

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 108 (1990)
Heft: 21: S-Bahn Zürich

Artikel: Kanton Zürich und öffentlicher Verkehr
Autor: Künzi, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77433>

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: 07.02.2026

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

Kanton Zürich und öffentlicher Verkehr

Zürcher Behördendelegation stellt die Weichen

Am 24. Januar 1967 trat in Zürich die «Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich» zur ersten Sitzung zu-

von REGIERUNGSRAT
HANS KÜNZI,
ZÜRICH

sammen. Ihr gehörten je zwei Vertreter des Regierungsrats, des Stadtrats und der SBB an. Im Protokoll dieser Sitzung wurde das Pflichtenheft bzw. die Zielvorstellung dieses neuen Organs mit den folgenden Worten umschrieben:

- Gründung der Verkehrsbetriebe der Region Zürich.
- Finanzierung des Baus der U-Bahn-Linie von Kloten über das Zentrum Zürich nach Dietikon.
- Förderung und Finanzierung der Bauten der Schweizerischen Bundesbahnen für die Verbesserung des Personennahverkehrs in der erweiterten Region Zürich.

Mit anderen Worten: Der Zürcher Behördendelegation wurde die Aufgabe übertragen, im Kanton Zürich den öffentlichen Verkehr, bei dem gegenüber dem Individualverkehr ein grosser Nachholbedarf festzustellen war, kräftig zu fördern.

Bis heute hat die Behördendelegation in nahezu siebzig Sitzungen eine gewaltige Arbeit geleistet, der es weitgehend zu verdanken ist, dass am 27. Mai dieses Jahres der Zürcher Verkehrsverbund die Führung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich übernehmen kann und die SBB die Zürcher S-Bahn in Betrieb setzen können.

Das Engagement des Kantons Zürich für den öffentlichen Verkehr

Bis über die Mitte unseres Jahrhunderts hinaus hat sich der Kanton finanziell recht bescheiden für die Förderung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt. Der Individualverkehr, dem zum Teil beachtliche Mittel aus dem Benzinzollertrag zur Verfügung standen, konnte leichter ausgebaut werden.

Dies änderte sich aber in den letzten 20 Jahren ganz erheblich, wie aus der Tabelle (vgl. Kästchen) hervorgeht. Die Zahlen sind der Zürcher Staatsrechnung der betreffenden Jahre entnommen. Zu dieser Tabelle ist festzuhalten, dass die grossen Investitionen ab 1985 mit dem Bau der S-Bahn im Zusammenhang stehen.

Die Behördendelegation setzt neue Akzente

Die erste Vorlage der Behördendelegation, die U-Bahn/S-Bahn-Abstimmung, wurde im Jahr 1973 verworfen. Eine nähere Analyse zeigte, dass die Stimmberichtigten von damals gegenüber einer Zürcher U-Bahn aus verschiedenen Gründen erhebliche Bedenken an den Tag legten. Die Behördendelegation zog aus diesem Verdikt die richtigen Schlüsse und konzentrierte sich in der Folge auf den Bau eines S-Bahn-Systems im Kanton Zürich.

Gleichzeitig entwickelte man Konzepte für den Ausbau des Zubringerverkehrs zur S-Bahn sowie für die Feinverteilung in der Fläche. Es wurden in der Behördendelegation Grundlagen erarbeitet, um auch diese Verkehrsmittel (Bus und Tram) den Bedürfnissen entsprechend

auszubauen. Neben den Bauprojekten beschäftigte sich die Behördendelegation intensiv mit den organisatorischen Fragen, welche für die Bewältigung der künftigen Anforderungen an den Verkehr gelöst werden mussten.

Mit der Eröffnung der S-Bahn am 27. Mai kann die Arbeit der Behördendelegation, soweit sie den Personenverkehr betrifft, als abgeschlossen bezeichnet werden. Die Verantwortung für den öffentlichen Personenverkehr im Kanton Zürich geht dann weitgehend an den Zürcher Verkehrsverbund über, der im neuen Personenverkehrsgesetz vom 6. März 1988 verankert wurde.

Grosszügige Zustimmung für den öffentlichen Verkehr

In den letzten zwölf Jahren wurden die Zürcher Stimmbürger nicht weniger als sechsmal für Kredite des öffentlichen Verkehrs an die Urne gerufen. Sämtlichen Kreditvorlagen des Regierungsrats hat das Stimmvolk grossmehrheitlich zugestimmt. Gleichzeitig hat das Parlament in eigener Kompetenz weitere Kredite bewilligt.

In den erwähnten 12 Jahren erreichen die bewilligten Zürcher Investitionskredite eine Grössenordnung von gesamthaft einer Milliarde Franken, pro Einwohner also einen Betrag von ungefähr 1000 Franken. Damit dürfte der Kanton Zürich, was die Förderung des öffentlichen Verkehrs betrifft, an der Spitze aller Kantone stehen.

Die einzelnen Ausbauprojekte

□ Die erste Weichenstellung zur öffentlichen Verkehrsförderung erfolgte am 2. April 1978, als die Zürcher Stimmbürger mit 125 981 Ja gegen 80 999 Nein der Schaffung eines Fonds für die Finanzierung von Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfonds) zugestimmt haben. Jährlich werden seither mindestens 40 Millionen Franken in diesen Fonds gelegt. Diese jährliche Einlage wurde inzwischen mit dem Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr vom 6. März 1988 auf mindestens 70 Millionen Franken erhöht.

□ Ein Jahr später, am 18. Februar 1979, wurde an der Urne ein Kredit von 50 Millionen Franken bewilligt, mit dem die Glattallinie von Wallisellen bis Uster auf Doppelspur ausgebaut wer-

Aufwendungen des Kantons Zürich für den öffentlichen Verkehr

	Investitionen	Betrieb	Total
1970 ¹			2 807 570
1975	6 852 500	4 350 478	11 202 978
1980	7 458 358	7 048 195	14 606 553
1985	159 479 293	29 951 229	189 430 522
1989	114 444 062	52 585 346	167 029 408
1990 ²	101 930 000	131 450 000	233 380 000

¹ Für 1970 wurde noch keine Aufteilung in Investitionen und Betrieb vorgenommen

² Laut Voranschlag

den konnte (282 112 Ja gegen 57 118 Nein).

□ Der eigentliche Durchbruch in der zielbewussten Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich erfolgte am 29. November 1981, als die Zürcherinnen und die Zürcher in einer denkwürdigen Abstimmung mit einem überwältigenden Mehr dem sogenannten *Kernprojekt der S-Bahn Zürich* mit dem neuen unterirdischen Bahnhof Museumstrasse, dem Zürichbergtunnel sowie dem neuen Hirschengrabentunnel zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Stadelhofen zugestimmt haben. Die damalige Kreditsumme betrug 523 Millionen Franken (80% der Baukosten, 20% übernahmen die SBB). Mit dieser 12 km langen Neubaustrecke wird ein S-Bahn-Betrieb auf einem Schienennetz von gegen 400 km ermöglicht (209 177 Ja gegen 74 467 Nein).

□ Nach mehrmaligen Ansätzen und jahrelangen Bemühungen gelang es in der Abstimmung vom 27. Februar 1983, mit einem kantonalen Betrag von 72 Millionen Franken, die Sihltalbahn und die Üetlibergbahn an den Zürcher Hauptbahnhof anzuschliessen, womit auch die SZU als Teilbereich der Zürcher S-Bahn aufgewertet werden kann (190 345 Ja gegen 91 743 Nein).

□ Eine erste Teilergänzung zum Kernprojekt der S-Bahn bewilligten die Zürcher Stimmbürger am 7. Dezember 1986 mit einem Kredit von weiteren 72 Millionen Franken für Doppelspuren im Knonauer Amt, damit dort der 30-Minuten-Takt ermöglicht wird, und zwischen Aathal und Wetzikon, womit auf der Glattallinie Schnellzüge geführt werden können (204 645 Ja gegen 66 580 Nein).

□ Am 26. November 1989 bewilligten die Stimmberchtigten des Kantons Zürich weitere 235 Millionen Franken (dazu kommen noch 20 Millionen Franken, die der Kantonsrat in eigener Kompetenz bewilligte) für eine zweite Teilergänzung der S-Bahn. Dabei handelt es sich um weitere Doppelspurabschnitte am rechten Seeufer zur Realisierung eines Viertelstundentakts im unteren Streckenteil sowie eine Doppelspur von Zürich-Seebach bis Regensdorf-Watt zur Verwirklichung eines Halbstundentakts im Furttal. Auf diesen Strecken müssen auch zahlreiche Bahnhöfe und Haltestellen für den S-Bahn-Betrieb ausgebaut werden, nämlich Zürich-Tiefenbrunnen, Zollikon, Küsnacht-Goldach, Herrliberg-Feldmeilen, Üetikon, Feldbach, Zürich-Seebach, Zürich-Affoltern und Regensdorf-Watt. Ausserdem gehören zu diesem Ausbauprogramm der 2. Teilergänzung die längst notwendigen Umbauten der Bahnhöfe Affoltern am Albis, Birmensdorf, Dielsdorf, Fehrlitorf, Hüntwangen-Wil, Marthalen, Oberglatt, Oberwinterthur, Rafz und Rüti.

Sie bewirken in den verschiedenen ländlichen Gegenden eine wesentliche Verbesserung des Zugsbetriebs und mehr Sicherheit und Komfort für die Benutzer.

Ferner verbessern zwei neue Haltestellen Katzenbach (zwischen Oerlikon und Opfikon) und Schönenwerd (zwischen Schlieren und Dietikon) die Erreichbarkeit der betreffenden Gebiete mit der S-Bahn. Am linken Seeufer sollen moderne Sicherungsanlagen zwischen Zürich und Thalwil kürzere Zugsfolzezeiten ermöglichen (352 918 Ja gegen 129 585 Nein).

Ein neues Gesetz gewährleistet die konsequente Weiterentwicklung

Einem neuen Verfassungsartikel sowie dem Erlass eines zeitgemässen Gesetzes über den öffentlichen Personenverkehr haben die Zürcher am 6. März 1988 wiederum mit grossem Mehr (159 212 Ja zu 49 512 Nein) ihre Zustimmung erteilt. In diesem Verkehrsförderungsgesetz wurden die gesetzlichen Grundlagen für den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) gelegt und die Sicherung der weiteren Finanzierung für den öffentlichen Verkehr geregelt.

Aufgrund dieses Gesetzes unterbreitete der Regierungsrat dem Kantonsrat am 1. Februar 1990 einen Rahmenkredit für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs in der ersten Fahrplanperiode vom 27. Mai 1990 bis 1. Juni 1991 in der Höhe von 250 Millionen Franken.

Mit der Eröffnung der S-Bahn am 27. Mai dieses Jahres verbindet sich die Hoffnung, dass möglichst viele Zürcherinnen und Zürcher auf den öffentlichen Verkehr umsteigen werden. Mit dieser zeitgerechten Verkehrspolitik sollen aber ganz besonders auch die Anstrengungen zur Verbesserung der Luftqualität massgeblich unterstützt werden.

Adresse des Verfassers: Prof. Dr. H. Künzi, Regierungsrat des Kantons Zürich, Präsident des Zürcher Verkehrsrats, Kaspar Escher-Haus, 8090 Zürich.

Wege und Umwege zur S-Bahn Zürich

Vorgeschichte

Es ist nicht einfach, den Beginn der Geschichte der S-Bahn Zürich genau zu datieren. Am ehesten kann er im Jahre

VON HANS RUDOLF WACHTER,
WETZIKON

1966 angesiedelt werden, als die Behörden delegation für den Regionalverkehr Zürich ins Leben gerufen wurde. Diese erteilte nämlich mit einem ihrer ersten

Beschlüsse den Auftrag, den Zürcher Transportplan 1965 zeitlich und räumlich zu ergänzen. Die räumliche Ergänzung betraf mit der weiteren Region denjenigen Bereich der Agglomeration Zürich, den heute die S-Bahn Zürich abdeckt.

Doch jede Geschichte hat ihre Vorgeschichte, die den Boden für die eigentliche Geschichte vorbereitet und aufnahmefertig macht. Und diese Vorgeschichte begann in Zürich schon bald nach dem Zweiten Weltkrieg. Eine starke Zunahme der Bevölkerung und eine

stürmische Entwicklung des motorisierten Verkehrs mit der rasch eintretenden Überlastung des Strassennetzes bewog die Stadt Zürich schon 1952, durch Expertengruppen einen sogenannten Generalverkehrsplan ausarbeiten zu lassen. Auch wenn in jenem 1953 erstatteten Gutachten die Schaffung eines leistungsfähigen Strassennetzes noch weit im Vordergrund stand, wurde schon damals erkannt, dass der Sanierung des öffentlichen Verkehrs erstrangige Bedeutung zukam. Dieser wurde im Stadtzentrum von den Experten in den Untergrund verwiesen. Die Vorschläge führten schliesslich zum Projekt einer städtischen Tiefbahn, die nichts anderes war als eine Untertagslegung der Strassenbahn im zentralen Bereich der Stadt Zürich. Die entspre-