

Die Flughafenlinie aus der Sicht des Flughafens

Autor(en): **Egli, E.H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

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

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

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-74133>

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.

Die Flughafenlinie aus der Sicht des Flughafens

Ein Flughafen ist eine Basis für den Luftverkehr. Seine Hauptaufgabe ist es, den Flugzeugen das sichere Starten und Landen, die rasche Aufnahme und Abgabe ihrer Ladungen und die umfassende technische Vorbereitung auf den nächsten Flug zu ermöglichen. Für sich allein kann er nicht bestehen. Es ist in erster Linie ein *Umschlagplatz für Passagiere und Fracht*, vorwiegend zwischen *Luft- und Landtransportmitteln*, untergeordnet auch zwischen Flugzeugen. Die Luftreise ist immer nur ein Teil der gesamten Transportkette.

Das ganze Einzugsgebiet eines Flughafens muss durch ein leistungsfähiges bodengebundenes Verkehrsnetz mit dem Luftverkehrszentrum verbunden sein. Die Flugpassagiere mit ihrem Gepäck und ihren Begleitern, die Luftfracht und die Luftpost müssen den Flughafen relativ rasch und sicher erreichen können. Das gleiche gilt für das Personal, das den Betrieb des Flughafens und der darauf basierenden Luftverkehrsunternehmen ermöglicht, für Ersatzteile, für die Versorgungs- und alle Hilfsgüter. Das Verkehrsnetz bestimmt recht eigentlich die Grösse des Einzugsgebietes eines Flughafens. Nur Orte, die mit tragbarem Aufwand zu Lande erreicht werden können, zählen dazu. Zum Aufwand gehören dabei Zeit, Kosten und Unbequemlichkeit.

Engpässe im Strassenverkehr

In den letzten Jahren ist das *Strassenverkehrsnetz*, in das der Flughafen Zürich integriert ist, laufend ausgebaut worden. Die Wirkung zeigt sich in einem kontinuierlich zunehmenden Anteil von Flughafenbenutzern, die das *Privatauto* oder den *Bus* als Zubringer zum Flughafen wählen. Dem *Ausbau des Strassennetzes sind aber Grenzen gesetzt*. Besonders im Nahbereich, wo der Flughafenverkehr durch einen intensiven *Regionalverkehr* überlagert wird, sind bereits Engpässe erkennbar, welche sich in wenigen Jahren als Behinderung des Zubringerverkehrs auf der Strasse auswirken werden. Das Ergebnis ist für diesen Verkehr ein grösserer Aufwand an Zeit und Unbequemlichkeit. Besonders lästig wird die Unsicherheit, im Verkehr stecken zu bleiben. Sie zwingt dazu, Pufferzeiten einzubauen und damit allenfalls viel zu früh am Flughafen einzutreffen. Das belastet die Flughafenanlagen (Parkplätze, Wartebäume) zusätzlich und unnötig.

Von den besseren Strassen profitieren im wesentlichen nur jene Flughafenbe-

nützer, die sich ein Privatauto dienstbar machen können, sei es das eigene oder ein Drittauto. Unter den Flugpassagieren sind dies vor allem die im Inland wohnenden Luftverkehrsbenutzer. Beim Flughafenpersonal beschränken Kostenüberlegungen die Verkehrsmittelwahl. Bei den Begleitern und Besuchern des Flughafens (Zuschauer) ist der Autobesitz erfahrungsgemäss beschränkt. – Treibstoffpreise können generell gegen die Benützung der Privatautos als Transportmittel zu den Flughäfen wirken.

Ergänzung des Verkehrsnetzes durch die Schiene

Es gibt also respektierbare Gründe dafür, warum man sich für die Erschliessung der Flughäfen nicht ausschliesslich auf Strassen verlassen sollte. Ein schienengebundenes öffentliches Verkehrsmittel, wie es die Flughafenlinie der SBB darstellt, ist eine wirksame, leistungsfähige Ergänzung des Verkehrsnetzes. Das haben die zuständigen Instanzen schon seit langer Zeit erkannt. Bereits in einem Flughafen-Entwicklungsplan aus dem Jahr 1946 ist eine Stichlinie eingezeichnet, die von der Bahnlinie Oerlikon-Kloten abzweigt und bis zum Flughafenkopf führt. Ein Bahnanschluss in dieser Form wurde auch allen späteren Ausbauplanungen des Flughafens konsequent zugrunde gelegt. Als in der zweiten Bauetappe des Flughafens die Strassenzufahrten zu dem damals einzigen Terminal neu gestaltet wurden, entstand gleichzeitig (1966/67) und vorsorglich ein Teil einer unterirdischen Bahnhofhalle, die später als Kopfbahnhof eine Bahnlinie in den Flughafen abschliessen sollte. Der Flughafen übernahm ein Drittel der Kosten dieses Baues und bekundete damit sein Interesse an einem Bahnanschluss in unmissverständlicher Weise. Ein weiteres Drittel bezahlte die SBB und den Rest der Kanton Zürich. Diese Bahnhofhalle wurde allerdings nie betriebsfertig; sie wurde in der 3. Ausbaustufe zweckmässig in die Anlagen des Flughafens integriert.

Die gegen Ende der sechziger Jahre von den SBB entwickelte Idee einer über den Flughafen verlaufenden Schnellzuglinie, wie sie seither verwirklicht wurde, gab dem Bahnanschluss eine ganz neue Dimension. Während die vorher geplante Stichlinie vor allem das Zentrum der Stadt Zürich und den Hauptbahnhof mit dem Flughafen verbinden sollte, mit möglicher Fortset-

zung einzelner Züge an entferntere Orte, bedeutete das neue Konzept eine vollständige Integration des Flughafens in die Ost-West-Transversale des Bahnnetzes der SBB, mit der Möglichkeit zur Schaffung weiterer Direktverbindungen. Damit streckt der Flughafen gleichsam seine Finger aus in die Zentren des Mittellandes, wie sie durch die Schnellzugshalte erschlossen sind. Das Einzugsgebiet des Flughafens wurde damit erweitert.

Den Anschluss der Stadt Zürich an den Flughafen sah man in den sechziger Jahren allerdings in der geplanten U-Bahnlinie. Nach dem ablehnenden Volksentscheid im 1973, der sich gegen den Bau der U-Bahn in der Region Zürich aussprach, mussten die Aufgaben zur Erschliessung des Flughafens Zürich mit öffentlichen Verkehrsmitteln neu verteilt werden. Wohl eher wider Willen übernahmen die SBB auch den Anschluss «City-Flughafen» und mit dem Halt einzelner Züge in Zürich Oerlikon sogar die Rolle des Mittelvertellers in der Region. Auch aus der Sicht des Flughafens vermag dies nicht voll zu befriedigen. Aber der ablehnende Volksentscheid zwang zum besten Kompromiss. Wohl kann jetzt die Flughafenlinie kurze Fahrzeiten und eine Unabhängigkeit von den Unsicherheiten verstopfter Strassen anbieten, aber die Fahrplandichte wird erst im Verlaufe der Zeit an die gewohnten Dienstleistungen der heutigen Busverbindungen anzuknüpfen vermögen. Auch das Umsteigen vom stadinternen Zubringerverkehrsmittel, insbesondere vom Taxi oder Privatauto auf die Bahn, dürfte anfänglich als weniger bequem empfunden werden, als die angewohnte Umsteigepraxis auf den Swissair-Bus. Eine wesentliche Verbesserung dürfte erst der *projektierte SBB-Bahnhof an der Museumstrasse* bringen.

Umstellungsschwierigkeiten

Im Flughafen war man sich von Anfang an darüber im klaren, dass die Flughafenbahn als öffentlicher Zubringer nebst ihren grossen Vorteilen zum mindesten beim Umstellen von einem Konzept auf das andere einen Teil der Flugpassagiere mit einem gewissen Unbehagen belasten könnte. Während jetzt der Bus die Passagiere direkt vor die Abflughalle bringt und sie vor der Ankunftshalle aufnimmt, sind nachher bis zum Flughafenbahnhof zwangsläufig gegebene Distanzen und Niveaudifferenzen zu überwinden. In der Planungsphase wurde deshalb angestrebt, den Flughafenbahnhof in möglichst günstige Beziehungen zu den bestehenden Terminals zu legen. Dann wurden grosse Anstrengungen darauf verwen-

det, die Verbindungen für die Bahnbenutzer zu ihren Zielorten im Flughafen, insbesondere zu den Abflugs- und Ankunftshallen, so gut wie möglich zu gestalten. Während die Wege für die Passagiere und Besucher mit leistungsfähigen mechanischen Einrichtungen zum Überwinden der Höhendifferenzen befriedigend gestaltet werden konnten, ist dies für den Transport des Gepäcks noch nicht optimal gelöst. Längerfristig dürften deshalb Verbesserungen angezeigt sein. Sie werden jedenfalls forciert. Dagegen bietet das System des «Fly-Gepäck» von Anfang an eine radikale Lösung an, um dem Zwang des persönlichen Gepäcktransportes im Sinn einer Entlastung zu begegnen.

Der Flughafen als allgemeiner Verkehrsknoten

Die Flughafenlinie bringt - man muss das sehen - ein bedeutendes *neues Element in das Zubringerverkehrssystem des Flughafens*. Andererseits erhält die gute Verknüpfung des Flughafens im regionalen Strassennetz mit der Schnellzugsstation der SBB eine neue Bedeutung; der Flughafen wird in seiner Funktion erweitert, und zwar von einem luftverkehrsbezogenen Umschlagpunkt zu einem allgemeinen Verkehrsknoten. Bereits heute kann ein geringer Personenumschlag zwischen verschiedenen Landtransportmitteln am Flughafen festgestellt werden. Diese Funktion als Umsteigepunkt zwischen den bekannten Verkehrsmitteln, den öffentlichen und den privaten, dürfte wesentlich erweitert werden. Für die ganze Region «Zürich Nord» wird der Flughafen zum best erreichbaren Schnell-

zugsbahnhof im Netz der SBB. Dieselbe Verkehrsstruktur, die den Flughafen von der Region aus erschliesst, mit Buslinien, Strassen und Parkierungsmöglichkeiten, steht künftig auch dem neuen Flughafenbahnhof der SBB zur Verfügung. Das vielfältige Angebot an Verkehrsmitteln mit ihren Terminaleinrichtungen wird zum Umsteigen am Flughafen einladen. Auch dieser Funktion musste deshalb bei der Anlage der internen Flughafenverbindungen und aller Verbindungen zum Flughafenbahnhof Rechnung getragen werden. Der zusätzliche Verkehr, der unabhängig von der eigentlichen Funktion des Flughafens geschaffen wird, bringt zum mindesten eine Belebung, vielleicht sogar eine teilweise Veränderung der Dienstleistungen am Flughafen.

Zusammenfassend lässt sich aus der Sicht des Flughafens folgendes festhalten: Die Flughafenlinie erhöht den Wert des Flughafens Zürich beträchtlich. Sie erschliesst weite Teile unseres Landes, insbesondere die Städte des schweizerischen Mittellandes und die wichtigsten Fremdenverkehrsgebiete für den Flughafen. Sie bereichert das Angebot an Zubringerverkehrsmitteln und erweitert den Flughafen zu einem universalen Verkehrserschlagpunkt. Als öffentliches Transportmittel macht sie den Flughafen besonders für jene Personen besser zugänglich, denen kein Privattransport zur Verfügung steht. Mit dem Konzept des «Fly-Gepäck» bringt sie dem Flughafen Zürich eine Dienstleistung, die weltweit einmalig ist und die Attraktivität der Bahn als Zubringer erheblich steigern wird. Wenn dereinst alle drei grossen Flughäfen der Schweiz an das Schnellzugsnetz der Bundesbahnen angeschlossen sein wer-

den, ist eine bessere Koordination zwischen den Flughäfen möglich, sei es im Fall von Unregelmässigkeiten im Flugbetrieb, sei es im Sinne einer echten Aufgabenteilung. Sogar die Arbeitsteilung zwischen Flugzeug und Bahn dürfte nicht unberührt bleiben.

Die Flughafenlinie vermag nicht alle Probleme des Zubringerverkehrs zum Flughafen auf einen Schlag zu lösen. Für den Frachttransport ist sie ungeeignet. Die Verbindung zwischen der Stadt Zürich und dem Flughafen genügt höchsten Ansprüchen noch nicht. Die Wohnorte des Flughafenpersonals liegen nur zum kleineren Teil in ihrem Einzugsbereich. Als vertrautes schienegebundenes öffentliches Verkehrsmittel gehen von ihm Publikumsgewohnheiten aus, die noch in die Traditionen des Luftverkehrs hineinwachsen müssen. Zu den künftig empfundenen Fremdarten gehört neben der zeitlichen Gebundenheit des fahrplanmässigen Verkehrs, wohl vor allem das zusätzliche Umsteigen von der Anfahrt zum Ausgangsbahnhof, wobei jedoch bei den grossen Bahnhöfen die Zugänglichkeit und die dort zurückzulegenden Wege nicht unerprobt sind.

Die Flughafenleitung wünscht sich, dass die Flughafenlinie von möglichst vielen Flughafenbenutzern als zweckmässiges Zubringerverkehrsmittel erkannt und benützt wird. Sie unternimmt alles, was der grundsätzlichen Politik der freien Wahl der Flughafenbenutzer entspricht, um der Flughafenlinie zum Erfolg zu verhelfen.

E. H. Egli, Direktor des Amtes für Luftverkehr, Kloten

Schweizerische Bundesbahnen und Swissair: Partner statt Konkurrenten

Das Verhältnis zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und der Swissair ist mehr von Partnerschaft als vom Konkurrenzdenken geprägt. Sogenannte «kritische Distanzen», wo Schienen- und Luftverkehr in bezug auf Kosten, Zeit und Komfort gleichwertig erscheinen, gibt es in der Schweiz nur ganz wenige. Damit ist bereits eine weitgehend natürliche Aufteilung zwischen den beiden Verkehrsträgern gegeben, die es rechtfertigt, von einem eigentlichen «Sonderfall Schweiz» zu sprechen. Denn in unseren grösseren Nachbarländern stellt sich die Situation meist grundlegend anders. Bahn- und Luft-

verkehr kommen sich über eine Vielzahl von Distanzen direkt ins Gehege, und Beziehungen zwischen Rad und Flügel verlaufen dementsprechend weniger freundschaftlich. Neben dem Wettbewerbsdenken gewinnt aber auch dort zunehmend die Einsicht Oberhand, dass ein Miteinander auf gewissen Sektoren beiden Seiten Vorteile bringt.

Sowohl bei der Swissair als auch bei den Schweizerischen Bundesbahnen ist man sich darüber einig, dass die Konkurrenz Schiene-Luftverkehr im eigenen Land eine untergeordnete Rolle spielt.

Sie besteht nämlich nur auf den Strecken zwischen Zürich-Basel und Genf. Ein gesunder Wettbewerb kann sich durchaus positiv auf beide Partner auswirken und braucht die Freundschaft in keiner Weise zu trüben. Der Geschäftsmann, der den Zeitbedarf an die erste Stelle seiner Überlegungen stellt und für den die Kosten eine geringere Bedeutung haben, wird sich eher für den Luftweg entscheiden. Der Tourist hingegen, der nicht von Terminen gejagt wird und für den die Reisedauer weniger wichtig ist als der Preis des Billetes, wird meist der Bahn den Vorzug geben.

Das Feld für Partnerschaft und Zusammenarbeit zwischen Bundesbahnen und Swissair ist also nur unwesentlich eingeschränkt. Auf kommerziellem und technischem Gebiet besteht schon seit langem eine gut funktionierende Koopera-