Zeitschrift: Annuaire suisse de science politique = Schweizerisches Jahrbuch für Politische Wissenschaft

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Politische Wissenschaft

Band: 12 (1972)

Artikel: Öffentlichkeit der Planung in der Demokratie

Autor: Künzli, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-171756

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: 03.07.2025

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

ÖFFENTLICHKEIT DER PLANUNG IN DER DEMOKRATIE

von

HANS KÜNZI

Professor an der Universität Zürich
Regierungsrat, Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zürich

I. Einleitung

Dem Thema « Öffentlichkeit der Planung in der Demokratie » kommt im heutigen Zeitpunkt eine besonders aktuelle Bedeutung zu. Man könnte den Titel in drei unabhängige Teile aufteilen, nämlich in « Öffentlichkeit », in « Planung » und in « Demokratie ». In diesem Sinne müsste sich zwangsläufig eine vorwiegend theoretische Betrachtung solcher Themen ergeben. Eine kleine Analyse in dieser Richtung möchte ich auch zu entwickeln versuchen. Die Verbindung der drei Begriffe zum oben fixierten Haupttitel soll mir besonders Gelegenheit bieten, auch vom pragmatischen Standpunkt aus zu operieren, um zu zeigen, in welcher Form sich diese Art der Planung an Hand von Beispielen abwickeln kann, handelt es sich doch darum, Planung und Demokratie derart zu gestalten, dass dadurch der Öffentlichkeit möglichst grosser Nutzen erwächst. Um der gestellten Aufgabe gerecht zu werden, und zwar in theoretischer wie in praktischer Weise, möchte ich meine Erfahrungen heranziehen, die ich während meiner Zeit als Dozent für Operations Research an der Universität Zürich sowie als Regierungsrat des Kantons Zürich machen konnte.

Als Dozent habe ich mich sowohl mit Theorie und Praxis der Planung befasst, denn Operations Research könnte man definieren als « Planung unter Berücksichtigung verschiedener wissenschaftlicher Methoden ». Das Resultat dieser wissenschaftlichen Planung sollte aber praktisch verwertbar sein in einem Betrieb, im Verkehr, in der Volkswirtschaft oder anderswo.

Die Demokratie erlaubt uns an den Hochschulen eine freie Lehre und Forschung, ganz besonders auch in Richtung des Operations Research und der verwandten Planungslehren zu betreiben. Andererseits sollte in der Demokratie diese freie Lehre und Forschung der Öffentlichkeit unterbreitet werden, denn der einzelne Bürger darf wissen, was an unseren Hochschulen betrieben wird.

Als Regierungsrat kann man nicht mehr Wissenschafter im weiten Rahmen sein, aber man kann von der Wissenschaft profitieren und gewissermassen als ihr Konsument auftreten. In besonders hohem Masse sollte man sich für den Planungssektor interessieren, der mehr oder weniger in alle Departemente hineingreift; setzt doch auf dieser Stufe eine Planung

ein, die aufs engste mit der Demokratie verbunden sein muss, denn wir planen in der Demokratie und für die Demokratie. Es stellt sich nun die Frage, wie weit die Öffentlichkeit miteinbezogen werden kann.

II. Die Öffentlichkeit

Sprechen wir von der « Öffentlichkeit », so verstehen wir darunter im allgemeinen die Zugänglichkeit zu Vorstellungen, Veranstaltungen, Untersuchungen oder in unserem Falle zu Planungen für einen unbegrenzten Kreis. Unter « öffentlicher Meinung » verstehen wir weiter eine statistisch nachweisbar vorherrschende Einstellung einer Gesellschaft zu solchen Veranstaltungen oder Projekten. Diese öffentliche Meinung spielt eine zentrale Rolle in einem freiheitlichen Staatswesen, wo ja verlangt wird, dass sich weiteste Kreise an den für das öffentliche Leben entscheidenden Vorgängen interessieren.

Es gibt Probleme, die unter allen Umständen im Rahmen einer weiten Öffentlichkeit behandelt werden müssen; ich denke dabei an die Politik in unserer Demokratie, auf die ich später noch eingehen möchte. Bei einer Volksabstimmung handelt es sich darum, die öffentliche Meinung für eine bestimmte Frage zu ermitteln. Um diese Abstimmung vorzubereiten, sollte vorangehend eine objektive Öffentlichkeitsarbeit durch den Staat oder durch die Gemeinde betrieben werden. Je besser die Öffentlichkeit über ein Problem orientiert ist, desto zuverlässiger kann der einzelne Beteiligte seine Pflicht als Stimmbürger erfüllen.

Daneben gibt es aber auch zahlreiche Sektoren innerhalb eines freien Staatswesens, bei denen man die Öffentlichkeit sicher ausschliessen muss. Wir denken dabei an gewisse Gerichtsverfahren, an Geschehnisse in Spitälern usw., bei denen es gilt, die Persönlichkeitsrechte des einzelnen zu schützen. Ob die öffentliche Meinung auch immer die richtige sei, d.h. die beste Lösung in unserem Falle für die Demokratie bringt, ist problematisch; sie kann bekanntlich manipuliert werden.

Es wird nun unsere Aufgabe sein, abzuklären, wieweit die Planung in unserer Demokratie Sache der Öffentlichkeit sein kann und sein muss. Vorher wollen wir uns aber noch einige Gedanken über Demokratie und Planung ganz allgemein machen.

III. Die Planung

Wir haben in der Einleitung bereits den wissenschaftlichen Aspekt der Planung angeschnitten. Ich möchte hier noch etwas ausführlicher werden und als Definition der Planung ein « Unternehmen der ratio, des abstrahierenden Verstandes » festlegen. So begründet geht eine Planung aus von der Überzeugung, es lasse sich ein Gebilde, ein Werk, eine Aufgabe

oder Entwicklung so berechnen und durchführen, dass unter Ausschaltung des Zufalls sowie aller höheren oder unerwünschten Einwirkungen die optimalste Lösung — man könnte auch sagen — die beste Lösung für ein Problem gefunden, bzw. errechnet werden kann. Bei einem solchen Vorgehen sind die beiden Elemente, nämlich das Kreative und das Rationale, besonders wesentlich. Eine Planung erfordert nämlich schöpferisches Denken; man erinnere sich an den sogenannten Modellbegriff. Um ein Modell aufzubauen, braucht es neben der Geschicklichkeit ganz besonders auch Phantasie. Andererseits benötigt das Planen streng logisch-rationale Ausscheidungsverfahren. Auch hier erinnere ich an den Modellgedanken, in den sich öfters komplizierte mathematische Überlegungen einschliessen.

Planung muss somit idealistisch und rational betrieben werden. Gerade dadurch aber, dass sie rein rational jeden andern Einfluss ausschalten zu können meint, kann sie auch illusionär und flach werden. Wie köstlich drückt sich Bert Brecht in diesem Sinne aus, wenn er in der « Dreigroschenoper » im Lied des Bettlerkönigs Peachum über die Unzulänglichkeit menschlichen Strebens sagen lässt:

> « Ja, mach nur einen Plan —
> sei nur ein grosses Licht!
> und mach dir einen zweiten Plan —
> gehn tun sie beide nicht.»

Bewegen wir uns wieder vorwiegend auf der politischen Ebene, so können wir der Planung eher ein aristokratisches, bürokratisches bis diktatorisches Denken zuschreiben. Wenn der Politiker einen Plan besitzt, so ist es sein Bestreben, ihn auch durchzusetzen. Wir kennen aus der Geschichte Beispiele, wo dieses Durchsetzen mit Gewalt, unter Umständen mit Kriegen, erfolgte. Es gibt aber auch andere Mittel, um seinen Plan durchzusetzen, nämlich, die Öffentlichkeit davon zu überzeugen. Diese Aufgabe ist oft schwierig innerhalb der Demokratie.

IV. Die Demokratie

Unter Demokratie ist nicht nur eine bestehende Staatsform oder eine Verschiedenheit von Staatsformen (Repräsentativ-Demokratie, dynamische Demokratie mit wechselnden Mehrheiten, Proporz- oder Konkordanzdemokratie, wie zum Beispiel in der Schweiz) zu verstehen. Demokratie ist vielmehr eine grosse Idee, fussend auf der Überzeugung, dass die Gesamtheit der Bürger oder also eine weite Öffentlichkeit fähig und dazu berufen sei, am Aufbau des Staates aktiv mitzuwirken. Anders gesagt, diese Idee geht aus vom Glauben an die Fähigkeit und das Recht des Menschen zur Selbstbestimmung. Es wird dabei angenommen, dass die Summe der Interessen und der Einzelwillen das Gemeinwohl ergeben, vorausgesetzt, dass jedem Bürger gleiche Startchancen gegeben werden. In diesem Sinne

beschränken sich demokratisches Denken und demokratische Ideen nicht nur auf das Politische, sondern sie dehnen sich auf sämtliche Lebensäusserungen aus, und somit auch auf das Planen, das uns hier besonders interessiert. Sie fordern, dass die beste, gerechteste Lösung der Probleme auf der chancengleichen Mitwirkung aller beruhe resp. aus ihr hervorgehe.

Im Staatsbereich konzentriert sich diese demokratische Idee auf den Gedanken und das Postulat der Selbstbestimmung des Volkes nach dem Willen der jeweiligen Mehrheit in Freiheit und Gleichheit, wobei sich diese freie Mehrheit die Institutionen der verantwortlichen Regierung, der Verwaltung und der Gerichte als zentrale Staatskörperschaften schafft. Auf diese Weise werden Willkür und Korruption weitgehend ausgeschlossen, dafür ein System garantiert, das ein optimales staatliches Zusammenleben unter Berücksichtigung der freien öffentlichen Meinung garantiert.

V. Planen in der Demokratie

Nach diesen Betrachtungen könnte man leicht den Eindruck gewinnen, Demokratie und Planung stünden in einem gewissen Gegensatz oder Widerspruch zueinander. Der Plan wird aus einem Kopf geboren, allenfalls von einem Team von Fachleuten weiterverarbeitet und verfeinert. Aber alles hat sich der Grundidee unterzuordnen, und was sich ihr nicht unterordnen lässt, wird als störend ausgeschaltet. Dass aber alle dreinzureden haben, gleichviel ob sie von der Sache etwas verstehen oder nicht, erscheint dem Planenden auf den ersten Blick absurd. Das Mitspracherecht aller könnte höchstens zur Verwässerung der Idee, zum unguten Kompromiss und « Kuhhandel » führen. Sachliches Denken erfordert scheinbar für die Planung die Beschränkung des Mitspracherechtes auf die wirklich Sachverständigen und damit eben die Preisgabe der demokratischen Grundidee der allgemeinen Urteilsfähigkeit. So sind die Wirtschaft, die Wissenschaft, die Armee usw. denn auch nicht demokratisch, sondern hierarchisch aufgebaut. Für den konsequent Planenden erscheint auch im Staate und seinem Geltungsbereich die Demokratie bestenfalls als Hemmschuh und Zeitverlust, indem sie zwingt, für einen fertigen Plan die Zustimmung der Mehrheit auf dem Wege der Überzeugungsbildung zu gewinnen.

In Wirklichkeit dient das scheinbare Hindernis der Demokratie erfahrungsgemäss bei der Planung der Ausreifung der besten Lösung. Vier Augen sehen mehr als zwei ! Gerade jene Gefahr der Rationalität, dass sie eindimensional und damit flach wird (Plan kommt von griech. *planos* = Fläche), wird überwunden oder ausgeglichen durch die Rücksichtnahme auf die Ideen und den Willen anderer. Schon die blosse Tatsache, dass mein Plan der Kontrolle und dem Willen einer Mehrheit unterstellt ist, um durchgeführt werden zu können, treibt mich zur optimalen Arbeit an meinem Plan. Es ist meine persönliche Erfahrung, dass der oft unbequem und lästig erscheinende demokratische Einspruch oder der Widerstand der

Mehrheit gegen einen Plan nicht nur zwingt, ihn neu und besser zu überdenken, unter Umständen auch fallen zu lassen, sondern dass erst auf dem Wege dieser komplizierenden Mehrheits- und Meinungsbildung schliesslich der echte und richtige Plan auftaucht. Umgekehrt wäre wohl auch das Scheitern so vieler Pläne (« Fünfjahrespläne » usw.) in Diktaturstaaten aus diesem Fehlen der demokratischen Kontrolle und des demokratischen Widerstandes zu erklären.

Die Spannung zwischen dem demokratischen und dem Planungsprinzip erweist sich also nicht als eine gefährliche oder gar tödlich-gegensätzliche, sondern als eine gesunde und fruchtbare. Zudem erinnert sie an die Unvollkommenheit aller menschlichen Pläne und warnt vor der *hybris*, der hochmütigen Selbstherrlichkeit.

VI. Öffentlichkeit der Planung in der Demokratie

Wenn man von einer « vermehrten Öffentlichkeit in der Planung » spricht, so ist darunter weitgehend das im letzten Abschnitt Gesagte zu verstehen. Der Planer tut gut daran, nicht isoliert, im stillen Kämmerchen seine Projekte vorzubereiten. Eine weite Öffentlichkeit muss in dem Sinne mitwirken, dass der Planer in der Lage ist, im Geiste dieser weiten Öffentlichkeit zu arbeiten. Er muss wissen, ob seine Pläne und Gedanken einer Mehrheit im Volke zusagen oder nicht. In der Politik lässt sich dieses Vorgehen verwirklichen, indem der Information der Öffentlichkeit vor und während der Projektausarbeitung die entsprechende Beachtung geschenkt wird. In Vorträgen, Diskussionen und Artikeln muss über laufende Projekte genügend informiert werden. Hier ist auch der Einsatz unserer Massenmedien angezeigt.

Wird in diesem Sinne geplant und ein bestimmtes Projekt erarbeitet, wie zum Beispiel die Untergrundbahn von Zürich, so soll die Volksabstimmung die Bestätigung (eventuell auch die Ablehnung) durch den Stimmbürger darstellen. Dieser kennt seit längerer Zeit das Planungsprojekt und hatte früher schon die Möglichkeit, sich auf irgend eine Weise zu äussern. Damit entfällt auch der Vorwurf, der Stimmbürger werde an der Abstimmung vor vollendete Tatsachen gestellt und könne sich nur noch mit « ja » oder « nein » zu einem Kreditbegehren äussern.

Vielfach wird heute verlangt, anstelle eines bestimmten Planes (Projektes) müsse man dem Stimmbürger mehrere Varianten vorlegen, so dass er nicht lediglich « ja » oder « nein » zu einem einzigen Projekt sagen müsse, sondern sich zu einer Variante bekennen könne. Dieses Vorgehen wäre höchst ideal, aber in vielen Fällen kaum praktikabel. Das heute zur Diskussion stehende Projekt einer Zürcher U-Bahn zum Beispiel benötigte einen zeitlichen Arbeitsaufwand von etwa 8 Jahren. Bei zwei und mehr Varianten oder Alternativen würde sich die Planungszeit ganz ungebührlich in die Länge ziehen, was keineswegs zu verantworten wäre. Es hat keinen

Sinn, das Volk nur über Grobpläne entscheiden zu lassen, denn eine der wichtigsten Komponenten stellen die Kosten dar. Um diese zu ermitteln, braucht man mehr, nämlich genaue Detailpläne.

Wird aber in dem oben skizzierten Sinne vorgegangen, indem man während der Planung die Öffentlichkeit weitgehend orientiert, so betreibt man eine realistische Planung, die sich in einem demokratischen Verfahren abwickelt. Ich bin fest davon überzeugt, dass dieses Planungsverfahren für die Zukunft wegweisend sein wird. Es verlangt aber vom Planer oder von dem Planungsgremium, dass diese den oben erwähnten Kontakt mit der Umwelt herzustellen in der Lage sind. Als Beispiel einer solchen offenen Planung sei im folgenden auf das Projekt des regionalen öffentlichen Verkehrs Zürich hingewiesen.

VII. Die Öffentlichkeit der Planung im Zürcher Regionalverkehr

1. *Die Zürcher Behördendelegation und ihr Konzept*

Im Jahr 1963 entschlossen sich der Kanton Zürich, die Stadt Zürich sowie die Schweizerischen Bundesbahnen, gemeinsam einen Transportplan für die Region Zürich auszuarbeiten. Ein solches Vorgehen kann als neuartig bezeichnet werden, besonders deshalb, weil sich drei verschiedene Behörden zusammengeschlossen haben, um gemeinsam eine grosse Planungsaufgabe für eine ferne Zukunft an die Hand zu nehmen. Der dazu gegründete Koordinationsausschuss setzte für die Planungsarbeiten das Studienbüro für den Transportplan der Region Zürich ein und beauftragte ein gut ausgewiesenes Ingenieurbüro mit der Leitung und Durchführung. 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.

Bei diesem ersten Transportplan beschränkte man sich auf eine engere Region (man spricht auch vom « Metropolitangebiet »), die mit einem Radius von rund 12 km vom Stadtzentrum aus gemessen überdeckt werden kann. Dieses Metropolitangebiet umfasst neben der Stadt Zürich etwas über 40 weitere Gemeinden und weist eine Fläche von rund 400 km² auf. Der umfangreichen Planung wurden grundsätzlich zwei zeitliche Zustände zugrundegelegt, nämlich der Zustand 1 (Z 1), für den mit 7,5 Millionen Einwohnern in der Schweiz und 1,45 Millionen Einwohnern im Kanton Zürich gerechnet wird. Dieser Zustand dürfte im Jahre 1990 erreicht sein. Als Fernziel der Planung gilt der Zustand 2 (Z 2), in dem die Schweiz 10 Millionen Einwohner aufweist und der Kanton Zürich etwa 2,1 Millionen. Unsere Bevölkerungsstatistiker glauben, dass Z 2 in den Jahren 2030 bis 2050 erreicht sein wird.

Für die engere Region oder das Metropolitangebiet ergibt sich folgende Entwicklung nach Wohn- und Arbeitsplätzen:

	Zustand Z O (1965)	*Zustand Z 1*	*Zustand Z 2*
Wohnplätze	670 000	900 000	1 200 000
Arbeitsplätze	390 000	560 000	760 000

(Bei den Arbeitsplätzen sind Mittel- und Hochschulen mitberücksichtigt.)

Zu beachten ist auch die Schätzung, dass sich die Arbeitsplatzzahl in der Stadt Zürich bei ungefähr gleichbleibender Wohnbevölkerung von 380 000 im Zustand 1 auf 490 000 im Zustand 2 erhöhen wird. Heute zählt man rund 300 000 Arbeitsplätze in der Stadt.

Ausgehend von diesen Entwicklungszahlen, ist damit zu rechnen, dass sich der gesamte Verkehr bis zum Zustand 2 praktisch verdreifacht haben wird. Auch ein voll ausgebautes Strassennetz wird eine derartige Zahl an Fahrzeugen innerhalb der engeren und der weiteren Region praktisch nicht bewältigen können. Nur moderne öffentliche Verkehrsmittel ermöglichen hier eine durchgreifende Sanierung.

Das wohl wichtigste Ergebnis war die klare Erkenntnis, dass die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs in Zukunft durch schienengebundene Fahrzeuge zu übernehmen sei, die über eigene, von der Strasse völlig getrennte Fahrwege verfügen. Man entschied sich für ein Konzept, nach welchem im sogenannten Metropolitangebiet eine U-Bahn zu errichten sei, während die weiter entfernten Gebiete der Region durch Schnellbahnen der SBB bedient würden. Als Feinverteiler in der City sollen weiterhin Tram- und Buslinien zur Verfügung stehen.

Nachdem der Koordinationsausschuss im Herbst 1966 diesem Grundkonzept zugestimmt hatte, wurde durch den Regierungsrat des Kantons Zürich, den Stadtrat von Zürich sowie die Generaldirektion der SBB die sogenannte Behördendelegation bestellt, welche die Realisierung des Transportplanes, soweit er den öffentlichen Verkehr betrifft, in die Wege zu leiten hatte. Diese Delegation setzt sich heute aus drei Regierungsräten, drei Stadträten sowie drei Vertretern der Schweizerischen Bundesbahnen zusammen. In der ersten Sitzung der Behördendelegation am 24. Januar 1967 wurde ihr Pflichtenheft wie folgt festgelegt:

a) Abklärung der Rechtsfragen, namentlich mit Bezug auf die Rechtsträgerschaft eines U-Bahn-Unternehmens, gesetzgeberische Massnahmen, Sicherung des Trassees der U-Bahn und Bauausführung;

b) Ausarbeiten von Vorschlägen für die Finanzierung des Baues einer U-Bahn-Linie von Kloten über das Zentrum von Zürich nach Dietikon sowie Fördern und Abklären der Finanzierungsmöglichkeiten der Bauten der SBB für die Verbesserung des Personennahverkehrs in der weiteren Region, namentlich des Baues der neuen Linie aus dem Raume Dübendorf/Dietlikon, Ermitteln der Kosten und der Wirtschaftlichkeit;

c) Abklären der Baufragen der U-Bahn sowie der Betriebsfragen U-Bahn/Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich;

d) Ergänzen des bestehenden Transportplans für die weitere Region Zürich;

e) Planen des Nahverkehrs der Eisenbahnen in der weiteren Region Zürich (Betriebskonzept, Ausbau);

f) Information der Behörden und der Öffentlichkeit.

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 Transportplanes
Arbeitsgruppe 5 für Planung des Nahverkehrs der Eisenbahnen in der weiteren Region
Arbeitsgruppe 6 für Finanzierung, Kosten und Wirtschaftlichkeit
Arbeitsgruppe 7 für Rechtsfragen (heute durch Expertengruppe ersetzt)
Arbeitsgruppe 8 für Information.

Um diese umfangreichen Planungsaufgaben zu finanzieren, wurde 1968 ein Kredit von Fr. 4 250 000.— eingesetzt, wobei Fr. 2 000 000.— durch den Kanton, weitere Fr. 2 000 000.— durch die Stadt Zürich und Fr. 250 000.— durch die Schweizerischen Bundesbahnen bewilligt wurden. In 20 Sitzungen hat sich die Behördendelegation mit all den genannten Aufgaben befasst. Diese sollen im folgenden kurz zur Darstellung gelangen.

2. *Das U-Bahn-Projekt*

Das U-Bahn-Projekt lässt sich wie folgt kurz beschreiben. Die Strecke von Kloten-Zürich-Dietikon weist eine Länge von 27,5 km einschliesslich die Abzweigung Hirschwiesen-Schwamendingen auf. Die zweispurige Bahn ist mit 30 Stationen, in Abständen von 600 bis 800 m in der Stadt — in den Aussenquartieren und Nachbargemeinden sind die Abstände etwas grösser — versehen. Der Streckenbau verläuft zu 54 % unterirdisch und zu 46 % oberirdisch. Die modern konzipierte U-Bahn wird im Zentrum mit einer Frequenz von 2 Minuten, im weiteren Stadtgebiet von 3 bis 6 Minuten und in den Nachbargemeinden von 12 bis 15 Minuten verkehren. Die Kapazität ist recht gross, können doch pro Zug 1300 Personen befördert werden oder 40 000 pro Stunde in jeder Richtung. Als besondere Vorteile sind hervorzuheben: kreuzungsfreier Verkehr und dadurch grosse Sicherheit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Die Spitzengeschwindigkeit beträgt 80 km/h, was unter Berücksichtigung der Haltezeiten einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 35 km/h entspricht. (Die entsprechende Durchschnittsgeschwindigkeit des Trams beträgt höchstens 16 km/h.) Die Wagen sind komfortabel ausgebaut und gestatten ein bequemes Ein- und Aussteigen. Die U-Bahn hat vor allem als Mittelverteiler (10 bis 15 km ab Stadtzentrum) den dichten Verkehr zwischen der Innenstadt und den Vororten im Metropolitanbereich zu bewältigen.

Im späteren Endausbau soll das Zürcher U-Bahn-Netz über drei Strecken verfügen, nämlich die schon erwähnte Durchmesserlinie Kloten-Hauptbahnhof-Sihlporte-Dietikon (mit diversen Erweiterungen). Die zweite Linie

führt vom Hirschwiesenplatz über den Limmatplatz nach dem Stauffacherplatz, Paradeplatz, Bellevue in die Kreise 7 und 8 und Richtung Forch. Die dritte Strecke beginnt bei Höngg und führt zum Hauptbahnhof über den Paradeplatz nach Wollishofen und bis Thalwil.

Die Bauzeit der ersten Strecke wird mit rund 13 Jahren angegeben. Nach Inbetriebnahme dieser Bahn soll es möglich sein, von Dietikon in 19 Minuten bis zum Hauptbahnhof Zürich zu gelangen. Die gleiche Zeit benötigt man für die Strecke Hauptbahnhof-Kloten.

3. *Die S-Bahn-Planung*

Bei der geplanten S-Bahn im Kanton Zürich handelt es sich um ein neuzeitliches regionales Massenverkehrsmittel, welches auf modern ausgebauten, bestehenden SBB-Strecken fährt, im Stadtgebiet jedoch seine eigene, vorwiegend unterirdische Linienführung erhält. Im allgemeinen werden die S-Bahnen nach einem starren Fahrplan verkehren. Sie sollen die U-Bahn ergänzen und als Grobverteiler die weitere Region Zürich im Umkreis von 30 bis 50 km direkt mit dem Stadtkern verbinden. Die modernen Züge zeichnen sich durch eine grosse Leistung aus. Ihre Reisegeschwindigkeit bewegt sich zwischen 50 und 60 km/h. Im starren Fahrplan werden, je nach Gebiet, alle 20 bis 30 Minuten Züge verkehren.

Die erste Ausbauphase des Zürcher S-Bahn-Netzes gilt der Zürichberglinie, die die beiden Engpässe Hauptbahnhof und Oerlikon zu entlasten hat. Diese Linie führt von einem neuen, unterirdischen Bahnhof Museumstrasse (zwischen Hauptbahnhof und Landesmuseum) durchwegs im Tunnel über Seilergraben und Stadelhofen durch den Zürichberg, dann in Hochlage weiter nach Dübendorf (-Uster-Rapperswil) und Dietlikon (-Winterthur). Diese eigentliche Zürichberglinie (Neubaustrecke) weist eine Länge von 15,5 km auf, davon werden 9,2 km im Tunnel verlaufen. Neben dem Bahnhof Museumstrasse wird die Linie über die Stationen Seilergraben (neu), Stadelhofen, Stettbach (neu) und Dübendorf/Dietlikon verfügen.

Pro Stunde und Richtung können 30 000 Personen bei einer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h befördert werden. Die Zürichberglinie erschliesst in idealer Weise das Zürcher Oberland und verbessert die Verbindung mit Winterthur. Die Fahrzeit Winterthur-Stadelhofen reduziert sich auf 15 Minuten, diejenige von Wetzikon nach Stadelhofen auf 23 Minuten.

Durch die grosse Entlastung, die dem Hauptbahnhof durch den neuen Bahnhof Museumstrasse zuteil wird, können die SBB den Regionalverkehr auch in anderen Richtungen besser ausbauen, so dass die Zürichberglinie, die sich im Verlauf der Planung zu einem eigentlichen Verkehrssystem entwickelt hat, einem sehr grossen Teil des Kantons zugute kommt. Bei der Zürichberglinie rechnet man mit einer Bauzeit von 7 bis 8 Jahren.

VIII. Die Information der Öffentlichkeit am Beispiel des Zürcher Regionalverkehrs

Wenn ein so grosses und wichtiges Projekt, wie dies der Zürcher Regionalverkehr darstellt, in der Demokratie geplant wird, so muss von allem Anfang an diese Planung im Licht der Öffentlichkeit geführt werden. Die Zürcher Behördendelegation war sich dieser Verpflichtung bewusst und setzte auch eine Arbeitsgruppe für Information ein. Diese Arbeitsgruppe hat für sich ein Pflichtenheft ausgearbeitet, das sich in zwei Teile gliedern lässt:

a) Ausarbeitung eines Informationsprogrammes

1. Ausgangslage
2. Informationsziel
3. Adressaten
4. Informationsmittel
5. Zeitplan (Dringlichkeitsordnung)
6. Durchführung
7. Kosten, Finanzierung

b) Durchführung des Informationsprogrammes, insbesondere:

1. Schaffung und Betreuung einer zentralen Auskunftsstelle und eines Pressedienstes.
2. Dokumentation. Bereitstellung des Informationsmaterials wie Beschlüsse der Behörden, Pläne, Modelle, Fotos, Referentenlisten.
3. Vorbereitung besonderer Veranstaltungen wie Pressekonferenzen, Wanderausstellungen, Broschüren und Film, Antragstellung zur Vergebung entsprechender Aufträge an Dritte.
4. Überwachung der Durchführung des Informationsprogrammes und Anpassung an die jeweiligen Gegebenheiten.

Heute stehen wir unmittelbar vor der Realisation dieses grossen Planungswerkes. Wir hoffen, dass die Bevölkerung durch die Arbeit der Informationsgruppe rechtzeitig und gründlich orientiert werde, so dass sie ihren Entscheid an der Urne im Bewusstsein der wesentlichsten Fakten treffen kann.