijährigen Vorperiode.

2. Strategie des ZVV 2020–2023

Der Kantonsrat hat am 5. März 2018 die Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr 2020–2023 mit den folgenden Zielen beschlossen:

- a) Die aufgrund der Siedlungs-, der Arbeitsplatz- und der Mobilitätsentwicklung erwartete zusätzliche Nachfrage von 20% bis 2023 (Grundlage 2015) im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr soll abgestimmt auf die angestrebte räumliche Entwicklung und unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit abgedeckt werden.
- b) Das Angebot wird schrittweise angepasst, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht, sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist.
- c) Die Kundenzufriedenheit soll in der Messung Servicequalität des ZVV 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 2020/2021

In den Fahrplanjahren 2020 und 2021 sollen die grossen konzeptionellen Angebotsänderungen der letzten drei Fahrplanverfahren konsolidiert werden. Dabei soll bei einem prognostizierten Nachfragewachstum von rund 3% pro Jahr die hohe Qualität des Angebots (Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit) weiterhin sichergestellt werden.

Die Fahrpläne 2020 und 2021 werden mit den Fahrplanwechseln am 15. Dezember 2019 bzw. am 13. Dezember 2020 eingeführt.

Mit dem Fahrplanverfahren 2018/2019 erfolgte die Umsetzung der dritten und letzten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Dank der grossen Angebotsausbauten der 4. Teilergänzungen konnten Kapazitätsengpässe beseitigt und das Angebot qualitativ ausgebaut werden (z. B. Halbstundentakt im gesamten S-Bahn-Gebiet, Harmonisierung des Angebots in den Randzeiten im Raum Winterthur). Wegen baulicher Verzögerungen kann der Halbstundentakt auf der S26 zwischen Bauma und Rüti ZH erst mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 umgesetzt werden. Diese Massnahme war bereits Bestandteil des letzten Fahrplanverfahrens. Weitere grössere Angebotsausbauten werden erst mit dem vom Bund finanzierten STEP-Ausbauschritt 2035 möglich.

Im Fahrplanverfahren 2020/2021 wird deshalb das S-Bahn-Angebot nur punktuell erweitert: Die S2 (Zürich Flughafen–Unterterzen) wird neu in einem integralen Halbstundentakt bis Betriebsschluss verkehren. Zwischen Dietikon und Aarau verkehren vorbehaltlich der Trassenzuteilung zusätzliche Züge der S11 (Dietikon ab 8.45 und 19.45 Uhr, Aarau ab 8.47 und 19.47 Uhr). Auf der S14 (Affoltern a. A.–Hinwil) werden die Betriebszeiten entsprechend der Nachfrage leicht angepasst (von Montag bis Samstag eine Stunde früher, am Sonntag eine Stunde später).

Beim Tram- und Busnetz sind im Fahrplan 2020/2021 rund 140 Anpassungen vorgesehen. Die meisten Änderungen, die auf den ganzen Kanton verteilt sind, betreffen das Busangebot. Dabei handelt es sich vorwiegend um Verlängerungen der Betriebszeiten, Taktverdichtungen und zusätzliche Kurse. Zahlreiche Massnahmen wurden auch zur Sicherstellung der Qualität getroffen (Einsatz von Beiwagen, Anpassung von Fahrzeiten und betrieblichen Verknüpfungen). Beim Tramnetz der Stadt Zürich kommt es zu wenigen gezielten Anpassungen (Anpassung der Betriebszeiten auf den Linien 6 und 15).

Im Nachtnetz wird die SN8 ab Zürich HB via Oerlikon–Wallisellen–Effretikon bis nach Pfäffikon ZH verlängert. Ab Fehraltorf wird zudem eine neue Nachtbuslinie eingeführt.

Grosse Änderungen erfährt die Schifffahrt auf dem Zürichsee. Mit ihrem neuen Konzept will die Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft überfüllte Kurse entlasten und das heutige Angebot optimieren. So sollen unter anderem die Streckenverläufe der grossen Rundfahrt und der Limmatboote angepasst werden.

Gesamthaft sind in der ZVV-Rechnung Mehraufwendungen aus den Angebotsausbauten von 22 Mio. Franken vorgesehen. Von diesem Betrag entfallen 17,6 Mio. Franken auf das Leistungsentgelt an die aufwandfinanzierten Verkehrsunternehmen und 4,4 Mio. Franken auf höhere Abgeltungen an die defizitfinanzierten Verkehrsunternehmen. Für die Berechnung der zusätzlichen Verkehrserträge aus den neuen Angeboten wurde für das erste Betriebsjahr ein Kostendeckungsgrad von 25% angenommen.

4. Rahmenkredit für die Kalenderjahre 2020 und 2021 (Fahrplanperiode vom 15. Dezember 2019 bis 11. Dezember 2021)

4.1 Übersicht

Grundlagen des Rahmenkredits 2020/2021 sind das Budget 2020 sowie die Finanz- und Investitionsplanung 2020–2025 des ZVV, die am 29. April 2019 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 2020–2023 und zum Budget 2020 berücksichtigt. Dem Rahmenkredit liegt ein erwartetes reales Wirtschaftswachstum im Kanton Zürich in den Jahren 2020 und 2021 von 1,2% bzw. 1,5% zugrunde. Die Teuerungsannahme beträgt für die Rahmenkreditperiode 1,7% (0,7% 2020; 1,0% 2021).

Rahmenkredit 2020/2021

in Mio. Franken	Budget	Rahmenkredit	
	2019	2020	2021
Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen	907,2	930,8	937,7
Abgeltungen an SBB und übrige VU	98,1	93,0	84,4
Aufwand Verbundorganisation	11,7	11,9	11,9
Belastung Mehrwertsteuer	10,3	9,8	9,7
Betriebsbeiträge an ProMobil	2,5	2,0	1,5
Total Aufwand	1029,8	1047,5	1045,2
<i>Verkaufserlös aus Fahrausweisen</i>	<i>949,4</i>	<i>967,8</i>	<i>983,8</i>
<i>Einnahmenanteile</i>	<i>-355,5</i>	<i>-361,5</i>	<i>-368,0</i>
<i>Mehrwertsteuer</i>	<i>-42,7</i>	<i>-43,6</i>	<i>-44,4</i>
Verkehrsertrag	551,2	562,7	571,4
Nebenerträge und Beiträge	102,5	106,0	107,2
Ertrag	653,7	668,7	678,6
Beiträge Nachbarkantone	3,1	3,1	3,1
Beiträge Bund	22,7	27,4	27,5
Finanzierung durch Dritte	25,8	30,5	30,6
Total Ertrag und Finanzierung durch Dritte	679,5	699,2	709,2
Kostenunterdeckung	350,3	348,3	336,0
Rahmenkredit 2020 und 2021			684,3

Für 2020 wird eine Kostenunterdeckung von 348,3 Mio. Franken veranschlagt. Gegenüber dem Budget 2019 ergibt sich eine Verringerung von 2 Mio. Franken. Im Jahr 2021 wird eine Kostenunterdeckung von 336 Mio. Franken erwartet.

Zusammen ergibt sich für die Jahre 2020 und 2021 ein Rahmenkredit von 684,3 Mio. Franken. Gegenüber dem laufenden Rahmenkredit 2018/2019 von 709,1 Mio. Franken entspricht dies einem Rückgang um 24,8 Mio. Franken oder 3,5%.

4.2 Aufwand

Gegenüber dem Budget 2019 erhöht sich der Gesamtaufwand bis 2021 um 15,4 Mio. Franken oder 1,5%. Da der Aufwand für die neuen Angebote in der Fahrplanperiode 2020/2021 rund 22 Mio. Franken beträgt, kann die gesamte Steigerung auf das Mehrangebot zurückgeführt werden. Ohne zusätzliches Angebot wäre der Aufwand in dieser Periode insgesamt sogar rückläufig.

4.2.1 Leistungsentgelt an Verkehrsunternehmen

Verglichen mit dem laufenden Jahr steigt das Leistungsentgelt an die Verkehrsunternehmen bis 2021 um 30,5 Mio. Franken (3,4%) auf 937,7 Mio. Franken. Für die Angebotsanpassungen wird mit Kosten von 17,6 Mio. Franken gerechnet. Leistungsbereinigt erhöht sich das Leistungsentgelt somit um 12,9 Mio. Franken oder 1,4%, also um etwas weniger als die angenommene Teuerung.

Die Kosten für die Angebotsausbauten werden in der Finanzplanung aus Transparenzgründen separat geplant und nicht auf die einzelnen Sachgruppen wie Personal-, Sach- oder Kapitalkosten aufgeteilt. In den folgenden Ausführungen sind sie somit nicht berücksichtigt.

Der Personalaufwand wächst mit den Teuerungsvorgaben, wie sie der Regierungsrat für das Budget 2020 und den KEF 2020–2023 bekannt gegeben hat. Eine Entlastung von rund 10 Mio. Franken ergibt sich 2020 bei den Beiträgen der Verkehrsbetriebe Zürich an die Versicherungskasse der Stadt Zürich, weil die sogenannten Pensionskassenannuitäten (Abzahlung von Schulden aus der Zeit des Leistungsprimats) entfallen. Diese Entlastung wird aber teilweise durch Beitragserhöhungen bei Vorsorgeeinrichtungen diverser Verkehrsunternehmen konsumiert. Auch die Stadt Zürich sieht eine Beitragserhöhung zur Kompensation des sinkenden Umwandlungssatzes vor. Der Sachaufwand steigt von 2019 auf 2020 um 15,3 Mio. Franken oder 5,8% an. Der Grund liegt bei der Erneuerung des Leitsystems und bei periodisch anstehenden Fahrzeugrevisionen. Von 2020 auf 2021 erhöht sich der Sachaufwand dann nur noch um 0,7 Mio. Franken oder 0,3%. In der entgegengesetzten Richtung bewegen sich die Kapitalkosten. Sie sinken 2020 gegenüber dem budgetierten Wert 2019. Infolge der laufenden und geplanten Investitionstätigkeit der Verkehrsunternehmen wird dann in den folgenden Jahren mit steigenden Kapitalkosten gerechnet.

4.2.2 Abgeltungen an die S-Bahn und an andere Verkehrsunternehmen

Die Abgeltungen an die SBB und die übrigen defizitfinanzierten Verkehrsunternehmen vermindern sich bis 2021 gegenüber dem Budget 2019 um 13,7 Mio. Franken auf 84,4 Mio. Franken. Zwar wird für die Abgeltung des Mehrangebots mit zusätzlichen 4,4 Mio. Franken gerechnet. Steigende Erträge, Produktivitätssteigerungen sowie eine Senkung der Trassenpreise auf dem bisherigen Angebot führen insgesamt aber trotzdem zu einer Ermässigung der Abgeltung. Die SBB profitiert von den im Dezember 2018 in Betrieb genommenen Mehrleistungen aus der dritten Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Die dadurch gewonnenen Fahrgäste bringen zusätzliche Er-

träge ein. Sie stammen nicht nur aus den vom ZVV zugewiesenen Erlösen (Einnahmenanteilen), sondern auch aus den Fahrausweisen des nationalen Tarifs. Die in der Zielvereinbarung vorgesehene Produktivitätssteigerung von 1% pro Jahr führt gleichzeitig dazu, dass die Aufwendungen bis 2021 kaum ansteigen. Von 2020 auf 2021 sind die Kosten dank der angekündigten Trassenpreissenkung sogar rückläufig.

4.2.3 Aufwand der Verbundorganisation

Der Aufwand der Verbundorganisation steigt gegenüber dem Voranschlagswert 2019 um 0,2 Mio. Franken (+1,7%) und wird für 2021 auf 11,9 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 grundsätzlich im Gleichschritt mit den erhaltenen Nettosubventionen. Dabei 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. Die Belastung durch die Mehrwertsteuer sinkt bis 2021 stärker, als die Entwicklung der Kostenunterdeckung erwarten liesse. Das ist darauf zurückzuführen, dass die Eidgenössische Steuerverwaltung aufgrund von Nachberechnungen den pauschalen Abgabesatz ab 2020 auf 3,4% senkt (bisher 3,7%).

4.2.5 Betriebsbeiträge an ProMobil

Gemäss § 13a der Angebotsverordnung (LS 740.3) leistet der ZVV Betriebsbeiträge an die Behindertentransportorganisation ProMobil. Seit 2009 gewährt das Kantonale Sozialamt zudem einen Defizitbeitrag. Dieser stützt sich seit 2012 auf das geänderte Gesetz über Invalideneinrichtungen für erwachsene Personen und den Transport von mobilitätsbehinderten Personen (IEG, LS 855.2). Mit der Umsetzung des Projekts MobilPlus des ZVV wird der öffentliche Verkehr im Kanton

Zürich zunehmend behindertengerecht. Seit der vollständigen Inbetriebnahme des behindertengerechten Grobnetzes im Jahre 2016 wird der jährliche Beitrag an ProMobil deshalb schrittweise herabgesetzt. Nachdem während Jahren Beiträge von 6 Mio. Franken geleistet wurden, wurde der Beitrag bis 2019 schrittweise auf 2,5 Mio. Franken herabgesetzt. Für die Jahre 2020 und 2021 sind Beiträge an ProMobil von 2 Mio. Franken und 1,5 Mio. Franken eingeplant.

4.3 Ertrag und Finanzierung durch Dritte

Die Erträge und die Finanzierungen durch Dritte werden bis ins Jahr 2021 voraussichtlich auf 709,2 Mio. Franken ansteigen. Die Zunahme beträgt damit gegenüber dem Budget 2019 29,7 Mio. Franken oder 4,4%.

4.3.1 Verkehrsertrag

Ausgehend vom Budget 2019 steigt der Verkehrsertrag in den kommenden zwei Jahren um 20,2 Mio. Franken oder 3,7% auf 571,4 Mio. Franken. Aktuelle Schätzungen weisen darauf hin, dass für das Budget 2019 etwas zu optimistische Wachstumsprognosen getroffen worden sind. Entsprechend wurde für 2020 und 2021 vorsichtiger geplant als in den Vorjahren. Bei den Verkehrseinnahmen wurde für die beiden Jahre von allgemeinen Wachstumsraten von 1,9% und 1,8% ausgegangen. Diese sind immer noch deutlich höher als das der Planung zugrunde gelegte Wirtschaftswachstum (1,2%, bzw. 1,5%). Zusätzlich wird in der Planung mit Mehrerträgen aus dem neuen Angebot der Fahrplanperiode 2020/2021 von rund 11 Mio. Franken gerechnet. Tarifmassnahmen sind in der Fahrplanperiode 2020/2021 aufgrund der gegenwärtigen 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 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. In der Finanzplanung wird angenommen, dass diese, ausgehend vom Niveau des Budgets 2019, um 4,5% zunehmen. Für das Wachstum sind einerseits die Werbeerträge verantwortlich. Andererseits

wird mit zusätzlichen Eigenleistungen der Verkehrsunternehmen für die Anlagen- und Lagerrechnung gerechnet. Auch bei den Beiträgen Dritter wird mit einem leichten Anstieg gerechnet. Zwar werden gewisse Angebotsweiterungen Dritter in der Fahrplanperiode 2020/2021 ins Verbundangebot aufgenommen, dafür werden im gleichen Zeitraum höhere Beiträge von den Zürichsee-Gemeinden der Nachbarkantone an die Schifffahrt erwartet. Insgesamt wird bei den Nebenerträgen und Beiträgen zwischen 2019 und 2021 mit einem Anstieg von 4,7 Mio. Franken oder 4,6% auf 107,2 Mio. Franken gerechnet.

4.3.3 Finanzierung durch die Nachbarkantone und den Bund

Die Nachbarkantone leisten bei den vom ZVV aufwandfinanzierten kantonsüberschreitenden Linien für den in ihrem Kanton liegenden Teil Abgeltungen an den ZVV. Diese wurden auf der Grundlage der Vereinbarungen 2019 geschätzt. 2020 und 2021 dürften keine grossen Veränderungen stattfinden. Die «Finanzierungen Nachbarkantone» betragen in beiden Jahren 3,1 Mio. Franken. Bei der «Finanzierung durch den Bund» handelt es sich um die Abgeltungen an die durch den ZVV aufwandfinanzierten abgeltungsberechtigten Linien des Regionalverkehrs. Seit 2016 und noch bis mindestens 2023 beträgt der Beitragssatz des Bundes 33%. In der Planung wird davon ausgegangen, dass der Bund das gesamte Regionalverkehrsangebot im Kanton Zürich mitbestellt und mitfinanziert. Die Bundesbeteiligung wird 2019 mit 27 Mio. Franken deutlich höher ausfallen als budgetiert. Für 2020 und 2021 wird mit einem geringen Anstieg gerechnet, der sich im Rahmen der Angebotsausbauten bei den abgeltungsberechtigten Linien bewegt. 2020 werden Erträge von 27,4 Mio. Franken und 2021 solche von 27,5 Mio. Franken erwartet.

5. Belastung der öffentlichen Hand

Die dem Rahmenkredit zugrunde liegenden Kostenunterdeckungen für 2020 und 2021 von insgesamt 684,3 Mio. Franken sind mit den Werten der Finanzplanung des ZVV und der darauf beruhenden Eingabe für den KEF 2020–2023 identisch. Bei einer budgetierten Kostenunterdeckung 2020 und 2021 von 348,3 Mio. Franken und 336 Mio. Franken werden die Werte aus der Vorjahresplanung (KEF 2019–2022) um 9,2 Mio. Franken bzw. um 10,6 Mio. Franken unterschritten.

Im Vergleich zum Vorjahr nimmt die Kostenunterdeckung im ersten Rahmenkreditjahr 2020 um 2 Mio. Franken und im zweiten um 12,3 Mio. Franken ab. Der Rückgang 2021 gegenüber 2020 fällt verhältnismässig hoch aus, da im Zwischenfahrplanjahr 2021 nur gering-

fürige Ausbauten vorgesehen sind, während die Verkehrserträge entsprechend der Nachfrageentwicklung steigen. Zudem sind für dieses Jahr verhältnismässig tiefe Abgeltungen geplant. Die Kantons- und Gemeindebeiträge an den ZVV betragen damit für die Jahre 2020 und 2021 174,1 bzw. 168,0 Mio. Franken. Im Vergleich zum Beitrag 2019 von 175,1 Mio. Franken errechnet sich für 2020 ein Rückgang um je 1 Mio. Franken. Im Folgejahr sinkt der Beitrag von Kanton und Gemeinden gegenüber 2020 nochmals um je 6,1 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 maximalen Belastungen in Steuerprozenten. Aufgrund der geplanten Entwicklung der Kostenunterdeckung bis 2021 bleibt das weiterhin der Fall.

6. Risiken

Grundlage für den Rahmenkredit ist die Finanzplanung des ZVV 2020–2025 unter Berücksichtigung der Richtlinien zum KEF 2020–2023 und Budget 2020 des Regierungsrates. Obwohl die Verkehrseinnahmen relativ vorsichtig geschätzt wurden, liegt im neuen Rahmenkredit ertragsseitig das grösste Risiko bei den Verkehrseinnahmen. Sollte sich die Konjunktur nicht im Rahmen der Erwartungen entwickeln, müsste mit entsprechenden Ertragseinbussen gerechnet werden. 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 resultierenden Mehrkosten kaum durch gleich schnell wirksame Massnahmen zur Kostensenkung kompensiert werden.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Die Staatsschreiberin:
Carmen Walker Späh Kathrin Arioli