

Zwei wichtige Abstimmungsvorlagen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Staatsbürgerin : Zeitschrift für politische Frauenbestrebungen**

Band (Jahr): **29 (1973)**

Heft 5

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-845738>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zwei wichtige Abstimmungs- vorlagen

Am 20. Mai 1973 haben die Zürcher Stimmbürger über verschiedene Vorlagen abzustimmen, von denen insbesondere zwei von grosser Bedeutung sind, auf eidgenössischer Ebene die Aufhebung des Jesuiten- und des Klosterartikels der Bundesverfassung, auf kantonaler und städtischer Ebene Kredite für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region Zürich, d. h. für Bau und Finanzierung einer U-Bahn und einer S-Bahn. Der Verein für Frauenrechte Zürich benützte daher seine Generalversammlung von Ende April zu einer kurzen Orientierung über diese beiden Fragenkomplexe.

Aufhebung der konfessionellen Ausnahmeartikel

Dr. iur. Gertrud Heinzelmann bekannte, dass sie sich schon vor 10 oder 15 Jahren in Vorträgen für die Aufhebung der konfessionellen Ausnahmeartikel eingesetzt habe, dass sie aber heute, kurz vor der Abstimmung, dieses Thema nur mit gemischten Gefühlen aufgreife. Einerseits findet sie es rein verfahrensrechtlich nicht in Ordnung, dass das Gutachten von Prof. Werner Kägi, auf welches sich die Befürworter der Aufhebung massgeblich stützen, erst wenige Wochen vor der Abstimmung vollständig vorliege. Andererseits bedauert die Referentin, dass anstelle der aufzuhebenden Artikel nicht ein Toleranzartikel in die Bundesverfassung aufgenommen werde. Sicher sind sowohl das Jesuitenverbot wie das Verbot zur Errichtung neuer Klöster heute überholt, doch wäre es entschieden leichter gefallen, auf die mit der Entstehung unseres liberalen Staatswesens eng verbundenen Ausnah-

meartikel zu verzichten, wenn an ihre Stelle Bestimmungen getreten wären, die alle Konfessionen und religiösen Gruppen gleicherweise zur Toleranz verpflichtet hätten.

U-Bahn und S-Bahn

Über diese verkehrs- und siedlungspolitisch bedeutsame Vorlage orientierte **Dr. phil. Lydia Benz-Burger**, Gemeinderätin von Zürich.

Die zulasten der öffentlichen Hand gehenden Kosten für beide Bahnen belaufen sich auf insgesamt 1710 Millionen und sollen von Bund, Kanton und den fünf U-Bahn-Gemeinden Kloten, Opfikon, Zürich, Schlieren und Dietikon zu je einem Drittel getragen werden (à fonds perdu-Investitionen). Die Anteile des Kantons und der U-Bahn-Gemeinden erhöhen sich noch um Beiträge von insgesamt 100 Millionen an das Grundkapital der neu zu schaffenden Verkehrsbetriebe der Region Zürich (VBRZ). Bei einer Bauzeit von 10 bis 15 Jahren würde die Stadt mit Kosten von 30 bis 40 Millionen im Jahr belastet. Nachdem 1971 und 72 mehr als 90 Millionen Franken im Tiefbau ausgegeben worden sind, wird die Stadt auch bei angespannter Finanzlage die anfallenden Kosten für die U-Bahn tragen können, wenn keine weiteren grösseren Kredite im Strassenbau zu gewähren sind.

Als Vorteile der U-Bahn betrachtet die Referentin die Erleichterung des Arbeitsweges für die Leute entlang der U-Bahn-Linie und der weiteren Region (Park and Ride-System), das Freihalten von Strassen für Fussgänger in der City — sofern es wirklich gelingt, die Autos **vermehrt** von der Stadt fernzuhalten und eine beachtliche Senkung der Personalkosten. B.