



Kanton Zürich

Kantonale Volksabstimmung 9. Februar 2020

1

Gesetz

**über den Personentransport mit Taxis
und Limousinen (PTLG)**

2

**Projekt Rosengartentram und
Rosengartentunnel in der Stadt Zürich;
Erlass eines Spezialgesetzes und
Bewilligung eines Rahmenkredits**

3

Volksinitiative

**«Für die Entlastung der unteren
und mittleren Einkommen
(Entlastungsinitiative)»**

Volksinitiative

**«Mittelstandsinitiative – weniger
Steuerbelastung für alle»**

Inhalt

Vorlage 1
Seite 5

**Gesetz über den Personentransport
mit Taxis und Limousinen (PTLG)
(vom 25. März 2019)**

Vorlage 2
Seite 11

**Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel
in der Stadt Zürich;
Erlass eines Spezialgesetzes und Bewilligung
eines Rahmenkredits (vom 25. März 2019)**

**A. Gesetz über eine Tramverbindung und
einen Strassentunnel am Rosengarten in der
Stadt Zürich (Rosengarten-Verkehrsgesetz)**

**B. Beschluss des Kantonsrates über einen
Rahmenkredit für das Gesamtprojekt
Rosengartentram und Rosengartentunnel**

Vorlage 3
Seite 23

**A. Kantonale Volksinitiative «Für die Entlastung
der unteren und mittleren Einkommen
(Entlastungsinitiative)»**

**B. Kantonale Volksinitiative «Mittelstandsinitiative –
weniger Steuerbelastung für alle»**

Beilage

Separatdruck mit den zur Abstimmung gelangenden
Rechtsänderungen.

Kurz und bündig

Vorlage 1

Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG)

Mit dem neuen Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG) soll das Taxi- und Limousinenwesen für den ganzen Kanton einheitlich geregelt werden. Der Kantonsrat hatte den Regierungsrat beauftragt, eine Gesetzesvorlage auszuarbeiten, die das Taxiwesen in minimalster Form kantonal regelt, den freien Marktzugang sicherstellt und sich positiv auf die Qualität der Angebote auswirkt. Der entsprechende Gesetzesentwurf des Regierungsrates für ein Taxi-gesetz baute auf der heute geltenden Zuständigkeit der Gemeinden auf, legte aber für den ganzen Kanton einheitliche Anforderungen an die Bewilligungen fest. Der Vorschlag des Regierungsrates ging dem Kantonsrat zu wenig weit und wurde deshalb in zwei Punkten ergänzt: Erstens sollen die Vergabe der Bewilligungen und der Verwaltungsvollzug durch die kantonale Verwaltung erfolgen, und zweitens wurde der Anwendungsbereich des Gesetzes auf Limousinendienste ausgedehnt, worunter unter anderem Angebote zur Personenbeförderung des Unternehmens Uber fallen. Das nun zur Abstimmung gelangende Gesetz sieht für solche Dienste eine Meldepflicht sowie eine Pflicht zur Kennzeichnung der Fahrzeuge mit einer Plakette vor. Gegen das neue Gesetz wurde das Kantonsratsreferendum ergriffen.

Der Kantonsrat empfiehlt:

Ja

Der Regierungsrat empfiehlt:

Nein

Vorlage 2

Projekt Rosengarten tram und Rosengartentunnel in der Stadt Zürich

Die Rosengartenstrasse in der Stadt Zürich ist eine der am stärksten befahrenen Strassen der Schweiz, die mitten durch ein Wohngebiet führt. Bis zu 56 000 Fahrzeuge befahren täglich diese wichtige Verbindungsachse. Staus, Wartezeiten, Verkehrsüberlastungen und Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs gehören hier seit Jahrzehnten zum Alltag. Zudem sind die angrenzenden Wohngebiete übermässig Lärm- und Schadstoffemissionen ausgesetzt, und eine Weiterentwicklung der Quartiere ist nicht möglich. Das Gesamtprojekt Rosengarten tram und Rosengartentunnel soll diese Situation nachhaltig verbessern, indem die Achse vom oberirdischen Strassenverkehr entlastet und der öffentliche Verkehr gestärkt wird. Regierungsrat und Kantonsrat haben sich deshalb für ein Spezialgesetz und für einen Rahmenkredit von 1100 Millionen Franken zur Umsetzung des Gesamtverkehrsprojekts Rosengarten tram und Rosengartentunnel ausgesprochen. Gegen die Vorlage wurden das Volks- und das Gemeindereferendum ergriffen. Für die Umsetzung des Gesamtprojekts müssen sowohl das Spezialgesetz als auch der Rahmenkredit angenommen werden.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen:

Ja

**Kantonsrat
und Regierungsrat
empfehlen:**

Nein

Vorlage 3A

**Volksinitiative «Für die Entlastung der unteren
und mittleren Einkommen (Entlastungsinitiative)»
(Änderung des Steuergesetzes)**

Die Volksinitiative «Für die Entlastung der unteren und mittleren Einkommen (Entlastungsinitiative)» verlangt eine Veränderung der Einkommenssteuertarife: Die tiefen und mittleren Einkommen bis rund 120 000 Franken sollen entlastet und die höheren Einkommen stärker belastet werden. Dazu will die Volksinitiative die Progression des Einkommenssteuertarifs verschärfen. Die höchste Progressionsstufe soll von 13 auf 17 Prozent angehoben werden. Dies würde bei hohen Einkommen zu Mehrbelastungen bei der Einkommenssteuer von bis zu rund 30 Prozent führen. Die Verschärfung der Progression des Einkommenssteuertarifs würde die steuerliche Attraktivität des Kantons Zürich für Steuerpflichtige mit hohen Einkommen stark beeinträchtigen. Die Entlastungen bei den tiefen und mittleren Einkommen würden für verschiedene Gemeinden zu substantziellen Steuerausfällen führen.

Vorlage 3B

**Volksinitiative «Mittelstandsinitiative – weniger
Steuerbelastung für alle»
(Änderung des Steuergesetzes)**

Mit der Volksinitiative «Mittelstandsinitiative – weniger Steuerbelastung für alle» sollen die Steuerpflichtigen bei der Einkommenssteuer entlastet werden. Bei den tiefen Einkommen sollen mehr Personen ganz von der Einkommenssteuer befreit werden. Bei den mittleren Einkommen soll die Steuerbelastung durch eine Streckung des Steuertarifs reduziert werden. Bei den hohen Einkommen will die Volksinitiative die Steuerbelastung senken, indem die höchste Progressionsstufe von 13 Prozent abgeschafft wird. Diese Senkungen der Einkommenssteuer würden für den Kanton und die Gemeinden zu Steuerausfällen von insgesamt über 700 Millionen Franken pro Jahr führen.

**Kantonsrat
und Regierungsrat
empfehlen:**

Nein

Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG)

Verfasst vom Regierungsrat

1

Mit dem neuen Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG) sollen das Taxi- und das Limousinenwesen für den ganzen Kanton einheitlich geregelt werden. Mittels einer Motion hatte der Kantonsrat den Regierungsrat beauftragt, ihm eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten, die das Taxiwesen in minimalster Form kantonal regelt, weil seit einigen Jahren ein Qualitätsverlust (unter anderem mangelnde Sprach- und Ortskenntnisse, Sauberkeit von Fahrzeugen, fehlende Kindersitze, Verweigerung von Kurzfahrten) im Taxigewerbe zu beobachten sei. Das neue Gesetz sollte dabei insbesondere den freien Marktzugang sicherstellen, die rechtlichen Zulassungsvoraussetzungen sowie die sicherheitsbezogenen Pflichten für das Taxigewerbe regeln und gleichzeitig eine hohe Qualität sicherstellen. Der Gesetzesentwurf des Regierungsrates sah vor, den Vollzug des Taxiwesens bei den Gemeinden zu belassen, die Bewilligungen jedoch für den ganzen Kanton einheitlich zu regeln. Dem Kantonsrat ging der Entwurf zu wenig weit. Er ergänzte die Gesetzesvorlage um zwei wesentliche Punkte: Erstens dehnte er den Anwendungsbereich des Taxigesetzes auf Limousinendienste aus, worunter unter anderem Angebote zur Personenbeförderung des Unternehmens Uber fallen. Für solche Dienste sieht das nun zur Abstimmung gelangende Gesetz eine Meldepflicht sowie eine Pflicht zur Kennzeichnung der Fahrzeuge mit einer Plakette vor. Das neue Gesetz erhielt deshalb die Bezeichnung «Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG)». Zweitens soll der Kanton sowohl die Bewilligungen im Bereich Taxiwesen vergeben als auch den Verwaltungsvollzug für das Taxi- und das Limousinenwesen übernehmen.

Gegen dieses Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG) wurde das Kantonsratsreferendum ergriffen. Der Regierungsrat lehnt die Vorlage des Kantonsrates ab.

Darum stimmen wir ab

Der Kantonsrat hat am 25. März 2019 das neue Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG) beschlossen. Dagegen wurde das Kantonsratsreferendum ergriffen. Deshalb stimmen wir über dieses Gesetz ab.

Bundesrechtliche Rahmenbedingungen

Taxis sind Teil des sogenannten berufsmässigen Personentransports. Dessen Eckwerte werden vom Bundesrecht abschliessend geregelt (Bewilligung zur Ausübung des berufsmässigen Personentransports, Fahrtschreiber zur Aufzeichnung der Fahrten und Vorschriften bezüglich Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten der Fahrerinnen und Fahrer). Als berufsmässig gelten Fahrten, mit denen ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden soll und die regelmässig durchgeführt werden, das heisst in Zeitabständen von weniger als 16 Tagen mindestens zweimal. Da der Kanton bisher kein entsprechendes Gesetz erlassen hat, können die Gemeinden heute Regeln für Taxis aufstellen, die über die Bestimmungen des berufsmässigen Personentransports des Bundes hinausgehen. Das Bundesrecht können sie jedoch nicht ändern. Einige grössere Gemeinden haben das Taxiwesen in einem besonderen Erlass oder in der Polizeiverordnung geregelt.

Eine weitere bundesrechtliche Grundlage ist das Binnenmarktgesetz. Dieses regelt die Zulässigkeit der Dienstleistungserbringung durch ortsfremde Anbieterinnen und Anbieter. Es lässt Beschränkungen für ortsfremde Anbieterinnen und Anbieter nur unter bestimmten Voraussetzungen und in engen Grenzen zu. So dürfen ortsfremde Fahrerinnen und Fahrer im ganzen Kanton bestellte Fahrten ausführen.

Kantonales Gesetz regelt Taxi- und Limousinendienste

Mit dem neuen Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen wird das Taxi- und Limousinenwesen für den ganzen Kanton geregelt. Vorgesehen ist beispielsweise ein Taxiausweis für das Führen eines Taxis und eine Taxifahrzeugbewilligung, die beide vom Kanton ausgestellt werden. Das Gesetz schreibt zudem für alle Taxis im Kanton Zürich den Einbau eines Taxameters und die Montage einer Taxilampe vor. Den Gemeinden verbleiben nur noch wenige Aufgaben wie zum Beispiel die Standplatzbewilligung. Das neue Gesetz gilt dabei nicht nur für Taxis, sondern auch für den Personentransport mit Limousinen. Darunter fallen beispielsweise App-basierte Fahrdienste sowie andere Transportunternehmen, die Limousinendienste anbieten. Sie unterscheiden sich von Taxis vor allem dadurch, dass sie keine Taxilampe und keinen Taxameter haben, aber auch keine Taxistandplätze benützen dürfen, um auf Kundschaft zu warten. Nach dem neuen Gesetz müssen alle Limousinen mit einer Plakette gekennzeichnet werden, und wer Limousinendienste ausführt oder anbietet, muss die entsprechenden Fahrerinnen und Fahrer, Fahrzeuge sowie deren Halterinnen und Halter dem kantonalen Register melden.

Neu ist die Vermittlung von Fahraufträgen mit Taxis oder Limousinen nur erlaubt, wenn die Fahrerinnen oder Fahrer zum berufsmässigen Personentransport berechtigt sind. Mit dieser Bestimmung sollen Limousinendienste, die keinen berufsmässigen Personentransport darstellen, wie insbesondere das inzwischen schweizweit eingestellte Angebot UberPop, verboten werden. Zudem müssen nicht berufsmässige Fahrerinnen und Fahrer durchgeführte Fahrten in einem Fahrtenbuch erfassen. Dadurch und durch die Kennzeichnung mit einer Plakette soll der nicht berufsmässige Personentransport bei einer Strassenkontrolle durch die Polizei gleichermassen kontrolliert werden können wie der berufsmässige Personentransport.

Kanton zuständig für Bewilligungen und Vollzug

Neben dem Erteilen der Taxiausweise und der Taxifahrzeugbewilligungen soll auch der Vollzug des Taxi- und Limousinenwesens dem Kanton übertragen werden. Dafür muss der Kanton ein Taxi- und Limousinenregister führen, Plaketten für die Limousinen vergeben und Sanktionen im Fall eines Verstosses gegen das Gesetz erlassen. Die Kontrolle der Taxis und Limousinen auf der Strasse erfolgt weiterhin durch die Polizei. Für den Kanton ist mit einem neuen Vollzugsaufwand von schätzungsweise 600 000 bis 900 000 Franken jährlich zu rechnen. Ein Teil dieser Kosten kann durch Gebühreneinnahmen gedeckt werden. Hinzu kommen Kosten für ein digitales Portal und eine Registerdatenbank mit Schnittstellen zu den Datenbanken der Polizei sowie des Strassenverkehrsamts, um den Datenaustausch sicherzustellen. Hierfür ist voraussichtlich mit einmaligen Kosten von 750 000 Franken für die Beschaffung und Implementierung und mit jährlichen Betriebskosten von rund 150 000 Franken zu rechnen. Diesen beim Kanton anfallenden Kosten stehen Einsparungen bei jenen Gemeinden gegenüber, die bisher eine eigene Regelung des Taxiwesens kennen.

Das Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen ist befristet. Es gilt für 15 Jahre, spätestens nach 12 Jahren muss es das Parlament überprüfen. Diese sogenannte Sunset-Klausel wird im Kanton Zürich erstmals für ein ganzes Gesetz aufgenommen. Sie ist eine im Gesetz enthaltene Bestimmung, die dessen Ausserkrafttreten festlegt, sofern der Gesetzgeber nicht eine Verlängerung oder ein gleichlautendes Gesetz erneut beschliesst.

Parlament
Der Kantonsrat hat dem Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG) am 25. März 2019 mit 107 zu 66 Stimmen zugestimmt.

Der Kantonsrat empfiehlt:

Ja

Der Regierungsrat empfiehlt:

Nein

Regierungsrat

Ablehnende Meinung des Regierungsrates

Grundsätzlich befürwortet der Regierungsrat einheitliche Regeln für alle Taxis im Kanton Zürich. Diese sollten aber zu Verbesserungen für die Kundinnen und Kunden führen und im Interesse der betroffenen Unternehmen liegen. Diese Voraussetzungen erfüllt das vom Kantonsrat beschlossene neue Gesetz nach Ansicht des Regierungsrates aus folgenden Gründen nicht:

- Erstens führen die vorgesehenen neuen Bestimmungen weder zu einer sichereren noch zu einer besseren Dienstleistung. Aufgrund neuer Hürden, die den Wettbewerb erschweren, ist wohl eher das Gegenteil zu erwarten.
- Zweitens bedeuten die weitergehenden Regelungen für die Limousinenunternehmen einen erheblichen administrativen Aufwand ohne ersichtlichen Nutzen. Die Limousinendienstleistungen werden bereits heute vom Bundesrecht geregelt, soweit sie unter den berufsmässigen Personentransport fallen (Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport, Fahrtschreiber sowie Arbeits- und Ruhezeit). Die neue Regulierung, die rund 1500 Limousinen betreffen dürfte, schränkt zudem die Wirtschaftsfreiheit ein und erschwert den Marktzugang für innovative Geschäftsmodelle, was zu weniger Wettbewerb unter den Anbietenden und damit zu weniger Qualität führen dürfte. Der zusätzliche administrative Aufwand belastet die Unternehmen und widerspricht sowohl dem Auftrag der Motion als auch dem Gesetz zur administrativen Entlastung der Unternehmen. Zudem würden Zürcher Unternehmen im interkantonalen Wettbewerb benachteiligt, weil die Registrierungs- und Plakettenpflicht für Anbietende aus anderen Kantonen nicht gilt. Diese können ihre Dienstleistungen im Kanton Zürich gestützt auf das Binnenmarktgesetz auch ohne Plakette erbringen. Der Regierungsrat befürchtet daher, dass Zürcher Limousinenunternehmen ihren Sitz und somit Arbeitsplätze in Nachbarkantone verlagern. Die geltenden Regeln sind aus Sicht des Regierungsrates ausreichend; so wurde das umstrittene Geschäftsmodell UberPop mittlerweile schweizweit eingestellt.
- Drittens muss die kantonale Verwaltung aufgrund der Kantonalisierung des Vollzugs des Taxi- und Limousinenwesens neue Ressourcen aufbauen bzw. bereitstellen. Einheitliche Anforderungen an die Bewilligungen für Taxis und Limousinen lassen sich auch ohne Zentralisierung des Vollzugs sicherstellen. Der Regierungsrat zeigte in seinem ursprünglichen Gesetzesentwurf eine schlanke Regulierung des Taxiwesens auf, die keine Zentralisierung des Vollzugs und keine Regeln für die Limousinen vorsah. Den Gemeinden belies er eine gewisse Autonomie, die dem unterschiedlichen Regulierungsbedarf entspricht.

Der Regierungsrat empfiehlt aus diesen Gründen, das vorliegende Gesetz abzulehnen.

Meinung der Minderheit des Kantonsrates Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates

Eine Minderheit lehnt das «Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG)» ab, weil es die Verwaltung aufbläht und attraktive neue Geschäftsmodelle im digitalen Zeitalter behindert.

Gesetz löst Bürokratielawine und Mehrkosten aus

Bestellt wurde ein kantonales Taxigesetz, um die veralteten kommunalen Strukturen abzulösen. Herausgekommen ist ein Gesetz mit unnötigen bürokratischen Hürden, das im digitalen Zeitalter Innovationen eher hemmt als fördert. Das neue Gesetz soll zudem ohne Not auf Limousinen- und Fahrvermittlungsdienste ausgeweitet werden. Die Bestimmungen zu den Limousinendiensten führen für die betreffenden Unternehmen zu einem deutlichen Mehraufwand. Eingeführt werden soll eine Meldepflicht für die Fahrerinnen und Fahrer der rund 1500 Fahrzeuge, aber auch für die Fahrzeughalterinnen und -halter. Der Personalaufwand bei der kantonalen Verwaltung für den Vollzug (Führen des Taxi- und Limousinenregisters, Prüfen der Bewilligungsgesuche, Erteilen der Plaketten für Limousinen usw.) wird auf vier bis sechs Vollzeitstellen geschätzt. Das wird die Steuerzahlenden bei einer Vollkostenrechnung nicht weniger als 600 000 bis 900 000 Franken pro Jahr kosten. Hinzu kommen die Aufwendungen für ein digitales Portal und eine Datenbank: Für die Beschaffung ist mit einem Aufwand von rund 750 000 Franken zu rechnen. Darüber hinaus werden jährliche Betriebskosten von rund 150 000 Franken anfallen. Die vorgesehenen Regulierungen bringen niemandem etwas, weder den Passagieren noch den Anbietern, weder die Qualität noch das Preis-Leistungs-Verhältnis wird sich verbessern.

Gesetz schränkt innovative Geschäftsmodelle ein und führt zur Abwanderung von Firmen

Die Digitalisierung und weitere Innovationen verändern auch den Markt der Personenbeförderung in rasantem Tempo. Zahlreiche neue Geschäftsmodelle der Sharing Economy stellen ein wichtiges Element der Mobilität der Zukunft dar. Die Plattform-Ökonomie ist bereits Realität und bietet vielen Menschen ein Zusatzeinkommen. Doch ausgerechnet in der weltoffenen Stadt Zürich, die sich für ausländische Unternehmen als weltweiten Innovationshub und Anziehungspunkt positioniert, sollen Innovation und Digitalisierung des Taxi- und Limousinenwesens überreguliert und massiv behindert werden.

Es ist zu befürchten, dass hiesige Unternehmen mit innovativen Geschäftsmodellen den Kanton Zürich wegen der neuen bürokratischen Hürden verlassen und dadurch Arbeitsplätze verloren gehen. Infolge des Binnenmarktgesetzes können Personenbeförderungsdienstleistungen problemlos auch von Kantonen aus angeboten werden, in denen für Limousinen kein Fahrtenbuch geführt werden muss und keine Plaketten- und Registrierungspflicht besteht.

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:

Stimmen Sie folgender Vorlage zu?

Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG) (vom 25. März 2019)

Gesetz verstösst teilweise gegen Bundesrecht

Der berufsmässige Personentransport ist im Bundesrecht in der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen abschliessend geregelt. Berufsmässig befördert Personen, wer dies mindestens zweimal in weniger als 16 Tagen tut und damit wirtschaftlichen Erfolg erzielt.

§ 16 des neuen Zürcher Taxigesetzes enthält nun aber eine Bestimmung, wonach die Vermittlung von Fahraufträgen mit Taxis oder Limousinen nur erlaubt ist, wenn die Fahrerinnen oder Fahrer zum berufsmässigen Personentransport befugt sind. Diese Regelung widerspricht nach Auffassung der Kantonsratsminderheit dem Bundesrecht, weil damit die Vermittlung von nicht berufsmässigen Fahrten, die gemäss Bundesrecht zulässig ist, ausgeschlossen wird. Die Bestimmung würde zudem die wirtschaftliche Tätigkeit von Fahrvermittlungsdiensten einschränken; damit verstösst § 16 des Taxigesetzes auch gegen die verfassungsmässig garantierte Wirtschaftsfreiheit. Laut § 18 des Gesetzes müssen Fahrerinnen und Fahrer, die vom Bundesrecht nicht zum Einbau eines Fahrtschreibers verpflichtet sind, ein Fahrtenbuch führen. Auch diese Bestimmung verstösst gegen Bundesrecht, weil nur für den Bereich des berufsmässigen Personentransports eine Aufzeichnungspflicht über die durchgeführten Fahrten besteht.

Ganz generell ist die Sicherheit im Strassenverkehr, aber auch das Arbeits- und Sozialversicherungsrecht Bundessache. Mit dem neuen Taxigesetz pfuscht der Kanton Zürich dem Bundesgesetzgeber auf unnötige Weise ins Handwerk.

Projekt Rosengartentram und Rosengarten- tunnel in der Stadt Zürich

2

Verfasst vom Regierungsrat

Die Rosengartenachse in der Stadt Zürich hat aufgrund ihrer zentralen Lage im Strassennetz für einen grossen Teil der Kantonsbevölkerung eine wichtige Verbindungs- oder Erschliessungsfunktion. Die Spitzenbelastung auf der Rosengartenstrasse liegt heute bei rund 56 000 Fahrzeugen pro Tag – das sind rund dreimal so viele, wie an einem durchschnittlichen Tag durch den Gotthardtunnel fahren. Seit bald 50 Jahren kommt es auf dieser wichtigen Achse fast täglich zu Staus, Wartezeiten, Verkehrsüberlastungen und Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs. Die Achse beeinträchtigt zudem die Lebensqualität der Bevölkerung in den angrenzenden Wohngebieten und zerschneidet Quartiere. Mit dem Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel wollen Stadt und Kanton Zürich die Situation nachhaltig verbessern und durch das neue, leistungsfähige Tramangebot den öffentlichen Verkehr stärken. Die Grundlagen zur Realisierung des Vorhabens sollen durch ein kantonales Spezialgesetz (Rosengarten-Verkehrsgesetz) und einen Rahmenkredit von 1100 Millionen Franken geschaffen werden. Für die Umsetzung müssen sowohl das Spezialgesetz als auch der Rahmenkredit angenommen werden.

Die Rosengartenstrasse in Zürich Wipkingen wurde 1972 als vierspurige Hauptverkehrsstrasse (Teil der Westtangente) eröffnet, als Provisorium für den Durchgangsverkehr. Seither ist sie Gegenstand politischer Diskussionen in der Stadt und im Kanton Zürich. Denn die Rosengartenstrasse ist heute eine der verkehrsreichsten Strassen der Schweiz, die mitten durch ein städtisches Wohngebiet führt. Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer müssen regelmässig mit Verzögerungen und Wartezeiten rechnen. Davon sind auch die Busse der Verkehrsbetriebe Zürich betroffen, die sich wegen der regelmässigen Staus verspäten. Zudem zerschneidet die vierspurige Verkehrsachse die umliegenden Quartiere, behindert deren Entwicklung und belastet sie mit Lärm und Schadstoffen.

Ein Projekt für den ganzen Kanton

Die Rosengartenachse (Rosengarten-/Bucheggstrasse) ist für den ganzen Kanton Zürich von grosser Bedeutung. Gemeinsam mit der Hardbrücke stellt sie die einzige leistungsfähige Strassenverbindung zwischen Zürich Nord, der Flughafenregion und dem übrigen nordöstlichen Kantonsgebiet sowie Zürich West und den bevölkerungs- und arbeitsplatzreichen Gebieten südlich des SBB-Gleiskorridors dar. Zudem ist sie eine wichtige Verbindung zwischen diesen Gebieten und der stark wachsenden Region Limmattal.

Rund 60 Prozent des Verkehrsvolumens auf der Rosengarten-/Bucheggstrasse sind Fahrten von einem Ort ausserhalb zu einem Ort innerhalb der Stadt Zürich oder umgekehrt. 34 Prozent der Fahrten werden dem städtischen Binnenverkehr und 6 Prozent dem Durchgangsverkehr zugeordnet.

Im näheren Einzugsbereich der Achse – in Zürich West und Zürich Nord sowie in den Stadtkreisen 3, 6 und 9 – wohnen rund 320 000 Personen. Dies entspricht mehr als einem Fünftel der Kantonsbevölkerung. Zudem arbeiten im gleichen Gebiet fast 284 000 Personen, was rund 30 Prozent aller Beschäftigten im Kanton entspricht. Diese hohe Dichte an Einwohnerinnen und Einwohnern sowie an Arbeitsplätzen schafft unweigerlich Mobilität und damit auch Verkehrsprobleme. Angesichts der prognostizierten Bevölkerungszunahme und des Wirtschaftswachstums wird das Bedürfnis nach Mobilität noch weiter steigen. Das kantonale Gesamtverkehrskonzept hat zum Ziel, die künftige Mobilitätsnachfrage primär durch einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu bewältigen.



Das tägliche Bild am Rosengarten: Stau in beiden Fahrtrichtungen.

Tram und Tunnel ermöglichen dauerhafte Entlastung und Aufwertung

Mit dem Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel haben Stadt und Kanton gemeinsam eine verkehrsträgerübergreifende Lösung erarbeitet, welche die Herausforderungen der Verkehrsentwicklung bewältigen und gleichzeitig die Lebensqualität in den betroffenen Quartieren verbessern soll:

- Das Rosengartentram stärkt die Achse für den öffentlichen Verkehr, nimmt die wachsende Mobilitätsnachfrage auf und verbindet Zürich Nord und Zürich West bzw. Zürich Süd auf direktem Weg.
- Der Rosengartentunnel übernimmt den Grossteil des motorisierten Individualverkehrs von der Rosengartenstrasse und gewährleistet dessen Funktionalität auf dieser wichtigen Achse, indem er ihn flüssig und siedlungsverträglich abwickelt.

- Mit der Entlastung an der Oberfläche entsteht neben dem Rosengartenram Raum für neues Quartierleben. Die Rosengartenstrasse dient dadurch primär dem öffentlichen Verkehr, der Quartierserschliessung sowie dem Fuss- und Veloverkehr.



Das Gesamtprojekt umfasst einen Strassentunnel (grün) zwischen Irchelpark und Hardbrücke, eine neue Tramverbindung vom Milchbuck zum Albisriederplatz mit zwei Linien (blau und orange) sowie flankierende Massnahmen im Strassennetz.

Das Rosengartentram

Das Rosengartentram schafft eine neue, durchgehende Verbindung zwischen Albisriederplatz und Milchbuck. Es entstehen rund 3,1 Kilometer Neubaustrecke, die das 2017 eröffnete Tram Hardbrücke ergänzen. Geplant ist, dass zwei neue Tramlinien auf dieser Achse verkehren. Diese beiden Tangentiallinien übernehmen eine wichtige Funktion im städtischen Tramnetz:

- Sie bieten direkte, zuverlässige und leistungsfähige Verbindungen zwischen den wichtigen Wohn- und Arbeitsgebieten in Zürich Nord, Zürich West und Zürich Süd.
- Der von elf S-Bahn-Linien bediente Bahnhof Hardbrücke wird noch stärker ins städtische Tramnetz eingebunden. Das ermöglicht wiederum rasche Verbindungen in weite Teile des Kantons mit nur einem Umsteigevorgang.
- Das Rosengartentram entlastet die stark ausgelasteten Knoten des öffentlichen Verkehrs rund um den Hauptbahnhof, was sich positiv auf die Stabilität des gesamten Netzes auswirkt.

In der Netzentwicklungsstrategie 2030 der Verkehrsbetriebe Zürich ist deshalb eine Tramverbindung am Rosengarten ein zentrales Element. Die entlastende Tramtangente ist elementar, damit sich der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich weiterentwickeln kann.

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:

Stimmen Sie den Beschlusstexten der folgenden Vorlage zu?

Projekt Rosengartentram und Rosengartentunnel in der Stadt Zürich; Erlass eines Spezialgesetzes und Bewilligung eines Rahmenkredits (vom 25. März 2019)

A. Gesetz über eine Tramverbindung und einen Strassentunnel am Rosengarten in der Stadt Zürich (Rosengarten-Verkehrsgesetz)

B. Beschluss des Kantonsrates über einen Rahmenkredit für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel
Die Fragen A und B können beide mit Ja oder Nein beantwortet werden. Es ist auch gestattet, nur für oder gegen eine der Vorlagen zu stimmen oder überhaupt auf eine Stimmabgabe zu verzichten.

Weil das Angebot für den motorisierten Individualverkehr auf dem heutigen Stand von höchstens 56 000 Fahrzeugen pro Tag unverändert bleibt, muss das künftige Verkehrswachstum vollumfänglich durch den öffentlichen Verkehr getragen werden. Die heute auf der Rosengartenachse verkehrenden Buslinien sind allerdings bereits stark ausgelastet. Heute verkehren auf der Rosengartenachse drei Gelenkbuslinien mit einer Kapazität von rund 1900 Personen pro Stunde und Richtung. Die beiden geplanten Tramlinien können die steigende Nachfrage auf der Rosengartenachse auf absehbare Zeit bewältigen. Nach Inbetriebnahme der neuen Tramverbindungen (zwei Tramlinien, eine Gelenkbuslinie) beträgt die Kapazität rund 3500 Personen pro Stunde und Richtung. Faktisch wird die Kapazität des öffentlichen Verkehrs somit fast verdoppelt.

Das Rosengartentram kann die topografische Steigung der Achse gut bewältigen. Im steilsten Abschnitt des Tramprojekts beträgt die Steigung knapp acht Prozent. Dies entspricht der Situation entlang der Tramlinie zum Zoo und ist etwas weniger steil als bei der Strecke ins Albisgütli.



Das Rosengartentram schliesst zwischen Milchbuck und Albisriederplatz die Lücken im Tramnetz.

Der Rosengartentunnel

Aktuell verkehren an einem normalen, durchschnittlichen Werktag (ohne Ferien- und Feiertage) 56 000 Fahrzeuge über die Rosengartenachse. Der geplante, rund 2,3 Kilometer lange Strassentunnel stellt die Erhaltung dieser Kapazität für den motorisierten Individualverkehr sicher. Die Infrastruktur, namentlich die leistungsbestimmenden Knoten um den Rosengartentunnel, wird auf den heutigen Spitzenstundenverkehr von 3900 Fahrzeugen pro Stunde ausgelegt. Künftig können 53 000 Fahrzeuge im Rosengartentunnel und 3000 Fahrzeuge auf der dann zumal kommunalen oberirdischen Rosengartenstrasse (Abschnitt Nordstrasse bis Bucheggplatz) verkehren. Somit bleibt die heutige Kapazität erhalten, wird aber nicht ausgebaut.

Damit bleibt diese wichtige Verbindung zwischen grossen Lebens- und Arbeitsplatzgebieten auch in Zukunft ausreichend leistungsfähig. Der Verkehr wird stabilisiert, kann siedlungsverträglich abgewickelt werden und die Reisezeiten sind für alle Verkehrsteilnehmenden besser planbar.

Der Tunnel ist eine unabdingbare Voraussetzung für das Rosengartentram und gleichzeitig eine nachhaltige Entlastung der Wohngebiete. Die Lösung verhindert unerwünschten Ausweichverkehr über Quartierstrassen und ermöglicht zusammen mit dem Ausbau der Nordumfahrung eine Rückverlagerung des heutigen Ausweichverkehrs aus den Quartieren auf die unterirdische Rosengartenachse.

Der Rosengartentunnel wird also keine Kapazitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr mit sich bringen. Eine solche wäre weder technisch möglich noch sinnvoll: Die Kapazität der Rosengartenachse wird durch die Leistungsfähigkeit des anschliessenden Strassennetzes (insbesondere die Hardbrücke und die Strassen südlich des SBB-Gleiskorridors) beschränkt. Jedoch schafft das Rosengartentram wichtige zusätzliche Kapazitäten beim öffentlichen Verkehr, sodass der künftige Mehrverkehr, wie im kantonalen Gesamtverkehrskonzept angestrebt, über den öffentlichen Verkehr bewältigt werden kann.

Das Bauwerk besteht aus zwei Abschnitten:

- Zwischen Hardbrücke/Wipkingerplatz und Bucheggplatz entstehen zwei voneinander getrennte Röhren mit je zwei Spuren. Der Tunnel verläuft in einem Bogen, damit er die Höhendifferenz mit einer Steigung von höchstens fünf Prozent überwinden kann. Die geringere Steigung verbessert die Verkehrssicherheit und verringert Emissionen.
- Vom Bucheggplatz bis zur Hirschwiesenstrasse ist ein zweispuriger Tunnel im Gegenrichtungsbetrieb vorgesehen. Diese Kapazität ist ausreichend, weil ein grosser Teil des Verkehrs zur und von der Hardbrücke am Bucheggplatz ein- bzw. abfließt. Die vorberatende Kommission des Kantonsrates ergänzte die Vorlage um eine Sicherheitsspur in Mittellage (analog Milchbuckttunnel). Diese ist jedoch keine vollwertige Fahrspur, sondern verbessert Sicherheit und Verfügbarkeit des Tunnels bei Pannen oder Unterhaltsarbeiten.

Für das Verkehrsmanagement auf den oberirdischen Strassen ist die Stadt Zürich zuständig. Der Tunnel ist im Eigentum des Kantons und wird von diesem betrieben und gesteuert. Der Kanton und die Stadt Zürich erarbeiten gemeinsam ein umfassendes Monitoringkonzept. Die Verkehrsmengen werden laufend überwacht und periodisch in einem Bericht publiziert. Weist der Bericht aus, dass die Zahl von 53 000 Fahrzeugen im Tunnel und/oder von 3000 Fahrzeugen auf der Rosengartenstrasse überschritten wird, so arbeiten Stadt und Kanton gemeinsam Massnahmen aus und setzen diese in ihrem Zuständigkeitsbereich um.

Quartiere können wieder zusammenwachsen

Mit dem Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel kann der oberirdische Strassenverkehr massiv reduziert werden: Der 1,3 Kilometer lange, mitten durch ein Wohngebiet führende Abschnitt zwischen Röschibachstrasse und Wehntalerstrasse wird um mindestens 80 Prozent vom Strassenverkehr entlastet. Zwischen Nordstrasse und Bucheggplatz sind es rund 95 Prozent. Dadurch verringert sich für die Bevölkerung die Abgas- und Lärmbelastung. Auf weiteren Strassenabschnitten im direkten Wohnumfeld (rund 2 Kilometer) kann der Autoverkehr um mindestens 25 Prozent reduziert werden.

Parlament

Der Kantonsrat hat am 25. März 2019 dem Gesetz über eine Tramverbindung und einen Strassentunnel am Rosengarten in der Stadt Zürich mit 102 zu 64 Stimmen zugestimmt. Dem Rahmenkredit für das Gesamtprojekt Rosengartentram und Rosengartentunnel hat er mit 101 zu 64 Stimmen zugestimmt.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen:

Ja

Weil der Grossteil des Strassenverkehrs künftig durch den Tunnel abgewickelt werden kann, können heute getrennte Quartierteile wieder zusammenwachsen. Es entsteht ein verkehrsberuhigter Strassenraum mit mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr. Mit oberirdischen Querungen können wieder Verbindungen zwischen den Quartierteilen geschaffen werden. Darüber hinaus können neue identitätsstiftende Plätze und lebenswerte Strassenräume mit Aufenthaltsqualität entstehen.

Die Gestaltung des Tunnelportals oberhalb des Wipkingerplatzes stellt eine städtebauliche Herausforderung dar, auf die in der weiteren Projektierung besondere Aufmerksamkeit gelegt wird. Das Portal wird möglichst raumsparend in die bestehende Infrastruktur eingebettet. So befindet sich die Tunneleinfahrt auf der Ebene des Wipkingerplatzes direkt unterhalb der heute bestehenden Hardbrücke, während auf der oberen Ebene der Verkehr von der Hardbrücke auf einer Rampe auf das Niveau des vom Wipkingerplatz kommenden Tunnels abgesenkt wird. Der Wipkingerplatz ist vom Projekt kaum betroffen und behält im Wesentlichen seine heutige Form.

Die Quartiere im Umfeld der Rosengartenachse werden weiterhin mittels flankierender Massnahmen vor Schleichverkehr geschützt. Die heutigen Massnahmen werden von der Stadt Zürich aufgrund der neuen Verkehrsführung am Rosengarten auf ihre Wirksamkeit überprüft und bei Bedarf ergänzt. Die Stadt kann mit begründetem Gesuch beim Kanton den Erlass von Planungszonen im Gebiet zwischen Albisriederplatz und Milchbuck beantragen. Der Kanton setzt diese fest.



Mögliche Gestaltung des Tunnelportals Wipkingen. Zwei Spuren führen von der Hardbrücke direkt in den Tunnel. Zwei weitere Spuren werden auf dem Niveau des Wipkingerplatzes unterirdisch zu einem zweimal zweispurigen Tunnel zusammengeführt.

Weichenstellung durch Spezialgesetz und Rahmenkredit

Angesichts der jahrzehntelangen Vorgeschichte und des grossen Handlungsbedarfs soll möglichst früh ein politischer Grundsatzentscheid über das Gesamtprojekt gefällt werden. Deshalb wird den Stimmberechtigten das Projekt bereits auf dem Stand einer erweiterten Planungsstudie vorgelegt. Das ist auch aus finanzieller Sicht sinnvoll, da die Ausarbeitung eines detaillierten Vorprojekts gut 20 Millionen Franken kosten würde.

Ein Spezialgesetz definiert die Bestandteile des Projekts und überträgt die Kompetenz für seine Planung und Ausführung im Einvernehmen zwischen Stadtrat und Regierungsrat von der Stadt Zürich auf den Kanton. Auch die wichtigsten Auswirkungen und Folgen (u. a. in finanzieller Hinsicht) werden in der Studie dargestellt. Ein Rahmenkredit schafft dabei die Grundlage für die Finanzierung des Projekts. Detailfragen zur konkreten Ausführung und Umsetzung oder Gestaltung einzelner Projektbestandteile werden in den folgenden Phasen unter Einbezug der zuständigen Fachstellen gemeinsam von Kanton und Stadt geklärt. Auch die direktbetroffene Bevölkerung erhält in den jeweiligen Verfahrensschritten weitere Gelegenheiten zur Mitwirkung.

Nach Inkrafttreten des Rosengarten-Verkehrsgesetzes werden der Regierungsrat und der Stadtrat gemeinsam über das weitere Vorgehen in Bezug auf das Gesamtprojekt entscheiden. Die Details werden in einer Umsetzungsvereinbarung zwischen Kanton und Stadt geregelt.

Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für das Rosengartentram und den Rosengartentunnel belaufen sich auf rund 1148 Millionen Franken inklusive Reserve. Davon finanziert der Kanton rund 1100 Millionen Franken. Die Kosten für die Stadt Zürich betragen rund 48 Millionen Franken (Rückbau bestehender Brücken und Unterführungen sowie Verlegung der städtischen Werkleitungen). Zudem trägt sie die Kosten für Massnahmen zur Aufwertung und Umgestaltung von Strassen und Plätzen über das eigentliche Projekt hinaus. Deren Umfang ist nicht Gegenstand der Abstimmungsvorlage und zum jetzigen Planungsstand noch nicht bekannt.

Das Spezialgesetz ändert die Zuständigkeiten für das Vorhaben. Der Kostenteiler für das Gesamtprojekt entspricht jedoch der Regelfinanzierung gemäss den gesetzlichen Grundlagen. Das heisst, der Kanton bezahlt nicht mehr oder weniger, als er ohne Spezialgesetz bezahlen würde. Die Projektierungskosten werden allerdings nicht wie sonst üblich durch die Stadt vorfinanziert.

Darum stimmen wir ab

Gegen die Vorlage wurde das Volksreferendum ergriffen. Ausserdem hat der Gemeinderat der Stadt Zürich (Gemeindeparlament) das Gemeindereferendum ergriffen. Deshalb stimmen wir darüber ab.

Kosten Kanton (ohne Abzug von Bundessubventionen)	Beträge (gerundet, in Mio. Franken)
Baukosten (inkl. 8% MWSt und 2,5% Verwaltungsaufwand)	788,6
– davon Tunnel (rund 2,3 km)	579,5
– davon übrige Strassenmassnahmen	43,9
– davon Tram (rund 3,1 km)	165,2
Projektierung, Bauleitung, Nebenkosten, bauseitige Leistungen	140,5
Landerwerb, Landbeanspruchungen, weitere Entschädigungen	86,0
= Bruttowerkkosten	1015,1
Projektreserve	84,9
Total	1100,0

Die Kostengenauigkeit entspricht dem aktuellen Planungsstand und beträgt für die Strassen- und Tramanlagen $\pm 20\%$ und für den Tunnel $\pm 30\%$.

Der Strassenfonds und die bestehende Finanzierung der Verkehrsabgabe erlauben es, die Kosten für den Rosengartentunnel zu tragen, ohne andere Projekte und Aufgaben zu beeinträchtigen. Das Rosengartentram ist im Rahmen der jährlichen Einlage in den Verkehrsfonds finanzierbar. Das Projekt ist zudem im Agglomerationsprogramm des Bundes enthalten. Dieser hat bisher bei ähnlichen Projekten 30 bis 40 Prozent an den kantonalen Aufwand geleistet.

Beim Tunnel ist aufgrund von Erfahrungswerten mit jährlichen Unterhalts- und Betriebskosten zulasten des Strassenfonds von rund 1,6 Millionen Franken zu rechnen. Diese sind insbesondere auf den Unterhalt und den Betrieb der Lüftung zurückzuführen. Die Betriebskosten der neuen Tramlinien und die Unterhaltskosten der Traminfrastruktur werden über den Zürcher Verkehrsverbund finanziert. Gemäss Erfahrungswerten ist für das Rosengartentram mit Unterhaltskosten unter 1 Million Franken pro Jahr zu rechnen.

Gesetz und Rahmenkredit bedingen sich gegenseitig

Rosengartentram und Rosengartentunnel sind funktional und bautechnisch miteinander verbunden. Der Rahmenkredit umfasst die notwendigen Gelder für das im Rosengarten-Verkehrsgesetz definierte und zwischen Kanton und Stadt ausgearbeitete Gesamtprojekt. Finanzierung, Bewilligung und Bau des Projekts bilden somit ein Ganzes.

Nehmen die Stimmberechtigten nur das Gesetz an, fehlen die Finanzmittel für die Umsetzung des Gesamtprojekts. Umgekehrt bildet das Gesetz die Rechtsgrundlage für den Rahmenkredit. Ohne die gesetzliche Grundlage kann der Rahmenkredit nicht genutzt werden.

Somit müssen für die Umsetzung des Gesamtprojekts sowohl der Rahmenkredit als auch das Spezialgesetz angenommen werden.

Meinung der Minderheit des Kantonsrates Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates

Die Minderheit des Kantonsrates lehnt das Projekt «Rosengartentram und Rosengartentunnel» als extrem teuer ab. Es bringt für die seit Jahrzehnten unter den massiven Verkehrsimmissionen leidenden Stadtquartiere keine wirkliche Lösung.

Unverhältnismässig hohe Kosten – fragwürdiger Nutzen

Das Projekt, bestehend aus Rosengartentunnel und Rosengartentram, soll 1,1 Milliarden Franken kosten. Es ist alles andere als sicher, ob dieser enorme Betrag ausreicht, um das Projekt zu realisieren. Die wahren Kosten wird man erst kennen, wenn die Detailplanung abgeschlossen ist. Erfahrungsgemäss werden die Gesamtausgaben am Schluss höher ausfallen als heute angenommen.

Man erhält dafür rund 700 Meter lärmberuhigte Strasse und eine neue Tramverbindung. Das ist eindeutig zu wenig. Im ganzen Kanton warten rund 700 Kilometer Staatsstrassen auf eine Lärmsanierung. Mit rund 1 Milliarde Franken könnte man sehr viel mehr bewirken als mit dem überbeuerten Rosengartenprojekt.

Der Gesamtnutzen des Projekts für das Quartier Zürich Wipkingen ist zweifelhaft: Der untere Strassenteil vom Wipkingerplatz bis zur Nordstrasse bleibt eine Staatsstrasse und muss viel und schnellen Verkehr schlucken. Die zweistöckigen Tunnelportale inmitten von Wohnquartieren werden die dort wohnende Bevölkerung weiter mit Lärm und Dreck belasten. Das geplante Portal am Wipkingerplatz verunstaltet den ehemaligen Dorfplatz, der eigentlich seit Langem aufgewertet werden sollte, endgültig. Es ist weiter damit zu rechnen, dass die Mietpreise dank der von den Steuerzahlenden bezahlten Lärmsanierung für Normalverdienende bald unerschwinglich werden.

Verkehrspolitik von vorgestern

Der 2,3 Kilometer lange Tunnel verringert die Schadstoffimmissionen nicht. Er leistet keinen Beitrag zur CO₂-Reduktion. Im Gegenteil: Der Autoverkehr quer durch Zürich wird attraktiver und die Kapazität für den motorisierten Individualverkehr wird ausgeweitet. Statt der bisher vier Spuren werden neu mit dem Tunnel sogar deren sechs zur Verfügung stehen, vier im Tunnel und zwei oberirdisch.

Die Mehrheit des Kantonsrates hat das Projekt der Regierung mit zusätzlichen Mittelspuren ergänzt, damit die Tunnels sicherer würden. Dieselbe Mehrheit verweigerte aber die gesetzliche Festlegung einer Maximalzahl von 56 000 Fahrzeugen pro Tag. Ein entsprechendes Versprechen mit einer blossen Überwachung (Monitoring) soll genügen. Damit fehlt eine Garantie, dass die 70 Millionen Franken teuren Mittelspuren in Zukunft bei Bedarf nicht doch für den Autoverkehr freigegeben werden. Die Pläne zur Nutzung der zweiten Röhre am Gotthard und die Bestrebungen des Bundes, auch Pannestreifen viel befahrener Autobahnen bei Bedarf freizugeben, lassen grüssen.

Das im Projekt enthaltene Rosengartenram ist für den Grossteil der Minderheit wünschbar, dient aber im Gesamtprojekt lediglich als Feigenblatt für den Strassenausbau. Ein anderer Teil sieht neue, flexibler einsetzbare Doppelgelenkbusse als bessere öV-Lösung. Insbesondere die aufgrund der neuen Linienführung des Trams notwendige Neugestaltung des Albisriederplatzes wird abgelehnt, weil sie die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger deutlich verschlechtert.

Bessere und weit günstigere Lösungen für die verkehrsgeschädigten Quartiere möglich

Für die Verbesserung der Lebensqualität am Rosengarten müssen neue, zeitgemässe Lösungen gesucht werden. Diese müssen rasch umgesetzt werden. Es ist für die Betroffenen unzumutbar, weitere 15 Jahre oder länger der täglichen Verkehrslawine ausgesetzt zu bleiben. Es gibt Lösungen, die sich rasch und günstig realisieren lassen: Verkehrsberuhigende Massnahmen wie Tempo 30 oder das Anbringen von zusätzlichen Fussgängerüberführungen kosten wenig und sind zumindest als Sofortmassnahmen durchaus effizient. Nach der Ablehnung des vorliegenden Monsterprojekts muss zudem ohne weitere Verzögerung über einen geeigneten Ausbau des öffentlichen Verkehrs nachgedacht werden.

Der Gemeinderat der Stadt Zürich steht dem Projekt sehr kritisch gegenüber. Es macht auch deshalb wenig Sinn, in der Stadt Zürich Hunderte von Millionen in den Strassenausbau zu investieren, wenn das Projekt offensichtlich von der deutlichen Mehrheit der zuständigen Volksvertretung abgelehnt wird.

Der Gemeinderat der Stadt Zürich lehnt das Projekt Rosengarten ab

Gemeindereferendum

Das Projekt Rosengarten bringt für viele Stadtquartiere der Stadt Zürich zwischen Milchbuck und weit über den Albisriederplatz hinaus keine Verbesserungen, sondern massive Verschlechterungen. Nicht nur werden Gebäude im Wert von 84 Millionen Franken entlang der ganzen Strecke abgerissen, sondern es werden auch Grünanlagen zerstört und ganze Baumalleen ersatzlos gefällt. Auch der Irchelpark, grüne Erholungszone und wichtig für das Stadtklima, wird verkleinert. Gewaltige Tunnelportale am Milchbuck, am Bucheggplatz und am Wipkingerplatz werden die seit Jahrzehnten gewachsene Stadt zerstören und verschandeln.

Kernstück des 1,1-Milliarden-Franken-Projekts ist ein Hochleistungstunnel, der in einem Wohnquartier beginnt und in einem Wohnquartier endet. Am schlimmsten werden die Folgen am Wipkingerplatz zu spüren sein: Für das neue Bauwerk mit seinen neun Fahrspuren muss eine ganze Häuserzeile abgerissen werden. Nur damit auch die Tunneleinfahrten – *mitte im Wohnquartier* – Platz finden. Weil aber vor und nach dem Tunnel die Strassen nicht ausgebaut werden, wird das bestehende Verkehrsproblem an der Rosengartenstrasse nicht gelöst, sondern verschlimmert.

Und nicht einmal die Situation des öffentlichen Verkehrs wird verbessert. Am Albisriederplatz wird die erst vor Kurzem aufwendig sanierte Umsteigedrehscheibe für Tram- und Buspassagiere aufgehoben. Die künftig längeren Umsteigewege behindern die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in den Stadtkreisen 3, 4 und 9 sowie die vielen Berufspendlerinnen und Berufspendler. Die beiden wichtigen städtischen Buslinien 72 und 83 können projektbedingt gar nicht mehr über den Albisriederplatz fahren. Damit werden ganze Stadtquartiere vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten.

Diese unsinnige Planung ist auch der Grund dafür, dass der Gemeinderat der Stadt Zürich mit überwältigender Mehrheit selber das Gemeindereferendum im Namen der Stadt Zürich ergriffen hat.

Stellungnahme des Referendumskomitees

Mehr Verkehr mitten im Wohnquartier?

Der Kanton plant einen gigantischen Tunnel mitten in Zürich, mitten im Wohnquartier. Für über 1,1 Milliarden Franken wird aber lediglich eine Strecke von gerade mal 700 Metern Länge beruhigt, die nachfolgenden Strassen bleiben immer noch mit gleich viel Verkehr belastet. Dafür will man ein monumentales Tunnelportal am Rosengarten und eines am Bucheggplatz bauen – was nicht nur viel Steuergelder, sondern auch viel Raum beansprucht. Alles in allem sind es sieben Spuren nebeneinander – plus zwei unterirdische Spuren. Rücksichtslos werden Häuser abgerissen, Baumalleen ersatzlos gefällt und ein Stück Stadt zerstört. Eine riesige Dauerbaustelle über mindestens sieben Jahre belästigt und stört. Die Folgen für die angrenzenden Wohnquartiere sind nicht zumutbar. Der Gemeinderat von Zürich hat sich deshalb gegen diese Stadtautobahn entschieden und selber das Referendum ergriffen.

Steuergeld verlocken?

Der Zürcher Regierungsrat spekuliert damit, dass sich der Bund finanziell am Rosengartenprojekt beteiligen wird. Doch das zuständige Bundesamt beurteilt das Projekt als ungenügend und kritisiert insbesondere das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis. Ob jemals Bundesgeld für dieses Projekt flösse, ist völlig unklar. Gut möglich, dass die exorbitanten Kosten allein am Kanton Zürich hängen bleiben. Trotzdem soll die Stimmbevölkerung jetzt die Verantwortung für dieses unangereifte Projekt mit sehr hohen Kosten übernehmen.

Mehr Klimaschaden?

Die projektierte Stadtautobahn widerspricht allen klimapolitischen Zielen von Stadt und Kanton Zürich. Wertvolle und dringend notwendige Grünräume gehen unwiederbringlich verloren. Schon heute hat Zürich im Sommer ein Hitzeproblem. Mit diesem Projekt werden die Hitze und die Tropennächte in der Stadt Zürich noch einmal zunehmen. Der Zürcher Kantonsrat hat sich im Frühling 2019 für eine klimafreundlichere Politik ausgesprochen. Er setzt sich damit für eine deutliche Reduktion von CO₂-Emissionen ein – der Bau dieser Stadtautobahn gefährdet all diese Klimaziele.

3. A. Volksinitiative «Entlastungs- initiative» (Änderung des Steuergesetzes)

3

3. B. Volksinitiative «Mittelstands- initiative» (Änderung des Steuergesetzes)

Es kommen zwei Volksinitiativen zur Abstimmung: die Volksinitiative «Für die Entlastung der unteren und mittleren Einkommen (Entlastungsinitiative)» und die Volksinitiative «Mittelstandsinitiative – weniger Steuerbelastung für alle». Beide Volksinitiativen verlangen eine Änderung von § 35 des kantonalen Steuergesetzes. Die Entlastungsinitiative will die unteren und mittleren Einkommen steuerlich entlasten und die höheren Einkommen steuerlich stärker belasten. Die Mittelstandsinitiative will bei der Einkommenssteuer eine Entlastung aller Steuerpflichtigen und die oberste Progressionsstufe abschaffen. Nähere Erläuterungen zu den beiden Volksinitiativen finden Sie auf den folgenden Seiten.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen zu beiden Volksinitiativen: Nein.

Die beiden Volksinitiativen schliessen sich gegenseitig aus. Bei Annahme beider Volksinitiativen entscheidet die Stichfrage.

Zur Stichfrage haben Kantonsrat und Regierungsrat keine Empfehlung abgeben.

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:

Stimmen Sie folgenden Vorlagen zu?

A. Volksinitiative «Für die Entlastung der unteren und mittleren Einkommen (Entlastungsinitiative)»

B. Volksinitiative «Mittelstandsinitiative – weniger Steuerbelastung für alle»

Die Fragen A und B können beide mit Ja oder Nein beantwortet werden. Es ist auch gestattet, nur für oder gegen eine der Vorlagen zu stimmen oder überhaupt auf eine Stimmabgabe zu verzichten.

C. Stichfrage: Welche der beiden Vorlagen soll in Kraft treten, falls sowohl die «Entlastungsinitiative» als auch die «Mittelstandsinitiative» angenommen werden?

Zutreffendes ankreuzen:
Vorlage A

(«Entlastungsinitiative»)

Vorlage B

(«Mittelstandsinitiative»)

Sie können die Frage C auch dann beantworten, wenn Sie bei den Fragen A und B mit Nein gestimmt oder auf eine Stimmabgabe verzichtet haben.

3

A. Volksinitiative «Für die Entlastung der unteren und mittleren Einkommen (Entlastungs- initiative)»

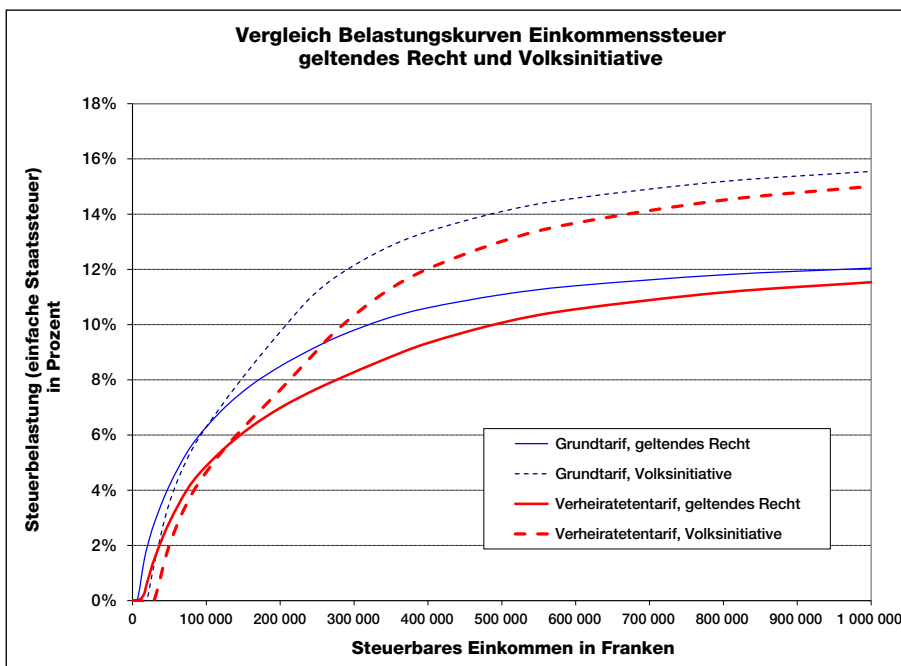
Verfasst vom Regierungsrat

Die Volksinitiative «Für die Entlastung der unteren und mittleren Einkommen (Entlastungsinitiative)» verlangt eine Änderung der Einkommenssteuertarife: Die tiefen und mittleren Einkommen bis rund 120 000 Franken sollen entlastet und die höheren Einkommen stärker belastet werden. Dazu will die Volksinitiative die Progression des Einkommenssteuertarifs verschärfen. Die höchste Progressionsstufe soll von 13 auf 17 Prozent angehoben werden. Dies würde bei hohen Einkommen zu Mehrbelastungen bei der Einkommenssteuer von bis zu rund 30 Prozent führen. Die Verschärfung der Progression des Einkommenssteuertarifs würde die steuerliche Attraktivität des Kantons Zürich für Steuerpflichtige mit hohen Einkommen stark beeinträchtigen. Die Entlastungen bei den tiefen und mittleren Einkommen würden für verschiedene Gemeinden zu substantiellen Steuerausfällen führen.

Verschiebung der Einkommenssteuerbelastung

Die Volksinitiative verlangt eine Änderung des Grundtarifs und des Verheiratedentaris der Einkommenssteuer gemäss § 35 des Steuergesetzes vom 8. Juni 1997. Im Einkommenssteuertarif soll der Betrag, bis zu welchem keine Einkommenssteuer zu bezahlen ist, wesentlich höher angesetzt werden als heute. Für darüber liegende Einkommen soll die Progression – die Zunahme der Steuerbelastung mit der Einkommenshöhe – verstärkt und im oberen Einkommensbereich stark erhöht werden. Die höchste Progressionsstufe soll von 13 auf 17 Prozent angehoben werden und würde für Alleinstehende ab einem steuerbaren Einkommen von 200 000 Franken und für Verheiratete ab einem steuerbaren Einkommen von 250 000 Franken einsetzen.

Die folgende Grafik zeigt, wie sich bei Annahme der Initiative die Steuerbelastung für steuerbare Einkommen bis 1 Million Franken verändern würde:



Die mit der Volksinitiative vorgeschlagenen Einkommenssteuertarife würden gegenüber den geltenden Einkommenssteuertarifen zu einer wesentlichen Verschiebung der Steuerbelastung führen. Für steuerbare Einkommen unter rund 100 000 Franken (Alleinstehende) bzw. rund 120 000 Franken (Verheiratete) würden sich teilweise substantielle Steuerentlastungen ergeben. Für darüber liegende Einkommen würde hingegen die Progression im Vergleich zu den geltenden Tarifen wesentlich stärker ansteigen, was teilweise zu starken Steuererhöhungen führen würde.

Die nachstehende Tabelle bietet einen Überblick, wie sich die Einkommenssteuer (Staats- und Gemeindesteuern in der Stadt Zürich) bei Annahme der Volksinitiative für **Alleinstehende** verändern würde:

Steuerbares Einkommen	Geltender Einkommenssteuertarif		Mit der Volksinitiative vorgeschlagener Einkommenssteuertarif		Erhöhung/Verminderung der Einkommenssteuer	
	Staats- und Gemeindesteuern	Staats- und Gemeindesteuern	Staats- und Gemeindesteuern	Staats- und Gemeindesteuern	in Franken	in Prozent
in Franken	in Franken	in Franken	in Franken	in Franken	in Franken	in Prozent
0	0	0	0	0	0	0,0
20 000	895	32	895	32	-863	-96,4
40 000	3 261	2 409	3 261	2 409	-852	-26,1
60 000	6 472	5 892	6 472	5 892	-580	-9,0
80 000	10 296	9 975	10 296	9 975	-321	-3,1
100 000	14 418	14 454	14 418	14 454	36	0,3
120 000	18 872	19 355	18 872	19 355	483	2,6
140 000	23 505	24 988	23 505	24 988	1 483	6,3
160 000	28 543	30 942	28 543	30 942	2 399	8,4
200 000	38 877	44 591	38 877	44 591	5 714	14,7
250 000	52 617	64 056	52 617	64 056	11 439	21,7
300 000	67 390	83 521	67 390	83 521	16 131	23,9
400 000	97 160	122 451	97 160	122 451	25 291	26,0
500 000	126 930	161 381	126 930	161 381	34 451	27,1
600 000	156 700	200 311	156 700	200 311	43 611	27,8
800 000	216 240	278 171	216 240	278 171	61 931	28,6
1 000 000	275 780	356 031	275 780	356 031	80 251	29,1
5 000 000	1 466 580	1 913 231	1 466 580	1 913 231	446 651	30,5

Einkommensbelastung (Staats- und Gemeindesteuern, Steuerfüsse 2019, ref./kath., Stadt Zürich) für Alleinstehende (Grundtarif) nach geltendem Recht und gemäss Volksinitiative

Die nachstehende Tabelle bietet einen Überblick, wie sich die Einkommenssteuer (Staats- und Gemeindesteuern in der Stadt Zürich) bei Annahme der Volksinitiative für **Verheiratete** verändern würde:

Steuerbares Einkommen	Geltender Einkommenssteuertarif	Mit der Volksinitiative vorgeschlagener Einkommenssteuertarif	Erhöhung/Verminderung der Einkommenssteuer	
	Staats- und Gemeindesteuern	Staats- und Gemeindesteuern	in Franken	in Prozent
in Franken	in Franken	in Franken	in Franken	in Prozent
0	0	0	0	0,0
20 000	306	0	-306	-100,0
40 000	2 047	1 003	-1 044	-51,0
60 000	4 625	3 796	-829	-17,9
80 000	7 802	7 048	-754	-9,7
100 000	11 188	10 712	-476	-4,3
120 000	14 852	14 720	-132	-0,9
140 000	18 908	19 231	323	1,7
160 000	23 030	23 971	941	4,1
200 000	31 977	34 963	2 986	9,3
250 000	44 006	51 680	7 674	17,4
300 000	56 950	71 145	14 195	24,9
400 000	85 481	110 075	24 594	28,8
500 000	115 251	149 005	33 754	29,3
600 000	145 021	187 935	42 914	29,6
800 000	204 561	265 795	61 234	29,9
1 000 000	264 101	343 655	79 554	30,1
5 000 000	1 454 901	1 900 855	445 954	30,7

Einkommensbelastung (Staats- und Gemeindesteuern, Steuerfüsse 2019, Stadt Zürich, ref./kath.) für Verheiratete (Verheiratetetarif) nach geltendem Recht und gemäss Volksinitiative

Bei Annahme der Volksinitiative ergäben sich für hohe Einkommen Mehrbelastungen von bis zu rund 30 Prozent. Für steuerbare Einkommen von 200 000 Franken resultierten Mehrbelastungen von rund 15 Prozent beim Tarif für Alleinstehende und von rund 9 Prozent beim Verheiratetetarif. Für Einkommen unter rund 100 000 Franken (Alleinstehende) bzw. rund 120 000 Franken (Verheiratete) ergäben sich dagegen Steuerentlastungen, welche bei sehr tiefen Einkommen zu einer vollständigen Steuerentlastung führen können.

Parlament

Der Kantonsrat hat die kantonale Volksinitiative «Für die Entlastung der unteren und mittleren Einkommen (Entlastungsinitiative)» am 5. November 2018 mit 125 zu 41 Stimmen abgelehnt.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen:

Nein

Steueremehrträge beim Kanton, unterschiedliche Auswirkungen bei den Gemeinden

Die mit der Volksinitiative vorgeschlagenen Einkommenssteuertarife würden bei einer rein statischen Betrachtung, das heisst ohne Berücksichtigung von möglichen Zu- oder Wegzügen als Folge der Änderungen, für den Kanton zu einer Erhöhung der Einkommenssteuererträge von rund 5 Prozent führen. Dies entspräche jährlichen Mehreinnahmen von rund 200 Millionen Franken. Es ist allerdings davon auszugehen, dass bei Annahme der Initiative Steuerpflichtige mit hohem Einkommen vermehrt aus dem Kanton Zürich wegziehen und auch weniger Steuerpflichtige mit hohem Einkommen in den Kanton Zürich zuziehen würden. Damit würden die Steueremehrnahmen verkleinert.

Bei den Gemeinden wären die Auswirkungen auf die Steuererträge unterschiedlich. Da der von der Volksinitiative vorgeschlagene Einkommenssteuertarif bei den Steuerpflichtigen mit höherem Einkommen Mehrbelastungen und bei den Steuerpflichtigen mit tieferem Einkommen Minderbelastungen bewirken würde, entstünden bei Gemeinden mit einem grösseren Anteil an gut verdienenden Steuerpflichtigen insgesamt eher Mehrerträge. Bei Gemeinden mit einem überwiegenden Anteil an Steuerpflichtigen mit tieferem Einkommen wäre insgesamt eher mit Steuerausfällen zu rechnen. Für gewisse Gemeinden ergäben sich dabei Mindererträge bei der Einkommenssteuer von bis zu rund 9 Prozent. Weiter würden sich Wegzüge von Personen mit hohem Einkommen auch für die Gemeinden negativ auswirken.

Starke Mehrbelastung der hohen Einkommen hätte negative Folgen

Die Annahme der Volksinitiative würde zu einer wesentlichen Verschiebung der Einkommenssteuerbelastung führen. Insbesondere würde die Erhöhung der höchsten Progressionsstufe von 13 auf 17 Prozent bei hohem Einkommen zu Mehrbelastungen von bis zu rund 30 Prozent führen. Bei solchen Mehrbelastungen sind mittel- bis langfristig negative Auswirkungen für den Kanton Zürich zu befürchten. Der Kanton Zürich liegt heute im interkantonalen Belastungsvergleich bei Bruttoarbeitseinkommen von 200 000 bis 500 000 Franken nur im Mittelfeld der Kantone und bei Einkommen von 1 000 000 Franken auf den hinteren Rängen. Im Vergleich zu den Nachbarkantonen Zug und Schwyz werden hohe Einkommen deutlich stärker belastet.

Die von der Volksinitiative vorgeschlagenen Einkommenssteuertarife hätten zur Folge, dass der Kanton Zürich bei hohem Einkommen eine der höchsten Steuerbelastungen der Schweiz aufweisen würde. Damit würde der Kanton Zürich für hohe Einkommen bezüglich Steuerlast zu einem äusserst unattraktiven Standort. Steuerpflichtige mit hohem Einkommen spielen jedoch im Hinblick auf den Steuerertrag eine wichtige Rolle. So tragen Steuerpflichtige mit einem steuerbaren Einkommen über 200 000 Franken rund 35 Prozent zum gesamten Einkommenssteueraufkommen des Kantons bei, obwohl sie nur einen Anteil von rund 4 Pro-

zent der Steuerpflichtigen ausmachen. Sie leisten somit einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung der staatlichen und kommunalen Leistungen. Der Kanton Zürich hat daher ein Interesse daran, dass der Kanton und die Gemeinden für diese Steuerpflichtigen nicht unattraktiv werden. Bei Annahme der Initiative bestünde ein grosses Risiko, dass sehr gut verdienende Steuerpflichtige ihren Wohnsitz im Kanton Zürich aufgeben und dass weniger Steuerpflichtige mit sehr hohem Einkommen ihren Wohnsitz vom Ausland oder von anderen Kantonen in den Kanton Zürich verlegen. Solche Wegzüge und unterbleibende Zuzüge würden sich negativ auf das Steueraufkommen von Kanton und Gemeinden auswirken.

Weiter ist der Kanton Zürich bei den mittleren Einkommen bis 120 000 Franken im interkantonalen Belastungsvergleich bereits heute gut positioniert, sodass die von der Volksinitiative in diesem Bereich vorgeschlagenen Steuerentlastungen nicht angebracht erscheinen.

Da somit die vorgeschlagene Verschärfung der Progression im oberen Einkommensbereich nicht angezeigt ist und die vorgesehenen Entlastungen bei den tiefen und mittleren Einkommen für verschiedene Gemeinden zu substantiellen Steuerausfällen führen würden, empfehlen der Regierungsrat und die Mehrheit des Kantonsrates die Ablehnung der Volksinitiative.

Meinung der Minderheit des Kantonsrates Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates

Eine Minderheit stimmt der Volksinitiative «Für die Entlastung der unteren und der mittleren Einkommen (Entlastungsinitiative)» zu, weil sie die Kaufkraft von 90 Prozent aller Haushalte stärkt und die zunehmende Entlastung der hohen Einkommen korrigiert.

90 Prozent der Bevölkerung entlasten

Die Erhöhung der Freibeträge führt zu einer Senkung der Einkommenssteuern bis etwa 100 000 Franken (Alleinstehende) bzw. 120 000 Franken (Verheiratete). 90 Prozent der Bevölkerung werden so entlastet. Konkret muss eine alleinstehende Person mit einem steuerbaren Einkommen von 54 800 Franken 266 Franken weniger Staatssteuer bezahlen und kann zudem den etwa gleichen Betrag auch bei der Gemeindesteuer einsparen. Für ein Ehepaar mit einem steuerbaren Einkommen von 72 000 Franken beträgt die Minderbelastung 349 Franken bei der Staatssteuer und noch einmal etwa so viel bei der Gemeindesteuer. Neun von zehn Haushalten haben somit am Ende eines Jahres mehr Geld in der Tasche; Geld, das die Kaufkraft steigert und die Nachfrage anregt, wovon auch die Wirtschaft profitiert.

Es ist heuchlerisch, wenn von bürgerlicher Seite beklagt wird, dass wegen der Volksinitiative etwas mehr als 170 000 Steuerpflichtige gar keine Einkommenssteuern mehr entrichten müssten (bisher rund 96 000). Denn die gleichen Parteien überbieten sich mit Ideen, wie möglichst viele Unternehmen möglichst gar keine Gewinnsteuer mehr abführen müssen und sich so von der Finanzierung des Staates weitgehend verabschieden können. Mit der Volksinitiative wird die Mehrheit der Bevölkerung entlastet und nicht wie in den letzten Jahren immer die reiche Minderheit am oberen Ende der Skala.

Zunehmend ist eine Verlagerung von Steuern zu Gebühren und Abgaben festzustellen. Vor allem die gezielte Entlastung der Unternehmen wird kompensiert mit höheren Gebühren, welche die ganze Bevölkerung direkt treffen: Höhere Tarife zum Beispiel beim öffentlichen Verkehr und die steigenden Krankenkassenprämien werden für Menschen mit tiefen Einkommen und für den Mittelstand mehr und mehr zur unerträglichen Belastung.

Fehlentwicklung bürgerlicher Steuerpolitik korrigieren

Der wichtige Verfassungsgrundsatz «Besteuerung nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit» ist in den letzten Jahren immer mehr relativiert worden. Die Handänderungssteuer und die Erbschaftssteuer für direkte Nachkommen wurden ganz abgeschafft. Zudem wurden verschiedene Abzüge, zum Beispiel die Kinderabzüge, mehrfach angehoben. Das ist zwar gesellschaftspolitisch erwünscht, entlastet aber ganz klar Personen mit hohen Einkommen überproportional.

Die nächsten rechtsbürgerlichen Angriffe auf das bewährte progressive Steuersystem sind zudem im Kantonsrat bereits lanciert: Sie wollen sehr hohe Kapitalbezüge bei der beruflichen Vorsorge steuerlich massiv entlasten und die Vermögenssteuersätze senken. Steuerausfälle von gesamthaft mehreren Hundert Millionen Franken wären die Folgen. Zusammen mit der bereits beschlossenen Unternehmenssteuersenkung würden sie den Haushalt von Kanton und Gemeinden massiv aus dem Gleichgewicht bringen. Ein massiver Abbau staatlicher Leistungen wäre unumgänglich mit massiven Einschnitten bei der Bildung, beim Gesundheitswesen, bei den Krankenkassenprämien oder bei der Infrastruktur. Die Folgen sind bekannt: Private Haushalte mit bescheidenem Einkommen haben als erste unter dem Abbau staatlicher Leistungen zu leiden und werden gleichzeitig noch stärker mit höheren Abgaben und Gebühren belastet.

Diese Fehlentwicklung bürgerlicher Steuerpolitik der letzten Jahre muss korrigiert werden, indem für Steuerpflichtige mit sehr hohen Einkommen eine neue Progressionsstufe eingeführt wird. Nach den genannten grosszügigen Entlastungen der Gutbetuchten ist eine solche Mehrbelastung gerechtfertigt. Abwanderungen von guten Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern sind deswegen kaum zu erwarten. Steuern sind bei Weitem nicht der einzige Faktor, der den Wohnort bestimmt. Der Kanton Zürich hat viel zu bieten: qualitativ hochstehende Bildungseinrichtungen, eine erstklassige Gesundheitsversorgung, vielseitige kulturelle Angebote, ein flächendeckendes und gut ausgebautes öV- und Strassennetz. Es ist nicht zuletzt im Interesse der Gutverdienenden, wenn die wichtigen staatlichen Dienstleistungen auch in Zukunft solide finanziert werden können.

Initiativkomitee

Stellungnahme des Initiativkomitees

Die Mieten steigen. Die Krankenkassenprämien explodieren. Menschen mit tiefen und normalen Einkommen und Renten bleibt immer weniger Geld zum Leben. Gleichzeitig werden immer wieder Steuergeschenke für Reiche und Konzerne verabschiedet, die zu Milliardenlöchern in der Staatskasse führen – die Mittelsstandsinitiative, die pro Jahr Steuerausfälle von über einer halben Milliarde Franken verursachen wird, ist nur das jüngste Beispiel. Das führt zwangsläufig zu Abbau-massnahmen: bei der Spitex, bei Prämienverbilligungen oder bei der Kinderbe-treuung. Davon sind wiederum Menschen mit normalem Einkommen besonders stark betroffen.

Die Entlastungsinitiative will diese Fehlentwicklung korrigieren. Nach Jahren der Umverteilung von unten nach oben hat nun die grosse Mehrheit der Bevölkerung einen Anspruch auf Entlastung. Deshalb sieht die Entlastungsinitiative eine mode-rate Anpassung bei den Einkommenssteuern vor. Der Freibetrag wird auf das Exis-tenzminimum angehoben. Wer schon heute nicht über die Runden kommt, soll nicht auch noch Steuern zahlen. Die Progressionsstufen werden so angepasst, dass 90 Prozent der Bevölkerung entlastet werden, während die reichsten 10 Pro-zent künftig etwas mehr bezahlen. Die Steuereinnahmen sinken dadurch nicht, aber die Verteilung wird gerechter.

Davon profitieren alle Einzelpersonen mit einem Bruttoeinkommen von 0 bis 130 000 Franken und Ehepaare mit einem Einkommen bis zu 170 000 Franken. Sie können auf der Webseite der Initiative ganz einfach ausrechnen, wie diese Sie persönlich entlastet!

Dass durch die Initiative Reiche wegziehen würden, ist übrigens ein Märchen der Rechten: Wo jemand wohnt, hängt längst nicht nur von den Steuern ab, sondern vor allem von der Lebensqualität und der Infrastruktur – und diese ist und bleibt im Kanton Zürich hoch.

B. Volksinitiative «Mittelstands- initiative – weniger Steuerbelastung für alle»

3

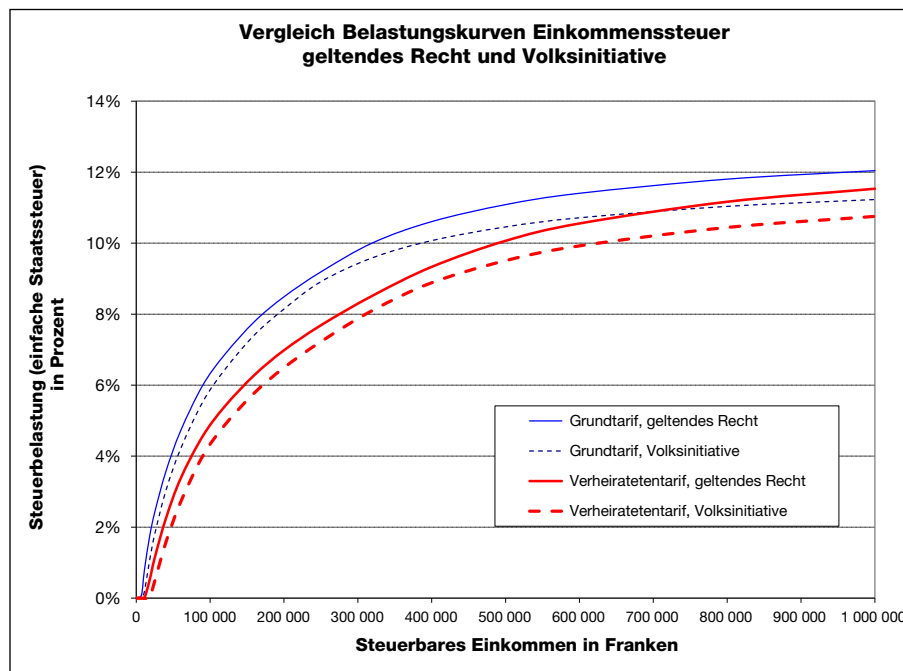
Verfasst vom Regierungsrat

Mit der Volksinitiative «Mittelstandsinitiative – weniger Steuerbelastung für alle» sollen die Steuerpflichtigen bei der Einkommenssteuer entlastet werden. Bei den tiefen Einkommen sollen mehr Personen ganz von der Einkommenssteuer befreit werden. Bei den mittleren Einkommen soll die Steuerbelastung durch eine Streckung des Steuertarifs reduziert werden. Bei den hohen Einkommen will die Volksinitiative die Steuerbelastung senken, indem die höchste Progressionsstufe von 13 Prozent abgeschafft wird. Diese Senkungen der Einkommenssteuer würden für den Kanton und die Gemeinden zu Steuerausfällen von insgesamt über 700 Millionen Franken führen.

Generelle Senkung der Einkommenssteuer

Die Volksinitiative verlangt eine Änderung des Grundtarifs und des Verheirateten-tarifs der Einkommenssteuer gemäss § 35 des Steuergesetzes vom 8. Juni 1997. Im Einkommenssteuertarif soll der Betrag, bis zu dem keine Einkommenssteuer anfällt, im Grundtarif von 6700 auf 10 000 Franken und im Verheirateten-tarif von 13 500 auf 19 000 Franken erhöht werden. Die darüber liegenden Einkommen sollen durch eine Streckung des Steuertarifs entlastet werden. Die bestehende höchste Progressionsstufe von 13 Prozent soll wegfallen, womit die höchste Progressionsstufe neu 12 Prozent betragen würde. Verglichen mit den geltenden Einkommenssteuertarifen würden die mit der Volksinitiative vorgeschlagenen Tarife für alle Einkommensklassen zu Steuersenkungen führen, soweit die Einkommenssteuer nicht bereits 0 Franken betrug.

Die folgende Grafik zeigt, wie sich die Steuerbelastung bei Annahme der Initiative für steuerbare Einkommen bis 1 Million Franken verändern würde:



Die mit der Volksinitiative vorgeschlagenen Einkommenssteuertarife würden gegenüber den geltenden Einkommenssteuertarifen zu einer generellen Senkung der Progression und damit zu substantziellen Steuersenkungen führen.

In der nachstehenden Tabelle ist dargestellt, wie sich die Einkommenssteuer (Staats- und Gemeindesteuern in der Stadt Zürich) bei Annahme der Volksinitiative für **Alleinstehende** verändern würde:

Steuerbares Einkommen	Geltender Einkommenssteuertarif	Mit der Volksinitiative vorgeschlagener Einkommenssteuertarif	Erhöhung/Verminderung der Einkommenssteuer	
	Staats- und Gemeindesteuern	Staats- und Gemeindesteuern	in Franken	in Prozent
in Franken	in Franken	in Franken		
0	0	0	0	0,0
20 000	895	573	-322	-36,0
40 000	3 261	2 766	-495	-15,2
60 000	6 472	5 775	-697	-10,8
80 000	10 296	9 371	-925	-9,0
100 000	14 418	13 449	-969	-6,7
120 000	18 872	17 699	-1 173	-6,2
140 000	23 505	22 279	-1 226	-5,2
160 000	28 543	27 166	-1 377	-4,8
200 000	38 877	37 297	-1 580	-4,1
250 000	52 617	51 037	-1 580	-3,0
300 000	67 390	64 777	-2 613	-3,9
400 000	97 160	92 257	-4 903	-5,0
500 000	126 930	119 737	-7 193	-5,7
600 000	156 700	147 217	-9 483	-6,1
800 000	216 240	202 177	-14 063	-6,5
1 000 000	275 780	257 137	-18 643	-6,8
5 000 000	1 466 580	1 356 337	-110 243	-7,5

Einkommensbelastung (Staats- und Gemeindesteuern, Steuerfüsse 2019, ref./kath., Stadt Zürich) für Alleinstehende (Grundtarif) nach geltendem Recht und gemäss Volksinitiative

In der nachstehenden Tabelle ist dargestellt, wie sich die Einkommenssteuer (Staats- und Gemeindesteuern in der Stadt Zürich) bei Annahme der Volksinitiative für **Verheiratete** verändern würde:

Steuerbares Einkommen	Geltender Einkommenssteuertarif		Erhöhung/Verminderung der Einkommenssteuer	
	Staats- und Gemeindesteuern	Mit der Volksinitiative vorgeschlagener Einkommenssteuertarif	in Franken	in Prozent
in Franken	in Franken	in Franken	in Franken	in Prozent
0	0	0	0	0,0
20 000	306	45	-261	-85,3
40 000	2 047	1 433	-614	-30,0
60 000	4 625	3 712	-913	-19,7
80 000	7 802	6 647	-1 155	-14,8
100 000	11 188	9 853	-1 335	-11,9
120 000	14 852	13 412	-1 440	-9,7
140 000	18 908	17 076	-1 832	-9,7
160 000	23 030	21 189	-1 841	-8,0
200 000	31 977	29 735	-2 242	-7,0
250 000	44 006	41 364	-2 642	-6,0
300 000	56 950	53 959	-2 991	-5,3
400 000	85 481	81 386	-4 095	-4,8
500 000	115 251	108 866	-6 385	-5,5
600 000	145 021	136 346	-8 675	-6,0
800 000	204 561	191 306	-13 255	-6,5
1 000 000	264 101	246 266	-17 835	-6,8
5 000 000	1 454 901	1 345 466	-109 435	-7,5

Einkommensbelastung (Staats- und Gemeindesteuern, Steuerfüsse 2019, Stadt Zürich, ref./kath.) für Verheiratete (Verheiratetetarif) nach geltendem Recht und gemäss Volksinitiative

Bei Annahme der Volksinitiative ergäben sich für alle Einkommensklassen wesentliche Steuerentlastungen. Die höchsten relativen Steuerentlastungen bestünden beim Grundtarif für steuerbare Einkommen unter 80 000 Franken und beim Verheiratetetarif für steuerbare Einkommen von unter 120 000 Franken, wo die prozentualen Entlastungen 10 Prozent übersteigen und bei ganz tiefen Einkommen zu einer vollständigen Steuerentlastung führen können. Bei einem steuerbaren Einkommen von 200 000 Franken würde die Entlastung rund 4 Prozent für Alleinstehende und rund 7 Prozent für Verheiratete betragen. Bei den sehr hohen Einkommen würde die Entlastung aufgrund des Wegfalls der höchsten Progressionsstufe etwa 7,5 Prozent betragen.

Hohe Steuerausfälle für den Kanton und die Gemeinden

Wesentliche Steuersenkungen über alle Einkommensklassen und insbesondere allgemeine Steuersenkungen bei den mittleren und bei den höheren Einkommen hätten erhebliche Steuerausfälle für Kanton und Gemeinden zur Folge. Gemäss Berechnungen des kantonalen Steueramtes würden die mit der Volksinitiative vorgeschlagenen Einkommenssteuertarife für den Kanton zu Ausfällen bei den Einkommenssteuererträgen von rund 9 Prozent bzw. rund 360 Millionen Franken pro Jahr führen. Dies entspräche rund 5 bis 6 Steuerfussprozenten. Solch hohe Steuerausfälle sind nach Ansicht des Regierungsrates und der Mehrheit des Kantonsrates im Hinblick auf die anstehenden finanziellen Herausforderungen des Kantons nicht vertretbar. So stehen in den nächsten Jahren – nicht zuletzt wegen der stark wachsenden Bevölkerung – hohe Ausgaben an, insbesondere im Bildungs-, Justiz- und Gesundheitswesen, aber auch im Verkehr.

Auch für die Gemeinden würde eine Annahme der Initiative zu beträchtlichen Ausfällen bei den Einkommenssteuern von insgesamt rund 390 Millionen Franken pro Jahr führen. Je nach Gemeinde würden sich die Erträge aus der Einkommenssteuer zwischen 7 und 13 Prozent reduzieren.

Zudem weisen der Kanton und die Gemeinden insgesamt weiterhin eine Nettoschuld aus. Dank Überschüssen konnte die Nettoschuld in den letzten Jahren etwas abgebaut werden. Dennoch verblieben Ende 2018 beim Kanton 4,6 Milliarden Franken und bei den Gemeinden insgesamt 3,3 Milliarden Franken Nettoschulden. Das heutige Niveau der Steuererträge ist deshalb auch aus Sicht der Kantons- und Gemeindefinanzen angemessen. Steuerausfälle ohne entsprechende Gegenfinanzierung würden zu einem Anstieg der Nettoschuld oder einem Leistungsabbau führen.

Der bestehende Einkommenssteuertarif ist bereits mittelstandsfreundlich

Der Kanton Zürich hat im interkantonalen Belastungsvergleich bei mittleren Einkommen bereits heute eine gute bis sehr gute Position. So gehört der Kanton Zürich bei den Alleinstehenden mit Einkommen zwischen 40 000 und 150 000 Franken und den Verheirateten mit Einkommen zwischen 80 000 und 200 000 Franken zu den acht günstigsten der Schweiz. Die von der Volksinitiative in diesem Bereich vorgeschlagenen Steuerentlastungen werden daher als nicht angebracht bewertet. Weiter lehnten die Stimmberechtigten und der Kantonsrat erst vor wenigen Jahren (2011 und 2014) Vorlagen ab, welche die Streichung der obersten Progressionsstufe des Einkommenssteuertarifs enthielten.

Da somit allgemeine Steuersenkungen bei der Einkommenssteuer zurzeit nicht angezeigt sind und die von der Volksinitiative vorgeschlagene Änderung zu massiven Steuerausfällen für den Kanton und die Gemeinden führen würde, empfehlen der Regierungsrat und eine Mehrheit des Kantonsrates, die Volksinitiative abzulehnen.

Parlament
Der Kantonsrat hat die kantonale Volksinitiative «Mittelstandsinitiative – weniger Steuerbelastung für alle» am 3. Juni 2019 mit 95 zu 73 Stimmen abgelehnt.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen:

Nein

Meinung der Minderheit des Kantonsrates Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates

Eine Minderheit stimmt der Volksinitiative «Mittelstandsinitiative – weniger Steuerbelastung für alle» zu, weil sie die Abwanderung von Hochbesteuerten verhindert und die Steuereinnahmen stabilisiert – im Interesse der Gemeinden und des Kantons.

Steuern für alle Einkommensklassen senken

Die mit der Volksinitiative vorgeschlagenen Tarife führen für alle Einkommensklassen zu Steuersenkungen. Steuerpflichtige mit tiefen und sehr tiefen Einkommen werden deutlich entlastet und der breite Mittelstand, der über die Hälfte aller Einkommenssteuern bezahlt, moderat. Im interkantonalen Vergleich schneidet der Kanton Zürich bei der Gruppe der rund 30 000 Steuerpflichtigen mit hohen und sehr hohen Einkommen schlecht ab. Diese kleine Gruppe trägt mit mehr als einem Drittel einen wesentlichen Beitrag zum Steuersubstrat des Kantons und der Gemeinden bei. Ihre Abwanderung in steuergünstigere Regionen würde den Kanton empfindlich treffen. Mit der Senkung der obersten Progressionsstufe von 13 auf 12 Prozent wird die Standortattraktivität des Kantons Zürich für gut und sehr gut Verdienende deutlich erhöht.

Steuereinnahmen stabilisieren und erhöhen

Die zu Beginn mit den Tarifsenkungen verbundenen Ertragsausfälle werden durch den erwarteten dynamischen Effekt als Folge des Zuzugs von Steuerpflichtigen mit hohen Einkommen und Vermögen mit der Zeit ausgeglichen. Mit den genannten Massnahmen wird das Steuersubstrat stabilisiert und langfristig erhöht. Der Kanton Zürich nimmt somit bei allen Einkommensklassen im interkantonalen Vergleich eine bessere Position ein. Davon profitieren letztlich alle Steuerpflichtigen, also auch der Mittelstand und Wenigverdienende. Andernfalls ist zu befürchten, dass noch mehr Reiche und Vermögende ihren Wohnsitz in steuergünstigere Nachbarkantone verlegen und dadurch wertvolles Steuersubstrat in den Gemeinden und im Kanton verloren geht. Die Vergangenheit zeigt, dass bereits der Wegzug einer einzigen steuerpflichtigen Person in einer hohen Einkommensklasse die Gemeinden und den Kanton empfindlich treffen kann.

Stellungnahme des Initiativkomitees

Initiativkomitee

Zu viel Geld. Zu viel Geld hat leider nicht der Mittelstand, sondern der Kanton und die Gemeinden. Im Durchschnitt haben Kanton und Gemeinden zusammen in den letzten beiden Jahren über 800 Millionen Franken zu viel Steuern eingenommen – pro Jahr!

Dieses Geld möchten wir der breiten Bevölkerung zurückgeben! Konkret: Mit einem Ja wird eine durchschnittliche Familie pro Jahr über 1000 Franken weniger Steuern zahlen. Geld, das jede und jeder definitiv gut gebrauchen kann.

Der Regierungsrat ist dagegen, weil die Initiative zu Steuerausfällen von 750 Millionen Franken führt und ihm diese zu hoch sind. Unverständlich, denn vor neun Jahren sollte die Bevölkerung um knapp 850 Millionen Franken entlastet werden; und dies, als es dem Kanton finanziell nicht so gut ging wie heute. Es ist auch nicht so, dass mit der Initiative ein grosses Sparprogramm folgen würde: Denn Kanton und Gemeinden schrieben Überschüsse in der Höhe von 810 Millionen Franken pro Jahr.

Auch die SP ist dagegen. Weil vor allem «Reiche» entlastet würden und es deswegen eine Mogelpackung sei. Falsch: Nur etwa ein Zehntel der total 750 Millionen Franken gehen an Steuerpflichtige, die mehr als eine halbe Million Franken verdienen. Es ist wichtig, dass diese Steuerzahlenden im Kanton bleiben und hier ihre Steuern zahlen und nicht in die umliegenden, steuergünstigeren Kantone ziehen. Der grösste Teil der 750 Millionen Franken geht an den Mittelstand und an tiefe Einkommen. Spannend ist, dass die SP selbst vor neun Jahren ganz ähnlich wie wir jetzt gefordert hat, vor allem den Mittelstand zu entlasten. Nun will man dies offenbar nicht mehr.

Anscheinend sind Vorschläge, die nicht aus den eigenen Reihen kommen, einfach per se schlecht. Zahlen muss dieses eigenbrötlerische, kompromisslose Verhalten der Mittelstand. Wir wollen Politik für den Mittelstand machen: Und genau diesen möchten wir mit der Mittelstandsinitiative entlasten.

Auswirkungen der Mittelstandsinitiative auf die Einkommenssteuerbelastung (Kanton/Gemeinde/Kirche)

Wie viel spare ich? (am Beispiel einer in der Stadt Zürich wohnhaften natürlichen Person)					
Steuerbares Einkommen in Franken	25 000	50 000	75 000	100 000	200 000
Ledige					
Entlastung in Franken	-350	-610	-810	-970	-1580
Entlastung in Prozent	-25%	-13%	-9%	-7%	-4%
Verheiratete					
Entlastung in Franken	-370	-740	-1150	-1330	-2240
Entlastung in Prozent	-58%	-23%	-17%	-12%	-7%

Informationen zur Abstimmung online



Im Vorfeld der Abstimmung

Informationen einschliesslich Erklärvideos zu den kantonalen Vorlagen finden Sie auf der Abstimmungsseite des Statistischen Amtes und der App «VotelInfo». (www.abstimmungen.zh.ch)



Resultate am Abstimmungssonntag

Das Statistische Amt informiert am Abstimmungssonntag ab 12 Uhr laufend über die Ergebnisse der Auszählung auf kommunaler und kantonomer Ebene. Bis zum Vorliegen des Schlussresultats veröffentlicht es zudem halbstündlich aktualisierte Hochrechnungen. www.abstimmungen.zh.ch



Wer am Abstimmungssonntag unterwegs ist, kann sich mittels der App «VotelInfo» auf dem Smartphone laufend über die neusten Hochrechnungen und den aktuellen Stand der Auszählung informieren. Die App steht kostenlos im App Store bzw. Google Play Store zum Download bereit. www.abstimmungen.zh.ch/app



Auf der Facebook-Seite des Kantons Zürich werden am Abstimmungssonntag die Resultate publiziert. www.facebook.com/kantonzuerich



Der Twitter-Kanal des Kantons Zürich vermeldet ebenfalls die Abstimmungsergebnisse. www.twitter.com/kantonzuerich

Impressum

Abstimmungszeitung
des Kantons Zürich
für die kantonale
Volksabstimmung vom
9. Februar 2020

Herausgeber

Regierungsrat
des Kantons Zürich

Redaktion

Staatskanzlei
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Auflage

947 000 Exemplare

Internet

www.zh.ch
www.sk.zh.ch/abstimmungszeitung
www.wahlen.zh.ch/abstimmungen

Bei Fragen zum Versand der
Abstimmungsunterlagen wenden
Sie sich bitte an Ihre Gemeinde.