

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender

Herausgeber: Pro Juventute

Band: 73 (1980)

Artikel: Mit der Bahn direkt zum Flughafen Zürich

Autor: Stricker, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-986872>

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: 17.01.2026

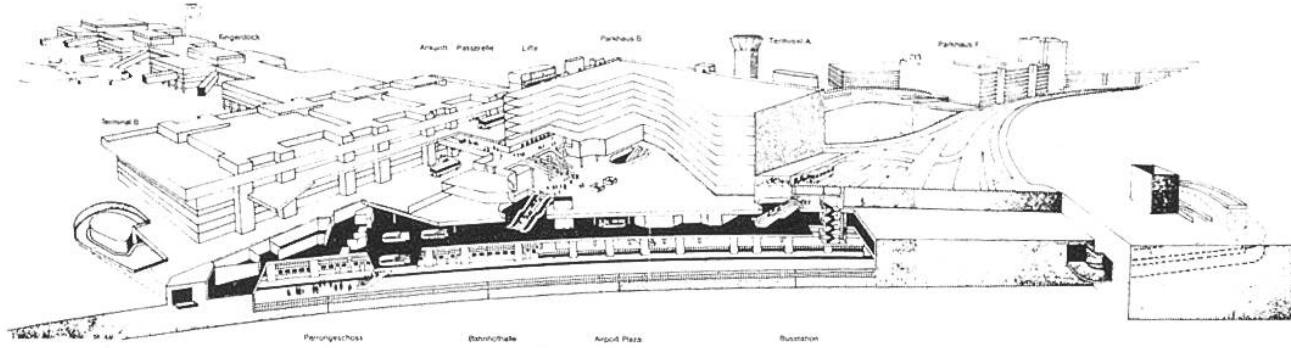
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Mit der Bahn direkt zum Flughafen Zürich

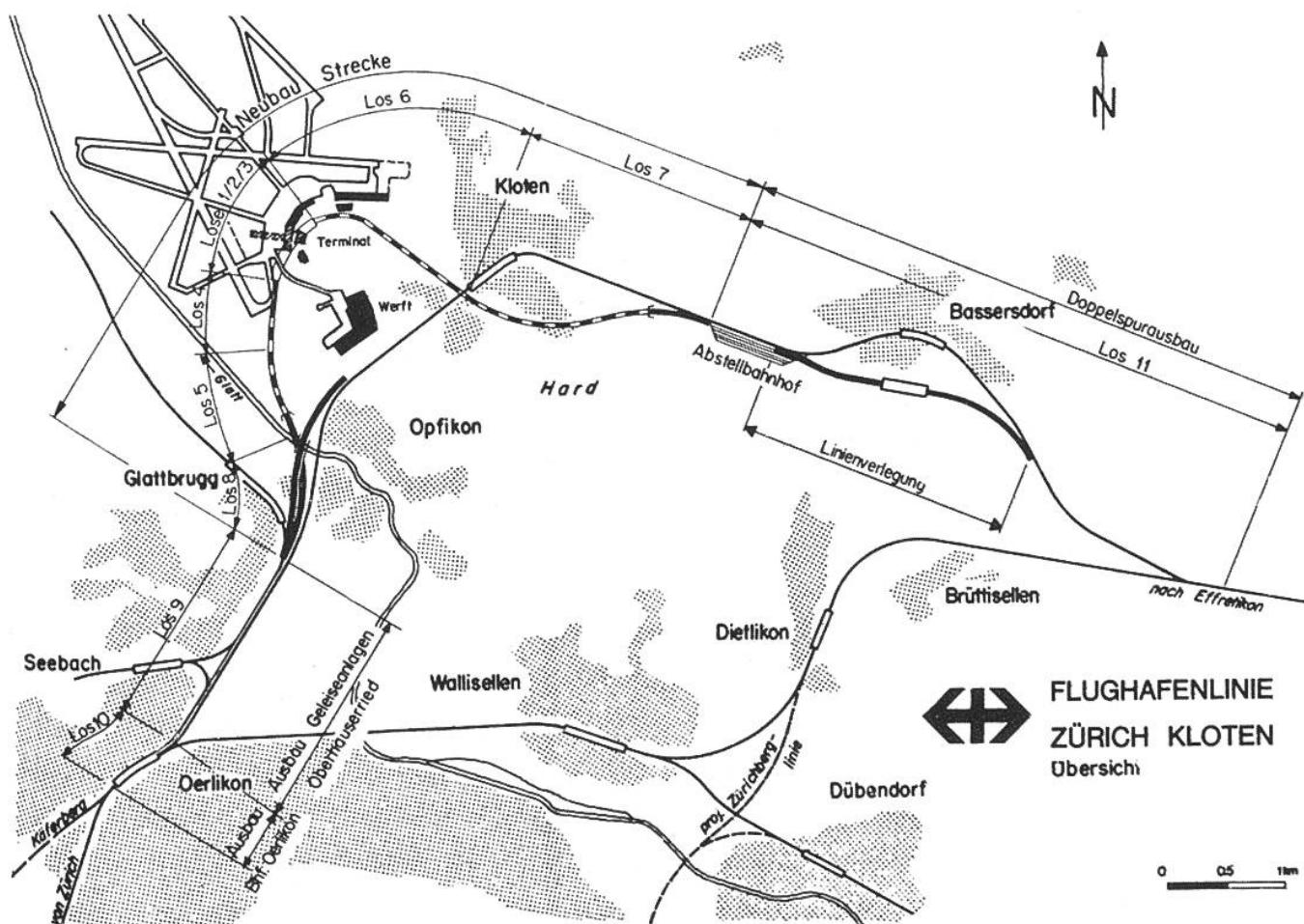
Am 1.Juni 1980 wird es so weit sein: Herr von Erlach besteigt in Bern den um 08.32 Uhr abfahrenden Städteschnellzug nach Zürich – St.Gallen, erreicht ohne Umsteigen um 10.17 Uhr den neuen Bahnhof Zürich Flughafen und begibt sich über Rolltreppen hinauf zum «Check-in» für seinen Flug nach New York. Herr und Frau Müller verlassen St.Gallen mit dem Städteschnellzug um 14.51 Uhr, treffen ohne Umsteigen bereits um 15.46 Uhr im Bahnhof Zürich Flughafen ein und sind kurze Zeit darauf im Flugzeug DC-9-Super auf dem Flug nach London. Herr Zimmermann aus Zürich fährt nicht mehr mit

seinem eigenen Auto zum Flughafen, sondern benützt nun die direkten Züge vom Hauptbahnhof Zürich nach dem Flughafen Zürich. Die japanische Reisegruppe, die soeben in Zürich-Kloten gelandet ist, macht von der Neuerung Gebrauch, dass seit Inbetriebnahme der neuen Flughafenlinie am 1.Juni 1980 einige Schnellzüge vom Flughafen Zürich aus direkt nach Luzern fahren.

Noch ist es nicht ganz so weit. An der Fertigstellung der neuen Eisenbahn-Flughafenlinie wird noch an manchen Stellen eifrig gearbeitet. Die vielen Tausend Flugpassagiere und die im Flughafen tätigen Angestellten fahren mit den Swissair-Zubringerbussen, den Autobussen der Verkehrsbetriebe Zürich, privaten Bussen und mit den eigenen Personenwagen zum Flughafen. Dies hat in der letzten Zeit zu einer ausserordentlich grossen Belastung der Strassen, zu Verkehrsstockungen und zu einer starken Umweltbelastung durch Abgase und Lärm geführt. Die Flughafen-Bahnlinie wird den Zubringerdienst zu diesem wichtigen Verkehrszentrum wesentlich verbessern, vor allem auch beschleunigen. Der Schnellzug wird die Reisenden – selbst wenn es mehrere Hundert sind – in 9 Minuten vom Hauptbahnhof Zürich zum Flughafenbahnhof bringen.



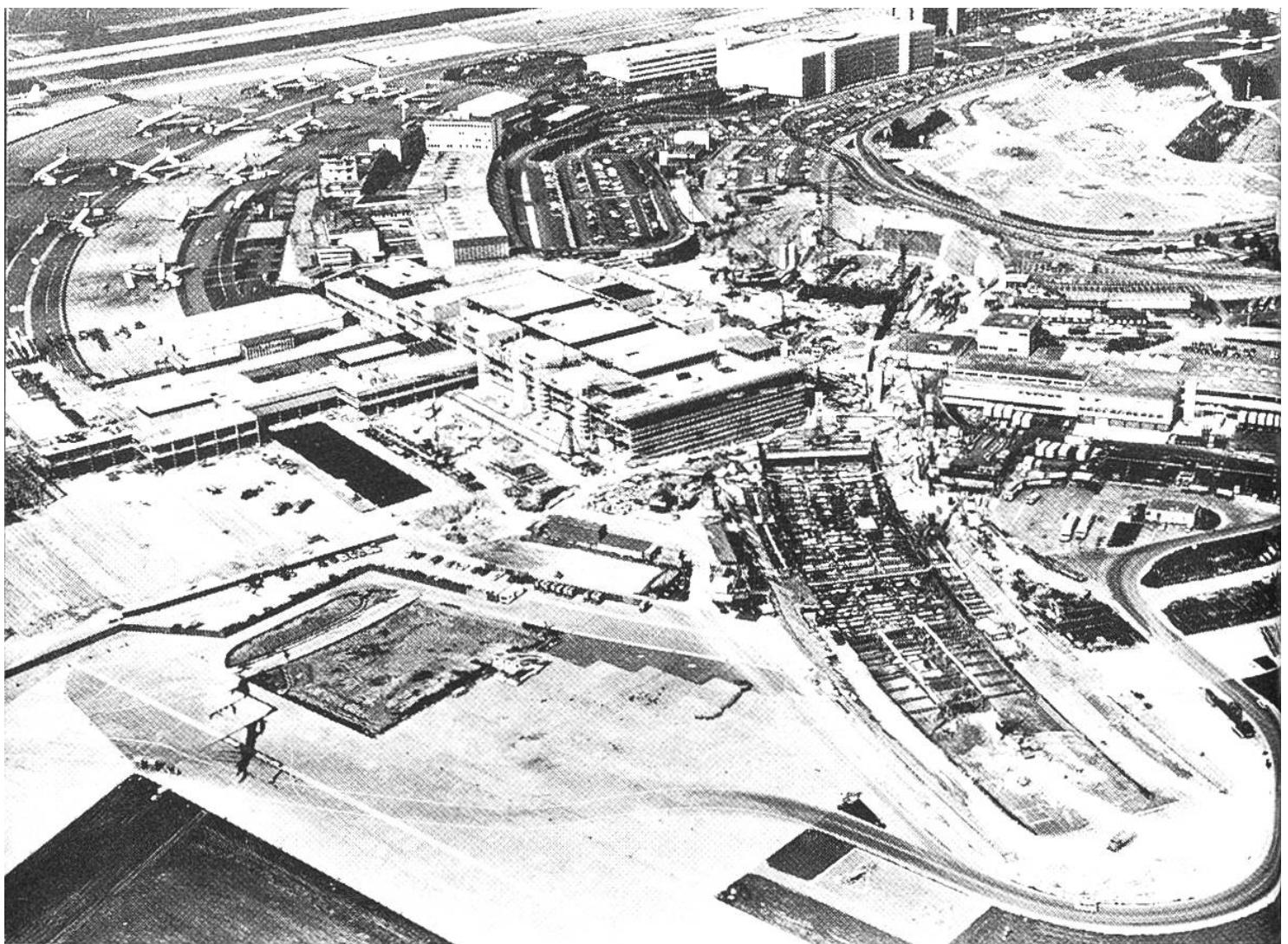
Schematische Darstellung des Bahnhofes Zürich Flughafen.



Übersichtsplan der Flughafenlinie.

Schon bald nach Inbetriebnahme des Flughafens Zürich im Jahre 1949 setzte eine stürmische Entwicklung des Luftverkehrs ein. Zählte der Flughafen Zürich im

ersten Betriebsjahr 176 412 Passagiere, so waren es 1958 bereits 1 014 250, im Jahre 1968 schon 3 464 313 und 1978 sogar 7 728 987 Passagiere. 1978



Flughafen Zürich mit der Baustelle «Bahnhof Zürich Flughafen». In der Bildmitte der neue Terminal B, der von der neuen Bahnlinie unterfahren wird (Bauzustand 1976).

waren somit pro Tag über 21 000 Fluggäste zu verzeichnen. Am 1. Oktober 1978 wurde mit 37 672 Personen die höchste Tagesfrequenz erreicht. Das Einzugsgebiet des Flughafens Zürich umfasst rund 60% der Gesamtfläche der Schweiz. Etwa 40% der ausländischen Besucher, die in den Hotels von Zürich übernachten, erreichen die Stadt auf dem Luftweg. Der Flughafen ist gewissermassen auch Grenzbahnhof geworden. Aus der ursprünglich bescheidenen Flughafenanlage ist nach mehreren Ausbauetap-

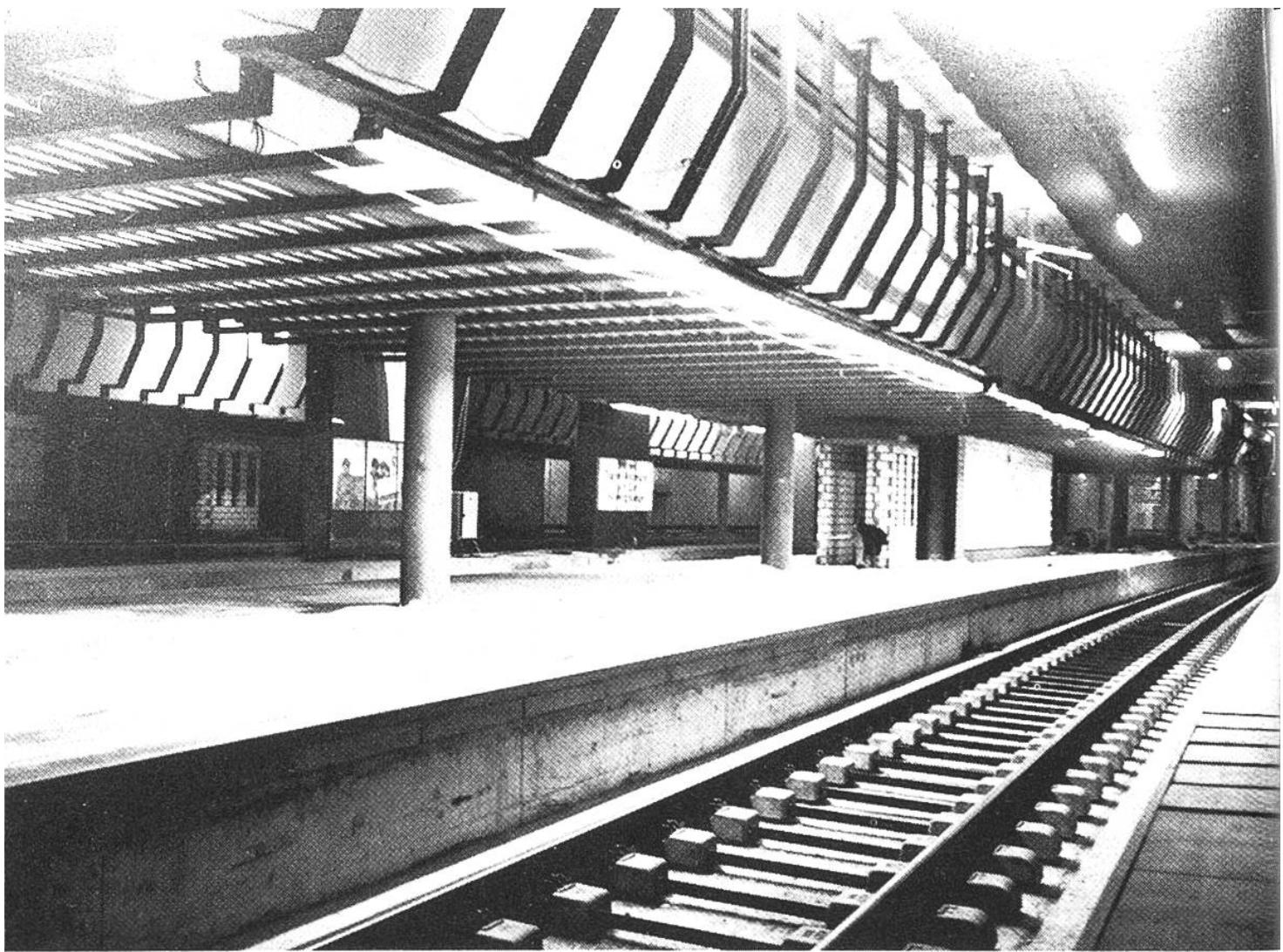
pen der heutige Flughafen Zürich von internationaler Bedeutung herangewachsen. Unter den Flughäfen Europas steht Zürich bezüglich Verkehrsaufkommen im 8. Rang. In der Nähe des Flughafens sind auch etliche Dienstleistungs- und Fabrikationsbetriebe entstanden. Im näheren Bereich des Flughafens arbeiten nun etwa 14 000 Personen, davon allein rund 10 000 bei der Swissair. Kloten ist längst nicht mehr das kleine Dorf; mit dem Flughafen wurde es zur Stadt und zum eigentlichen Tor zur Welt.



Die neue Flughafenlinie sowie das alte und neue Trasse der Klotener-Linie bei Opfikon, mit der unterirdischen Haltestelle Opfikon.

Die Geschäftsleitung der Schweizerischen Bundesbahnen hat diese Entwicklung aufmerksam verfolgt. Weil ein Flughafen nicht wie eine neue Fabrikanlage in die Nähe eines bestehenden Bahnhofes gebaut werden kann, stellte sich für die SBB bald die Frage, ob sie mit einer Bahnlinie «zum Flughafen gehen» sollen. Anfänglich wurde erwogen, von der bestehenden Bahnlinie Zürich-Oerlikon–Kloten–Winterthur in Form einer Stichlinie eine Abzweigung zum Flughafen zu bauen und zwischen dem Haupt-

bahnhof Zürich und dem Flughafen regelmässige Pendelzüge zu führen. Dann aber wurde das Projekt vorgezogen, das eine eigentliche «Einbindung» des Flughafens in das Eisenbahnnetz der SBB vorsieht: Bau einer doppelspurigen Linie vom Bahnknotenpunkt Zürich Oerlikon aus zum Flughafen und weiter über Bassersdorf zur Einmündung in die bestehende Doppelspurlinie nach Effretikon–Winterthur (vgl. Übersichtsplan). Der Verwaltungsrat der SBB stimmte diesem Projekt am 11. September 1970 zu, und



Der Bahnhof Zürich Flughafen im Rohbau. Unterirdische Perronhalle mit vier Gleisen.

nun steht dieses grosse Werk vor der Vollendung.

Die Flughafenlinie bildet gewissmassen eine von der wichtigen Bahnlinie Genf-Zürich-Winterthur-St. Gallen wegführende und wieder in sie zurückkehrende Schleife. Das Zentrum des schweizerischen Luftverkehrs wird in einem grossen Bogen an diese West-Ost-Eisenbahntransversale angebunden. Ziel war, den Flughafenbahnhof möglichst nahe an dieses Zentrum heranzuführen, um günstige Umsteigeverhältnisse Bahn/Flugzeug zu

schaffen. Die neue Bahnlinie führt daher unter das Aufnahmegebäude «Terminal B» (siehe Bild und schematische Darstellung). Der Flughafenbahnhof ist der erste vollständig unterirdische Bahnhof der SBB. Seine Gleise liegen 18 m unter der Erdoberfläche. Die Perronhalle weist zwei 420 m lange Perrons mit je zwei Gleisen auf und ist sehr geräumig (siehe Bild). Der hier ankommende Reisende gelangt über Rolltreppen, Lifte oder Treppen hinauf zur Bahnhofshalle. Diese ist grösser als die Querhalle des Zürcher

Hauptbahnhofes. Hier findet man alles, was zu einem modernen Bahnhof gehört: Auskunftsbüro, Billetschalter, Geldwechselstelle, Sitzgruppen, Gepäckaufgabe- und Ausgabestelle, Restaurant, Kioske, Verkaufsläden, Toiletten und anderes mehr. Weitere Rolltreppen, Lifte und Treppen führen ins höhere Geschoss «Airport-Plaza», von wo aus der Flugreisende mühelos zum Terminal A oder B und dann zu seinem Flugzeug gelangt.

Die Schaffung dieser Flughafenlinie erforderte nebst dem Untergrundbahnhof vor allem auch den Bau des 2840 m langen Hagenholztunnels sowie mehrerer Brücken. Dies stellte komplizierte Koordinationsaufgaben und eine Reihe technischer Probleme dar (geologisch sehr unterschiedliche Gesteine, hoher Grundwasserspiegel usw.). Die Baukosten für die 6,4 km lange Neubaustrecke der Flughafenlinie samt dem Flughafenbahnhof werden nach Vollendung des Werkes rund 320 Mio Fr. erreichen. Hinzu kommen die Kosten der Zulaufstrecke West (Bahnhof Zürich Oerlikon-Oberhäuserried) und der Zulaufstrecke Ost (Linienverlegung bei Bassersdorf). Der Aufwand ist relativ hoch, weil die Neubaustrecke zu drei Vierteln unterirdisch verläuft und weil schlechte Baugrundverhältnisse vorlagen. Nachdem dieses Bauvorhaben

nicht nur für eine weite Region um Zürich, sondern für das ganze Land von grosser Bedeutung ist, erklärten sich sowohl der Bund als auch der Kanton Zürich bereit, den SBB namhafte finanzielle Beiträge zu leisten.

Ende Mai 1980 werden die Bauarbeiten abgeschlossen sein. Ab 1. Juni 1980 werden die Schnellzüge der West–Ost-Linie Genf–Bern–Zürich–St.Gallen–Rorschach und jene der Linie Zürich–Romanshorn über die neue Flughafenlinie geführt. Damit wird der Zürcher Flughafen in jeder Richtung stündlich von 1 bis 2 Schnellzügen bedient. Ferner verkehren zwischen Zürich HB und Zürich Flughafen (bzw. Bassersdorf) im Stundentakt auch Regionalzüge. Gesamthaft werden vom Hauptbahnhof Zürich aus täglich rund 50 Züge zum Flughafen fahren, gleich viele in der Gegenrichtung. Eine wichtige Neuerung liegt auch darin, dass außer den Städten der West–Ost-Linie (Genf, Lausanne, Fribourg usw. bis St. Gallen) noch einige weitere Städte mit direkten Flughafen-Schnellzügen bedient werden, beispielsweise Luzern, Chur, Interlaken/Brig und Bellinzona/Lugano. Bald ist der Flughafen Zürich «angeschlossen» und mit dem ganzen schweizerischen Eisenbahnnetz verbunden.

Hans Stricker