



Kanton Zürich

Kantonale Volksabstimmung 30. November 2014

Vorlage 1
Tramverbindung Hardbrücke

Vorlage 2A
Klassengrössen-Initiative

Vorlage 2B / Gegenvorschlag
**Verringerung der durchschnittlichen
Klassengrösse**

Vorlage 3
Volksinitiative Bahnhof Stadelhofen



**Barockes zweiflügliges Schmiedeisen-Gittertor
in der Eingangshalle des Zürcher Rathauses**

Das barocke zweiflüglige Schmiedeisen-Gittertor – eine prachtvolle Schlosserarbeit von Heinrich Schmid (1698) – ist ein originales Ausstattungsstück des Rathaus-Neubaus von 1694–1700.

Quelle: Kantonale Denkmalpflege

Inhalt

Tramverbindung Hardbrücke

Vorlage 1
Seite 6

Beschluss des Kantonsrates
über einen Staatsbeitrag an den Bau
der Tramverbindung Hardbrücke in Zürich-West

A. Klassengrössen-Initiative

Vorlage 2 A
Seite 11

Kantonale Volksinitiative
«Mehr Qualität im Unterricht dank kleinerer Klassen
(Klassengrössen-Initiative)»

B. Gegenvorschlag Verringerung der durchschnittlichen Klassengrösse

Vorlage 2 B
Seite 16

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

Volksinitiative Bahnhof Stadelhofen

Vorlage 3
Seite 19

Kantonale Volksinitiative
«Bahnhof Stadelhofen:
pünktlich und zuverlässig»

Kurz und bündig

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen:

Ja

Vorlage 1

Tramverbindung Hardbrücke

Die Tramverbindung Hardbrücke schliesst eine Lücke im städtischen Tramnetz. Sie führt vom Hardplatz über die Hardbrücke zum Escher-Wyss-Platz und weiter bis zum Werdhölzli. Ab Ende 2017 soll die Tramlinie 8 Zürich-West besser an den Bahnhof Hardbrücke und die Innenstadt anbinden. Zusätzlich sind Ausbauten am Bahnhof Hardbrücke geplant. Der Gemeinderat der Stadt Zürich hat 2013 dem städtischen Kreditanteil zugestimmt. Der Bund stellt eine Beteiligung von 35% an den Gesamtkosten in Aussicht. Gegen die Bewilligung des kantonalen Kreditanteils von 76,4 Mio. Franken wurde durch Mitglieder des Kantonsrates das Referendum ergriffen.

Vorlage 2

A. Klassengrössen-Initiative

B. Gegenvorschlag Verringerung der durchschnittlichen Klassengrösse

Der Kantonsrat empfiehlt:

Nein zur Volksinitiative «Mehr Qualität im Unterricht dank kleinerer Klassen (Klassengrössen-Initiative)»

Ja zum Gegenvorschlag

Der Regierungsrat empfiehlt:

Nein zur Volksinitiative «Mehr Qualität im Unterricht dank kleinerer Klassen (Klassengrössen-Initiative)»

Nein zum Gegenvorschlag

Im September 2012 wurde die kantonale Volksinitiative «Mehr Qualität im Unterricht dank kleinerer Klassen (Klassengrössen-Initiative)» eingereicht. Sie verlangt mit einer Änderung des Volksschulgesetzes vom 7. Februar 2005, dass die Klassengrösse auf allen Stufen der Volksschule höchstens 20 Schülerinnen und Schüler beträgt.

Der Kantonsrat beschloss am 30. Juni 2014 einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative. Dieser sieht einen moderaten Ausbau der Zahl der Lehrerstellen vor. Damit können in einer Klasse bei Bedarf zusätzliche personelle Mittel eingesetzt werden.

Vorlage 3

Volksinitiative Bahnhof Stadelhofen

Die Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» verlangt vom Kanton Zürich, Geld für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen bereitzustellen. Der Ausbau soll ein viertes Gleis und einen zusätzlichen Tunnel nach Tiefenbrunnen umfassen. Regierungsrat und Kantonsrat lehnen die Initiative ab. Der Bedarf für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen ist unbestritten. Der Ausbau wird auch bereits geplant. Dessen Finanzierung ist jedoch die alleinige Aufgabe des Bundes, was dieser auch anerkennt. Es ist daher eine unnötige finanzielle Belastung des Kantons Zürich zu vermeiden.

**Kantonsrat
und Regierungsrat
empfehlen:**

Nein

1

Tram- verbindung Hardbrücke

Verfasst vom Regierungsrat

Die Tramverbindung Hardbrücke erlaubt die Verlängerung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke und weiter in das aufstrebende Quartier Zürich-West. Sie bindet dessen Arbeits- und Wohngebiete besser an den wichtigen Knotenpunkt Bahnhof Hardbrücke an und bietet eine neue Verbindung in die Innenstadt. Auf der Hardbrücke nutzt das Tram die bestehenden Busspuren. Die Kapazität für den Strassenverkehr bleibt gewährleistet. Die Stadt Zürich und der Bund übernehmen zusammen gut 40% der Gesamtkosten. Regierungsrat und Kantonsrat empfehlen, den kantonalen Kreditanteil von 76,4 Mio. Franken zu bewilligen.

Darum stimmen wir ab

Der Kantonsrat hat, wie auch der Gemeinderat der Stadt Zürich, dem Bau der Tramverbindung Hardbrücke in Zürich-West mit deutlicher Mehrheit zugestimmt. Gegen den kantonalen Staatsbeitrag wurde das Kantonsratsreferendum ergriffen, deshalb stimmen wir darüber ab.



Die Tramverbindung Hardbrücke überquert das Gleisfeld der SBB und schafft eine neue Verbindung zwischen Zürich-West und der Innenstadt. (Visualisierung Mathys Partner)

Zürich-West braucht einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr

Das ehemalige Industriequartier im Westen der Stadt Zürich ist ein Entwicklungsgebiet von kantonalen Bedeutung. 2012 verzeichnete es bereits 27 000 Beschäftigte, langfristig werden bis zu 40 000 Beschäftigte und 8000 Einwohnerinnen und Einwohner erwartet. Dadurch steigen der Pendler- und der Freizeitverkehr in diesem neuen urbanen Zentrum. Bereits ab 2008 wurde deshalb das Tram Zürich-West – mit breiter Zustimmung der Stimmberechtigten von Stadt und Kanton Zürich – gebaut und drei Jahre später in Betrieb genommen. Die geplante Tramverbindung Hardbrücke vom Hardplatz über die Hardbrücke zum Escher-Wyss-Platz verknüpft Zürich West und das städtische Tramnetz noch besser mit der S-Bahn und erschliesst auch innerstädtisch neue und schnelle Verkehrswege.

Was bringt die Tramverbindung Hardbrücke?

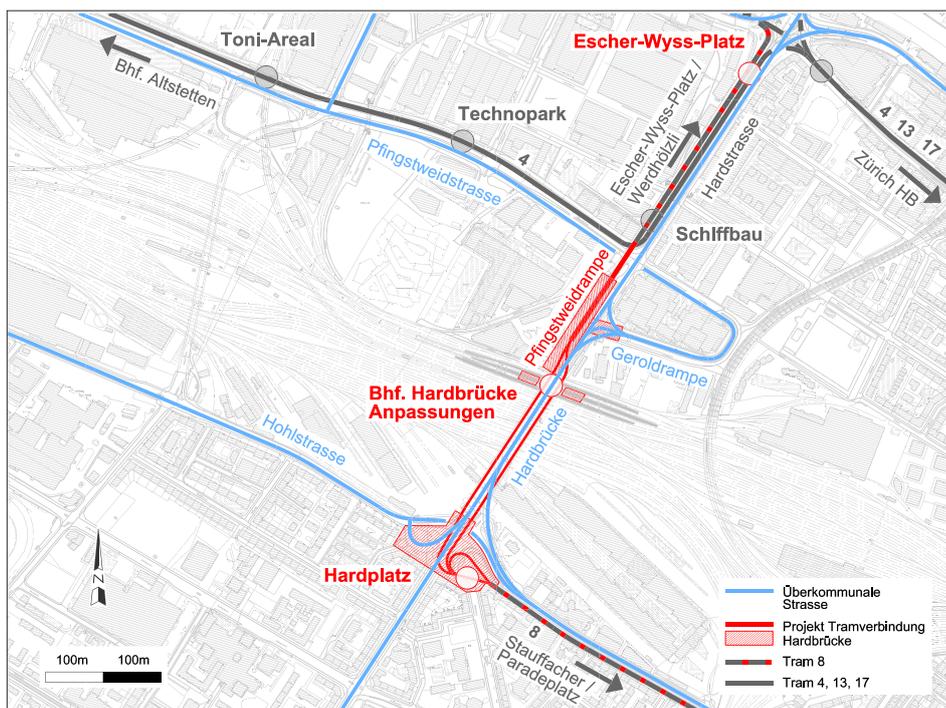
Die Neubaustrecke überbrückt als erste Tramlinie das Gleisfeld der SBB und schafft einen direkten Anschluss an den Bahnhof Hardbrücke. Pendlerinnen und Pendler aus dem gesamten Kanton erreichen vom Bahnhof Hardbrücke aus weite Teile von Zürich-West mit nur ein Mal Umsteigen. Umgekehrt sind die Quartier-Bewohnerinnen und -Bewohner von Zürich-West und des Stadtkreises 4 durch das Tram schnell und direkt an das S-Bahn-Netz am Bahnhof Hardbrücke angebunden, von wo aus sie rasch in fast alle Gegenden des Kantons reisen können. Das erhöht die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsangebots in der Stadt und im Kanton.

Die Tramverbindung Hardbrücke schliesst zudem eine Lücke im Zürcher Tramnetz und eröffnet neue, attraktive Routen durch die Stadt. Vom Bahnhof Hardbrücke aus entsteht eine direkte Tramverbindung zum Stauffacher, Paradeplatz und weiter zum Bellevue. Dabei kann der stark beanspruchte Hauptbahnhof grossräumig umfahren werden, was das Tramnetz in der Innenstadt entlastet.

Die neue Tramstrecke über die Hardbrücke

Die Tramverbindung Hardbrücke schliesst an der heutigen Endhaltestelle der Linie 8 am Hardplatz an, wo die zweigleisige Neubaustrecke auf die Hardbrücke einbiegt. Auf der Brücke kommen die Tramgleise in den bereits bestehenden Busspuren der Trolleybuslinien 33, 71 und 72 zu liegen. Die heutige Fahrspuraufteilung für den Individualverkehr bleibt unverändert erhalten.

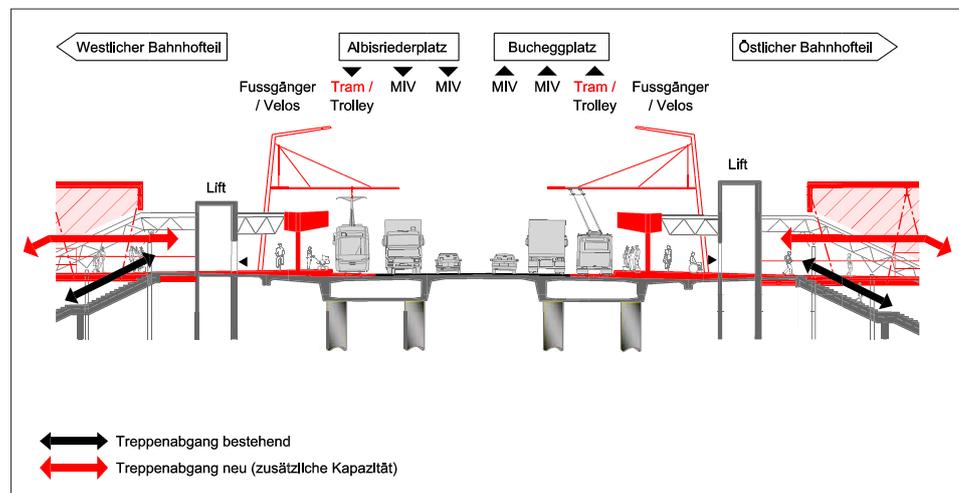
Die Tramstrecke bedient die bestehende Haltestelle beim Bahnhof Hardbrücke. Kurz nach der Haltestelle Hardbrücke wechselt das nordwärts führende Gleis die Seite und beide Gleise führen über die Rampe auf das Niveau der Pfingstweidstrasse. Dort mündet die Tramverbindung in die bestehenden Gleise des Trams Zürich-West. Die drei im Projekt enthaltenen Haltestellen Hardplatz, Bahnhof Hardbrücke und Escher-Wyss-Platz (Seite Hardstrasse) werden behindertengerecht erstellt.



Die Verkehrssituation nach der Inbetriebnahme der Tramverbindung. (Grafik ZVV)

Genügend Platz für Auto und Tram auf der Hardbrücke

Tram und Bus nutzen die auf der Brücke bestehenden Busspuren. Bei der Auf- und Abfahrt müssen die Fahrbahnen des motorisierten Individualverkehrs in jede Richtung einmal gekreuzt werden – beim Hardplatz und bei der Rampe zur Pfingstweidstrasse. Diese Kreuzungen werden mit Lichtsignalen gesichert. Auf der Strecke zwischen Albisriederplatz und Bucheggplatz regulieren bereits heute Lichtsignale den Verkehr. Die heutigen Kapazitäten auf der gesamten Strassenachse bleiben auch mit den vorgesehenen Kreuzungen erhalten, was die durchgeführten Verkehrssimulationen gezeigt haben. Neu wird der Individualverkehr von der Pfingstweidstrasse zudem nicht mehr über die Pfingstweidrampe auf die Hardbrücke geführt, da diese das zukünftige Tramtrasse sowie den Fuss- und Veloverkehr aufnehmen wird. Autos biegen zukünftig über die Geroldrampe in beide Fahrrichtungen in die Hardbrücke ein.



Das Tram nutzt auf der Hardbrücke die bestehenden Busspuren. Für den Autoverkehr stehen weiterhin in beiden Fahrrichtungen zwei Fahrspuren zur Verfügung. (Grafik ZVV)

Einfacher umsteigen am Bahnhof Hardbrücke

Die kantonale Kreditvorlage umfasst mehr als nur den Bau der benötigten Tramgleise. So soll auch der Bahnhof Hardbrücke ausgebaut werden. Heute nutzen bereits 45 000 Fahrgäste den städtischen S-Bahnhof. Nach den Angebotserweiterungen im Rahmen der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn werden dort neu elf S-Bahn-Linien halten. Das neue Tramangebot, die starke Entwicklung des umliegenden Siedlungsgebietes und die allgemein zunehmende Nachfrage auf der S-Bahn führen dazu, dass die Publikumsanlagen des Bahnhofs Hardbrücke an ihre Grenzen stossen. Aus diesem Grund sind zusätzliche überdachte Treppenabgänge auf dem Mittelperron geplant. Sie verbessern die Zugänge und die Verteilung der Fahrgäste auf den Perrons in den Spitzenstunden. Die SBB erneuern ihrerseits im gleichen Zeitraum die Publikumsanlagen am Bahnhof.

Neugestaltung des Hardplatzes

Der Hardplatz soll auf Wunsch der Stadt Zürich gesamthaft neu gestaltet werden. Sie beteiligt sich aus diesem Grund an dieser Projekterweiterung. Dabei werden die Umsteigewege zwischen Bus und Tram behindertengerecht angepasst. Es werden ausserdem Veloabstellplätze geschaffen, die WC-Anlagen ersetzt und ein Ladengeschäft errichtet.

Inbetriebnahme 2017

Bereits 2012 hat der Bundesrat den Verkehrsbetrieben Zürich die Infrastrukturkonzession für die Tramverbindung Hardbrücke erteilt, im Frühling 2013 folgte die eisenbahnrechtliche Plangenehmigung. Die Bauarbeiten sollen nach der Freigabe der Bundesmittel im Frühjahr 2015 begonnen werden. Die Leitung der Bauausführung wird dem Tiefbauamt der Stadt Zürich übertragen. Geplant ist eine Inbetriebnahme der Neubaustrecke über die Hardbrücke auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017. Ab diesem Zeitpunkt soll die heute am Hardplatz endende Tramlinie 8 über die Hardbrücke zum Escher-Wyss-Platz und weiter bis zum Werdhölzli verlängert werden. Sie schliesst damit das Hardturmquartier direkt an den Bahnhof Hardbrücke und an die Gebiete rund um Stauffacher, Paradeplatz und Bellevue an. Das heutige Angebot der Tramlinie 17 soll auf das Neuangebot der Linie 8 abgestimmt werden.

Kosten

Die Gesamtkosten für das Projekt Tramverbindung Hardbrücke belaufen sich auf 129,6 Mio. Franken. Davon entfallen 101,2 Mio. Franken auf das Tramprojekt und 28,4 Mio. Franken auf den Ausbau des Bahnhofs Hardbrücke. Anspruchsvoll sind insbesondere die notwendigen Bauten auf der Hardbrücke. Für die neue Tramstrecke müssen unter anderem die Zufahrtsrampen den neuen Verhältnissen entsprechend ergänzt werden.

Finanzierung

Das Projekt wird gemeinsam von Bund, Kanton und Stadt finanziert:

Projektfinanzierung Beträge in Mio. Franken	Tramverbindung Hardbrücke	Anpassungen Bahnhof Hardbrücke	Summe	Beiträge Werke, Dritter
Bundesbeitrag erwartet ¹⁾	35,4 (35,0%)	10,0 (35,0%)	45,4	
Staatsbeitrag Kanton ²⁾	62,2 (61,5%)	14,2 (50,0%)	76,4	
Kredit Stadt Zürich ³⁾	3,6 (3,5%)	4,2 (15,0%)	7,8	
Projekt Städtische Werke ³⁾				4,5
Convenience Store ³⁾				2,7
Kosten Gesamtvorhaben	101,2 (100%)	28,4 (100%)	129,6	7,2

¹⁾ Beitragssatz 35% gemäss Botschaft Bundesrat über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr

²⁾ Staatsbeitrag wird entsprechend der Baukostenentwicklung zwischen der Preisbasis 1. April 2012 und der Bauausführung angepasst

³⁾ Beschlüsse für städtische Beiträge liegen vor

Der Kanton Zürich hat das Projekt im Rahmen der Agglomerationsprogramme beim Bund zur Mitfinanzierung eingereicht. Dieser stellt eine Mitfinanzierung von 35% an den Gesamtkosten in Aussicht. Der zur Abstimmung stehende Staatsbeitrag des Kantons Zürich an die Tramverbindung Hardbrücke von höchstens 76,4 Mio. Franken setzt diese Bundesunterstützung voraus. Er wird aus dem kantonalen Fonds zur Förderung des öffentlichen Verkehrs finanziert. Der Gemeinderat der Stadt Zürich hat bereits am 20. März 2013 dem städtischen Anteil mit 95 zu 22 Stimmen zugestimmt. Insgesamt werden so mehr als 40% der Kosten für die Tramverbindung Hardbrücke von Dritten getragen.



Parlament

Der Kantonsrat hat dem Staatsbeitrag an den Bau der Tramverbindung Hardbrücke in Zürich-West am 30. Juni 2014 mit 119 zu 51 Stimmen zugestimmt. Gegen den Beschluss wurde das Kantonsratsreferendum ergriffen.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen:

Ja

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:

Stimmen Sie folgender Vorlage zu?

Beschluss des Kantonsrates über einen Staatsbeitrag an den Bau der Tramverbindung Hardbrücke in Zürich-West (vom 30. Juni 2014)



Meinung der Minderheit des Kantonsrates Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates

Eine Minderheit des Kantonsrates lehnt den Staatsbeitrag an den Bau der Tramverbindung Hardbrücke in Zürich-West ab und hat dagegen das Referendum ergriffen.

Behinderung einer zentralen Verbindungsachse

Die Hardbrücke bildet zusammen mit der Rosengartenstrasse die mit ca. 50 000 bis 60 000 Fahrzeugen pro Tag stark befahrene Nord-West-Achse der Stadt Zürich. Diese wichtige Verkehrsachse soll durch die geplante Tramverbindung an zwei Orten im Takt von siebeneinhalb Minuten über alle drei Fahrspuren gequert werden. Es ist absehbar, dass dadurch die Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf dieser für die Wirtschaft und das Gewerbe wichtigen Achse massiv beeinträchtigt wird.

Teure Anbindung an die Agglomeration

Das Projekt kostet insgesamt fast 130 Mio. Franken Steuergelder (davon Staatsbeitrag Kanton Zürich: max. 76,4 Mio. Franken). Für Anpassungen am Bahnhof Hardbrücke und 700 m Traminfrastruktur ist das zu teuer. Die Ausgabe steht in keinem Verhältnis zum Nutzen. Bereits heute gibt es drei Buslinien, welche die Pendlerströme des Bahnhofs Hardbrücke aufnehmen. Mit der geplanten, neuen Tram-Linienführung verlieren einige städtische Quartiere die direkte Anbindung an wichtige Dienstleistungszentren. Eine Tramanbindung der neuen Hochschule der Künste mit ihren zahlreichen Studierenden fehlt auch weiterhin.

Gefährlich und unfallträchtig

Am Hardplatz soll das Tram drei Fahrspuren queren. Für Velofahrerinnen und Velofahrer ist die Situation auf den Zufahrtsrampen ungelöst und gefährlich. Das Beispiel Glattalbahn zeigt, wie unfallträchtig Kreuzungen mit Trams sind. Wir sollten daraus unsere Lehren ziehen und keine weiteren Unfallherde schaffen. Auf den Bau der Tramverbindung Hardbrücke in Zürich West ist deshalb zu verzichten.

A. Klassen- grössen- Initiative

2

Verfasst vom Regierungsrat

Die Volksinitiative «Mehr Qualität im Unterricht dank kleinerer Klassen (Klassengrössen-Initiative)» verlangt, dass Klassen der Volksschule nicht mehr als 20 Schülerinnen und Schüler umfassen. Kantonsrat und Regierungsrat lehnen die Initiative ab. Die praktische Umsetzung der Initiative würde zu zahlreichen Problemen führen, insbesondere auch zu erheblichen Mehrkosten für Kanton und Gemeinden im Umfang von schätzungsweise 120 Mio. Franken. Zudem ist davon auszugehen, dass der zusätzliche Bedarf von rund 1350 Lehrpersonen für die Umsetzung der Initiative nicht gedeckt werden könnte.

Ziel der Initiative

Im September 2012 wurde die kantonale Volksinitiative «Mehr Qualität im Unterricht dank kleinerer Klassen (Klassengrössen-Initiative)» eingereicht. Sie verlangt mit einer Änderung des Volksschulgesetzes vom 7. Februar 2005, dass die Klassengrösse auf allen Stufen der Volksschule höchstens 20 Schülerinnen und Schüler beträgt.

Geltende Rechtsgrundlage

Die Bildungsdirektion teilt den Schulgemeinden aufgrund der Schülerzahlen und der sozialen Belastung der Gemeinde die Lehrerstellen (Vollzeiteinheiten) für die Klassenbildung zu. Damit erstellen die Schulgemeinden einen Stellenplan. Sie berücksichtigen dabei die kantonalen Vorgaben, wie beispielsweise die Klassengrösse oder die Lektionentafeln des Lehrplans.

Zusätzlich verfügt die Bildungsdirektion über einen kantonalen «Reserve-Pool» von zurzeit rund 160 Vollzeiteinheiten. Damit kann sie den Schulgemeinden, die aufgrund der Schülerzahlen und -verteilung Schwierigkeiten bei der Klassenbildung haben, zusätzliche personelle Mittel zur Verfügung stellen.

Heute geltende Klassengrössen

§21 der Volksschulverordnung (VSV) legt die Klassengrössen fest, die in der Regel nicht überschritten werden dürfen. Diese betragen:

Kindergartenstufe:	21 Schülerinnen und Schüler
Primarstufe:	25 Schülerinnen und Schüler (in Jahrgangsklassen) 21 Schülerinnen und Schüler (in Mehrjahrgangsklassen)
Sekundarstufe:	25 Schülerinnen und Schüler (in der Abteilung A und der Anforderungsstufe I = höchste Stufe) 23 Schülerinnen und Schüler (in der Abteilung B und der Anforderungsstufe II) 18 Schülerinnen und Schüler (in der Abteilung C und der Anforderungsstufe III)

Gegenwärtige Klassengrößen

Die tatsächlichen durchschnittlichen Klassengrößen in den Regelklassen der Volksschule lagen im Schuljahr 2013/14 im Schnitt auf allen Stufen unter den Vorgaben der Volksschulverordnung:

- Kindergartenstufe: 19,4 Schülerinnen und Schüler
- Primarstufe: 20,7 Schülerinnen und Schüler
- Sekundarstufe: 18,8 Schülerinnen und Schüler

Die nachstehende Tabelle über Verteilung der Klassengrößen im Schuljahr 2013/14 zeigt auf, dass es verhältnismässig wenige grosse Klassen gibt:

Klassengröße	Anzahl Klassen	
20 Schülerinnen und Schüler und weniger	3759	55,8%
21 Schülerinnen und Schüler	928	13,8%
22 Schülerinnen und Schüler	870	12,9%
23 Schülerinnen und Schüler	564	8,4%
24 Schülerinnen und Schüler	327	4,8%
25 Schülerinnen und Schüler	161	2,4%
26 Schülerinnen und Schüler und mehr	125	1,9%
Total	6734	

Werden die in der Volksschulverordnung festgelegten Klassengrößen überschritten, kann die Schulpflege im Rahmen des Stellenplans zusätzliche Lektionen für Halbklassen oder Teamteaching einrichten. Werden die festgelegten Klassengrößen während längerer Zeit um mehr als drei Schülerinnen und Schüler überschritten, muss die Schulpflege im Rahmen des Stellenplans zwingend zusätzliche Mittel für Halbklassenunterricht oder Teamteaching einrichten oder die Klasse aufteilen.

Feste Höchstzahl führt zu Schwierigkeiten im Schulalltag

Die in der Volksinitiative festgelegte feste Höchstzahl von 20 Schülerinnen und Schülern pro Klasse würde im Schulalltag zu Schwierigkeiten führen. Da die höchstens zulässige Klassengröße nicht überschritten werden darf, müssten unter Umständen bei der Bildung von Klassen Schülerinnen und Schüler in andere Schulhäuser umgeteilt werden. Zieht beispielsweise während des Schuljahres eine Schülerin oder ein Schüler zu, kann sie oder er nicht im nächstgelegenen Schulhaus eingeschult werden, wenn dort die Klasse bereits 20 Schülerinnen und Schüler umfasst. Besteht keine Ausweichmöglichkeit in ein anderes Schulhaus, müsste die Klasse während des Schuljahres aufgeteilt werden und es wären zwei Klassen mit zehn bzw. elf Schülerinnen und Schülern zu bilden. Dies hätte zur Folge, dass die Klassenverbände in vielen Fällen aufgrund von Veränderungen jedes Jahr neu gebildet werden müssten. Dadurch würden auch die Beziehung der Lehrpersonen zu ihren Schülerinnen und Schülern sowie die Beziehungen unter den Schülerinnen und Schülern erschwert.

Mehrkosten sowie zusätzlicher Personal- und Raumbedarf

Die Umsetzung der Initiative hätte zur Folge, dass erheblich mehr Klassen gebildet werden müssten. Die zusätzlichen Kosten für Kanton und Gemeinden werden auf mindestens 120 Mio. Franken geschätzt. Davon müssten der Kanton 20% und die Gemeinden 80% tragen. Um den Unterricht in allen Klassen zu gewährleisten, wären rund 1350 zusätzliche Lehrpersonen notwendig. Angesichts der bestehenden Lehrerknappheit und der zunehmenden Schülerzahlen ist davon auszugehen, dass diese Stellen nicht bzw. nur zum Teil besetzt werden könnten. Mit der Annahme der Volksinitiative entstünde auch ein erheblicher Bedarf an zusätzlichen Klassenzimmern. Diese stehen in zahlreichen Gemeinden nicht zur Verfügung und müssten neu erstellt werden. Für die Gemeinden würden dadurch weitere Mehrkosten entstehen.

Keine Qualitätssteigerung

Es gibt aus pädagogischer Sicht keine ideale Klassengrösse, die eine direkte Auswirkung auf den Lernerfolg der Schülerinnen und Schüler hat. Von Bedeutung dafür sind vor allem die Unterrichtsqualität der Lehrperson und die Zusammensetzung der Klasse. In der gegenwärtigen Praxis des Kantons Zürich bewegt sich die Klassengrösse in einem Rahmen, der auf die Schulqualität keine negativen Auswirkungen hat. Um sinnvolle Klassenverbände zu bilden, benötigen die Schulgemeinden genügend Spielraum, der es ihnen ermöglicht, Änderungen bei den Schülerzahlen im Schulalltag sinnvoll umzusetzen. Die Initiative mit ihrer festen Obergrenze würde diesen Spielraum unnötigerweise einschränken.

Vorgesehene Massnahmen

Unbestritten ist, dass die Anforderungen, die an die Volksschule gestellt werden, in den letzten Jahren zugenommen haben. Deshalb werden auch Massnahmen geprüft, mit denen die Rahmenbedingungen zusätzlich verbessert werden können. Diese zielen darauf ab, die Lernbeziehungen zwischen Lernenden und Lehrpersonen möglichst tragfähig zu machen und die individuelle Förderung zu verstärken. In diesem Zusammenhang ist insbesondere der Schulversuch «Fokus Starke Lernbeziehungen» zu erwähnen, der im Schuljahr 2013/14 begann. Der Versuch verfolgt das Ziel, die Mittel aus verschiedenen Unterstützungs- und Fördermassnahmen zugunsten der Regelklasse umzulagern. Damit wird angestrebt, die Anzahl der Lehrpersonen in der Klasse zu verringern, um so den Aufwand für Koordination und Absprachen zu verkleinern und die Lehr- und Lernbeziehungen zwischen Lehrperson und Schülerinnen und Schülern zu stärken sowie die Qualität des Unterrichts zu fördern.



Parlament

Der Kantonsrat hat die Volksinitiative «Mehr Qualität im Unterricht dank kleinerer Klassen (Klassengrössen-Initiative)» am 30. Juni 2014 mit 116 zu 36 Stimmen abgelehnt.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen:

Nein



Meinung der Minderheit des Kantonsrates Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates

Eine Minderheit des Kantonsrates unterstützt die Volksinitiative aus folgenden Gründen:

Kleinere Klassen stärken die Qualität des Unterrichts

Die Lehrpersonen sehen sich aufgrund der gesellschaftlichen Entwicklung sehr heterogenen Klassen gegenüber. Zum Teil zählen diese Klassen 25 und mehr Kinder. Die Anforderungen an den Unterricht sind massiv gestiegen. Gemäss Volksschulgesetz liegt der Fokus auf der individuellen Förderung der einzelnen Schülerin und des einzelnen Schülers. Kinder mit sonderpädagogischem Förderbedarf sind auch in die Regelschule zu integrieren. Um diesen Zielen zu entsprechen, wurden die Unterrichtsmethoden im Laufe der Zeit angepasst, doch die Klassengrösse blieb unverändert hoch. Den Lehrpersonen fehlen deswegen oft Zeit und Raum für die geforderte engere Zusammenarbeit mit den Kindern. Mit der Reduktion der Klassengrösse auf 20 Schülerinnen und Schüler wird die im Volksschulgesetz vorgeschriebene individuelle Förderung jedes Kindes in die längst fällige Übereinstimmung mit der Grösse der Lerngruppe gebracht und damit die Qualität des Unterrichts gestärkt.

Initiative bereits nahe am heutigen Normalzustand

Die durchschnittliche Klassengrösse liegt, gemessen an den Zahlen des Schuljahres 2011/2012, sowohl auf Kindergarten- wie auch auf Primar- und Sekundarstufe bereits nahe oder sogar leicht unter der geforderten Grösse von 20 Schülerinnen und Schülern pro Klasse. Um im ganzen Kanton die gleichen Voraussetzungen für alle Kinder zu schaffen, sollen mit einer einheitlichen Vorgabe auch jene Klassen verkleinert werden, die immer noch 25 und mehr Schülerinnen und Schüler haben. Der entstehende Mehrbedarf an Lehrpersonen, der viel tiefer liegt als von der Bildungsdirektion geschätzt, stellt eine vertretbare Investition in die Ressource Bildung dar, die wir uns leisten können und leisten sollen.

Antwort auf die Belastung im Schulumfeld

Die Herausforderungen, denen sich die Lehrpersonen täglich stellen müssen, sind in den letzten Jahren deutlich grösser geworden. Sie betreffen Lerninhalte, Unterrichtsmethoden, die Zusammenarbeit mit den Kindern und deren Eltern, aber auch veränderte Strukturen in den Schulen. Die Klassengrösse ist eine Grösse, welche die bestehenden Belastungen im Schulumfeld sichtbar und fassbar macht. Die Reduktion der Klassengrösse ist deshalb auch eine Massnahme zur notwendigen Entlastung der Lehrpersonen, damit sie sich besser ihrem hauptsächlichen Auftrag, der individuellen Förderung des einzelnen Kindes, widmen können.



Stellungnahme, verfasst vom Initiativkomitee

Eine starke Volksschule legt die Basis für unsere Volkswirtschaft und trägt viel zum sozialen Zusammenhalt bei. Deshalb darf uns gute Bildung einiges wert sein. Wir alle wissen, dass unsere Schule in allererster Linie vom Engagement und Können der Lehrpersonen geprägt wird. Mit der Initiative für kleinere Klassen sollen bessere Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit die Lehrpersonen die hohen Erwartungen an eine moderne Schule erfüllen können.

Unterricht in kleineren Klassen bietet viele Vorteile. Die Beziehungsebene wird gestärkt, da den Lehrpersonen mehr Zeit für das einzelne Kind und eine gezielte Förderung des individuellen Lernens bleibt. Fremdsprachenunterricht wird kommunikativer und offene Unterrichtsformen mit Projektarbeiten finden in übersichtlichen räumlichen Verhältnissen statt.

Neben den gestiegenen Anforderungen an unsere Schule sind aufwändige erzieherische Aufgaben hinzugekommen. Neu werden den Regelklassen Kinder mit besonderen Bedürfnissen zugeteilt, die einen hohen zeitlichen Betreuungsaufwand erfordern. 613 Klassen im Kanton zählen 23 und mehr Kinder und Jugendliche. Das ist in der Regel ein zu hoher Bestand, um die geforderte Schulqualität erreichen zu können. Die Belastung der Lehrpersonen in heterogenen Klassen führt dazu, dass viele Pädagogen ihr Pensum reduzieren oder die Klassenlehrerverantwortung ganz abgeben wollen.

Heutige Klassen sind ein buntes Gemisch aus unterschiedlichsten Schülerinnen und Schülern. Diese unterscheiden sich neben Geschlecht und Alter durch Religion, Nationalität, sozialer Herkunft, Interessen und Fähigkeiten. Diese Vielfalt soll geachtet und gepflegt werden, denn sie spiegelt das soziale Miteinander der Gesellschaft wider. Doch für eine erfolgreiche Integration aller Kinder braucht die Schule mehr Ressourcen. Diese müssen den Schulen direkt zukommen und nicht in einem Pool gehütet werden. Nur mit der Initiative kann dieses Ziel wirklich erreicht werden.

Die Initiative für kleinere Klassen ist eine vereinfachte Botschaft für eine Anpassung der schulischen Rahmenbedingungen an heutige Verhältnisse. Die Initiative soll massvoll umgesetzt werden. Es wäre im Sinne der Initiative, die Richtzahlen verbindlich zu senken und ab 21 Schülerinnen und Schülern Entlastungsmassnahmen zu prüfen.

2

B. Gegenvorschlag

Verringerung der durchschnittlichen Klassengrösse

Als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Mehr Qualität im Unterricht dank kleinerer Klassen (Klassengrössen-Initiative)» beantragt der Kantonsrat eine Änderung des Lehrpersonalgesetzes. Damit werden zusätzlich rund 100 Lehrerstellen (Vollzeiteinheiten) geschaffen, mit denen der bestehende kantonale Pool erweitert wird. Die Bildungsdirektion kann damit gezielt jenen Schulgemeinden zusätzliche Stellen zuteilen, die übergrosse Klassen oder schwierige Zusammensetzungen in einzelnen Klassen aufweisen.

Heutige Regelung

Zusätzlich zu den Lehrerstellen, die den Schulen von der Bildungsdirektion gemessen an der Zahl der Schülerinnen und Schüler und dem Sozialindex der Gemeinde zugewiesen werden, verfügt der Kanton über einen «Reserve-Pool» von derzeit rund 160 Stellen. Aus diesem können einzelnen Schulgemeinden zusätzliche Stellen zuteilt werden, um eine sinnvolle Klassenbildung zu ermöglichen.

Gründe und Ziel des Gegenvorschlags

Der bereits bestehende kantonale Pool wird um 100 Stellen aufgestockt und umfasst neu rund 260 Vollzeiteinheiten. Damit wird das bestehende Angebot ausgebaut, mit dem die Gemeinden in der Klassenbildung unterstützt werden können. Dies kann sich insbesondere da als sinnvoll erweisen, wo die Grösse der Klasse und ihre Zusammensetzung zu Schwierigkeiten im Unterricht führen.

Umsetzung im Alltag

Der kantonale Pool hat sich bewährt. Eine Aufstockung würde deshalb keine Vollzugsprobleme verursachen. Die Schulpflegen kennen das Verfahren und die Voraussetzungen, um zusätzliche Stellen zu erhalten.

Mehrkosten

Die Umsetzung des Gegenvorschlags führt zu Mehrkosten von rund 15 Mio. Franken. Davon müssten der Kanton 20% und die Gemeinden 80% tragen.

Ablehnende Meinung des Regierungsrates

Der Regierungsrat lehnt den Gegenvorschlag zum einen aufgrund der entstehenden Mehrkosten für die Gemeinden und den Kanton von insgesamt 15 Mio. Franken ab. Zum andern ist der Gegenvorschlag nicht nötig. Die überwiegende Mehrheit der Klassen im Kanton weisen Schülerzahlen aus, die innerhalb der gesetzlichen Vorgaben liegen. Bewegen sich die Klassengrössen an der Zürcher Volksschule im heutigen Rahmen, spielen diese bei guter Unterrichtsqualität nur eine geringe Rolle. Zudem müssen die Gemeinden Entlastungsmassnahmen für die Klassen festlegen, wenn die festgelegten Klassengrössen während längerer Zeit um mehr als drei Schülerinnen und Schüler überschritten werden. Die heutige Regelung hat sich seit längerem bewährt.



Parlament

Der Kantonsrat hat dem Gegenvorschlag am 30. Juni 2014 mit 91 zu 67 Stimmen zugestimmt.

Der Kantonsrat empfiehlt:

Ja

Der Regierungsrat empfiehlt:

Nein



Minderheit

Meinung der Minderheit des Kantonsrates zum Gegenvorschlag Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates

Eine Minderheit des Kantonsrates lehnt den Gegenvorschlag zur Volksinitiative aus folgenden Gründen ab:

Investition in Strukturen anstatt in Bildung

Der Gegenvorschlag verspricht mehr Ressourcen für grosse und schwierige Klassen, wodurch die strukturellen Fehlentwicklungen zementiert anstatt reformiert werden. Mehr als eine Lehrperson im Klassenzimmer stellt zwar eine Verbesserung der Unterrichtssituation und eine Entlastung der Klassenlehrperson dar. Damit wird doch kein Anreiz gesetzt, grosse Klassen, von denen es im Übrigen gar nicht so viele gibt, im Sinne der besseren individuellen Förderung der Kinder zu verkleinern. Das widerspricht dem grundsätzlichen Ziel der Volksinitiative. Die Anzahl der zugestandenen zusätzlichen Lehrerstellen ist überdies so geringfügig, dass sie nur für einzelne Stunden pro Woche etwas Entlastung bringt. Damit wird die Forderung der Volksinitiative nicht einmal ansatzweise erfüllt. Eine wesentliche Verbesserung der Qualität der Volksschule kann auf diesem Weg nicht erreicht werden. Der Gegenvorschlag ist deshalb in jeder Hinsicht ungenügend und unnötig.

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:

Stimmen Sie folgender Vorlage zu?

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

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:

Gegenvorschlag des Kantonsrates:

Stimmen Sie folgender Vorlage zu?

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

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.

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:

Stichfrage:

2 C 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)

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.

Volksinitiative Bahnhof Stadelhofen

3

Verfasst vom Regierungsrat

Der Bahnhof Stadelhofen ist gemessen an den Fahrgastzahlen der siebtgrösste Bahnhof der Schweiz. Mit seinen lediglich drei Gleisen ist er ein Nadelöhr im Netz der Zürcher S-Bahn. Die Erweiterung um ein viertes Gleis ist deshalb unbestritten. Die vorliegende Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» verlangt die Ausarbeitung einer kantonalen Kreditvorlage, obwohl der Ausbau der Bahninfrastruktur die alleinige Aufgabe des Bundes ist. Ein kantonalen Kredit ist demnach nicht angezeigt, weil er die Kantonsfinanzen unnötig belastet.

Ziel der Volksinitiative

Die Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» verlangt vom Regierungsrat die Ausarbeitung einer kantonalen Kreditvorlage zum Ausbau der Gleisanlagen im Bahnhof Stadelhofen und der Strecke Stadelhofen–Tiefenbrunnen. Der Ausbau soll folgende Elemente umfassen: die Entflechtung der niveaugleichen Kreuzung der Strecken Stadelhofen–Stettbach (Zürichbergtunnel) und Stadelhofen–Tiefenbrunnen im Ostkopf des Bahnhofs, einen zweiten einspurigen Riesbachtunnel auf der Strecke Stadelhofen–Tiefenbrunnen sowie ein viertes Gleis mit Perron im Bahnhof Stadelhofen. Die Kreditvorlage soll spätestens 18 Monate nach Annahme der Initiative dem Kantonsrat unterbreitet werden.

Ausbau bringt Leistungssteigerung um 50%

Nach der Inbetriebnahme der neuen Durchmesserlinie und der 4. Teilergänzungen der S-Bahn zeichnen sich nach 2020 neue Engpässe auf dem Zürcher Schienennetz ab, die auf den Strecken Zürich–Winterthur und Zürich–Uster–Wetzikon einen weiteren Angebotsausbau erfordern. Das bedingt neben dem Bau des Brüttenertunnels zwischen Bassersdorf, Dietlikon und Winterthur auch einen Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen. Untersuchungen zeigen, dass dessen Leistungsfähigkeit mit einem Ausbau auf vier Gleise gegenüber heute um bis zu 50% gesteigert werden kann. Um die neuen Kapazitäten auch auf den angrenzenden Strecken nutzen zu können, sind flankierende Infrastrukturausbauten notwendig, z. B. ein Doppelspurausbau zwischen Uster und Athal. Dadurch verbessert sich auch die Betriebsstabilität des S-Bahn-Netzes.

Die Ausbauelemente der vorliegenden Volksinitiative für den Bahnhof Stadelhofen entsprechen nahezu vollständig dem bereits bestehenden Ausbaukonzept, bei dem zusätzlich das vierte Gleis mit dem bestehenden Zürichbergtunnel verbunden werden soll. Damit kann der Anschluss in Richtung Stettbach (Winterthur und Uster–Wetzikon) sichergestellt werden.

Der Bund finanziert den Ausbau der Bahninfrastruktur

Volk und Stände haben am 9. Februar 2014 der Vorlage FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) mit 62% zugestimmt. Damit übernimmt der Bund die Finanzierung der Bahnausbauten, beispielsweise der Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen.

Die Finanzierung ist Aufgabe des Bundes, nicht des Kantons

Das Anliegen der Initiantinnen und Initianten für ein viertes Gleis und mehr Kapazitäten im Bahnhof Stadelhofen ist grundsätzlich berechtigt. Allerdings sind die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur Aufgabe des Bundes. Kern des neuen Finanzierungssystems des Bundes ist der Bahninfrastrukturfonds (BIF). Dieser wird aus Mitteln des Bundes gespeist, zusätzlich leisten die Kantone einen Beitrag von insgesamt 500 Mio. Franken pro Jahr. Auch Infrastrukturausbauten, die hauptsächlich der S-Bahn dienen, wie der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, werden aus dem BIF finanziert. Im ersten Ausbauschnitt ist denn auch ein Projektierungskredit für den Bahnhof Stadelhofen enthalten.

Mit der Annahme der Initiative würde der Kanton Zürich folglich einen Ausbau finanzieren, der vom Bund und vom Stimmvolk grundsätzlich als Bundesaufgabe eingestuft wird.

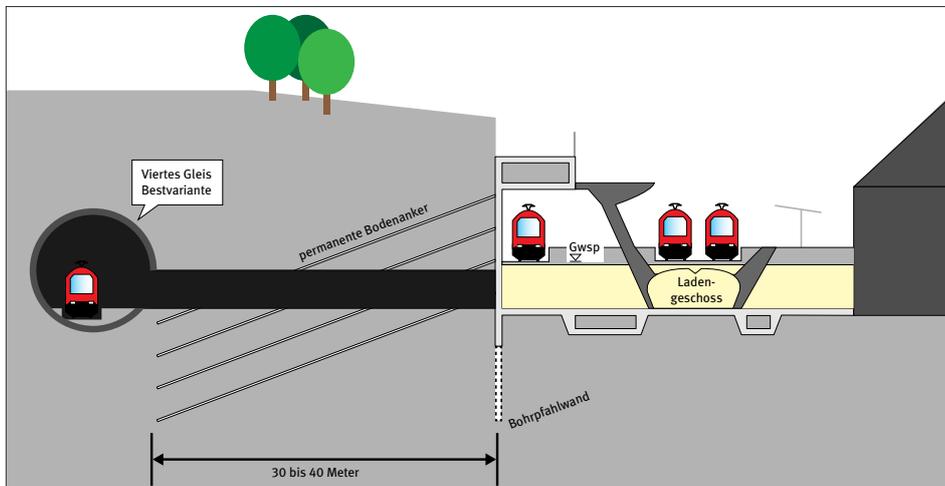
Eine Zusatzbelastung des Kantons ist zu vermeiden

Mit FABI zahlen die Kantone zukünftig insgesamt 500 Mio. Franken pro Jahr in den nationalen Bahninfrastrukturfonds ein. Gemäss Vorschlag des Bundes wird der Kanton Zürich mit seinem umfangreichen öffentlichen Verkehrsnetz und den vielen Fahrgästen voraussichtlich rund 100 Mio. Franken jährlich in den BIF einzahlen, was dem grössten Beitrag aller Kantone entspricht. Die Kantons Gelder werden pauschal entrichtet und anschliessend mit den übrigen Fondsmitteln für Unterhalts-, Erneuerungs- und Ausbauprojekte im ganzen Land verwendet.

Die Kosten für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen dürften sich auf 470 bis 670 Mio. Franken belaufen. Bei einer Annahme der Initiative müsste der Kanton Zürich damit rechnen, zusätzlich zu den jährlichen Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds auch die Kosten des Ausbaus des Bahnhofs Stadelhofen oder einen Teil davon selber zu tragen (oder bei einer Vorfinanzierung die Zinskosten). Der Kantonsrat und der Regierungsrat sehen bei dieser Ausgangslage keinen Grund, den Bund aus seiner Finanzierungspflicht zu entlassen. Eine Zusatzbelastung des Kantons Zürich ist zu vermeiden.

Initiative und Vorfinanzierung beschleunigen die Erweiterung nicht

Der geplante Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen erfolgt in einem dicht besiedelten Stadtgebiet, in einem rege genutzten Bahnhof mit dichtem Fahrplan sowie in anspruchsvollen geologischen Verhältnissen. Detaillierte Abklärungen haben gezeigt, dass ein solch anspruchsvoller Bau grundsätzlich möglich, jedoch nicht rasch umsetzbar ist. Unter Berücksichtigung aller Umstände ist eine Inbetriebnahme im Zeitraum 2030 realistisch. Denselben Zeithorizont weist auch die Planung des Bundes auf. Die Volksinitiative erreicht damit keine Beschleunigung bei der Umsetzung.



Querschnitt durch den Bahnhof Stadelhofen mit dem geplanten vierten Gleis.

Arbeiten zum Ausbau sind auf Kurs

Die Volksinitiative wurde 2012 zu einem Zeitpunkt eingereicht, als die Vorlage zu FABI erst erarbeitet wurde, aber noch nicht vom Volk angenommen worden war. Es bestand damals eine Unsicherheit, ob das für den Kanton Zürich und die Zürcher S-Bahn so wichtige Projekt Bahnhof Stadelhofen Aufnahme in die Planungen des Bundes finden würde. Mit der Annahme der FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 wurde nun auch ein Projektierungskredit für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen beschlossen. Schon kurze Zeit nach der Zustimmung von Volk und Ständen zu FABI hat der Bund seinen Auftrag wahrgenommen. Das Bundesamt für Verkehr hat im Juni 2014 die SBB beauftragt, Objektstudien zum vierten Gleis im Bahnhof Stadelhofen aufzunehmen. Der Bundesrat hat den verbindlichen Auftrag, bis 2018 unter anderem den Kapazitätsausbau Aarau–Zürich–Winterthur und damit auch den Bahnhof Stadelhofen vorzusehen.

Fazit

- Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen ist vom Bund zu finanzieren. Die Initiative würde den Bund von dieser Pflicht vorläufig entlasten.
- Der Kanton Zürich wird zur Vor- oder Mitfinanzierung gezwungen, selbst wenn der Bund nachträglich einen Teil oder alles zurückerstattet.
- Der Bund anerkennt seine Pflicht, den Ausbau zu finanzieren: Er hat die Mittel für die Projektierung im ersten Ausbauschnitt bewilligt und diese eingeleitet.
- Die Annahme der Initiative würde die Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen in keiner Weise beschleunigen.

Aus diesen Gründen empfehlen sowohl der Kantonsrat als auch der Regierungsrat den Stimmberechtigten, die Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» ohne Gegenvorschlag abzulehnen.



Parlament
Der Kantonsrat hat die Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» am 30. Juni 2014 mit 125 zu 49 Stimmen abgelehnt.

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen:

Nein

Auf Ihrem Stimmzettel werden Sie gefragt:

Stimmen Sie folgender Vorlage zu?

Kantonale Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig»



Meinung der Minderheit des Kantonsrates Verfasst von der Geschäftsleitung des Kantonsrates

Eine Minderheit des Kantonsrates unterstützt die Volksinitiative aus folgenden Gründen:

Sichere und schnelle Umsetzung

Der Bahnhof Stadelhofen ist mit 135 000 Passagieren pro Tag der drittgrösste Bahnhof in der Schweiz. Neun S-Bahn-Linien machen ihn zum zweitwichtigsten Bahnhof des Zürcher S-Bahn-Netzes. Jede Störung hat entsprechend grosse Auswirkungen auf das gesamte Bahnnetz. Mit nur drei Gleisen stösst der Bahnhof Stadelhofen heute deutlich an seine Kapazitätsgrenzen und die Passagierzahlen steigen zunehmend an. Die Beseitigung dieses Engpasses duldet keinen Aufschub. Entsprechend sind heute schon sämtliche Massnahmen zu beschliessen, welche den Ausbau beschleunigen.

Bund und SBB haben dies auch erkannt. Sie haben den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen in ihre Projekt-Liste aufgenommen und einen Planungskredit gesprochen. Die Inbetriebnahme ist allerdings frühestens für das Jahr 2030 vorgesehen, und nur, wenn das eidgenössische Parlament die weiteren Kredite tatsächlich zeitgerecht spricht und nicht zugunsten anderer Projekte oder der dringend nötigen Sanierung der Bahninfrastruktur auf unbestimmte Zeit zurückstellt.

Um dieses Risiko auszuschliessen, verlangt die Volksinitiative deshalb vom Regierungsrat eine kreditschaffende Vorlage für den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen. Damit wird die Realisierung des Projekts beschleunigt. Eine Inbetriebnahme des erweiterten Bahnhofs Stadelhofen wäre bei Annahme der Volksinitiative bereits im Jahr 2028 möglich.

Vorfinanzierung bringt nachweislich Erfolg

Das Beispiel der rasch realisierten neuen Durchmesserlinie hat nachdrücklich gezeigt, dass die Vorfinanzierung durch den Kanton Zürich das geeignete Instrument ist, die Realisierung von Bahnvorhaben des Bundes für den Kanton zu sichern. Der Kanton Zürich bezahlt dabei nicht für etwas, wofür eigentlich der Bund zuständig wäre. Er kann vielmehr mit einer Vorfinanzierung zum verhältnismässig geringen Preis der Zinsen wichtige Projekte entscheidend vorantreiben und innert nützlicher Frist realisieren. Die zeitgerechte Behebung des notorischen Engpasses am Stadelhofen gehört zu den zentralsten Projekten der Zürcher Bahninfrastruktur. Die Volksinitiative ist entsprechend zu unterstützen.



Stellungnahme, verfasst vom Initiativkomitee

Nicht nur planen – sondern auch bauen!

Der Bahnhof Stadelhofen ist von den Passagieren her der drittgrösste Bahnhof der Schweiz, täglich nutzen 135 000 Personen den Stadelhofen. Neun S-Bahn-Linien verbinden den Stadelhofen mit dem Rest des Kantons und das alles auf nur drei Gleisen. Jede kleine Panne oder Verzögerung hat häufig Auswirkungen auf das ganze Zürcher S-Bahn-Netz – eine ärgerliche Folge für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs. Die Kapazitätsgrenzen des Bahnhofs Stadelhofen sind heute schon erreicht und die Passagierzahlen werden weiter zunehmen.

Ausbau jetzt – mit Vorfinanzierung

Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen ist politisch weitgehend unbestritten, doch zuständig ist der Bund. Frühestens 2018 werden die eidgenössischen Räte beschliessen, welche Bahnprojekte finanziert werden. Deshalb soll der Regierungsrat schon heute mit einer Vorfinanzierung zeigen, dass es dem Kanton Zürich ernst ist mit dem Ausbau der Bahn. Mit einer Vorfinanzierung des Bahnhofs Stadelhofen hat der Kanton Zürich im Jahre 2018 beim eidgenössischen Verteilungskampf um den weiteren Ausbau der Bahn eindeutig bessere Karten. Klar ist, dass der Bund die so entstehenden Kosten zu einem späteren Zeitpunkt zurückerstattet. Dieses bewährte Vorgehen liess schon den Bau der Durchmesserlinie (DML) zu einem Erfolgsmodell werden. Es soll nun auch dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen zum Erfolg verhelfen.

Nicht warten auf Bern

Der Regierungsrat wartet jedoch lieber auf Bern. Mit diesem gleichen Prinzip verspricht er dem Zürcher Volk seit fast 30 Jahren den baldigen Bau des Brüttener Tunnels zwischen Zürich und Winterthur – bekanntlich ist bis heute kein Bagger aufgefahren. Abwarten ist kein gutes Signal, wenn es um die Förderung des öffentlichen Verkehrs geht.

Für das überparteiliche Initiativkomitee ist der Ausbau dringlich, jedes Jahr Verspätung bei der Umsetzung ist ein Jahr zuviel, in dem die Pendlerinnen und Pendler unnötig durch Zugsausfälle und Verspätungen verärgert werden. Es fordert deshalb, dass der Regierungsrat den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen vorfinanziert, damit beim Ausbau des Stadelhofens keine weiteren Verzögerungen entstehen.

Vorfinanzierung schafft Verbindlichkeit!

Das Initiativkomitee will Verlässlichkeit. Es möchte sicherstellen, dass der Bahnhof Stadelhofen bis spätestens 2028 ausgebaut ist. Sowohl die SBB wie auch der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) schätzen diesen Zeithorizont als realistisch ein. Voraussetzung dafür ist jedoch ein reibungsloser Ablauf der verschiedenen Projektphasen und eine gesicherte Finanzierung. Gewährleisten kann dies nur die Vorfinanzierung durch einen Rahmenkredit, wie dies in der vorliegenden Volksinitiative verlangt wird.



Vorlage 1

Beschluss des Kantonsrates über einen Staatsbeitrag an den Bau der Tramverbindung Hardbrücke in Zürich-West

(vom 30. Juni 2014)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 20. November 2013 und der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt vom 20. Mai 2014,

beschliesst:

I. Der Stadt Zürich wird an die Gesamtkosten von Fr. 129 600 000 für den Bau der neuen Tramverbindung in Zürich-West über die Hardbrücke ab dem Hardplatz bis zum Escher-Wyss-Platz (Tramverbindung Hardbrücke) und für Anpassungen am Zugang zum Bahnhof Hardbrücke ein Staatsbeitrag von höchstens Fr. 76 400 000 (einschliesslich MWSt) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 5920, Fonds für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, zugesichert.

II. Die Beitragszusicherung erfolgt unter dem Vorbehalt der Mitfinanzierung des Bundes mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr.

III. Der Staatsbeitrag gemäss Dispositiv I erhöht oder vermindert sich entsprechend der Baukostenentwicklung zwischen dem Kostenvoranschlag (Preisbasis 1. April 2012) und der Bauausführung.

IV. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

V. Veröffentlichung im Amtsblatt.

VI. Mitteilung an den Regierungsrat und den Stadtrat von Zürich.

Im Namen des Kantonsrates

Die Präsidentin:	Die Sekretärin:
Brigitta Johner	Barbara Bussmann



Vorlage 2 A

Titel und Text der Volksinitiative lauten:

**A. Kantonale Volksinitiative:
«Mehr Qualität im Unterricht dank kleinerer
Klassen (Klassengrössen-Initiative)»**

Das Volksschulgesetz vom 7. Februar 2005 wird wie folgt geändert:

§ 26. ¹ Die Schülerinnen und Schüler werden einer Klasse zuge- Klassen
teilt. Die maximale Klassengrösse beträgt auf allen Stufen 20 Schüle-
rinnen und Schüler. Die Verordnung regelt Abweichungen von der
Klassengrösse bei mehrklassigen Klassen und für die verschiedenen
Abteilungen und Anforderungsstufen der Sekundarstufe. Für jede
Klasse ist eine Lehrperson oder sind zwei Lehrpersonen gemeinsam
verantwortlich.

Abs. 2 und 3 unverändert.



Vorlage 2 B

B. Gegenvorschlag des Kantonsrates

Lehrpersonalgesetz (LPG)

(Änderung vom 30. Juni 2014; Verringerung der durchschnittlichen Klassengrösse)

Der Kantonsrat,

nach Einsichtnahme in die Anträge des Regierungsrates vom 29. Mai 2013 und der Kommission für Bildung und Kultur vom 8. April 2014,

beschliesst:

Das Lehrpersonalgesetz (LPG) vom 10. Mai 1999 wird wie folgt geändert:

§ 3. ¹ Die für das Bildungswesen zuständige Direktion teilt den Stellenplan Schulpflegen aufgrund der Schülerzahlen, eines pro Schulstufe festgelegten Basiswerts und des Sozialindexes die Anzahl der Lehrerstellen in Vollzeiteinheiten zu. Die Verteilung ist so vorzunehmen, dass der kantonale Schülerdurchschnitt pro Vollzeiteinheit auf der Kindergartenstufe höchstens 17,5 Schülerinnen und Schüler beträgt, auf der Primarstufe höchstens 15,9 Schülerinnen und Schüler und auf der Sekundarstufe höchstens 14,9 Schülerinnen und Schüler. Änderungen der Strukturen der Volksschule und der Lektionentafel werden bei der Festlegung der Zahl der Vollzeiteinheiten berücksichtigt. Die Direktion kann besondere Verhältnisse einer Schulgemeinde berücksichtigen. Die Verordnung regelt die Zuteilungsberechnung.

Abs. 2–4 unverändert.

Im Namen des Kantonsrates

Die Präsidentin:

Brigitta Johner

Die Sekretärin:

Barbara Bussmann



Vorlage 3

Titel und Text der Volksinitiative lauten:

Kantonale Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig»

Die unterzeichnenden, im Kanton Zürich wohnhaften Stimmberechtigten stellen gestützt auf Art. 23 ff. der Kantonsverfassung vom 27. Februar 2005 sowie das Gesetz über die politischen Rechte (GPR) und die zugehörige Verordnung (VPR) in der Form der allgemeinen Anregung folgendes Begehren:

I. Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Kredit schaffende Vorlage zur baulichen Erweiterung der Gleisanlagen des Bahnhofs Stadelhofen und der Strecke Stadelhofen–Tiefenbrunnen auszuarbeiten und dem Kantonsrat vorzulegen.

II. Die Vorlage umfasst modulartig folgende Elemente:

- Entflechtung der niveaugleichen Kreuzung der Strecken Stadelhofen–Stettbach (Zürichbergtunnel) und Stadelhofen–Tiefenbrunnen im Ostkopf des Bahnhofs Stadelhofen.
- Zusätzlicher, zweiter einspuriger Riesbachtunnel Stadelhofen–Tiefenbrunnen.
- Zusätzliches viertes Gleis mit Perronkante im Bahnhof Stadelhofen.

III. Die Kreditvorlage ist spätestens 18 Monate nach Annahme der Initiative dem Kantonsrat zu unterbreiten.

Informationen zur Abstimmung online



Das Statistische Amt informiert am Abstimmungssonntag ab 12 Uhr laufend über die Ergebnisse der Auszählung auf kommunaler und kantonaler Ebene. Bis zum Vorliegen des Schlussresultats veröffentlicht es zudem halbstündlich aktualisierte Hochrechnungen. www.statistik.zh.ch/abstimmung

Wer am Abstimmungssonntag unterwegs ist, kann den kostenlosen SMS-Dienst abonnieren und erhält dann im Verlauf des Nachmittags die Abstimmungsergebnisse auf das Mobiltelefon übermittelt. www.statistik.zh.ch/sms

In der Woche nach dem Urnengang veröffentlicht das Statistische Amt ausserdem eine detaillierte Abstimmungsanalyse. www.statistik.zh.ch/politik



Zusammenfassungen zu den aktuellen Abstimmungsvorlagen finden Sie im Vorfeld auf der Facebook-Seite des Kantons Zürich. Am Abstimmungssonntag werden dort die Resultate publiziert. www.facebook.com/kantonzuerich



Der Twitter-Kanal des Kantons Zürich vermeldet ebenfalls die Abstimmungsergebnisse. www.twitter.com/kantonzuerich

Impressum

Abstimmungszeitung
des Kantons Zürich
für die kantonale
Volksabstimmung vom
30. November 2014

Herausgeber

Regierungsrat
des Kantons Zürich

Redaktion

Staatskanzlei
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Auflage

900 000 Exemplare

Internet

www.zh.ch
www.sk.zh.ch/abstimmungszeitung
www.wahlen.zh.ch/abstimmungen

Bei Fragen zum Versand der
Abstimmungsunterlagen wenden
Sie sich bitte an Ihre Gemeinde.