

**Zeitschrift:** Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik  
**Herausgeber:** Verein für wirtschaftshistorische Studien  
**Band:** 109 (2017)

**Artikel:** Hans Künzi 1924-2004 : Operations Research und Verkehrspolitik  
**Autor:** Jung, Joseph  
**Kapitel:** Zürcher Regierungsrat und Nationalrat  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1095723>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

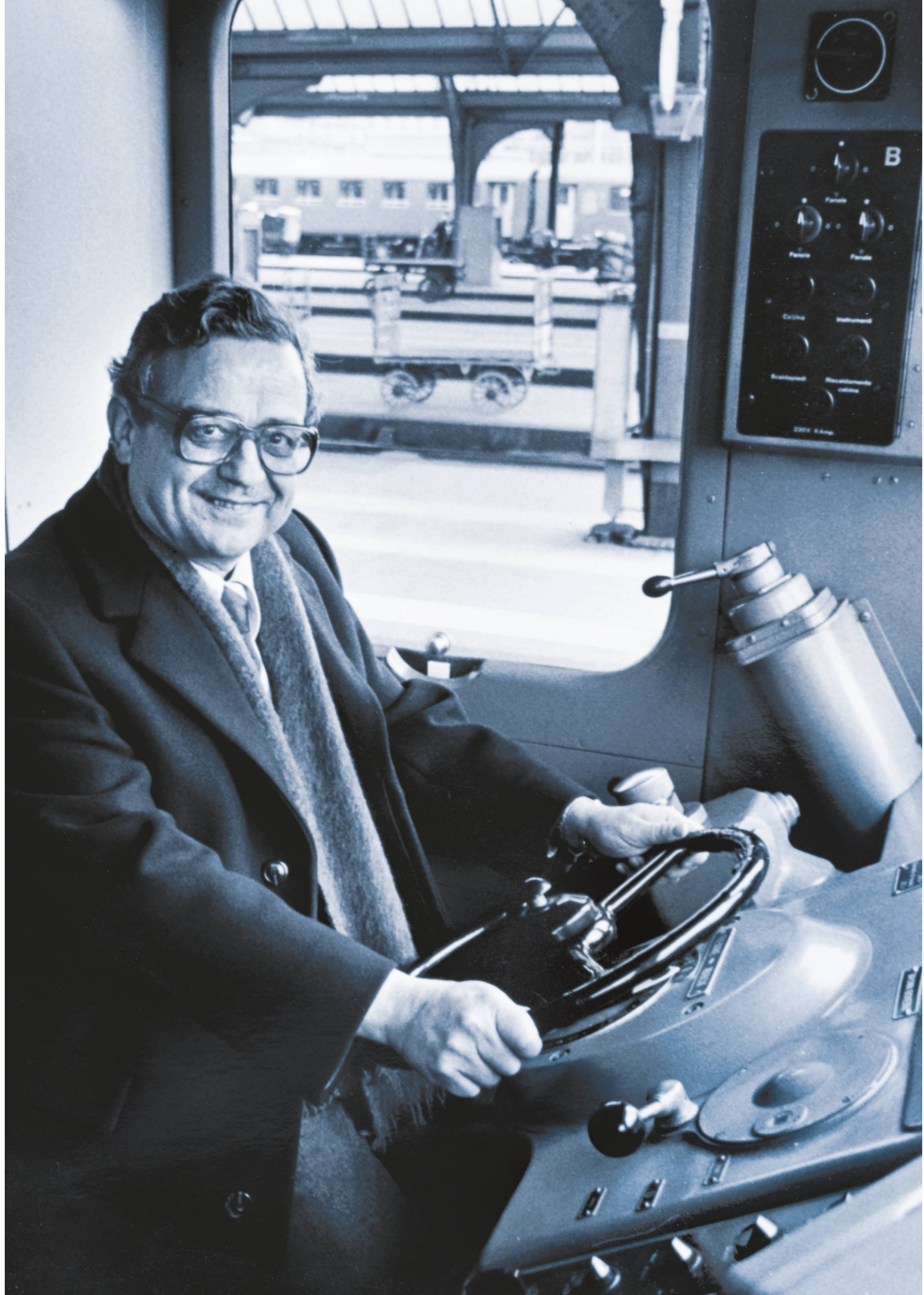
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 25.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



**IV**  
**ZÜRCHER**  
**REGIERUNGSRAT UND**  
**NATIONALRAT**

Hans Künzi im  
«Führerstand»  
der Zürcher-S-Bahn  
und des ZVV.

An gesellschaftlichen und staatspolitischen Fragen war Hans Künzi seit der Jugendzeit interessiert. Als ETH-Student stand für ihn ein parteipolitisches Engagement aus zeitlichen Gründen allerdings nicht zur Diskussion. Dies änderte sich 1953, als der Abschluss der Habilitation absehbar war. Nun verlegte er seine Schriften von Olten nach Zürich, wo er an der Frohburgstrasse im Kreis 11 wohnte und den Anschluss an die lokale FDP-Sektion fand. Es dauerte nicht lange, da figurierte sein Name auf der Gemeinderatsliste. Wie die meisten war Künzi zunächst nichts anderes als ein Listenfüller. Dies war auch Wilhelm Girsberger, der auf derselben Liste kandidierte. Der Kontakt der beiden ging damals über die flüchtige Bekanntschaft nicht hinaus. Künzi wusste auch nichts von Girsbergers Schwester Magdalen. Diese sollte er ein paar Jahre später erst kennenlernen. (→ 24 ff.)

## Von der Wissenschaft in die Politik

Wiewohl man seit 1967 seine Aktivitäten im Zürcher Kantonsrat verfolgen konnte, war es für das damalige akademische Umfeld eine grosse Überraschung, dass Hans Künzi sich bereiterklärte, 1970 für den vakant gewordenen Sitz in der Zürcher Regierung zu kandidieren und somit im Erfolgsfall seine Doppelprofessur aufzugeben. Manche Kollegen schienen darob etwas irritiert. Wenig erfreut waren diejenigen jungen Wissenschaftler, die darauf gesetzt hatten, ihre akademischen Arbeiten bei Professor Künzi zu schreiben, dies angesichts dieser Entwicklung nun aber wohl nicht mehr tun konnten.

Als Künzi Ende 1969 mit der Frage kontaktiert wurde, ob er für den Zürcher Regierungsrat kandidieren würde, gab man ihm eine Woche Zeit zum Überlegen. Zusammen mit seiner Frau fasste er den Entschluss, die Herausforderung anzunehmen. Sollte er denn gewählt werden, so freue es ihn, und er werde sich für die neue Aufgabe ebenso engagieren, wie er es für die Wissenschaft getan habe. Sollte er nicht gewählt werden, dann werde er seine Doppelprofessur behalten. Diese Überlegungen teilte er mit seinem Freund, dem Fraumünster-Pfarrer Peter Vogelsanger. Dieser versprach seinen Segen, allerdings unter einer Bedingung. (→ 162) Nun konnte Künzi unbeschwert in den Wahlkampf ziehen; es konnte ihm nichts passieren.

Warum dieser angestrebte Wechsel von der Wissenschaft in die Politik? Wie lässt sich erklären, dass ein Professor, der sich in Zürich mit Universität und ETH auf den renommiertesten akademischen Plattformen der Schweiz bewegte, in seinem Fachgebiet zur internationalen Elite gehörte und als Wissenschaftsmanager über ein auf ihn zugeschnittenes institutionelles Umfeld mit allen erdenklichen Perspektiven verfügte – warum nur gibt jemand diese Karriere und solche Möglichkeiten zugunsten der Unwägbarkeiten der Politik auf? Dieses

---

## ZÜRCHER POLITIKER MIT SOLOTHURNER ESPRIT

*Hans Künzis politische Referenzgrössen in Zürich waren Ernst Brugger (Kantonsrat 1947–1959; Regierungsrat 1959–1969; Bundesrat 1970–1978) und Fritz Honegger (Kantonsrat 1957–1975; Ständerat 1967–1977, Bundesrat 1978–1982). Diese beiden politischen Schwergewichte waren es, die zusammen mit Oscar Fritschi Ende 1969 Künzis Kandidatur im kleinen Kreis absprachen. Honegger, damals Parteipräsident der Zürcher FDP, leitete die Delegiertenversammlung, die Anfang Januar 1970 mit 158:0 Stimmen Künzi zum Kandidaten für die Ersatzwahl in den Zürcher Regierungsrat kürte. Fritschi, der damalige FDP-Sekretär, der für die Partei den anschliessenden Wahlkampf leitete, wurde in der Folge Künzis wichtigste politische Bezugsperson. Er führte Künzis sämtliche Kampagnen bei den Regierungsrats- und Nationalratswahlen. Fritschi (1939–2016), promovierter Historiker, internationaler Handballschiedsrichter, später auch FDP-Präsident des Kantons Zürich, machte selber Karriere als Politiker: Er wurde Kantonsrat (1991/92) und Nationalrat (1991–1999). Als «liberales Medien-Urgestein» ging er in die Geschichte ein – hauptsächlich wegen seiner langjährigen erfolgreichen Tätigkeit als Chefredaktor des «Zürcher Oberländers». Trotz der glanzvollen Nominierung an der FDP-Delegiertenversammlung 1970 war es nicht so, dass Künzi parteiintern zuvor Shootingstar gewesen wäre. In den Kantonsrat war er 1967 erst als Ersatzmann nachgerutscht. Im Kreis 2, wo er seit 1958 wohnte, hatte er es nicht geschafft, bei Gemeinderatswahlen auf die vorderen Plätze der FDP-Liste gesetzt zu werden. In der Zürcher Politik war Künzi ein liberaler Oltner geblieben, der sich nicht zur Schau stellte. In Solothurn könne man selbst als Arbeiter FDP-Nationalrat werden, in Zürich herrsche eine andere freisinnige Welt, liess er im Freundeskreise verlauten.*

---

Phänomen einer auf den ersten Blick unverständlichen beruflichen Neuausrichtung lässt sich bei Künzi 1970 nicht zum ersten Mal feststellen. Bereits bei seinem Wechsel von der reinen in die angewandte Mathematik zwölf Jahre zuvor konnte es beobachtet werden. (→ 34) Die damalige Erklärung trifft auch in diesem Fall zu: Künzi hatte Entfaltungsmöglichkeiten und Potenziale erkannt, die ihm die Tätigkeit als Zürcher Regierungsrat eröffnete. Dabei spekulierte er darauf, dass er von seinen Kollegen wenn nicht die Erziehungsdirektion, der seine Präferenz galt, so doch diejenige Direktion zugeteilt erhalten würde, die der zum Bundesrat gewählte Ernst Brugger verlassen hatte: die Volkswirtschaftsdirektion, in der Dossiers angesiedelt waren, die ihn besonders interessierten: anspruchsvolle und zukunftsgerichtete Themen der Infrastruktur, die er gestalten konnte. Darüber hinaus gab Künzi eine weitere Begründung für seine angestrebte berufliche Neuausrichtung: Als Mathematiker sei man im Alter zwischen 25 und 35 Jahren am produktivsten. Dann gehe es bergab. Und er, nunmehr 46-jährig, habe schon so viel in der Mathematik gemacht. Jetzt kämen Jüngere nach.

Es war nicht der langjährige politische Leistungsausweis und auch nicht das stufenweise Emporklettern in der Parteihierarchie, welche Künzis Nomination begründen und erklären: Künzi stand zur Verfügung, als die Freisinnige Partei (FDP) für Ernst Brugger einen Nachfolger identifizieren musste. Künzi war für die Partei ein Glücksgriff. Denn der Professor genoss in der breiten Bevölkerung Ansehen und war mit seinen Publikationen zu grundlegenden gesellschaftspolitischen Themen über die Wissenschaft hinaus schon bestbekannt (→ 62 ff.) Und obwohl erst kurze Zeit im Kantonsrat, hatte er sich auch dort bereits profiliert: mit Fragen und Interventionen zu Hochschulpolitik, Bildung und wirtschafts- und sozialpolitischen Themen. Dass Professor Künzi sein ganz spezielles Anliegen im Kantonsrat wie in der Bevölkerung bei jeder passenden Gelegenheit vertrat, vermag nicht zu überraschen: den Einsatz moderner technischer Hilfsmittel für Wissenschaft, Gesellschaft und Verwaltung. Künzis Kompetenzen, sein Bekanntheitsgrad und seine gemässigten liberalen Positionen machten ihn weitem wählbar. Diese Konstitution brauchte der bürgerliche Kandidat bei der Ersatzwahl zwingend, denn der politische Gegner hiess Walter Renschler – Senkrechtstarter innerhalb der Sozialdemokratischen Partei, seit 1967 Nationalrat.

Am 1. Februar 1970 wurde Künzi mit 70 640 Stimmen, rund 14 000 mehr als Renschler, in die Zürcher Regierung gewählt. Dort blieb er bis Frühjahr 1991 und stand dabei ununterbrochen der Volkswirtschaftsdirektion vor; vier Mal war er Regierungsratspräsident (1973/74, 1979/80, 1985/86, 1990/91).



a

- a) Hans Künzi ist neuer Zürcher Regierungsrat, 1. Februar 1970. Empfang im Muraltengut: Stadtpräsident Sigmund Widmer, das Ehepaar Künzi-Girsberger, Bundesrat Ernst Brugger sowie die beiden Zürcher Ständeräte Fritz Honegger und Albin Heimann (v.r.n.l.).
- b) Als Langläufer in Einsiedeln. Wahlplakat Januar 1970. Es war das erste und letzte Mal, dass Hans Künzi auf Skiern stand ...!

...Ein unprofessoraler Professor...

Kantonsrat Hans Künzi ist hochgeachteter Professor an beiden Zürcher Hochschulen und als 46jähriger bereits gewählter Dekan der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität. Hans Künzi entspricht aber in nichts dem Bild des steifen und unnahbaren Professors. Im Gegenteil: Hans Künzi ist jugendlich beschwingt, sportlich (er ist begeisterter Skilangläufer) und vor allem natürlich geblieben.

Für Prof. Hans Künzi würde die Wahl in den Regierungsrat keinen Sprung in der Karriere bedeuten. Trotzdem stellt er sich als Kandidat zur Verfügung, weil er sich überzeugen liess, dass gerade er mit seinen Kenntnissen auf dem Gebiet der modernen Verwaltungsführung der Regierung gut anstehen würde. Hans Künzi scheint uns der richtige neue Mann für die Regierung zu sein.

**Prof. Hans Künzi**  
**unser neuer Regierungsrat**

Freisinnige Partei

b

## Der Infrastrukturpolitiker

Wie zuvor in der akademischen Wissenschaft, so war Hans Künzi in der Politik zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort. Dort, wo grundlegende Weichen zu stellen waren, wo komplexe und mehrdimensionale Problemstellungen gelöst werden mussten. Es war nicht die Vielfalt der unterschiedlichsten Aufgaben, nicht die Fülle des Alltags, die für ihn als Regierungsrat den Reiz in der Politik ausmachten und sein Interesse anhaltend befriedigen würden: Es waren die grossen Themen und Projekte, die ihn herausforderten und faszinierten. Als Professor hatte er seine Bestimmung im Operations Research gefunden. Als Politiker sollte es der öffentliche Verkehr sein.

War Hans Künzi für die Zürcher FDP ein Glücksgriff, so wurde er zum Glücksfall für den ganzen Kanton Zürich. Bereits die quantitative Beurteilung seines politischen Leistungsausweises ist eindrücklich. Von den 35 Volksabstimmungen zu Vorlagen aus seinem Volkswirtschaftsdepartement sprach sich die Zürcher Stimmbevölkerung zwischen 1970 und 1991 nur gerade zwei Mal gegen die regierungsrätliche Position und somit gegen Künzi aus. Der spektakulärste Misserfolg war zweifellos die denkwürdige U-Bahn/S-Bahn-Abstimmung von 1973. (→ 146) Darüber hinaus fand lediglich noch die Vorlage im Zusammenhang mit der Erweiterung der Frachtanlagen des Flughafens (1987) keine Mehrheit. Bei sämtlichen übrigen Abstimmungen folgte die Zürcher Stimmbevölkerung den Anträgen der Volkswirtschaftsdirektion beziehungsweise der Regierung. (→ 130 f.) Zu Künzis grossen Erfolgen gehören die Förderung der beruflichen Aus- und Weiterbildung, die Kantonalisierung der Berufsschulen, die Förderung der Landwirtschaft, besonders die Berglandwirtschaft, die verstärkte Energiepolitik mit der Schaffung eines Energiegesetzes und der Bau der neuen Börse mit einem neuen Börsengesetz.

Hans Künzi war Infrastrukturpolitiker. In den 1970er Jahren war der Kanton Zürich für seine Infrastrukturen nun aber nicht gerade berühmt. Der Nachhol- und Ausbaubedarf war unübersehbar. An allen Ecken und Enden ertönte der Ruf nach Modernisierung. Unter Volkswirtschaftsdirektor Künzi wurden zwischen 1970 und 1991 grosse Schritte in diese Richtung unternommen. Mit Ausnahme des Strassenbaus, welcher der kantonalen Baudirektion unterstand, führte Künzi die wichtigen Dossiers: Flughafen, öffentlicher Verkehr, Stromwirtschaft. Zusätzlich zu seiner Exekutivfunktion vertrat Künzi den Kanton Zürich von 1971 bis 1987 als Nationalrat auf der eidgenössischen Ebene. Dabei engagierte er sich namentlich in denjenigen Bereichen, die für ihn auch in Zürich relevant waren: Verkehrspolitik, Energie und Umweltschutz, Forstwirtschaft, berufliches Bildungswesen.

---

## HANS KÜNZI UND DIE ENERGIEFRAGE

*Es mag wohl auch in den vom Vater ererbten Genen gelegen haben: Die Elektrizitätswirtschaft lag Hans Künzi nahe. Als Volkswirtschafts-direktor schenkte er diesen Dossiers seine besondere Aufmerksamkeit. Noch kaum im Amt, wurde er im März 1970 als Vertreter des Regierungsrates in den Verwaltungsrat der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ) gewählt. Diesem Gremium gehörte er bis zum Rücktritt aus dem Regierungsrat 1991 an, ab 1982 als Präsident. Auch in den Verwaltungsrat der Nordostschweizerischen Kraftwerke (NOK; heute Axpo) wurde er als Vertreter der Zürcher Regierung von 1975 bis 1993 delegiert. Dort bekleidete er (ab 1983) das Amt des Vizepräsidenten. Mit dem Energiegesetz und dem EKZ-Gesetz, beide am 19. Juni 1983 von der Zürcher Stimmbevölkerung mit rund 68 % beziehungsweise 70 % glanzvoll angenommen, hinterliess Künzi bis heute erkennbare Spuren. Damit gehörte der Kanton Zürich zu den ersten Kantonen, die über ein Energiespargesetz verfügten. In seiner Zeit als Volkswirtschafts-direktor und Nationalrat bot die Kernkraftwerkfrage wiederholt Anlass zu grundlegenden Diskussionen und gesellschaftspolitischen Auseinandersetzungen. Für Künzi war nicht vorstellbar, wie die Schweiz ohne eigene Atomenergie den Energiebedarf befriedigen könnte. Damit vertrat er nicht allein Interessen von EKZ und NOK; zu dieser Position hatte er ebenso als Wissenschaftler gefunden. (→ 40)*

# Mandate von Hans Künzi als Regierungsrat des Kantons Zürich (1970–1991)

---

## Verkehr

1971–1991

→ Behördendelegation für den  
Regionalverkehr Zürich

1971–1991

→ Schweizerische Verkehrszentrale,  
Vorstand

1971–1986/87

→ Verein «Zürich Transport»

1971–1991

→ Verkehrsverein Zürich

1971–1978/79

→ Forchbahn AG, Verwaltungsrat

1971–1991

→ Verkehrsbetriebe des Zürcher  
Oberlandes AG, Verwaltungsrat

1973–1991

→ Gotthard-Komitee, zugleich  
Mitglied des Arbeitsausschusses

1975–1991

→ Schweizerische Südostbahn AG,  
Verwaltungsrat

1979–1986/87

→ Eidgenössische Luftfahrt-  
kommission, Mitglied

---

## Elektrizitätswerke

1971–1991

→ Elektrizitätswerke des Kantons  
Zürich, Verwaltungsrat

1977–1991

→ Nordostschweizerische  
Kraftwerke AG, Verwaltungsrat

---

## Wirtschaftliche Institutionen

1971–1991

→ Genossenschaft Zürcher  
Spezialausstellungen (ZÜSPA)

1971–1991

→ Schanzenhof Immobilien AG,  
Verwaltungsrat

1971–1991

→ Zuckerfabrik Frauenfeld AG,  
Verwaltungsrat

1971–1991

→ Zürcher Landwirtschaftliche  
Kreditkasse, Vorstand

1977–1991

→ Engrosmarkt-Immobilien-  
gesellschaft EMIG, Verwaltungsrat

1977–1991

→ Schweizerische Mustermesse  
Basel, Verwaltungsrat

---

## Schulen

1971–1982/83

→ Interkantonales Technikum  
Rapperswil, Technikumsrat

1971–1991

→ Schweizerische Weinfachschule,  
Stiftungsrat (ab 1983 «Stiftung  
Weinfach Wädenswil»)

1971–1991

→ Schweizerisches Technikum,  
Konkordatsrat

---

## Gemeinnützige Organisationen

1971–1973/75

→ Gesellschaft zur Förderung der  
Forschung an der ETH, Vorstand

1971–1991

→ Schweizerische Gesellschaft für  
Konjunkturforschung, Vorstand

1985–1991

→ Verein zur Förderung der  
beruflichen Weiterbildung,  
Vorstand



Walter Sautter (1911–1991): Hans Künzi. Porträt in der Ahnengalerie des Kantons Zürich, Öl auf Leinwand, 1975. – Nach seiner Wahl in die Zürcher Exekutive wurde Professor Künzi per 15. März 1970 unter Verdankung der geleisteten Dienste aus den universitären Verpflichtungen entlassen. Auf Antrag der Erziehungsdirektion ernannte ihn darauf der Regierungsrat zum Honorarprofessor der Universität Zürich.

Beurteilt man Künzis politische Wirkung, so kommt man zum Schluss, dass der kantonalzürcherische Politiker den eidgenössischen übertraf. Mit seinem Doppelmandat als Regierungsrat und Nationalrat musste Künzi seine Aktivitäten am einen und am anderen Ort sorgfältig abwägen und planen. Dabei diktierte das Exekutivmandat zwangsläufig die Traktandenliste. Die starke Beanspruchung als Regierungsrat und die öffentlich-gesellschaftliche Präsenz in Zürich, die als immerwährend empfunden wurde, erklären, warum Künzi sich auf eidgenössischer Ebene nur in wenigen Kommissionen und Ausschüssen engagieren konnte, etwa in der Kommission für Wissenschaft und Forschung (1971–1976), der Wirtschaftskommission (1980–1986) oder der Energiekommission (1985–1987). Doch Nationalrat Künzi war stets bestrebt, seine Verantwortung als eidgenössischer Parlamentarier wahrzunehmen und dabei namentlich die Interessen der Zürcher Bevölkerung zu vertreten. Künzis Pflichtbewusstsein liess es nicht zu, Debatten und Abstimmungen in Bern zu versäumen, die für den Kanton Zürich von Bedeutung waren. Künzi betonte stets, wie fruchtbar das Amt des Nationalrats für ihn als Zürcher Regierungsrat war. Tatsächlich brauchte er die eidgenössische Bühne für seine kantonalen Themen. Denn wie als Wissenschaftler bereits meisterhaft praktiziert, knüpfte Künzi sein Netzwerk auch als Nationalrat zur grössten Perfektion. Er pflegte in Bern regelmässige Kontakte mit der SBB-Spitze, mit Verkehrspolitikern im Parlament, mit Bundesräten und überhaupt mit allen, mit denen er aufgrund von Sachthemen verbunden war.

## **Der beliebteste Regierungsrat aller Zeiten**

Hans Künzis Bekanntheitsgrad in der breiten Bevölkerung war schon zu seiner Zeit als Professor aussergewöhnlich. Es war absehbar, dass er auch als Regierungsrat rasch alle Popularitätswerte übertreffen würde. Bereits bei der ersten Gesamterneuerungswahl 1971 erzielte er das beste Resultat. Künzi wurde der beliebteste Regierungsrat aller Zeiten, wie ein ehemaliger Kollege das Phänomen Künzi doppelt zugespitzt formulierte. Für diese Feststellung braucht es keine wissenschaftliche Erhebung und keine tiefgründigen Analysen. Die vorliegenden Fakten und Indizien genügen vollauf. Etwa die alle vier Jahre wiederkehrenden Regierungsratswahlen, bei denen Künzi stets hervorragende Resultate erzielte. Man wird wohl auch niemanden finden, der persönlich etwas gegen Künzi gehabt hätte – trotz politischer Abgrenzungen. Doch exakt diese unterschiedlichen Positionen waren bei Künzi nicht parteipolitisch begründet. Er war kein Parteideologe, sondern dachte über den Rand von politischen Systemen hinaus. Er suchte nach Lösungen, die dem Kanton Zürich zum Wohle gereichten. Seine Umgänglichkeit wurde sprichwörtlich und führte zur Legendenbildung. Künzi war mit Gott und der Welt bekannt. Er kannte sie alle, doch er vergass ihre Namen.

Man nahm es ihm nicht übel, wenn er einen stattdessen mit «Sali, sali» begrüßte. Auch dass er manchmal als Politiker wie der zerstreute Professor erschien, hat ihm nicht geschadet, sondern bot Anlass zu Bonmots. Künzi war neugierig und leutselig, doch er haushierte nicht mit Informationen, er blieb stets korrekt. Er war zu keinem Zeitpunkt Angeber, vielmehr die Bescheidenheit in Person. Er hatte es nicht nötig, von sich zu prahlen, denn er konnte von der Sache erzählen.

Hans Künzi war ein grossmütiger und grosszügiger Chef, der delegierte und Vertrauen schenkte, als Vorschuss. Dieser Führungsstil verlangte Mitarbeitende, die verantwortungsvoll damit umgehen konnten und ihre Freiräume in den Dienst der Sache stellten. Im Kaspar-Escher-Haus, dem Sitz der Zürcher Regierung, praktizierte Künzi ein Führungsmodell, mit dem er bereits als Wissenschaftsmanager erfolgreich gewesen war. (→ 63) Man kann sich auch gar nicht vorstellen, dass Künzi hätte anders führen können. Gewöhnlich am Sonntagabend, wenn er von seinem Einsiedler Refugium nach Zürich zurückkam, traf er sich mit Führungspersonen aus seiner Direktion, um die kommende Woche zu besprechen. In zunehmendem Masse war dies Georg Elser, zunächst stellvertretender Generalsekretär und ab 1988 Direktor des Verkehrsverbundes. Künzi pflegte den Umgang mit seinen Mitarbeitenden nicht strikt nach hierarchischen Usanzen. Das Arbeitsklima unter ihm war befruchtend und positiv geprägt: Die Leute gingen für ihren Chef durchs Feuer. Man war stolz, in der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion und für Hans Künzi zu arbeiten.

## **Zürichs öffentlicher Verkehr: Warum es Hans Künzi brauchte**

Bis heute unvergesslich machte sich der Politiker Künzi mit seinem Zürcher Modell des öffentlichen Verkehrs. Damit schrieb er sich mit einem weiteren Kapitel in die Schweizer Pioniergeschichte ein. Doch was ist es, dieses Zürcher Modell, das zum Vorbild für den modernen Agglomerationsverkehr erklärt und mit Superlativen überhäuft wurde? Es ist die S-Bahn mit der Durchmesserlinie, örtlich mit dem Tram- und Busverkehr verdichtet, die in ein Takt- und Tarifsystem eingebunden ist und so zu einem integralen Verkehrsverbund optimiert wurde. Die Kombination dieser Elemente ist bis heute in der Schweiz einzigartig geblieben. Die ursprüngliche Idee des Tarifverbunds, die man in anderen Ländern Mitte der 1980er Jahre bereits kannte, wäre eine hilflose Sache geworden. Künzis Zürcher Modell aber strahlte international aus und wurde an der Weltausstellung 2000 in Hannover für modernes Mobilitätsmanagement mit dem Prädikat «vorbildliches weltweites Projekt» ausgezeichnet.

Lange schon vor Hans Künzi war in Zürich die Verkehrsproblematik als eine der grossen gesellschaftlichen Herausforderungen erkannt worden. Etwa von den Stadtzürcher Behörden in den 1940er Jahren. Diese waren bereits damals

# Volksabstimmungen zu Vorlagen aus der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, 1970 bis 1991

---

## 1970

15. November

- Beschluss des Kantonsrates über die Verlegung der landwirtschaftlichen Schule Strickhof nach Eschikon-Lindau (37,75 Mio. Fr.). 71,4 % Ja, Stimmen: 122 154:48 833, Stimmbeteiligung: 61,5 %

---

## 1971

14. März

- Gesetz über die öffentlichen Ruhetage und über die Verkaufszeiten im Detailhandel. 72,1 % Ja, Stimmen: 248 628:96 431, Stimmbeteiligung: 57 %

---

## 1972

4. Juni

- Gesetz über den regionalen öffentlichen Verkehr. 82,5 % Ja, Stimmen: 224 543:47 502, Stimmbeteiligung: 48,6 %
- Verfassungsgesetz über die Änderung von Artikel 26 der Staatsverfassung (Regionaler öffentlicher Verkehr). 82,6 % Ja, Stimmen: 223 584:47 205, Stimmbeteiligung: 48,6 %

---

## 1973

20. Mai

- Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region Zürich (599,2 Mio. Fr.). 43,1 % Ja, Stimmen: 177 352:234 225, Stimmbeteiligung: 64,2 %

23. September

- Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für die zusätzliche Förderung des Wohnungsbaues im Kanton Zürich (40 Mio. Fr.). 61,3 % Ja, Stimmen: 131 224:83 020, Stimmbeteiligung: 34,1 %

2. Dezember

- Änderung des Gesetzes über die Förderung der Landwirtschaft. 79,9 % Ja, Stimmen: 209 862:52 828, Stimmbeteiligung: 43 %
- Gesetz über die Viehversicherung und über die Leistungen des Staats an die Bekämpfung von Tierseuchen. 86,9 % Ja, Stimmen: 231 422:34 867, Stimmbeteiligung: 43 %

---

## 1974

8. Dezember

- Volksinitiative für ein neues Gesetz über den regionalen öffentlichen Verkehr. 38,5 % Ja, Stimmen: 98 632:157 550, Stimmbeteiligung: 42,7 %

---

## 1976

21. März

- Änderung des Gesetzes betreffend das Forstwesen. 82,4 % Ja, Stimmen: 230 549:49 246, Stimmbeteiligung: 45,4 %

13. Juni

- Gesetz über die Arbeitslosenhilfe. 63,8 % Ja, Stimmen: 166 493:94 329, Stimmbeteiligung: 40,7 %

---

## 1978

2. April

- Gesetz über die Finanzierung von Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfonds-Gesetz) (jährlich mindestens 40 Mio. Fr.). 60,9 % Ja, Stimmen: 125 980:80 999, Stimmbeteiligung: 32 %

---

## 1979

18. Februar

- Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Staatsbeitrages für den Ausbau der SBB-Strecke Wallisellen–Uster (49,6 Mio. Fr.). 83,2 % Ja, Stimmen: 282 112:57 118, Stimmbeteiligung: 52,1 %

2. September

- Gesetz über die Förderung der Landwirtschaft (Landwirtschaftsgesetz). 80,7 % Ja, Stimmen: 116 046:27 775, Stimmbeteiligung: 22,5 %

2. Dezember

- Verfassungsgesetz über die Volksrechte beim Bau von Atomanlagen. 57,8 % Ja, Stimmen: 95 121:69 404, Stimmbeteiligung: 24,4 %

---

## 1980

28. September

- Stellungnahme des Kantons Zürich im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens des Bundes: Halten Sie die Errichtung des Kernkraftwerkes Kaiseraugst unter Berücksichtigung der im Vernehmlassungsverfahren entscheidenden Bedarfsfrage für wünschbar? 50,7 % Ja, Stimmen: 125 586:122 282, Stimmbeteiligung: 36,1 %

---

## 1981

29. November

- Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Staatsbeitrages von 523 Mio. Fr. für den Ausbau der SBB-Anlagen zur Einrichtung einer S-Bahn (regionale Schnellbahn) im Kanton Zürich. 73,7 % Ja, Stimmen: 209 177:74 467, Stimmbeteiligung: 40,6 %

---

## 1983

27. Februar

- Beschluss des Kantonsrates über die Leistung eines Staatsbeitrages von 72,41 Mio. Fr. an die Sihltal-Zürich-Üetlibergbahn zur Finanzierung der Verlängerung vom Bahnhof Selnau zum Hauptbahnhof (72,41 Mio. Fr.). 67,5 % Ja, Stimmen: 190 345 : 91 743, Stimmbeteiligung: 40,5 %

19. Juni

- Energiegesetz. 67,6% Ja, Stimmen: 115 673 : 55 547, Stimmbeteiligung: 25,5 %
- Gesetz betreffend Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (EKZ-Gesetz). 70,2 % Ja, Stimmen: 119 885 : 50 911, Stimmbeteiligung: 25,4 %

4. September

- Stellungnahme des Kantons Zürich im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens des Bundes über die Wünschbarkeit der Errichtung eines Lagers für angereichertes Uran in Würenlingen. 53,3 % Ja, Stimmen: 80 378 : 70 394, Stimmbeteiligung: 22 %

---

## 1984

23. September

- Einführung zum Bundesgesetz über die Erhaltung des bäuerlichen Grundbesitzes. 86,5 % Ja, Stimmen: 263 263 : 41 169, Stimmbeteiligung: 45,3 %
- Beschluss des Kantonsrates über die Beteiligung des Staates an der Finanzierung einer zusätzlichen S-Bahn-Station «Uni» in Zürich (38,5 Mio. Fr.). 47,7 % Ja, Stimmen: 153 422 : 168 426, Stimmbeteiligung: 46,1 %

---

## 1985

9. Juni

- Beschluss des Kantonsrates über den Bau einer neuen Börsenlokalität (24,316 Mio. Fr.). 51 % Ja, Stimmen: 162 668 : 156 439, Stimmbeteiligung: 45,6 %

---

## 1987

21. Juni

- Einföhrungsgesetz zum Bundesgesetz über die Berufsbildung (EG zum Berufsbildungsgesetz). 81,6 % Ja, Stimmen: 138 367 : 31 205, Stimmbeteiligung: 24,4 %

6. September

- Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für die Erweiterung der Frachtknoten (57 Mio. Fr.). 48 % Ja, Stimmen: 98 663 : 106 722, Stimmbeteiligung: 28,4 %
- Landwirtschaftsgesetz (Änderung) (Einföhrung neuer Möglichkeiten für eine Unterstützung der Landwirtschaft). 77,4 % Ja, Stimmen: 153 510 : 44 870, Stimmbeteiligung: 28 %

---

## 1988

6. März

- Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr. 76,3 % Ja, Stimmen: 159 212 : 49 512, Stimmbeteiligung: 29,8 %
- Verfassungsgesetz über den öffentlichen Personenverkehr und den Güterverkehr (Änderung von Artikel 26 der Kantonsverfassung). 76,7 % Ja, Stimmen: 160 890 : 48 761, Stimmbeteiligung: 29,8 %

12. März

- Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Zusatzbeitrages an die Stadt Zürich für den Neubau der S-Bahn-Haltestelle Hardbrücke II (Entnahme aus dem Verkehrsfonds) (4,2 Mio. Fr.). 59,2 % Ja, Stimmen: 198 870 : 137 003, Stimmbeteiligung: 46,8 %

4. Dezember

- Einföhrungsgesetz zum Bundesgesetz über den Erwerb von Grundstücken durch Personen im Ausland (BewG). 75,7 % Ja, Stimmen: 277 827 : 88 985, Stimmbeteiligung: 52,8 %

---

## 1989

24. September

- Gesetz über die Förderung des Wohnungsbaus und des Wohneigentums. 83,3 % Ja, Stimmen: 155 260 : 31 040, Stimmbeteiligung: 26,1 %

26. November

- Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Rahmenkredites für die Beteiligung des Staates am Ausbau von SBB-Anlagen (235 Mio. Fr.). 73,1 % Ja, Stimmen: 352 918 : 129 585, Stimmbeteiligung: 67,6 %

---

## 1991

3. März

- Gesetz über Leistungen an Arbeitslose. 78,6 % Ja, Stimmen: 184 871 : 50 240, Stimmbeteiligung: 32,7 %

8. Dezember

- Landwirtschaftsgesetz (Änderung). Einföhrung neuer Möglichkeiten zur Unterstützung besonders umweltschonender Produktionsformen wie auch der Förderung des biologischen Landbaus durch Umstellungsbeiträge. 70,1 % Ja, Stimmen: 149 233 : 63 595, Stimmbeteiligung: 28,6 %

zur Erkenntnis gelangt, dass das Verkehrsnetz der Innenstadt die Verkehrsbelastung in kürzester Zeit nicht mehr auffangen werde; dass lediglich verkehrsorganisatorische Massnahmen den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr wohl optimieren könnten, jedoch nicht an den Kern des Problems gelangten. Lösungen ganz anderen Zuschnitts waren gefragt. Solche lagen 1970 – bei Künzis Wechsel in die Politik – durchaus vor. Es war somit nicht so, dass Volkswirtschaftsdirektor Künzi wie ein Deus ex machina erschienen wäre. Und doch: Aus der Rückschau betrachtet, zeigt sich, dass es damals exakt jemanden mit den Kompetenzen und mit der Persönlichkeit eines Hans Künzi brauchte, der sich systemisch und in Modellen und Netzplänen bewegen konnte, der strategisch dachte und gleichzeitig flexibel war, um Opportunitäten beim Schopf zu packen, der in der Lage war, aus den Trümmern der U-Bahn- und S-Bahn-Abstimmung von 1973 neue Lösungen zu kreieren, die pionierhaft und trotzdem mehrheitsfähig waren. Es brauchte jemanden wie ihn, der sich mit der Sache identifizierte und sich leidenschaftlich dafür engagierte.

## **Bevölkerungsentwicklung und Verkehrsproblematik**

Die ständige Wohnbevölkerung der Schweiz wuchs in den vergangenen 65 Jahren um rund 76 %, von 4,7 Millionen (1950) auf 8,3 Millionen (2015). Zwei Aspekte interessieren in diesem Kontext besonders: Erstens, dass in dieser Zeitspanne eine starke Urbanisierung stattfand; Ortschaften mit mehr als 10 000 Einwohnern legten im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung deutlich zu. Zweitens, dass die Zahl der Wohnbevölkerung in den Stadtkernen zurückging, während die um die City herum liegenden Vorortsgemeinden wuchsen. In dieser demographischen Entwicklung nehmen Stadt und Kanton Zürich unter verschiedenen Betrachtungsweisen eine exponierte Stellung ein. Ist der Kanton Zürich der bevölkerungsstärkste Kanton der Schweiz (seit den 1940er Jahren), so ist es unter den Städten die Stadt Zürich (seit 1893 dank der Eingemeindungen).

Entsprechend der schweizerischen und kantonalzürcherischen Entwicklung wuchs die Stadt Zürich nach dem Zweiten Weltkrieg zunächst stark. Dabei lässt sich bereits für die 1950er Jahre feststellen, dass die Agglomeration Zürich polypenartig um sich griff: Dem Wachstum der Vorortsgemeinden stand ein Rückgang der Wohnbevölkerung in der City gegenüber. So nahm zwischen 1950 und 1960 die Einwohnerzahl der Stadt Zürich um 13 % zu – von 390 000 auf 440 000 (Zahlen gerundet). Während nun aber in dieser Zeit die Bevölkerung der Agglomerationsgemeinden um beinahe 20 % wuchs, ging sie in der Zürcher Innenstadt um 18 % zurück. Im Kontrast zu dieser demographischen Verschiebung weg von der City an die Peripherie oder noch weiter aufs Land hinaus stand ein weiteres Phänomen: die Zunahme von Arbeitsplätzen in der City. In dem Masse,

---

## HANS KÜNZIS OMNIPRÄSENZ

*Volkswirtschaftsdirektor Künzi liebte es, den Zürcher Regierungsrat zu repräsentieren. Keine Veranstaltung war ihm zu viel. Künzi verfügte über die Gabe, auf mehreren Plattformen faktisch gleichzeitig aufzutreten. Die Grüsse der Regierung zu überbringen und eine Rede zu halten, empfand er dabei nicht als Last. Im Gegenteil: Aus solchen Auftritten schöpfte er Energie. Erbarmen hatte er dabei mit dem regierungsrätlichen Chauffeur. Es kam vor, dass dieser von Künzi beordert wurde, nach der Hinfahrt zu einer Abendveranstaltung nach Hause zurückzukehren. Künzi brachte es nicht übers Herz, den Chauffeur an Ort und Stelle warten zu lassen, geschweige denn, dass dieser ihn zu mitternächtlicher Stunde nach Zürich hätte zurückfahren müssen. Stattdessen liess er dann seine Frau kommen ...*

---

wie die Attraktivität der City als Arbeitsort kontinuierlich zunahm, entwickelten sich die um die City herum liegenden Vorortsgebiete zusehends zu Schlafgemeinden: Arbeitsort und Wohnort begannen auseinanderzuklaffen. Zum regelmässigen, gewöhnlich täglichen Berufsverkehr, der sich ab den 1950er Jahren zusehends markant intensivierte, kamen wachsende Ströme von Studierenden, Schülern und Touristen – angezogen insbesondere von der Innenstadt.

Diese lediglich skizzierten demographischen Aspekte und Phänomene hatten gravierende Auswirkungen auf das Verkehrswesen: Die Verkehrsproblematik – der öffentliche Verkehr wie der Individualverkehr – wurde zur grossen gesellschaftlichen Herausforderung und beschäftigte die Behörden wie wohl kein anderes Thema.

Ohne die mittel- und gar langfristige Verkehrsentwicklung in exakten Zahlen berechnen und das Ausmass der mit dem Verkehr verbundenen Begleiterscheinungen erahnen zu können, war den Verkehrspolitikern bereits Ende der 1940er Jahre bewusst, dass ohne drastische Massnahmen ein Verkehrschaos angesteuert wurde. Um dies zu illustrieren: Zu Beginn der 1950er Jahre wohnten rund 425 000 Personen auf Stadtgebiet; 80 % der Passagiere, welche täglich die städtischen Verkehrsbetriebe benutzten, fuhren in die City und wieder aus ihr heraus; drei Viertel des öffentlichen städtischen Verkehrs wurden an zwei Orten umgeschlagen – am Hauptbahnhof (HB) und am Paradeplatz; rund 70 000 Motorfahrzeuge fuhren täglich in die City. Das gegenüber anderen Schweizer Städten



10 DOWNING STREET  
LONDON SW1A 2AA

THE PRIME MINISTER

25 September 1990

*Dear Professor Künzi*

Thank you so much for your kind hospitality during our visit to Zurich and for the delightful lunch at Muraltengut.

As you rightly reminded me, it was my first official visit as Prime Minister - but the welcome had all the warmth and friendliness that have made my private visits to Switzerland such a pleasure over the years. I congratulate you on securing your fourth term in office. I very much hope that some time during my fourth term there will be a further opportunity to visit your delightful country.

With renewed thanks and every good wish,

*Yours sincerely  
Margaret Thatcher*

Professor Künzi



b

a | Dankesbrief von Margaret Thatcher an Professor Künzi, 25. September 1990. Anlässlich ihres einzigen offiziellen Staatsbesuchs in der Schweiz wurde die Premierministerin in Zürich von Regierungspräsident Künzi empfangen. Das feierliche Bankett fand im Muraltengut statt.

b | 1984 stattet Papst Johannes Paul II. der Schweiz einen offiziellen Besuch ab. Der Zürcher Volkswirtschaftsdirektor Künzi, zu dessen Direktion der Flughafen Zürich-Kloten gehört, begrüsst den Pontifex Maximus.

c | 1980 weilt die britische Königin Elizabeth II. während vier Tagen auf Staatsbesuch in der Schweiz. Regierungspräsident Künzi verabschiedet am 2. Mai die Monarchin auf dem Zürcher Münsterhof vor der «Meise». In der Mitte Bundespräsident Georges-André Chevallaz, rechts Prinz Philip.



c

akzentuierte Zürcher Dilemma, dass das Stadtzentrum angesichts des Verkehrsaufkommens zu klein war, wurde durch die topographische Lage der Stadt und die innerstädtische Situation in den 1950/60er Jahren verschärft: Denn beinahe der gesamte öffentliche und individuelle Verkehr zwischen der Ostschweiz und der Zentralschweiz führte über die Stadt Zürich, wobei mit Hauptbahnhof und Quaibrücke die beiden Hauptstränge und Knotenpunkte dieses Durchgangsverkehrs in der Innenstadt lagen. Während der HB Zürich mit deutlichem Abstand schon damals die höchsten Frequenzen aller Schweizer Bahnhöfe aufwies, war die Strecke zwischen Bellevue und Bahnhof Enge über die Quaibrücke die am stärksten frequentierte Strasse der Schweiz.

---

## VON ZÜRICH NACH BERN MIT DEM ZIEL: OLTEN

*Das Management von Künzis Tagesabläufen während der Session im eidgenössischen Parlament war höchst anspruchsvoll. Es konnte vorkommen, dass Künzi im Verlaufe eines Tages drei Mal von Zürich nach Bern fuhr – mit den SBB! Bereits um 6 Uhr morgens erledigte er seine wichtigsten Zürcher Pendenzen in seiner Direktion; um 9 Uhr bestieg er den Zug nach Bern, um im Bundeshaus an einer Verhandlung teilzunehmen; um die Mittagszeit kehrte er nach Zürich zurück. Dort blieb er aber nur kurz, denn bereits am frühen Nachmittag wurde seine Präsenz in Bern verlangt. Gegen 17 Uhr traf man ihn wiederum in seinem Zürcher Büro an. Abends spät verliess er Zürich ein drittes Mal Richtung Bern, um am folgenden Tag frühmorgens im Parlament sein zu können. Böse Zungen haben behauptet, dass Künzi diese unaufhörliche Reiserei lediglich darum auf sich nahm, um so viel wie möglich durch seinen Heimatort Olten fahren zu können ... Die Zugfahrt von Zürich nach Bern dauerte damals rund 80 Minuten. Künzi nutzte diese Zeit für Besprechungen mit seinen engsten Mitarbeitern, wobei die Diskretionspflicht selbstverständlich beachtet wurde. In der Bundesstadt angekommen, fuhren diese jeweils postwendend nach Zürich zurück. – Nachtrag: Für seine Verdienste um Olten wurde Hans Künzi 1986 von der Stiftung Pro Olten ausgezeichnet und mit einer Medaille geehrt.*

---

---

## VORSCHLÄGE FÜR DEN BAU EINER U-BAHN IM ZÜRICH DER 1950ER JAHRE

*Bereits Anfang der 1950er Jahre hatte das Initiativkomitee «Untergrundbahn Zürich» Vorschläge für eine erste Zürcher U-Bahn publiziert. Mit 107 km Netzlänge und 158 Stationen sollte diese über das Stadtgebiet hinaus in die Landschaft ausgreifen. 1959 reichten mehr als 3000 Stadtzürcher dem Gemeinderat eine Motion ein. Diese beantragte einen Kredit von 200 000 Franken für Studien und Projektierungsarbeiten von zwei U-Bahn-Linien (Enge–Kloten und Altstetten–Tiefenbrunnen). In der Volksabstimmung vom 14. Februar 1960 wurde dieses Projekt deutlich mit 48 502 gegen 20 944 Stimmen abgelehnt.*

---

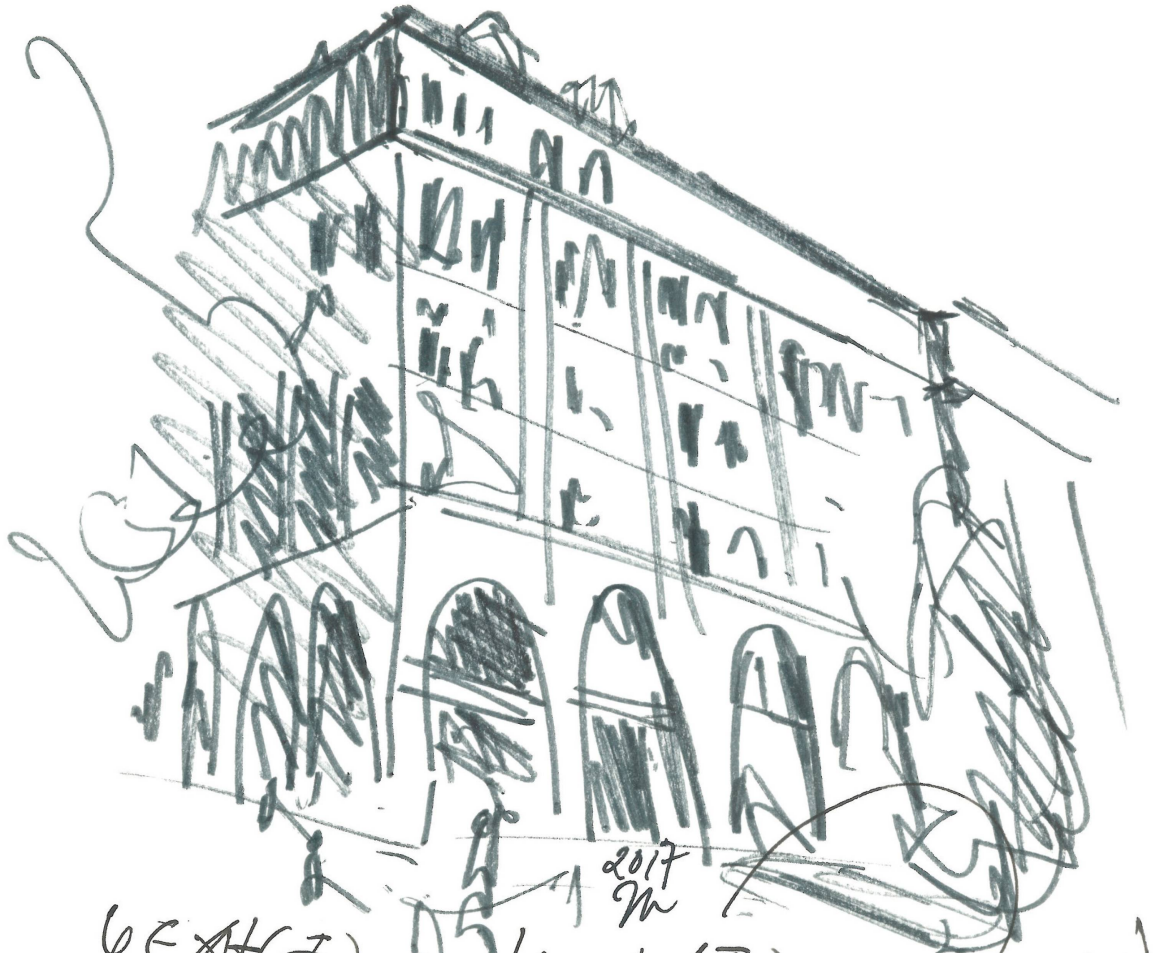
Die Verkehrsproblematik erfuhr durch die unaufhaltsame Motorisierung eine neue Dimension. Bereits in den frühen 1950er Jahren stellten die städtischen Behörden fest, dass Bestand und Verkehrsdichte der Motorfahrzeuge – zusammen mit den öffentlichen Verkehrsströmen – ein Volumen erreicht hatten, das die Innenstadt bis an die Grenze belastete. Und ein Ende war nicht in Sicht. 1980, so wurde in den frühen 1950er Jahren prognostiziert, sei der Bestand an Motorwagen auf Stadtgebiet viermal grösser: Auf jede zweite Haushaltung würde ein Auto kommen, insgesamt 115 000 Motorfahrzeuge. Dies wiederum würde Ansprüche auf Parkplätze und auf Verkehrsflächen massiv steigern. Wie dramatisch die damaligen Prognosen gewirkt haben mochten: In Tat und Wahrheit haben sie die Entwicklung gar noch unterschätzt: Waren 1950 erst rund 21 000 Fahrzeuge in der Stadt Zürich angemeldet, 1960 rund drei Mal mehr, so wurde die Schwelle von 121 000 bereits 1970 überfahren, somit mehr als zehn Jahre früher als berechnet. Auch der öffentliche Verkehr würde expandieren, so die Annahme in den frühen 1950er Jahren, allerdings nicht so stürmisch wie der Individualverkehr. Schätzungen für die Zeit bis 1980 gingen von einer Zunahme von ungefähr 30 % beförderten Passagieren aus. Was schliesslich die Bevölkerungsentwicklung betraf, so wurde prognostiziert, dass in der Stadt Zürich in den 1970/80er Jahren zwischen 530 000 und 630 000 Menschen angemeldet sein würden.

Dieser Fortschrittsglaube der 1950/60er Jahre, der alle Grenzen und Berge zu überwinden schien und kühnste Visionen für Wohnraum, Strassen und Bahnen entwickelte, lässt sich mit dem St. Galler Professor Francesco Knechaurek personifizieren. Dieser avisierte eine Schweiz mit 10 Millionen Einwohnern und verhiess Zürich eine Zukunft als Millionenstadt.

## **Der Generalplan und die gescheiterte Tiefbahn**

Mit diesen Herausforderungen konfrontiert und auf mehrfaches Drängen des Gemeinderates beauftragte der Stadtrat Anfang 1952 zwei Expertengruppen mit der Ausarbeitung von je eigenständigen Gutachten für einen «Generalverkehrsplan der Stadt Zürich». Die beiden Untersuchungen standen unter der Leitung der deutschen Verkehrsfachleute Professor Kurt Leibbrand und Dr. Philipp Kremer beziehungsweise Professor Carl Pirath und Dr. Max-Erich Feuchtinger. Die Frage, die letztlich zu beantworten war, lautete: *Wie ist es möglich, in 25 Jahren ein verglichen mit heute mehrfaches Verkehrsvolumen durch die Zürcher Innenstadt zu bringen, ohne dass entweder der Verkehr zeitweise zum Stillstand kommt oder empfindliche bauliche Eingriffe nötig sind?*

Betrachtet man die detaillierten Vorschläge der beiden Expertengruppen, so fällt auf, dass zentrale Elemente, mit denen damals die Probleme des öffentlichen Verkehrs hätten gelöst werden sollen, 30 Jahre später in veränderter Form realisiert wurden. Beide Expertengruppen dachten an den Bau einer S-Bahn. Die SBB-Linie vom rechten Seeufer sollte von Stadelhofen her die Limmat unterfahren und unterirdisch in den HB geführt werden. Schon 1918 war angeregt worden, die Sihltal- und die Üetlibergbahn vom Bahnhof Selnau her unterirdisch in den HB zu verlängern. Folgerichtig schlugen die beiden Expertengruppen ein unterirdisches S-Bahn-Kreuz mit Schnittpunkt HB vor. Dieses S-Bahn-Kreuz sollte alle Personenzüge der SBB übernehmen, so dass der HB nur noch den Fern- und Schnellzugsverkehr bedienen müsste. Dieses S-Bahn-Kreuz würde die Bahnhöfe Stadelhofen und Altstetten sowie Enge und Oerlikon direkt miteinander verbinden. Die S-Bahn würde ebenso einen Teil des Nahverkehrs auf sich ziehen und somit die städtischen Oberflächenverkehrsmittel entlasten. Schliesslich – auch dieser Aspekt sollte rund 30 Jahre später zum Bestandteil von Künzis Erfolgsgeschichte gehören – würde die S-Bahn einen Teil des SBB-Netzes darstellen. Somit müsste kein spezielles Rollmaterial angeschafft werden. Gemäss Beurteilung der beiden Expertengruppen kam die S-Bahn indes nicht als Ersatz einer Untergrundbahn oder gar der Strassenbahn in Frage. Dem Grundsatz, dass eine U-Bahn erst für eine Stadtgrösse ab 1 Million Einwohner angebracht sei, widersprachen sie. Nach neuem Massstab würden bereits 500 000 Einwohner die Grenze markieren. Beide Gutachten aus diesen frühen 1950er Jahren empfahlen



2017  
m

$$\varphi \in \text{At}(\mathcal{F}) \Rightarrow \varphi \downarrow x \in \text{At}(\mathcal{F})$$

$$\text{At}(\varphi \cdot \gamma) = \text{At}(\varphi) \Delta \text{At}(\gamma) \quad \text{At}(\varphi \downarrow x) = \frac{\varphi}{x} (\text{At}(\varphi))$$

$$\varphi = (\uparrow \beta) \downarrow x \cong \beta \downarrow x$$

$$\text{At}(e_\alpha) = E_\alpha$$

jedoch, von einer U-Bahn vorläufig abzusehen. Allerdings sollte beim Bau einer Unterpflaster-Strassenbahn (V-Bahn) bereits auf eine nachträgliche Umstellung auf die U-Bahn geachtet werden.

Der Zürcher Stadtrat setzte Ende 1958 Arbeitsgruppen ein, die zunächst Planung und Projektierung einer sogenannten Tiefbahn an die Hand nahmen. Grundsätzlich kristallisierte sich heraus, dass der öffentliche Verkehr mit zwei Netzen über die Stadt Zürich und deren Umgebung gespannt werden sollte: mit einem engmaschigen Netz als Feinverteiler und mit einem weitmaschigen Netz für die Regionen. Im weiteren Verlauf prüften die Arbeitsgruppen zusätzliche Varianten, etwa den Bau einer U-Bahn, die vollständige Umstellung auf Busbetriebe oder verschiedene Hochbahnsysteme. Schliesslich setzte sich bei den Behörden das Tiefbahnprojekt durch. Konnten die Befürworter dieser Bahn lange Zeit mit einem Erfolg rechnen, so trübten sich kurz vor der Abstimmung die Perspektiven ein. Die Gegner sprachen von volkswirtschaftlichen Fehlinvestitionen und technischem Luxus. Auch davon, dass die Tiefbahn ebenso viel kosten würde wie vier Spitäler zusammen, und sie prognostizierten die Erhöhung des Steuerfusses von damals 138 % auf über 170 %. Als dann auch noch Exponenten der Wissenschaft gegen die Vorlage auftraten und der eidgenössische Volkswirtschaftsminister Hans Schaffner mahnte, die Zürcher Verkehrsvorlage stehe im krassen Gegensatz zur Wirtschaftspolitik des Bundes, war es um die Tiefbahn geschehen. Am 1. April 1962 verwarfen die Stadtzürcher die Vorlage mit 60,5 % Nein.

## **Zürcher Behördendelegation**

Nachdem die Stadtzürcher Bevölkerung zwei Mal eine Untergrund- beziehungsweise Tiefbahn abgelehnt hatte, sahen sich die kantonalen Behörden veranlasst, die Aufgabenstellung, wie der öffentliche Verkehr zukunftsgerichtet gestaltet werden konnte, neu zu strukturieren. Dies drängte sich zusätzlich auf, hatten doch in der Zwischenzeit auch die SBB Untersuchungen angestellt, wie dem Verkehrsaufkommen im Kanton Zürich begegnet werden müsste. Regionale Gesamtpläne sollten erstellt werden, wobei der Transportplan für die Region Zürich prioritär zu behandeln war. Diese Arbeiten wurden 1963 einem Koordinationsausschuss übertragen, der unter der Leitung des kantonalen Baudirektors stand und sich aus Vertretern des Kantons Zürich, der Stadt Zürich und der SBB zusammensetzte.

Die anspruchsvolle Aufgabe des Koordinationsausschusses lautete, den öffentlichen Verkehr in der Region Zürich gemeinsam zu planen. Dieses Vorgehen und die dahinterstehende Absicht waren innovativ. Bemerkenswert war ebenso, dass der im Fokus stehende geographische Raum einen Radius von rund 12 km vom Stadtzentrum aus umfasste. Er wurde als «Metropolitangebiet»

bezeichnet. Dazu gehörten neben der Stadt Zürich mehr als 40 Gemeinden mit einer Fläche von insgesamt 400 Quadratkilometern. Die Planung ging von zwei zeitlichen Szenarien aus: Für 1990 mit prognostizierten 1,45 Millionen Einwohnern im Kanton Zürich und 7,5 Millionen in der Schweiz, für 2030/50 mit 2,1 Millionen im Kanton Zürich und 10 Millionen in der Schweiz. Für diese beiden Zeitfenster wurden die Wohnplätze und Arbeitsplätze (einschliesslich Mittel-/Hochschulen) des Metropolitangebiets berechnet. Angesichts der für das Zeitfenster 1965 bis 1990 prognostizierten markanten Zunahme der Wohnplätze um rund 34 % (von 670 000 auf 900 000), der Arbeitsplätze um 44 % (von 390 000 auf 560 000) kam der Koordinationsausschuss 1966 zum Schluss, dass nur die durchgreifende Sanierung mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Lage sein werde, die Entwicklungen in den Griff zu bekommen. Es bestand die klare Erkenntnis, dass die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs durch den Schienenverkehr zu tragen sei – mit Fahrwegen, die von der Strasse völlig getrennt waren. Man befand, dass im Metropolitangebiet eine U-Bahn errichtet werden sollte, während in der City wie bis anhin Tram- und Buslinien als Feinverteiler zu fungieren hatten. Gebiete ausserhalb des Metropolitangebiets sollten durch Schnellbahnen der SBB bedient werden. Im Herbst 1965 lag der Bericht des Koordinationsausschusses vor. Von den vorgeschlagenen Massnahmen waren für die nachfolgende Entwicklung relevant: die Beseitigung der Engpässe vom Zentrum Zürich ins Glattal/Limmattal, der Bau einer U-Bahn-Linie von Kloten nach Dietikon und die Verbesserung des SBB-Netzes durch einzelne Schnellbahn-Stränge. Schliesslich erweiterte der Koordinationsausschuss den Transportplan, indem er die Enddestinationen neu festlegte; und er trat dafür ein, dass der HB so ausgebaut werden sollte, dass die Zufahrtslinien im Nahverkehr unterirdisch geführt werden könnten.

Gestützt auf diese grundsätzlichen Positionen beschlossen die im Koordinationsausschuss vertretenen Institutionen und Körperschaften, eine sogenannte Behördendelegation einzurichten. Zum Aufgabenspektrum gehörten die sämtlichen relevanten Problemstellungen des öffentlichen Verkehrs, namentlich Rechts-, Bau-, Finanzierungs- und Betriebsfragen sowie die Information der Öffentlichkeit. In dieses Gremium wurden je drei Vertreter des Regierungsrats, des Stadtrats und der SBB delegiert. Die erste Sitzung fand am 24. Januar 1967 statt.

## **Die U-Bahn- und S-Bahn-Vorlage scheitert**

Als Hans Künzi 1970 als neuer Zürcher Regierungsrat in die Behördendelegation eintrat, übernahm er deren Vorsitz. Zum damaligen Zeitpunkt war die Neustruktur des öffentlichen Verkehrs in den Grundzügen konzeptionell erarbeitet. Mit der U-Bahn-Linie und der sogenannten Zürichberglinie (S-Bahn) lagen zwei

---

## HANS KÜNZIS GRUNDSÄTZLICHE POSITIONEN ZUM ÖFFENTLICHEN VERKEHR 1970/73

- *Leistungsfähige öffentliche Verkehrsstrukturen zu erstellen, ist eine der wichtigsten Aufgaben der Gegenwart.*
  - *Für den Kanton Zürich ist der zukunftsgerichtete Verkehrsbetrieb lebenswichtig; folgerichtig muss er bereit sein, grosse Mittel dafür zu investieren.*
  - *Die Ausgestaltung des städtischen und regionalen Verkehrs kann nicht allein von den Gemeinden und von Stadt und Kanton Zürich getragen werden.*
  - *Der Bund muss sich zwingend auch beim öffentlichen Verkehr verpflichten.*
  - *Ohne Bundesbeiträge können die entscheidenden Elemente der Neukonzeption des öffentlichen Verkehrs nicht innert nützlicher Frist erarbeitet werden.*
  - *Die Bundeshilfe ist in keinem Fall ausschliesslich auf Zürich auszurichten. Denn auch andere Agglomerationsgebiete müssen früher oder später ihre diesbezüglichen Herausforderungen meistern.*
- 

ausführungsreife Projekte zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vor. Die Konzeption wies eine Reihe prägender Elemente auf (vgl. oben): Der *Transportplan* sollte von den SBB nach dem Betriebskonzept des Regionalverkehrs als erweiterte Region bedient werden. Als Endpunkte sah er die Destinationen Zug, Siebnen-Wangen, Rapperswil, Winterthur, Eglisau und Brugg vor. Die *S-Bahn* sollte auf bestehenden SBB-Strecken verkehren, die teilweise ausgebaut werden mussten, im Stadtgebiet indes eine eigene, vorwiegend unterirdische Linienführung erhielten. Sie war konzipiert als Ergänzung zur U-Bahn und als Grobverteiler für die weitere Region Zürich im Umkreis von 30 bis 50 km. In der ersten Netzphase sollte die sogenannte Zürichberglinie gebaut werden, um damit die beiden Engpässe HB und Oerlikon zu entlasten. Vorgesehen war, diese Zürichberglinie ab dem neu zu errichtenden unterirdischen Bahnhof Museumstrasse (zwischen HB und Landesmuseum) durchgehend im Tunnel vom Seilergraben nach Stadelhofen und weiter durch den Zürichberg zu führen, ab dann in Hochlage nach

Dübendorf (Uster–Rapperswil) beziehungsweise nach Dietlikon (–Winterthur). Man dachte, pro Stunde 30 000 Personen in beide Richtungen befördern zu können. Als Bauzeit wurden rund 7 Jahre veranschlagt.

Vom *U-Bahn-Projekt* sollte in einem ersten Schritt die Durchmesserlinie Kloten–HB–Sihlporte–Dietikon geplant werden. Später sollten weitere Strecken dazukommen. Die erstgeplante, zweispurig zu befahrende Strecke umfasste 30 Stationen und eine Länge von 27,5 km, einschliesslich Abzweigung Hirschwiesen–Schwamendingen. Die Strecke verlief zu 54 % unterirdisch. Die Bahn sollte im Zentrumsbereich alle 2 Minuten, im weiteren Stadtgebiet alle 3 bis 6 Minuten und in den Nachbargemeinden alle 12 bis 15 Minuten verkehren. Es wurde berechnet, dass pro Zug 1300 Personen befördert werden konnten, entsprechend 40 000 in der Stunde in jede Richtung. Als Bauzeit für diese Strecke wurden 13 Jahre angenommen. Nach Inbetriebnahme würde man für die Strecke HB–Kloten wie für die Strecke HB–Dietikon 19 Minuten benötigen.

Der geplante Ausbau des öffentlichen Verkehrs machte es notwendig, dass die rechtlichen Grundlagen des Kantons Zürich entsprechend angepasst wurden. Der zu Beginn der 1970er Jahre noch gültige Artikel 26 der Kantonsverfassung und das sich darauf beziehende Gesetz betreffend Staatsbeteiligung bei Eisenbahnen gingen zurück auf 1869/72. Damals gab es die SBB noch nicht, und die Bahnen wurden von privaten Eisenbahngesellschaften betrieben. Gemäss diesen Grundlagen aus dem 19. Jahrhundert hätte der Kanton Zürich den Bau neuer Eisenbahnlinien lediglich mit einem Betrag von 50 000 Franken pro Bahnkilometer unterstützen können.

Schwergezwichtig war das Finanzdossier. Während bei Künzis Amtsantritt als Regierungsrat davon auszugehen war, dass die Kosten für die beiden Projekte U-Bahn und S-Bahn (Zürichberglinie) weniger als 2 Milliarden Franken ausmachen würden, blieb bezüglich Verteilschlüssel zunächst vieles unklar und vage. Künzi war der Ansicht, dass der kantonale Beitrag eher auf die Zürichberglinie ausgerichtet sein sollte, der stadtzürcherische hingegen eher auf die U-Bahn. Wie nun aber das Finanzierungsmodell im Detail zu strukturieren war, blieb eine subtile und komplexe Aufgabe, die grundsatzpolitische, finanztechnische wie taktische Aspekte enthielt. Um die beiden Projekte U-Bahn und S-Bahn möglichst rasch zu realisieren, erschien es zweckmässig, wenn der Bund, die SBB, der Kanton und auch die Gemeinden sich absprechen würden. Das Problem war, dass dem Bund die gesetzliche Grundlage für die Beteiligung am Agglomerationsverkehr teilweise fehlte. Um keine Zeit zu verlieren, sollte das Problem dadurch gelöst werden, dass der Bund seinen Beitrag ausschliesslich für das SBB-Projekt der Zürichberglinie zur Verfügung stellte. Hierfür waren die gesetzlichen Grundlagen vorhanden. Demgegenüber würden der Kanton und die fünf U-Bahn-Gemeinden die U-Bahn finanzieren.

Künzis Planmodell für die S-Bahn und die U-Bahn ging von folgender Berechnung aus: Von den Gesamtkosten der U-Bahn (Kloten–HB–Dietikon) von 1,1 Milliarden Franken sollte der Bund rund 300 Millionen übernehmen, der Kanton 100 Millionen. Somit verblieben den fünf U-Bahn-Gemeinden – abzüglich der Kosten, die dem Betrieb angerechnet werden konnten – rund 500 Millionen Franken. Diese sollten wie folgt aufgeteilt werden: Stadt Zürich 89,3%; Kloten 3%; Opfikon 2,8%; Schlieren 2,8%; Dietikon 2,1%. Was nun die Finanzierung der S-Bahn betraf, entwickelte Künzi Rechnungsmuster, die allesamt von einer Zürcher Mitunterstützung ausgingen. Dies war auf den ersten Blick nicht verständlich – und ein politischer Zankapfel während Jahren. Denn da es sich bei der Zürichberglinie (S-Bahn) um eine SBB-Linie handelte, hätte gefolgert werden können, dass diese vollständig oder doch vorwiegend durch die SBB finanziert werden müsse. Nun aber war diese Linie im Bauprogramm der SBB nicht enthalten. Dazu kam, dass im Vergleich zu anderen als prioritär eingestuften Strecken die SBB den Vorortsverkehr als hoch defizitär betrachteten (Kostendeckungsgrad lediglich bei 40%). Vor diesem Hintergrund war es für Künzi unbestritten, dass seitens der öffentlichen Hand (Kanton und Stadt Zürich) die geplante S-Bahn-Strecke zwingend unterstützt werden musste, wollte man erreichen, dass diese in absehbarer Zeit überhaupt realisiert würde. Ohne dieses Zürcher Engagement wären die SBB nicht dazu zu bewegen, die S-Bahn-Strecke prioritär zu behandeln, so das Denkmodell. Gemäss dem Vorschlag Künzi sollten die SBB von den Gesamtkosten der S-Bahn (Zürichberglinie) von rund 858 Millionen Franken rund 402 Millionen Franken (47%) übernehmen. Dem Kanton Zürich würden somit rund 456 Millionen Franken verbleiben (53%). Von diesem letzteren Betrag wurde rund ein Drittel, 152 Millionen Franken, als Bundesbeitrag erwartet. Somit verblieben dem Kanton rund 300 Millionen Franken.

In einer seiner ersten Handlungen als frischgewählter Nationalrat reichte Künzi am 16. Dezember 1971 im Parlament ein Postulat in dieser Sache ein. Er schlug vor, dass der Bund und die SBB die Zürichberglinie übernehmen könnten, während der Kanton Zürich sowie die beteiligten fünf Gemeinden die Kosten der U-Bahn tragen würden. In der mündlichen Begründung zu seinem Postulat führte Künzi aus, dass in der Behördendelegation die Aufteilung der Kosten besprochen worden sei. Und man sei zum Schluss gekommen, dass von den rund 1,8 Milliarden der Bund, der Kanton Zürich sowie die fünf U-Bahn-Gemeinden je einen Drittel im Sinne von A-fonds-perdu-Beträgen beisteuern sollten. Der Bundesrat zeigte Verständnis für das Anliegen. Namentlich teilte er die Ansicht des Kantons Zürich, dass die Sanierung des öffentlichen Verkehrs ein schweizerisches und kein zürcherisches Problem darstelle. Angesichts der erkannten Dringlichkeit war der Bundesrat bereit, Künzis Finanzierungsvorschlag als Übergangslösung anzunehmen und nicht zu warten, bis ein



Agglomerationsgesetz vorliegen würde. Damit erklärte der Bundesrat sich bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Im weiteren Verlaufe der vielfältigen Verhandlungen und Besprechungen, die Künzi in Bern und in Zürich mit den eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Behörden führte, erzielte er schliesslich folgendes Resultat: Aus finanz- und gesetzpolitischen Gründen war der Bund gewillt, seinen Beitrag ausschliesslich für den Bau der Zürichberglinie (S-Bahn) zu leisten, während die Stadt Zürich und die Gemeinden sich vorwiegend an den U-Bahn-Kosten beteiligen würden. Der Kanton wiederum würde beide Projekte mitfinanzieren. Als Beteiligungsbeträge wurden vorgesehen (Zahlen gerundet):

- Zu Lasten des Bundes 570 Millionen Franken für die Zürichberglinie.
- Zu Lasten des Kantons 495 Millionen für die U-Bahn, 75 Millionen für die Zürichberglinie, 30 Millionen für die Beteiligung am Grundkapital der zu gründenden Verkehrsbetriebe der Region Zürich: gesamthaft 600 Millionen.
- Zu Lasten der Stadt Zürich 470,7 Millionen für die U-Bahn, 10 Millionen als Anteil an der S-Bahn-Linie, 64,8 Millionen als Beitrag zum Grundkapital der Verkehrsbetriebe: gesamthaft 545,5 Millionen.
- Zu Lasten der vier weiteren U-Bahn-Gemeinden: Dietikon 10,1 Millionen; Schlieren 10,8 Millionen; Opfikon-Glattbrugg 9,1 Millionen; Kloten 14 Millionen.

Der Kantonsrat setzte im September 1972 eine Kommission ein zur Behandlung der Vorlage. Diese beriet und prüfte das Geschäft in elf Sitzungen und erkundigte sich bezüglich ausländischer Lösungen vor Ort in Stuttgart, Hamburg und Stockholm. In der Schlussabstimmung genehmigte der Kantonsrat die Vorlage mit 120 gegen 5 Stimmen. Doch diese scheiterte an der Urne. Am Abstimmungssonntag vom 20. Mai 1973, der als denkwürdig in die Geschichte einging, sprachen sich 234 225 Stimmbürgerinnen und Stimmbürger gegen und 177 352 für die Vorlage aus – bei einer hohen Stimmbeteiligung von 64,2%. Das Verdikt war unmissverständlich. Bemerkenswert war ebenso, dass die Stadt Zürich in der städtischen Vorlage die geforderte Kreditsumme von 545,5 Millionen Franken ebenso deutlich ablehnte. Auch Dietikon und Schlieren lehnten ab, einzig Opfikon-Glattbrugg und Kloten nahmen relativ knapp an. Von den 171 Gemeinden des Kantons hatten nur gerade 34 die Vorlage angenommen.

## **Die Lösung: S-Bahn**

Für die Behörden von Stadt und Kanton Zürich, die während Jahren an der Vorlage gearbeitet hatten, war das Ergebnis ein Debakel ohne Wenn und Aber. Man sprach von einem Scherbenhaufen, von einem schwarzen Tag in der Verkehrs-

geschichte des Kantons Zürich. Und Hans Künzi? Das klare Verdikt war für ihn persönlich niederschmetternd. Innerhalb eines Jahres die zweite grosse Niederlage: Zuerst 1972 der Absturz mit dem Corsair im Bundesrat und nun die Abfuhr mit der U-Bahn und S-Bahn durch die Stimmberechtigten des Kantons Zürich. (→ 111 ff.) Im höchsten Masse bedauerte er, dass eine grosse Chance vertan worden sei, die Problematik des öffentlichen Verkehrs grundlegend und auf Jahrzehnte hinaus zu lösen. Dass die Millionen von in Aussicht gestellten Bundesbeiträgen verloren waren, war ein Aspekt, der Künzi zusätzlich ärgerte. Als Hauptgrund des negativen Ergebnisses diagnostizierte er die Koppelung von U-Bahn und S-Bahn. Tatsächlich hatten die ablehnenden Kräfte namentlich auf die U-Bahn gezielt. Aber auch die Kritik an der Wachstumseuphorie der Stadt Zürich und an fehlenden flankierenden Massnahmen war ihm im Abstimmungskampf aufgefallen. «Milliarden für eine Millionenstadt» hatte eine der gängigen Kampfpapieren des gegnerischen Lagers plakatiert.

Hans Künzi wäre nicht sich selber geblieben, hätte er nicht bereits unmittelbar nach dem Abstimmungssonntag Überlegungen angestellt, wie es weitergehen könnte. Er sondierte in alle Richtungen und kam rasch zum Schluss, dass eine reine S-Bahn-Vorlage die grössten Chancen auf Erfolg haben würde. Begleitend sollten die VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich) in der Stadt Zürich ausgebaut und in den ländlichen Regionen zusätzliche Buslinien geführt werden. Regierungsrat Künzi ging daran, eine neue Konzeption zu entwickeln. Eine bestechende Überlegung führte Künzi direkt zu seinem grossen Vorbild Alfred Escher. Dieser war nicht nur Wirtschaftsführer und Politiker gewesen, sondern auch Promotor des privaten Eisenbahnbaus. Während er als Direktionspräsident der Nordostbahn den Bau von Strecken seiner eigenen Gesellschaft vorantrieb, förderte er als Präsident der Kreditanstalt (heute Credit Suisse) die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Kanton Zürich zusätzlich mit Investitions- und Risikokapital. Exakt auf dieses Streckennetz, das hauptsächlich aus den 1850er bis 1870er Jahren stammte, wollte Künzi nun mit seiner neuen Konzeption der S-Bahn setzen. Denn er war zum Schluss gekommen, dass diese alten Bahnlinien – 1902 mit der Gründung der SBB an diese übergegangen – eine ausgezeichnete Grundlage auch für die neue S-Bahn seien.

In der Tat waren die meisten grösseren Siedlungen des Kantons miteinander verbunden, weshalb der Hauptteil des geplanten S-Bahn-Netzes von 360 km über diese Infrastruktur geführt werden könnte. Künzi war sich bewusst, dass es qualitative Anpassungen brauchte: etwa den Bau eines mehrgleisigen unterirdischen Durchgangsbahnhofs unter der Museumstrasse, wodurch eine bedeutende Kapazitätsausweitung für den HB zu erzielen wäre, und die Errichtung eines neuen Ladengeschosses. Weitere wichtige Elemente in Künzis neuer Konzeption waren der Hirschengrabentunnel, der den Bahnhof Museumstrasse

---

## HANS KÜNZI UND DER FLUGHAFEN ZÜRICH-KLOTEN

*Auf das Dossier «Flughafen» freute sich Hans Künzi. Dieses war von der Baudirektion in seine Volkswirtschaftsdirektion hinübergewechselt. Mit der Swissair und dem Flugbetrieb in Kloten hatte sich Künzi als Professor für Operations Research bereits in den 1960er Jahren beschäftigt. Und schon damals hatte er die volkswirtschaftliche Bedeutung der Infrastruktur Flughafen für Zürich und für die ganze Schweiz erkannt. Als Zürcher Volkswirtschaftsdirektor fühlte er sich verantwortlich, dies noch stärker zu betonen und sich entsprechend zu engagieren. Es gelang ihm, den Flughafen Zürich-Kloten à jour zu halten und auf zukünftige Bedürfnisse auszurichten. Die Pflege der Beziehungen zu Zürichs Nachbarkantonen und namentlich zu den süddeutschen Bundesländern war für ihn ein grosses Anliegen. Seine joviale Art machte ihm den Umgang leicht.*



Regierungsrat Künzi im Flughafen Zürich-Kloten um 1975.

mit dem Bahnhof Stadelhofen verbinden und die bisherige Linie über den Letten ersetzen würde; der Bahnhof Stadelhofen, der erweitert werden musste; ein neuer Bahnhof Stettbach am Nordportal des Zürichbergtunnels, wo die S-Bahn mit Tram und Bus verknüpft werden konnte (Park-and-Ride-Anlage) und von wo aus sich eine Neubaustrecke mit einem Ast über Dietlikon in die bestehende SBB-Linie nach Winterthur verzweigte, mit einem anderen Ast über Dübendorf in die SBB-Strecke nach Uster. Die Baukosten für das Kernprojekt der S-Bahn wurden auf 652,3 Millionen Franken berechnet, die Bauzeit mit acht Jahren. Während im damaligen System 520 Nahverkehrszüge im HB ein- und ausfuhren, rechnete man nach Inbetriebnahme der S-Bahn mit 1000 Zügen. Vom neuen System sollte nicht nur der regionale Verkehr (Nahverkehr) profitieren, sondern auch der Fernverkehr. Denn mit dem neuen Bahnhof Museumstrasse würde der alte HB entlastet. Zudem diente die geplante S-Bahn nicht nur dem Nahverkehr, sondern war ebenfalls Zubringer für den Fernverkehr. Somit würde der ganze Kanton Zürich von der S-Bahn und den Bauten profitieren.

Die Finanzierung der S-Bahn erwies sich als komplexes Unterfangen. Längst hatte Künzi das Finanzierungsmodell der gescheiterten U-Bahn/S-Bahn-Vorlage ausgegraben, bei dem ein namhafter Bundesbeitrag in Aussicht gestanden hatte. Nun hoffte er, dass dies auch bei der S-Bahn so sein würde. Seine verschiedenen Vorsprachen bei Bundesrat Willi Ritschard und diverse schriftliche Interventionen bei der Landesregierung blieben indes erfolglos. Der eidgenössische Finanzminister verwies auf die Engpässe in der Bundeskasse. Zudem vertrat der Bundesrat die Meinung, dass prioritär die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen gelöst sein müsste und eine Gesamtverkehrskonzeption vorzuliegen habe. Erst dann könne über Bundesmittel für den öffentlichen Verkehr in Zürich diskutiert werden. Diese harte bundesrätliche Position machte die Aufgabe für Volkswirtschaftsdirektor Künzi nicht einfacher. Denn im Kanton Zürich setzte ein zähes Ringen ein. Dabei standen sich zwei grundsätzliche Meinungen gegenüber: Sollte auf die Zusicherung aus Bern gewartet werden, oder sollte der erwartete Bundesbeitrag gleichsam vorgeschossen werden? Es gelang Künzi sowohl im Regierungsrat als auch im Kantonsrat, die mutige Lösung durchzusetzen. Denn nur diese schien zielführend zu sein, hätte doch das Warten auf die Bundesmittel nicht absehbare Verzögerungen nach sich gezogen.

Beim Kernelement der S-Bahn handelte es sich um die Erweiterung von SBB-Anlagen. Somit waren die SBB Bauherrin – wie sie ebenso Betreiberin sein würden. In Zürich ging man denn auch davon aus, dass die SBB weitgehend für die Baukosten aufkommen müssten. Dagegen sprach nun aber, dass das SBB-Gesetz in Artikel 3 untersagte, Verpflichtungen zu übernehmen, welche die finanzielle Lage verschlechterten. Die SBB gingen davon aus, dass die Erträge aus der S-Bahn es nicht erlauben würden, die mit dem Bau der S-Bahn vergrösserte



Die Vorlage zur S-Bahn wurde von den Zürcher Stimmberechtigten am 29. November 1981 glanzvoll angenommen. Im Bild eines der prägenden Plakate.

Verschuldung zu finanzieren. Vor diesem Hintergrund nahmen die SBB die Haltung ein, dass sich die öffentliche Hand im Kanton Zürich massgeblich an der Finanzierung der S-Bahn beteiligen müsste. Andererseits schienen die SBB bereit zu sein, sich finanziell an den Kosten für den Bahnhofneubau Museumstrasse und der neuen Verbindung nach Stadelhofen zu beteiligen. Dieses Engagement wurde mit 100 Millionen Franken errechnet. Weitere 30 Millionen sollten aus der SBB-Kasse als Abgeltung für die Nutzung des neu zu bauenden Ladengeschosses über dem S-Bahnhof auf der Seite des Landesmuseums dazukommen. Dies ergab eine Summe, die knapp 20 % der gesamten Kosten der S-Bahn von 653 Millionen ausmachte. Der Kanton Zürich betrachtete diesen Anteil der SBB als unterste Grenze. Mochte man damals über mehr oder weniger finanzielle Beteiligung der SBB gefeilscht haben: Tatsache ist, dass das von Regierungsrat Künzi entwickelte Finanzierungskonzept pionierhaft war: Es erhielt Modellcharakter für Ausbauten des Regionalverkehrs auch in anderen Gegenden der Schweiz.

Im Zürcher Kantonsrat wurde eine Kommission gebildet, die in 19 Sitzungen das Geschäft ausführlich und in den Details beriet. Schliesslich bewilligte der Rat die umfangreiche Kreditvorlage mit 98 gegen 10 Stimmen. Im Abstimmungskampf empfahlen die bürgerlichen Parteien wie auch die SP die Annahme der Vorlage. Am Sonntag, 29. November 1981, nahmen die Zürcher Stimmberechtigten den Staatsbeitrag von 523 Millionen Franken für den Ausbau der SBB-Anlagen zur Errichtung der S-Bahn mit einem Ja-Anteil von rund 74 % an. Dieses Resultat war glanzvoll. Es ist ebenso «historisch», hatte sich doch zum ersten Mal ein Kanton an einem Werk der SBB in einer derartigen Weise engagiert.

Das Konzessionsgesuch über den Bau der Zürichberglinie wurde im Ständerat am 10. Juni 1982 behandelt, der Nationalrat folgte am 6. Oktober 1982. Hans Künzi hat es kein zweites Mal erlebt, dass im eidgenössischen Parlament derart positiv über Zürich gesprochen wurde. Nie zuvor, so Künzi, sei ein Entscheid aus Zürich über die Massen gelobt worden wie im vorliegenden Fall. Tatsächlich wurden im Bundeshaus von allen Seiten Hymnen auf Zürich angestimmt – selbst von Vertretern der Randgebiete, auch von den Bündnern und Wallisern. Bundesrat Leon Schlumpf, der eidgenössische Verkehrsminister, sprach von einer Pionierleistung. Das Zürcher Modell weise den Weg für die Lösung von Verkehrsproblemen in Agglomerationen. Die Vorlage wurde in beiden Räten einstimmig genehmigt: im Ständerat mit 27:0 und im Nationalrat mit 119:0. Ein historisches Resultat auch hier: denn nie in der Geschichte des schweizerischen Bundesstaates nach 1848 hatten die eidgenössischen Parlamentarier eine Sachvorlage mit einem solchen Ergebnis angenommen.

Am 17. März 1983 erfolgte die Grundsteinlegung des S-Bahn-Baus: in Anwesenheit des Volkswirtschaftsdirektors, des SBB-Kreisdirektors, des Präsidenten der kantonsrätlichen S-Bahn-Kommission und weiterer Vertreter aus

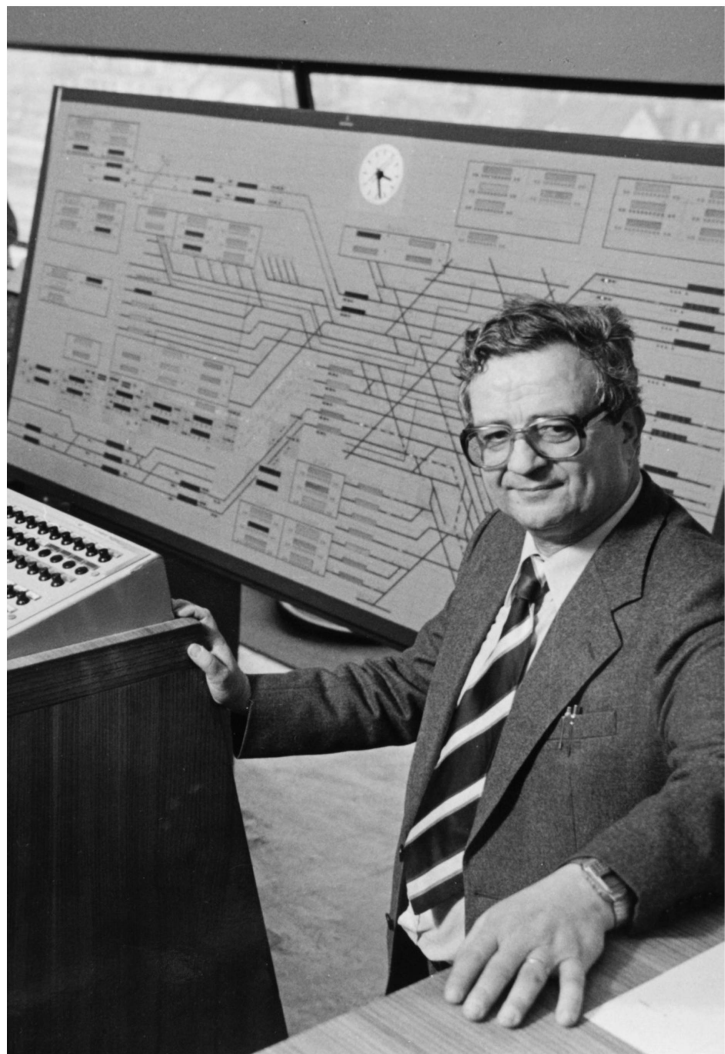


a



b

- a | Neujahrskarte 1991 von Fredy Sigg im Auftrag von Hans Künzi erstellt.
- b | Zusammen mit Max Glättli (r.) auf dem Schienenvelo (Draisine) zwischen Dübendorf und Schwerzenbach am 23. September 1983.
- c | Im Stellwerk des Zürcher Hauptbahnhofs mit Darstellungen von Gleisen, Eisenbahnstrecken, Bahnhöfen und Bahnanlagen um 1980.



c

Stadt und Land. Damit wurde das damals grösste Bauvorhaben der Schweiz gestartet. Bis zu 1000 Arbeitskräfte waren im Verlaufe der folgenden acht Jahre engagiert. Bereits vor der Abstimmung hatten die SBB und der Kanton Zürich die Zusicherung gemacht, dass die neuen Anlagen auf den Fahrplanwechsel 1990 in Betrieb genommen würden. Die auf Basis eines Vorprojekts erstellten Kosten der Neubaustrecke der S-Bahn waren auf 653 Millionen berechnet worden. Bei der Genehmigung der Pläne 1984 zeigte sich nun aber, dass der Bau wegen neuer Auflagen gegenüber der ursprünglichen Planung zu rund 84 Millionen Mehrkosten (13 %) führen würde. Die sich dadurch ergebende Gesamtsumme von 739 Millionen konnte jedoch bis zum Bauabschluss um 15 Millionen unterschritten werden. Dieses Ergebnis war nicht zuletzt auch auf die professionelle, zielgerichtete Zusammenarbeit zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der SBB zurückzuführen. Regierungsrat Künzi pflegte laufende Kontakte mit den Repräsentanten der Bahn: mit SBB-Kreisdirektor Hansruedi Wachter, Samuel Stähli, einem der Väter des Taktfahrplans und strategischem Vordenker der S-Bahn, Oberingenieur Max Glättli, der für den Bau der S-Bahn verantwortlich war, und Walter Finkbohner, Direktionssekretär des SBB-Kreises III.

## **Vom Tarifverbund zum Zürcher Verkehrsverbund**

Der Verkehrsartikel 26 der Zürcher Kantonsverfassung stammte aus dem Jahr 1972 und war auf den Bau der damals angestrebten U-Bahn/S-Bahn ausgerichtet. Nach erfolgreicher S-Bahn-Abstimmung 1981 setzten sich der Kanton Zürich und die SBB zunächst das Ziel, die Harmonisierung der Tarife anzustreben und einen Tarifverbund zu errichten. Doch allmählich reifte bei Regierungsrat Künzi der Plan, dass Kanton und Gemeinden gemeinsam die Verantwortung für den öffentlichen Verkehr übernehmen sollten. Zusammen mit einer kleinen Gruppe von Führungspersonen und Fachspezialisten bildete er einen Brain Trust, um diese als futuristisch-kühn erscheinende Idee weiterzudenken. Dazu gehörten aus seiner Volkswirtschaftsdirektion Georg Elser, damals stellvertretender Generalsekretär, und Walter Diener, Mitarbeiter des Direktionssekretariats; seitens der Finanzdirektion war es Ernst Buschor, Chef der kantonalen Finanzverwaltung. In dieser Gruppe erwuchs die Erkenntnis, dass eine zukunftsgerichtete Lösung mit der S-Bahn weit über den Tarifverbund hinauszugehen habe. Nicht nur die Tarife, sondern auch das Angebot müsse angepasst werden. Zu diesem Zweck sei ein Verkehrsverbund zu schaffen. Im Verlaufe des Projekts ging man noch einen Schritt weiter. Denn man kam zum Schluss, dass auch die Finanzierung auf eine neue, einheitliche Grundlage gestellt werden müsste. Die Harmonisierung, das entscheidende Schlüsselwort des neuen Zürcher Verkehrsverbundes, sollte somit drei Bereiche erfassen: Tarif, Angebot und Finanzierung. Eine solche Konzeption

war in Europa pionierhaft. Aus der Rückschau betrachtet, zeigt sich, dass diese vollständige Integration als der unbestrittene Erfolgsfaktor des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich zu bezeichnen ist.

Abgesehen von diesem fundamentalen Umbau der ursprünglichen S-Bahn-Konzeption hatte sich die Neuorganisation des öffentlichen Verkehrswesens im Kanton Zürich geradezu aufgedrängt. Denn bisher waren rund 40 selbständige Verkehrsbetriebe in der einen oder anderen Form ins öffentliche Verkehrswesen involviert. Dies führte zu vielerlei Komplikationen und zu Dienstleistungen, die nicht in jedem Fall attraktiv waren: zu disparaten Fahrausweis-sortierungen und zu unterschiedlichen Tarifniveaus: für jedes Transportunternehmen musste gewöhnlich ein neues Ticket gelöst werden; zu Fahrplänen, die teilweise nicht aufeinander abgestimmt waren; zu langen Umsteigezeiten und zu einem teilweise ungenügenden Angebot. Unbefriedigend war auch, dass Gemeinden, die durch die SBB erschlossen waren, finanziell weniger stark belastet wurden als Gemeinden, die an Privatbahnlinien lagen oder mit Buslinien erschlossen waren. Mit dem zu schaffenden Verkehrsverbund – einem unselbständigen Unternehmen des kantonalen öffentlichen Rechts, dem Regierungsrat unterstellt und administrativ der Volkswirtschaftsdirektion zugeteilt – sollten alle diese Probleme gelöst werden.

Künzis Vorlage, im Regierungsrat gutgeheissen, wurde im Kantonsrat am 30. November 1987 mit 119:0 Stimmen mit einem Glanzresultat angenommen. Und am 6. März 1988 stimmte das Zürcher Volk mit rund 76 % Ja-Stimmen ebenso glanzvoll zu. Am 3. Oktober 1989, auf dem Raddampfer «Stadt Rapperswil» auf dem Zürichsee, unterzeichneten über 40 Partner des neuen Zürcher Verkehrsverbundes eine Erklärung über ihre Zusammenarbeit.

Die Eröffnungsfeierlichkeiten der S-Bahn wurden mehrstufig konzipiert – organisiert von Walter Finkbohner. Rund 1000 Gäste fuhren am 17. Mai 1990 vom HB aus ins Knonauer Amt nach Hedingen. Dort wurden drei Lokomotiven auf die Namen «Hedingen», «Oberwinterthur» und «Hirlanden/Hottingen» getauft. Hans Künzi, damals Regierungsratspräsident, erhielt von der Schuljugend im Säuliamt ein lebendes «S-Bahn-Glückssäuli» überreicht. Der eigentliche Festakt fand am Nachmittag im Bahnhof Stadelhofen statt, das Nachtessen in der Depotanlage in Oberwinterthur. Künzi verwies unter Bezugnahme auf Alfred Escher auf die Bedeutung der Eisenbahnen für den gesellschaftlichen Fortschritt. Als Vertreter der Landesregierung hielt der eidgenössische Verkehrsminister Adolf Ogi die Festrede. Er erklärte die Zürcher Zwillinge S-Bahn und Verkehrsverbund zu nationalen Vorbildern. Zürich feiere eine Renaissance des öffentlichen Verkehrs, betonte der Bundesrat. Er stellte die Verwirklichung von S-Bahn und Verkehrsverbund in eine Reihe mit der Gotthardbahn vor mehr als 100 Jahren und mit den Tunnels am Simplon und am Lötschberg zu Beginn des

20. Jahrhunderts. Das Zürcher Zwillingsspaar werde wie diese in die Geschichte eingehen. Er sei stolz, dass die Schweiz auch noch im letzten Viertel des 20. Jahrhunderts zu grossen Wurfen ausholen könne und etwas Gutes und Nötiges zustande bringe.

Dann, am 27. Mai 1990, fuhr die Zürcher S-Bahn erstmals gemäss Fahrplan. Künzis Vision war Realität geworden: Die Erfolgsgeschichte nahm ihren Lauf. Mit der S-Bahn wurde in Zürich eine neue Eisenbahnepoche eingeläutet. Bereits im ersten Betriebsjahr stieg die Zahl der Bahnpassagiere um mehr als 20 %. Am 1. Mai 1991, fast ein Jahr nach der Eröffnung der S-Bahn, trat Hans Künzi nach 21-jähriger Amtszeit aus dem Regierungsrat zurück.



Eröffnungsfeierlichkeiten der S-Bahn, 17. Mai 1990: Regierungspräsident Künzi mit einem lebenden Glückssäuli.



Ehrung postum durch die SBB: Die erste Komposition der neuen S-Bahn-Züge wurde auf den Namen «Hans Künzi» getauft. Aufnahme anlässlich des Festaktes vom 10. Juni 2006.



Carsten Höller (\*1961): Denkmal für Hans Künzi, Zürich Hauptbahnhof/Europaplatz (Visualisierung), der Öffentlichkeit übergeben am 27. September 2017. Das Kunstwerk hat folgende Widmung: «Prof. Dr. Hans Künzi (1924–2004). Mathematiker – Pionier – Politiker. Förderer des öffentlichen Verkehrs. Promotor der Zürcher-S-Bahn und des ZVV.» Das Denkmal wurde initiiert und ermöglicht durch Rainer E. Gut und ist Eigentum der SBB. Das Kunstprojekt wurde zusammen mit der Arbeitsgruppe «Kunst im öffentlichen Raum» der Stadt Zürich entwickelt.



Der «Lokomotivführer» des öffentlichen Verkehrs.