



ABSTIMMUNG VOM 30. NOVEMBER  
UNSERE EMPFEHLUNG



## Ja zur Tramverbindung Hardbrücke

**Die EDU bejaht die neue Tramverbindung über die Hardbrücke, denn der Ausbau der S-Bahn-Linien und die Entwicklung in Zürich-West erfordern diese Verbindung.**

Die Tramverbindung Hardbrücke sieht eine neue Traminfrastruktur zwischen dem Hardplatz und den Gleisen des Trams Zürich-West an der Kreuzung Pfingstweidstrasse/Hardstrasse vor. Diese 130 Mio. Franken teure tangentielle Verbindung ermöglicht direkte, schnelle Verbindungen zwischen den grossen Entwicklungsgebieten im Norden, Westen und Süden der Stadt Zürich.

Zudem können verschiedene innerstädtische Verbindungen mit der neuen Tramverbindung Hardbrücke direkter geführt werden.

Der wichtige Bahnhof Hardbrücke, an welchem langfristig pro Tag 80'000 bis 90'000 Fahrgäste ein-, aus- und umsteigen werden, wird besser an das städtische Tramnetz angebunden. Die Notwendigkeit eines Ausbaus ist aus Sicht der EDU unbestritten.

Gestritten wird lediglich über die Linienführung. So wird bemängelt, dass auf der Hardbrücke zwei Fahrbahnquerungen mit insgesamt sechs Fahrstreifenquerungen vollzogen werden müssten. Dazu seien neue Lichtsignalanlagen nötig, was den Autoverkehr immer wieder unterbreche. Ausserdem wird beanstandet, dass das Toni-Areal nicht ans neue Tram angebunden werden soll und dass mit der geplanten Linienführung ein neuer Unfallsschwerpunkt bei der Rampe zum Hardplatz entstehe.

Regierungsrat Stocker versichert aber, dass die bestehenden vier Fahrspuren bestehen bleiben und die Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualver-

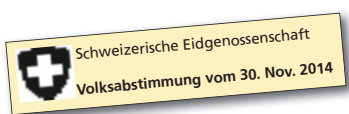
kehrs (MIV) mittels Simulation nachgewiesen wurde.

Eine Ablehnung dieses Projektbeitrages nach einer jahrelangen Planungsphase bringt Zürich mehr ins Stocken als die Strassenquerungen auf der Hardbrücke. Zudem wurde mit der Eröffnung der Westumfahrung die Hardbrücke vom Strassenverkehr massiv entlastet. Dieser Ausbau entlastet auch den Hauptbahnhof, welcher bereits heute während der Spitzenzeiten mit einem 1,172-Minuten-Takt die Kapazitätslimite des Trambetriebs erreicht. Mit der neuen Verbindung kann der Hauptbahnhof grossräumig umfahren werden.

Aus diesen Gründen stimmten die Delegierten der EDU der Tramverbindung Hardbrücke in Zürich-West einstimmig zu.



Von Michael Welz  
Oberembrach



**Nein zur Volksinitiative «Schluss mit den Steuerprivilegien für Millionäre (Abschaffung der Pauschalbesteuerung)»**

**Nein zur Volksinitiative «Stopp der Überbevölkerung – zur Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen»**

**Ja zur Volksinitiative «Rettet unser Schweizer Gold (Gold-Initiative)»**

### Die Meinung der Kantonsrat-Fraktion zur Abschaffung der Pauschalbesteuerung

Im Kanton Zürich ist über die Abschaffung der Pauschalsteuer bereits im Jahre 2009 entschieden worden. Die EDU-Kantonsratsfraktion und auch die Mehrheit der EDU-Delegierten haben sich damals für die Abschaffung der Pauschalsteuer ausgesprochen. Da das Abstimmungsergebnis seinerzeit sehr knapp ausfiel, hat die EDU diesem Anliegen möglicherweise zum Durchbruch verholfen. Die EDU-Kantonsratsfraktion ist aus Gründen der Steuergerechtigkeit der Meinung, dass eine Abschaffung der Pauschalsteuer auch auf Bundesebene angezeigt ist. Sie empfiehlt deshalb in Abweichung zur Parole der Mehrheit der eidgenössischen Delegierten ein **Ja** zu dieser eidgenössischen Volksinitiative.

Heinz Kyburz, Fraktionschef



**schon  
abgestimmt**



**schon  
abgestimmt**



**schon  
abgestimmt**



**schon  
abgestimmt**



## Nein zur Klassengrösse-Initiative

**Der Titel der Initiative «Mehr Qualität im Unterricht dank kleinerer Klassen» tönt sehr verführerisch.**

Wer will schon nicht mehr Qualität im Schulunterricht? Auch die Überschrift zum Gegenvorschlag des Kantonsrats «Verringerung der durchschnittlichen Klassengrösse» lautet vielversprechend. Dennoch lehnt die EDU die Klassengrösse-Initiative und auch den Gegenvorschlag ab.

Die Sammlung der notwendigen 6'000 Unterschriften war nach Presseangaben trotz den mehr als 15'000 Zürcher Volksschullehrern schwierig. Dies zeigt auch die «Begeisterung» der Lehrpersonen für dieses Anliegen.

Nach Angaben der Regierung ist die Initiative praktisch undurchführbar, weil in nächster Zeit gar nicht genug Lehrpersonen zur Verfügung gestellt werden können, ganz zu schweigen von den zusätzlich benötigten Schulzimmern. Die zusätzlich benötigten Lehrpersonen würden Kosten von jährlich 120 Mio. Franken verursachen. Dazu kommen noch die Kosten für zusätzliche Schulzimmer.

Die Gemeinden hätten mit 80% den grössten Teil all dieser Kosten zu tragen.

Die Klassengrösse hat nach Meinung von Experten nur einen geringen Einfluss auf die Schulleistung und darum geht es ja letztlich.

Da die Kommission die Initiative aber nicht einfach ablehnen wollte, wurde ein Gegenvorschlag ausgearbeitet mit dem Ziel, Klassen mit Schwierigkeiten gezielt zu entlasten. Dazu soll die Bildungsdirektion einen Pool von ca. 115 Vollzeitstellen errichten.

Mit dem Gegenvorschlag soll die Feuerwehr verstärkt werden, welche dort löscht, wo es brennt. Aus Sicht der EDU ist der Gegenvorschlag eine Pflasterlipolitik, welche zwar weniger kostet, aber eine so geringe Wirkung entfaltet, dass man sich das Geld sparen kann. Der Verband der Zürcher Schulpräsidenten lehnt den Gegenvorschlag ab. Bei der Initiative hingegen wird das Giesskannenprinzip angewendet.

Aus diesen Gründen lehnen die EDU-Delegierten die Klassengrösse-Initiative mit 18 Nein, 1 Ja und 2 Enthaltungen ab. Der Gegenvorschlag wird einstimmig abgelehnt. Bei der Stichfrage entschieden sich die Delegierten mit 12:7 Stimmen für den Gegenvorschlag.

2A Kantonale Volksinitiative: «Mehr Qualität im Unterricht dank kleinerer Klassen (Klassengrösse-Initiative)»

**Nein**

Gegenvorschlag des Kantonsrates:

2B Lehrpersonalgesetz (LPG) (Änderung vom 30. Juni 2014; Verringerung der durchschnittlichen Klassengrösse)

**Nein**

Stichfrage:

2C Welche der beiden Vorlagen soll in Kraft treten, falls sowohl die kantonale Volksinitiative als auch der Gegenvorschlag des Kantonsrates angenommen werden? Zutreffendes ankreuzen:

Vorlage A (Volksinitiative)

Vorlage B (Gegenvorschlag des Kantonsrates)



Von Hans Peter Häring Wettswil

## Nein zur Stadelhofen-Initiative

**Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen ist bei der EDU unbestritten. Die EDU lehnt die Initiative aber ab, weil die Verantwortung für den Ausbau der Bahninfrastruktur seit der FABI-Abstimmung nicht mehr beim Kanton Zürich liegt, sondern beim Bund. Darum hat sich diese Initiative erübrigt.**

Der Bahnhof Stadelhofen zählt mit rund 135'000 Passagieren pro Tag zum drittgrössten Bahnhof der Schweiz. Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen mit den dazugehörenden Anpassungen ist unbestritten und notwendig.

Die Situation für den Kanton Zürich hat sich jedoch seit dem Einreichen der Initiative geändert. Mit FABI (Finanzierung der Bahninfrastruktur), welchem das Schweizer Stimmvolk im Februar dieses Jahres deutlich zugestimmt hatte, ist nicht mehr der Kanton für die Bahninfrastruktur und deren Ausbauten zustän-

dig, sondern der Bund. Dies gilt auch für das S-Bahn-Netz.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat in der Zwischenzeit dem Kanton Zürich mitgeteilt, dass die SBB beauftragt sind, Projektstudien zum Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen und dem Brüttener-Tunnel zu erarbeiten.

Darum sagen die EDU-Delegierten mit 16 Nein, 2 Ja und 2 Enthaltungen deutlich Nein zur Initiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig».

Von Michael Welz, Oberembrach