

Sitzung vom 4. Dezember 1996

**3407. Motion (Finanzierung des Mittelverteilers im Gebiet Zürich-Nord)**

Kantonsrat Felix Müller, Winterthur, und Mitunterzeichnende haben am 1. Juli 1996 folgende Motion eingereicht:

Es ist dafür zu sorgen, dass die Kosten für die Landsicherung und die Erstellung des Mittelverteilers gemäss kantonalem Richtplan durch die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Einzugsgebiet des Bahnsystems getragen werden.

Begründung:

Das Gebiet Zürich-Nord im Einzugsgebiet des neu zu erstellenden Mittelverteilers gilt eindeutig als nicht vollständig erschlossen im Sinne des Planungs- und Baugesetzes (PBG). Schon aus diesem Grund wäre dem Vorstoss nachzukommen. Zusätzlich ist es Tatsache, dass der Verkehrsfonds nicht über die Mittel verfügt, diesen Mittelverteiler zu finanzieren. Der Fonds ist darauf ausgelegt, mit den heute zur Verfügung stehenden Mitteln die Kosten für die 2. Teilergänzung der S-Bahn zu tragen. Weitere Finanzierungsabsichten würden zu einer grossen Überschuldung des Fonds führen.

Das Bundesrecht fordert im Raumplanungsgesetz eine Mehrwertabschöpfung. Im Gebiet Zürich-Nord entsteht durch den Bau des Mittelverteilers ein massiver Planungsmehrwert. Es ist deshalb bundesrechtskonform, wenn dieser Mehrwert in Form eines Perimeterbeitrages abgeschöpft wird. Dies ist erst recht vertretbar, wenn gleichzeitig die behördlich geforderte Zahl der Pflichtparkplätze (Zielparkplätze) im Einzugsgebiet auf ein Minimum beschränkt wird.

Der Staatshaushalt soll mit allen Mitteln ins Gleichgewicht gebracht werden. Es macht keinen Sinn, die Staatskasse mit weiteren Abschreibungsleistungen zu belasten, die vor allem den begünstigten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern Vorteile bringen. Es ist abzusehen, dass der Staatshaushalt mit den Betriebskosten in «genügendem» Ausmass belastet werden wird.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zur Motion von Felix Müller, Winterthur, und Mitunterzeichnenden wird wie folgt Stellung genommen:

Die Einführung gesetzlicher Grundlagen zur Abschöpfung von Planungsmehrwerten im Sinne von Art. 5 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die Raumplanung ist im Kanton Zürich wiederholt eingehend geprüft und abgelehnt worden, letztmals im Zusammenhang mit der Einzelinitiative Josef Estermann betreffend Ausgleich von Planungsmehrwerten. Die Initiative wurde in der Volksabstimmung vom 20. Februar 1994 verworfen. Der Regierungsrat begründete damals seine Ablehnung einer Planungsmehrwertsteuer im wesentlichen damit, dass der verlangte Ausgleich schon weitgehend durch das geltende Grundstückgewinnsteuerrecht gewährleistet werde. Im übrigen bestehe die Gefahr, dass die zusätzlichen Kosten des Grundstückeigentümers auf die Mieter überwältigt oder die zonenkonforme Nutzung zeitlich hinausgeschoben werde. Die Veranlagung wäre zudem mit grossen Schwierigkeiten verbunden. An dieser Beurteilung ist festzuhalten. Mit Ausnahme der Kantone Basel-Stadt und Neuenburg haben auch die übrigen Kantone auf die Einführung einer solchen Steuer verzichtet.

Im Rahmen des Luft-Programms vom 19. Juni 1996 ist die Vorbereitung von Gesetzesgrundlagen vorgesehen, die es den Gemeinden ermöglichen sollen, für stark verkehrserzeugende Überbauungen (z.B. Einkaufszentren, Geschäftshäuser, Freizeitanlagen) von den Grundstückeigentümern Beiträge an die Infrastrukturkosten für die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu erheben. Solche Beiträge stellen keine kostenunabhängige Planungsmehrwertsteuer, sondern Erschliessungsabgaben dar. Ihr Anwendungsbereich erstreckt sich nicht auf die Investitionen des öffentlichen Verkehrs selber (Landerwerb, Baukosten für Trassees und Haltestellen), sondern beschränkt sich auf die Erschliessungsanlagen zu den Haltestellen (z.B. Fussgängeranlagen, Vorfahrten usw.), die gemäss §6 Personenverkehrsgesetz (PVG) von den Gemeinden zu erstellen sind. In diesem beschränkten Anwendungsbereich ist eine Erschliessungsabgabe prüfenswert, weil

sich der Kostenanteil der betreffenden Überbauung verhältnismässig einfach und nachvollziehbar berechnen lässt. Derartige Grundeigentümerbeiträge sind beispielsweise auch in §62 Strassengesetz vorgesehen.

Abzulehnen ist jedoch eine Abwälzung der Investitionen für den Mittelverteiler. Die Berechnung des Mehrwertes einer Erschliessung durch den Mittelverteiler für die einzelnen Grundstückeigentümer würde sich noch schwieriger gestalten als diejenige einer Planungsmehrwertsteuer und wäre im übrigen mit den gleichen Nachteilen behaftet. Das Personenverkehrsgesetz sieht in §4 in Verbindung mit §30 vor, dass Investitionen, die, wie dies beim Mittelverteiler Glattal der Fall ist, das Verkehrssystem oder den Betrieb erweitern oder verändern, durch Staatsbeiträge aus dem Verkehrsfonds zu finanzieren sind. Es trifft nicht zu, dass der Verkehrsfonds darauf ausgelegt ist, lediglich die Investitionen der zweiten Teilergänzung der S-Bahn zu finanzieren. §31 PVG enthält klare Regeln über die Anpassungen der Fondseinlagen an die Investitionsprogramme im öffentlichen Verkehr.

Die Regelung des Personenverkehrsgesetzes trägt dem Umstand Rechnung, dass der öffentliche Verkehr nicht nur einzelnen Grundstückeigentümern, sondern der Allgemeinheit Vorteile bringt. Dies trifft insbesondere auf den Mittelverteiler Glattal zu, dessen kantonale Bedeutung durch den Eintrag im kantonalen Richtplan unterstrichen worden ist. An der bestehenden Regelung des Personenverkehrsgesetzes ist festzuhalten.

Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft und den Verkehrsverbund.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi