

Erst mit dem Geld kommt die S-Bahn

Der Regierungsrat wehrt sich gegen Kürzungen im Verkehrsfonds, den das Parlament vor 40 Jahren gegen seinen Willen durchsetzte

STEFAN HOTZ

Walter Kyburz, Kantonsrat vom Landesring der Unabhängigen (LDU) aus Rüti, bringt 1977 das Dilemma von frühen Förderern des öV auf den Punkt: «Wenn wir mit einem Fonds kommen, heisst es: Bringt Projekte, und bringen wir die Projekte, so heisst es: Wo ist das Geld?» Im Rückblick scheint die Frage, was zuerst da war, zwar müssig. Am 29. November 1981 stimmte das Zürchervolk beidem zu; es gewährte einen Staatsbeitrag von 523 Millionen Franken für ein konkretes S-Bahn-Projekt.

Doch das ist eine verkürzte Sicht. Es gab schon länger Pläne für den Ausbau des Schienennetzes, dessen Kernelemente, ein unterirdischer Durchgangsbahnhof beim Landesmuseum und ein Tunnel durch den Zürichberg, waren bekannt. Allerdings erlitten sie als kombinierte Vorlage für eine Zürcher U- und S-Bahn im Mai 1973 unerwartet

Verkehrsfonds

Kantonale Abstimmung
vom 10. Juni 2018

Schiffbruch, Verkehrspolitiker waren zunächst ratlos.

Falsch ist die verbreitete Ansicht, der Verkehrsfonds für ÖV-Projekte sei vor dreissig Jahren zusammen mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) geschaffen worden. Gebildet wurde er vielmehr Ende der siebziger Jahre. Kaum bekannt ist, dass der Regierungsrat damals das vom Kantonsrat in eigener Regie formulierte Gesetz ablehnte. Heute ist es umgekehrt: Vor der Abstimmung am 10. Juni wehrt er sich gegen kurzfristige Beitragskürzungen durch das Parlament.

Mutiger Schritt in schwerer Zeit

Geht man der Entstehungsgeschichte des Fonds nach, gibt es gute Gründe, als Geburtsstunde der Zürcher S-Bahn den 5. Januar 1976 zu nennen. An jenem Tag unterstützte der Kantonsrat vorläufig eine parlamentarische Initiative des erwähnten LDU-Vertreters Kyburz. Darin verlangte er einen Fonds für den öV. Geschickte Regie oder Zufall? In der glei-



Der Tag der Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn vor fast genau 28 Jahren.

ARCHIV NZZ

chen Sitzung überwies der Rat ohne Gegenstimme eine Motion von Kurt Müller (fdp.), dem Inlandchef der NZZ und späteren Nationalrat, mit dem Auftrag an die Regierung, eine Kreditvorlage für den Bau eines S-Bahn-Systems auszuarbeiten.

Was aus heutiger Sicht wenig spektakulär tönt, erforderte damals ein hohes Mass an Weitsicht. Nach der Ölkrise von 1973/74 herrschten eine Rezession und hohe Arbeitslosigkeit, die Stimmung war gedrückt. Der Kanton Zürich schrieb 1976, 77 und 78 je ein Defizit von 100 Millionen Franken und mehr – bei Einnahmen, die mit rund 3 Milliarden ein Fünftel so gross waren wie heute. Dennoch unterstützte der Rat den Verkehrsfonds mit einer jährlichen Einlage von 40

Millionen Franken, das entspricht teuerungsbereinigt heute 75 Millionen.

Ausgeheckt hatten den Vorschlag vor allem Politiker aus dem Oberland und dem LDU: nebst Kyburz sein Stadtzürcher Parteikollege Arthur Wegmann, der kürzlich gestorbene Freisinnige Ullin Streiff aus Wetzikon, auch der Ustermer Verkehrsplaner Paul Stopper war knapp 30-jährig dabei. Die Gruppe traf sich, wie der damalige Volkswirtschaftsdirektor Hans Künzi einmal schrieb, in den Restaurants Strohhof und Zum Grünen Glas in der Zürcher Innenstadt. Später arbeitete eine überparteiliche Arbeitsgruppe die Initiative aus, die Kyburz dem Kantonsrat einreichte.

Gleichwohl waren die Vorbehalte gross, als das Kantonsparlament über

den Antrag am 26. Juni 1977 debattierte. Zwar traten alle Sprecher für den öV ein, die geplante Art der Finanzierung entzweite aber vor allem die FDP, die später die Nein-Parole beschloss. Ihre Mehrheit teilte die Kritik der Regierung, es handle sich um einen unechten Fonds, da er mit Staatsmitteln gespeist werde und weiterhin das Referendum gegen Baukredite möglich sei.

Auch die beiden damaligen freisinnigen Regierungsräte waren sich wohl uneinig. Finanzdirektor Albert Mossdorf vertrat das Nein unmissverständlich, Künzi liess Sympathie für das Anliegen durchschimmern. Ehe er im Rat pflichtschuldigst das Nein der Regierung aus finanztechnischen Gründen vertrat, führte er listig mehrere Punkte auf, die

für die Fondslösung sprachen. Die Befürworter wollten ein verkehrspolitisches Zeichen setzen: Man könne nun nicht länger auf Bern warten, sondern müsse langfristige Prioritäten für den öV setzen. Sie konnten auf den «Goldküstenexpress» verweisen, der seit Mai 1968 dank Halbstundentakt am rechten Seeufer Passagiere gewonnen hatte.

Was bei der Lektüre der Ratsprotokolle auffällt: Es war völlig normal und in krassem Gegensatz zur heutigen Disziplin, dass vermutlich in allen Fraktionen beide Meinungen vertreten waren. Am Ende erhielt das Fondsgesetz eher ein Zufallsmehr. Die Schlussabstimmung fiel in die Herbstferien, etwa 50 Ratsmitglieder, heute undenkbar, fehlten, der Rest stimmte mit 62 zu 57 zu. Das Zürchervolk hiess dann am 2. April 1978 den Fonds mit 61 Prozent Ja klar gut.

Basis für erfolgreichen öV

Knapp wurde es erneut, als der Verkehrsfonds 1987 in das Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG) integriert wurde. Nun lautete die Kritik, mit dem Bau der S-Bahn, damals voll in Gang, habe er seinen Zweck erfüllt. Sein Weiterbestand, nun mit Einlagen von jährlich 70 Millionen Franken, war lediglich Inhalt eines Minderheitsantrags und erneut Gegenstand eines Zufallsergebnisses: LDU-Ratspräsident Robert Hux verhalf ihm mit seinem Stichentscheid zum Durchbruch. Im Volk genoss die Idee mehr Rückhalt, es stimmte am 6. März 1988 dem PVG mit 77 Prozent Ja zu.

Wäre die Zürcher S-Bahn ohne vorherige Bildung des Verkehrsfonds nicht gebaut worden? Das kann heute niemand sagen. Die deutliche Zustimmung zu allen weiteren grossen Vorhaben – Durchmesserlinie, Glatttal- und Limmatalbahn – spricht jedoch für eine langfristige Finanzierung, dank der ein neues Projekt den Kantonshaushalt nicht mehr belastet. Hätten die Politiker vor über vierzig Jahren nicht mutig und auf lange Sicht gehandelt, sondern kurzfristig wie der Kantonsrat heute im Umgang mit dem Fonds, der öV im Kanton Zürich hätte seine Erfolgsgeschichte der letzten 30 Jahre kaum schreiben können.