Zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich am 1. Juni 1980: Vorwort

Autor(en): **Desponds, Roger**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **98 (1980)**

Heft 22: **Zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich**

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-74120

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Zur Eröffnung der

FLUGHAFENLINIE ZÜRICH

am 1. Juni 1980

Vorwort

Die Einweihung der Flughafenlinie Zürich ist für die SBB ein grosses Ereignis. Damit wird eine Partnerschaft zwischen Eisenbahn und Flugzeug begründet, die für unser Land völlig neu ist. Man kann daher ohne Übertreibung sagen, dass die Bundesbahnen mit der Flughafenlinie eine der wichtigsten Investitionen seit ihrem Bestehen dem Verkehr übergeben.

In einer für sie schwierigen Zeit demonstrieren die SBB damit ihren Glauben an die Zukunft der Eisenbahn und ihren Willen zur Verbesserung ihrer Stellung am Markt. Sie sind überzeugt, dass das neue Werk aufgrund seiner Konzeption geeignet ist, den Schienenverkehr nachhaltig zu fördern. Diese Konzeption basiert auf der Einbettung der Flughafenlinie in eine der wichtigsten schweizerischen Bahntransversalen. Der Flughafen Zürich kann somit von vielerorts ohne Umsteigen im Zürcher Hauptbahnhof direkt erreicht werden.

Diese Lösung, welcher gegenüber einer Stichbahn Zürich–Kloten der Vorzug gegeben wurde, bietet die Voraussetzung, die Strassen vom Zubringerverkehr zum Flughafen spürbar zu entlasten. Sie entspricht auch unserer dezentralen Besiedlungsstruktur und macht den Flughafen noch mehr zu einem Landesflughafen.

Die Flughafenbahn ist für die SBB gleichsam eine eigentliche Visitenkarte; sie wird einem grossen internationalen Publikum bei seinen ersten Schritten auf Schweizerboden präsentiert – sicher eine einmalige Chance für die SBB. Dies war uns zugleich Verpflichtung, die Nahtstelle zwischen Schienen- und Luftverkehr, den Flughafenbahnhof, möglichst einladend zu gestalten.

Für die Realisierung dieses Vorhabens wurde manche traditionelle Vorstellung bezüglich Farbgebung und Raumgestaltung aufgegeben. Selbst in der unterirdischen Perronhalle, einem Ort, der von Natur aus eher unfreundlich ist, konnte dank der künstlerischen Gestaltung der Wandflächen ein erstaunlicher Effekt erzielt werden. Heute kann man feststellen, dass es gelungen ist, dem Bahnhof die seiner besonderen Lage angemessene Atmosphäre zu verleihen.

Die Flughafenlinie ist ein Gemeinschaftswerk, das die SBB mit eigenen Mitteln allein nicht hätten realisieren können. Seine Verwirklichung wurde dank einer Beteiligung von Bund und Kanton Zürich im Ausmass von 40 Prozent der gesamten Baukosten möglich. Auch während der Bauphase, die unter der Leitung der Bauabteilung der SBB-Kreisdirektion III in Zürich stand, wurde in grossem Masse Gemeinschaftsarbeit geleistet. Noch selten in der langen Baugeschichte der SBB musste ein Werk mit derart vielen Stellen koordiniert werden.

Nach dem guten Abschluss der Arbeiten spreche ich den Behörden von Bund und Kanton Zürich, den leitenden und ausführenden Mitarbeitern der Kreisdirektion III, den beteiligten Spezialisten von ausserhalb der SBB, den privaten Unternehmungen, die am Bau mitgewirkt haben sowie sämtlichen übrigen Bauherren auf dem Flughafen Zürich, die durch ihre bereitwillige Kooperation viel zum Gelingen beigetragen haben, meinen aufrichtigen und herzlichen Dank aus.

Mit der erstmaligen Verknüpfung eines schweizerischen Flughafens mit dem Eisenbahnnetz wurde ein erstes Element einer Konzeption verwirklicht, nach dem vorerst zumindest die beiden grössten nationalen Flughäfen mit der Schiene erschlossen werden sollen. Die Flughafenlinie Zürich steht somit am Anfang einer Entwicklung, welche in Genf-Cointrin ihre Fortsetzung finden soll. Mit dem Projekt für den Anschluss des zweitgrössten Flughafens befassen sich zurzeit die Eidgenössischen Räte. Es kann erwartet werden, dass auch der Flughafen Genf-Cointrin, mit einem grossen Einzugsgebiet in der Westschweiz und im angrenzenden Frankreich, noch in diesem Jahrzehnt mit dem SBB-Netz verbunden sein wird.

So verbleibt mir denn die Hoffnung auszusprechen, dass die mit der Flughafenlinie Zürich begründete Partnerschaft von Schienen- und Luftverkehr zum Wohle des gesamten Verkehrswesens beiträgt.

Roger Desponds, dipl. Ing. ETH,
Präsident der Generaldirektion SBB, Bern

Der Anschluss der schweizerischen Flughäfen an das Eisenbahnnetz

Das Auto brachte uns Unabhängigkeit, das Flugzeug legte uns die weite Welt vor die Türschwelle. Durch den Bau umfassender Autobahnnetze und moderner Grossflughäfen wurde eine Infrastruktur geschaffen, die beiden Transportmitteln die volle Ausnützung ihrer technischen Möglichkeiten gestattet. Diese Perfektion und die für den Konsum dieser Verkehrsleistungen erschwinglichen Preise haben sich in einer enormen Steigerung der Mobilität ausgewirkt. Bei stagnierenden Einwohnerzahlen nimmt der Verkehr weiterhin zu. Trotz Investition von Milliardenbeträgen in Strassen- und Flughafenbauten stösst sich aber der Verkehrsablauf an ungenügenden Kapazitäten. Es ist wie bei den Tauben, je mehr man sie füttert, um so grösser wird das Gedränge! Diese Entwicklung kann nicht mehr lange so weitergehen. Die Opposition der Bevölkerung gegenüber weiteren Verkehrsbauten und den daraus entstehenden Immissionen ist nicht mehr zu überhören. Ausserdem wird sich die Verteuerung und beschränkte Verfügbarkeit des Erdöls immer stärker auswirken.

Um trotzdem den hohen Stand der Mobilität zu erhalten oder noch zu verbessern, ist mit der *Belastung der Umwelt und dem Verbrauch von Energie sparsamer umzugehen*, als dies bisher der Fall war. Dies bedingt, dass die Eisenbahn, die in dieser Hinsicht den beiden erwähnten Verkehrsträgern weit überlegen ist, noch vermehrt zur Bewältigung grosser Verkehrsströme auch im Personentransport herangezogen wird.

Die Eisenbahn mit ihren Intercityzügen zwischen grossen und mittleren Zentren, den die wichtigeren Orte bedienenden Schnellzügen, den Sammel- und Verteilzügen des Nahverkehrs und den meist von den Bahnhöfen ausstrahlenden lokalen Verkehrsbetrieben bildet eine *Transportkette*, die den weitaus überwiegenden Teil der Wohn- und Arbeitsplätze sowie der Erholungsräume erschliesst. Daneben hat der Luftverkehr seinerseits ein weltweites, zusammenhängendes Liniennetz aufgebaut, das Eigenschaften des öffentlichen Verkehrs aufweist und mit Einheiten betrieben wird, die ein ähnliches Fassungsvermögen wie die Eisenbahn aufweisen. Die Passagierzahlen der gros-