

Ja zum bürgerlichen Fortschritt!

«Verantwortung übernehmen für Lösungen»

3-Punkteprogramm der BDP Stadt Zürich 2018

Ja zu einem starken Kleingewerbe!

Fakten und Folgen

In der Stadt Zürich erwirtschaftet der Finanzsektor knapp ein Drittel der städtischen Wertschöpfung, gefolgt vom Gesundheits- und Sozialwesen mit knapp einem Fünftel und dem Immobiliensektor mit ca. 17 Prozent. Dagegen stehen die klassischen **KMU** seit Jahren unter Druck: Sie geben ihre Standorte in der Stadt Zürich auf. Schreinerei, Polsterei, Sanitär-, Metallbau- und Velogeschäft: Sie alle können sich nicht in der Stadt Zürich halten, obwohl hier ihre Kunden sind. In den Quartieren gibt es ein Ladensterben: Der Quartierladen, die Metzgerei, das «Quartierkafi», die Papeterie oder das Farbengeschäft etc. verschwinden.

Die Stadt rühmt sich das Kleingewerbe direkt oder indirekt zu unterstützen. Die Bedürfnisse der kleinen «**Gewerbler**» aber werden von der städtischen Verwaltung und der Politik häufig schlicht ignoriert. Mit unrealistischen Anforderungskatalogen für städtische Gewerbeliegenschaften werden nicht die, von der Bevölkerung gewünschten, produktiven und wirtschaftlich aktiven Gewerbebetriebe in die Gewerberäume geholt (Läden, Gewerbeflächen, Büros und Ateliers), sondern häufig Konzepte, die mehr durch ideologische als wirtschaftliche Argumente die Stadt oder ihre Vertreter überzeugen. Konsequenzen aus dieser Politik fürchtet man keine, solange andere Sektoren der städtischen Wirtschaft für Steuereinnahmen sorgen. Neue Verkehrs- und Quartierplanungen ohne genügenden Einbezug von Quartiergewerbe und Quartierverbänden verschärfen oftmals die Situation der alteingesessenen KMU zusätzlich.

In der Stadt Zürich gibt es 25 **Quartiervereine**. Sie stellen für die Stadt eine traditionell gewachsene Verbindung zu den Quartieren und der Bevölkerung dar. Mit ihrem freiwilligen Engagement tragen sie bei zur hohen Lebensqualität in den Quartieren, dem Zusammenhalt und der Integration der Bevölkerung.

In den letzten Jahren wurden viele Aufgaben, welche die Quartiervereine ehrenamtlich übernommen haben, von den einzelnen Zweigen der Stadtverwaltung übernommen, teilweise mit Einverständnis der Quartiervereine, oftmals gegen deren Willen. Stadtrat und Gemeinderat nehmen den Quartiervereinen Stück für Stück die Grundlage für die ihnen zugedachte «Mittlerrolle zwischen lokalen Anliegen und der Stadtverwaltung, zwischen den Interessen der Quartiere und ihrer Bevölkerung». Sie ersetzen die Quartiervereine durch eine stetig ausgebauten städtischen Verwaltung, die – anders als die Quartiervereine – lediglich die Anweisungen der Gemeinderatsmehrheit vor Ort umzusetzen hat.

Ziele und Massnahmen

(Wieder-) Ansiedeln von Gewerbe in den Quartieren: Es braucht Einkaufsmöglichkeiten im Quartier und Dienstleistungen aus dem Quartier. Die Unterstützung soll sich nicht an politisch-ideologischen Gesichtspunkten orientieren. Ziel muss es sein, die Bedürfnisse der Quartierbevölkerung abzudecken, und dabei neues, stabiles Steueraufkommen zu generieren.

- Für die Wirtschaft, insbesondere für die KMU, muss die Stadt wettbewerbsneutrale Rahmenbedingungen garantieren.
- Die Anforderungen für städtische Unterstützung (z.B. durch verbilligte Gewerberäume) von Kleinbetrieben müssen angepasst werden.
- Zusätzliche für das Gewerbe reservierte Parkzonen für Anlieferung und Abholung in den Quartieren und der Innenstadt.

Die Mitwirkung der Bevölkerung und der Quartiervereine muss verstärkt werden: Die Quartiervereine und ihre Freiwilligen brauchen mehr Unterstützung und Aufgaben. *Sie* fühlen den Puls im Quartier.

- Den Quartiervereinen soll wieder deutlich mehr Verantwortung übertragen werden (Übertragung von Funktionen der Stadtentwicklung auf die Quartiervereine).
- Die Quartiervereine sind stärker in die Planungs- und Projektphasen einzubinden.
- Die städtische Verwaltung darf die Quartiervereine nicht direkt konkurrenzieren (Abschaffung der städtischen Quartierkoordinatoren).

Ein Wechsel von der Objekt- zur Subjektfinanzierung bei der ausserfamiliären Kinderbetreuung würde die Zahl der Betreuungsplätze deutlich erhöhen. Die Gutscheine führen in der Regel zu einer Erhöhung der Steuereinnahmen und einer Reduktion der finanziellen Abhängigkeit einkommensschwacher Haushalte.

- Einführung von Betreuungsgutscheinen, damit Familienarbeit und Berufstätigkeit vereinbar sind. Mit einem Gutschein können die Eltern die Betreuungseinrichtung für ihre Kinder selber wählen.

Ja zu günstigem *privatem* Wohnraum!

Fakten und Folgen

Zürich ist eine für breite Schichten attraktive Wohn- und Arbeitsstadt, mit einem vielfältigen Wohnungsangebot. Das zeigt nicht zuletzt das anhaltende Bevölkerungswachstum. In der Stadt Zürich gehören von den rund 54'000 Gebäuden 15 Prozent Wohnbaugenossenschaften, 11 Prozent sind im Besitz der Stadt Zürich, oder städtischer Stiftungen, 14 Prozent sind im Besitz von Gesellschaften verschiedener Art und 51 Prozent sind im Besitz von Privatpersonen. Der Anteil der Wohnbaugenossenschaften ist schweizerischer Rekord. Die Mehrzahl bzw. relative Mehrzahl der Wohnungen in den meisten Quartieren befinden sich heute in Privatbesitz.

Rund 87'000 Personen leben in Einpersonenhaushalten. Dies entspricht einem Fünftel der Gesamtbevölkerung oder ca. 45 Prozent aller Haushalte in der Stadt. Im Schnitt leben in der Stadt zwei Personen in einem Haushalt. Jede Person nutzt im Durchschnitt 39m² Wohnfläche.

Die Kehrseite der Attraktivität Zürichs ist, dass die Nachfrage nach Wohnungen und Gewerberäumen das Angebot bei weitem übersteigt. Die Mietzinsen bei Neuvermietungen steigen seit Jahren markant. Breite Bevölkerungskreise, vor allem Personen in bescheidenen wirtschaftlichen Verhältnissen, haben grosse Schwierigkeiten eine bezahlbare Wohnung zu finden und riskieren aus ihrem Quartier verdrängt zu werden. Die Stadt Zürich versucht dieser Entwicklung seit Jahren mit einer aktiven städtischen Wohnungsbaupolitik zu begegnen, mit beschränktem Erfolg, bei sehr hohen Kosten.

Die gemeinnützigen Wohnungen haben mit beinahe einem Viertel aller Wohnungen in der Stadt Zürich bereits einen beispiellos hohen Marktanteil erreicht: Gut 38'000 werden von Baugenossenschaften bewirtschaftet und rund 14'000 von der Stadt bzw. von städtischen Stiftungen. Wenn unter diesen Voraussetzungen günstiger Wohnraum knapp ist, muss – zumindest teilweise – ein **Versagen des heute praktizierten Systems** vorliegen. Ein weiteres zwingendes Wachstum der Zahl gemeinnütziger Wohnungen, unabhängig von den tatsächlichen Bedürfnissen, ist daher nicht sinnvoll.

Ziele und Massnahmen

Die Stadt Zürich muss weg vom falschen Konzept: Die bisherigen Förderinstrumente für den gemeinnützigen genossenschaftlichen Wohnungsbau müssen deutlich reduziert und mittelfristig nur noch in Ausnahmen genutzt werden.

- Reduzierung bzw. Aufhebung der bisherigen Förderinstrumente für den gemeinnützigen genossenschaftlichen Wohnungsbau.
- Verstärkte Zusammenarbeit mit privaten Investoren beim Wohnungsbau.

Die bisherigen Fördermassnahmen werden durch eine neue Massnahme für Neubauten bzw. Ersatzneubauten in zuvor von der Stadt definierten Zonen ersetzt: Ein maximaler Mietpreis pro Quadratmeterⁱ. Der Bauherr ist durch diese Massnahme angehalten sein Projekt gegebenenfalls neu zu kalkulieren und entsprechende Anpassungen vornehmen, damit er sein Bauvorhaben gewinnbringend durchführen kann. Die Folge sind kleinere Wohnungen mit weniger Luxus und damit bezahlbarer Wohnraum für die Menschen.

- Maximaler Mietpreis pro Quadratmeter Wohnfläche, der nicht über einen festzusetzenden Prozentsatz des regionalen Mietpreisdurchschnitts von Neubauten liegen darf (z.B. 90%).

Die von diesen Massnahmenreduzierungen nicht direkt betroffenen Mietwohnungen, welche sich bereits im Besitz der Stadt Zürich befinden, müssen parallel dazu neu unter schärferen Bedingungen vergeben werden:

- Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Mieter städtischer Wohnungen müssen laufend beachtet und gegebenenfalls das Mietverhältnis beendet werden.

Das begrenzte Baulandangebot muss durch Verdichtung intensiver genutzt werden:

- Die Stadt fördert die bauliche Verdichtung von bestehenden Liegenschaften durch Anreizsysteme wie reduzierte Anschlussgebühren.

ⁱ Siehe dazu auch die «Wohnungsmarkt-Strategie» der BDP Stadt Zürich auf www.bdp-stadt-zuerich.ch unter [Positionen](#)

Ja zu integriertem Verkehr!

Fakten und Folgen

Die Einwohnerinnen und Einwohner Zürichs legen ihre Wege je zu einem Drittel **zu Fuss** oder mit dem **ÖV** zurück. Ein Viertel mit dem **Auto**, aber lediglich 6 Prozent mit dem **Velo**. In der Regel werden mit dem Velo nur kurze Strecken, bis 3 Kilometer zurückgelegt.

Ein Grund für diesen tiefen Wert ist das im Vergleich mit anderen Städten unterdurchschnittliche und zerstückelte Velonetz. Ein anderer gewichtiger Punkt ist die hügelige Topografie Zürichs rechts der Limmat (Hönggerberg, Käferberg, Waidberg, Züriberg, Adlisberg) und links der Limmat (gegen den Uetliberg).

2015 waren 180'000 Fahrzeuge in der Stadt registriert, davon drei Viertel Personenwagen. Auf 10 Einwohner kommen damit 3,3 Personenwagen. Die Fahrzeugdichte in der Stadt Zürich ist jedoch sehr unterschiedlich, so gibt es in Aussenquartieren wie Höngg, Affoltern und Witikon wesentlich mehr Autos pro Kopf als im Zentrum.

Tatsache ist: Die Distanzen zwischen Wohnort, Arbeitsplatz, Bildungsinstitutionen, Freizeitaktivitäten und Erholungsräumen liegen immer weiter auseinander und die Mobilitätsbedürfnisse nehmen zu.

Tatsache ist auch: In den letzten Jahren folgte die städtische Verkehrspolitik einem ideologischen Ranking der Verkehrsmittel. Jede der Parteien links und rechts der Mitte hat für sich eine Priorisierung der Verkehrsträger festgelegt. Einzelne Verkehrsträger werden durch den Stadtrat und die Mehrheit des Gemeinderates bekämpft (z.B. das Auto), andere gedankenlos gefördert (z.B. das Velo). Die Minderheit des Gemeinderates will dasselbe mit umgekehrten Prioritäten.

Daneben fehlt eine Kategorisierung des Geschäfts-, Einkaufs-, Besuchs- und Freizeitverkehrs. Soweit möglich muss eine differenzierte Betrachtung einzelnen Arten des Verkehrs vorgenommen werden.

Die Folge dieser Politik ist ein Verkehrsinfarkt auf unseren Hauptstrassen jeden Morgen und Abend. Betroffen davon sind die Einwohnerinnen und Einwohner Zürichs, aber auch Arbeitnehmende und Kundschaft die in die Stadt wollen, sowie das Gewerbe in der Stadt. Eine weitere Folge dieser Politik ist das städtische Velo-«Netz», welches aus grösseren, kleineren und ganz kleinen Stücken von Velostrecken besteht, die wenig Sinn machen.

Ziele und Massnahmen

Ziel der städtischen Verkehrspolitik muss sein, dass in jeder Situation das geeignete Verkehrsmittel benützt wird. Weiter gehören dazu flüssige Verkehrswege und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, aber auch eine bedarfsgerechte Anbindung sämtlicher Quartiere an den ÖV.

- Einbezug der Quartiervereine in die Planung der ÖV-Streckenführung und neuer ÖV-Strecken.
- Bessere Erschliessung der städtischen Peripherie und Neubaugebiete mit dem Tram (Ausbau des Trams im Gebiet «Zürich-Nord»).
- Mehr dezentrale ÖV-Knoten, neben den drei grossen Knoten «Central», «HB» und «Bellevue».
- Einsatz von Schnellbussen für periphere Quartiere ohne S-Bahn-Anschluss wochentags am Morgen und am Abend (z.B. Höngg und Witikon).

Es braucht eine Förderung der kombinierten Mobilität. Umsteigen muss attraktiv sein: Beispielsweise am Stadtrand auf Velo oder ÖV. Integrierter Verkehr heisst das Optimum im Miteinander von Fussgängern, Velo, ÖV und Auto für einen reibungslosen Verkehr zu erreichen.

- Stärkere Koordination der kombinierten Mobilität mit den Nachbargemeinden (Gemeinsame Ziele und Massnahmen für öffentlichen Verkehr, Privatverkehr und Veloverkehr).

Die Förderung des Veloverkehrs muss im Rahmen einer Gesamtlösung geschehen: Kein dichtes Netz an Bruchstücken von Velowegen verschiedenster Qualität, dafür wenige aber direkte und unterbrucharne Verbindungen für den Veloverkehr vom Zentrum zu den Stadträndern:

- Gezielte Schaffung von einzelnen sogenannten «Velobahnen». Die übrigen Velorouten sollen dagegen in der Regel in die Strasse integriert bleiben.
- Auf Fussverkehrsflächen werden Mischflächen möglichst reduziert.
- Parkplätze in der Innenstadt und den Quartierzentren für Motorfahräder und Veloabstellplätze mit Anbindepfosten gegen Diebstähle.

Kleinigkeiten im Öffentlichen Verkehr können einen grossen Einfluss haben:

- Abwägen der einzelnen Interessen bei ÖV-Haltestellen (Haltestellenkanten nicht durchgängig erhöhen).
- Verbessern der Infosysteme der ÖV-Fahrzeuge (Sichtbarkeit, Systemstabilität bei elektronischen Anzeigen).

Schulkinder müssen den Schulweg selbständig bewältigen können. Dazu benötigen sie sichere Wege:

- Sogenannte «Mami-Taxis» sind ein Risiko für andere Kinder. Wo möglich, soll diesen die Zufahrt verboten werden.

Initiativen der BDP Stadt Zürich der letzten Jahre

- 2017 Volksinitiative «Faires Wahlrecht für Züri – jede Stimme zählt!»: Seit den Gemeinderatswahlen von 2006 werden für die Sitzverteilung nur Parteien zugelassen, die in mindestens einem Wahlkreis 5% der Stimmen erreichen. Die Volksinitiative verlangte die Abschaffung dieser undemokratischen und willkürlichen Hürde.
- Gemeinderat, Stadtrat, SP, FDP und SVP stellten sich gegen die Initiative. Sie wurde mit 62 Prozent abgelehnt.
- 2016 Wohnungsmarkt-Strategie: Vorschlag der BDP Stadt Zürich den von der Stadt unterstützten und subventionierten Wohnungsbau durch ein gerechteres, billigeres und effizienteres System zu ersetzen.
- 2015 Aufruf VBZ: Aufruf an den Stadtrat für eine konsequentere Umsetzung der Bedürfnisse älterer VBZ-Kunden.
- Die VBZ entgegnet, man habe das Thema auf dem eigenen Radar.
- 2014 Beitritt IG Manor: Beliebte und erfolgreiche Traditionsbetriebe und -läden werden durch explodierende Miet- und Bodenpreise in die Agglomeration verbannt und durch Büros oder monotone Luxusmarken ersetzt. Die BDP Stadt Zürich setzt sich dafür ein, dass bei den für diesen Trend mitverantwortlichen grossen Immobilienfirmen und Pensionskassen wieder mehr Vernunft Einzug hält. Gefordert sind ein sozial-marktwirtschaftliches Denken mit einem volkswirtschaftlichen Gesamtblick für die Stadt und Region.
- 2013 «Kasernenareal - Keine teuren Experime»: Verzicht auf ein teures, unnötiges und subventioniertes «Kreativprojekt» auf dem Kasernenareal. Stattdessen Nutzung der alten Kaserne durch die Verwaltung oder Institutionen mit Raumnot, wie z.B. die ETH oder die Universität, sowie Nutzung der ganzen Kasernenwiese als öffentliche Grünanlage.
- Erfreulicherweise beschloss die Stadt Zürich 2014 die oberen Stockwerke der alten Kaserne dem Bildungszentrum für Erwachsene zu übergeben und im Erdgeschoss «publikumsorientierte Nutzungen» (Café und Restaurant). Die Kasernenwiese soll wieder vollständig als öffentlicher Freiraum genützt werden.
- 2012 Petition «Suubers Züri»: Forderung zur Aufstellung einer professionellen Reiterstaffel der Stadtpolizei Zürich, um in den städtischen Grünanlagen und neuralgischen Punkten Präsenz zu markieren und dadurch Sachbeschädigungen/Verunreinigungen (Littering) und Rowdytum im öffentlichen Raum präventiv zu bekämpfen.
- Der Stadtrat lehnte die Petition 2013 ab.