Zeitschrift: Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie =

Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista

svizzera di geografia

Herausgeber: Verband Geographie Schweiz ; Geographisch-Ethnographische

Gesellschaft Zürich

Band: 24 (1969)

Heft: 3

Artikel: Die Flughäfen der Schweiz

Autor: Haller, Ulrich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-49394

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: 11.12.2025

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

Die Flughäfen der Schweiz

Ulrich Haller

Einleitung

Die Geographie hat bisher das Studium der Auswirkungen der Luftfahrt auf die Landschaft weitgehend vernachlässigt. Dabei sind doch beispielsweise die direkten und indirekten Einflüsse der Luftfracht auf die Landschaft des mittleren und unteren Glattales schlechthin dominierend. Die Bedeutung des Luftverkehrs scheint während langer Zeit auch von den Regionalplanern unterschätzt worden zu sein. Die ungeregelte Überbauung im Nahbereich der Flughäfen, ja teilweise direkt unter dem Anflugsektor der Hauptpisten, nach der Erstellung der Flughäfen, hat in zahlreichen Fällen (z. B. Kloten, London-Heathrow) negative Folgen gezeitigt.

Welche Auswirkungen der Bau eines neuen Großflughafens haben kann, zeigen neue Untersuchungen, die in England im Zusammenhang mit der Standortsplanung für einen dritten Londoner Flughafen — neben Heathrow und Gatwick — angestellt wurden (6). So wird damit gerechnet, daß etwa 70 000 Personen auf diesem Flughafen Beschäftigung finden werden. Mit ihren Familien werden es also rund 200 000 Personen sein, zu deren Versorgung nochmals 100 000 Personen kommen. Wenn man also von einem dritten Londoner Flughafen spricht, sollte gleichzeitig eine neue Stadt in der Größenordnung von Genf in die Planung einbezogen werden.

Die Bedeutung des Luftverkehrs geht aus der Tatsache hervor, daß die Luftfahrt auf vielen Strecken seit Jahren ein höheres Passagieraufkommen verzeichnet als die übrigen Verkehrsträger (Beispiel: Nordatlantik). Auch im Luftfrachtverkehr über Langstrecken dürften die Zahlen der bodengebundenen Verkehrsmittel eines Tages übertroffen werden, wenn von der Beförderung von Massengütern abgesehen wird. Für das Binnenland Schweiz wird der Luftverkehr in noch verstärktem Maße als bisher an Bedeutung für die gesamte Wirtschaft gewinnen.

Technische Voraussetzungen

Der Bau der Flughäfen wird von der Internationalen Zivilluftfahrtsorganisation ICAO (International Civil Aviation Organization) reglementiert. Die folgenden Faktoren müssen unter anderem beim Bau eines Flughafens grundsätzlich berücksichtigt werden (3):

Das *Pistensystem* soll in den vorherrschenden Windrichtungen angelegt werden, da die Flugzeuge wohl starke Winde von vorn, jedoch nur Seitenwinde von geringerer Stärke ertragen. Die zulässigen Windgeschwindigkeiten dürfen beispielsweise beim Start eines Langstreckenflugzeuges des Typs DC-8 maximal 110 km/h von vorne, jedoch nur 63 km/h aus einem Winkel von 90° zur Startrichtung betragen.

Die Pistenlänge richtet sich nach den zur Verwendung gelangenden Flugzeugtypen, der Höhe über Meer (geringere Luftdichte hat längere Startstrekken zur Folge) und den auftretenden Lufttemperaturen (höhere Lufttemperaturen bewirken ein Absinken der Schubkraft der Strahltriebwerke).

Die Umgebung des Flughafens muß frei von Hindernissen sein. Besonders strenge Bedingungen in bezug auf Hindernisfreiheit werden bei den Anflugsektoren und den Startsegmenten in der Verlängerung der Pistenachse gestellt, da Start und Landung heute auch bei klarem Wetter weitgehend nach Instrumenten erfolgen. Bei einer Hauptstartpiste besteht das Startsegment beispielsweise aus einer Fläche, die vom Pistenende bis in eine Horizontaldistanz von 15 km mit einer Neigung von 2 Grad ansteigt. Die Breite dieses Segmentes, in das keine Hindernisse hineinragen dürfen, beträgt am Pistenrand 180 m. Mit zunehmender Entfernung vom Pistenrand verbreitert sich das Segment, bis schließlich eine Breite von 1200 m erreicht ist. Diese strengen Vorschriften haben in vielen Fällen zur Folge, daß Wald gerodet und Hügel abgetragen werden müssen. Es sind also nicht nur die Pistensysteme, welche eine Veränderung des Landschaftsbildes bewirken, auch die umliegenden Landschaften werden umgestaltet.

Bedeutend weniger streng sind die Vorschriften bei den kleinen Flugplätzen und Flugfeldern, bei denen Anflug und Abflug im Sichtflug erfolgen.

Die Schweizer Flughäfen und Flugplätze

Mit Zürich-Kloten und Genf-Cointrin besitzt die Schweiz zwei Interkontinentalflughäfen der höchsten Klasse, die von allen gegenwärtig verwendeten

Altenrhein 398	Flugplatz	Höhe ü. M.	Abmessungen der Pisten in m	Oberfläche B Beton As Asphalt G Gras	Bemerkungen
Amilkon	Altenrhein	398		As	
Ascona				_	
Bad Ragaz					Nur Segelflug
Basel-Mülhausen					
1600 x 60					
Bellechasse	Basel-Mülhausen	269			
Bellechasse 432 530 x 50 G Bern-Belp 510 1310 x 30 G G beschränktem Linienverkehr 650 x 30 G beschränktem Linienverkehr Biel-Kappelen 438 630 x 30 G G Biel-Kappelen 438 630 x 30 G G Birrfeld 400 600 x 40 G C C C C C C C C C					Linienverkenrs
Bern-Belp	D 11 1	422			
Bex					Elughofan mit
Bex	Bern-Beip	310			
Biel-Kappelen	Dave	410	MESSACSON - ACCOUNTS AND ACCOUNTS		besemanktem Emenverkem
Birrfeld					
La Côte 412 630 x 40 G Courtelary 690 580 x 30 G Dittingen 555 600 x 30 G Ecuvillens 700 637 x 30 G Les Eplatures 1020 740 x 30 As Fricktal-Schupfart 545 600 x 30 G Genève-Cointrin 430 3900 x 50 B Grenchen 430 580 x 30 G Gruyères 688 710 x 30 G Hasenstrick 760 400 x 30 G Hausen am Albis 590 700 x 30 G Langenthal 480 550 x 30 G Langenthal 480 550 x 30 G Lausanne-Blécherette 623 845 x 100 G Locarno 200 700 x 60 G Cook 30 G Lugano 278 1200 x 30 G Luzern-Beromünster 650 540 x 30 G Mex 480 500 x 30 G Mex 480 500 x 30 G Mex 480 500 x 30 G Motiers 732 550 x 30 G Nurbeschränkt benützbar Olten 415 560 x 30 G Olten 415 560 x 30 G Sesperrt für auswärtige Piloten Porrentruy 440 550 x 30 G Schäfthausen 465 400 x 30 G Schmitten 600 450 x 30 G Schmitten 600 450 x 30 G Sitterdorf 507 600 x 30 G					
Courtelary 690 580 x 30 G Dittingen 555 600 x 30 G Ecuvillens 700 637 x 30 G Les Eplatures 1020 740 x 30 As Fricktal-Schupfart 545 600 x 30 G Genève-Cointrin 430 3900 x 50 B Flughafen des Grenchen 430 380 x 30 G Linienverkehrs Grenchen 430 580 x 30 G Nur beschränkt benützbar Hausen am Albis 590 700 x 30 G Nur beschränkt benützbar Hausen am Albis 590 700 x 30 G Gemeinsam mit Flugwaffe Locarno 200 700 x 60 G G <td< td=""><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></td<>					
Dittingen 555 600 x 30 G					
Ecuvillens 700	(-				
Les Eplatures					
Fricktal-Schupfart 545 600 x 30 G Genève-Cointrin 430 3900 x 50 B Flughafen des Grenchen 430 580 x 30 G Linienverkehrs Grenchen 430 580 x 30 G Linienverkehrs Grenchen 430 580 x 30 G Linienverkehrs Grenchen 430 580 x 30 G Nur beschränkt benützbar Hausen am Albis 590 700 x 30 G Nur beschränkt benützbar Hausen am Albis 590 700 x 30 G G Langenthal 480 550 x 30 G G Lausanne-Blécherette 623 845 x 100 G G Locarno 200 700 x 60 G G Gemeinsam mit Flugwaffe Locarno 270 x 80 G G Gemeinsam mit Flugwaffe Lugano 278 1200 x 30 G G Luzern-Beromünster 650 540 x 30 G Mex 480					
Genève-Cointrin	The same and the s				
Grenchen 430 580 x 30 G Linienverkehrs Gruyères 688 710 x 30 G Hasenstrick 760 400 x 30 G Nur beschränkt benützbar Hausen am Albis 590 700 x 30 G Nur beschränkt benützbar Hausen am Albis 590 700 x 30 G G Langenthal 480 550 x 30 G G Locarno 200 700 x 60 G G Gemeinsam mit Flugwaffe Locarno 200 700 x 60 G G Gemeinsam mit Flugwaffe Locarno 200 700 x 60 G G Gemeinsam mit Flugwaffe Locarno 469 650 x 30 G G Gemeinsam mit Flugwaffe Lugano 278 1200 x 30 As G G Luzern-Beromünster 650 540 x 30 G G G Mêx 480 500 x 30 G G G Neuchâtel 435 700 x 20					Flughafen des
Grenchen 430 580 x 30 G Gruyères 688 710 x 30 G Hasenstrick 760 400 x 30 G Nur beschränkt benützbar Hausen am Albis 590 700 x 30 G Nur beschränkt benützbar Langenthal 480 550 x 30 G G Lausanne-Blécherette 623 845 x 100 G G Gemeinsam mit Flugwaffe Locarno 200 700 x 60 G Gemeinsam mit Flugwaffe G Gemeinsam mit Flugwaffe Locarno 200 700 x 60 G Gemeinsam mit Flugwaffe Locarno 200 700 x 60 G Gemeinsam mit Flugwaffe Lugano 278 1200 x 30 G As Luzern-Beromünster 650 540 x 30 G G Mex 480 500 x 30 G G Mex 480 500 x 30 G G Neuchâtel 435 700 x 20 As G Semedan <					
Section Sect	Grenchen	430			
Hasenstrick	-		380 x 30	G	
Hasenstrick	Gruyères	688	710 x 30	G	
Langenthal 480 550 x 30 G Lausanne-Blécherette 623 845 x 100 G Locarno 200 700 x 60 G Gemeinsam mit Flugwaffe Company 100 x 80 G Lommis 469 650 x 30 G Lugano 278 1200 x 30 As 600 x 30 G G Luzern-Beromünster 650 540 x 30 G Mex 480 500 x 30 G Môtiers 732 550 x 30 G Neuchâtel 435 700 x 20 As 550 x 30 G Gesperrt für auswärtige Piloten Porrentruy 440 550 x 30 G Samedan 1710 1800 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Schaffhausen 465 400 x 30 G nur Segelflug Schänis 416 600 x 30 G Für auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Sitterdorf 507 600 x 30 G <td></td> <td>760</td> <td>400 x 30</td> <td>G</td> <td>Nur beschränkt benützbar</td>		760	400 x 30	G	Nur beschränkt benützbar
Lausanne-Blécherette 623 845 x 100 G Locarno 200 700 x 60 G Gemeinsam mit Flugwaffe 700 x 80 G G Gemeinsam mit Flugwaffe 100 x 30 G G G Lommis 469 650 x 30 G G Lugano 278 1200 x 30 As G 600 x 30 G G G Mex 480 500 x 30 G Môtiers 732 550 x 30 G Neuchâtel 435 700 x 20 As 550 x 30 G Gesperrt für auswärtige Piloten Porrentruy 440 550 x 30 G Olten 415 560 x 30 G Samedan 1710 1800 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Schänis 416 600 x 30 G nur Segelflug Schmitten 600 450 x 30 G Für auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Sitterdorf 507 <td>Hausen am Albis</td> <td>s 590</td> <td>700 x 30</td> <td>G</td> <td></td>	Hausen am Albis	s 590	700 x 30	G	
Locarno 200 700 x 60 G Gemeinsam mit Flugwaffe 700 x 80 G 700 x 60 G Gemeinsam mit Flugwaffe 700 x 60 G Gemeinsam mit Flugwaffe Gemeinsam mit Flug	Langenthal	480	550 x 30		
Too x 80	Lausanne-Bléche	rette 623		G	
Too x 60 G	Locarno	200			Gemeinsam mit Flugwaffe
Lommis					
Lommis 469 650 x 30 G Lugano 278 1200 x 30 As 600 x 30 G Luzern-Beromünster 650 540 x 30 G Mex 480 500 x 30 G Môtiers 732 550 x 30 G Neuchâtel 435 700 x 20 As 10ten 415 560 x 30 G Gorentruy 440 550 x 30 G Samedan 1710 1800 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Schaffhausen 465 400 x 30 G nur Segelflug Schänis 416 600 x 30 G Für auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Sitterdorf 507 600 x 30 G					
Lugano 278 1200 x 30 As 600 x 30 G G Luzern-Beromünster 650 540 x 30 G Mex 480 500 x 30 G Môtiers 732 550 x 30 G Neuchâtel 435 700 x 20 As 550 x 30 G Gesperrt für auswärtige Piloten Porrentruy 440 550 x 30 G Samedan 1710 1800 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Schaffhausen 465 400 x 30 G nur Segelflug Schänis 416 600 x 30 G Für auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Sitterdorf 507 600 x 30 G G		1 1802			
Column					
Luzern-Beromünster 650 540 x 30 G Mex 480 500 x 30 G Môtiers 732 550 x 30 G Neuchâtel 435 700 x 20 As 550 x 30 G Gesperrt für auswärtige Piloten Porrentruy 440 550 x 30 G Samedan 1710 1800 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Schaffhausen 465 400 x 30 G nur Segelflug Schänis 416 600 x 30 G Für auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Sitterdorf 507 600 x 30 G G	Lugano	278			
Mex 480 500 x 30 G Môtiers 732 550 x 30 G Neuchâtel 435 700 x 20 As 550 x 30 G Gesperrt für auswärtige Piloten Porrentruy 440 550 x 30 G Samedan 1710 1800 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Schaffhausen 465 400 x 30 G nur Segelflug Schänis 416 600 x 30 G rür auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Sitterdorf 507 600 x 30 G	. D	(50			
Môtiers 732 550 x 30 G Neuchâtel 435 700 x 20 As 550 x 30 G Gesperrt für auswärtige Piloten Olten 415 560 x 30 G Porrentruy 440 550 x 30 G Samedan 1710 1800 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Schaffhausen 465 400 x 30 G nur Segelflug Schänis 416 600 x 30 G rür auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Sitterdorf 507 600 x 30 G					
Neuchâtel 435 700 x 20 550 x 30 As 550 x 30 G Olten 415 560 x 30 G Gesperrt für auswärtige Piloten Porrentruy 440 550 x 30 G Gemeinsam mit Flugwaffe Samedan 1710 1800 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Schaffhausen 465 400 x 30 G nur Segelflug Schänis 416 600 x 30 G Für auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Sitterdorf 507 600 x 30 G					
Sitterdorf Solve					
Olten 415 560 x 30 G Gesperrt für auswärtige Piloten Porrentruy 440 550 x 30 G Samedan 1710 1800 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Schaffhausen 465 400 x 30 G nur Segelflug Schänis 416 600 x 30 G nur Segelflug Schmitten 600 450 x 30 G Für auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe 950 x 30 G Sitterdorf 507 600 x 30 G	Neuchatei	433			
Porrentruy 440 550 x 30 G Samedan 1710 1800 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Schaffhausen 465 400 x 30 G nur Segelflug Schänis 416 600 x 30 G nur Segelflug Schmitten 600 450 x 30 G Für auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe 950 x 30 G Sitterdorf 507 600 x 30 G	Olton	415			Gesperrt für auswärtige Piloten
Samedan 1710 1800 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Schaffhausen 465 400 x 30 G nur Segelflug Schänis 416 600 x 30 G nur Segelflug Schmitten 600 450 x 30 G Für auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe 950 x 30 G Sitterdorf 507 600 x 30 G					Gesperit fur auswaringe i noten
Schaffhausen 465 400 x 30 G nur Segelflug Schänis 416 600 x 30 G nur Segelflug Schmitten 600 450 x 30 G Für auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe Sitterdorf 507 600 x 30 G	•				Gemeinsam mit Flugwaffe
Schänis 416 600 x 30 G nur Segelflug Schmitten 600 450 x 30 G Für auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe 950 x 30 G Sitterdorf 507 600 x 30 G					
Schmitten 600 450 x 30 G Für auswärtige Piloten gesperrt Sion 482 2000 x 40 As Gemeinsam mit Flugwaffe 950 x 30 G Sitterdorf 507 600 x 30 G					
Sion 482 2000 x 40 grade As Gemeinsam mit Flugwaffe 950 x 30 grade G Sitterdorf 507 600 x 30 grade G					
950 x 30 G Sitterdorf 507 600 x 30 G					
Sitterdorf - 507 600 x 30 G					
	Sitterdorf -	507			
		535	700 x 30	G	

Thun	560	700 x 150 600 x 160	G G	Während Wochentagen gesperrt
Triengen	490	419 x 15	As	
Wangen-Lachen	407	500 x 18	As	
Winterthur	457	600 x 30	G	Nur Segelflug
Yverdon	440	850 x 30	G	
Zürich-Kloten	432	3700 x 60	В	Flughafen des
		2500 x 60	${f B}$	Linienverkehrs
		1535 x 45	В	
		500 x 50	G	

zivilen Flugzeugtypen benützt werden können. Als Folge der wechselnden Windrichtungen mußten in Zürich-Kloten zwei Hauptpisten gebaut werden. Eine weitere Landepiste mit einer Länge von 3300m ist projektiert. Die aus der ersten Bauperiode stammende dritte Piste, die sogenannte Bisenpiste, wird heute nur noch wenig benützt. Viel günstiger sind die Verhältnisse in Genf-Cointrin. Da die Winde durch die umliegenden Juraketten kanalisiert werden, genügt vorläufig noch eine einzige Piste. Um sie auf die notwendige Länge ausbauen zu können, mußte ein Gebietsabtausch zwischen Frankreich und der Schweiz vorgenommen werden.

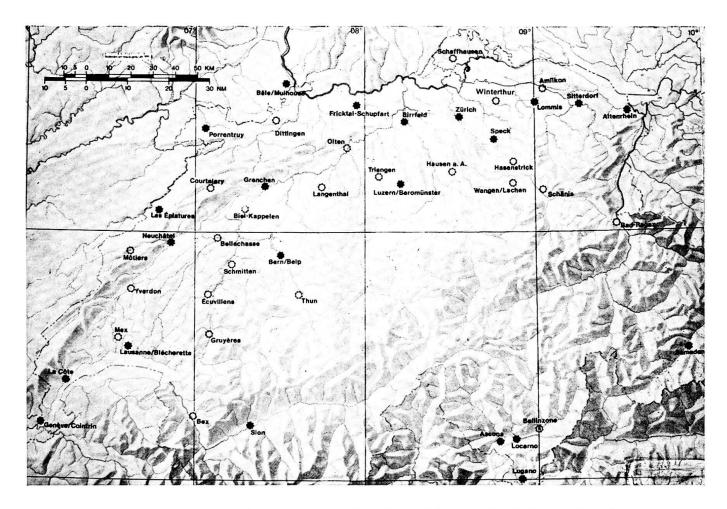
Auch der Bau des Flughafens Basel-Mülhausen bedingte den Abschluß von verschiedenen Staatsverträgen, liegt doch das gesamte Flughafenareal auf französischem Gebiet in der oberrheinischen Tiefebene. Die vorhandenen Pisten lassen die Verwendung von modernen Langstreckenflugzeugen nur unter gewissen Einschränkungen zu. Da der Flughafen Basel relativ spät in Betrieb genommen werden konnte und das Verkehrsaufkommen der Region Basel kleiner ist als jenes von Zürich oder Genf, blieb der Linienverkehr in Basel wesentlich geringer. 1967 verteilte sich der gesamte Personenverkehr der drei großen Flughäfen folgendermaßen (5): Zürich: 56,2%, Genf: 33,2%, Basel: 10,6%. Zürich lag dabei in Europa hinter London, Paris, Frankfurt, Rom, Kopenhagen, Berlin und Amsterdam an achter, Genf an zwanzigster Stelle. Der Flughafen Bern-Belp wird nur von relativ kleinen Verkehrsflugzeugen der Balair/Swissair und von verschiedenen Chartergesellschaften angeflogen, da die Pistenlänge und vor allem die Hindernisfreiheit nicht dem internationalen Standard entsprechen. Eine Verlängerung der Piste in Belp dürfte nur zu einer bescheidenen Verbesserung der Verhältnisse führen, da die Topographie ungünstig ist. Obwohl verschiedene Studien über andere Flughafenstandorte nicht ungünstige Resultate ergeben haben, ist die Bedürfnisfrage für einen Kontinentalflughafen Bern nicht abgeklärt (4).

Unter den übrigen Flugplätzen der Schweiz sind gegenwärtig nur noch jener von Sion und in beschränktem Maße auch Altenrhein in der Lage, kleine Verkehrsflugzeuge aufzunehmen. Außerdem bestehen noch zahlreiche Militärflugplätze, die teilweise über kilometerlange Hartbelagpisten verfügen, jedoch nur in Ausnahmefällen von zivilen Flugzeugen angeflogen werden dürfen. Bei den restlichen Flugplätzen und Flugfeldern handelt es sich meistens um einfache Anlagen mit kurzen Pisten, die nur tagsüber und bei gutem Flugwetter von Leichtflugzeugen benützt werden können. Sie dienen vorwiegend der Ausbildung von Zivil- und Militärpiloten. Außerdem sind auf diesen Plätzen die zahlreichen privaten Sport-, Reise- und Segelflugzeuge stationiert (Bestand am 1. Januar 1969 (7): 870 Leichtflugzeuge und 370 Segelflugzeuge).

Ausblick

Mit zwei Interkontinentalflughäfen und einem Kontinentalflughafen besitzt die Schweiz eine überdurchschnittlich hohe Flughafendichte, verfügen doch beispielsweise Belgien, die Niederlande, Dänemark und Schweden nur über je einen einzigen Interkontinentalflughafen. Durch den fortschreitenden Ausbau der Nationalstraßen schrumpfen die Zubringerzeiten aus den meisten Regionen der Schweiz auf Werte zusammen, die denjenigen entsprechen, die heute in ausländischen Großstädten für die Fahrt vom Stadtzentrum zum Flughafen benötigt werden. Der Bau von weiteren Großflughäfen dürfte sich daher erübrigen.

Verschiedene Projekte sehen den Bau von mittelgroßen Kontinentalflughäfen vor, die auch von Flugzeugen der Charterflugggesellschaften, dem wichtigsten Transportmittel des modernen Massentourismus, angeflogen werden können. In erster Linie ist in diesem Zusammenhang der Bau eines neuen Flughafens Lausanne in Etagnières zu nennen.



Die Flugplätze der Schweiz. Ausgefüllte Ringe: Zollflugplätze; Ring mit H: Helikopterflugplatz

Flugplätze werden sicher auf Jahrzehnte hinaus weiterhin nötig sein. Ausgedehnte kommerzielle Versuche mit Senkrechtstartern (Helikoptern) in New York, Los Angeles und den Beneluxstaaten sind aus wirtschaftlichen und technischen Gründen weitgehend gescheitert. Die Entwicklung scheint vor allem im Zubringerverkehr eher in Richtung auf betriebssichere Kurzstartflugzeuge zu gehen, die jedoch immer noch gut ausgebaute Flugplätze mit Pistenlängen von 500—1000 m erfordern.

Die Schaffung neuer Flugplätze oder der Ausbau bestehender Anlagen stößt jedoch in unserem dicht besiedelten Land auf größte Schwierigkeiten. Verschiedene günstig gelegene Sportflugplätze sind im Gegenteil von den wachsenden Siedlungen verschluckt worden (Sisseln, Spreitenbach, Biel-Bözingen). Vor allem in der Region Zürich fehlt es heute an einem geeigneten Flugplatz für Leichtflugzeuge, da Kloten für diese Flugzeugkategorie nur beschränkt benützbar ist. Es zeigt sich hier das große Dilemma der modernen Luftfahrt: Die Flugplätze sollten möglichst in der Nähe jener Siedlungen liegen, denen sie dienen. Anderseits ist gerade dort die Anlage von Flugplätzen aus bekannten Gründen

(Lärm, Bedarf an großen, meist günstig gelegenen Arealen) nicht erwünscht. Es wäre eine interessante Aufgabe der Regionalplanung, hier optimale Lösungen zu finden, die den Interessen aller Beteiligten dienen.

Verwendete Literatur

- 1 AIP Switzerland, herausgegeben vom Eidgenössischen Luftamt, Bern.
- 2 Allen, Roy: Große Flughäfen der Welt. Zürich 1968.
- 3 Fäßler, E.: Vorschriften für die Planung eines Flughafens. NZZ Nr. 529, 1968.
- 4 Meyer, Arnold: Städteflughafen Bern. Berner Beiträge zur Nationalökonomie. Bern 1966.
- 5 Jahresberichte der Flughäfen Basel, Genf und Zürich.
- 6 Mitteilungen in Flight International und Financial Times.
- 7 Schweizerisches Luftfahrzeugregister, Eidg. Luftamt, Bern.