

«Mir geht es darum, einen Systemfehler zu beheben»

Der FDP-Kantonsrat Mario Senn will den innerkantonalen Finanzausgleich reformieren – zuungunsten der Stadt Zürich

Herr Senn, was haben Sie gegen die Stadt Zürich?
Gar nichts. Weshalb meinen Sie?

Die Stadt erhält jedes Jahr rund 400 Millionen Franken aus einem Ausgleichstopf, den die Gemeinden im Kanton Zürich füllen. Sie stellen diesen Zentrumslastenausgleich mit einem neuen Vorstoss im Kantonsparlament infrage. Weshalb gönnen Sie der Stadt das Geld nicht länger?

Wir fordern von der Kantonsregierung zuerst einmal eine saubere Auslegeordnung mit belastbaren Zahlen. Ich bestreite nicht, dass die Stadt Zürich aufgrund ihrer Zentrumsfunktion gewisse Lasten trägt, die andere Gemeinden nicht kennen – namentlich im Bereich der Sicherheit oder im Sozialen. Ver-



«Die Stadt lockt Firmen und gute Steuerzahler an – ohne grosses Zutun.»

Mario Senn
Kantonsrat und
Adliswiler Stadtrat

gessen geht aber, dass die Stadt auch einen grossen Nutzen aus ihrer zentralen Lage zieht.

Woran machen Sie das fest?

Man sieht es an den seit Jahren steigenden Steuereinnahmen von natürlichen und juristischen Personen. Die Stadt lockt Firmen und gute Steuerzahler an – ohne grosses Zutun, einfach, weil in der Stadt ökonomisch die Post abgeht. Es gibt einen positiven Zentrums-sog. Ich finde, ein fairer innerkantonaler Finanzausgleich sollte künftig sowohl Zentrumslasten als auch -nutzen einberechnen. Das bisherige Gesetz gehört entsprechend reformiert, es basiert auf jahrzehntealten Zahlen.

Früher galt Zürich als sogenannte A-Stadt mit überdurchschnittlich vielen



Profitiert die Stadt Zürich von ihrer zentralen Lage oder nicht? Darüber sind die Politiker uneins.

MICHAEL BUHOLZER / KEYSTONE

Armen, Arbeitslosen und Alten. 1996 kam eine Untersuchung zu dem Schluss, dass die staatlichen Ausgaben pro Bewohner in der Stadt rund 1000 Franken höher sind als im Umland. Sie sagen, dass sich das fundamental geändert hat? Wenn wir die Steuerentwicklung anschauen, dann definitiv. Die erwähnten A-Probleme beobachte ich heute eher in den Agglomerationen. Dazu kommt, dass alle Gemeinden im Kanton in den letzten Jahren stark entlastet worden sind.

Sie sprechen den neuen Soziallastenausgleich und Änderungen im Strassen-gesetz an.

Ja, da wurden Kosten von 300 Millionen pro Jahr von den Gemeinden zum Kanton verschoben. Allein das rechtfertigt eine Überprüfung des Finanzausgleichs. Weitere als «Lasten» verstandene Angebote in der Stadt Zürich, die zur Standortgunst beitragen, werden massgeblich von Kanton und Bund getragen. Denken Sie an die Unis, den öffentlichen Verkehr oder das Opernhaus. Die Stadt steht heute also finanziell sehr gut da. Gleichzeitig gibt es Abschottungstendenzen ...

Inwiefern?

Vor allem in der Verkehrspolitik. Stichworte sind Tempo 30, Parkplatz- und

Spurabbau. Da fragt man sich manchmal schon, ob die Stadt ihre Zentrumsfunktion überhaupt noch wahrnehmen möchte ...

Eine Reform des heutigen Finanzausgleiches wäre aber eine gewaltige Übung. Lohnt sich das?

Wichtig ist, dass wir eine Debatte darüber führen; diese wollen wir mit unserem Postulat anregen. Die Stadt Zürich erhält jedes Jahr fix 400 Millionen Franken aus einem Sondertopf zugeteilt, Winterthur als zweite grosse Stadt auch über 80 Millionen. Soll das unhinterfragt immer so weitergehen, obwohl

sich die Bedingungen stark geändert haben? Ich finde das widersinnig. Auf Bundesebene gibt es beim Härtefallausgleich auch eine Regelung, dass Sonderlastenbeiträge auslaufen, wenn sich ein Kanton verbessert.

Vor ein paar Jahren machte schon die SVP einen Anlauf für eine Reform; sie wollte gar eine kantonale Volksinitiative lancieren. Dies im Rahmen ihrer Kampagne «gegen Schmarotzer-Politik der links-grünen Städte». Die Bemühungen verliefen aber im Sand. Warum soll es der FDP nun gelingen?

Als Freisinnige sind wir in der Stadt, auf dem Land und in den Agglomerationen ziemlich gleichmässig vertreten. Wir haben keine Schlagseite wie die SP, die in den Städten eine Macht ist, oder die SVP, die auf dem Land sehr stark ist. Als die SVP mit der Idee kam, unterstellte man ihr Polemik gegen die Stadtbevölkerung. Wir betonen, dass wir ein System schaffen wollen, das für alle im Kanton Zürich fair sein soll. Heute ist es zum Beispiel schwer vermittelbar, weshalb Zürich und Winterthur eine Sonderstellung haben, regionale Zentren wie Uster, Dietikon oder Dübendorf aber beispielsweise nicht.

Sie selbst sind Stadtrat in Adliswil – auch so eine mittelgrosse Agglo-Gemeinde ... Ja, aber ich verfolge mit unserem Vorstoss keine Eigeninteressen. Adliswil zahlt heute weder in den innerkantonalen Finanzausgleich ein, noch bezieht es Geld daraus. Mir geht es darum, einen Systemfehler zu beheben.

Weshalb braucht es den Druck aus dem Parlament? Wieso ist der bürgerliche Zürcher Regierungsrat nicht schon längst selbst aktiv geworden?

Bis jetzt war der Leidensdruck wohl noch nicht so gross. Der Kanton hat zurzeit aber weniger finanziellen Spielraum. Darum kann ich mir vorstellen, dass der Regierungsrat unseren Ball aufnehmen wird.

Interview: Daniel Fritzsche

Zugfahrten mit bis zu 900 Kilometern pro Stunde

Im Innovationspark in Dübendorf wird am Hyperloop getüftelt, einer Transportröhre unter Vakuum

HERBIE SCHMIDT

Es wäre die Lösung vieler Mobilitätsprobleme: Wenn Menschen reisen könnten wie die gute alte Rohrpost, wäre vieles einfacher. In den Zug steigen, langsam in eine Röhre rollen, diese dann abdichten und unter leichtes Vakuum setzen. Dann als Magnetschwebezug sanft beschleunigen und im Flugzeugtempo von A nach B «fliegen», gemächlich abbremsen und in der Schleuse den Unterdruck abbauen, um schliesslich in den Bahnhof einzufahren. So liesse sich die Distanz zwischen Genf und St. Gallen in einer halben Stunde zurücklegen.

Das ist Zukunftsmusik. Doch an dieser Art zu reisen, Hyperloop genannt, wird weltweit gearbeitet. Elon Musk veranstaltete als Visionär und Mobilitätsvordenker ein paar Jahre lang im kalifornischen Fremont einen Wettbewerb, um die besten Gefährte zu finden, die in den Labors von Hochschulen und Spezialunternehmen für die schnelle Röhrenfahrt entwickelt wurden. Doch als der Fortschritt nicht im gewünschten Tempo vorankam, liess der Chef von Tesla und SpaceX die Idee fallen.

Am Hyperloop haben seither jedoch viele Gruppierungen weitergearbeitet – zu clever ist die Idee, Bahnfahren so schnell zu machen wie Fliegen, nur deutlich emissionsärmer. Ein Hyperloop könnte nach Berechnungen verschiedener Projektgruppen auf kontinentalen Mittelstrecken bis zu 95 Prozent der

Emissionen gegenüber einem Verkehrsflugzeug einsparen.

An den beiden wichtigsten Problemkreisen, den Vakuumröhren und den darin fahrenden Magnetzügen, arbeiten auch Schweizer Firmen und Hochschulen, darunter die EPFL und die ETH Zürich. «Swissloop» nennt sich das Projekt, das bei der ETH Zürich von Studierenden als sogenanntes Fokusprojekt vorangetrieben wird – zur Entwicklung eines Gefährts, das im Flugzeugtempo durch die Röhre sausen soll. Dabei entstand eine kleine Teststrecke auf dem Gelände der Empa in Dübendorf. Mittlerweile ist «Swissloop» in den Innovationspark Zürich (IPZ) gezügelt, der am ehemaligen Militärflugplatz im selben Zürcher Vorort entsteht.

Anspruchsvolle Infrastruktur

Am IPZ ist auch die Eurotube-Stiftung tätig, die 2019 aus den «Swissloop»-Aktivitäten entstand. Sie forscht nach eigener Definition «in Vernetzung mit Industrie und Universitäten an Sicherheit, Nachhaltigkeit und kostensparendem Infrastrukturbau» für Hyperloop-Systeme. Als Ziel haben sich die Eurotube-Forscher gesetzt, eine öffentlich zugängliche Teststrecke zu bauen, Demotube genannt.

Hier sollen Forschende und Startups ihre Prototypen und neuen Technologien testen. Worauf die Forscher besonders stolz sind: Die Stiftung wurde 2021 vom Bundesrat zur Forschungseinrichtung

von nationaler Bedeutung erhoben. Das dient auch den Betreibern des IPZ, um ihr Image als Forschungseinrichtung zu stärken.

Die finanziellen Mittel erhält die Eurotube-Stiftung teils aus der öffentlichen Hand, teils von Sponsoren aus der Privatindustrie und Spenden. Was da in Dübendorf entsteht, könnte einen etwas provinziellen Eindruck erwecken. Doch gibt dem Projekt Demotube die Tatsache internationale Bedeutung, dass Eurotube Mitglied des European Hyperloop Development Program und Teil des europäischen Forschungsinfrastruktur-Clusters für Hyperloop ist.

Bei der Demotube ist allerdings erst der Anfang gemacht. Es gibt eine erste Röhre aus Stahl im Massstab 1:2, also halber Originalgrösse. Daran angebaut ist ein rund vier Tonnen schweres Bauteil, das in England gefertigte Schleusentor mit Ventil. Es soll für die nötige Dichtigkeit sorgen, damit in der Röhre der gewünschte Unterdruck von 0,1 Bar entsteht, und das dauerhaft. Dieser erste Tunnelbereich aus Stahl dient als Vakuumkammer und Luftschleuse, die es für Hyperloop-Bahnen braucht, um die Luftdruckverhältnisse auszugleichen. In der normalen Umgebungsluft steigen Passagiere ein und aus, in der Unterdruckröhre reisen die Magnetschwebebahnen mit geringem Luftwiderstand.

Der nächste Schritt auf dem Weg zur Fertigstellung der Demotube in einer Gesamtlänge von 120 Metern ist

die Fertigung der weiteren Röhrenteile. Diese sollen – erstmals bei einer Hyperloop-Strecke – in Beton gegossen werden. Da dieser Baustoff nach derzeitigem Stand etwas porös ist, erhalten die jeweils 20 Meter langen Rohrteilstücke eine Ummantelung aus dichter Folie.

Erst eine Grundlage

«Mit der Demotube wollen wir diese Forschung am Standort Dübendorf nutzen, um die Öffentlichkeit für nachhaltige Technologien im Verkehrswesen zu begeistern», sagt Doré de Morsier, Gründer und Vorsitzender der Eurotube-Stiftung.

Mitte Juli 2024 wird der fertige Teil der Anlage in Modellgrösse international eingesetzt. Anlässlich der zum ersten Mal in Zürich stattfindenden «European Hyperloop Week» wird mit Vakuumtests in der Kammer begonnen. Zur Hyperloop Week werden rund 20 studentische Ingenieursteams aus aller Welt erwartet, die ihre Hyperloop-Prototypen in der Demotube testen wollen.

Damit sind allerdings erst kleine Schritte auf dem langen Weg zu einem Hyperloop-Netz gemacht. Martin Bäumle, Stadtrat von Dübendorf, brachte es bei der Eröffnung der Anlage auf den Punkt: «Was die Eurotube-Stiftung mit ihrem Projekt erreicht hat, ist enorm und macht uns stolz. Ob der Hyperloop als Transportmittel je zum Fliegen kommt, braucht uns jetzt aber nicht zu interessieren.»

Eritreisches Treffen verhindert

Die Stadtpolizei Zürich hat am Samstag eine unbewilligte eritreische Veranstaltung unterbunden. Das teilte die Polizei am Sonntag mit. Am Samstagvormittag sei bei der Polizei eine Meldung eingegangen, wonach sich mehrere hundert Eritreer zu einer Veranstaltung auf einer Wiese in Zürich Affoltern treffen wollten. Weil es in der Vergangenheit bei solchen Treffen schon zu gewalttätigen Auseinandersetzungen zwischen Anhängern und Gegnern des eritreischen Machthabers gekommen war, entschied die Polizei laut Mitteilung, die Veranstaltung nicht zu tolerieren.

Polizeieinsatz bei Pro-Palästina-Demonstration

An der Universität Zürich und im Kreis 1 ist es am Freitagnachmittag zu einem Polizeieinsatz wegen Pro-Palästina-Aktivisten gekommen. Wie die Stadtpolizei Zürich mitteilt, hatte es Aufrufe zu Störaktionen an der Universität gegeben. In der Folge führte die Polizei an den Eingängen der Hochschule Zutrittskontrollen durch. Um 16 Uhr zogen mehrere Dutzend Personen auf einem unbewilligten Marsch durch die Zürcher Innenstadt, später löste sich die Demonstration beim Helvetiaplatz auf.