

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89 (1971)
Heft: 25

Artikel: Zur Geschichte der Behördendelegation für den Regionalverkehr
Autor: Künzi, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-84896>

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: 22.02.2026

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

Stand der Planung in der Region und Stadt Zürich

Hierzu die farbige Tafelbeilage bei Seite 640

Der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein, die Sektion Zürich des SIA, will mit der vorliegenden Übersicht über die aktuellsten Probleme vor allem den Nicht-Zürchern unter den SIA-Mitgliedern einen Eindruck vom Planen in der hiesigen Region vermitteln. Für dieses Vorhaben ist es ihr gelungen, von massgebenden Persönlichkeiten Beiträge zu gewinnen. Deren Verfassern, Regierungsrat *H. Künzi* sowie unseren SIA-Kollegen, danken wir im Namen und Auftrag des ZIA herzlich für diesen Dienst. Dank sprechen wir aber auch dem Vorstand des ZIA aus, welcher die Anregung zu diesem Teil unseres Sonderheftes gegeben und die Texte und Bilder beigebracht hat. Es sei uns erlaubt, wenigstens zwei Namen zu nennen: Prof. Dr. *Felix Richard*, Präsident des ZIA, und Arch. *Hans Pfister*, Beauftragter für das vorliegende Kapitel «Stand der Planung». Dessen Schluss bildet ein «Bilderbogen», welcher zürcherische Bauvorhaben in verschiedenen Stadien, bis zu fertigen Werken, zeigt.

Redaktion

Zur Geschichte der Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich

Von Regierungsrat Prof. Hans Künzi, Präsident der Behördendelegation

DK 711.11.711.7:656

Am 1. April 1962 haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich die Tiefbahnhvorlage verworfen. Für die verantwortlichen Behörden bedeutete dieser negative Volksentscheid das Startzeichen für ein Neuüberdenken der Verkehrssanierung in der Stadt sowie in der Region Zürich unter besonderer Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs.

Schon im Jahre 1963 entschlossen sich der Kanton, die Stadt Zürich sowie die Schweizerischen Bundesbahnen, gemeinsam einen Transportplan für die Region Zürich auszuarbeiten, der auf den Zeitpunkt ausgerichtet sein sollte, in welchem die Schweiz 10 Millionen und der Kanton Zürich 2,1 Millionen Einwohner aufweisen werden.

Ein solches Vorgehen kann als neuartig bezeichnet werden, besonders deshalb, weil sich drei verschiedene Behörden zusammengeschlossen haben, um gemeinsam eine grosse Planungsaufgabe an die Hand zu nehmen.

Dieser neugegründete Koordinationsausschuss, der unter der Leitung des damaligen Baudirektors Dr. R. Zumbühl stand, setzte für die Durchführung der Planungsarbeiten das Studienbüro für den Transportplan der Region Zürich ein und beauftragte H. B. Barbe, dipl. Ing., mit dessen Leitung.

Man rechnete mit einer ersten Planungsphase von zwei Jahren und stellte dafür einen Kredit von Fr. 450 000 zur Verfügung, der dem Kanton, der Stadt und den SBB zu gleichen Teilen belastet wurde.

Der Koordinationsausschuss ging von der grundlegenden Überlegung aus, dass die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs in Zukunft durch schienengebundene Fahrzeuge zu übernehmen sei, die über eigene, von der Strasse völlig getrennte Fahrwege verfügen. Rasch entschied man sich für ein Konzept, nach welchem im sogenannten Metropolangebiet eine U-Bahn zu errichten sei, während die weiter entfernten Gebiete der Region durch Schnellbahnen der SBB bedient würden. Für den Feinverteiler in der City sollen weiterhin Tram- und Buslinien zur Verfügung stehen.

Am 23. August 1966 hat der Koordinationsausschuss dem erarbeiteten Grundkonzept zugestimmt. Die vorläufige Planungsarbeit galt als abgeschlossen, und der Ausschuss löste sich auf.

Im Einverständnis mit dem Regierungsrat des Kantons Zürich, dem Stadtrat von Zürich sowie der Generaldirektion der SBB wurde gleichzeitig eine sogenannte Behördendelegation bestellt, welche die Realisierung des Transportplanes

– soweit er den öffentlichen Verkehr betrifft – in die Wege zu leiten hatte.

Als Mitglieder dieser Behördendelegation wurden gewählt: Regierungsrat Dr. R. Zumbühl als Präsident sowie Regierungsrat R. Meier, Stadtpräsident Dr. S. Widmer, Stadtrat R. Welter, Generaldirektor Dr. K. Wellinger und Kreisdirektor Dr. M. Strauss, SBB.

In der ersten Sitzung der Behördendelegation, die am 24. Januar 1967 stattfand, wurde das Pflichtenheft skizzenhaft wie folgt umrissen:

- Gründung der Verkehrsbetriebe der Region Zürich
- Finanzierung des Baues der U-Bahn-Linie von Kloten über das Zentrum von Zürich nach Dietikon
- Förderung und Finanzierung der SBB für die Verbesserung des Personennahverkehrs in der erweiterten Region Zürich (hier soll es sich in erster Dringlichkeit um die sogenannte Zürichberglinie handeln).

Zur Bearbeitung der verschiedenen Sachfragen wurden acht Arbeitsgruppen eingesetzt, nämlich:

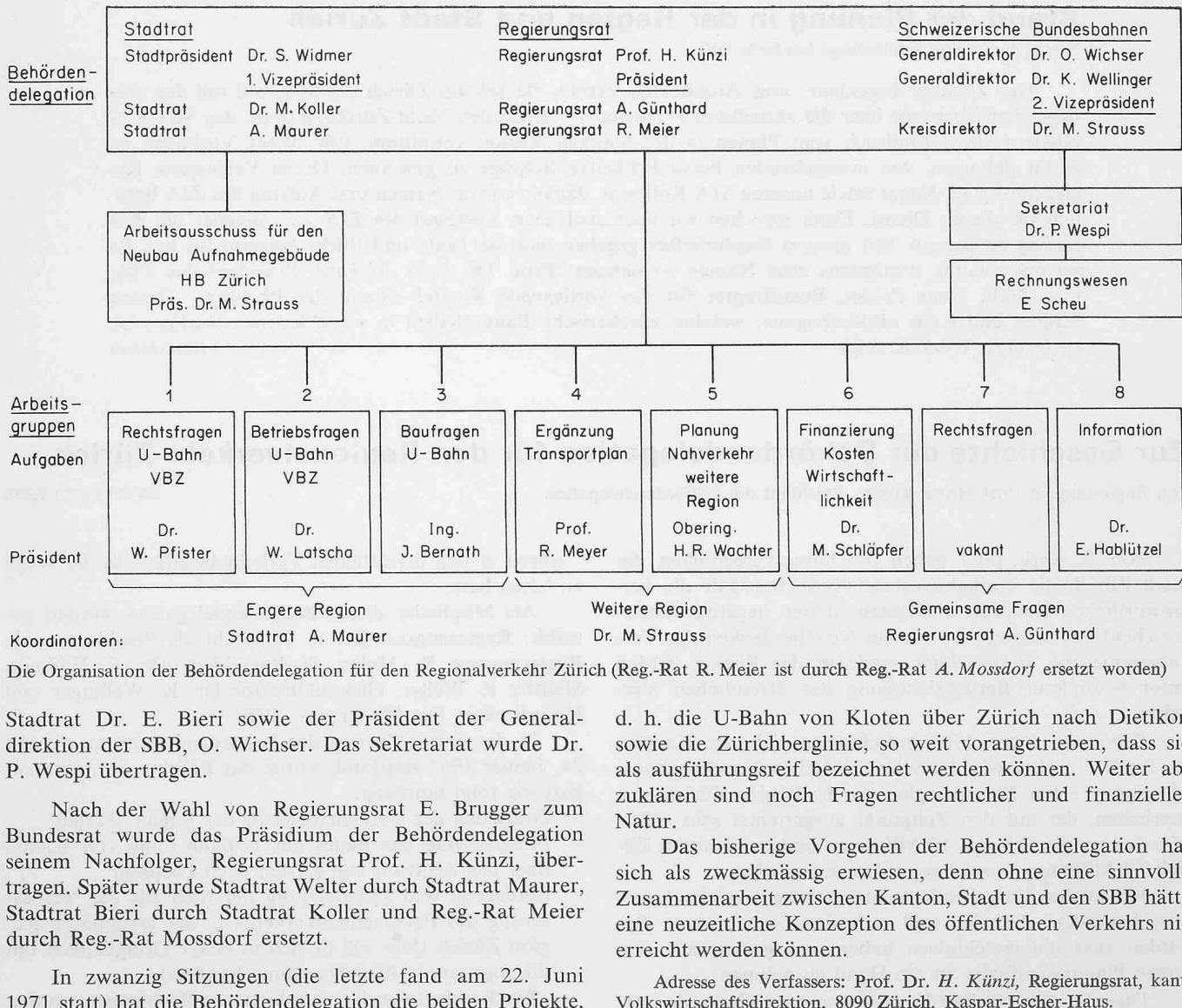
- Arbeitsgruppe 1 für Rechtsfragen U-Bahn/VBZ
- Arbeitsgruppe 2 für Betriebsfragen U-Bahn/VBZ
- Arbeitsgruppe 3 für Baufragen der U-Bahn
- Arbeitsgruppe 4 für Ergänzung des Transportplans
- Arbeitsgruppe 5 für Planung des Nahverkehrs der Eisenbahnen in der weiteren Region
- Arbeitsgruppe 6 für Finanzierung, Kosten und Wirtschaftlichkeit
- Arbeitsgruppe 7 für Rechtsfragen
- Arbeitsgruppe 8 für Information.

Für jede dieser Arbeitsgruppen wurde ein Pflichtenheft erstellt.

Zur Finanzierung all dieser Arbeiten wurde 1968 ein Kredit von Fr. 4 250 000 eingereicht, wobei Fr. 2 000 000 durch den Kanton, weitere Fr. 2 000 000 durch die Stadt Zürich und Fr. 250 000 durch die SBB bewilligt wurden.

In der Sitzung vom 12. September 1967 übernahm der neue Volkswirtschaftsdirektor, Regierungsrat E. Brugger, die Leitung der Behördendelegation, und als zweiter Vertreter der Regierung wurde der neue Baudirektor, Regierungsrat A. Günthard, bestimmt.

Ein Jahr später, nämlich im Mai 1968, wurde die Behördendelegation auf neun Mitglieder erweitert. Zu den bisherigen Mitgliedern kamen neu hinzu: außer dem bereits früher der Behördendelegation angehörenden Finanzdirektor R. Meier der Finanzchef der Stadt Zürich,



Zürich und die künftige Besiedlung seiner weiteren Region

DK 711.4

Von Prof. Rolf Meyer-von Gonzenbach, Zürich

Es gibt Städte, die weltweite Sympathie geniessen. Offenbar gehört Zürich nicht zu ihnen, denn zahlreich sind die, welche das ungestüme Wachstum und den zunehmenden wirtschaftlichen Einfluss der grössten Schweizer Stadt nur mit einem Gefühl des Unbehagens, der Angst oder der Missgunst verfolgen. Sie finden sich nicht nur in den Finanzkreisen Englands, wo despektierlich von den «Zürcher Gnomen» gesprochen wird, die insgeheim an den Fäden der Weltwirtschaft ziehen, sondern ganz besonders unter den Miteidgenossen anderer Kantone, die Zürich immer mehr als wirtschaftliche Bedrohung, als politische Herausforderung und als sozialen Alptraum empfinden.

Vielen Zürchern – und zugezogenen Miteidgenossen! – ist Zürich dagegen noch zu klein. Sie sprechen von einer «grossen Kleinstadt» und haben vielleicht sogar recht, wenn man die Bedeutung einer Stadt nach der Zahl der Einwohner, der Breite der Strassen und dem Angebot an Nachtlokalen beurteilt. Denn wir müssen zugeben, dass die zwinglianisch-puritanische Atmosphäre und die bürgerlich-demokratische Vergangenheit keine Prachtsbauten und Prunkavenuen entstehen liessen und bis vor kurzem einer Verlängerung der Polizeistunde über Mitternacht hinaus hindernd im Wege gestanden haben.

Wenn wir dagegen andere Massstäbe verwenden, sieht die Sache wie folgt aus:

- Als Finanzplatz hat Zürich weltweite Geltung. Bezuglich Goldhandel nimmt es zurzeit den 1. Rang in der Welt ein, bezüglich Devisenmarkt, Börsentätigkeit sowie Geld- und Kapitalmarkt den 2. Rang in Europa.
- Als Versicherungszentrum beherbergt Zürich nicht nur mehr als ein Drittel aller schweizerischen Unternehmungen dieser Branche, sondern darunter auch je die weltgrössten Firmen der Unfall- und Rückversicherung.
- Als Grosshandelsplatz tritt Zürich ebenfalls stark hervor. Laut Betriebszählung 1965 befindet sich ein Drittel aller schweizerischen Grosshandelsbetriebe im Kanton Zürich.
- Als Verkehrszentrum steht Zürich unter den europäischen Flughäfen im 8. Rang bezüglich Personen- bzw. im 7. Rang bezüglich Frachtverkehr.
- Als Bildungs- und Kulturzentrum beherbergt Zürich die erste Eidg. Technische Hochschule und die grösste Universität des Landes mit zusammen gegen 15000 Studenten sowie die Hauptsitze von über 100 gesamtschweizerischen Organisationen für Kultur, Wissenschaft, Presse, Kirche, Sozialwesen, Gesundheit und Sport.