

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 3 (1990)
Heft: 3

Artikel: Zürichs Aerodrom : im Blindflug geplant
Autor: Moser, Sepp
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119183>

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: 13.01.2026

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

Aerodrom: Im



Zürichs Blindflug geplant

VON SEPP MOSER UND YVONNE
BAUMANN (FOTOS)

Was wäre die Region Zürich ohne ihren Flughafen? – Gegenfrage: Was wäre Zermatt ohne Matterhorn? Die Insel Ufenau ohne Zürichsee? Das Urnerland ohne Gotthardbahn? Die Schweiz ohne Banken? Es gibt Dinge auf der Welt, die nun einmal da sind, basta. Aber: Was wäre, wenn Zürichs Flughafen nicht so wäre, wie er heute ist?

Gut Ding will Weile haben, sagten die Zürcher und schickten sich an, ihre aviatische Begeisterung überwindern zu lassen. Probieren geht über Studieren, zitierten hingegen die Dübendorfer, steckten ihre arbeitsgewohnten Fäuste in den Moorboden und machten im Eiltempo ein brauchbares Flugfeld daraus, weil sie sich das ganze Jahr schon gar so sehr auf die Fliegerei gefreut hatten, die hundertundzwanzig Grundbesitzer, die ihre Scholle aviatischen Zwecken geopfert hatten, und alle die anderen in und um Dübendorf herum, die mit dem Propellersurren der neuen Zeit auch für die Gemeinde neues Leben erwarteten, und wenn's auch nur die längst und heissersehnte Tramlinie wäre. (...) Und siehe da: «Da kamen bei Nacht, eh man's gedacht, die Männlein und schwärmten und klopfen und lärmten und hüpfen und trabten und russten und schabten und sägten und stachen und hieben und brachen und klappten mit Beilen und schnitzten an Speilen und spülten und wühlten und mengten und mischten und stopften und wischten» – wie die Kölner Heinzelmannchen seligen Erinnerns, bis das Aerodrom erstand und fertig wurde, da selbst die letzten Nächte zu fleissiger Arbeit hinzugenommen wurden. – Und Samstag wurde geflogen!

So, wie es am 24. Oktober 1910 die «NZZ» schilderte, pflegten weiland Flughäfen zu entstehen. Keine Rede von Richt-, Gesamt- und Lärmzonenplänen, von Einsprachen und Beschwerden, von Anflugschneisen, Nachtflugverbotten und Benützungseinschränkungen. Dübendorf wurde

in der Folge zum wichtigsten Flugplatz der Schweiz und zu einem der zentralen in Europa.

Das politische Trauerspiel, dessen Ende auch heute noch nicht abzusehen ist, begann im Sommer 1939 mit einem Brief aus dem Eidgenössischen Militärdepartement: Die Zivilluftfahrt habe aus Dübendorf wegzuziehen, und zwar bis Ende August 1943. Wenn diese Frist auch später erstreckt werden musste – der Grundsatzentscheid war gefallen.

Als Standort eines neuen «Grossverkehrsflugplatzes» kam, wie der Historiker Erich Tilgenkamp schon kurz nach dem Krieg feststellte, «nur der Raum Kloten/Bülach/Oberglatt in Betracht», denn dort «ginge kein wertvolles Kulturland verloren, und es müssten auch keine bestehenden Werte zerstört werden. (...) Das Projekt Kloten bietet zudem die Möglichkeit, im Bedarfsfalle den Flugplatz derart zu vergrössern, dass er auch den flugtechni-





FOTO: FLUGHAFENENTWICKLUNG ZÜRICH

schen Ansprüchen interkontinentaler Langstreckenflugzeuge gerecht zu werden vermöchte.» Bilder aus jener Zeit beweisen: weit und breit kein Haus (das Gelände diente als Artilleriewaffenplatz) und niemand hätte gestört werden können ausser ein paar Rebhühnern. Eine gute Wahl – hätte der Weitblick der frühen Jahre Bestand gehabt.

Kein Wort vom Lärm

Doch er hatte nicht. Wohl zeigten die Planer in der unmittelbaren Nachkriegszeit grosse Flexibilität in der Anpassung ihrer Bauprojekte an die damals rasch wechselnden technischen Normen. Erst die siebte Projektgeneration führt zum Flughafen, wie er 1948 schliesslich eingeweiht wurde. Und auch dann waren erst die Pisten fertig, die definitiven Gebäude folgten fünf Jahre später. Niemand dachte daran, die umliegenden Gebiete von der Überbauung freizuhalten, schon gar nicht aus Lärmgründen. In der Botschaft für die zweite Baustaple sprach der Regierungsrat 1957 ausschliesslich von der «Sicherung der Flugschneisen» und der «Kiesgewinnung». Der Abbruch von 16 Häusern sei zwar «für die Betroffenen schmerzlich», doch gehe es, «wie verschiedene Flugzeugunglücke in der letzten Zeit im Ausland gezeigt haben, auch um die Sicherheit der Bewohner». Von Lärm also noch kein Wort. In einer ersten Abstimmung lehnten die Zürcher 1957 den Ausbau ab, die zweite Etappe wurde reduziert, 1958 angenommen, und fertig war sie 1971.

Durch das Aufkommen der Düsenflugzeuge Ende der sechziger Jahre hatte sich die Fliegerei nicht nur technisch verändert, auch der Lärm nahm zu. In der betroffenen Bevölkerung kam allmählich der Unmut auf. Als der Rümlanger Gemeindepräsident Hans Jost 1969 forderte, «es sollten jetzt mindestens einmal die Zonen festgelegt werden, in denen man nicht mehr wohnen kann», sprach er immer noch in den Wind. Die spekulative Überbauung pistennaher Gebiete ging noch für Jahre weiter und brachte durch günstige Mietzinsen oder unter dem Druck der Wohnungsnot jene Neuzuzüger in die Flughafengemeinden, die heute am lautesten über den Fluglärm fluchen. Inzwischen sind die Versäumnisse nachgeholt, Baubeschränkungen erlassen und Lärmgrenzen definiert – nur leider ein paar Jahrzehnte zu spät.

Klotener Pistensalat

Auch das Pistensystem zwischen Glattbrugg und Bülach zeichnet sich nicht durch überwältigenden planerischen Weitblick aus. Drei Pisten, schön übers Kreuz angelegt, umfasste der Flughafen bei seiner Eröffnung. Nach dem damaligen Wissen mehr als perfekt: Mit ihrer Tragfähigkeit von 135 Tonnen waren sie den schwersten Flugzeugen gewachsen, die damals erst in den Köpfen der Ingenieure spukten. Das gekreuzte Pistensystem nahm auf die Seitenwindempfindlichkeit damaliger Flugzeuge Rücksicht. Sobald aber durch Jets, präzisere Landesysteme und steigende Frequenzen neue Ver-

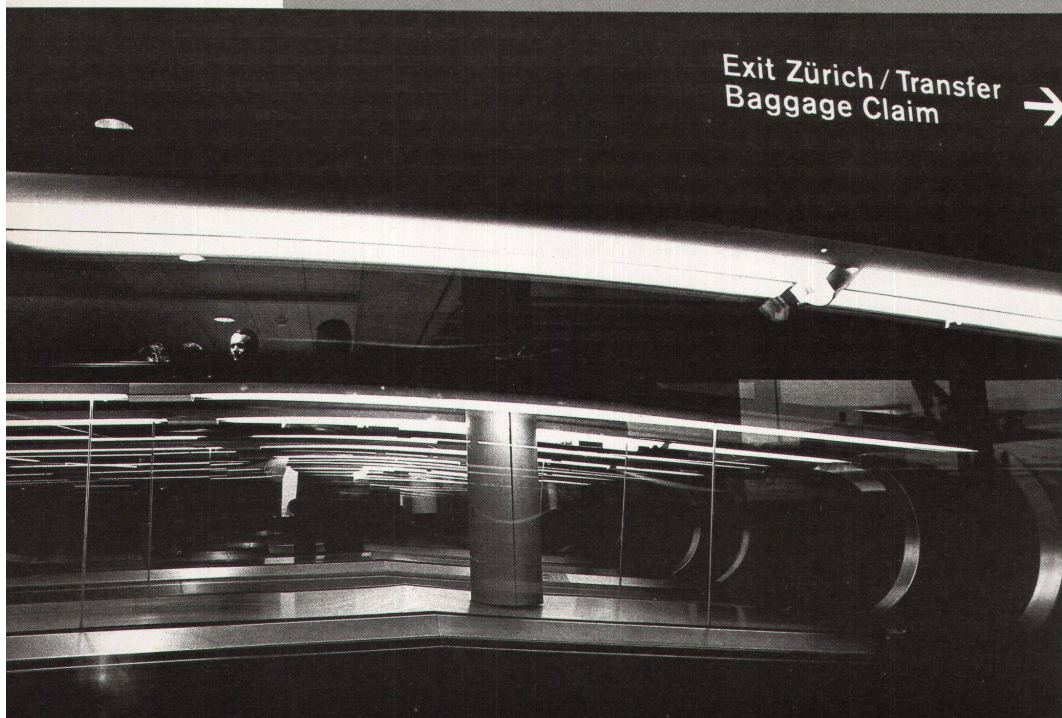
hältnisse eintraten, fiel das einst so elegante Konzept in sich zusammen. Und es erholte sich seither nie mehr.

Kunstvoll verschachtelt

Aus heutiger Sicht haben vernünftiger konzipierte Flughäfen parallele Pisten, wenn möglich 1500 Meter voneinander entfernt, so dass sie unabhängig betrieben werden können. Notfalls geht es auch mit einem kleineren Abstand, wie verschiedene Beispiele beweisen. In Zürich-Kloten dagegen sind die Pisten kunstvoll ineinander verschachtelt: Piste 16/34, eine der beiden vollwertigen Landepisten, kreuzt sich mit Piste 10/28, der Hauptstartpiste. Piste 14/32 steht zwar baulich schön isoliert in der Landschaft, doch kreuzt sich ihr Anflugweg mit jenem der Piste 16. Die alte Piste 02/20 steht als nutzloser Rollweg da und wird im südlichen Teil nur noch benützt, um bombengefährdete Flugzeuge zu isolieren.

Aus politischen Gründen (vordergründig heisst es: mangels entsprechender technischer Installationen, doch die wären rasch gebaut) lassen sich von den theoretisch sechs Landerichtungen auf den drei aktiven Pisten nur deren zwei, bei grosszügiger Betrachtungsweise zweieinhalb auch tatsächlich nutzen. Anflüge von Süden her würden die Kreise der Dübendorfer Militärflieger stören. Diese haben aus politischen Gründen eine eigene Flugsicherungsorganisation, welche mit der zivilen nur beschränkt koordinierbar ist; also sind sie tabu. Anflüge von Osten her gefallen dem Gemeinderat von Weisslingen nicht und sind deshalb nur für Regionalflugzeuge und auch für diese nur im Rahmen eines Versuchs zugelassen, es sei denn, der Wind blase so stark von Westen, dass die Sicherheit sie zwingend erfordert. Starts nach Osten stören die Klotener und sind deshalb nur bei Bise erlaubt. Aus dem gleichen Grund (und wegen des Militärs, siehe oben) sind Starts auf Piste 14 verboten. Und so weiter (siehe Plan Seite 55).

Alles wäre halb so schlimm, wenn nur wenigstens die neueste Piste, jene mit der Bezeichnung 14/32, nicht so





querfeldein und gegen den Strich gebaut worden wäre. Für eine bessere Anlage wären grössere Waldrodungen aber nicht zu vermeiden gewesen...

Politische Zwänge

Was im ehemaligen Sumpf zwischen Kloten und Oberglatt in Beton gegossen in der Landschaft liegt, ist nicht ein Bau-, sondern ein Kompromisswerk; eine anfänglich gute Idee, die von Erweiterungsschritt zu Erweiterungsschritt mehr im Sumpf der politischen Zwänge versank und heute eigentlich nur noch zufälligerweise dem Luftverkehr dient.

Wirklich dient? Die Frage ist berechtigt. Denn eines der wenigen Bauwerke, die wirklich nötig wären, weil es nämlich eine grosse Gefahrenquelle eliminieren würde, ist in all den 40 Jahren nicht erstellt worden: die Überdeckung der Glatt bei Rümlang am westlichen Ende der Piste 10/28. Dort, wo die meisten Verkehrsflugzeuge steil gen Himmel steigen, ist der Punkt, an dem sich nach übereinstimmender Meinung der Fachleute irgend einmal ein ganz schwerer Unfall ereignen wird. Falls dort nämlich einer der

schweren Vögel weder rechtzeitig abzuheben noch rechtzeitig zu bremsen vermag, schlittert er geradewegs in die Senke des Glatt-Flussbetts, zerbricht, gerät, da vollgetankt, unter Umständen in Brand und bewirkt ein Inferno. Jeder weiss das, nicht erst seit im Dezember 1979 eine Swissair-DC-8 in Athen unter ähnlichen Umständen verunglückte, jeder erschauert beim Gedanken an die stetige Gefahr, jeder weiss, dass nur eine Aushebung des Geländes sie beseitigen könnte – aber seit vier Jahrzehnten ist trotzdem nichts unternommen worden.

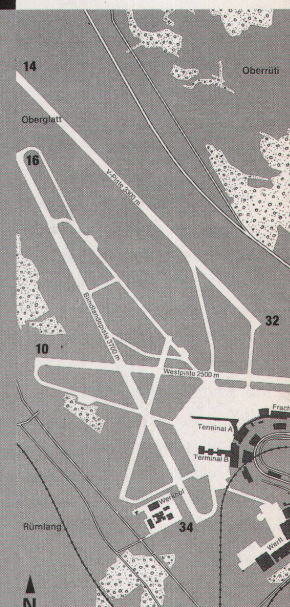
Auch bei den Hochbauten wird seit Jahrzehnten nach dem Prinzip gewirtschaftet: hier ein Krampf und dort ein Krampf, irgendwie wird's dann schon funktionieren. Tatsächlich funktioniert es auch. Zürich hat den Ruf, einer der effizientesten, passagierfreundlichsten Flughäfen Europas zu sein. Er ist sauber, die Abfertigung erfolgt zügig, die Restaurants haben genügend Sitzplätze, das Gepäck kommt schnell und wird nur selten fehlgeleitet – kurz: ein Platz in den vordersten Rängen ist Zürich-Kloten bei jeder Umfrage unter den Flugpassagieren sicher.

Das Funktionieren, die blosse Effizienz ist aber nur eine Seite. Wer auch noch die Augen aufmacht, wird sich etwa in der Haupthalle des Terminals A fragen, wozu denn die grosse Glasfront da sei, da sie doch nur den Ausblick auf eine hässliche, wiederum glasverkleidete Passerelle mit einem Rollteppich drin freigibt. Dieser Blick – am besten ist er zu geniessen vom Fuss der Treppe, die zur Cockpit-Bar führt – verschafft nämlich besser als manches andere Einblick in die chronische Konzeptlosigkeit.

Hier kommen einem, nein, der Wechsel in die Ichform drängt sich auf: Hier kommen mir die Tränen.

Der Flugzeugbau

Früher hatte diese Glasfront einen Zweck, wie so vieles auf dem Flughafen Zürich-Kloten. Das waren die Zeiten, als das Abfertigungsgebäude noch die Züge trug, die ihm sein Schöpfer geben wollte. Alfred Oeschger hatte ein symmetrisches, an ein Flugzeug erinnerndes Bauwerk geschaffen, in dessen Zentrum (als Rumpf sozusagen) diese Halle mit der gigantischen Glasfront stand. Und in dieser verbrachte



Zwei Landepisten (16/34 und 10/28) kreuzen sich am Boden, die dritte (14/32) im Anflugbereich: Die Planung kommt sich selber in den Weg.





Die Strukturen

Der Flughafen Zürich-Kloten gehört dem Kanton Zürich und wird von ihm betrieben.

Die Hochbauten gehören zum grösseren Teil der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG). Diese ist eine gemischtwirtschaftliche AG und beschafft ihr Geld auf dem Kapitalmarkt. Sie ist jedoch als Nutzniesserin kantonaler Baurechte an die Weisungen des Kantons gebunden. Ein Teil der Gebäude gehört der Swissair. Swissair, Kanton und andere mieten Räume von der FIG.

Der Betriebsaufwand wird weitgehend durch Benützungsgebühren (Landetaxen, Konzessionsabgaben usw.) gedeckt. Die Konzessionen für Restaurants, Flugzeugabfertigung, Tax-free-Shops usw. werden in der Regel ohne Ausschreibung unter der Hand vergeben. Wo sie sich bewirbt, kommt in der Regel die Swissair zum Zug.

Für Investitionen des Kantons (nicht aber von FIG und Swissair) braucht es Volksabstimmungen. Der Bund subventioniert diese Investitionen nach einem komplizierten Schlüssel, in der Regel mit etwa 30 Prozent. Für diese Gelder sind National- und Ständerat zuständig.

Weitere gewichtige Partner des Flughafens sind ausser Kanton, FIG und Swissair die Swisscontrol (zuständig für Flugsicherung), die SBB, die PTT (Luftpost) und das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Aufsichtsbehörde, wirtschaftlich nicht involviert).

Aufgrund der unübersichtlichen Strukturen und weil lukrative Betriebszweige vom Kanton oft privaten Gesellschaften zugeschanzt werden, ist es nicht möglich, für den Flughafen Zürich eine transparente und international vergleichsfähige Investitions- oder Ertragsrechnung zu erstellen.

MO

ich als flugzeugstüchtiger Jugendlicher meine schulfreien Nachmittage.

Die Halle atmete den Geist, den die Fliegerei damals hatte. Als in den fünfziger Jahren meine Tante nach Amerika auswanderte, war ihr Flugzeug eine DC-6B, der Abschied (vermeintlich) für immer und tränenreich. Das war die Zeit, in der Flughäfen noch zu Recht Flug-«Häfen» hiessen, denn sie atmeten Weltoffenheit, Abenteuer und Pioniergeist. Auch die Oeschger-Halle: Rechts die Abfertigungsschalter (heute würde man sagen: Check-in Counters), wo man eine handgeschriebene Einsteigkarte (Boarding Pass) erhielt und dafür den Flugschein (Ticket) abgab, auf dass dieser über eine die ganze Schalterfront entlangführende Fördereinrichtung sogleich Richtung Administration entschwinden konnte. Links die Geschäfte (Shops). Darüber, der symmetrischen Galerie entlang, die Flaggen all jener Länder (jedes Jahr waren es mehr), die man von hier aus erreichen konnte. Und vorne, wo auch die Passagiere

durch zwei schlichte Zolsschalter verschwanden, eben diese Glasfront, den Blick freigebend auf die parkierten Flugzeuge und das ganze Drum und Dran, das die Faszination der Fliegerei verkörperte: die Tankwagen, die Gepäckfahrzeuge, die in Gruppen über das Rollfeld zu ihren Maschinen gehenden, ein letztes Mal winkenden Passagiere.

Die menschliche Dimension

Der Flughafen war nicht nur welt offen, sondern auch familiär in jenen Tagen. An den Abfertigungsschaltern erhielten wir Knaben immer den sogenannten «Einsatz»: ein hektographiertes, rosarotes A-4-Blatt mit sämtlichen Flugbewegungen des Tages – Starts auf der einen, Landungen auf der andern Seite. Und Flugzeuge fotografieren konnten wir nicht nur von der Besucherterrasse, sondern ebenso vom Flugfeld aus aus nächster Nähe. Wir fragten einfach einen Grenzpolizisten, der liess uns passieren, und ungehindert bewegten wir uns unter, zwischen,



neben den Maschinen. Dazwischen machten wir immer mal wieder einen Abstecher ins Barackendorf nebenan, wo uns besonders der Schuppen mit den Abfällen aus der Bordverpflegung interessierte. Dort sammelten wir die vollen, aber unbenützten kleinen Thomy-Senftuben, öffneten sie, legten sie auf den Boden, stampften kräftig drauf und wetteiferten um die Treffsicherheit. Niemand schritt ein, ja einmal brachte uns ein Swissair-Arbeiter im Überkleid sogar eine ganze Schachtel frischer Senftuben.

Die Abfertigungsmaschine

Die menschliche Dimension ist es, die für mich im Rückblick den Flughafen der fünfziger und der frühen sechziger Jahre auszeichnete. Das war nicht zuletzt eine Folge der Architektur. In der offen wirkenden Oeschger-Halle begegneten sich die Menschen: Besucher, Angehörige, Passagiere und Personal. Niemand sprach von Verkehrsflussregelung – ob das Wort überhaupt existierte?

Und dann, in den sechziger Jahren, wurden die Flughafengebäude vom Krebs befallen. Jener Ausbau beschnitt uns im wesentlichen den heutigen Terminal A minus das Fingerdock. Oeschgers Konzept wurde (abgesehen von Büro- und anderen Dienstgebäuden) um die grosse Querhalle mit den Abfertigungsschaltern «ergänzt». Passagier- und Besucherbereiche waren nun funktional voneinander getrennt, wenn auch noch zum Teil gegenseitig zugänglich. Die alte Halle, ehemals das Zentrum aller Geschäftigkeit, verkam zum Einkaufszentrum. Durch den nach wie vor ungehinderten Ausblick

auf das Rollfeld behielt sie immerhin einen Teil ihrer Attraktivität. Abschiedswinken ist seit diesem Ausbauschritt allerdings nicht mehr aktuell, denn seither fährt man im Bus oder wird direkt vom Jumbo eingesogen.

Rationell, anonym, ohne Herz und Seele – dieser Maxime hat sich Klotens Flughafenarchitektur seither in immer stärkerem Masse unterworfen. Im Terminal B (1975) ist der Blick auf die Flugzeuge schon gar nicht mehr möglich, ausser für die zahlenden Gäste der «Brasserie». Oder von der Terrasse aus, aber die ist windig und mit einer Zutrittsgebühr für die Antiterrorkontrolle belegt. Immerhin begegnen sich jenseits der Passkontrolle ankommende und abfliegende Passagiere noch in einem weiträumigen, in diskret-warmen Tönen gehaltenen Zirkulationsbereich. Die Warteräume sind bequem und zahlreich, mit Teppichen ausgelegt, der Rest des Baus mit einem auch nicht unangenehmen Gumminoppen-

boden. Man kann in den Gebäuden nicht nur zirkulieren, sondern in beschränkter Masse auch verweilen.

Nicht so jedoch im jüngsten Teil, der nun wirklich nur noch als Geschwür zu bezeichnen ist, in der Erweiterung des Terminals A (1985). Hier gibt es keine Wärme mehr, hier geht es nur noch um die industrielle Verwurstung von möglichst vielen Passagieren in möglichst kurzer Zeit. Schon der Boden ist nach reinen Zweckmässigkeitskriterien ausgewählt: Mit nassen Schuhen fällt man zwar auf die Nase, dafür ist er leichter maschinell zu reinigen. Damit ja niemand zu einem auch noch so kurzen menschlichen Kontakt stehenbleibt, werden ankommende und abfliegende Passagiere bis unmittelbar zum Flugzeug klinisch voneinander getrennt – pro Geschoss gibt es somit nur noch Fussgänger- bzw. Rolltrep-pichverkehr in einer Richtung, was den grossen Vorteil hat, dass, weil man ja nur noch den Rücken voneinander



FOTO: FLUGHAFENBETRIEB ZÜRICH



Von 1945 bis heute

22.6.1945: Per Bundesbeschluss wird Zürich-Kloten zum interkontinentalen Flughafen der Schweiz erklärt.

5.5.1946: Der Kanton Zürich sagt ja zum Kantonsbeitrag von 36,8 Mio. Franken.

17.11.1948: Der Zivilluftverkehr zieht von Dübendorf nach Kloten um.

8.4.1953: Betriebsaufnahme des Flughafengebäudes (heute Terminal A).

23.6.1957: Ablehnung des Kredits von 74,3 Mio. Franken für die zweite Bauetappe.

6.7.1958: Annahme des Kredits von 48 Mio. Franken für die reduzierte zweite Bauetappe: Weniger stark verlängerte Pisten, kleinere Erweiterung des Vorfeldes, kein Fingerdock.

27.9.1970: Annahme des Kredits von 172 Mio. Franken für die dritte Bauetappe. Umfasst Terminal B mit Fingerdock und Parkhäusern, neue Piste 14/32.

1.4.1971: Abschluss der zweiten Bauetappe.

1.11.1972: Nachtflugsperrung.

1.11.1975: Eröffnung von Terminal B und Parkhaus B.

1.4.1976: Neue Piste 14/32.

1.6.1980: Flughafenbahnhof.

28.9.1980: Annahme des Kredits von 48 Mio. Franken für Tiefbauarbeiten.

1981: Beginn der vierten Bauetappe: Fingerdock Terminal A, Parkhaus Terminal A, Operationszentrum. Finanzierung durch Flughafen-Immobilien-Gesellschaft FIG, daher keine Volksabstimmung.

1.11.1985: Das Fingerdock des Terminals A wird eingeweiht. MO

sieht, kein Sichtkontakt und somit kein Verzögerungspotential mehr möglich ist. Wie bei McDonald: Dort sind die Stühle auch absichtlich so unbequem, damit man nicht länger als nötig sitzen bleibt. Der Vergleich trägt tatsächlich. Denn hinter der Entmenslichung steht das Streben, den Flughafen auch für Terroristen ungastlich zu machen. Je konsequenter ankommende, abfliegende, besuchende und arbeitende Menschen voneinander getrennt gehalten werden, um so schwieriger ist es, Höllenmaschinen an Bord zu schmuggeln. Moderne Flughäfen sollen anonyme Abfertigungsmaschinen sein, verlangen die Planer.

Glasfront entwertet

Da wäre es schon fast ein Stilbruch gewesen, wenn man nicht noch Oeschgers alter Glasfront diesen unsäglichen Verbindungstunnel vor die Aussicht gestellt und sie damit völlig entwertet

hätte. Wenn ich heute am Fusse jener Treppe stehe, die zur Cockpit-Bar führt, und an früher denke, ergreife ich unverzüglich die Flucht und verlasse das ungastliche Gebäude auf dem schnellsten Weg – speditiv, rationell, effizient.

Draussen ist dann wieder Raum für nüchterne Gedanken vorhanden. Und mit zunehmender geographischer Entfernung wächst die Einsicht, dass allein schon die organisatorischen Strukturen dieses Flughafens nichts anderes zulassen als einen sich selbst reproduzierenden Murks. Der Flughafen ist nämlich Teil der kantonalzürcherischen Verwaltung und damit a priori in das System der politischen Kungelei eingebunden. Wäre er verwaltungsunabhängig wie beispielsweise das Elektrizitätswerk des Kantons Zürich oder bedeutende ausländische Flughäfen (Frankfurt, Amsterdam, London), so könnten sich seine Mana-





ger am Ziel orientieren, den Verkehr ordnungsgemäss abzuwickeln, wie es die Konzession des Bundes verlangt. So aber ist das Kriterium der politischen Machbarkeit von vornherein das Mass aller Dinge. Es werden nicht Ziele gesetzt und diese dann (mit mehr oder weniger Erfolg) gegen Widerstände verteidigt, sondern am Anfang steht die Bestandesaufnahme der Widerstände, und an diesen orientieren sich die Zielsetzungen.

Zwängerei, obwohl...

Die Zwängerei um die Frachtabfertigung demonstriert dies deutlich. Seit Jahren wird der Ausbau der bestehenden Anlagen mitten im grössten Strassenverkehrsgewühl, weitab von der Bahn und von den nächsten Landreserven durchgestierrt. Dies obwohl der erste (heutige) Frachtknotenpunkt deutlich als Charter-Abfertigungsgebäude ausgelegt ist und nur provisorisch dem Frachtverkehr dienen sollte; obwohl die langfristige Planung eine Fracht-

anlage bei Rümlang mit sauberen Bahn- und Autoanschlüssen vorsieht; obwohl diese durch einen Tunnel leicht mit dem Flughafen verbunden werden könnte; obwohl das nötige Land bereits vorhanden ist; obwohl auf anderen Flughäfen das Konzept der getrennten Passagier- und Frachtabfertigung bestens funktioniert. Grund: Für die Swissair ist es so ein wenig bequemer (kürzere Wege zum Flugzeug), und der Swissair wagt kein Politiker und kein Flughafendirektor entgegenzutreten. Dass damit das Tohuwabohu auf Jahrzehnte hinaus zementiert, nein: verschärft wird, stört offenbar niemanden.

Wäre alles besser geworden, wenn die Schweizer seinerzeit, unmittelbar nach dem Weltkrieg, den Zentralflughafen im grossen Moos (zwischen Bieler-, Neuenburger- und Murtensee) verwirklicht und auf den Ausbau von Zürich-Kloten und Genf-Cointrin in diesem Masse verzichtet hätte? Besser eventuell, anders bestimmt. München

demonstriert zurzeit, wie man einen neuen Flughafen baut. Dieser wird sich vermutlich zum neuen Luftverkehrszentrum des Raumes Süddeutschland/Schweiz/Österreich entwickeln (erst recht, falls die Schweiz die EG-Kurve nicht schafft) und damit Zürich entthronen. Vor 45 Jahren hätten die Schweizer die Chance gehabt, westlich von Bern ähnliches zu tun. Zu spekulieren, wie es gekommen wäre, wenn, ist müssig. Denn die Idee «Grosses Moos» kam nie über das Stadium einer ersten Skizze hinaus und erhielt auch nie die Chance, sich gegen die (mit Sicherheit zu erwarten gewesenen) politischen Widerstände zu behaupten. Aus heutiger Sicht mag der Gedanke bestechend erscheinen. Aber nach dem Krieg wollte – nein: musste man die Flughäfen in der Nähe der grossen Wirtschaftszentren haben, denn von Schnellbahnen à la TGV sprach damals noch niemand. Und eben: Was wäre Zermatt ohne das Matterhorn? ■



FOTO: FLUGHAFENDIREKTION ZÜRICH