



Volkswirtschaftsdirektion

Die Volkswirtschaftsdirektion schafft die Rahmenbedingungen für einen attraktiven Wirtschaftsraum.

Es gilt, die Standortattraktivität von Zürich zu erhalten bzw. zu steigern und das zunehmende Mobilitätsbedürfnis menschen- und umweltverträglich zu bewältigen.

Im Berichtsjahr lagen die Schwerpunkte der Volkswirtschaftsdirektion beim Erhalt des überaus guten internationalen Rufs von Zürich als Standortregion sowie bei der konsequenten Weiterverfolgung der kantonalen Politik zur Stärkung der Verkehrsinfrastrukturen. Hervorzuheben sind die Eröffnung der 3. Etappe der Glattalbahn sowie die Inbetriebnahme der Miniautobahn im Weinland.

Wirtschaftliche Erholung im Kanton

Das Berichtsjahr stand im Zeichen der wirtschaftlichen Erholung. Die Arbeitsmarktlage im Kanton Zürich verbesserte sich deutlich und entwickelte sich insgesamt besser als erwartet. Von Januar bis Dezember des Berichtsjahres sank die Arbeitslosenquote von 4,5% auf 3,7%.

Ein neues Konzept zur interinstitutionellen Zusammenarbeit wurde erarbeitet und umgesetzt. Es regelt die Leistungskoordination der Institutionen RAV, Sozialhilfe, IV und Berufsberatung für Stellensuchende, bei denen die Zusammenarbeit aller Akteure erforderlich ist, um eine Integration in den Arbeitsmarkt zu erreichen.

Der Regierungsrat bewilligte einen Übergangskredit von 1,88 Mio. Franken an die Greater Zurich Area (GZA) für 2011. Er stimmte den vom Stiftungsrat der GZA vorgeschlagenen Eckwerten für eine Neuausrichtung zu. Die Arbeit der GZA soll künftig schwergewichtig auf der Akquisition liegen.

Weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Im Mai des Berichtsjahres feierte der Zürcher Verkehrsverbund ZVV sein 20-jähriges Bestehen. Während dieser Zeit stieg die Nachfrage im öffentlichen Verkehr um fast 150%. Die Zahl der ZVV-Abonnentinnen und -Abonnenten (einschliesslich Z-Pass) stieg auch im Jubiläumsjahr erneut an auf rund 360 000 (+10 000). Dies wirkte sich auch auf die Frequenzen aus: Pro Werktag wurden in den S-Bahnen an der Zürcher Stadtgrenze im Durchschnitt 395 000 Fahrgäste gezählt (Vorjahr 386 000).

Nach insgesamt sechs Jahren Bauzeit konnte im Dezember das Grossprojekt Glattalbahn vollendet werden. Die dritte und letzte Etappe führt vom Bahnhof Stettbach zum Flughafen. Die Linie 12 verbindet im 15-Minuten-Takt grosse Wohn- und Arbeitsplatzgebiete sowie wichtige Entwicklungsgebiete im Glattal. Abgestimmt auf die Glattalbahn, wurde auch das Buskonzept in der Region angepasst.

Beim Verkehrsfonds entfiel der Grossteil der Ausgaben auf den Bau der Durchmesserlinie. Im Herbst bewilligte der Kantonsrat einen Rahmenkredit für die 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn.

Flughafen: Auf dem Weg zur Rechtssicherheit

Nachdem der Bund am 2. Februar den im Jahr 2004 gestarteten Koordinationsprozess für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich mit einem Schlussbericht beendet hatte, führte er vom 23. August bis 29. Oktober das öffentliche Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren durch. In der gleichen Zeitspanne legte der Kanton Zürich den Entwurf für die Teilrevision des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich», öffentlich auf. Der Sachplan als Instrument des Bundes definiert die Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung des Flughafenbetriebs und der Flughafenanlagen. Der Richtplan als Instrument des Kantons Zürich definiert die Zielvorstellungen und die Vorgaben zur Umsetzung für die Raumentwicklung in der Flughafenregion insgesamt. Nach Auswertung der zahlreichen Einwendungen aus der öffentlichen Auflage werden beide Planentwürfe überarbeitet. Die Festsetzung des Richtplans fällt in den Zuständigkeitsbereich des Kantonsrates, bedarf jedoch der Genehmigung durch den Bundesrat.

ZFI-Bericht 2009

Der Bericht zum Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) 2009 hält fest, dass der bei 47 000 Personen festgelegte Richtwert leicht unterschritten wurde: 2009 waren rund 46 800 Personen vom Fluglärm tagsüber stark belästigt bzw. während der Nacht im Schlaf stark gestört (Monitoringwert). Dieser Rückgang war in erster Linie auf die Abnahme der Flugbewegungen zwischen 2008 und 2009 zurückzuführen. Würde die Bevölkerungsentwicklung alleine zählen, wäre der ZFI-Monitoringwert erneut angestiegen. Anlässlich der Verabschiedung des ZFI-Berichts 2009 hat der Regierungsrat auch Kenntnis genommen vom Stand der Umsetzung des ZFI-Massnahmenkonzepts. Anfang November hat er die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, eine Verordnung zur Förderung der Wohnqualität in der Flughafenregion auszuarbeiten.

Flughafen Zürich AG (FZAG) – Strategie-Controlling 2010

2008 legte der Regierungsrat die Eigentümerstrategie für die Beteiligung des Kantons Zürich an der FZAG fest. Darin hat er für die folgenden vier Bereiche Leitplanken und Erwartungen des Kantons Zürich an die Flughafenhalterin formuliert: Bedeutung des Flughafens Zürich für Verkehr und Volkswirtschaft, Umweltschutz, Unternehmensführung und Beziehungspflege. Der Controlling-Bericht 2010 gibt einerseits einen Überblick über den Stand und die Entwicklungsdynamik des Geschäftsumfeldes, in dem sich die FZAG und ihre Hauptkundin SWISS bewegen, andererseits vergleicht er die in der Eigentümerstrategie festgelegten Ziele mit der tatsächlichen Entwicklung. Die in den Leitplanken festgelegten Ziele wurden wie im Berichtsjahr 2009 erreicht. Seit der Festlegung der Eigentümerstrategie durch den Regierungsrat hat sich das für die Flughafen Zürich AG massgebliche Umfeld nicht grundlegend verändert. Da sich die Strategie bewährt hat, besteht zurzeit kein Bedarf für eine Anpassung.

Finanzielle Entwicklung

Finanzielle Entwicklung				
(in Mio. Franken, + Ertrag/Einnahmen/Verbesserung, – Aufwand/Ausgaben/Verschlechterung)	R 2009	B 2010	R 2010	Abweichung von B 2010
Erfolgsrechnung				
Ertrag	740,9	777,2	759,2	-18,0
Aufwand	-996,0	-1 024,9	-1 006,9	18,0
Kreditübertragungen aus 2009		-0,7		
Saldo	-255,1	-247,8	-247,7	0,1
Investitionsrechnung				
Einnahmen	18,8	20,7	19,0	-1,7
Ausgaben	-264,1	-316,2	-232,2	84,0
Kreditübertragungen aus 2009		-0,2		
Saldo	-245,3	-295,5	-213,2	82,3
Personal				
Beschäftigungsumfang Angestellte	656,4	817,7	726,6	-91,1

Erfolgsrechnung

Der Ertrag liegt um 18,0 Mio. Franken oder 2,3% unter dem Budget.

Wichtigste Ursachen:

- 15,8 Tiefere Rückvergütung des SECO aufgrund des geringeren Aufwandes für den Vollzug des Arbeitslosenversicherungsgesetzes AVIG (saldoneutral)
- +13,5 Höhere kantonale Anteile an der LSVA (11,2) und an der Mineralölsteuer (2,3)
- 8,7 Tieferer Zinsertrag auf dem Flughafenfonds-Bestand, als Folge des Übertrags der Beteiligung an der Flughafen Zürich AG ans Amt für Tresorerie
- 7,3 Tiefere Buchgewinne auf Liegenschaften des Finanzvermögens (Strassenfonds)
- +3,8 Höherer Ertrag aus Verkehrsabgaben
- 2,7 Geringerer Zinsertrag auf dem Strassenfonds-Bestand als budgetiert

Der Aufwand liegt 18,0 Mio. Franken oder 1,8% unter dem Budget.

Wichtigste Ursachen:

- 16,0 Höhere Überträge aus dem Strassenfonds an Tiefbauamt (14,5) und Amt für Verkehr (1,5)
- +15,8 Aufgrund der wirtschaftlichen Erholung entwickelte sich der Arbeitsmarkt besser als erwartet, daher wurden die budgetierten Kosten im Vollzug AVIG nicht ausgeschöpft (Personal-, Sach- und übriger Aufwand; saldoneutral)
- +8,4 Durch tiefere zu verzinsende Anlagebestände des Verkehrsfonds (Verwaltungsvermögen) ergeben sich tiefere interne Zinskosten
- 6,2 Höhere Beitragszahlungen an den Strassenunterhalt für Städte und Gemeinden
- +5,5 Der Kantonsbeitrag an die Kostenunterdeckung des ZVV fällt geringer aus als budgetiert
- +4,7 Tiefere Beiträge an Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte (EG AVIG). Das AWA kann die Auslastung nicht beeinflussen, die Gemeinden weisen die ausgesteuerten Personen zu.
- +4,0 Korrektur latenter Steuerrückstellungen, die im Rahmen der Einführung von IPSAS aufgrund der Neubewertung des Finanzvermögens im Strassenfonds gebildet wurden

Investitionsrechnung

Die Einnahmen liegen 1,7 Mio. Franken unter dem Budget.

Wichtigste Ursachen:

- 6,8 Die Entschädigungszahlungen im Rahmen der Lärmrechnung fielen tiefer aus als geplant
- +3,1 Nicht eingeplante pauschale Investitionsbeiträge des Bundes an Lärmschutzmassnahmen im Strassenbau

Die Ausgaben liegen 84,0 Mio. Franken unter dem Budget.

Wichtigste Ursachen:

- +53,1 Bei den Investitionsbeiträgen für Bauvorhaben im öffentlichen Verkehr fielen für die Durchmesserlinie wesentlich tiefere Ausgaben an (35,8). Weitere Minderausgaben ergaben sich bei Beiträgen für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes und bei der 4. Teilergänzung.
- +23,4 Tiefere Beiträge an Strassenbauten an Städte und Gemeinden als Folge veränderter Berechnungsgrundlagen
- +8,1 Die Auszahlungen von Wohnbaudarlehen verzögern sich, da erst wenige Abrechnungen eingetroffen sind

Personal

Der Personalbestand im Vollzug AVIG im Amt für Wirtschaft und Arbeit wurde laufend und umsichtig an die Entwicklung der Stellensuchenden angepasst. Der budgetierte Stellenplan im Vollzug AVIG wurde im Jahresdurchschnitt um 77,9 Vollzeitstellen nicht ausgeschöpft.

Im Amt für Verkehr liegt der Personalbestand durchschnittlich um 8,9 Stellen unter dem budgetierten Wert, da sich einzelne Stellenbesetzungen verzögert haben.

Im Generalsekretariat liegt der Personalbestand im Jahresdurchschnitt um 4,8 Stellen unter dem budgetierten Wert, da sich einzelne Stellenbesetzungen als vorerst nicht notwendig erwiesen haben.

Investitionen

Der Grossteil der Mittel aus dem Verkehrsfonds wurde für die Finanzierung der Durchmesserlinie verwendet. Für die 4. Teilergänzung wurden noch keine Mittel benötigt. Das Total der noch zulässigen Ausgaben für die Glattalbahn und das Tram Zürich-West wird nicht ausgeschöpft werden, da es sich bei den bewilligten Ausgaben um Bruttokredite handelt und der Bund Beiträge aus dem Agglomerationsfonds leistet. Die Investitionen für Staatsstrassen und die Netzfertigstellung der Nationalstrassen werden im Tiefbauamt ausgewiesen.

Übersicht Investitionen in Mio. Franken	Ausgaben R 2010	Total bewilligte Ausgaben	Bisher getätigte Ausgaben	Noch zulässige Ausgaben
Beiträge an Durchgangsbahnhof Löwenstrasse	-80,0	-702,7	-355,1	-347,6
Vorfinanzierung Durchgangsbahnhof Löwenstrasse	-74,6	-500,0	-247,0	-253,0
Beiträge an Stadtbahn Glattal	-31,9	-615,2	-399,9	-215,3
Beiträge an 3. Teilergänzungen	-0,4	-83,2	-63,0	-20,2
Beiträge an Tram Zürich-West	-11,4	-100,1	-33,6	-66,5
Beiträge an 4. Teilergänzung	0	-346,6	0	-346,6
Rahmenkredit an die Anpassung verschiedener Haltestellen für Mobilitätsbehinderte	-1,2	-32,0	-1,8	-30,2
Investitionsbeiträge an Städte und Gemeinden für Strassenbauten	-26,8	-50,2		
Wohnbaudarlehen	+7,6	*	*	*
Übrige Investitionen	+5,5	-14,8		
Total	-213,2			

* Gemäss § 7 des Gesetzes über die Wohnbau- und Wohneigentumsförderung beträgt der Rahmenkredit für ausstehende Darlehen 180 Mio. Franken. Auf 31. Dezember des Berichtsjahres sind rund 115 Mio. Franken aus Darlehen an verschiedene Empfänger ausstehend, weitere 17,4 Mio. Franken wurden für Wohnbaudarlehen zugesichert. Die Höhe der noch zulässigen Ausgaben verändert sich laufend aufgrund der gewährten Darlehen sowie den Amortisationen, (freiwilligen) Rückzahlungen und den neuen Zusicherungen.

Leistungsgruppen

5000 Generalsekretariat

Hauptereignisse

Im Frühling des Berichtsjahres trat der neue Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker sein Amt an. Das Generalsekretariat unterstützte ihn bei der Einarbeitung in die Dossiers der Direktion.

Weiterhin beanspruchten die Flughafenpolitik sowie die Pflege der Aussenbeziehungen, besonders zu Deutschland, das Generalsekretariat. In Zusammenarbeit mit dem Europa Institut der Universität Zürich wurden diverse öffentlich zugängliche Veranstaltungen organisiert, unter anderem trat Günter Verheugen, ehemaliger Vizepräsident der Europäischen Kommission, an einem Anlass auf.

Unter der Projektleitung des Generalsekretariats führte ein Grossteil der Direktion in einem ersten Schritt das neue Corporate Design ein. Gemeinsam mit zwei weiteren Direktionen erscheint die Volkswirtschaftsdirektion frisch und modern. Ebenfalls unter Federführung des Generalsekretariats wurde der neue, von der Staatskanzlei erarbeitete Internetauftritt direktionsweit umgesetzt.

Laufende Aufgaben

Aufgabe / Stand und Kommentar

A1	Unterstützt und berät den Direktionsvorsteher und die Ämter.
A2	Plant, bearbeitet und kontrolliert die Geschäfte.
A3	Dienstleistungen und Support für die Ämter in den Bereichen Informatik, Personal, Finanzen und Controlling
A4	Europafachstelle

Entwicklungsschwerpunkte

Entwicklungsschwerpunkt / Stand und Kommentar

E1	Neuordnung des Verkehrsrechts Planmässig	bis 2011
E2	Aufbau strategisches Controlling Abgeschlossen. Prozess und Report umgesetzt und aktiv	2010

Finanzielle Entwicklung

(in Mio. Franken, + Ertrag/Einnahmen/Verbesserung,
– Aufwand/Ausgaben/Verschlechterung)

	R 2009	B 2010	R 2010	Abweichung von B 2010
Erfolgsrechnung				
Ertrag	3,8	4,9	4,2	-0,6
Interne Informatik-Dienstleistungen	3,2	4,3	3,6	-0,7
Aufwand	-8,2	-10,0	-8,2	1,8
Saldo	-4,3	-5,1	-3,9	1,2
Investitionsrechnung				
Einnahmen	0,0			
Ausgaben		-0,3	-0,1	0,2
Kreditübertragungen aus 2009		-0,2		
Saldo	0,0	-0,3	-0,1	0,2
Personal				
Beschäftigungsumfang Angestellte	32,1	35,0	30,2	-4,8

Erfolgsrechnung

Der Saldo liegt um 1,2 Mio. Franken unter dem Budget.

Wichtigste Ursachen:

- +0,5 Tiefere Personalkosten (Abweichungsbegründung Personal)
- +0,3 Das Informatikdienstleistungscenter der VD schliesst dank tieferen Sachkosten, insbesondere beim Projektaufwand Server-Erneuerung, kostenneutral und damit im Saldo besser als budgetiert ab.
- +0,2 Geringerer Sachaufwand und Verzicht auf verschiedene budgetierte Dienstleistungen von Dritten im GS.
- +0,2 Die Europafachstelle konnte nicht alle geplanten Projekte durchführen.

Investitionsrechnung

Die Erneuerung der Server-Infrastruktur der VD konnte günstiger abgeschlossen werden als geplant.

Personal

Die Arbeitsprozesse wurden weiterhin straff und Schnittstellen möglichst einfach gehalten. Bei Personalfluktuationen wurden Aufgaben, Arbeitsprozesse und Schnittstellen konsequent überprüft und wo sinnvoll neu strukturiert. Dadurch mussten wiederum nicht alle Vakanzen besetzt werden.

Indikatoren

	Art	R 2009	B 2010	GB 2010	Abweichung von B 2010
--	-----	--------	--------	---------	-----------------------

Wirkungen

W1	Gesamtzufriedenheit mit der VD-Informatik (höchste Note 6) (A3)	min.	4,9	>=5	5,0	-
----	---	------	-----	-----	-----	---

Leistungen

L1	Anzahl von der VD erledigte Reurse (A2)	P	25	30	33	3
L2	Anteil Reurse, die innerhalb von fünf Monaten erledigt sind (A2)	min.	76%	>60%	85%	25%
L3	Anzahl zu betreuende PC-Arbeitsplätze (A3)	P	969	920	962	42
L4	Bürgerbriefe, innerhalb von einem Monat beantwortet (A1)	min.	93%	80%	92%	12%

Rücklagen

	Bestand 31.12.2009 plus Bildung 2009	Auflösung 2010	Antrag Bildung 2010 (verbucht 2011)	Bestand 31.12.2010 plus Bildung 2010	Veränderung Bestand
Rücklagen	112 316	-14 291	0	98 025	-14 291

5205 Amt für Verkehr

Hauptereignisse

Gesamtverkehr

Bund und Kanton regelten die Umsetzung des Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr der 1. Generation im Rahmen einer Leistungsvereinbarung. Damit ist auch die Voraussetzung geschaffen, dass der Bund ab 2011 Beiträge an Infrastrukturprojekte ausrichten kann.

Die Arbeiten für die Agglomerationsprogramme der 2. Generation wurden aufgenommen. Die regionalen Gesamtverkehrskonzepte Oberland und Flughafenregion sowie das städtische Gesamtverkehrskonzept Winterthur wurden abgeschlossen. Die Arbeiten für die Stadt Zürich und das Limmattal begannen.

Die Erarbeitung des direktionsübergreifenden Gesamtverkehrscontrollings wurde aufgenommen. Das Planungs- und Steuerungsinstrument befindet sich ab 2011 im operativen Einsatz.

Strassenverkehr

Im Bereich der strategischen Netzentwicklung konnten Planungsstudien für Volketswil, zur Umfahrung Dielsdorf und zur Angebotsentwicklung des MIV im Limmattal abgeschlossen werden.

Die Vorbereitungsarbeiten für die Umsetzung der Regionalen Verkehrssteuerung wurden vorangetrieben, sodass das Amt für Verkehr die Massnahmen dem Tiefbauamt zur Ausführung übergeben kann.

Die Planungen für eine Regionale Leitzentrale für den Verkehrsraum Zürich (RL-VRZ) wurden zusammen mit den Städten Zürich und Winterthur sowie dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) weiter konkretisiert. Die entsprechenden Vereinbarungen liegen unterschrittsreif vor.

Der Kanton hat die Wahrung seiner Interessen in Schlüsselvorhaben des Bundes aktiv wahrgenommen. Besondere Beachtung fanden dabei die laufende Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) der Glattalautobahn, die Projektierung des Ausbaus der Nordumfahrung Zürich sowie die Projektierung der Einhausung Schwamendingen. Für diese hat Anfang des Berichtsjahres der Bund die Federführung übernommen.

Die Koordination zwischen dem Amt für Verkehr und dem Tiefbauamt, die einen reibungslosen Übergabeprozess sicherstellt, hat sich erneut sehr bewährt. Dabei sind im Berichtsjahr ungefähr 130 Projektübergaben vom Amt für Verkehr ans Tiefbauamt erfolgt.

Luftverkehr

Am 29. Juli trat am Flughafen Zürich die neue siebenstündige Nachtflugordnung in Kraft. Dies führte im Dezember des Berichtsjahres winterbedingt zu mehr Ausnahmegewilligungen. Das Amt für Verkehr hat alle erteilten Ausnahmegewilligungen beurteilt und gestützt auf § 3 des Flughafengesetzes 24 Übertretungen der Sperrordnung beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) angezeigt. Bezüglich der Verzeigungen aus früheren Jahren teilte das BAZL dem Kanton mit Schreiben vom 9. November mit, dass es, von einer Ausnahme abgesehen, in sämtlichen bis Ende 2009 angezeigten Fällen keine Strafverfahren eröffnet hat bzw. eröffnete Verfahren eingestellt worden sind.

Laufende Aufgaben

Aufgabe / Stand und Kommentar

A1	Umsetzung Gesamtverkehrskonzept und Gesamtverkehrsprozess sowie Anwendung Gesamtverkehrscontrolling Beim Gesamtverkehrscontrolling liegt ein Bericht mit Zielkonkretisierung und Indikatorenvorschlag vor.
A2	Betrieb eines Gesamtverkehrsmodells Weiterentwicklung ermöglicht vollständigen Betrieb einschliesslich Mittelfristprognosen
A3	Umsetzung Eigentümerstrategie und kontinuierliche Überwachung der kantonalen Beteiligungen im Bereich Flughafen und Luftverkehr
A4	Wahrung der kantonalen Interessen im Bereich der strategischen Planung und Kontrolle im Bereich Luftverkehr
A5	Infrastrukturplanungen für Strassen, Radwege und strategische Öv-Projekte
A6	Strategisches Verkehrsmanagement Rahmenkredit von 60,5 Mio. Franken für die Umsetzung der RVS-Massnahmen (Regionale Verkehrssteuerung) vom KR beschlossen und rechtskräftig
A7	Baupolizei und Beitragswesen

Entwicklungsschwerpunkte

Entwicklungsschwerpunkt / Stand und Kommentar

bis

E1	Durch eine wirksame Interessenvertretung die termingerechte Inbetriebnahme grosser Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Verkehr und im motorisierten Individualverkehr anstreben (LZ RR 11.1) Planmässig Aktive Projektbegleitung bei der Projektierung des Ausbaus der Nordumfahrung, des Kapazitätsausbaus Winterthur, der Einhausung Schwamendingen sowie des Baus der Umgestaltung der A1 im Bereich Grünau	2011
E2	Aufbau eines Strategieprozesses Gesamtverkehr und eines umfassenden Gesamtverkehrscontrollings (LZ RR 11.3) Verzögert Im KEF 2011–2014 wurde der Erfüllungszeitpunkt dieses Entwicklungsschwerpunktes vom Berichtsjahr auf 2011 verschoben. Zwischenbericht mit Zielkonkretisierung und Indikatorenvorschlag liegt vor.	2010
E3	Kantonalen Richtplan im Bereich Verkehr zielgerichtet umsetzen (LZ RR 11.4) Planmässig Für dringliche Vorhaben aus dem Richtplan wurden ZMB erarbeitet.	2011
E4	Mitwirkung im Verfahren Sachplan Infrastruktur und Luftfahrt (SIL) sowie raumplanerische Vorsorge in der Flughafenregion (LZ RR 11.2) Planmässig Stellungnahme des Kantons im Verfahren der öffentlichen Anhörung/Mitwirkung liegt vor. Massnahme «raumplanerische Vorsorge» wird zeitlich auf den SIL-Prozess abgestimmt.	2011
E5	Weiterentwicklung und Definition von langfristigen Optionen für die Verkehrsfinanzierung; Umsetzung in der Gesetzgebung (Strassengesetz u. a.) Planmässig Vorlage zuhanden Kantonsrat wurde vom RR im März des Berichtsjahres verabschiedet.	2011
E6	Ausarbeitung eines Strategieberichtes Strassenverkehr und einer zugehörigen Finanzplanung für den Bereich der Strassen (Ablösung Bauprogramm Strassen) Planmässig Eine Teilstrategie Strassen liegt als Vorlauf für den Strategiebericht Strassen im Entwurf vor.	2011
E7	Interessenwahrung beim Bund zur Aufnahme der wichtigen Vorhaben im Nationalstrassennetz in den Netzbeschluss bzw. in die Programmbotschaft Engpassbeseitigung Planmässig Programm Botschaft Engpassbeseitigung wurde im Berichtsjahr von den eidgenössischen Räten verabschiedet. Prozesse bzgl. Glattalautobahn, Oberlandautobahn und Stadttunnel sind im Gang. Netzbeschluss wird im Sommer 2011 erwartet.	2011

Finanzielle Entwicklung

(in Mio. Franken, + Ertrag/Einnahmen/Verbesserung, – Aufwand/Ausgaben/Verschlechterung)	R 2009	B 2010	R 2010	Abweichung von B 2010
Erfolgsrechnung				
Ertrag	122,4	129,9	129,9	0,0
Übertrag aus Strassenfonds und Flughafenfonds	118,8	126,5	126,9	0,4
Aufwand	-126,2	-134,6	-135,2	-0,6
Eigene Beiträge an Städte und Gemeinden	-74,4	-80,0	-86,3	-6,2
Abschreibungen	-18,1	-18,7	-18,3	0,5
Saldo	-3,9	-4,7	-5,3	-0,6
Investitionsrechnung				
Einnahmen	1,1	1,3	4,5	3,1
Ausgaben	-28,9	-50,2	-26,8	23,4
Investitionsbeiträge an Nationalstrassen		-1,0		1,0
Saldo	-27,7	-48,9	-22,4	26,5
Personal				
Beschäftigungsumfang Angestellte	44,8	54,5	45,6	-8,9

Erfolgsrechnung

Die Budgetüberschreitung um 0,6 Mio. Franken ist bedingt durch Mehrleistungen (verrechnete Stunden) und Mehraufwand (Drittaufträge) bezüglich Arbeiten für die Agglomerationsprogramme, die im Hinblick auf die ab 2011 vom Bund erwarteten Beiträge erbracht wurden.

Der Aufwand liegt um 0,6 Mio. Franken über dem Budget.

Wichtigste Ursachen:

- +2,2 Insgesamt weniger Ausgaben für Fremdaufträge, davon Minderausgaben im Strassenbereich (1,3) sowie Flughafenbereich (0,8) und Mehrausgaben beim Gesamtverkehr (-0,3)
- +1,6 Personalaufwand (vakante Stellen)
- +1,0 Tiefere Abschreibungen und Zinsen, aufgrund des geringeren Bestands an aktivierten Investitionsbeiträgen an Städte und Gemeinden
- 6,2 Höhere Beitragszahlungen an Strassenunterhalt für Städte und Gemeinden

Investitionsrechnung

Die Einnahmen liegen 3,1 Mio. Franken über dem Budget.

Ursache:

- +3,1 Nicht eingeplante pauschale Investitionsbeiträge des Bundes an Lärmschutzmassnahmen

Die Ausgaben liegen um 23,4 Mio. Franken unter dem Budget.

Ursache:

- +23,4 Tiefere Investitionsbeiträge an Städte und Gemeinden an Strassenbauten als Folge veränderter Berechnungsgrundlagen (tiefere Ausgaben des Kantons im Vorjahr als Basis)

Personal

Der Personalbestand liegt 8,9 Stellen unter Budget.

Ursachen:

- Neubesetzungen von Stellen erfolgen im Einklang mit der Entwicklung des sich im Aufbau befindenden Amtes.
- Einzelne, für das Jahr 2010 vorgesehene Stellenbesetzungen haben sich verzögert (z. T. mangels qualifizierter Bewerbungen).

Indikatoren

	Art	R 2009	B 2010	GB 2010	Abweichung von B 2010	
Wirkungen						
W1	Interregionale Erreichbarkeit Kt. Zürich	P	147,4	130,5	n. a.	
W2	Interkontinentale Erreichbarkeit Kt. Zürich	P	111,5	111,0	n. a.	
W3	NOx-Emissionen im Strassenverkehr (in t)	P	5 710	5 450	5 390	-60
W4	PM10-Emissionen im Strassenverkehr (in t)	P	624	622	619	-3
W5	CO ₂ -Emissionen im Strassenverkehr (in 1000 t)	P	2 074	2 074	2 079	+5
Leistungen						
L1	Bimodaler Modal Split (in %, Basis Anzahl Fahrten, prov. Werte); A1, A2	P	29,5	31,5	31,6	0,1
L2	Anzahl überprüfte Flugwegabweichungen und Ausnahmegewilligungen Nachtflugsperrre; A4	min.	5 370	5 400	5 480	80
L3	Anzahl behandelte Geschäfte für Infrastrukturanlagen und Änderungen des Betriebsreglements; A4	P	482	300	543	143
L4	Anzahl interne Berichte zum Berichtswesen Beteiligungscontrolling; A3	P	-	24	24	0
L5	Anzahl behandelte Geschäfte im Rahmen der Bauverfahrensverordnung (Baugesuche, UVP); A7	P	-	700	781	81
Abweichungsbegründungen						
L3	Weiterhin viele Gesuche/Kontrollen bei Infrastrukturanlagen der Luftfahrt für Um-/Ausbauten; Projektänderungen, technische Ausrüstungen und Ausstattungen im Zusammenhang mit Schengen-2010-Projekten sowie Ausbau der Sicherheitskontrollstellen einschliesslich der notwendigen Verlegungsprojekten.					
W1/W2	Die Werte vom Berichtsjahr liegen erst im Herbst 2011 vor.					

Rücklagen

	Bestand 31.12.2009 plus Bildung 2009	Auflösung 2010	Antrag Bildung 2010 (verbucht 2011)	Bestand 31.12.2010 plus Bildung 2010	Veränderung Bestand
Rücklagen	274 207	-39 972	0	234 235	-39 972

5210 Finanzierung öffentlicher Verkehr

Hauptereignisse

Diese Leistungsgruppe dient der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Der Aufwand setzt sich zusammen aus dem Beitrag des Kantons an die Kostenunterdeckung des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) und der Einlage in den Verkehrsfonds.

Die Geschäfte des Verkehrsfonds sind bei der Leistungsgruppe Nr. 5920 (Verkehrsfonds), beschrieben, diejenigen des ZVV in dessen Geschäftsbericht.

Laufende Aufgaben

Aufgabe / Stand und Kommentar

A1 Siehe Leistungsgruppe Nr. 5920 «Verkehrsfonds» und Nr. 9300 «ZVV»

Entwicklungsschwerpunkte

Entwicklungsschwerpunkt / Stand und Kommentar

E1 Siehe Leistungsgruppen Nr. 5920 «Verkehrsfonds» und Nr. 9300 «ZVV»

Finanzielle Entwicklung

(in Mio. Franken, + Ertrag/Einnahmen/Verbesserung, – Aufwand/Ausgaben/Verschlechterung)	R 2009	B 2010	R 2010	Abweichung von B 2010
Erfolgsrechnung				
Ertrag		0,0	0,0	0,0
Aufwand	-248,9	-261,8	-256,3	5,5
Beitrag an den ZVV (LG Nr. 9300)	-173,0	-185,9	-180,4	5,5
Einlage in den Fonds für den öffentlichen Verkehr	-81,1	-81,1	-81,1	0,0
Saldo	-248,9	-261,8	-256,3	5,5
Investitionsrechnung				
Einnahmen				
Ausgaben				
Saldo				
Personal				
Beschäftigungsumfang Angestellte				

Erfolgsrechnung

Über diese Leistungsgruppe wird die Finanzierung des ZVV und des Verkehrsfonds abgewickelt. Die materiellen Begründungen für die finanzielle Entwicklungen sind in den jeweiligen Leistungsgruppen ersichtlich.

Indikatoren

Art R 2009 B 2010 GB 2010 Abweichung
von B 2010

Wirkungen

W1 Siehe Leistungsgruppen Nr. 5920 «Verkehrsfonds» und Nr. 9300 «ZVV»

Leistungen

L1 Siehe Leistungsgruppen Nr. 5920 «Verkehrsfonds» und Nr. 9300 «ZVV»

Wirtschaftlichkeit

B1 Siehe Leistungsgruppen Nr. 5920 «Verkehrsfonds» und Nr. 9300 «ZVV»

5300 Amt für Wirtschaft und Arbeit

Hauptereignisse

Der Bereich Arbeitsmarkt des Amtes für Wirtschaft und Arbeit (AWA) erarbeitete eine Strategie zur Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern. Die Regionalen Arbeitsvermittlungszentren (RAV) verstärkten die Kontaktpflege mit den Arbeitgebern und veranstalteten wiederum mehrere erfolgreiche Arbeitgeberanlässe. Um den Gemeinden erweiterte Dienstleistungen anzubieten, verfügt seit Ende des Berichtsjahres jedes der 17 kantonalen RAV über eine Person, die auf die interinstitutionelle Zusammenarbeit spezialisiert ist. Damit können die RAV gezielt Dienstleistungen für Bezüger von Sozialhilfe oder von Leistungen der IV erbringen.

Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung gingen die Gesuche für Kurzarbeitsentschädigung zurück. Ein Spezialfall stellte die vorübergehende Sperrung des Flugraumes während der Aschewolke über weiten Teilen Europas dar. Rund 30 flugnahe Betriebe reichten bei der kantonalen Arbeitslosenkasse ein Gesuch um Kurzarbeitsentschädigung ein.

Die kantonale Standortförderung führte das Management der Branchencluster fort (Finanzmarkt, Life Sciences, Informations- und Kommunikationstechnologie, Kreativsektor). Sie veranstaltete verschiedene Anlässe, die der Vernetzung der Akteure dienen, und stiess damit auf grosses Interesse. Verschiedene Clusterstudien wurden publiziert, die teilweise erstmals Zahlenmaterial zur Bedeutung der einzelnen Cluster enthalten.

Die Stadt Kloten kündigte an, den Zugang ausländischer Taxis zum Flughafen einzuschränken, um die ausländische Konkurrenz einzudämmen. Daraufhin fanden Gespräche zwischen Bund, Volkswirtschaftsdirektion, Stadt Kloten und Flughafen statt mit dem Ziel, eine Lösung zu finden, welche die schweizerischen wie auch die grenzüberschreitenden Interessen berücksichtigt. Der Bund bestätigte formell, dass die deutschen Taxifahrer unter das Personenfreizügigkeitsabkommen fallen und berechtigt sind, während 90 Tagen als Dienstleistungserbringer in der Schweiz zu arbeiten.

Im Bereich der Flankierenden Massnahmen zur Personenfreizügigkeit wurden 4464 Arbeitnehmer hinsichtlich Einhaltung der Arbeits- und Lohnbedingungen kontrolliert. Dabei wurde in rund 3% eine Unterbietung der üblichen Arbeits- und Lohnbedingungen festgestellt. Die überwiegende Mehrheit der in der Schweiz tätigen in- und ausländischen Arbeitgeber hält die Lohnstandards ein. Die 1824 ebenfalls durchgeführten Kontrollen zur Bekämpfung der Schwarzarbeit konzentrierten sich auf Risikobereichen, in denen die Gefahr von Missbräuchen besonders gross erscheint.

Im Lohnbuch, einem neuen Nachschlagewerk des AWA, sind alle orts-, berufs- und branchenüblichen Löhne in der Schweiz dargestellt. Es stellt eine wertvolle Berechnungsgrundlage für Arbeitsmarktbehörden, Sozialpartner und Personalabteilungen dar.

Das Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) ist ein wichtiger Teil der Personalpolitik des AWA. Um einen aktiven Beitrag für gesundheitserhaltende Arbeitsbedingungen und Arbeitsplätze zu leisten, wurde das BGM als Schwerpunkt definiert. Das Thema Ergonomie bildete den Startpunkt eines mehrjährigen Programms.

Laufende Aufgaben

Aufgabe / Stand und Kommentar

A1	Stärkung des Wirtschaftsstandorts Kanton Zürich bzw. des Wirtschaftsraumes Zürich	
A2	Arbeitnehmerschutz (Vollzug Arbeitsgesetz und Unfallversicherungsgesetz)	
A3	Rasche und dauerhafte Wiedereingliederung Stellensuchender (Vollzug AVIG)	
A4	Förderung des Wohnungsbaus für Personen mit geringem Einkommen	
A5	Fairer Wettbewerb (Vollzug Entsendegesetz und Schwarzarbeitsgesetz)	

Entwicklungsschwerpunkte

Entwicklungsschwerpunkt / Stand und Kommentar

		bis
E1	Die interinstitutionelle Zusammenarbeit (IIZ) stärken und ausweiten Planmässig Neukonzeption implementiert. Im KEF 2011–2014 wurde der Erfüllungszeitpunkt dieses Entwicklungsschwerpunktes von 2010 auf 2015 verschoben.	2010
E2	Vollzug der flankierenden Massnahmen im Rahmen der Personenfreizügigkeit mit der EU Planmässig Die mit dem SECO vereinbarte Anzahl Kontrollen wurde erreicht.	2010
E3	Clusterentwicklung in wichtigen und zukunftssträchtigen Branchen Planmässig Zweiter Clusterbericht veröffentlicht. Im KEF 2011–2014 wurde der Erfüllungszeitpunkt dieses Entwicklungsschwerpunktes von 2010 auf 2011 verschoben.	2010
E4	Die wirtschaftspolitische Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen neu positionieren (LZ RR 5.5) Geplant Im KEF 2011–2014 wurde der Erfüllungszeitpunkt dieses Entwicklungsschwerpunktes von 2010 auf 2011 verschoben.	2010
E5	Die wirtschaftspolitische Zusammenarbeit mit dem nahen Ausland ausbauen (LZ RR 5.4) Abgeschlossen	2010
E6	Führung der Marke Zürich beanspruchen (LZ RR 3.1) Geplant Grundsatz-RRB im 2. Quartal 2011. Im KEF 2011–2014 wurde der Erfüllungszeitpunkt dieses Entwicklungsschwerpunktes von 2010 auf 2011 verschoben.	2010
E7	Finanzplatz im internationalen Wettbewerb stärken (LZ RR 3.3) Planmässig Studie Finanzplatzmonitoring abgeschlossen. Im KEF 2011–2014 wurde der Erfüllungszeitpunkt dieses Entwicklungsschwerpunktes von 2010 auf 2011 verschoben.	2010
E8	Standortqualitäten in der öffentlichen Wahrnehmung verankern und fördern (LZ RR 3.4) Planmässig Medienkonferenz Imagemonitoring durchgeführt. Im KEF 2011–2014 wurde der Erfüllungszeitpunkt dieses Entwicklungsschwerpunktes von 2010 auf 2011 verschoben.	2010
E9	Neuansiedlung von juristischen und natürlichen Personen in den Kanton Zürich unterstützen (LZ RR 3.6) Planmässig Die Zahl der Arbeitsplätze aus Ansiedlungen konnte gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht werden. Im KEF 2011–2014 wurde der Erfüllungszeitpunkt dieses Entwicklungsschwerpunktes von 2010 auf 2011 verschoben.	2010

Finanzielle Entwicklung

(in Mio. Franken, + Ertrag/Einnahmen/Verbesserung, – Aufwand/Ausgaben/Verschlechterung)	R 2009	B 2010	R 2010	Abweichung von B 2010
Erfolgsrechnung				
Ertrag	86,3	110,0	94,3	-15,6
Vollzug AVIG	75,2	98,4	82,6	-15,8
Aufwand	-122,4	-153,5	-132,1	21,4
Vollzug AVIG, ohne Kantonsbeitrag zur Finanzierung der ALV	-75,6	-98,6	-82,8	15,8
Kantonsbeitrag zur Finanzierung der ALV	-21,7	-21,8	-23,2	-1,4
Kreditübertragungen aus 2009		-0,7		
Saldo	-36,1	-43,5	-37,8	5,7
Investitionsrechnung				
Einnahmen	12,9	9,4	10,4	1,0
Ausgaben	-2,1	-10,1	-2,8	7,3
Saldo	10,8	-0,7	7,6	8,3
Personal				
Beschäftigungsumfang Angestellte	579,5	728,2	650,8	-77,4

Erfolgsrechnung

Der Ertrag liegt um 15,6 Mio. Franken unter dem Budget.

Wichtigste Ursache:

- 15,8 Tiefere Rückvergütung des SECO aufgrund des geringeren Aufwandes im Vollzug AVIG (Personal-, Sach- und übriger Aufwand, saldoneutral).

Der Aufwand liegt um 21,4 Mio. Franken unter dem Budget.

Wichtigste Ursachen:

- +15,8 Der budgetierte Stellenplan im Vollzug AVIG wurde im Jahresdurchschnitt um 77,9 Vollzeitstellen nicht ausgeschöpft (saldoneutral, siehe auch Abweichung Personal).
- +4,7 Tiefere Beiträge an Weiterbildungs- und Beschäftigungsprogramme für Ausgesteuerte (EG AVIG). Das AWA kann die Auslastung nicht beeinflussen, die Gemeinden weisen die ausgesteuerten Personen zu.

Investitionsrechnung

Einnahmen:

- +0,8 Rückvergütung des SECO für Umbau und Mobiliaranschaffungen auf verschiedenen RAV (saldoneutral).

Ausgaben:

- +8,1 Geplante Auszahlungen von Wohnbaurdarlehen verzögern sich, da erst wenige Abrechnungen eingetroffen sind.
- 0,8 Umbau und Mobiliaranschaffungen in verschiedenen RAV (saldoneutral).

Personal

- 77,9 Im Vollzug AVIG (saldoneutral) wurde der Personalbestand umsichtig an die tatsächliche Entwicklung der Anzahl Stellensuchenden angepasst. Diese verlief günstiger als prognostiziert (vgl. L5).

Indikatoren						
	Art	R 2009	B 2010	GB 2010	Abweichung von B 2010	
Wirkungen						
W1	Ansiedlung von Unternehmen: kurzfristig neue Arbeitsplätze im Kanton ZH (A1)	min.	308	300	352	52
W2	Von neu angesiedelten Firmen längerfristig zusätzlich geplante Arbeitsplätze (A1)	min.	247	300	256	-44
W3	Wirkungsindex RAV gemäss Vereinbarung 2006-2009 mit dem SECO (A3)	min.	102	100	103	3
Leistungen						
L1	Ansiedlung von Unternehmen: Anzahl Ansiedlungsprojekte (A1)	min.	21	15	19	4
L2	Anzahl Arbeitsbewilligungen für ausländische Personen (A1)	P	14 222	16 000	14 503	-1 497
L3	Anzahl Meldeverfahren von EU/EFTA-Bürger/innen (A1)	P	50 778	45 000	56 316	11 316
L4	Arbeitssicherheit: Anzahl Betriebskontrollen (ArG/UVG) (A2)	min.	1 359	1 200	1 458	258
L5	Anzahl eingeschriebene Stellensuchende im Kanton (Jahresmittel) (A3)	P	33 218	51 000-56 000	34 958	-16 042
L6	Anzahl neu unterstützte Mietwohnungen (Zusicherungen) (A4)	P	0	200	108	-92
L7	Anzahl Kontrollen Flankierende Massnahmen (FlaM) (A5)	min.	-	1 879	2 627	748
L8	Anzahl Kontrollen Schwarzarbeit (BGSA) (A5)	min.	-	1 500	1 824	324
Wirtschaftlichkeit						
B1	Wirtschaftliche Betriebsführung, sodass der Kanton durch den AVIG-Vollzug finanziell nicht belastet wird: vollständige Kostenvergütung durch den Bund (Ausnahme: Kantonsbeteiligung nach Art. 92 Abs. 7 ^{bis} , Art. 59d bzw. Art. 27 Abs. 5 AVIG) (A3)	min.	99,5%	99,8%	99,7%	
Abweichungsbegründungen						
W1	Angaben gemäss Businessplan der Unternehmungen. Ausgewiesen werden Ansiedlungsprojekte mit Entscheidung der Unternehmung für einen Standort im Kanton Zürich, bei denen die kantonale Standortförderung Beratung und Unterstützung mit grösserem Aufwand bot.					
W2	vgl. W1					
W3	100 = Schweizer Durchschnitt. Die aktuellste und endgültige Berechnung bezieht sich auf den Zeitraum Januar bis Dezember 2009.					
L2	Weniger Gesuche als erwartet von EU-8-Staatsangehörigen					
L3	Starke Nutzung des Meldeverfahrens aufgrund der wirtschaftlichen Erholung					
L4	Effizienterer Einsatz der personellen Ressourcen					
L5	Die Planungsangaben stützten sich auf die zum Planungszeitpunkt aktuellen Prognosen der Expertengruppe des Bundes, der Konjunkturforschungsstelle der ETH (KOF), anderer Institute und eigener Einschätzung.					
L6	Das AWA hat keinen direkten Einfluss auf die Anzahl eingereichter Gesuche. Diese hat mit der Wohnbauförderungsverordnungs-Änderung 2009 wieder zugenommen.					
L7	Die Vorgabe des SECO für das Berichtsjahr wurde nachträglich auf 2255 Kontrollen erhöht. Effizienterer Einsatz der personellen Ressourcen.					
L8	Effizienterer Einsatz der personellen Ressourcen					

Rücklagen

	Bestand 31.12.2009 plus Bildung 2009	Auflösung 2010	Antrag Bildung 2010 (verbucht 2011)	Bestand 31.12.2010 plus Bildung 2010	Veränderung Bestand
Rücklagen	2 040 562	-200 937	100 000	1 939 625	-100 937

Auflösung Rücklagen 2010: Fr. 200 937

- davon Fr. 74 929 für Mitarbeiteranlass

Bildung von Rücklagen 2010: Fr. 100 000

- Optimierte Abläufe und Synergien führen zu Mehreinnahmen bei Bewilligungen und Rückvergütung der Arbeitskontrollstelle des Kantons Zürich (AKZ).

5920 Verkehrsfonds

Hauptereignisse

Die Bauarbeiten an der Durchmesserlinie einschliesslich 7./8. Gleis in Oerlikon schreiten planmässig voran. Im November des Berichtsjahres konnte der Durchstich des Weinbergtunnels gefeiert werden. Mitte 2014 soll der Bahnhof Löwenstrasse in Betrieb genommen werden, Ende 2015 der Anschluss Altstetten. Der Kantonsrat hat am 4. Oktober des Berichtsjahres den Baukredit von 347 Mio. Franken für die weiteren Ausbauten der S-Bahn Zürich (4. Teilergänzungen) gutgeheissen. Die Bauarbeiten sollen ab 2012 ausgeführt werden. Die Inbetriebnahme erfolgt etappenweise 2014, 2015 und 2018.

Mit der Inbetriebnahme der 3. Etappe Flughafen–Wallisellen–Stettbach der Glattalbahn im Dezember des Berichtsjahres wird das vom Zürcher Stimmvolk Anfang 2003 bewilligte Projekt abgeschlossen.

Die Projektierung der Limmattalbahn ist im Gang. Die Leitung obliegt der im April des Berichtsjahres von den Kantonen Zürich und Aargau gegründeten Limmattalbahn AG. Erste Bauarbeiten sollen nach Bewilligung der Baukredite ab 2015 ausgeführt werden.

In der Stadt Zürich verlaufen die Bauarbeiten für die Tramnetzerweiterung Zürich West planmässig. Die Neubaustrecke soll im Dezember 2011 in Betrieb genommen werden. In einem nächsten Schritt soll mit der Tramverbindung Hardbrücke eine wichtige Lücke im Tramnetz geschlossen werden. Die Planungsarbeiten sind im Gang. Das Infrastrukturkonzessionsgesuch ist im November des Berichtsjahres dem Bund eingereicht worden. Das Vorhaben soll abgestimmt mit dem Agglomerationsprogramm des Bundes ab 2015 ausgeführt werden.

Laufende Aufgaben

Aufgabe / Stand und Kommentar

A1	Fonds mit reiner Finanzierungsfunktion auf Grundlage von Verpflichtungskrediten zur Finanzierung von Investitionen zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs (§ 30 Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr); Übertrag von Mitteln aus Laufender Rechnung der Leistungsgruppe öffentlicher Verkehr (5210)
----	---

Finanzielle Entwicklung				
(in Mio. Franken, + Ertrag/Einnahmen/Verbesserung, – Aufwand/Ausgaben/Verschlechterung)	R 2009	B 2010	R 2010	Abweichung von B 2010
Erfolgsrechnung				
Ertrag	107,2	106,5	105,7	–0,8
Zinserträge	26,1	24,5	24,6	0,1
Übertrag Erfolgsrechnung (LG 5210)	81,1	81,1	81,1	0,0
Entnahme aus Bestandeskonto				
Aufwand	–107,2	–106,5	–105,7	0,8
Zinsaufwände	–33,0	–43,5	–35,1	8,4
Abschreibungen	–57,7	–47,6	–51,5	–3,9
Einlagen in Bestandeskonto	–16,5	–15,5	–19,1	–3,6
Saldo	0,0	0,0	0,0	0,0
Investitionsrechnung				
Einnahmen	0,9	0,0	0,9	0,9
Ausgaben	–233,1	–255,6	–202,5	53,1
Saldo	–232,2	–255,6	–201,6	54,1
Fondsbestand				
Fondsbestand	819,6	835,1	838,7	3,6

Erfolgsrechnung

- +8,4 Durch tiefere zu verzinsende Anlagebestände im Verwaltungsvermögen ergeben sich tiefere interne Zinskosten.
- 3,9 Die Abschreibungen (auf Stand Investitionsbeiträge zum Zeitpunkt der Umstellung auf IPSAS) wurden zu tief budgetiert.
- 3,6 Aufgrund des Leistungsgruppenergebnisses können 19,1 Mio. Franken in den Fondsbestand eingelegt werden (Budget 15,5 Mio. Franken).

Investitionsrechnung

- +53,1 Bei der Durchmesserlinie fielen sowohl die ordentlichen Beiträge als auch die Bevorschussung wesentlich tiefer aus. Weitere Minderausgaben ergaben sich bei Beiträgen für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes und bei der 4. Teilergänzung.

Details zu einzelnen Bauvorhaben können der Tabelle «Indikatoren» entnommen werden.

Fondsbestand

- +3,6 Durch die höhere Einlage in das Bestandeskonto ist der Fondsbestand höher als budgetiert.

Indikatoren

	Art	R 2009	B 2010	GB 2010	Abweichung von B 2010	
Wirkungen						
W1 Die Investitionsbeiträge dienen dem Ausbau und der Verbesserung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich.						
Leistungen						
L1	Beiträge an Durchgangsbahnhof Löwenstrasse	P	-165,6	-190,4	-154,6	35,8
L2	Beiträge an die Umsetzung Behindertengesetz	P	0	-7,0	-1,2	5,8
L3	Beiträge an Stadtbahn Glattal (ab 2012 Beitrag aus IFG)	P	-54,5	-31,5	-31,9	-0,4
L4	Beiträge an Privatbahnen und Busunternehmen	P	-2,6	-5,9	-2,1	3,8
L5	Beiträge an Tram Zürich-West (ab 2012 Beitrag aus IFG)	P	-9,8	-14,3	-11,4	2,9
L6	Beiträge an Gemeinden und deren Verkehrsbetriebe	P	-0,1	-1,1	-1,1	0
L7	Beiträge an 4. Teilergänzungen SBB	P	0	-5,4	-0	5,4
Wirtschaftlichkeit						
B1 Die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Investitionsprojekte wird jeweils im Rahmen der Verpflichtungskreditvorlagen geprüft.						
Abweichungsbegründungen						
W1 Darauf aufbauende Angebotsverbesserungen und deren Wirkung sind in der Leistungsgruppe Nr. 9300, Verkehrsverbund, ersichtlich.						
L1 Sowohl der ordentliche Beitrag als auch die Bevorschussung des Bundesbeitrag fielen 15 bzw. 20 Mio. Franken tiefer aus als budgetiert.						
L2 Insbesondere bei der Forchbahn haben sich grössere Projekte, wie die Haltestelle «Spital Zollikerberg», verzögert.						
L4 Der Umfang der Projekte blieb hinter den Erwartungen zurück.						
L5 Dank höheren Zahlungen des Bundes aus dem Infrastrukturfonds, mussten anstelle der geplanten Bevorschussung von 4 Mio. Franken lediglich 0,4 Mio. Franken bevorschusst werden.						
L7 Im Berichtsjahr fielen noch keine grösseren Planungskosten für die 4. Teilergänzung an.						

5921 Flughafenfonds

Hauptereignisse

Im Berichtsjahr wurden Fluglärm-Entschädigungszahlungen von 3,2 Mio. Franken ausgerichtet. Demgegenüber sind der Lärmrechnung insgesamt 31,5 Mio. Franken an Lärmgebührenanteilen aus dem Airport Zurich Noise Fund (AZNF) und andererseits 2,3 Mio. Franken an Vermögenserträgen aus der Lärmrechnung zugeflossen. Damit erhöht sich der Bestand der Lärmrechnung auf Ende des Berichtsjahres auf 183,9 Mio. Franken. Unter Berücksichtigung der neuesten Entscheide des Bundesverwaltungsgerichts kann aus heutiger Sicht die Wahrscheinlichkeit einer tatsächlichen Vorfinanzierung durch den Kanton als gering beurteilt werden.

Laufende Aufgaben

Aufgabe / Stand und Kommentar

A1	Der Fonds dient zur Finanzierung der dem Staat zukommenden Aufgaben im Bereich Luftverkehr gemäss Flughafenfondsgesetz.
----	---

Finanzielle Entwicklung

(in Mio. Franken, + Ertrag/Einnahmen/Verbesserung, – Aufwand/Ausgaben/Verschlechterung)	R 2009	B 2010	R 2010	Abweichung von B 2010
Erfolgsrechnung				
Ertrag	15,2	22,5	14,3	-8,2
Zinsertrag	12,1	20,1	11,4	-8,7
Aufwand	-5,8	-5,8	-5,0	0,7
Übertrag an Amt für Verkehr (AFV)	-2,8	-3,3	-2,2	1,1
Saldo	9,3	16,7	9,3	-7,4
Investitionsrechnung				
Einnahmen	3,8	10,0	3,2	-6,8
Ausgaben				
Saldo	3,8	10,0	3,2	-6,8
Fondsbestand				
Fondsbestand	381,3	398,1	390,6	-7,41

Erfolgsrechnung

Der Ertrag liegt um 8,2 Mio. Franken unter dem Budget.

Wichtigste Ursache:

-8,7 Tieferer Zinsertrag aufgrund der Neuberechnung des Fondsbestandes, als Folge des Übertrags der Beteiligung an der Flughafen Zürich AG ans Amt für Tresorerie.

Der Aufwand liegt um 0,7 Mio. Franken unter dem Budget.

Wichtigste Ursache:

+1,1 Geringere Vergütung an das Amt für Verkehr für verrechenbare Leistungen gemäss Flughafenfondsgesetz.

Investitionsrechnung

Die Einnahmen sind um 6,8 Mio. Franken tiefer als budgetiert

-6,8 Die Entschädigungszahlungen im Rahmen der Lärmrechnung fielen tiefer aus als geplant.

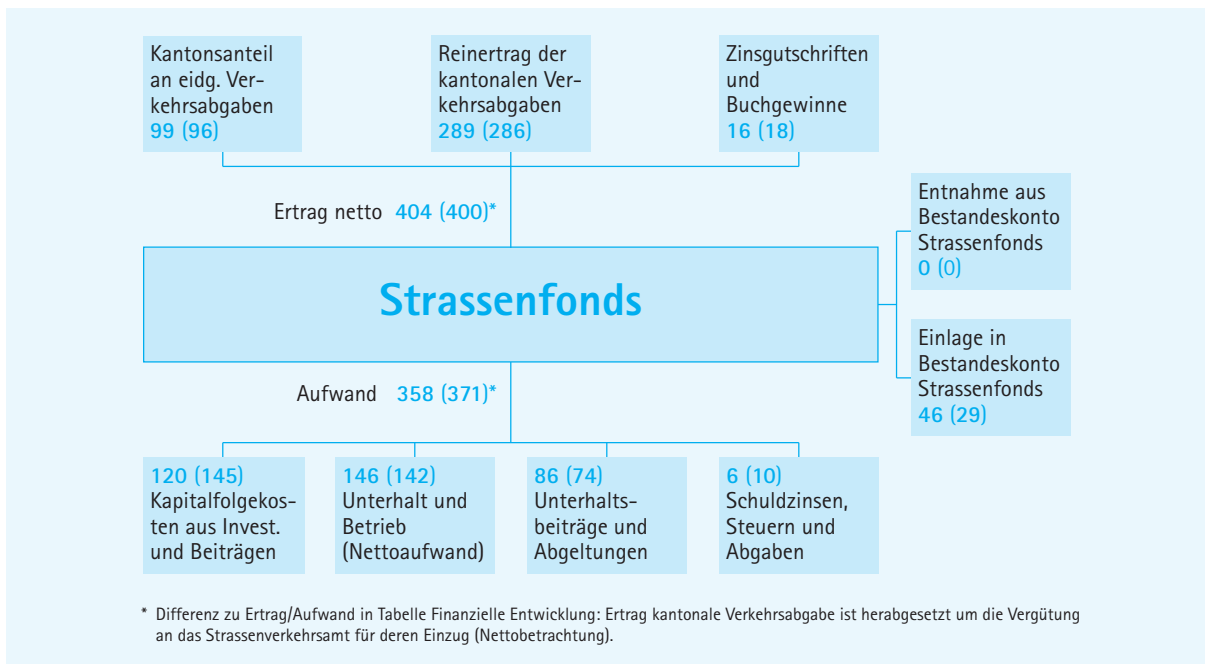
Fondsbestand

Der Fondsbestand liegt um 7,4 Mio. Franken oder 1,9% unter dem budgetierten Wert. Dies insbesondere als Folge des Übertrags der Beteiligung an der Flughafen Zürich AG ins Amt für Tresorerie.

5925 Strassenfonds

Hauptereignisse

Strassenfinanzierung 2010: Beträge in Mio. Franken
(in Klammern Vorjahreswerte)



Laufende Aufgaben

Aufgabe / Stand und Kommentar

- A1 Ausweis über die Verwendung der jährlich verfügbaren eidgenössischen und kantonalen Verkehrsabgaben sowie Buchgewinne aus der Veräusserung von Liegenschaften des Finanzvermögens (Liegenschaften Strassenfonds). Finanzierung der Nettoaufwendungen von Tiefbauamt (TBA, LG Nr. 8400) sowie strassenbezogenem Teil des Amtes für Verkehr (AFV, LG Nr. 5205), allfälliger Zinsen für Vorschüsse aus der Staatskasse und möglicher Buchverluste.

Finanzielle Entwicklung				
(in Mio. Franken, + Ertrag/Einnahmen/Verbesserung, – Aufwand/Ausgaben/Verschlechterung)	R 2009	B 2010	R 2010	Abweichung von B 2010
Erfolgsrechnung				
Ertrag	406,0	403,4	410,7	7,3
Buchgewinne (Liegenschaften)	3,9	10,0	2,7	-7,3
Ertrag Treibstoffzoll	43,2	39,5	41,8	2,3
Ertrag LSVA	52,6	46,2	57,3	11,2
Übertrag kantonale Verkehrsabgabe aus LG Nr. 3200 StVA	292,1	291,1	294,9	3,8
Aufwand	-377,2	-352,8	-364,4	-11,6
Vergütung an Arbeitsstellen	-6,1	-6,3	-6,2	0,1
Übertrag an TBA und AFV	-361,4	-335,5	-351,5	-16,0
Saldo	28,8	50,7	46,3	-4,4
Investitionsrechnung				
Einnahmen				
Ausgaben				
Saldo				
Fondsbestand				
Fondsbestand	466,1	516,7	512,4	-4,4

Erfolgsrechnung

Der Ertrag liegt um 7,3 Mio. Franken über dem Budget.

Wichtigste Ursachen:

- +13,5 Höhere Einnahmeanteile an der LSVA (+11,2) und an Mineralölsteuern (+2,3)
- +3,8 Höherer Ertrag aus Verkehrsabgaben
- 7,3 Tiefere Buchgewinne auf Liegenschaften des Finanzvermögens
- 2,7 Geringerer Zinsertrag auf Fondsbestand als budgetiert

Der Aufwand liegt um 11,6 Mio. Franken über dem Budget.

Wichtigste Ursachen:

- 16,0 Höhere Überträge an Tiefbauamt (14,5) und Amt für Verkehr (1,5)
- +4,0 Korrektur latenter Steuerrückstellungen, die im Rahmen der Einführung von IPSAS gebildet wurden
- +1,1 Geringere Verzinsung auf Liegenschaften im Finanzvermögen

Fondsbestand

Der Fondsbestand vermindert sich gegenüber dem budgetierten Wert um 4,4 Mio. Franken oder 0,9%. Dies ist vor allem die Folge des höheren Übertrags an das Tiefbauamt.

