



# Ein Vierteljahrhundert Förderung des öffentlichen Verkehrs

Es ist mir eine grosse Freude und Ehre, bereits in meinem ersten Präsidialjahr mit Ihnen zusammen die Erfolgsgeschichte 25 Jahre Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV-ZH) feiern zu können!

25 Jahre Engagement, Lobbying und Einsatz für den öffentlichen Verkehr und damit zu Gunsten der Menschen unseres Kantons, das ist wahrlich ein Grund zum Jubeln! Der Verein darf auf eine langjährige, erfolgreiche Tätigkeit im Dienste für den öffentlichen Verkehr zurückschauen. In seinen jungen Jahren hat sich der VöV-ZH mit viel Engagement und Leidenschaft für die Realisation der S-Bahn in unserem Kanton eingesetzt. Viele weitere wichtige Vorlagen, wie zum Beispiel die 3. Teilergänzung der S-Bahn und in jüngster Zeit das unermüdliche Mitkämpfen für die Durchmesserlinie und den dazugehörigen Bahnhof Löwenstrasse, sind nur einige Beispiele, auf die der Verein mit Recht stolz sein darf.

## **Dank**

Wir haben viel Grund zur Dankbarkeit für das, was werden durfte. Einen herzlichen Dank an alle jene, die dem Verein Leben eingehaucht und über die langen Jahre hinweg für Lebendigkeit gesorgt haben. In diesen Dank eingeschlossen sind auch alle privaten Mitglieder, Städte und Gemeinden unseres Vereins, die durch ihren Beitrag unser Wirken erst möglich machten. Ein besonderer Dank gebührt den vielen Persönlichkeiten, die im Vorstand als Präsidenten, Aktuare, Rechnungsführer und in vielen anderen Chargen mit ihrem Fachwissen aktiv und mit Weitsicht gewirkt haben. Ein herzlicher Dank gilt nicht zuletzt auch dem Zürcher Verkehrsverbund ZVV mit seinem ausgezeichneten Leitungsgremium und den topmotivierten Mitarbeitern. Danken möchte ich ebenfalls für die Gunst und Unterstützung der vielen Persönlichkeiten in den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs unseres Kantons.



### **Ausblick**

Der öffentliche Verkehr ist aus verschiedenen Gründen das Personentransportmittel mit Zukunft für die Zukunft! Darum braucht es den VöV-ZH unbedingt auch weiterhin mit Ideen, Visionen und Perspektiven für die Zukunft. Schiene und Strasse sollen sich weiterhin ergänzen, denn der öffentliche Verkehr wird auch künftig zunehmend an Bedeutung gewinnen. Der VöV-ZH steht dadurch zweifellos vor neuen und grossen Herausforderungen, denen er sich mit voller Kraft stellen will.

Gerhard Fischer, Präsident VöV-ZH

# Gemeinsam zum Erfolg – 25 Jahre Einsatz für den öffentlichen Verkehr

Der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV-ZH) feiert sein 25 Jahr-Jubiläum. Das ist ein Grund zu echter Freude, denn dieser Verein ist die Wiege des Erfolgs für viele im öffentlichen Verkehr des Kantons Zürich erreichte Fortschritte.

Zwei Dinge zeichnen den VöV-ZH aus: Der Realitätssinn und die Kooperation. Dank seines ausgeprägten Sinnes für das sachlich und politisch Machbare ist der Verein nie Illusionen nachgerannt. Er hat sich vielmehr auf konkrete Anliegen und Projekte konzentriert. Der VöV-ZH hat es stets verstanden, erste Ideenskizzen weiterzuentwickeln, Vorstösse auszugestalten und politisch erfolgreich abzustützen.

Die Anfänge dieser Bestrebungen reichen lange vor das offizielle Gründungsjahr im Jahre 1982 zurück. Der VöV-ZH ging aus der Fusion zweier Vereine hervor, welche bis dahin auf getrennten Pfaden für die gleichen Anliegen gekämpft hatten. Vor 25 Jahren bündelten diese Vereine ihre Kräfte und treten seither als eine einzige Organisation auf. Mit der Vereinigung und der Fortführung des Bisherigen unter einem Hut wird das Charakteristische der Kooperation betont: Der VöV-ZH war nie ein Einzelkämpfer. Das gemeinsame Vorgehen für einen leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehr zeichnet den Verein seit seiner Gründung aus.

Ein weiteres Qualitätsmerkmal des VöV-ZH besteht in seinem Verzicht, gegen andere Verkehrsträger anzukämpfen. Damit konnte er sich umso glaubwürdiger für seine eigene Sache einsetzen. Dies tat er zunehmend im Gleichschritt mit Politik und Verwaltung. Seit 1982 hat der VöV-ZH zahlreiche Abstimmungsvorlagen gemeinsam mit den Behörden zum Erfolg geführt. Damit hat dieser Verein massgebend dazu beigetragen, dass der

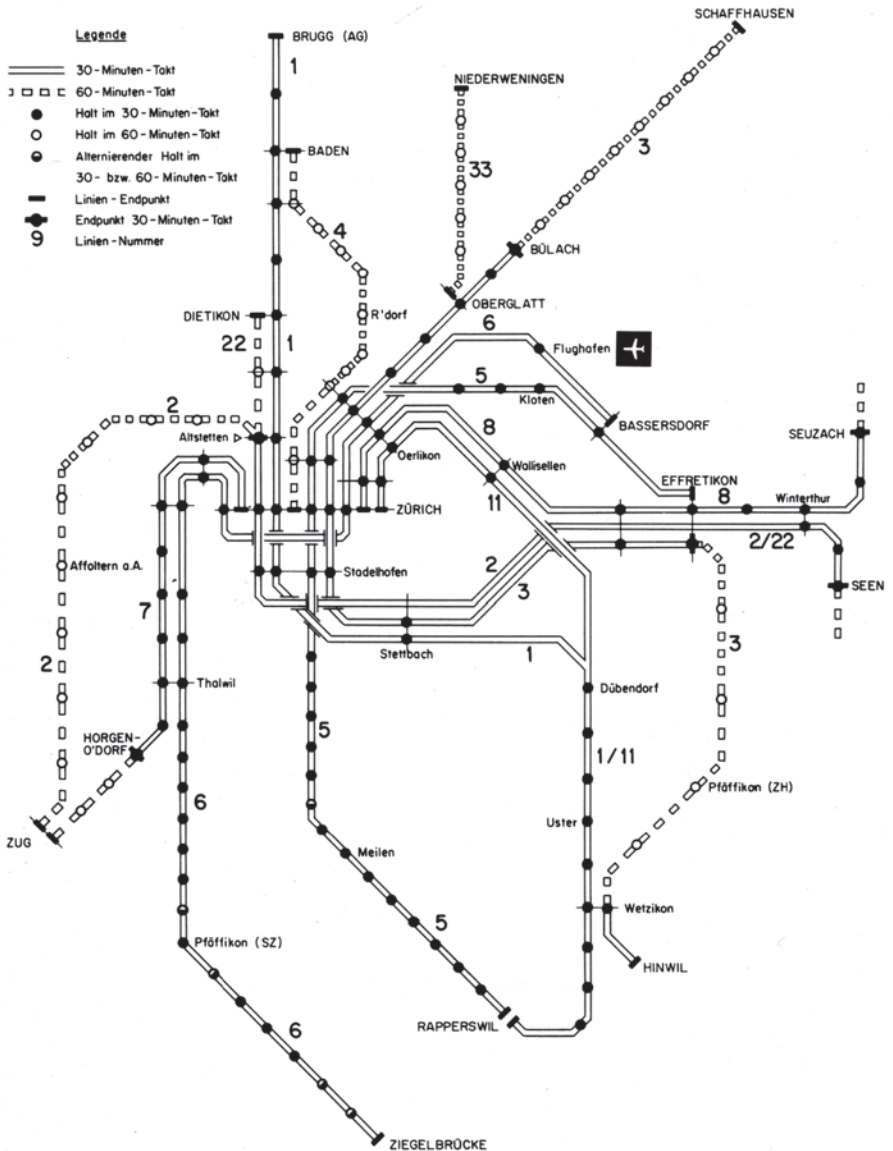


öffentliche Verkehr im Kanton Zürich zu einem Standortfaktor ersten Ranges und zu einem von der ganzen Bevölkerung getragenen Verkehrsmittel geworden ist. Das Fokussieren auf das politisch Machbare stärkt den Verein bis heute. Unser Jubilar darf auf das Geleistete und Errichte stolz sein.

Ich gratuliere dem VöV-ZH zu seinem Jubiläum und zu seinen bisherigen Erfolgen. Gleichzeitig wünsche ich mir, dass der Verein seinen Sinn für die Realitäten und seine Bereitschaft zur Kooperation beibehält. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass nur gemeinsame Anstrengungen zum Ziel führen. Es ist gut möglich, dass wir zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in Zukunft wieder vermehrt auf Kooperationen angewiesen sind. Ich danke dem VöV-ZH für seine bisherige Unterstützung und freue mich auf eine weitere erfolgreiche Zusammenarbeit.

Rita Fuhrer, Regierungspräsidentin des Kantons Zürich

# S-Bahn-Liniennetz gemäss Abstimmungsvorlage 1981 (kam so nicht in Betrieb)



# Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich im Spiegel der Vereinsgeschichte

## Der VöV Zürich und seine Eltern

Der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV-ZH) wird am 29. Juni 2007 25 Jahre alt, ist also am 29. Juni 1982 gegründet worden. Dies geschah nicht ganz zufällig auf den Tag genau 7 Monate nach der erfolgreichen Volksabstimmung über den Bau des Kernstücks der Zürcher S-Bahn. Vorher bestanden nämlich bereits zwei Vereine, die sich im Kanton Zürich für den öffentlichen Verkehr einsetzten. Und weil diese erkannten, dass die denkwürdige S-Bahn-Abstimmung nicht das Ende eines Abstimmungskampfes sondern der Anfang einer gezielten Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs sein sollte, beschlossenen deren Vorstände, sich zusammenzuschliessen und künftig als einziger Verein für das wichtige Anliegen der Förderung des öffentlichen Verkehrs zu kämpfen. So entstand aus dem Verein pro öffentlicher Regionalverkehr Zürich (VRZ) und dem Verein Pro Zürichberglinie (VPZ) durch Fusion der Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich (VöV-ZH). Und weil der VRZ bereits 1978 mit der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, Zürich (IGöV) fusioniert hatte, wurde der neue Verein automatisch auch Mitglied der Dachorganisation IGöV Schweiz und damit deren Zürcher Sektion.

Natürlich hatten auch die beiden Eltern ihre Geschichte, die ihrerseits mit Entscheiden für oder gegen den öffentlichen Verkehr zusammenhing. So hatten die Stimmberechtigten der Stadt Zürich am 1. April 1962 über eine Tiefbahn abzustimmen. Und weil diese teilweise unterirdische Führung des Trams für die einen zu teuer war und für andere, die lieber eine richtige U-Bahn gehabt hätten, nur eine halbe Lösung darstellte, fand die Vorlage keine Zustimmung. Dies bewog die Anhänger einer richtigen U-Bahn, sich zusammenzuschliessen. Sie gründeten am 13. Dezember 1966 die Gesellschaft zur Förderung einer Zürcher Untergrundbahn (GZU). Am 20. Mai



1973 konnten dann die Stimmberechtigten von Stadt und Kanton Zürich über eine U-Bahn entscheiden, wobei diese Vorlage auch eine S-Bahn für die weitere Region umfasste. Auch diese Vorlage wurde vom Volk nicht gutgeheissen. Und weil die Gegner unter anderem mit dem Schlagwort «S-Bahn ja – U-Bahn nein» argumentiert hatten, galt fortan die U-Bahn für Zürich als politisch nicht realisierbar. Die GZU zog daraus die Konsequenzen und strich die U-Bahn aus ihrem Namen. Weil sie sich aber weiter für den öffentlichen Verkehr einsetzen wollte, nannte sie sich seit der Generalversammlung vom 23. April 1974 Verein pro öffentlicher Regionalverkehr Zürich.

Der Verein Pro Zürichberglinie entstand, nachdem die Zürcher Behörden-delegation für den Regionalverkehr 1969 ihren Transportplan für die weitere Region Zürich vorgestellt hatte. Dieser Plan enthielt als wichtiges Element im Bereich öffentlicher Verkehr einen Bahntunnel zwischen dem Glattal und dem Bahnhof Stadelhofen, den Zürichbergtunnel. Um die Schaffung dieser neuen Linie zu unterstützen und die politischen Entscheidungen voranzutreiben gründeten einige Kantons- und Gemeinderäte aller Parteien aus dem Glattal und dem Zürcher Oberland am 4. November 1970 den Verein Pro Zürichberglinie, der dann mit dem positiven S-Bahn-Entscheid von 1981 sein Ziel erreicht hatte und mit dem VRZ zum VöV-ZH fusionieren konnte.

### **Es begann mit zwei Gutachten**

Selbstverständlich sind der VöV-ZH und seine Vorgängervereine nicht die Erfinder des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Kanton Zürich. Diesen gab es schon zur Zeit der Postkutschen und dann erst recht, als im 19. Jahrhundert das dichte Eisenbahnnetz rund um Zürich gebaut wurde. Mit der Verbreitung des Autos nach dem zweiten Weltkrieg und dem allgemeinen





Wachstum der Mobilität erhielt das Verkehrsproblem ab der Mitte des letzten Jahrhunderts eine neue Dimension. Zwei 1952 vom Zürcher Stadtrat in Auftrag gegebene Expertengutachten für einen Generalverkehrsplan unterstrichen beide auch die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs. Neben einem City-Ring für die Strasse sahen beide ein S-Bahn-Kreuz in der Mitte von Zürich, die streckenweise unterirdische Führung der Strassenbahn im Zentrum und einen Strassenbahntunnel ins Glattal vor. Die Weiterbearbeitung dieser Vorschläge führte schliesslich zur Tiefbahn-Vorlage, welche am 1. April 1962 von den Stimmberechtigten abgelehnt wurde.

Der negative Ausgang der Tiefbahn-Abstimmung und der Mangel, dass die beiden Gutachten für einen Generalverkehrsplan sich auf das Gebiet der Stadt Zürich beschränkten, führte dann auch im Kanton zu konkreten verkehrspolitischen Aktivitäten. So wurden 1963 für verschiedene Regionen Gesamtpläne in Auftrag gegeben. Die Ausarbeitung des Transportplans wurde von einem Koordinationsausschuss von Kanton, Stadt Zürich und SBB begleitet, welche den Auftrag gebenden Behörden am 18. Mai 1966 ihren Schlussbericht übergaben. Als zentrale Projekte wurden dabei die U-Bahn-Linie Kloten–Zürich–Dietikon und die Zürichberglinie der SBB vorgeschlagen. Für die Realisierung des Teils öffentlicher Verkehr aus dem Transportplan wurde dann die Behördendelegation für den Regionalverkehr Zürich geschaffen, wiederum bestehend aus Kanton, Stadt Zürich und SBB. Diese konstituierte sich am 24. Januar 1967 und nahm mit acht Arbeitsgruppen und privaten Fachleuten die Bearbeitung der mannigfaltigen planerischen, baulichen, betrieblichen, rechtlichen und finanziellen Probleme in Angriff. Nach zwei Jahren konnten erste Resultate der Öffentlichkeit vorgestellt werden, und die spätere U- und S-Bahn-Vorlage von 1973 begann sich zu konkretisieren. Parallel dazu wurden im Kanton Zürich erstmals öffentliche Gelder für den Bau von SBB-Anlagen eingesetzt.

# Kurz nach Spiez, 3 Minuten nach der Durchfahrt des ICE 1, ausgerüstet mit dem ETCS Level 2-System Trainguard® 200 von Siemens.

Wer die Mobilität von Menschen und Gütern auf dem Schienenweg garantieren möchte, muss mit modernsten Technologien die Weichen stellen. Die Stellwerke, Leitsysteme, Zugbeeinflussungssysteme und Komponenten von Siemens haben darum alle eines gemeinsam: Sie machen die Bahn schneller, zuverlässiger und sicherer. Womit das Bahnland Schweiz laufend an Attraktivität gewinnt.



**S-Bahn Zürich: die beste Verbindung  
zwischen Stadt und Land.**

**Gelb und zuverlässig – Ihr Postauto**



**PostAuto**  
**DIE POST** 

# OeV + IV = ÖV\*

\* ökonomischer Verkehr

TCS Sektion Zürich  
Geissbühlstrasse 24/26  
an der Kantonsstrasse  
Dübendorf – Hegnau  
8604 Volketswil-Hegnau

Telefon 044 286 86 86

[www.tcs-zueri.ch](http://www.tcs-zueri.ch)



TCS Service Center Volketswil-Hegnau

*Mobilität total*

# Heute ist Mobilität gefragt

(Das wussten wir schon vor 125 Jahren)

Seit 125 Jahren

VBZ

Züri  Linie

Umsteigen lohnt sich.



## Mitgliedschaft VöV-ZH

Ich möchte Mitglied werden:

Name \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Datum/Unterschrift \_\_\_\_\_

**Jahresbeitrag:** Einzelmitglieder CHF 30.–  
Firmen und Gemeinden CHF 70.–

**Bitte retournieren an:**

Sekretariat VöV-ZH • c/o Eichenberger AG • Postfach • 8023 Zürich



Kanton (5 Mio.) und Gemeinden (4 Mio.) beteiligten sich an den Kosten von 36 Mio. Franken für den Ausbau der rechtsufrigen Linie am Zürichsee, welche am 28. Mai 1968 als erste S-Bahnlinie im Kanton Zürich ihren Betrieb aufnehmen konnte. Für grössere finanzielle Leistungen des Kantons fehlten aber damals noch die rechtlichen Grundlagen, weshalb den Stimmberechtigten am 4. Juni 1972 ein besonderer Verfassungsartikel und ein Regionalverkehrsgesetz zur Entscheidung vorgelegt wurden. Beide wurden deutlich angenommen und erlaubten damit die Vorbereitung der konkreten Kreditanträge für die grossen Projekte.

### **Motionen, Initiativen und Volksabstimmungen**

Die Ablehnung der Vorlage für eine U- und S-Bahn am 20. Mai 1973 bedeutete einen Wendepunkt für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich. Zwar brauchte es eine gewisse Zeit bis zum nächsten grossen Wurf, aber unter den Förderern des öffentlichen Verkehrs herrschte kein Katzenjammer. Vielmehr entwickelte sich bald so etwas wie eine Aufbruchstimmung. Schon am Tag nach der Volksabstimmung reichte der Präsident des Vereins Pro Zürichberglinie im Kantonsrat eine Motion zur Verwirklichung der S-Bahn ein. Ein Monat später wurde in der Stadt Zürich von den Gegnern der U-Bahn-Vorlage eine Volksinitiative eingereicht, welche einen Rahmenkredit von 200 Mio. Franken verlangte, welche innert zehn Jahren für die Beschleunigung des Tramverkehrs, den Bau von Busspuren und die Verbesserung der Verkehrssteuerung eingesetzt werden sollten. Diese Initiative wurde am 13. März 1977 vom Volk angenommen. Die damit bewilligten Mittel wurden dann aber zum grössten Teil für die Finanzierung des Trams Schwamendingen eingesetzt. Es folgten eine Volksinitiative für den teilweisen Ausbau der Glattallinie auf Doppelspur (150 Mio.), zu welcher der Regierungsrat die Doppelspur Wallisellen–Uster als Gegenvorschlag (50 Mio.) vorlegte. Der Gegenvorschlag wurde am



18. Februar 1979 mit rekordverdächtigen 83% Ja-Stimmen angenommen und war dann der Beginn einer langen Reihe von positiven kantonalen Abstimmungsresultaten für Projekte des öffentlichen Verkehrs. Dass dies möglich wurde, war ganz wesentlich der Schaffung eines Fonds für die Finanzierung von Investitionen des öffentlichen Verkehrs (Verkehrsfonds) zu verdanken. Dieser wurde von privater Seite vorgeschlagen, durch Exponenten von VPZ und VRZ ausgearbeitet, als parlamentarische Initiative im Kantonsrat eingereicht und am 2. April 1978 gegen den Willen des Regierungsrates von den Stimmberechtigten angenommen. Auf städtischer Ebene wurde im gleichen Jahr (24. September 1978) das Tram Schwamendingen bewilligt, das dann 1986 eingeweiht werden konnte. Für diese Tramlinie konnte die unter der Autobahn erstellte Vorinvestition für die U-Bahn verwendet werden, für welche die Stimmbürger 1971 einen Kredit von 31 Mio. Franken bewilligt hatten, der dann 1975 vom Zürcher Gemeinderat um 6,3 Mio. für die Anpassungen an die Trambedürfnisse und die Aufgänge ergänzt wurde.

### **Mit der S-Bahn kam der Durchbruch**

Mit den politischen Vorstössen und Volksabstimmungen der 1970er Jahre und den weiter zunehmenden Mobilitätsbedürfnissen wurde die Zeit reif für den dringend gewordenen grossen Schritt für den öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich. Am 29. November 1981 bewilligten die Stimmberechtigten des Kantons Zürich mit 209 177 Ja- und 74 467 Nein-Stimmen einen Kredit von 523 Mio. Franken für den Bahnhof Museumstrasse und die neue Linie nach Stadelhofen und durch den Zürichberg nach Dietlikon und Dübendorf, als Kernstück der Zürcher S-Bahn. Damit hatte man wieder festen Boden unter den Füßen, und man konnte die Planung der nächsten Schritte darauf abstützen. Bereits 1983 wurde die Verlängerung der Sihltal-Zürich-Uetliberg-Bahn zum Hauptbahnhof bewilligt, und 1986



die erste Teilergänzung zur S-Bahn, zwei Projekte, die 1990 gleichzeitig wie das Kernstück der S-Bahn in Betrieb genommen werden konnten. Parallel zum Fortschritt der Bauarbeiten, wurde die Vorbereitung eines Tarifverbundes in Angriff genommen, wie er in der Abstimmungs-Vorlage als flankierende Massnahme in Aussicht gestellt worden war. Schliesslich ging man dann noch einen entscheidenden Schritt weiter und unterbreitete den Stimmberechtigten am 6. März 1988 einen Verkehrsverbund, für den das notwendige Gesetz ebenfalls mit mehr als 75% Ja-Stimmen angenommen wurde. Mit der Verwirklichung all dieser Projekte und der Einweihung von S-Bahn und Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) am 17. Mai 1990 wurde ein neues Zeitalter des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich eröffnet.

Bereits 1989, also während die ersten Projekte noch in Arbeit waren, wurde ein Kredit für die zweite Teilergänzung bewilligt, die dann schrittweise bis 1997 ebenfalls in Betrieb genommen werden konnte. Inzwischen entwickelten sich S-Bahn und ZVV zu einer eigentlichen Erfolgsgeschichte, die einerseits neue Engpässe sichtbar machte und andererseits auch zeigte, dass gute Angebote im öffentlichen Verkehr auch angenommen und benützt werden. Dies und die Erkenntnis, dass der von den SBB für Bahn 2000 vorgesehene Ausbau der Wipkinger Linie langfristig nicht genügen würde, führte dann zur Planung einer weiteren Durchmesserlinie Wiedikon/Altstetten–Oerlikon mit dem neuen unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse. Dafür bewilligten die Stimmbürger am 23. September 2001 einen Staatsbeitrag von 580 Mio. Franken. Wenn die Hauptarbeiten wie vorgesehen 2007 beginnen können, wird diese Linie im Dezember 2013 ihren Betrieb aufnehmen. In der Zwischenzeit entsteht im Dreieck Oerlikon–Flughafen–Dübendorf die neue Stadtbahn Glattal, für welche am 9. Februar 2003 ein Kredit von 555 Mio. Franken bewilligt wurde. Deren erste Etappe ist seit Ende 2006 in Betrieb, und die beiden anderen folgen 2008 und 2010.





### **Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs muss weiter gehen**

Mit der erfreulichen Entwicklung der Benützerzahlen bei allen öffentlichen Verkehrsmitteln im Kanton Zürich und immer mehr auch darüber hinaus ist der Erfolg bereits ein Stück weit zum Problem geworden. Um das Angebot der S-Bahn und ihrer Zubringer der wachsenden Nachfrage anpassen zu können, müssen die Anlagen weiter ausgebaut werden. Die Verwirklichung einer dritten Teilergänzung ist in vollem Gang, und eine vierte wird abgestimmt auf die neue Durchmesserlinie und zahlreiche Projekte des nationalen Verkehrs vorbereitet. Sie soll zusammen mit der Durchmesserlinie 2013 zur Verfügung stehen und neben der Beseitigung von Engpässen auch neue Verbindungen und Taktverdichtungen ermöglichen. Auf Stadtgebiet ist das Eisenbahnnetz damit definiert, da sich alle wesentlichen Engpässe ausserhalb der Stadtgrenzen befinden.

In der Stadt Zürich konzentrierte man sich nach dem Tram Schwamendingen vor allem auf Anpassungen am Busnetz, während die Ablehnung der U-/S-Bahn von 1973 nicht zu einer Ueberarbeitung der auf diese abgestützten Tram-Netzkonzeption führte. Es waren dann die einsetzende Entwicklung in Zürich West und vor allem das Stadion-Projekt, welche zur Planung einer neuen Tram-Linie in diesem Gebiet führten. Ueber dieses Tram Zürich West wird noch 2007 an der Urne entschieden. Es soll bis 2010 realisiert werden und den Auftakt für eine Reihe von weiteren Neubaustrecken bilden. Nachdem verschiedene Vorstösse nach dem Entscheid für die neue S-Bahn-Durchmesserlinie auch für das Tram neue konzeptionelle Netzvorstellungen verlangt hatten und auch starke Interessengruppen aus Zürich West die Integration der neuen Tramlinie in ein Gesamtkonzept forderten, haben die VBZ im Jahr 2006 in einer umfassenden Studie diese Entwicklungsschritte erarbeitet. Bis diese verwirklicht werden können, sind aber noch schwierige politische Entscheidungsabläufe zu



erwarten, da es teilweise um anspruchsvolle Projekte und hohe Kreditbeiträge gehen wird. Wenn das hohe Niveau des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Zürich erhalten bleiben soll, sind die vorgesehenen neuen Tangentialverbindungen notwendig. Sie werden nicht nur die Reisezeiten zwischen den äusseren Quartieren massgebend verkürzen, sondern auch die Verbindungen durch das Stadtzentrum entlasten.

### **Der VöV-ZH wird wachsam bleiben**

In Bezug auf die nationalen Anliegen des öffentlichen Verkehrs hat sich der VöV-ZH etwas zurückgehalten und die Aktivität weitgehend seiner Dachorganisation IGÖV-CH überlassen. Da diese aber über einige Zeit nicht zu befriedigen vermochte, trat der VöV Ende 1998 aus der Dachorganisation aus, um dieser erst auf Neujahr 2006 wieder beizutreten.

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Kanton Zürich ist jedoch vom Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zürich in manchen Teilen mitgeprägt worden. Verschiedene wichtige politische Vorstösse sind aus seinen Reihen angeregt worden. Lobbyarbeit bei Behörden und Verkehrsunternehmungen sowie Informationsvermittlung für Mitglieder und Politiker gehörten zum regelmässigen Programm des VöV-ZH. Und in rund einem Dutzend Volksabstimmungen hat sich der Verein aktiv an der Werbekampagne beteiligt. Er hat mitgeholfen, den öV zu dem zu machen, was er heute ist, und ist bereit, dies weiterhin zu tun. Dazu wird er die Entwicklung wachsam verfolgen, Vorschläge machen und dort Unterstützung gewähren, wo dies nötig ist.

# Die wichtigsten politischen Entscheide zum öffentlichen Verkehr in Stadt und Kanton Zürich

1961	Beitrag an Ausbau rechtes Seeufer (mit Beteiligung der Gemeinden)	bewilligt	Kantonsrat
01.04.1962	Tiefbahn-Vorlage Stadt Zürich	abgelehnt	Volk
1971	Vorinvestition U-Bahn Schwamendingen (Stadt Zürich)	angenommen	Volk
04.06.1972	Verfassungsartikel und Gesetz über den Öffentlichen Regionalverkehr	angenommen	Volk
20.05.1973	U- und S-Bahn-Vorlage (Kanton)	abgelehnt	Volk
20.05.1973	U- und S-Bahn-Vorlage (Stadt)	abgelehnt	Volk
1974	Forchbahntunnel Zumikon (mit Beiträgen der Forchbahn-Gemeinden)	bewilligt	Kantonsrat
ca. 1975	Beitrag an Flughafenlinie	bewilligt	Kantonsrat
1975	Anpassung U-Bahn-Tunnel für Tram (Stadt Zürich)	bewilligt	Gemeinderat
13.03.1977	200-Millionen-Initiative (Stadt)	angenommen	Volk
02.04.1978	Verkehrsfonds-Gesetz	angenommen	Volk
24.09.1978	Tram Schwamendingen (Stadt Zürich)	angenommen	Volk
18.02.1979	Doppelspur Wallisellen – Uster	angenommen	Volk
29.11.1981	Kernstück der Zürcher S-Bahn	angenommen	Volk
27.02.1983	Verlängerung SZU (mit Beteiligung der SZU-Gemeinden)	angenommen	Volk
23.09.1984	S-Bahn-Haltestelle Uni	abgelehnt	Volk
07.12.1986	S-Bahn 1. Teilergänzung	angenommen	Volk
06.09.1987	Tunnel Aathal (mit Beteiligung Gde. Seegräben)	angenommen	Volk
06.03.1988	Verfassungsänderung und Personenverkehrsgesetz (ZVV)	angenommen	Volk
26.11.1989	S-Bahn 2. Teilergänzung	angenommen	Volk
23.09.2001	Bahnhof Löwenstrasse	angenommen	Volk
04.02.2003	Stadtbahn Glattal	angenommen	Volk
24.11.2003	S-Bahn 3. Teilergänzung	bewilligt	Kantonsrat
17.06.2007	Tram Zürich-West (Stadt)	angenommen	Volk
25.11.2007	Tram Zürich-West (Kanton)	.....	Volk

# Die Präsidenten des VöV-ZH und seiner Vorgänger

1966 Gründung GZU  
Präsident:  
GR Otto Baumann

1970 Gründung PZB  
Präsident:  
KR Max Korthals

1974 Neuer Name VRZ

1975 Präsident:  
KR Walter Kyburz

1976 Präsident:  
KR Dr. Hans Oester

1977 Präsident:  
NR Dr. Konrad Basler

1982 Fusion zum VöV-ZH  
Präsident:  
NR Dr. Hans Oester

1990 Präsident:  
KR Leo Lorenzo Fosco

1992 Präsident:  
KR Kurt Schreiber

2006 Präsident:  
KR Gerhard Fischer

## Impressum:

Redaktion: W. Diener; Gestaltung und Realisation: PostAuto Schweiz AG, Region Zürich;

Druck: Stadt Zürich, GeoPrint-Shop