

Sitzung vom 1. März 2017

**170. Anfrage (Verzicht auf Bundesbeiträge im Rahmen von Lü16)**

Die Kantonsräte Felix Hoesch, Zürich, Daniel Sommer, Affoltern a. A. und Jonas Erni, Wädenswil, haben am 19. Dezember 2016 folgende Anfrage eingereicht:

Am 13. April 2016 kündigte der Regierungsrat im Rahmen der Medieninformation zur Leistungsüberprüfung 16 (Lü16) an, dass auf dem Zürichsee ein Seezuschlag von 5 Franken ab dem nächsten Fahrplanwechsel erhoben werden soll. Das Lü16-Paket soll laut Regierungsrat die finanzielle Situation des Kantons Zürich verbessern. Deshalb erstaunt es, dass eine Massnahme gewählt wurde, die zum Verzicht auf Bundesgelder führt. Laut Zürichseezeitung (ZSZ) vom 17.12.2016 hat nämlich das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Leistungsabgabe für den Regionalverkehr an die ZSG mit Inkrafttreten des Seezuschlages gestoppt. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Mehrheit des Kantonsrates sich beim Entscheid über das dringliche Postulat KR-Nr. 244/2016 «Seezone statt Seezuschlag» dieser Verknüpfung nicht bewusst war.

Deshalb stellen sich folgende Fragen:

1. War dem Regierungsrat beim Beschluss dieser Lü16-Massnahme bewusst, dass auf Zahlungen vom Bund an die ZSG mit dem Schiffszuschlag verzichtet wird?
2. Weshalb genehmigt der Regierungsrat eine Massnahme, die auf Gelder vom Bund verzichtet, während gleichzeitig ein Sparprogramm läuft, das für die Zürcher Bevölkerung eine Mehrbelastung bedeutet?
3. Gibt es weitere Lü-Massnahmen, die zum Verzicht auf Bundesgelder führen?
  - Wenn ja, welche?
  - Welche Bundesgelder betrifft es und wie hoch sind diese?
4. Wieso wurde damit argumentiert, dass der Zuschlag zulässig und vergleichbar mit dem Nachtzuschlag sei, der bei GA/Halbtax-Geldern und Bundesgeldern keinerlei Probleme mache, obwohl der ZVV aufgrund des Schreibens vom BAV wusste, dass dem nicht so ist?
5. Wiederholt wurde insbesondere mit dem Nachtzuschlag von der Regierung im Rahmen des Seezuschlages argumentiert, dass Zuschläge zulässig seien. Laut ZSZ hat das BAV den ZVV darauf hingewiesen, dass es sich beim Nachtzuschlag um eine Ausnahme handelt. Wieso wurde diese Argumentation trotzdem gewählt?

6. Gab es einen Grund, wieso nicht im Rahmen des ausführlichen Ablehnungsantrages des dringlichen Postulates über die Verknüpfung des Seezuschlages mit der Streichung der Leistungsabgabe an die ZSG informiert wurde?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Felix Hoesch, Zürich, Daniel Sommer, Affoltern a. A. und Jonas Erni, Wädenswil, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Regierungsrat erteilte dem Verkehrsrat den Auftrag, im Rahmen der Leistungsüberprüfung 2016 (Lü16) einen Schiffszuschlag zu erheben (RRB Nr. 236/2016, Massnahme F6.2). Damit wurde eine Massnahme beschlossen, die dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) Mehreinnahmen von jährlich rund 3 Mio. Franken einbringen soll, was Kanton und Gemeinden entsprechend entlastet. Massgebend war eine Nettobetrachtung der geschätzten Einnahmen und Ausgaben. Bei der Nettobetrachtung der voraussichtlichen Mehreinnahmen war auch der Wegfall der Bundesabgeltung von Fr. 300 000 eingerechnet.

Zu Frage 2:

Die Massnahme führt bei einer Nettobetrachtung insgesamt zu Mehrerträgen, die zur Erfüllung des Sparauftrages gemäss Lü16 erforderlich sind (vgl. Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 423/2016 betreffend Schiffszuschlag und Bundesbeiträge). Der Schiffszuschlag belastet, im Gegensatz zu anderen Sparmassnahmen, ausschliesslich jene Personen, die das Angebot tatsächlich nutzen. Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Zürich sind somit nur dann betroffen, wenn sie tatsächlich eine Schifffahrt unternehmen. Hinzu kommt, dass der Schiffszuschlag in erster Linie ein touristisches Angebot betrifft und auch von jenen Fahrgästen zu entrichten ist, deren Wohnsitz nicht im Kanton Zürich liegt. Es ist davon auszugehen, dass die über die ausserkantonalen Fahrgäste erzielten Mehreinnahmen die wegfallenden Bundesbeiträge bei Weitem übertreffen.

Zu Frage 3:

Mit Massnahme F22.3 wurde die Baudirektion beauftragt, im kantonalen Förderprogramm Energie einen Zusicherungsstopp umzusetzen. Dieser Zusicherungsstopp betrifft in erster Linie kantonale Investitionsbeiträge, die sich als Abschreibungen und Zinsen in der kantonalen Erfolgsrechnung niederschlagen. In zweiter Linie betrifft er auch durchlaufende Investitionsbeiträge des Bundes, die an das kantonale Förderpro-

gramm geknüpft sind. Gemessen an den Zusicherungen der letzten Jahre, handelt es sich in der Periode 2017–2019 um rund 12 Mio. Franken. Aufgrund der Zweckbindung der Bundesgelder für die Energieförderung werden jedoch die nicht beanspruchten Finanzmittel auf andere Weise an die Bevölkerung zurückfliessen (Direktvergütung über Krankenkasse, Aufstockung andere Förderprogramme).

Mit Massnahme F22.4 wurde die Baudirektion beauftragt, Projekte in der Renaturierung und im Hochwasserschutz zu verschieben. Daraus ergibt sich eine Entlastung der kantonalen Erfolgsrechnung 2017–2019 von 2,1 Mio. Franken, teilweise auch in Form tieferer Abschreibungen und Zinsen. Der Bund unterstützt solche Projekte mit durchschnittlich rund 30%, woraus sich eine Entlastung für den Bund von rund 0,9 Mio. Franken ableiten lässt. Es handelt sich dabei aber nicht um einen Verzicht auf Bundesgelder, sondern lediglich um eine zeitliche Verschiebung.

Die Gesundheitsdirektion meldet keine Lü16-Massnahmen, die mit einem Verzicht auf Bundesgelder verbunden wären. Sie weist aber darauf hin, dass der Kantonsrat – entgegen dem Antrag des Regierungsrates – am 30. Januar 2017 eine KEF-Erklärung verabschiedet hat, die in der Leistungsgruppe Nr. 6200, Prävention und Gesundheitsförderung, Kürzungen verlangt, die zum Verzicht auf Bundesgelder führen werden. Dies ist der Fall, weil der Kanton Bundesmittel für kantonale Präventionsprojekte nur dann beziehen kann, wenn er selber 50% der für die kantonalen Projekte benötigten Mittel beisteuert.

Aus den anderen Direktionen sind keine weiteren Lü16-Massnahmen bekannt, die zum Verzicht auf Bundesgelder führen.

Zu Fragen 4 und 5:

Der Regierungsrat verglich den Schiffszuschlag lediglich aus Kundensicht und als Produkt mit dem Nachtzuschlag. Er wies darauf hin, dass den Fahrgästen der Umgang mit einem Zuschlag aus dem Nachtnetz bekannt ist. Der ZSG-Schiffszuschlag ist analog dem Nachtzuschlag ein pauschaler Zuschlag von Fr. 5 zum bestehenden Fahrausweis.

Im Weiteren beurteilt auch das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Schiffszuschlag nicht als unrechtmässig. Es erachtet ihn lediglich – ebenso wie andere Zuschläge dieser Art – als unvereinbar mit den vom Bund gestellten Bedingungen für Abgeltungen des Bundes im regionalen Personenverkehr. Die Zulässigkeit des Zuschlags an sich war damit nie in Frage gestellt. Der Hinweis des BAV besagte lediglich, dass in diesem Fall die Bundesbeiträge (Abgeltung) entfallen würden.

Zu Frage 6:

Das dringliche Postulat KR-Nr. 244/2016 betreffend «Seezone statt Seezuschlag» forderte den Regierungsrat auf, sich im Rahmen seiner Vertretung im Verkehrsrat des ZVV für die Einführung von Seezonen anstelle des Schiffszuschlags einzusetzen. Entsprechend dieser Forderung legte der Regierungsrat in seiner Stellungnahme dazu das Augenmerk auf eine Gegenüberstellung der beiden Varianten «Seezone» und «Schiffszuschlag». Es ging darum, die Vor- und Nachteile beider Varianten aufzuzeigen, wobei mit Blick auf den finanziellen Gesichtspunkt die Nettomehreinnahmen verglichen wurden. Die einzelnen Posten der voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben, so auch der Wegfall der Bundesabgeltung, waren für das Ergebnis des Variantenvergleichs nicht von Bedeutung. Es bestand daher kein Anlass für diesbezügliche Ausführungen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der stv. Staatsschreiber:  
**Hösli**