

Zürich

Einlagen in den ÖV-Fonds gekürzt

KANTONS RAT Die Finanzierung der Bahninfrastruktur wird neu geregelt. Die Gemeinden werden etwas entlastet. Zudem soll viel weniger Geld in den Zürcher Fonds für den öffentlichen Verkehr fließen. Zum Leidwesen der Regierung und der Linken.

Gestern hat das Zürcher Parlament die Weichen dafür gestellt, wie der Kanton die Bahninfrastruktur bezahlen soll. Auslöser war die Abstimmung über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi). Die eidgenössische Vorlage wurde 2014 mit grosser Mehrheit angenommen, seit Anfang 2016 wird sie umgesetzt.

Dabei geht es in erster Linie darum, dass die wichtigen Verbindungen aus einem nationalen Topf bezahlt werden, dem Bahninfrastrukturfonds (BIF). Der Bund füttert diesen über die Bundessteuern. Seit Anfang 2016 ist der Pendlerabzug auf maximal 3000 Franken begrenzt.

Doch auch die Kantone werden zur Kasse gebeten. Zürich muss als fünftgrösster Zahler jährlich 120 Millionen Franken einschies sen. Die Zürcher Regierung schlug vor, dass sich Kanton und Gemeinden je zur Hälfte an der BIF-Einlage beteiligen. Ein Teil des Geldes sollte über die Steuern eingetrieben werden – wie bei der direkten Bundessteuer mit einem maximalen Pendlerabzug von 3000 Franken auf kantonaler Ebene. Das hätte Kanton und Gemeinden Mehreinnahmen von 93 Millionen Franken beschert.

Noch mit 34 Prozent beteiligt

Diese Rechnung geht nun nicht mehr auf. Denn der Kantonsrat hatte im Frühjahr die Limite auf 5000 Franken festgesetzt. Am Sonntag haben die Zürcherinnen und Zürcher das letzte Wort. Stimmt die Mehrheit Ja, wovon ausgegangen werden darf, nehmen Kanton und Gemeinden statt der 93 Millionen Franken noch 55 Millionen Franken ein. Für Gemeinden wäre ihr Anteil an der BIF-Einlage nicht mehr kostenneutral.

Um sie zu entlasten, hat der Kantonsrat gestern den Gemeindeanteil an der BIF-Einlage reduziert. Statt zur Hälfte sollen sie sich neu zu 34 Prozent beteiligen.

«Die Gemeinden dürfen nicht mehr belastet werden, als sie durch die neue Limite beim

Pendlerabzug einnehmen», sagte Tumasch Mischol (SVP, Hombrechtikon). Er vertrat damit die Mehrheit im Rat. Nur GLP, Grüne und AL wollten an der ursprünglichen Aufteilung festhalten.

Ausserdem beschloss der Kantonsrat, dass sich die Beiträge der Gemeinden nach deren Einwohnerzahl richten. Der Regierungsrat hatte den ZVV-Verteilschlüssel beantragt. «Er hat sich bewährt und ist nutzergerecht», sagte Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh (FDP). Den Regierungsantrag unterstützte aber nur die SVP. Sie befürchtet mit der Verteilung nach Einwohnerzahl eine Mehrbelastung für kleinere ländliche Gemeinden.

«ÖV-Fonds bis 2040 leer»

Aus dem BIF wird auch in die Bahninfrastruktur im Kanton Zürich investiert. Die Mittel mussten bisher aus dem Zürcher ÖV-Fonds geschöpft werden. Der Zürcher Regierungsrat schlug deshalb vor, die jährlichen Mindesteinlagen in diesen Verkehrsfonds von 70 Millionen auf 55 Millionen Franken zu kürzen. Genug, um die Tram- und Businfrastruktur zu finanzieren.

Den bürgerlichen Parteien ging die Kürzung jedoch zu wenig weit. Mit 92 zu 72 Stimmen unterstützten sie einen Antrag der Finanzkommission (Fiko). Dieser sieht vor, den Verkehrsfonds von 2017 bis 2019 noch mit mindestens 20 Millionen Franken zu füttern. Erst von 2020 bis 2037 würden die Beiträge wieder erhöht, auf mindestens 60 Millionen Franken pro Jahr.

Die linke Ratsseite warnte davor. Robert Brunner (Grüne, Steinmaur) rechnete vor, dass so der Fonds bis 2040 geleert wäre. «Die Limmattalbahn ist dann erst zur Hälfte amortisiert», sagte Brunner. Und die Tramlinie über die Hardbrücke sei bis dann noch nicht abgeschrieben. Auch Walker Späh kritisierte den Fiko-Antrag. Erschade der Kontinuität im öffentlichen Verkehr und «zeugt nicht von einer besonnenen Verkehrspolitik». *Heinz Zürcher*



Aus dem Verkehrsfonds soll nur noch die Infrastruktur für Tram- und Buslinien finanziert werden.

Archiv / Urs Jaudas