

Sachdokumentation:

Signatur: DS 4915

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/4915



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



Der aktuelle Freitags-Kommentar
04. Oktober 2024

Machen Sie mit:

>> [Spenden](#)

>> [Schweizerzeit-Magazin abonnieren](#)

Ein gigantischer Umverteilungsmoloch

Stadt Zürich kassiert 410 Millionen Franken

Von Hans Geiger, em. Professor für Bankwesen, Weiningen ZH

410 Millionen Franken, das ist selbst für eine grosse Stadt wie Zürich mit ihren 450'000 Einwohnern enorm viel Geld. Diese beträchtliche Summe erhält die Stadt jedes Jahr.

Pekuniär dafür aufkommen müssen die Landgemeinden. Niemand nimmt an dieser ungeheuerlichen Umverteilungspraxis Anstoss – jedenfalls bis heute.

Der Finanzausgleich im Kanton Zürich

Im Jahr 2011 haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zürich mit 73 Prozent Ja-Stimmen das neue Gesetz zum Finanzausgleich angenommen. Es regelt den Finanzausgleich zwischen den Gemeinden und dem Kanton. Bei den reichen Gemeinden wird Geld abgeschöpft, um es den ärmeren Kommunen zuzusprechen. Für die Städte Zürich und Winterthur gibt es in Form des «Zentrumslasten-Ausgleichs» eine Sonderregelung, mit der die zwei urbanen Zentren für ihre grossen Lasten entschädigt werden sollen. Die Rechtfertigung für derartiges Ansinnen wollen wir hier genauer anschauen.

Der Strassenverkehr

Bei den alten Römern hiess es, «alle Wege führen nach Rom». Denn Rom war das Zentrum des Römischen Reichs. Heute bildet Zürich das wirtschaftliche Zentrum der Schweiz, und (fast) alle Strassen führen nach Zürich. Diese historisch gewachsene Realität gefällt der Stadtzürcher Politik nicht – zumindest dann nicht, wenn auf diesen Strassen Autos verkehren. Die Stadt tut alles, den Autoverkehr **in die** Stadt hinein, **in der** Stadt selbst und **aus der** Stadt hinaus, effektiv zu behindern. Das zeigt sich bei Strassenverengungen und der Beschränkung der Geschwindigkeit auf den Hauptverkehrsachsen.

Das jüngste von vielen Beispielen ist die Hauptstrasse aus dem Sihltal in die Stadt Zürich (Sood/Sihltalstrasse). Mit «Tempo 30», statt heutigem Tempo 50, will die Stadt

Zürich den Lärm reduzieren. Die Nachbarstadt Adliswil wehrt sich dagegen. Die Temporeduktion hätte Auswirkungen auf das Adliswiler Strassennetz und würde wohl zu einem spürbaren Ausweichverkehr führen, der mitten durch Adliswils Zentrum und von dort hinauf Richtung Wollishofen führen würde.

Die Parkplätze

Berüchtigt ist die Behinderung des Autoverkehrs in der Stadt Zürich durch das städtische Parkplatzregime. Der historische Parkplatzkompromiss für die Zürcher City und citynahen Gebiete wurde 1996 vom Gemeinderat beschlossen. Er bestand darin, die Innenstadt für den Fussgängerverkehr attraktiv zu gestalten, indem oberirdische Parkplätze in unterirdische Anlagen verschoben werden, ohne die Gesamtzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze zu reduzieren oder zu erhöhen. Das war angesichts des massiven Wachstums der Stadt von 360'000 auf heute 450'000 Einwohner eine recht restriktive Vereinbarung. Nach fünfundzwanzig Jahren, also im Jahr 2021, wurde der Parkplatzkompromiss von der Stadt gekündigt. Seither werden öffentliche Parkplätze in der ganzen Stadt in bolzendem Tempo abgeschafft.

Das jüngste von vielen Beispielen lässt sich nur als «Zleidwärcherei» oder ideologische Schandtat verstehen: Im Zentrum der Stadt, vor dem «Lidl» in der seinerzeitigen Fraumünster-Post an der Kappelergasse, radiert die rotgrüne Stadtregierung ein Dutzend Parkplätze aus – von siebzehn auf fünf. Einen verkehrstechnischen Grund gibt es dazu nicht.

Handwerker aus der Region verzichten zunehmend auf Aufträge Privater in der Stadt. Gärtner, Maurer, Schreiner finden oft keinen Parkplatz für ihr Serviceauto in der Nähe. Und wenn es blaue Parkplätze hat, dann sind sie meist künstlich so verkleinert, dass ihr Arbeitsgerät darauf keinen Platz findet.

Keine demokratische Lösung

Die Stadt Zürich ist seit Jahren fest in der Hand einer links-grünen Wählerschaft, die eine links-grüne Stadtregierung wählt, deren Entscheide oft von einem links-grünen Parlament weiter verschärft werden. Dabei ist die Mehrheit der Einwohner nicht nur mit dem Autoverkehr, sondern auch dem Veloverkehr unzufrieden. Beim Verkehr wird einzig der ÖV gut bewertet. Bei dieser politischen Konstellation gibt es keine demokratische Lösung für eine vernünftige Verkehrspolitik, weder für die städtischen Bewohner noch für die Auswärtigen. Aber es gibt eine andere Lösung: Geld.

Der Zentrumslastenausgleich

Der Zentrumslastenausgleich für die Stadt Zürich betrug im Jahr 2023 genau 410'617'658 Franken. Das sieht aus wie das Resultat einer sorgfältigen Berechnung. Das Gegenteil ist der Fall: Es handelt sich um einen willkürlich festgelegten Betrag, für den es keine Begründung, ja nicht einmal eine Schätzung gibt. Die Summe wurde «auf politischem Weg festgeschrieben». Das ist eine Umschreibung für Willkür. In seinem

neuesten Bericht zum Finanzausgleich von 2021 «sieht der Regierungsrat keinen Grund, an der Höhe der Zentrumslasten etwas zu ändern».

Der Zentrumslastenausgleich soll die Stadt Zürich einerseits für ihre zentralörtlichen Leistungen zu Gunsten der Auswärtigen entschädigen – namentlich in den Bereichen Verkehr und Kultur. Andererseits dient der Ausgleich der Abgeltung hoher Kosten auf Grund der besonderen Bevölkerungsstruktur, beispielsweise für die Sicherheit und die Sozialhilfe.

Wenn die Stadt Zürich jetzt den Autoverkehr, der ihr als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum aus dem Umland und der ganzen Schweiz anfällt, durch unsinnige Tempovorschriften, Parkplatzabbau und andere Schikanen behindert und damit die zentrale Leistung verweigert, dann muss die Stadt auch auf die entsprechende Entschädigung im kantonalen Finanzausgleich verzichten.

Der Regierungsrat muss aufwachen

Es ist die Aufgabe der Regierung des Kantons Zürich, eine Anpassung beim Zentrumslastenausgleich vorzuschlagen. Dass «der Regierungsrat keinen Grund sieht, an der Höhe der Zentrumslasten etwas zu ändern», ist nicht mehr akzeptabel. Nötigenfalls muss ihn der Kantonsrat dazu auffordern. Andernfalls können im Kanton Zürich sechstausend Stimmbürgerinnen und Stimmbürger per Volksinitiative eine entsprechende Abstimmung erzwingen.

Hans Geiger