

# Pendlerabzug soll auch kantonal sinken

**ABSTIMMUNG** Bei einem Ja zur Bahnvorlage Fabi wird der nationale Pendlerabzug auf 3000 Franken begrenzt. Dies könnte eine Steilvorlage für neue kantonale Pendlerpauschalen sein.

SASA RASIC  
sasa.rasic@luzernerzeitung.ch

Zur Kasse gebeten würden vor allem Autofahrer und GA-Besitzer. Bei einem Ja zur Vorlage zum «Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur» (Fabi) wird, um die zahlreichen Infrastrukturverbesserungen finanzieren zu können,

**«Der eine oder andere wird dadurch motiviert, vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.»**

BENEDIKT WÜRTH,  
ST. GALLER REGIERUNGSRAT



## Steuerabzüge für Pendler pro Auto-Kilometer



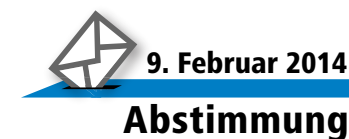
unter anderem der Pendlerabzug bei der direkten Bundessteuer auf 3000 Franken limitiert. Das Pro-Komitee rechnet vor, dass dies rund 22 Prozent der Pendler betrifft. Zu ihnen gehören einerseits Autofahrer, die weiter als 20 bis 35 Kilometer pro Tag zurücklegen, aber auch Bahnpendler mit GA. Sie könnten bei einem Ja zur Vorlage somit nicht mehr sämtliche Fahrkosten von den Steuern abziehen. Auf diese Weise sollen für den Staat Mehreinnahmen von 200 Millionen Franken resultieren.

### Gesetzesänderung nötig

Nun zeigt sich aber, dass eine allfällige Limitierung des Abzugs auch die Kantone zu ähnlichen Massnahmen inspirieren könnte. Dies vor allem angesichts der unschönen Finanzaussichten gewisser Kantone. Im Kanton Zürich liess etwa der Regierungsrat im November durchblicken, dass im Fall einer Annahme von Fabi zu prüfen sei, ob auch auf Kantonsebene eine Begrenzung des Fahrkostenabzugs eingeführt werden sollte. Laut Nachrichtensendung «10 vor 10» planen die Kantone Schwyz und Uri keine Kürzungen des Pendlerabzugs.

Grundsätzlich gilt, dass nur wer keinen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln hat, das Auto beruflich braucht oder auch gesundheitlich nicht in der Lage ist, per öffentlichen Verkehr zur Arbeit zu fahren, die Kosten fürs Autofahren bei der Steuerrechnung geltend machen darf. Dabei haben die Kantone

diverse Kilometeransätze (siehe Grafik). Bei den Fabi-Befürwortern mahnt man jedoch vor allzu voreiligen Schlüssen bezüglich eines Nachzugs auf Kantonsebene. «Um den Pendlerabzug auf



kantonalen Ebene zu begrenzen, braucht es eine Gesetzesänderung. So werden Parlamentarier oder das Volk allenfalls intervenieren können», sagt Monique Frey, Regional Koordinatorin der ÖV-Allianz und Luzerner Kantonsrätin (Grü-

ne). Die zusätzliche Belastung der Autofahrer wird zudem nicht gemeinhin als Nachteil der Vorlage angesehen. «Die steuerliche Mehrbelastung ist für Auto- pendler sicher relevant. Der eine oder andere wird dadurch motiviert, vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen», sagt etwa der St. Galler Regierungsrat Benedikt Würth gegenüber der «NZZ am Sonntag». Heute hätten Langstreckenpendler einen erheblichen Anreiz, aufs Auto zu setzen. Würth glaubt nicht, dass mit der allfälligen Änderung Landbewohner benachteiligt würden. Dank der Park- und ride-Angebote sei der öffentliche Verkehr auch auf dem Land attraktiv.

Das Thema Pendlerabzug ist vor allem auch für die Zentralschweiz relevant. Eine Auswertung des Bundesamts für

Statistik zeigt, dass Nidwaldner, Urner und Schwytzer am weitesten mit dem Auto zur Arbeit fahren. 18 Kilometer legen sie pro Weg zurück. Der Schweizer Durchschnitt liegt bei 15,6 Kilometern.

Die Begrenzung der Pauschale auf 3000 Franken würde dabei höchstwahrscheinlich den Mittelstand treffen. Bei einer Datenerhebung der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) lieferte der Kanton Glarus die detailliertesten Informationen. Die Zahlen zeigen, dass dort im Jahr 2011 der Anteil Steuerpflichtiger, die mehr als 3000 Franken Abzug geltend machen, ein steuerbares Einkommen von 50 001 bis 100 000 Franken aufweist. Von ihnen wären 10,9 Prozent von einer allfälligen Änderung betroffen. Je nach

Kanton bringt die heutige Situation besondere Fälle mit sich. So hat im Jahr 2011 ein Paar im Kanton Zug abzugsfähige Autokosten von 73 898 Franken geltend gemacht, was Arbeitswegen von über 100 000 Kilometern im Jahr entspricht.

Im Kanton Zug wurden im Jahr 2011 19,4 Prozent der Steuerpflichtigen ein Fahrkostenabzug von mehr als 3000 Franken anerkannt. Dabei zeigte sich folgende Verteilung:

- 3,91 Prozent machten einen Abzug von 3000 bis 3600 Franken.
- 6,9 Prozent zogen 3601 bis 6000 Franken ab.
- 4,65 Prozent machten einen Abzug von 6001 bis 10 000 Franken geltend.
- 3,93 Prozent zogen über 10 000 Franken von den Steuern ab.



**Benjamin Wittwer,**  
Generalsekretär  
der Konferenz  
der kantonalen  
Direktoren des  
öffentlichen  
Verkehrs (KöV)

## Drohen weitere Hiobsbotschaften?

Mit der Fabi-Vorlage sollten Hiobsbotschaften beim Bahnunterhalt künftig ausbleiben, sagt Benjamin Wittwer, Generalsekretär der kantonalen Verkehrsdirektoren. Die Politik habe aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt.

*Benjamin Wittwer, vor kurzem hat das Volk die Erhöhung der Vignette abgelehnt. Was ist an der neuen Finanzierung und dem Ausbau der Bahn (Fabi) besser?*

**Benjamin Wittwer:** Fabi ist ein Gesamtpaket: Es beinhaltet schweizweit die ganze Infrastruktur auf der Schiene – Ausbau, Betrieb und Unterhalt einerseits und Finanzierung andererseits. Das ist entscheidend. Bei der Vignettenvorlage

stimmte das Volk nur über einen Teilaspekt ab.

*Die Diskussion dreht sich aber primär um die 6,4 Milliarden Franken für den Bahnausbau bis 2025.*

**Wittwer:** Fabi regelt vor allem auch die Finanzierung des Unterhalts der Bahninfrastruktur. Das geht leicht vergessen. Es ist aber ein ganz wichtiger Vorteil: Mit Fabi bauen wir nicht einfach aus, sondern können später auch die Folgekosten bezahlen.

*Die Folgekosten von Ausbauten hat die Politik lange ignoriert. Die SBB bezifferten den Nachholbedarf beim Unterhalt bis 2016 auf 850 Millionen Franken pro Jahr. Drohen mit neuen Ausbauten längerfristig wieder Hiobsbotschaften?*

## NACHGEFRAGT

**Wittwer:** Nein, das soll eben in Zukunft nicht mehr der Fall sein. Man hat aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt. Die Mittel für den Unterhalt, den Betrieb und den Ausbau sind künftig zusammen in einem Topf. Das heisst: Wenn die Unterhaltskosten steigen, gibt es eben

weniger Geld für den Ausbau. Aber das Kostendach bleibt konstant.

*Dichtere Fahrpläne und neue Linien bei S-Bahnen fördern auch die Zersiedelung.*

**Wittwer:** Raumplanerisch ist es sinnvoll, wenn die Siedlungen mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind. Mit dem neuen Raumplanungsgesetz wird dies gefördert. Siedlungen sollen um ÖV-Anschlüsse herum verdichtet werden, etwa in der Nähe von Bahnhöfen.

*Aber neue S-Bahn-Angebote von Zürich nach Glarus oder von Bern nach Bulle erleichtern das Pendeln.*

**Wittwer:** Das ist richtig. Es bringt den Bahnkunden Vorteile, wenn sie einfacher von Ort zu Ort kommen. Man muss auch sehen, dass Regionen wie das Glarnerland darauf angewiesen sind, dass es nicht zu einer grösseren Abwanderung der Bevölkerung kommt. Für solche Regionen ist die Vorlage eine Chance.

*Für die Kantone ist der ÖV ein zentraler Standortfaktor geworden.*

**Wittwer:** Ja, eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und der Strasse ist heute einer der wichtigsten Punkte für die Standortattraktivität.

*Bis 2025 will die Politik 6,4 Milliarden Franken in den Bahnausbau investieren. Der Wunschzettel der Kantone umfasst Projekte für 60 Milliarden. Wieso sind die Kantone dennoch geschlossen für Fabi?*

**Wittwer:** Die Kantone orientieren sich am politisch Machbaren. Nicht alle nötigen und wünschbaren Projekte können auf einmal gebaut werden. Es braucht eine zeitliche Staffelung. Die 6,4 Milliarden sind finanzierbar und auch dringend nötig. Es sind keine Luxusausbauten. Gebaut wird nicht dort, wo am lautesten geschrien wird, sondern nach einer Kosten-Nutzen-Analyse für das Bahnsystem Schweiz.

*Auch die Billettpreise werden im Rahmen der Vorlage weiter erhöht. Wird die Bahn langsam zu teuer?*

**Wittwer:** Die Bahnkunden erhalten mit Fabi ein deutlich besseres Angebot. Das rechtfertigt auch, dass sie für das Bahnfahren etwas mehr bezahlen müssen. Es ist aber letztlich eine politische Frage, wie hoch die Preise sind. Da gibt es sicher auch eine Schmerzgrenze. Man kann die Preise nicht beliebig hoch ansetzen.

## Grosse Allianz wirbt für ein Ja

**BAHNVERKEHR** sda. Die Bahnvorlage Fabi ist aus Sicht der Allianz für den öffentlichen Verkehr wichtig für die Zukunft der Schweiz. Verkehrs- und Umweltorganisationen haben gestern in Bern für ein Ja in der Abstimmung vom 9. Februar geworben. Der Allianz für den öffentlichen Verkehr gehören 26 Verbände und Parteien an. Ursprünglich hatte die Allianz die Finanzierung der Bahninfrastruktur mit einer Volksinitiative sichern wollen. Weil ihre Forderungen mit Fabi erfüllt wurden, zog der VCS die Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» jedoch zurück. Hinter Fabi stehen alle grossen Parteien mit Ausnahme der SVP. «Fabi ist ein Meilenstein in der Schweizer Bahngeschichte», sagte Evi Allemann, SP-Nationalrätin und VCS-Zentralpräsidentin. Es gelte, die Weichen für einen starken öffentlichen Verkehr richtig zu stellen.

Mit Fabi wollen der Bundesrat und das Parlament einen Bahninfrastrukturfonds in der Verfassung verankern, um den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Infrastruktur aus einem Topf zu finanzieren.