Stadt Zürich

An die Stimmberechtigten
Wir laden Sie ein, die Vorlagen zu prüfen und darüber an der Urne oder brieflich abzustimmen.

Zürich, 29. Juni 2011

Stadtrat von Zürich
Corine Mauch, Stadtpräsidentin
Dr. André Kuy, Stadtschreiber

ZÜRICH STIMMT AB 4.9.2011

Vorlage

1 **Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» und Gegenvorschlag des Gemeinderats**

2 **Wohnbauaktion 2011, Rahmenkredit von 30 Mio. Franken und Änderung Kreditanteil von 5 Mio. Franken der Wohnbauaktion 2005**

3 **Einzelinitiative von Jacqueline Rizzo betreffend Gemeinderatswahlen mit tieferer Sperrklausel, Änderung der Gemeindeordnung**

Die Resultate der Abstimmung finden Sie unter:
www.stadt-zuerich.ch/abstimmungen

1 **Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich», Vorlage des Initiativkomitees und Gegenvorschlag** | Seiten 1–7

2 **Wohnbauaktion 2011, Rahmenkredit und Änderung Kreditanteil der Wohnbauaktion 2005** | Seiten 8–12

3 **Einzelinitiative betreffend Gemeinderatswahlen mit tieferer Sperrklausel, Änderung Gemeindeordnung** | Seiten 13–16

1. Abstimmungsvorlage

Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» und Gegenvorschlag des Gemeinderats

Das Wichtigste in Kürze

Die Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» ist in Varianten in mehreren Schweizer Städten eingereicht worden. Deshalb ist sie unter dem Kurztitel «Städte-Initiative» bekannt. In Zürich will sie die Gemeindeordnung der Stadt mit einem neuen Artikel 2ter ergänzen (Art. 2ter würde bei einer Annahme der Volksinitiative zu Art. 2quater, weil nach der Einreichung der Volksinitiative der neue Art. 2ter zur 2000-Watt-Gesellschaft in die Gemeindeordnung eingefügt wurde). Darin soll unter anderem die Verpflichtung enthalten sein, Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu ergreifen und konsequent den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu fördern.

Diese Vorgaben decken sich weitgehend mit den Vorgaben der schon seit 2001 geltenden Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich sowie den kommunalen und regionalen Richtplänen. Daher erachtet es der Stadtrat durchaus für sinnvoll, die bereits seit zehn Jahren verfolgte Verkehrspolitik in der Gemeindeordnung festzuschreiben. Die Städte-Initiative könnte also vorbehaltlos unterstützt werden, wenn nicht eine problematische Übergangsbestimmung damit verbunden wäre.

Die Städte-Initiative verlangt nämlich, dass eine neue Übergangsbestimmung in die Gemeindeordnung aufgenommen wird. Diese schreibt vor, dass der prozentuale Anteil des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich innerhalb von zehn Jahren nach Inkrafttreten von Art. 2ter (würde neu 2quater) um zehn Prozentpunkte steigen soll. Dieses Ziel zu erreichen ist aus Sicht des Stadtrats unmöglich. Deshalb lehnt der Stadtrat die Initiative ab.

Da die Ablehnung nur aufgrund der Übergangsbestimmung erfolgt, der Stadtrat aber mit dem Anliegen der Initiative grundsätzlich einverstanden ist, wurde ein Gegenvorschlag zur Volksinitiative ausgearbeitet.

Dieser Gegenvorschlag will ein wichtiges Anliegen der Städte-Initiative umsetzen: Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs soll in die Gemeindeordnung aufgenommen werden. Darüber hinaus soll die Gemeindeordnung neu auch festschreiben, dass dem öffentlichen Raum Sorge zu tragen sei. Da diese Anliegen inhaltlich eng mit der neuen Bestimmung zur 2000-Watt-Gesellschaft zusammenhängen, sind sie sinnvollerweise als Ergänzung dieser Bestimmung in die Gemeindeordnung der Stadt aufzunehmen.

Der Gemeinderat stimmte am 8. Juni 2011 der Volksinitiative und dem Gegenvorschlag mit 78 : 37 Stimmen zu. Wenn wie im vorliegenden Fall der Gemeinderat einer Volksinitiative zustimmt und einen Gegenvorschlag beschliesst, findet eine Volksabstimmung über beide Vorlagen statt.

Abstimmungsfrage

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:
Wollen Sie folgende Vorlage annehmen?
A. Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich».
B. Gegenvorschlag des Gemeinderats zur Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich».

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 Volksinitiative als auch der Gegenvorschlag des Gemeinderats angenommen werden?

Vorlage A
(Volksinitiative)

Vorlage B
(Gegenvorschlag des Gemeinderats)

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.

Empfehlung

Der Stadtrat empfiehlt Ablehnung der Volksinitiative und Annahme des Gegenvorschlags des Gemeinderats.

Der Gemeinderat empfiehlt Annahme sowohl der Volksinitiative als auch des Gegenvorschlags des Gemeinderats. Das Gesetz über die politischen Rechte (GPR) geht in diesem Fall davon aus, dass der Gemeinderat den Gegenvorschlag der Initiative vorzieht (§ 131 Abs. 2 zweiter Satz GPR).

I. Ausgangslage

1. Einreichung der Volksinitiative

Am 8. Oktober 2008 wurde der Stadtkanzlei die Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» mit folgendem Wortlaut eingereicht:
«Gestützt auf Art. 15 ff. der Gemeindeordnung der Stadt Zürich und das Gesetz über die politischen Rechte stellen die unterzeichnenden Stimmberechtigten der Stadt Zürich in Form eines ausformulierten Entwurfs folgendes Begehren:

I. Die Gemeindeordnung der Stadt Zürich wird um den folgenden Artikel ergänzt:

Art. 2ter (neu)*

1 Die Stadt Zürich trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.

2 Die Stadt Zürich setzt konsequent auf den öV, Fuss- und Veloverkehr und fördert insbesondere die Tangentialverbindungen des öV und ein durchgehendes Veloroutennetz entlang oder parallel der Hauptachsen.

3 Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Die Stadt handelt nach diesem Grundsatz im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt ihn gegenüber übergeordneten Stellen.

II. In die Gemeindeordnung der Stadt Zürich wird die folgende Übergangsbestimmung aufgenommen:

Der prozentuale Anteil des öV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich soll bis zehn Jahre nach Inkrafttreten von Art. 2ter (neu)* um mindestens 10 Prozentpunkte erhöht werden; massgebend sind dabei die zurückgelegten Wege auf Stadtgebiet bezüglich des Gesamtverkehrs. Die Stadt Zürich trifft dazu die notwendigen Massnahmen und veröffentlicht jährlich einen Zwischenbericht.

* (Art. 2ter würde bei einer Annahme der Volksinitiative zu Art. 2quater, weil nach der Einreichung der Volksinitiative der neue Art. 2ter zur 2000-Watt-Gesellschaft in die Gemeindeordnung eingefügt wurde.)

Begründung
Die dicht besiedelte Stadt Zürich ist ideal mit dem öV, Fuss- und Veloverkehr erschliessbar. Gleichzeitig können die Verkehrsströme im Grossraum Zürich immer weniger durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) aufgefangen werden. Der öV ist dagegen um ein Vielfaches effizienter, die Zahl der Sitzplätze einer S-Bahn entspricht beispielsweise einer Autokolonne von 7 Kilometern. Der MIV verursacht Abgase, Lärm, Staus und Unfallopfer und trägt wesentlich zur Klimaerwärmung bei. Ein Ausbau der Kapazität für den MIV führt zu massiv mehr Verkehr und widerspricht den Bestrebungen, die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Bei der Realisierung neuer Projekte muss deshalb die daraus folgende Erhöhung der Kapazität durch eine entsprechende Reduktion bei einem vergleichbaren Strassenabschnitt kompensiert werden. Ein hoher Anteil des öV und Fuss- und Veloverkehrs steigert die Lebensqualität und die Gesundheit der Bevölkerung. Dazu braucht es Massnahmen wie Fahrplanverdichtungen, Umstellungen von Bus auf Tram und mehr Direktverbindungen, beispielsweise zwischen dem Limmat- und Glatttal. Radfahrerinnen und Radfahrer benötigen ein Velonetz, welches ein zügiges und sicheres Vorwärtskommen garantiert. Fussgängerinnen und Fussgänger brauchen sichere Übergänge, gerade auch in Kreuzungsbereichen. Die Initiative wird in ähnlicher Form in fünf weiteren Schweizer Städten und Stadtkantonen lanciert.»

2. Rechtmässigkeit der Volksinitiative

Nach der Einreichung der Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» stellte der Stadtrat im November 2008 fest, dass die Volksinitiative zustande gekommen und rechtmässig ist. Er beschloss zudem, einen Gegenvorschlag auszuarbeiten und diesen dem Gemeinderat vorzulegen. Der Einfachheit halber wird die Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» in den folgenden Ausführungen als «Städte-Initiative» bezeichnet. Dies, weil die Initiative in Varianten in fünf Städten eingereicht wurde.

II. Übereinstimmung der Ziele der Städte-Initiative und der städtischen Politik

Die Städte-Initiative rennt in vielerlei Hinsicht offene Türen ein. Die Stadt Zürich verfolgt bereits heute die Ziele, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr zu fördern, die Bevölkerung vor den Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu schützen sowie Plätze und Strassenräume so zu gestalten, dass sie zu mehr als nur zur Verkehrsabwicklung dienen. In den letzten 15 Jahren verringerte sich deshalb der MIV in der City. In den Aussenquartieren wurde sein Wachstum immerhin gedämpft. Die Eröffnung der Westumfahrung Zürich im Jahr 2009 hat die Stadt spürbar vom Durchgangsverkehr entlastet. Diese Entlastungswirkung wird gegenwärtig mit baulichen Massnahmen gesichert.

Das Verkehrsaufkommen im öffentlichen Verkehr hat sich in den letzten 15 Jahren mehr als verdoppelt. Gemäss der Verkehrszählung «Mikrozensus» wurden im Jahr 2005 auf Stadtgebiet 26 Prozent aller Wege zu Fuss zurückgelegt, 4 Prozent mit dem Velo und 34 Prozent per Bus, Tram oder S-Bahn. Die verbleibenden 36 Prozent der Wege wurden mit dem Auto oder dem Motorrad gefahren. Aktuellere Zahlen liegen nicht vor. Das Verhältnis dürfte heute mindestens genauso positiv für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr ausfallen. Schon mit den Zahlen des Mikrozensus 2005 steht Zürich bezüglich nachhaltiger Mobilität sehr gut da.

1. Mobilitätsstrategie und Richtplanung der Stadt Zürich

Inhaltlich entspricht der mit der Städte-Initiative vorgeschlagene neue Artikel grundsätzlich der städtischen Mobilitätsstrategie, dem regionalen Verkehrsrichtplan und dem kommunalen Verkehrsrichtplan.

Der von der Stadt ausgearbeitete und von der Kantonsregierung festgesetzte regionale Richtplan besagt: «Die Sorge zur Umwelt, die beschränkten Platzverhältnisse, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und auch die Sorge um die Erhaltung der Stadt- und Wohnqualität in der Stadt Zürich setzen zukünftigen Mobilitätswünschen Grenzen. Es muss ein Ausgleich der verschiedenen Verkehrsarten stattfinden, einerseits durch Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und der anderen umweltverträglichen Verkehrsarten, andererseits durch Verminderung des motorisierten Individualverkehrs. Zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse sind primär durch einen weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs abzudecken. Die auf Stadtgebiet gefahrenen Kilometer des motorisierten Individualverkehrs sind zu reduzieren, ebenfalls sein Anteil am Gesamtverkehr. Dies darf jedoch nicht zulasten des Umlandes geschehen.»

Für den Verkehr sind die Hauptziele der Richtplanung der Stadt Zürich die folgenden:

- Hoher Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel bei der Siedlungsentwicklung
- Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem MIV, überdurchschnittliche Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
- Strassenausbau grundsätzlich nur mit Begleitmassnahmen, welche die Entlastungswirkung sichern
- Vernetzung der verschiedenen Verkehrsarten
- Neben- und Miteinander der Verkehrsmittel im öffentlichen Raum

2. Förderung des öffentlichen Verkehrs

Die Stadt Zürich fördert den öffentlichen Verkehr konsequent, zum Beispiel mittels Bevorzugung an den Lichtsignalen sowie Busspuren und Eigentrassees für das Tram.

Seit längerer Zeit kennt die Stadt Zürich Schwerpunktgebiete mit besonders intensiver Bautätigkeit. Man spricht von «Entwicklungsgebieten» in Zürich-West, Zürich-Nord und Zürich-Süd. Es ist ein wichtiges Ziel der städtischen Verkehrspolitik, die Entwicklungsgebiete untereinander mit neuen und direkten Linien des öffentlichen Verkehrs zu verbinden. Das Liniennetzkonzept der VBZ für das Jahr 2025 sieht dementsprechend sogenannte Tangentiallinien vor, also solche, die sich nicht an der Anbindung der Innenstadt orientieren, sondern an der direkten Verbindung der Entwicklungsgebiete. Solche Neubaustrecken sind die Tramverbindung über die Hardbrücke, das Rosengartentram oder die Tramtangente Süd. Für die Tramverbindung Hardbrücke liegt bereits das Auflageprojekt im Entwurf vor, für die anderen Tangenten laufen ebenfalls erste Planungen.

3. Förderung des Fussverkehrs

Der Fussverkehr ist das zentrale und nachhaltigste Element der Mobilität. Sei es als Zugang zum öffentlichen Verkehr oder zum Auto oder als eigenständige Verkehrsart. Schon heute gilt Zürich als «Stadt der kurzen Wege». Das engmaschige Netz des Fussverkehrs wird stetig ausgebaut und verdichtet. Die Attraktivität der Fussgängerbereiche und der Quartierzentren wird fortlaufend verbessert. Wichtige Lücken werden geschlossen, zum Beispiel mit der Passerelle über die Pfingstweidstrasse.

4. Förderung des Veloverkehrs

Lange Jahre wurde das Velo nur als Sportgerät betrachtet, hingegen als eigenständiges Verkehrsmittel geringgeschätzt. Erst 1975 erhielt die Stadt Zürich den ersten Veloweg. Die Verkehrsinfrastruktur wurde bis dahin ohne den Veloverkehr geplant. Velorouten mussten und müssen also in den ohnehin schon knapp bemessenen Stadtraum neu hineingebaut werden – ein schwieriges und langwieriges Unterfangen. So weist das Netz des Veloverkehrs noch heute Lücken auf, die es zu schliessen gilt. Dennoch ist der Fortschritt beachtlich, gibt es doch mittlerweile 340 Kilometer Velorouten und über 10 000 öffentliche Veloabstellplätze. Die Veloinfrastruktur wird weiterhin ausgebaut. Kürzlich umgesetzte oder demnächst fertiggestellte Projekte sind die Velorouten entlang dem Fischerweg und in der Birmensdorferstrasse, um nur zwei aktuelle Beispiele zu nennen.

Ende dieses Jahres, wenn die Bauarbeiten an der Birmensdorfer- und der Pfingstweidstrasse beendet sind, entstehen kilometerweise neue Velorouten.

Im knapp bemessenen öffentlichen Raum müssen alle ihren Platz bekommen, wie hier am Löwenplatz.

Die Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr geniesst in Neubaugebieten von Anfang an einen hohen Stellenwert. Hier die Passerelle über die Pfingstweidstrasse im Entwicklungsgebiet Zürich-West im Mai 2011.

Der Bullingerplatz war Teil der berüchtigten Westtangente. Dank der Westumfahrung ist er seit August 2010 nur noch für den Quartierverkehr offen. *Bild: renderwerk.ch*

Der Bullingerplatz wird zu einem attraktiven Quartierplatz. *Fotomontage: renderwerk.ch*

Zudem wurden jüngst die Sichtbarkeit vieler Velorouten durch neue Markierungen verbessert, Velopumpstationen eingerichtet und der Routenplaner gratis für Computer und Smart Phones angeboten.

5. Schutz der Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs

Seit vielen Jahren setzt sich die Stadt auch für den Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs ein.
Um Lärm- und Luftbelastung einzudämmen, gibt es bei Ausbauten von Strassen Begleitmassnahmen, etwa bei der Eröffnung der Westumfahrung. In den Wohngebieten sind flächendeckend Tempo-30-Zonen eingerichtet. Wohngebiete im Bereich bestehender, hochbelasteter Strassenabschnitte werden Schritt für Schritt mit Lärmschutzmassnahmen versehen. Darüber hinaus wird Einfluss auf die Verkehrsmenge genommen: Zum einen über die Verkehrsdosierung, zum anderen über die restriktive Parkplatzpolitik. Im November vergangenen Jahres hiessen die Stimmenden eine entsprechende Teilrevision der Parkplatzverordnung mit 53,8 % Ja-Stimmen gut.

6. Gut gestalteter öffentlicher Raum

Diente der öffentliche Raum einst in erster Linie als Verkehrsfläche, so werden Strassen und Plätze mehr und mehr anders genutzt. Unter freiem Himmel finden Veranstaltungen statt, man hält sich zum Gespräch oder zur Verpflegung auf Bänken auf, es wird flaniert und konsumiert, etwa in einem Strassencafé. Die Anzahl Bewilligungen für Boulevardgastronomie auf öffentlichem Grund hat sich von 326 im Jahr 1997 auf 626 im Jahr 2011 gesteigert (Stand 30. Juni 2011).

Der öffentliche Raum ist die Visitenkarte einer Stadt und wichtiges Element der Lebensqualität. Grosse Anteile an der Wertschöpfung werden an gut gestalteten Strassen und Plätzen erwirtschaftet.
Mit dem weiteren Wachstum der Stadt Zürich wird das Gut «Raum» immer knapper. Die Ansprüche an den öffentlichen Raum steigen stark an. Entsprechend umsichtig und mit der notwendigen Sorgfalt geht die Stadt bei Strassenunterhaltsprojekten an die Gestaltung des öffentlichen Raums. Im Fokus stehen dabei die Menschen, die sich darin zu Fuss bewegen und den Raum in all seinen Facetten direkt erleben. Dazu hat der Stadtrat die Strategie «Stadträume 2010» verabschiedet.

7. 2000-Watt-Gesellschaft

In ihrer Begründung führen die Initiantinnen und Initianten der Städte-Initiative auch die Klimaerwärmung an. Dieser Zusammenhang besteht tatsächlich, stammt doch heute auf Stadtgebiet rund ein Drittel der klimarelevanten CO_2-Emissionen aus den fossilen Treibstoffen, die für die Mobilität eingesetzt werden. Damit wiederum ist auch ein Bezug zum 2000-Watt-Artikel in der Zürcher Gemeindeordnung gegeben. Am 30. November 2008 hat das Stimmvolk der Aufnahme des Gedankens der 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung zugestimmt. Nach dem neuen Artikel 2ter setzt sich die Stadt Zürich für die Erreichung der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft ein, das heisst: 2000 Watt Dauerleistung pro Person sowie 1 Tonne CO_2-Ausstoss pro Person und Jahr. Die Übergangsbestimmung setzt das Jahr 2050 für das Erreichen des CO_2-Ziels. Heute werden in der Stadt Zürich 5000 Watt Dauerleistung pro Person beansprucht und 5,5 Tonnen CO_2 pro Person und Jahr ausgestossen. Seit der Einreichung der Städte-Initiative am 8. Oktober 2008 und der Volksabstimmung zum 2000-Watt-Artikel am 30. November 2008 hat die Stadt im Rahmen der Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft vieles in Bewegung gesetzt. So wurde beispielsweise ein Rahmenkredit von 200 Millionen Franken zur Realisierung von Windkraftanlagen bewilligt (Gemeindeabstimmung vom 17. Mai 2009), ebenso ein Objektkredit zur Erforschung der Geothermie (Gemeindeabstimmung vom 29. November 2009) oder der Bau des Holzheizkraftwerks Aubrugg, das mittlerweile in Betrieb ist.

In der Gemeindeordnung werden in den Bestimmungen zur 2000-Watt-Gesellschaft der Primärenergie-Verbrauch und der Ausstoss von Treibhausgasen aus ganzheitlicher Sicht betrachtet. Der Verkehr spielt dabei, wie bereits dargelegt, eine grosse Rolle. Es wäre daher sinnvoll, den Verkehr im neuen Art. 2ter der Gemeindeordnung ausdrücklich zu nennen.

8. Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität

Die Städte-Initiative wurde gleichzeitig in abgewandelter Form auch in Basel, Luzern, Winterthur und St. Gallen eingereicht. Da die fünf Städte die Anliegen der Initiative zu einem grossen Teil gutheissen, nahmen sie dies 2010 zum Anlass, eine «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» zu lancieren. Die fünf Städte bekennen sich darin zu einem gemeinsamen Ziel: dem Ziel einer nachhaltigen städtischen Mobilität. Die Charta zeigt auf, dass die Städte vor den gleichen Herausforderungen stehen und diesen vereint mit der Förderung von öffentlichem Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr wie auch einem hochwertigen öffentlichen Raum begegnen wollen. Ziel der fünf Stadtregierungen ist es auch, bei den Kantonsparlamenten und beim Bundesparlament für Anliegen der Verkehrsplanung besser Gehör zu finden. Um diesen Aspekt zu stärken, luden sie weitere Städte ein, der Charta beizutreten. 52 Schweizer Städte haben die Charta unterdessen unterschrieben (Stand Februar 2011). Aufgrund dieses grossen Echos gründeten die fünf erstunterzeichnenden Städte den Verein «Städtekonferenz Mobilität». Damit legten sie den Grundstein, um künftig die verkehrspolitischen Herausforderungen vereint anzugehen, und zwar auf kommunaler, kantonaler und nationaler Ebene.

9. Die Städte-Initiative in den anderen Städten

Die Städte-Initiative wurde in Varianten in Basel, Luzern, Winterthur, St. Gallen und Zürich koordiniert eingereicht. Später kam Genf dazu.
In vier der sechs Städte haben die entsprechenden Abstimmungen schon stattgefunden. In St. Gallen wurde die Initiative angenommen, die allerdings wesentlich weniger restriktive Vorgaben enthält als die Zürcher Variante: Das Wachstum des Gesamtverkehrs soll mit dem Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr aufgefangen werden.
In Basel wurde der Gegenvorschlag angenommen, der eine Reduktion des innerstädtischen Autoverkehrsanteils von 10 Prozent – und nicht von 10 Pro-

zentpunkten am Gesamtverkehrsaufkommen wie in Zürich – verlangt und mit einem Rahmenkredit für den Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs gekoppelt ist.
In Luzern wurde ebenfalls der Gegenvorschlag angenommen, der ohne fixen Zeitplan und prozentuale Vorgabe den Individualverkehr begrenzen will.
In Genf wurde die Initiative knapp angenommen, welche ein sicheres Fuss- und Velowegnetz verlangt.
In Winterthur fordert der Gegenvorschlag eine Steigerung des Anteils des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs von 8 Prozentpunkten bis zum Jahr 2025 gegenüber dem Stand von 1998, die Initiative verlangt 10 Prozentpunkte. Die Initiative wurde in Winterthur zugunsten des Gegenvorschlags bedingt zurückgezogen.

III. Auswirkungen der Städte-Initiative nach Meinung des Stadtrats

Wie soeben aufgezeigt, widerspiegelt der Text der Städte-Initiative ziemlich genau die Strategie der Stadt Zürich zur künftigen Entwicklung des Verkehrs. Diese ist in der Mobilitätsstrategie und der Richtplanung entsprechend festgesetzt. Würde diese Strategie, wie von der Städte-Initiative verlangt, in der Gemeindeordnung verankert, so hätte dies zur Folge, dass eine dauerhafte und langfristige Ausrichtung auf diese Strategie erreicht würde. Künftige Revisionen des kommunalen und regionalen Verkehrsplans der Stadt Zürich müssten sich dann im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten an den Vorgaben gemäss dem von der Städte-Initiative vorgeschlagenen Artikel 2ter (würde neu 2quater) orientieren. Der Grundgedanke der Städte-Initiative entspricht also den bestehenden Bestrebungen der Stadt Zürich in diesem Bereich.

Unrealistische Übergangsbestimmung

Jedoch definiert die Übergangsbestimmung aus Sicht des Stadtrats ein zu ehrgeiziges Ziel in zu kurzer Frist. Die mit der Städte-Initiative vorgeschlagene Übergangsbestimmung verlangt für das Stadtgebiet eine Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs innerhalb von zehn Jahren um gesamthaft zehn Prozentpunkte. Gemeint ist der Anteil der zurückgelegten Wege auf dem Stadtgebiet bezogen auf den Gesamtverkehr.

Damit wird implizit auch verlangt, dass der Anteil des MIV von 36 Prozent auf 26 Prozent gesenkt wird. Dazu wären neben dem Ausbau der öV-, Fuss- und Velo-Infrastruktur sowie anderen Fördermassnahmen auch einschneidende Massnahmen zur Verringerung des Autoverkehrs nötig. Zum Beispiel müssten auf kommunalen und überkommunalen Strassen die Kapazitäten vermindert, bestehende Parkplätze im öffentlichen und privaten Bereich massiv abgebaut und neue Finanzierungssysteme wie ein lenkungswirksames Road Pricing eingeführt werden.
Doch zum einen ist für solche Massnahmen die Stadt nicht alleine zuständig. Zum anderen ist eine Verminderung des MIV um zehn Prozentpunkte nach Überzeugung des Stadtrats nicht in zehn Jahren zu erreichen, zumal die Finanzierung von ausserordentlichen zusätzlichen Massnahmen nicht gesichert wäre. Vergleichbare Programme und Strategien der Stadt wie beispielsweise «Lebensqualität auf der ganzen Linie: Das VBZ-Netz 2025» sind deshalb auf einen längeren Planungs- und Realisierungshorizont ausgerichtet.

Die mit der Städte-Initiative geforderte Reduktion des MIV innerhalb von zehn Jahren seit Inkrafttreten des vorgeschlagenen Artikels 2ter (würde neu 2quater) der Gemeindeordnung ist somit nach Einschätzung des Stadtrats nicht umsetzbar. Aus diesem Grund erscheint die Ergänzung der Gemeindeordnung mit der vorgeschlagenen Übergangsbestimmung nicht zweckmässig.

Der öffentliche Raum hat heute viele Funktionen, immer mehr auch diejenige eines Aufenthaltsortes. Hier die Kreuzung Bahnhof- / Uraniastrasse.

IV. Gegenvorschlag

Am 30. November 2008, knapp zwei Monate nach Einreichung der Städte-Initiative, hat das Stimmvolk der Stadt Zürich der Aufnahme des Gedankens der 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung zugestimmt und beschlossen, eine entsprechende Bestimmung als neuen Artikel 2ter in die Gemeindeordnung der Stadt aufzunehmen. Die Städte-Initiative wurde lanciert, bevor das Volk den 2000-Watt-Artikel in der Gemeindeordnung mit 76,4 Prozent gutgeheissen hat.
In der Gemeindeordnung werden in den Bestimmungen zur 2000-Watt-Gesellschaft der Primärenergie-Verbrauch und der Ausstoss von Treibhausgasen aus ganzheitlicher Sicht betrachtet. Der Verkehr ist dabei aber nicht ausdrücklich erwähnt.

Eine solche Erwähnung ist indes durchaus angezeigt. Denn der Verkehr spielt für die Erreichung der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft eine grosse Rolle, da er viel Energie verbraucht und für rund einen Drittel des direkten CO_2-Ausstosses auf dem Stadtgebiet verantwortlich ist. Ein entsprechend grosser Handlungsbedarf ist damit ausgewiesen. Die Strategie, noch stärker auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie auf die Bewahrung und Schaffung hoher Qualitäten im öffentlichen Raum zu setzen, gilt es langfristig zu sichern. Es ist deshalb zweckmässig, diese Ziele in der Gemeindeordnung – kombiniert mit dem Artikel zur 2000-Watt-Gesellschaft – zu verankern. Diese Aufnahme in die Gemeindeordnung würde die bereits bestehenden Ziele für eine nachhaltige Mobilität verbindlicher machen und deren Umsetzung zusätzlichen Schub verleihen.

Aus diesen Gründen wollen Gemeinderat und Stadtrat dem Anliegen der Städte-Initiative entsprechen, die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs in die Gemeindeordnung der Stadt aufzunehmen. Auch soll die Gemeindeordnung festhalten, dass dem öffentlichen Raum Sorge zu tragen sei. Da diese Anliegen inhaltlich eng mit der neuen Bestimmung zur 2000-Watt-Gesellschaft zusammenhängen, sind sie sinnvollerweise als Ergänzung in diese Bestimmung aufzunehmen, als neue lit. d in Abs. 2.
Die derart ergänzte Bestimmung lautet dann wie folgt (die Ergänzung ist fett und kursiv dargestellt):

Art. 2ter Gemeindeordnung

Abs. 1
Die Gemeinde setzt sich aktiv für den Schutz und die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und für einen schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen ein. Sie verpflichtet sich zur Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung.

Abs. 2
Sie setzt sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die Erreichung der Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft ein, insbesondere für
lit. a eine Reduktion des Energieverbrauchs auf 2000 Watt Dauerleistung pro Einwohnerin oder Einwohner;
lit. b eine Reduktion des CO_2-Ausstosses auf 1 t pro Einwohnerin oder Einwohner und Jahr;
lit. c die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energiequellen;
lit. d die Bevorzugung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs, wobei dem öffentlichen Raum besondere Sorge zu tragen ist.

Abs. 3
Sie verzichtet auf neue Beteiligungen und Bezugsrechte an Kernenergieanlagen.

Übergangsbestimmung:
Für die Reduktion des CO_2-Ausstosses auf eine Tonne pro Einwohnerin oder Einwohner und Jahr setzt die Gemeinde das Jahr 2050 als Ziel.

Antrag

Folgender Antrag wird den Stimmberechtigten zum Entscheid unterbreitet:

A. Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich»

I. Die Gemeindeordnung der Stadt Zürich wird um den folgenden Artikel ergänzt:

Art. 2ter (neu)*

1 Die Stadt Zürich trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.

2 Die Stadt Zürich setzt konsequent auf den öV, Fuss- und Veloverkehr und fördert insbesondere die Tangentialverbindungen des öV und ein durchgehendes Veloroutennetz entlang oder parallel der Hauptachsen.

3 Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Die Stadt handelt nach diesem Grundsatz im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt ihn gegenüber übergeordneten Stellen.

II. In die Gemeindeordnung der Stadt Zürich wird die folgende Übergangsbestimmung aufgenommen:

Der prozentuale Anteil des öV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich soll bis zehn Jahre nach Inkrafttreten von Art. 2ter (neu)* um mindestens 10 Prozentpunkte erhöht werden; massgebend sind dabei die zurückgelegten Wege auf Stadtgebiet bezüglich des Gesamtverkehrs. Die Stadt Zürich trifft dazu die notwendigen Massnahmen und veröffentlicht jährlich einen Zwischenbericht.

* (Art. 2ter würde bei einer Annahme der Volksinitiative zu Art. 2quater, weil nach der Einreichung der Volksinitiative der neue Art. 2ter zur 2000-Watt-Gesellschaft in die Gemeindeordnung eingefügt wurde.)

B. Gegenvorschlag des Gemeinderats zur Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich»

Art. 2ter Abs. 2 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich wird wie folgt ergänzt:

d) (neu) die Bevorzugung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs, wobei dem öffentlichen Raum besondere Sorge zu tragen ist.

Empfehlung

Der Stadtrat empfiehlt Ablehnung der Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» und Annahme des Gegenvorschlags des Gemeinderats.

Der Gemeinderat empfiehlt Annahme sowohl der Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» als auch des Gegenvorschlags des Gemeinderats. Das Gesetz über die politischen Rechte (GPR) geht in diesem Fall davon aus, dass der Gemeinderat den Gegenvorschlag der Initiative vorzieht (§ 131 Abs. 2 zweiter Satz GPR).

Der Gemeinderat stimmte am 8. Juni 2011 der Volksinitiative und dem Gegenvorschlag mit 78 : 37 Stimmen zu.

Informationen

Weitere Informationen und Aktenauflage im Stadthaus, Stadthausquai 17, 8001 Zürich, Büro 233, 2. Stock.

www.umverkehr.ch
www.stadt-zuerich.ch/mobilitaetsstrategie
www.stadt-verkehr.ch
www.stadt-zuerich.ch/2000watt
www.stadt-zuerich.ch/stadtraeume2010

Stellungnahme des Initiativkomitees

JA zur Städte-Initiative – für mehr Lebensqualität und einen starken Wirtschaftsstandort

Die Städte-Initiative will den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel um 10 Prozentpunkte erhöhen. Mit einem JA zur Städte-Initiative packt Zürich die vorhandenen Verkehrsprobleme an. Setzen Sie ein Zeichen für:
– ein komfortables und schnelles ÖV-Netz,
– mehr Erholungsraum, weniger Lärm und bessere Luft,
– sichere Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden,
– weniger Staus und ein rasches Vorankommen sowie
– mehr Umsatz für Geschäfte in der Innenstadt.

Ein wichtiger Schritt in die Zukunft

Verkehrswachstum ist kein Naturgesetz, sondern eine Folge von politischen Entscheiden. Wenn wir in Schienen, Fuss- und Velowegnetze statt in neue Hochleistungsstrassen investieren, können wir das Verkehrswachstum mindern, die Lebensqualität erhöhen und einen wichtigen Schritt in Richtung 2000-Watt-Gesellschaft machen.

Realistisches Ziel

Die Städte-Initiative fordert nicht weniger Verkehr, sondern eine Verlagerung hin zu den umweltfreundlichen und effizienten Verkehrsmitteln wie Tram, S-Bahn, Velo und Fussverkehr. Verschiedene ÖV-Grossprojekte (Durchmesserlinie, Tram Zürich West, Tram Hardbrücke etc.) sind bereits in der Realisierung. Die Chance, die Stadt Zürich vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, muss wahrgenommen werden!

Der Verkehrsanteil beim ÖV wird überproportional zunehmen. Damit wird ein guter Teil des Zieles der Städte-Initiative bereits erreicht. Die zusätzlich verlangte Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel ist realistisch:
– Bereits heute könnten 20 % aller Autofahrten mit dem ÖV und 10 % mit dem Velo zurückgelegt werden, wie eine Studie im Auftrag des Tiefbauamts Stadt Zürich gezeigt hat.
– Ein weiteres Umsteigepotenzial ist in den Aussenquartieren vorhanden, wo das ÖV-Angebot mit direkten Tram- oder Busverbindungen verbessert werden kann, z. B. von Neu-Affoltern oder Witikon in die City. Auch Querverbindungen im ÖV-Netz sind auszubauen, z. B. mit Direktbussen von Zürich-Nord nach Zürich-West.
– Zürich braucht ein durchgehendes und sicheres Velowegnetz. Hier besteht ein grosser Nachholbedarf: In der Stadt Basel z. B. werden rund 3× mehr Wegstrecken mit dem Velo zurückgelegt als in Zürich.

Ja zu einem florierenden Zürich

Damit Zürich ein florierender Wirtschaftsstandort bleibt, brauchen wir ein effizientes Verkehrssystem. Ein einziges Tram bietet über 90 Sitzplätze und ersetzt eine stehende Autokolonne von über 500 m Länge! Nur mit einer Verlagerung auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr können Staus vermindert und die Erreichbarkeit der Stadt gesichert werden.

Gegenvorschlag ist zu wenig konkret

Der Gegenvorschlag des Gemeinderats geht zwar in die gleiche Richtung wie die Initiative, es fehlen aber Zeithorizont und konkrete Ziele. Wer einen Weg beschreiten will, braucht jedoch ein Ziel! Setzen Sie ein Zeichen für einen zukunftsfähigen Stadtverkehr – sagen Sie Ja zur Städte-Initiative und kreuzen Sie bei der Stichfrage die Initiative an.

Das Initiativkomitee empfiehlt deshalb die Annahme der Volksinitiative.

Replik des Stadtrats zu dieser Stellungnahme

Vorhandene Verkehrsprobleme angepackt

Die Bevölkerung und die Verwaltung der Stadt Zürich verfolgen die genannten Ziele bereits. Hier einige Meilensteine: 1977 sagten die Stimmenden Ja zu einer Initiative, die 200 Millionen Franken für die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs bereitstellte. Ab 1987 galt für die städtische Verkehrspolitik das sogenannte «Blaubuch», das die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bestätigte und die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs forderte. Das Blaubuch wurde 2001 abgelöst von der umfassenderen «Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich». Diese setzt das Schwergewicht sowohl auf den öffentlichen als auch auf den Fuss- und Veloverkehr. Die Mobilitätsstrategie verfolgt ein effizientes Verkehrsmanagement für einen möglichst fliessenden und sicheren Verkehr. Zudem beschäftigt sich die Mobilitätsstrategie auch mit der Attraktivität des öffentlichen Raums, was ausdrücklich auch dem Gewerbe zu nützen hat – nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den Quartieren. Die Lärm- und Luftsanierung ist ein wichtiges Ziel der Stadt Zürich, das mit Massnahmen wie Tempo 30, der Steuerung der Anzahl Parkplätze, Lärmschutzfenstern oder der Einhausung Schwamendingen angegangen wird.

Schwerpunkt: Schienen, Fuss- und Velowegnetze

Die Forderung, schwergewichtig auf den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr zu setzen, wird vom Stadtrat geteilt. Dieser Grundsatz ist zudem im regionalen Verkehrsrichtplan und dem kommunalen Verkehrsrichtplan enthalten. Das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft ist in der Gemeindeordnung der Stadt Zürich festgeschrieben.
Für Hochleistungsstrassen ist der Bund zuständig.

Fuder überladen

Mit der Planung und dem Bau neuer Tramverbindungen ausserhalb der Innenstadt und dem stetigen Ausbau der Velo-Infrastruktur ist die Stadt Zürich im Sinne der Städte-Initiative tätig. Nicht umsetzbar ist aber die zeitliche Vorgabe. Die Initiative verlangt, dass der Anteil der Wege, die auf Stadtgebiet mit dem öffentlichen sowie dem Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt wird, innerhalb von zehn Jahren um zehn Prozentpunkte steigt. Daraus ergibt sich, dass der Anteil des Autoverkehrs innert zehn Jahren um zehn Prozentpunkte sinken muss. Eine Senkung in diesem Zeitraum ist nicht allein mit dem Ausbau der Infrastruktur für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zu erreichen. Sie müsste mit unverhältnismässigen Massnahmen erzwungen werden wie Spurreduktionen im Autoverkehr, weiteren Parkplatzbeschränkungen und einer stärkeren Dosierung an der Stadtgrenze. Doch selbst wenn man dies wollte, wären Einsprachen und Rekurse zu erwarten, sodass ein Zeithorizont von zehn Jahren kaum einzuhalten wäre.
Ausserdem hängt die Wahl der Verkehrsmittel auch von Faktoren ab, welche die Stadt nur bedingt beeinflussen kann, zum Beispiel von der Entwicklung des Freizeitverhaltens, der wirtschaftlichen Entwicklung oder der Siedlungsentwicklung in der Agglomeration und über diese hinaus.
Die zitierte Studie des Tiefbauamts bezieht sich nur auf die Autofahrten von Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern. Dabei ist zu beachten, dass die genannten 20 % und 10 % Verlagerung nicht ohne Weiteres zusammengezählt werden können (Studie «Mobilitätserhebung 2007», zu finden unter «Publikationen & Broschüren» auf www.stadt-zuerich.ch/tiefbauamt).

Effizienter Verkehr fördert Wirtschaft

Der Stadtrat teilt die Ansicht, dass ein effizientes Verkehrssystem die Wirtschaft fördert.

Konkretes langfristiges Ziel

Die Gemeindeordnung ist gewissermassen die Verfassung der Stadt Zürich, und sie hält fest: Die beanspruchte Dauerleistung pro Einwohner wird auf 2000 Watt gesenkt. Der CO_2-Ausstoss wird bis 2050 pro Einwohner und Jahr auf eine Tonne vermindert. Die Gemeindeordnung nennt auch Massnahmen, um diese Ziele zu erreichen. Bereits heute genannt wird die Förderung der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energien. Da aber auch die Mobilität ihren Beitrag zu leisten hat, will der Gegenvorschlag zur Städte-Initiative neu auch die Bevorzugung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs sowie die besondere Pflege des öffentlichen Raums in der Gemeindeordnung festschreiben.
Da heute auf Stadtgebiet rund ein Drittel der klimarelevanten CO_2-Emissionen aus fossilen Treibstoffen stammt, die für die Mobilität eingesetzt werden, ist ein enger Zusammenhang mit der Bestimmung zur 2000-Watt-Gesellschaft gegeben.

Der Stadtrat empfiehlt deshalb, die Volksinitiative abzulehnen und den Gegenvorschlag des Gemeinderats anzunehmen.

2. Abstimmungsvorlage
Wohnbauaktion 2011, Rahmenkredit von 30 Mio. Franken und Änderung Kreditanteil von 5 Mio. Franken der Wohnbauaktion 2005

Das Wichtigste in Kürze

Die Stadt Zürich engagiert sich in der Wohnbauförderung seit den Anfängen im Jahr 1907, in welchem auch die erste städtische Wohnsiedlung Limmat 1 entstanden ist. Seither wurde regelmässig mit Einzel- oder Rahmenkrediten der gemeinnützige Wohnungsbau unterstützt, letztmals mit der Wohnbauaktion 2005 (Rahmenkredit von 25 Mio. Franken). Diese Mittel und diejenigen der früheren Wohnbauaktionen sind erschöpft. Mit der Wohnbauaktion 2011 wird deshalb ein neuer Rahmenkredit von 30 Mio. Franken beantragt, welcher es erlaubt, die Förderung nahtlos weiterzuführen. Dieser Rahmenkredit ist wiederum für die Förderung des genossenschaftlichen und kommunalen Wohnungsbaus vorgesehen.

Nachdem der mit der Wohnbauaktion 2005 ebenfalls bewilligte Rahmenkredit von 5 Mio. Franken für die Wohneigentumsförderung nicht entsprechend den Vorgaben eingesetzt werden konnte, wird beantragt, diese 5 Mio. Franken ebenfalls für die Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus einzusetzen. Damit können weitere pendente Subventionsgesuche aus der Wohnbauaktion 2005 unterstützt werden.
Auf einen neuen Kredit für Wohneigentumsförderung wird hingegen verzichtet, nachdem weder Bund noch Kanton solche Mittel ausrichten und die Stadt sich deshalb nicht wie vorgesehen an deren Förderungsmodell anschliessen kann.

Abstimmungsfrage

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:
Wollen Sie folgende Vorlage annehmen?
Wohnbauaktion 2011, Rahmenkredit von 30 Mio. Franken und Änderung Kreditanteil von 5 Mio. Franken der Wohnbauaktion 2005.

Empfehlung

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen Annahme der Vorlage.

Städtische Wohnsiedlung Erismannhof

I. Wohnbauförderung, ein Erfolgsmodell

1. Ein Modell mit Tradition

Wohnbauförderung hat in der Stadt Zürich eine lange Tradition: 1907 hat die Stadt – ausgelöst durch die damalige akute Wohnungsnot – die erste Wohnsiedlung erbaut und 1924 die grundlegenden Wohnbauförderungserlasse (Grundsätze 1924) für ein Paket von weiteren Förderungsmassnahmen beschlossen. Die Stadt Zürich fördert seither sowohl den kommunalen als auch den genossenschaftlichen Wohnungsbau.

Seit 1942 fördert die Stadt Zürich gezielt den sozialen Wohnungsbau. Sie tut dies mit Hilfe von Kreditbeschlüssen, sogenannten «Wohnbauaktionen», die alle paar Jahre den Stimmberechtigten vorgelegt werden. Aus diesen Wohnbauaktionen wurden zahlreiche preisgünstige Wohnbauten mit tragbaren Mietzinsen für Familien, Betagte, Behinderte und Jugendliche in Ausbildung erstellt und auch erneuert.

Empfänger der Leistungszuschüsse waren und sind ausschliesslich gemeinnützige Wohnbauträger, d. h. Genossenschaften, Stiftungen und Vereine, welche sich auch statutarisch zu einer nicht gewinnbringenden Vermietung ihres ganzen Wohnungsbestandes verpflichten. Sie sind Garant dafür, dass diese Wohnungen auch nach Auslaufen der Subventionen preisgünstig vermietet werden und damit der Spekulation entzogen sind. Zusätzlich hat die Stadt aus Mitteln der Wohnbauaktionen seit jeher auch einen beträchtlichen Teil der 6500 Wohnungen in städtischen Wohnsiedlungen gezielt verbilligt.

2. Eine Notwendigkeit für die Zentrumsstadt Zürich

Die Bereitstellung von genügend preisgünstigem Wohnraum für alle Bevölkerungsschichten ist ein Grundbedürfnis für die Zentrums- und Wirtschaftsstadt Zürich. Das zeigen auch die verschiedenen politischen Vorstösse der letzten Zeit, welche alle auf eine markante Ausdehnung des gemeinnützigen Wohnraums hinzielen. Die Attraktivität der Stadt misst sich unter anderem am verfügbaren Wohnraumangebot, welches nach wie vor knapp ist. Ein gut funktionierendes Quartier- und Sozialleben setzt eine gute Durchmischung und damit Wohnungen auf unterschiedlichem Preisniveau voraus. Die Mietzinsen im geförderten Wohnungsbau sind dauerhaft günstiger als die Marktmieten.

Die Wohnbauförderung ist in verschiedener Hinsicht ein wichtiger Faktor für Zürich:

- Mit den Fördermitteln wird ein Fünffaches an Bauvolumen ausgelöst, d. h., die Wohnbauförderung leistet einen wichtigen Beitrag für die Bauwirtschaft und das örtliche Gewerbe.
- Die Wohnbauträger tragen durch ständige Erneuerung ihrer Siedlungen dazu bei, dass der Wohnraum aktuellen und künftigen Bedürfnissen entspricht und dass der vorhandene Siedlungsraum durch sinnvolle Verdichtung optimal genutzt wird.
- Die erstellten Bauten und Wohnsiedlungen haben einen hohen städtebaulichen Wert (Architekturwettbewerbe, Gartensiedlungen mit viel Grünraum, Vielfalt an Wohnungstypen).
- Die gemeinnützigen Wohnbauträger üben eine wichtige soziale Funktion aus, sie fördern das Gemeinwesen und das Genossenschaftsleben und sie stellen der Stadt Räume für Kindergärten und Horte zur Verfügung.
- Die gemeinnützigen Wohnungen haben mit ihrem beständigen, tieferen Mietzinsniveau eine stabilisierende und ausgleichende Wirkung auf den Mietwohnungsmarkt.

3. Wohnbauförderung hilft Sparen

Dank den rund 50 000 gemeinnützigen Wohnungen – fast ein Viertel des Gesamtbestandes – kann die Stadt in wesentlichem Umfang Sozialkosten sparen, insbesondere bei denjenigen Zielgruppen, die auf

Spielplatz Wohnsiedlungen

Aus der Wohnbauaktion 2005 unterstützter Ersatzneubau Alterssiedlung Hirzenbach der Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich

dem freien Markt benachteiligt sind und Schwierigkeiten haben, eine geeignete und bezahlbare Wohnung zu finden.

- **Direkte Einsparung:** Die Stadt spart dank den billigeren Mietzinsen Leistungen für Sozialhilfebezügerinnen und Sozialhilfebezüger, die in gemeinnützigen Wohnungen wohnen, ein.
- **Indirekte Einsparung:** Die Stadt spart, weil die Mieterinnen und Mieter von gemeinnützigen Wohnungen dank den günstigeren Mietzinsen keine Sozialhilfe oder Ergänzungsleistungen benötigen.
- **Fazit:** Die Stadt spart dank der Verbilligung Sozialkosten von gut 30 Mio. Franken jährlich ein.

Zusammenfassend lässt sich feststellen: Mit der Wohnbauförderung kann die Stadt Zürich (zusammen mit den Leistungen von Kanton und Bund) auch den finanzschwächeren Haushalten ein Wohnen in eigener Verantwortung ermöglichen, ohne das Portemonnaie der Steuerzahlenden über Gebühr zu strapazieren.

Tabelle 1: unterstützte Projekte aus der Wohnbauaktion 2005

Wohnbauträger	Wohnungen	Jahr	Beitrag / Darlehen
Ersatzneubau Am Katzenbach / BG Glatttal	27	2006	1 993 000
Ersatzneubau Hirzenbach / SAW	34	2006	2 050 000
Erneuerung Irchel, 2. Et. / SAW	64	2006	3 538 000
Ersatzneubau Brunnenpark / BG Brunnenhof	16	2006	1 382 000
Erneuerung Hardau II / LV	18	2006	1 514 000
Erneuerung Utohof / LV	28	2007	1 924 000
Ersatzneubau Hausäcker / Farbhof / BG Graphika	10	2007	691 000
Erneuerung Gladbachstrasse / SAW	10	2007	568 000
Ersatzneubau Rautistrasse / LV	35	2007	2 900 000
Neubau Krone / SAW	30	2009	1 973 000
Neubau Frieden / SAW	44	2010	3 058 000
Ersatzneubau Jasminweg 2 / ABZ	10	2011	880 000
Erneuerung Grünau / SAW	32	2011	1 992 000
Total	**358**		**24 463 000**

ABZ = Allgemeine Baugenossenschaft Zürich, BG = Baugenossenschaft, LV = Liegenschaftenverwaltung der Stadt Zürich, SAW = Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich

II. Weiterführung der Wohnbauförderung

Mit Beschluss der Gemeinde vom 21. Mai 2006 wurde letztmals ein Wohnbaukredit von 30 Mio. Franken für den gemeinnützigen Wohnungsbau verabschiedet (Wohnbauaktion 2005) – erstmals mit einer Tranche von 5 Mio. Franken für die Wohneigentumsförderung. Der für den gemeinnützigen Wohnungsbau vorgesehene Anteil der Mittel von 25 Mio. Franken ist erschöpft oder für neue Projekte reserviert. Daher soll ein neuer Rahmenkredit bewilligt werden.

Der Kanton macht seine Leistungen nach wie vor von gleichwertigen Leistungen der Gemeinden abhängig. Es ist deshalb wichtig, dass die Stadt über genügend Mittel für die Weiterführung der vom Kanton mitgetragenen Wohnbauförderung verfügt.

Der mit der Wohnbauaktion 2005 für die Wohneigentumsförderung bewilligte Kreditteil von 5 Mio. Franken konnte nicht genutzt werden und soll deshalb der Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus zugeschlagen werden (siehe Kapitel IX «Verzicht auf Wohneigentumsförderung»).

III. Unterstützungsleistungen

Die städtischen (Subventions-)Leistungen wurden und werden weiterhin in der Regel nur dort gewährt, wo auch der Kanton aus seinen Förderkrediten Leistungen in gleicher Höhe ausrichtet. Wenn immer möglich hat die Stadt in der Vergangenheit nur Projekte unterstützt, bei welchen auch die dritte Quelle, nämlich die Wohnbauförderungsleistungen des Bundes, beansprucht werden konnte. Die Bundesleistungen waren als Folge von Sparmassnahmen zeitweise eingestellt, sollen nun jedoch wieder aktiviert werden. Zwischen den Vollzugsbehörden der drei Leistungserbringer Bund, Kanton und Gemeinden besteht eine enge Zusammenarbeit. Dank dieser dreifachen Förderung kann mit vergleichsweise geringen städtischen Mitteln ein grosser Effekt, sprich eine signifikante Mietzinsverbilligung, erreicht werden.

Aus den Mitteln der Wohnbauaktion werden folgende Leistungen ausgerichtet:

- Für den **genossenschaftlichen Wohnungsbau** werden **unverzinsliche, rückzahlungspflichtige Darlehen** zur Subventionierung der Investitionen und damit zur Verbilligung der Mietzinsen **zusammen mit Leistungen von Kanton** (nichtverzinsliche rückzahlungspflichtige Darlehen) **und Bund** (unverzinsliche oder zinsgünstige Darlehen) gewährt.

  Die städtischen Darlehen werden auf eine Dauer von 30 Jahren gewährt. Sie sind anschliessend zu verzinsen und innert zehn Jahren zurückzuzahlen.

- Die **Beiträge an den kommunalen Wohnungsbau** werden ebenfalls zusammen mit den oben genannten Leistungen von Bund und Kanton gewährt, wodurch ebenfalls tiefere Mietzinse für die unterstützten Wohnungen resultieren. Die Beiträge sind nicht befristet, **bei** einer **Zweckänderung müssen sie** jedoch anteilig **zurückerstattet** werden.

Dem kommunalen Wohnungsbau werden auch die Wohnungen der drei öffentlich-rechtlichen Stiftungen der Stadt, nämlich der Stiftung Wohnungen für kinderreiche Familien, der Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich und der Stiftung PWG zur Erhaltung von preisgünstigen Wohn- und Gewerberäumen der Stadt Zürich zugerechnet.

Die Bedingungen für die Ausrichtung der Mittel aus den Wohnbauaktionen werden in den sogenannten «Richtlinien zur Wohnbauaktion 2011» geregelt. Diese erlässt der Gemeinderat in eigener Kompetenz, jedoch unter dem Vorbehalt, dass der Souverän der Wohnbauaktion zustimmt. Der Vollzug der Richtlinien ist dem Stadtrat bzw. dem dafür zuständigen Finanzdepartement übertragen.

IV. Subventionsauflagen

Die Ausrichtung der Wohnbausubventionen erfolgt neben baulichen Vorgaben unter nachstehenden Auflagen und Bedingungen gemäss den kantonalen und städtischen Wohnbauförderungserlassen:

– **Vermietungs- und Belegungsvorschriften** (Personenzahl, zulässiges Einkommen und Vermögen) mit **Zweckerhaltungskontrolle.** Sind die Anforderungen nicht mehr eingehalten, wird die Aufhebung der Verbilligungsleistung verlangt, und der Wohnbauträger muss einen Subventionsabtausch vornehmen oder das Mietverhältnis auflösen;
– **Behördliche Festsetzung der höchstzulässigen Mietzinssumme** pro Wohnsiedlung und **behördliche Mietzinskontrolle** (Höhe und Umlage der Mietzinse);
– **Vorschriften über das Rechnungswesen:** Verpflichtung zur Einhaltung besonderer Rechnungslegungsvorschriften (zur Rechnungsführung, Äufnung von Erneuerungsfonds, Vorstandsentschädigung, Rechnungsprüfung durch Stadt u. a.);
– **Anmerkung von Eigentumsbeschränkungen** im Grundbuch zur Absicherung der ausgerichteten Darlehen und ihrer Zweckbindung inkl. Kaufs- und Vorkaufsrecht zum Selbstkostenpreis zu Gunsten der Stadt sowie
– **Abordnung von städtischen Vertretungen** in die Vorstände der unterstützten Wohnbauträger.

V. Zürich, Spitzenreiterin bei der Wohnbauförderung

Mit Hilfe der städtischen Unterstützungsleistungen sind seit Beginn der Wohnbauförderung nicht nur viele Wohnbaugenossenschaften, Stiftungen und Vereine gegründet (rund 110), sondern auch eine Vielzahl von Wohnungen für einkommensschwächere Familien, Seniorinnen und Senioren sowie Behinderte erstellt oder erneuert worden.

Da die gemeinnützigen Wohnbauträger in der Regel ihre Liegenschaften nicht verkaufen dürfen, verbleiben sie langfristig im gemeinnützigen Bestand, so dass heute rund ein Viertel bzw. 48 700 Wohnungen des städtischen Wohnungsangebots dem gemeinnützigen Wohnungsbau zugerechnet werden kann (siehe nebenstehende Grafik «Eigentümerinnen und Eigentümer der Wohnungen Stadt Zürich»).

VI. Umfang der Subventionen

Die aktuellen maximalen Subventionierungsanteile in Prozenten der anrechenbaren Investitionskosten zeigt die nebenstehende Tabelle 2.

Dank dieser Leistungen können die Anfangsmietzinse für Haushalte mit niedrigem Einkommen und Vermögen auf ein vernünftiges und tragbares Mass reduziert werden (Reduktion von 20 bis 30 Prozent), was wiederum eine stabilisierende Wirkung auf den Wohnungsmarkt hat. Die übrigen Investitions- bzw. Baukosten belasten die Stadtkasse nicht, sie werden durch die genossenschaftlichen und kommunalen Wohnbauträger aus eigenen Mitteln bzw. ohne Steuergelder finanziert.

VII. Aktueller Stand der Wohnbauaktionen

Die obenstehende Tabelle 3 zeigt, dass sowohl im genossenschaftlichen wie auch im kommunalen Wohnungsbau die Mittel praktisch aufgebraucht sind. Insgesamt konnten mit den aufgeführten Mitteln rund 850 Wohnungen unterstützt werden.

VIII. Wohnbauaktion 2011

Die beantragte Wohnbauaktion 2011 umfasst einen neuen Rahmenkredit von 30 Mio. Franken. Dafür liegen bereits eine Reihe von Anmeldungen für geplante Unterstützungsleistungen vor, sie sind in Tabelle 4 auf Seite 11 aufgelistet.

Mit der Wohnbauaktion 2011 könnten bei heutigem Stand des Referenzzinssatzes BWO (2,75 %) rund 300 4½-Zimmer-Wohnungen monatlich um 230 Franken verbilligt werden. Zusammen mit der kantonalen Unterstützungsleistung verdoppelt sich die Verbilligungswirkung auf 460 Franken monatlich.

IX. Verzicht auf Wohneigentumsförderung

Die Stadt Zürich hat traditionell in ihrer langjährigen Praxis ausschliesslich den gemeinnützigen genossenschaftlichen und kommunalen Mietwohnungsbau unterstützt. Die Förderung des Wohneigentums stand bis zur Wohnbauaktion 2005 nie ernsthaft zur Diskussion, weil das Preisniveau der in der Stadt Zürich angebotenen Objekte keine sinnvolle Förderung zuliess. Von wenigen Ausnahmen abgesehen waren und sind Eigentumsliegenschaften für Personen mit niedrigem bis mittlerem Einkommen und ohne ausreichendes Vermögen nicht erschwinglich und werden von den Banken auch nicht finanziert. Unabhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung ist nicht damit zu rechnen, dass sich daran in absehbarer Zukunft etwas ändern wird.

Vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die zur Verfügung stehenden beschränkten Mittel bestand die Absicht, den vom Gemeinderat mit der Wohnbauaktion 2005 portierten Kredit von 5 Mio. Franken in Ergänzung zu den bereits bestehenden Förderinstrumenten von Bund, Kanton und privaten Organisationen (Hypothekarbürgschaftsgenossenschaften) einzusetzen. Man erhoffte sich, so mit vergleichsweise wenig Aufwand und Mitteln einen Beitrag zur besseren Zugänglichkeit von Wohneigentum auf Stadtgebiet für mittelständische Personen leisten zu können.

Eigentümerinnen und Eigentümer der Wohnungen Stadt Zürich

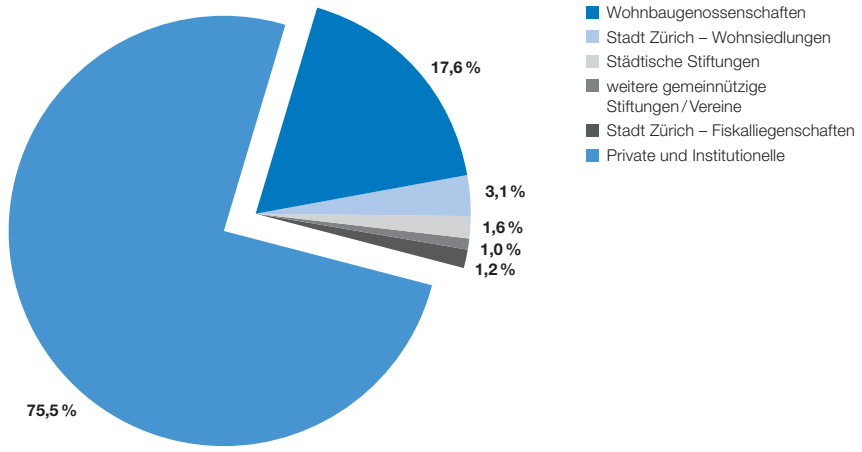

Tabelle 2: Subventionsanteile bei Neubauten / Sanierungen (in Prozent der anrechenbaren Investitionskosten)

	Stadt	Kanton	Bund
Unterstützungsart	unverzinsliche Darlehen bzw. Beiträge	unverzinsliche Darlehen	unverzinsliche Darlehen
Anteil an Investitionskosten [1]	20 %	20 % [2] / 15 % [3]	sistiert

1) pauschaliert gemäss Wohnbauförderungsverordnung
2) Neubauten und Gesamterneuerungen
3) Sanierungen und Erwerb

Tabelle 3: Stand Wohnbauaktionen 1995 – 2010

Wohnbauaktion (WBA)	Kredit in Mio. Fr.	Ausbezahlt oder zugesichert / eingeplant	noch zur Verfügung
WBA 1995			
Genossenschaftlicher Wohnungsbau	10	10	–
Kommunaler Wohnungsbau [1]	10	10	–
WBA 2002			
Genossenschaftlicher Wohnungsbau	10	3	
Kommunaler Wohnungsbau [1]		7	–
WBA 2005			
Genossenschaftlicher Wohnungsbau	25	5	1
Kommunaler Wohnungsbau [1]		19	
Wohneigentumsförderung	5		5

1) inklusive öffentlich-rechtliche Stiftungen der Stadt (alle Zahlen gerundet)

Aus bisherigen Wohnbauaktionen unterstützte Siedlungen: Baugenossenschaft Sonnengarten, Siedlung Rütihof II (WBA 1995, links); Stiftung Wohnungen für kinderreiche Familien, Siedlung Brunnenhof (WBA 2002, unten rechts) und Baugenossenschaft Brunnenhof, Siedlung Brunnenpark (WBA 2005, oben rechts).

Tabelle 4: angemeldete Unterstützungsgesuche aus Wohnbauaktion 2011

Projekt / Wohnbauträger	voraussichtliche Anzahl subventionierte Wohnungen	voraussichtlicher Beitrag gerundet
Neubau Kronenwiese / LV	30	2 735 000
Erneuerung Paradies / LV	60	5 000 000
Erneuerung Luggweg / LV	30	3 000 000
Erneuerung Glatt I / LV	15	1 200 000
Neubau Hornbach / LV	25	2 200 000
Grünwald (Ringling) / GBMZ	20	2 000 000
Hunzikerareal / bg mehr als wohnen	88	6 000 000
Total	**268**	**22 135 000**

LV = Liegenschaftenverwaltung der Stadt Zürich, SAW = Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich, GBMZ = Gemeinnützige Bau- und Mietergenossenschaft Zürich, bg = Baugenossenschaft

Die neue Alterssiedlung Seebach der Stiftung Alterswohnungen der Stadt Zürich soll aus der Wohnbauaktion 2011 unterstützt werden.

Die wesentlichen Förderinstrumente der öffentlichen Hand (Bund und Kanton) bei der Wohneigentumsförderung sind in Tabelle 5 auf Seite 12 zusammengefasst.

Zu den Bundesleistungen ist anzufügen, dass der Bund bis Ende 2008 keine neuen Gesuche für Direktdarlehen entgegennahm. Die entsprechende Sistierung ist Bestandteil des vom Parlament beschlossenen Entlastungsprogrammes 2003. Auch der Kanton Zürich hat in den letzten Jahren keine Mittel für Wohneigentumsförderung ausgerichtet.

Bis zur Wohnbauaktion 2005 hat auch die Stadt Zürich keine Mittel für die Wohneigentumsförderung bereitgestellt, sondern dieses Segment des städtischen Wohnungsbaues der privaten Initiative überlassen. Um den beschränkten Kredit von 5 Mio. Franken zweckmässig einzusetzen, war geplant, sich subsidiär an den bereits vorhandenen Modellen von Bund und Kanton zu beteiligen:

a) Beteiligungen an Bürgschaftsgenossenschaften;
b) Übernahme von Gebühren der Bürgschaftsgenossenschaften;
c) andere geeignete Instrumente;
d) gezielte Informationsmassnahmen über die bestehenden Instrumente

Insbesondere war bewusst nicht vorgesehen, eine eigene aufwändige Administration für die Ausrichtung von Direktleistungen (Hypotheken oder Beiträge) aufzubauen. Dies hätte zu einem Verwaltungs- und Kontrollaufwand geführt, welcher in keinem vernünftigen Verhältnis zum vorgesehenen Kreditrahmen und zum Risikopotential gestanden hätte.

Zudem war geplant, erste Erfahrungen des Kantons mit dessen neuem Wohneigentumsförderungsmodell abzuwarten und den 5-Mio.-Kredit erst nach Auswertung dieser Erfahrungen einzusetzen. Zwecks einfacher Handhabung sollten die Ausrichtungsbedingungen von Kanton und Bund so weit möglich übernommen werden. Dem Stadtrat wurde mit den Richtlinien zur Wohnbauaktion die Kompetenz eingeräumt, vom Gemeinderat zu genehmigende Ausführungsbestimmungen zu erlassen.

Tabelle 5: Instrumente der Wohneigentumsförderung

Rechtsträger	Bund *	Kanton Zürich **
Mittel	– Zinslose/-zinsgünstige Darlehen – Rückbürgschaften	– Beteiligungen an Bürgschaftsgenossenschaften – Übernahme von Bürgschaftsgebühren [1]
Anforderungen an Empfänger/in	– Max. steuerbares Einkommen: Fr. 50 000.– – Max. steuerbares Vermögen: Fr. 144 000.– – Belegungsvorschriften – Wohnsitzverpflichtung	– Max. steuerbares Einkommen: Fr. 80 000.– – Max. steuerbares Vermögen: Fr. 200 000 – Belegungsvorschriften – Wohnsitzverpflichtung
Weitere Bedingungen	– Mind. 10 % von Eigentümer aufbringbar – Nur selbstgenutztes Wohneigentum – Kostenlimiten – Techn. Anforderungen	– Übernahme der Bürgschaftsgebühren nur, wenn mit der Bürgschaft eine Verbilligung des Hypothekarzinses um mindestens ½ % erwirkt werden kann. – Nur für selbstgenutztes Wohneigentum
Höhe, Dauer	– Pauschalbeiträge, soll eine «angemessene Verbilligung der Wohnkosten» ermöglichen – 20 Jahre	– Gebühren der Bürgschaftsgenossenschaft übernommen – für max. 15 Jahre – Der Kanton gibt max. 2 Mio. Fr. pro Jahr aus für die Übernahme von Bürgschaftsgebühren

* Wohnraumförderungsgesetz, WFG (SR 842)
** Kant. Gesetz über die Wohnbau- und Wohneigentumsförderung (LS 841)
1) Die Hypothekar-Bürgschaftsgenossenschaft für Wohneigentumsförderung «hbw» hat ihre Bürgschaftstätigkeit per 1. März 2008 mangels Nachfrage sistiert. Damit kann auch der Kanton Zürich keine Bürgschaftsgebühren mehr übernehmen.

Das Finanzdepartement hat in der Folge mit der kantonalen Fachstelle Wohnbauförderung sowie mit der bestehenden Hypothekar-Bürgschaftsgenossenschaft Kontakt aufgenommen und künftige Zusammenarbeitsmöglichkeiten abgeklärt. Diese ergaben jedoch, dass die Wohneigentumsförderung über die Verbürgung von Hypotheken und Übernahme der Bürgschaftsgebühren durch den Kanton nicht mehr aktiv betrieben wird. Die Mitwirkung der Stadt war folglich nicht mehr gefragt.

Im Weiteren wurden in einer Arbeitsgruppe mit dem Hauseigentümerverband Zürich verschiedene Modelle für eine Direktsubventionierung (Restfinanzierungsdarlehen, Abgabe von städtischen Liegenschaften mit vergünstigten Hypotheken u. Ä.) geprüft und finanzierungstechnisch analysiert. Sie wurden jedoch alle als nicht praxisnah und durchführbar verworfen. Es zeigte sich rasch einmal, dass der 5-Mio.-Kredit zu wenig Potential aufwies, um eine breiter gestreute und sinnvolle Zusatzverbilligung zu bewirken. Die Modelle scheiterten u. a. daran, dass die in Zürich gehandelten Marktpreise für Liegenschaften und die Bankenfinanzierung einen hohen Einsatz zusätzlicher Fördermittel notwendig gemacht hätten, um auch wenig bemittelten Kaufwilligen eine wirksame Anfangsverbilligung (z. B. für die ersten zehn Jahre) zu ermöglichen. Mit dem Kredit hätten somit weder zuzugswillige neue Personen/Familien gewonnen noch der Wegzug von Erwerbswilligen ins Umland von Zürich mit seinen günstigeren Voraussetzungen für den Liegenschaftenerwerb verhindert werden können. Die gemachten Erfahrungen bei Bund und Kanton mit der Eigentumsförderung haben im letzten Jahrzehnt zudem deutlich gezeigt, dass das Interesse für diese staatlichen Fördermittel – welche notwendigerweise mit Auflagen verbunden sind – angesichts der langzeitlich tiefen Hypothekarzinsen nicht mehr nachgefragt sind.

Aus diesen Gründen soll darauf verzichtet werden, mit der Wohnbauaktion 2011 erneut einen Kreditanteil für die Wohneigentumsförderung einzusetzen. Weil der 5-Mio.-Kredit von 2005 unbenutzt geblieben ist, wird zudem beantragt, diesen der Verwendung für den gemeinnützigen und kommunalen Wohnungsbau zuzuschlagen.

Antrag

Folgender Antrag wird den Stimmberechtigten zum Entscheid unterbreitet:

1. **Für die Wohnbauaktion 2011 wird im Sinne der Erwägungen ein Rahmenkredit von 30 Mio. Franken für die Förderung des gemeinnützigen genossenschaftlichen und kommunalen Wohnungsbaus bewilligt.**
2. **Der Gemeinderat regelt die allgemeinen Voraussetzungen und die Bemessung der Unterstützungsleistungen in Richtlinien.**
3. **Der mit der Wohnbauaktion 2005 bewilligte Kreditanteil von 5 Mio. Franken für die Wohneigentumsförderung (Gemeindebeschluss vom 21. Mai 2006) wird neu für die Förderung des gemeinnützigen, genossenschaftlichen und kommunalen Wohnungsbaus im Rahmen der Wohnbauaktion 2005 eingesetzt.**

Empfehlung

Stadtrat und Gemeinderat empfehlen Annahme der Vorlage.

Der Gemeinderat stimmte am 8. Juni 2011 mit 93 : 24 Stimmen zu.

Informationen

Weitere Informationen und Aktenauflage im Stadthaus, Stadthausquai 17, 8001 Zürich, Büro 233, 2. Stock.

3. Abstimmungsvorlage

Einzelinitiative von Jacqueline Rizzo betreffend Gemeinderatswahlen mit tieferer Sperrklausel, Änderung der Gemeindeordnung

Das Wichtigste in Kürze

Die ausformulierte Einzelinitiative von Jacqueline Rizzo verlangt, dass Art. 23 Abs. 4 der Gemeindeordnung wie folgt geändert werden soll: «Eine Listengruppe gemäss kantonalem Recht nimmt an der Sitzverteilung nur teil, wenn wenigstens eine ihrer Listen (Parteien) mindestens 2 Prozent aller Parteistimmen des betreffenden Wahlkreises erhalten hat.» Die Einzelinitiative wird damit begründet, dass das neue Zürcher Zuteilungsverfahren für die Parlamentswahlen zwar eine gerechtere und bessere Zuteilung der Gemeinderatssitze gemäss der Stärke der Parteien und Liste erlaube. Die in der Gemeindeordnung verankerte 5%-Sperrklausel führe aber dazu, dass der Wille der Wählerschaft nur teilweise korrekt zum Ausdruck komme. So habe diese Wahlhürde (auch Sperrklausel oder Quorum genannt) dazu geführt, dass die Grünliberale Partei bei den Gemeinderatswahlen 2006 im Parlament nicht vertreten gewesen sei, obwohl sie mehr Stimmen erhalten habe als die Schweizer Demokraten, welche drei Sitze zugeteilt erhielten.

Die Einführung des 5%-Quorums (Sperrklausel) in der Gemeindeordnung wurde in der Abstimmungszeitung 2004 im Wesentlichen damit begründet, dass nur Parteien und Interessengruppierungen in den Gemeinderat einziehen können, welche über ein politisches Interesse hinaus über einen gewissen Rückhalt bei den Wählerinnen und Wählern verfügen und die deswegen die Funktionalität des Parlaments mitzutragen vermögen. In den parlamentarischen Beratungen des neuen Wahlverfahrens (auch «doppelter Pukelsheim» oder «neues Zürcher Zuteilungsverfahren» genannt) wurde die wahlkreisbezogene Hürde des 5%-Quorums zusätzlich damit begründet, dass auf diese Weise der Gefahr einer Zersplitterung («Atomisierung») des Parlaments entgegengewirkt werden könne.

Seit Inkrafttreten der kommunalen Wahlkreisreform sind insgesamt je zwei kantonale und kommunale Proporzwahlen nach dem neuen Zürcher Zuteilungsverfahren durchgeführt worden. Dabei scheiterten einzelne Parteien knapp an der 5%-Wahlhürde, andere kleinere Parteien oder Gruppierungen hätten auch die neu vorgesehene 2%-Hürde nicht geschafft. Konkret wären mit der Senkung der Wahlhürde auf 2 % bei den Gemeinderatswahlen 2006 drei Parteien und 2010 eine zusätzliche Partei im Gemeinderat vertreten gewesen.

Die Mehrheit des Gemeinderates befürwortet eine Senkung der Sperrklausel von 5 % auf 2 %, weil es an der Zeit sei, das Wahlsystem zu optimieren und damit auch kleineren Parteien zu ermöglichen, ins Parlament einzuziehen. Die Befürchtung, eine tiefere Sperrklausel führe zu einer Zersplitterung in der Parteienlandschaft im Parlament, habe sich nicht bewahrheitet. Zudem gefährde auch eine zusätzliche Partei im Parlament in keiner Weise den Ratsbetrieb. Ebenso sollen bisher im Parlament vertretene Parteien nicht um den erneuten Einzug ins Parlament zittern müssen.

Die Minderheit des Gemeinderats und der Stadtrat lehnen die Senkung der Sperrklausel ab. Sie sehen vor allem die Gefahr einer Zersplitterung des Parlaments durch viele Kleinparteien und die daraus resultierende Ineffizienz des Ratsbetriebs. Zudem sei das 5%-Quorum erst vor kurzem durch das Volk im Wissen um die Vor- und Nachteile mit 81 % der Stimmen deutlich angenommen worden und das neue Wahlverfahren erst zweimal in der Stadt Zürich zum Einsatz gekommen. Es solle eine Kontinuität über eine längere Zeit angestrebt werden.

Der Gemeinderat stimmte am 15. Dezember 2010 mit 64 : 54 Stimmen der Einzelinitiative zu. Dagegen beantragt der Stadtrat, die Initiative abzulehnen.

Abstimmungsfrage

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:
Wollen Sie folgende Vorlage annehmen?
Einzelinitiative von Jacqueline Rizzo betreffend Gemeinderatswahlen mit tieferer Sperrklausel, Änderung der Gemeindeordnung.

Empfehlung

Der Gemeinderat empfiehlt Annahme, der Stadtrat Ablehnung der Vorlage.

I. Initiativtext mit Begründung

Initiativtext

Am 26. März 2008 wurde beim Büro des Gemeinderats von Jacqueline Rizzo eine Einzelinitiative für «Gemeinderatswahlen mit tieferer Sperrklausel» (Änderung der Gemeindeordnung) mit folgendem Wortlaut eingereicht:

«Die Gemeindeordnung (GO) Art. 23 Abs. 4 soll wie folgt geändert werden: Eine Listengruppe gemäss kantonalem Recht nimmt an der Sitzverteilung nur teil, wenn wenigstens eine ihrer Listen mindestens 2 Prozent aller Parteistimmen des betreffenden Wahlkreises erhalten hat.»

Begründung

«Die Gemeinderatswahl vom 12. Februar 2006 wurde erstmals nach dem neuen Zürcher Zuteilungsverfahren durchgeführt, das eine gerechtere und bessere Zuteilung der Gemeinderatssitze gemäss der Stärke der Parteien und Listen erlaubt, die sich an der Wahl beteiligt haben. Bereits diese erste Wahl nach dem neuen Verfahren hat gezeigt, dass die in Art. 23 Abs. 4 der Gemeindeordnung verankerte 5-Prozent-Klausel dazu führt, dass der Wille der Wählerschaft im Wahlergebnis nur teilweise korrekt zum Ausdruck kommt. Wegen der ungleichen Verteilung der Wählerschaft der einzelnen Parteien hat diese Hürde dazu geführt, dass die Grünliberale Partei im Parlament nicht vertreten ist, obwohl sie mehr Stimmen erhielt als die Schweizer Demokraten. Diese Fünf-Prozent-Klausel ist ungerecht gegenüber den kleinen Parteien, dem Willen des Volks wird nicht entsprochen, darum muss diese Fünf-Prozent-Klausel reduziert werden.»

II. Ausgangslage

Was bisher geschah

Am 7. Mai 2008 beschloss der Gemeinderat die vorläufige Unterstützung der Einzelinitiative und überwies sie gleichzeitig dem Stadtrat zum Bericht und Antrag. Am 28. Oktober 2009 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat, die Initiative abzulehnen. Der Gemeinderat folgte dem Antrag jedoch nicht; vielmehr stimmte er am 15. Dezember 2010 der Einzelinitiative mit 64 : 54 Stimmen zu. Da die Initiative eine Änderung der Gemeindeordnung verlangt, haben nun die Stimmberechtigten darüber abzustimmen.

Zürcher Rathaus, Parlamentsgebäude für Kantons- und Gemeinderat

Zürcher Gemeinderat: öffentliche Parlamentssitzungen jeweils am Mittwoch ab 17.00 Uhr

Rechtliche Grundlagen

Gemäss Art. 51 Abs. 1 der Kantonsverfassung (KV) vom 27. Februar 2005 werden die Mitglieder des Kantonsrats «nach dem Verhältniswahlverfahren vom Volk gewählt». Dabei ist gemäss Art. 51 Abs. 3 KV die Sitzverteilung so zu regeln, dass der Wille jeder Wählerin und jedes Wählers im ganzen Kanton möglichst gleiches Gewicht hat. Jede Wählerin und jeder Wähler soll also die Zusammensetzung des Parlaments möglichst gleich stark beeinflussen können. Nach § 111 des Gesetzes über die politischen Rechte (GPR) ist auch der Grosse Gemeinderat einer Stadt (Gemeinderat) nach dem Verhältniswahlverfahren zu wählen. Die Bestimmungen über die Wahl des Kantonsrats gelten dabei sinngemäss.

Am 18. Dezember 2002 entschied das Bundesgericht, dass die Wahlkreiseinteilung für die Gemeinderatswahl verfassungswidrig sei und geändert werden müsse. Grund dafür waren die zum Teil sehr kleinen Wahlkreise. Diese führten dazu, dass selbst mittelgrosse Parteien keine Chance hatten, einen Sitz zu erlangen. In der Folge führten der Kanton und die Stadt ein neues Wahlverfahren («Doppelter Pukelsheim») ein, bei dem die Wahlkreisgrösse grundsätzlich keine Rolle mehr spielt. Beim neuen Verfahren werden die Parlamentssitze zunächst gesamtstädtisch auf die politischen Parteien («Listengruppen») verteilt. Grundlage dafür sind die Stimmen, welche die Listen in den einzelnen Wahlkreisen gemacht haben. Das Gesetz bezeichnet diesen ersten Schritt als sogenannte Oberzuteilung. Erst im zweiten Schritt werden die den Parteien zugewiesenen Sitze an die einzelnen Listen in den Wahlkreisen weitergegeben (sogenannte Unterzuteilung).

Die Einzelinitiative, über die vorliegend abzustimmen ist, betrifft eine spezielle Regelung bei der Oberzuteilung. Gemäss geltendem Recht kann eine politische Partei nur dann am soeben beschriebenen Sitzzuteilungsverfahren teilnehmen, wenn sie wenigstens in einem Wahlkreis mehr als 5 % der dort abgegebenen Stimmen geholt hat. Kleinparteien, die in keinem Wahlkreis diese Hürde schaffen, scheiden also vorzeitig aus. Mit dieser Regelung wollte der Gesetzgeber erreichen, dass nur Parteien und Interessengruppierungen ins Parlament einziehen können, die umfangmässig über einen gewissen Rückhalt bei der Wählerschaft verfügen und die deswegen die Funktionalität des Parlaments mitzutragen vermögen.

Diese 5%-Hürde – man spricht hier auch von einem gesetzlichen Quorum – gilt für die Wahl des Kantonsrats und ebenso für die Wahl des Gemeinderats der Stadt Zürich. Das Gemeindegesetz (GG) räumt den Städten für ihre Parlamentswahlen jedoch einen gewissen Spielraum ein, indem sie in der Gemeindeordnung die 5%-Hürde erhöhen oder senken können (§ 101 Abs. 4 GG). Von dieser Möglichkeit hat die Stadt Zürich bisher keinen Gebrauch gemacht, sondern die 5%-Hürde unverändert in Art. 23 Abs. 4 der Zürcher Gemeindeordnung übernommen. Die Einführung des 5%-Quorums wurde im Jahr 2004 damit begründet, dass nur Parteien und Interessengruppierungen in den Gemeinderat einziehen können, welche über ein politisches Interesse hinaus über einen gewissen Rückhalt bei den Wählerinnen und Wählern verfügen und die deswegen die Funktionalität des Parlaments mitzutragen vermögen. Die Stimmberechtigten der Stadt Zürich stimmten der Einführung des 5%-Quorums mit 81 % Ja-Stimmen am 26. September 2004 deutlich zu.

III. Die Einzelinitiative

Inhalt

An diesem Punkt setzt die Einzelinitiative an, indem sie die Wahlhürde von 5 % auf 2 % senken möchte. Eine politische Partei soll demnach am Sitzzuteilungsverfahren bereits dann teilnehmen können, wenn sie wenigstens in einem Wahlkreis mit 2 % aller Stimmen vertreten ist; nach geltendem Recht ist das nur möglich, wenn sie 5 % erreicht hat. Mit dieser Änderung soll erreicht werden, dass auch Kleinparteien nicht von vornherein vom Sitzzuteilungsverfahren ausgeschlossen sind.

Auswirkungen der Einzelinitiative

Das neue Wahlverfahren («Doppelter Pukelsheim») hat sich bei den letzten beiden kommunalen Parlamentswahlen bewährt. Die Wahlkreisbezogenheit der heutigen 5%-Hürde kann jedoch dazu führen, dass eine im ganzen Stadtgebiet gleichmässig starke Kleinpartei an der Hürde scheitert, obwohl sie gesamthaft

2%- bzw. 5%-Quorum (Sperrklausel) der Listengruppen anhand der Erneuerungswahl des Gemeinderats vom 7. März 2010

Listengruppen	**Wahlkreise** mit Parteistimmen pro Liste und Anteil am Total der Parteistimmen im betreffenden Wahlkreis																		5%-Quorum erreicht	2%-Quorum erreicht
	1+2		3		4+5		6		7+8		9		10		11		12			
01 SP	30581	28,00	48780	34,17	32199	33,94	27167	33,69	66536	27,54	44152	28,78	38794	31,44	67733	28,44	11501	29,38	Ja	Ja
02 SVP	18485	16,93	24069	16,86	10457	11,02	10779	13,37	33594	13,91	39095	25,49	23729	19,23	61274	25,73	11298	28,86	Ja	Ja
03 FDP	21052	19,28	11593	8,12	6301	6,64	11871	14,72	58439	24,19	16547	10,79	17277	14,00	26432	11,10	3030	7,74	Ja	Ja
04 Grüne	14911	13,65	19323	13,53	15080	15,90	9562	11,86	28888	11,96	12290	8,01	14362	11,64	18734	7,87	2974	7,60	Ja	Ja
05 CVP	6364	5,83	7283	5,10	4225	4,45	4109	5,10	12273	5,08	10630	6,93	5694	4,62	16471	6,92	2988	7,63	Ja	Ja
06 EVP	2105	1,93	2402	1,68	1009	1,06	2558	3,17	6399	2,65	7685	5,01	3859	3,13	11859	4,98	1327	3,39	Ja	Ja
07 AL	2848	2,61	9845	6,90	12477	13,15	3330	4,13	5154	2,13	3862	2,52	4791	3,88	6593	2,77	502	1,28	Ja	Ja
08 SD	1128	1,03	2773	1,94	1326	1,40	1029	1,28	1874	0,78	5315	3,46	1624	1,32	6075	2,55	1963	5,02	Ja	Ja
09 EDU	672	0,62	643	0,45	297	0,31	376	0,47	853	0,35	924	0,60	548	0,44	2411	1,01	1072	2,74	**Nein**	**Ja**
10 glp	9413	8,62	14860	10,41	11391	12,01	9743	12,08	27179	11,25	12044	7,85	12372	10,03	19966	8,38	2320	5,93	Ja	Ja
11 PFZ	1641	1,50	1199	0,84	99	0,10	116	0,14	398	0,16	848	0,55	322	0,26	613	0,26	166	0,42	Nein	Nein
Total	109200	100%	142770	100%	94861	100%	80640	100%	241587	100%	153392	100%	123372	100%	238161	100%	39141	100%		
5%-Quorum	5460		7139		4744		4032		12080		7670		6169		11909		1958			

5%-Quorum erreicht 2%-Quorum mindestens in einem Wahlkreis erreicht

Die Tabelle gibt an, welche Listen das 5%-Quorum erreicht haben oder beim 2%-Quorum erreicht hätten.
Lesebeispiel: Die SP hat im Wahlkreis 1+2 30581 Parteistimmen erreicht. Im Wahlkreis 1+2 liegen total 109200 Parteistimmen vor. Das 5%-Quorum beträgt hier demnach 109200 x 0,05 = 5460 (aufgerundet). Im Wahlkreis 1+2 hat die SP das Quorum erreicht. Die Listengruppe SP nimmt deshalb an der Sitzzuteilung teil. Die Berechnungen gelten für das 2%-Quorum sinngemäss.

2%- bzw. 5%-Quorum (Sperrklausel) der Listengruppen anhand der Erneuerungswahl des Gemeinderats vom 12. Februar 2006

Listen-gruppen	**Wahlkreise** mit Parteistimmen pro Liste und Anteil am Total der Parteistimmen im betreffenden Wahlkreis																		5%-Quorum erreicht	2%-Quorum erreicht
	1+2		3		4+5		6		7+8		9		10		11		12			
01 SP	28518	30,1	45541	37,5	26673	38,9	24092	35,9	61738	29,8	42044	33,0	35259	35,2	56547	32,7	13215	34,8	Ja	Ja
02 SVP	15305	16,2	22060	18,2	8174	11,9	9676	14,4	27906	13,5	31559	24,8	19557	19,5	40144	23,2	10248	27,0	Ja	Ja
03 FDP	21833	23,1	10450	8,6	4536	6,6	10919	16,3	51252	24,8	12060	9,5	15267	15,2	19744	11,4	3066	8,1	Ja	Ja
04 Grüne	12401	13,1	17319	14,3	10221	14,9	8420	12,6	25486	12,3	9154	7,2	9689	9,7	12559	7,3	2187	5,8	Ja	Ja
05 CVP	7318	7,7	8661	7,1	4099	6,0	4399	6,6	14223	6,9	11333	8,9	8347	8,3	14762	8,5	4941	13,0	Ja	Ja
06 AL	2413	2,5	7418	6,1	9086	13,3	2304	3,4	5483	2,6	2465	1,9	2539	2,5	3623	2,1	429	1,1	Ja	Ja
07 EVP	2829	3,0	2816	2,3	1029	1,5	3422	5,1	10508	5,1	9841	7,7	4690	4,7	11998	6,9	0	0,0	Ja	Ja
08 SL	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5278	3,1	0	0,0	**Nein**	**Ja**
09 GLP	2231	2,4	2783	2,3	2876	4,2	2630	3,9	7699	3,7	3004	2,4	2554	2,6	1902	1,1	229	0,6	**Nein**	**Ja**
10 Flückiger	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	166	0,4	Nein	Nein
11 Danowski	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	327	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	Nein	Nein
12 SD	1651	1,7	3173	2,6	1406	2,1	1106	1,6	2454	1,2	5333	4,2	1490	1,5	6226	3,6	2078	5,5	Ja	Ja
13 EDU	0	0,0	921	0,8	224	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	479	0,5	0	0,0	1257	3,3	**Nein**	**Ja**
14 HP	193	0,2	250	0,2	173	0,3	92	0,1	311	0,2	272	0,2	257	0,3	231	0,1	114	0,3	Nein	Nein
Total	94692	100%	121392	100%	68497	100%	67060	100%	207060	100%	127392	100%	100128	100%	173014	100%	37930	100%		
5%-Quorum	4735		6070		3425		3353		10353		6370		5007		8651		1897			

5%-Quorum erreicht 2%-Quorum mindestens in einem Wahlkreis erreicht

Die Tabelle gibt an, welche Listen das 5%-Quorum erreicht haben oder beim 2%-Quorum erreicht hätten.
Lesebeispiel: Die SP hat im Wahlkreis 1+2 28518 Parteistimmen erreicht. Im Wahlkreis 1+2 liegen total 94692 Parteistimmen vor. Das 5%-Quorum beträgt hier demnach 94692 x 0,05 = 4735 (aufgerundet). Im Wahlkreis 1+2 hat die SP das Quorum erreicht. Die Listengruppe SP nimmt deshalb an der Sitzzuteilung teil. Die Berechnungen gelten für das 2%-Quorum sinngemäss.

mehr Stimmen auf sich vereint als eine andere Kleinpartei, die in einem der Wahlkreise in der Wählerschaft besonders gut verankert ist und dort die Hürde schafft.

Von dieser Auswirkung war bei den Gemeinderatswahlen von 2006 die Grünliberale Partei (GLP) negativ betroffen. Damals scheiterte die GLP an der 5%-Hürde und ging leer aus, obwohl sie gesamtstädtisch mehr Wählerinnen und Wähler hinter sich vereinen konnte als die Schweizer Demokraten. Letzteren gelang es, im Wahlkreis 12 die Wahlhürde zu nehmen (5,5 % Wähleranteil). Es wurden ihr alsdann gesamtstädtisch drei Sitze zugeteilt.

Eine 2%-Sperrklausel (Wahlhürde) hätten dagegen bei den Gemeinderatswahlen 2006 sowohl die Seniorenliste SL (3,1% Wähleranteil im Wahlkreis 11), die Eidgenössisch-Demokratische Union EDU (3,3 % Wähleranteil im Wahlkreis 12) und wie bereits erwähnt die GLP (mit 4,2 % höchster Wähleranteil im Wahlkreis 4+5) erreicht. Bei den Gemeinderatswahlen 2010 hätte die EDU die gemäss Initiative vorgesehene 2%-Sperrklausel im Wahlkreis 12 (Wähleranteil 2,74 %) erreicht, die Partei für Zürich (PFZ) hingegen nicht (höchster Wähleranteil von 1,5 % im Wahlkreis 1+2).

Eingangsportal zum Zürcher Rathaus

Im nachfolgenden Kapitel IV werden die Gründe für die Senkung des gesetzlichen Quorums von 5 % auf 2 % dargestellt. Die Stellungnahme der Gemeinderatsminderheit und des Stadtrats auf Beibehalten des bisherigen 5%-Quorums finden Sie am Schluss der Abstimmungszeitung auf Seite 16.

IV. Gründe für die Senkung des gesetzlichen Qurorums

Die Mehrheit des Gemeinderats befürwortet eine Senkung der Sperrklausel von 5 % auf 2 % aus folgenden Gründen:

Optimierung des Wahlsystems

Aufgrund der Erfahrungen mit dem neuen Wahlsystem bei zwei kommunalen Gemeinderatswahlen sei die Zeit reif für eine Optimierung des Wahlverfahrens und damit einer Senkung der Sperrklausel auf 2 %. Die Befürchtung, dass Kleinst- oder sogenannte Juxparteien im Parlament Einzug halten, habe sich nicht bewahrheitet. Auch sei keine Zersplitterung in der Parteienlandschaft eingetreten. Der Wählerwille solle deshalb in Zukunft möglichst unverfälscht wiedergegeben werden und möglichst jede Wählerstimme soll berücksichtigt bleiben.

Zahl der gewichtslosen Stimmen senken

Jedes gesetzliche Quorum führt mit grosser Wahrscheinlichkeit dazu, dass eine gewisse Zahl von Wählerinnen und Wählern keinen Einfluss auf die Bestellung des Parlaments nehmen können. Wählerinnen und Wähler von Kleinparteien, die an der Hürde scheitern, hätten genauso gut zuhause bleiben können, statt an die Urne zu gehen. Bei einer 5%-Hürde ist diese Zahl offensichtlich höher als bei einer 2%-Hürde. Solche Effekte stehen einer Demokratie nicht gut an. Die Rechtsgleichheit wie auch der Respekt der Wählerinnen und Wähler von Mittel- und Grossparteien gegenüber den politischen Minderheiten gebieten, allen Wählenden das gleiche Recht bei der Bestellung des Parlaments einzuräumen.

Auch kleinere Parteien haben Platz im Gemeinderat

Kleinere Parteien konnten bisher nicht ins Parlament einziehen, weil sie an der 5%-Wahlhürde in einem Wahlkreis knapp scheiterten (Beispiele: Grünliberale Partei GLP bei den Gemeinderatswahlen 2006, Wähleranteil 4,2 % im Wahlkreis 4+5, und Eidgenössisch-Demokratische Union EDU bei den Gemeinderatswahlen 2010, Wähleranteil 2,7 % im Wahlkreis 12). Andererseits mussten bisher im Gemeinderat vertretene Parteien bei den Gemeinderatswahlen 2010 um den erneuten Einzug ins Parlament zittern, weil sie jeweils in einem Wahlkreis die Wahlhürde nur knapp erreichten (Beispiele: Evangelische Volkspartei EVP, Wähleranteil 5,01 % im Wahlkreis 9, und Schweizer Demokraten SD, Wähleranteil 5,02 % im Wahlkreis 12).

Ratseffizienz nicht gefährdet

Lediglich eine weitere Partei, nämlich die Eidgenössisch-Demokratische Union EDU, wäre bei einer auf 2 % reduzierten Sperrklausel bei den letzten Gemeinderatswahlen 2010 zusätzlich im Rat vertreten gewesen. Nach Ansicht der Gemeinderatsmehrheit könne eine zusätzliche Partei im Parlament problemlos eingebunden werden, ohne dass die Ratseffizienz darunter leiden würde.

Veränderungen in der Wählerschaft aufnehmen

Ferner sollte eine Demokratie als Staatsform Veränderungen in der Wählerschaft und in der Parteienlandschaft aufnehmen. Deshalb sollten neue Bewegungen oder Parteigruppierungen eine Chance bekommen, im Gemeinderat vertreten zu sein.
Die Gemeinderatsmehrheit begrüsst eine Senkung der Sperrklausel von 5 % auf 2 % auch deshalb, weil sie sich vorstellen kann, dass nach ein paar weiteren Wahlperioden und bei weiteren positiven Erfahrungen allenfalls die Wahlhürde des 2%-Quorums ganz abgeschafft werden könne.

Geringe Kosten

Die für die Anpassung der kantonalen Wahlsoftware WABSTI notwendigen Kosten sind nach Ansicht der

Gemeinderatsmehrheit unbedeutend und für die Optimierung des aus demokratischer Sicht wichtigen Wahlverfahrens hinzunehmen. Die einmaligen Kosten betragen rund 100 000 Franken, die jährlichen Folgekosten 4000 Franken.

V. Änderung der Gemeindeordnung

Die beantragte Gemeindeordnungsänderung sieht in der synoptischen Darstellung wie folgt aus:

Antrag

Folgender Antrag wird den Stimmberechtigten zum Entscheid unterbreitet:

Die Gemeindeordnung Art. 23 Abs. 4 wird wie folgt geändert: Eine Listengruppe gemäss kantonalem Recht nimmt an der Sitzverteilung nur teil, wenn wenigstens eine ihrer Listen mindestens 2 Prozent aller Parteistimmen des betreffenden Wahlkreises erhalten hat.

Empfehlung

Der Stadtrat empfiehlt Ablehnung, der Gemeinderat Annahme der Einzelinitiative.

Der Gemeinderat hat der Einzelinitiative betreffend Gemeinderatswahlen mit tieferer Sperrklausel am 15. Dezember 2010 mit 64 : 54 Stimmen zugestimmt.

Änderung der Gemeindeordnung

Bisher
Art. 23 Abs. 4 GO
Eine Listengruppe gemäss kantonalem Recht nimmt an der Sitzverteilung nur teil, wenn wenigstens eine ihrer Listen mindestens 5 Prozent aller Parteistimmen des betreffenden Wahlkreises erhalten hat.

Neu (Änderungen kursiv und fett)
Art. 23 Abs. 4 GO
Eine Listengruppe gemäss kantonalem Recht nimmt an der Sitzverteilung nur teil, wenn wenigstens eine ihrer Listen mindestens ***2 Prozent*** aller Parteistimmen des betreffenden Wahlkreises erhalten hat.

Informationen

Weitere Informationen und Aktenauflage im Stadthaus, Stadthausquai 17, 8001 Zürich, Büro 233, 2. Stock.

Stellungnahme der Gemeinderatsminderheit und des Stadtrats

Die Minderheit des Gemeinderats und der Stadtrat lehnen die Herabsetzung der Sperrklausel von 5 % auf 2 % ab.

Gefahr der Zersplitterung des Parlaments
Der Gefahr einer Zersplitterung («Atomisierung») des Parlaments durch viele Kleinparteien solle entgegengewirkt werden. Mit der 5%-Sperrklausel werde sichergestellt, dass sich ein politisches Interesse mit einem «sichtbaren Gewicht» formiert habe und hinter einem Sitz stehe; Splittergruppierungen mit nur sehr lokaler, kurzfristiger Betroffenheit gehören nicht ins Parlament.

Effizienz des Gemeindeparlaments durch Kleinstparteien gelähmt
Weil Kleinstparteien ohne Fraktionszugehörigkeit nicht in den Kommissionen vertreten seien, müssten diese, um sich Gehör zu verschaffen, dies mit einer hohen Anzahl von parlamentarischen Vorstössen kompensieren. Dies lähme den Parlamentsbetrieb, mache ihn weniger effizient und überdies schwerfälliger.

Neues Wahlsystem erst zweimal im Einsatz
Die Stimmberechtigten der Stadt Zürich haben die 5%-Klausel im 2004 an der Urne im Wissen um die Vor- und Nachteile mit 81 % Ja-Stimmen deutlich angenommen. Eine opportunistische Anpassung des Wahlverfahrens an die gerade jeweils aktuellen Bedürfnisse sei nicht angezeigt. Eine gewisse Kontinuität sei bei einem neu eingeführten Wahlverfahren zu wahren. Aus praktischen Gründen solle zudem vermieden werden, dass sich die Proporzwahl-Verfahren des Kantonsrats und des Gemeinderats unterscheiden. Ein Alleingang der Stadt im Vergleich zum Kanton sei zu vermeiden.

Zusätzliche Kosten
Eine Änderung des Wahlsystems alle paar Wahlperioden sei mit zusätzlichen Kosten verbunden. Diese betragen bei einer Einführung der 2%-Klausel einmalig rund 100 000 Franken.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.