**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 98 (1980)
**Heft:** 22: Zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich

**Artikel:** Das Angebot auf der Flughafenlinie
**Autor:** Beuret, Gregor / Arx, Hugo von
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-74131

**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:** 08.10.2025

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

# Das Angebot auf der Flughafenlinie

Die An- und Wegreise der Flugpassagiere zum und vom Flughafen Zürich erfolgte bis anhin auf der Strasse, wobei planmässige Verbindungen nur nach Zürich, Bern und Winterthur angeboten wurden. Mit zunehmend schwieriger werdenden Verhältnissen im Strassenverkehr, insbesondere im Zentrum der grösseren Städte, entfällt ein immer grösserer Anteil der Gesamtreisezeit auf den An- und Abtransport zum Flughafen. Die Vorteile kurzer Flugreisezeiten werden dadurch zum Teil neutralisiert. Nachdem das Einzugsgebiet des Flughafens Zürich weit über die Wirtschaftsregion Zürich hinausreicht, drängten sich rasche Verbindungen zu den übrigen geschäftlichen und touristischen Zentren der Schweiz ebenso sehr auf wie eine gute Verknüpfung mit der eigentlichen City der Stadt Zürich.

## Die Planungsgrundlagen

Für eine ausreichende Bemessung des Angebots war eine einwandfreie *Prognose* der Verkehrserwartungen in Zürich Flughafen unerlässlich (Tabelle 1). *Zürich hat das grösste Einzugsgebiet aller schweizerischen Flughäfen.* Die Zahl der Flugpassagiere betrug im Jahre 1976 6,8 Mio, im Jahre 1979 8 Mio; die Prognose für 1980 beläuft sich aufgrund der bisherigen Zahlen auf 8,5 Mio und die Erwartungen für das Jahr 1985 liegen bei 12 Mio Flugpassagieren.

Bild 1 zeigt die Tagesganglinie der Frequenzbewegungen der Bahnpassagiere in Zürich Flughafen in Funktion der Abflug- und Flugzeugankunftszeiten. Die entsprechend notwendigen Zeitintervalle für den Übergang Bahn–Flugzeug und Flugzeug–Bahn sind in der Darstellung mitberücksichtigt. Ferner kann damit gerechnet werden, dass ausser den Flugpassagieren der Berufsverkehr (gegenwärtig etwa 12000 Arbeitnehmer im Flughafen) sowie Zuschauer und Begleiter, zusätzlichen Verkehr auf die Flughafenlinie bringen werden.

## Fahrplangestaltung

Der Fahrplanaufbau basiert bei Betriebseröffnung darauf, dass grundsätzlich alle Schnellzüge der West-Ost Transversale Genf–St. Gallen sowie die Schnellzüge Zürich–Romanshorn über den Flughafen umgeleitet werden. Über den bisherigen Weg verkehren lediglich wenige internationale Schnellzüge oder solche mit starkem Berufsverkehr. Zusätzlich zu den umgeleiteten Schnellzügen verkehren ferner Regionalzüge zwischen Zürich HB und Flughafen einerseits und Effretikon und Flughafen andererseits. Anstelle eines Autokurses von Swissair/PTT/SBB Bern–Flughafen Zürich wird ein zusätzlicher Frühschnellzug ab Bern mit Halt in Olten, Aarau und Zürich Oerlikon ohne Berührung des Zürcher Hauptbahnhofes direkt nach Zürich Flughafen geführt. Die Fremdenverkehrsregionen Luzern und Graubünden werden ebenfalls vorerst mit einem bzw. zwei Schnellzugspaaren an den Flughafen angeschlossen.

Die Umleitung der Schnellzüge über die Flughafenlinie bedingt eine Fahrzeitausdehnung um fünf Minuten, wovon drei Minuten auf die Fahrzeit und zwei Minuten auf den Halt im Flughafen entfallen. Die Fahrzeiten zwischen Zürich und dem Flughafen betragen für Schnellzüge neun Minuten, für Regionalzüge elf Minuten, zwischen Flughafen und Zürich für Schnellzüge zehn und für Regionalzüge elf Minuten. Diese Fahrzeiten liegen damit deutlich unter dem vergleichbaren Zeitaufwand des Individualverkehrs. Die Regionalzüge ab Zürich verkehren von 08.38 bis 22.38 in einem regelmässigen stündlichen Takt. Zusammen mit den regelmässigen Abfahrtszeiten der Schnellzüge nach St. Gallen um Stunde – 08 ergibt sich zwischen Zürich und Zürich Flughafen bei Betriebseröffnung vorerst ein 30-Minutentakt mit Abfahrten

ab Zürich HB 08 – 38 – 08 – 38 usw.

In der Gegenrichtung verkehren die Schnellzüge ab Zürich Flughafen um Stunde – 48, die Regionalzüge um Stunde – 18. Zusammen mit den Schnellzügen ab St. Gallen ergibt sich somit auch hier ein 30-Minutentakt mit Abfahrten

ab Zürich Flughafen 18 – 48 – 18 – 48 usw.

In den Flutstunden des Berufsverkehrs am Morgen war die Realisation eines Fahrplans mit gleichmässigen Abfahrtszeiten mit Rücksicht auf die äusserst intensive Gleisbelegung in Zürich HB sowie die Streckenbelegung zwischen Zürich und Zürich Oerlikon nicht möglich. Obwohl die Schnell- und Regionalzüge während der Zeit des Berufsverkehrs in unregelmässigen Abständen verkehren, ist dennoch ein attraktives Verkehrsangebot gewährleistet. Zwischen Zürich Flughafen und Winterthur verkehren die Schnellzüge ab 08.30 Uhr in einem stündlichen Takt

| | |
|---|---|
| Zürich Flughafen ab | jeweils Stunde – 19 nach Winterthur |
| Winterthur ab | jeweils Stunde – 33 nach Zürich Flughafen |

Im Gegensatz zu den in regelmässigen Abständen verkehrenden Zügen nach und ab St. Gallen weisen die Schnellzüge nach und ab Romanshorn unterschiedliche Abfahrts- und Ankunftszeiten auf. Diese Züge liegen in der Regel knapp vor oder hinter den St. Galler-Schnellzügen. Im Hinblick auf die Sicherstellung des Anschlusses an zahlreiche Europäische Städteflugverbindungen wurde von Winterthur nach dem Flughafen noch ein zusätzlicher Zug mit Ankunft um 06.44 Uhr eingelegt.

Bei der Ermittlung des für die Flugpassagiere erforderlichen Platzangebotes zeigte sich, dass einzelne Schnellzüge St. Gallen–Zürich–St. Gallen, die vorwiegend dem Berufsverkehr dienen und über den Flughafen verkehren, entlastet werden mussten. Dadurch drängte sich die Führung von drei neuen Schnellzügen auf.

Wil–Zürich an 07.48 Uhr (St. Gallen–Wil als Regionalzug)
Zürich ab 17.00 Uhr–Winterthur (Winterthur-Romanshorn als Regionalzug)
Zürich ab 18.00 Uhr–St. Gallen.

In der Mittagsspitze des Flugverkehrs genügte das Platzangebot der bestehenden Züge nicht. Mit der Verdichtung des Fahrplans zwischen Zürich und dem Flughafen durch die Führung direkter Schnellzüge Chur–Zürich Flughafen und Luzern–Zürich Flughafen konnte diese Lücke sinnvoll geschlossen werden.

*Tabelle 1. Verkehrserwartung Flugzeug/Bahn*

| | | |
|---|---|---|
| Prognose Gesamtzahl der Flugreisenden 1980 | 100% | 8,5 Mio |
| Anteil Bahn und Strasse vor Eröffnung der Flughafenlinie | 60% | 5,1 Mio |
| Transitreisende Flug–Flug | 40% | 3,4 Mio |
| Voraussichtliche Zahl der Bahnreisenden 1980 nach Eröffnung der Flughafenlinie aufgrund von zwei verschiedenen Flugpassagierbefragungen | | |
| Anteil vom totalen Aufkommen Bahn/Strasse | 67% | 3,42 Mio |
| Tagesdurchschnitt Bahn | 100% | 9370 |
| Anteil Richtung Zürich pro Tag | 56% | 5250 |
| Anteil Richtung Winterthur pro Tag | 11% | 1030 |
| Anteil übrige Schweiz oder nahes Ausland pro Tag | 33% | 3090 |

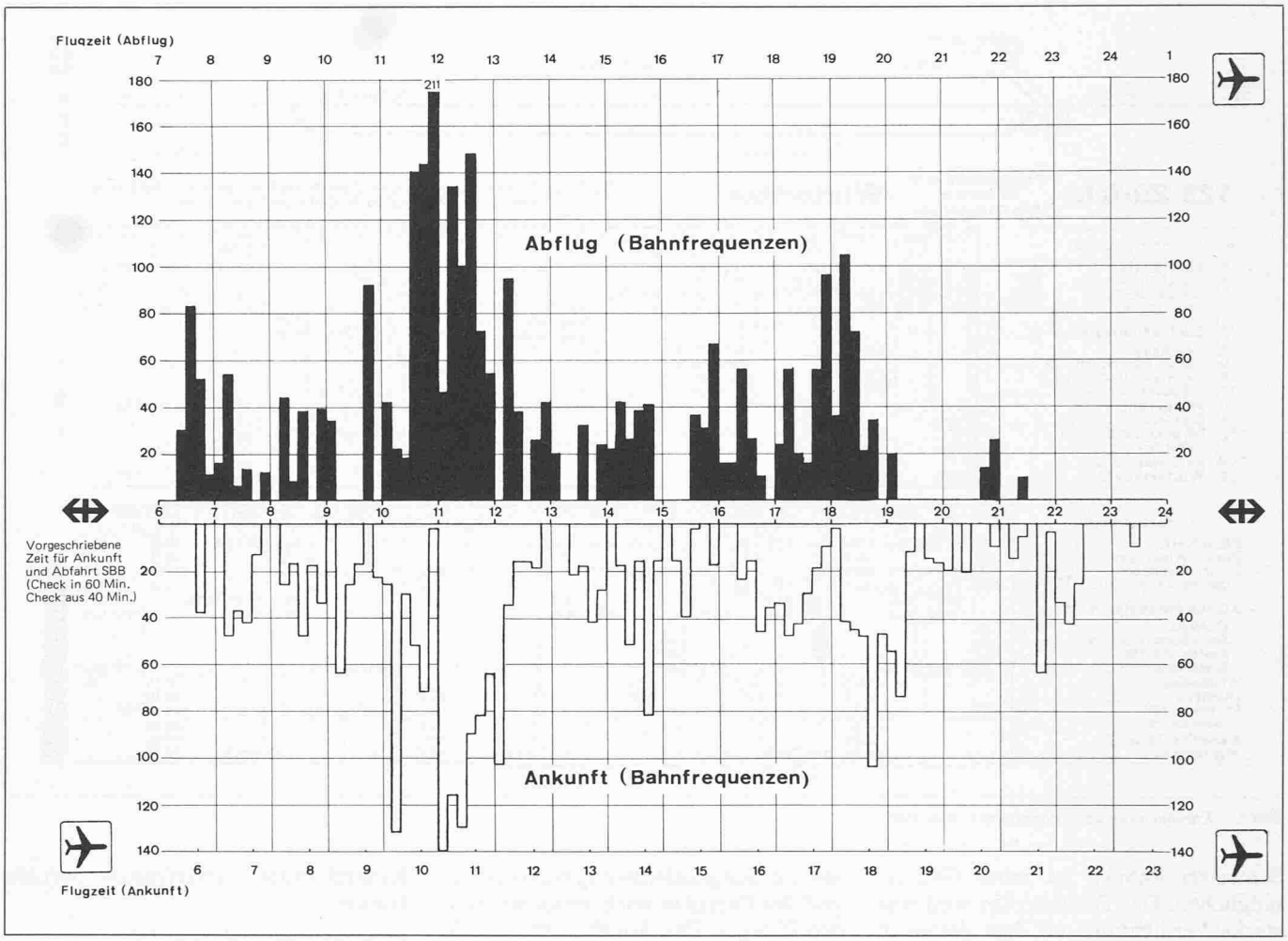



*Bild 1. Frequenzbewegungen Zürich Flughafen. Prognose Swissair für Juli 1980*

## Das Zugsangebot auf der Flughafenlinie

*Zürich HB–Zürich Flughafen*

| | |
|---|---|
| 26 Schnellzüge | Zürich–Winterthur–St. Gallen/Romanshorn |
| 1 Schnellzug | Bern–Zürich Flughafen |
| 1 Schnellzug | Luzern–Winterthur |
| 1 Schnellzug | Luzern–Zürich Flughafen |
| 1 Schnellzug | Chur–Zürich Flughafen |
| 20 Regionalzüge | Zürich HB–Zürich Flughafen |
| 1 Regionalzug | Zürich Oerlikon–Zürich Flughafen |

51 Züge total an Werktagen
49 Züge total an Sonntagen

*Zürich Flughafen–Zürich HB*

| | |
|---|---|
| 26 Schnellzüge | Winterthur–Zürich HB (von St. Gallen/Romanshorn) |
| 1 Schnellzug | Zürich Flughafen–Luzern |
| 1 Schnellzug | Zürich Flughafen–Chur |
| 17 Regionalzüge | Zürich Flughafen–Zürich HB |
| 2 Regionalzüge | Zürich Flughafen–Zürich HB (an Sonntagen) |
| 1 Regionalzug | Zürich Flughafen–Zürich Oerlikon |

48 Züge total an Werktagen
49 Züge total an Sonntagen

99 Züge total an Werktagen und 98 Züge total an Sonntagen

In dieser Anzahl Züge nicht enthalten sind ferner dreizehn zusätzliche Regionalzugspaare Effretikon–Zürich Flughafen.

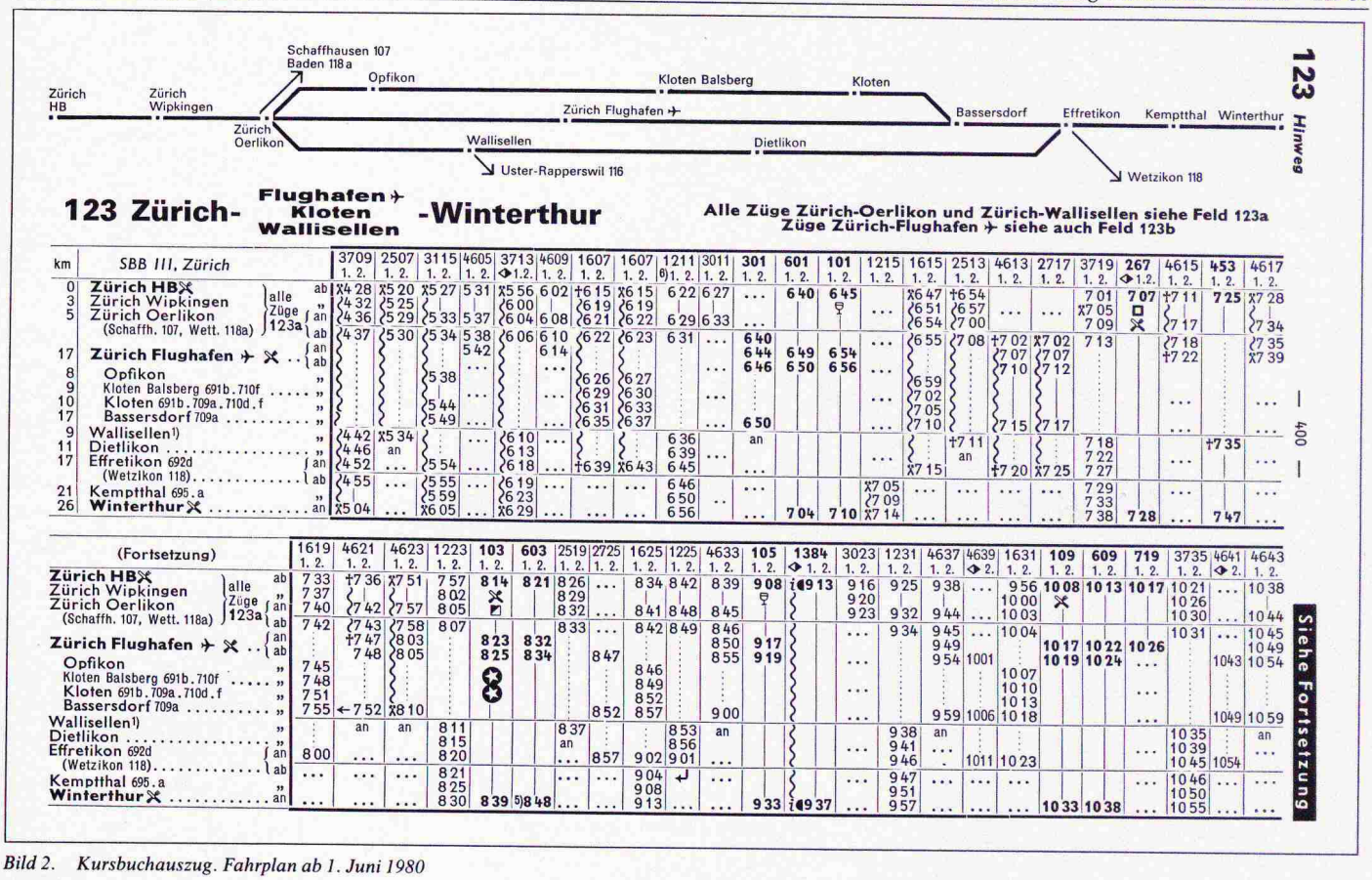
Die Integration des Flughafens Zürich in das gesamtschweizerische Schnellzugsnetz sowie die dadurch mögliche direkte Erreichung zahlreicher Zielorte ohne Umsteigen, bietet den Reisenden somit künftig erhebliche Vorteile, da ein grosser Teil der Flugreisenden sein Fahrziel ausserhalb der Region Zürich hat. Das vorliegende Projekt mit rund 125 Zügen nach und vom Flughafen und einem Angebot von 35000 Plätzen wird die Erwartungen zweifellos erfüllen können.

## Extrazüge und Wagendurchläufe

Neben dem Einzelreiseverkehr wird ein grosser Teil des Charterverkehrs durch die fahrplanmässigen Schnell- und Regionalzüge übernommen werden können. Damit die SBB auch grössere Reisegruppen vor allem im Charterverkehr gewinnen können, wurde ein weit gefächertes Dispositiv von Extrafahrten und direkten Wagendurchläufen nach und ab Zürich Flughafen durch eine Broschüre weltweit an die interessierte Kundschaft bekanntgegeben. Solche Extrazüge und Wagendurchläufe können nötigenfalls nebst dem Angebot zu Regelzügen auch bei der Schliessung des Flughafens infolge Nebels eingesetzt werden.

## Zukunftsaussichten

Die Prognosen für 1985 – rund 12 Millionen Fluggäste im Flughafen Zürich – weisen auf eine weitere *stetige Zunahme des Flugverkehrs* hin. Ohne einschneidende weltpolitische Ereignisse wird vor allem der *Flugtourismus* weiter ansteigen; der *Trend nach wirtschaftlicheren Grossraumflugzeugen* wird anhalten. Für diese zu erwartende Entwicklung sind die SBB gut gerüstet. Verschiedene Grossbauwerke, u.a. der *fortschreitende Ausbau der Zürcher Bahnanlagen* durch die Verlängerung der Zürcher Hallengleise 12 bis 16, die *Einführung der Käferberglinie nach Zürich HB* und die *Entflechtung des Knotenpunktes Olten*, werden die Einführung des neuen Reisezugkonzeptes der




**123 Zürich- Flughafen ✈ Kloten Wallisellen -Winterthur**

Alle Züge Zürich-Oerlikon und Zürich-Wallisellen siehe Feld 123a
Züge Zürich-Flughafen ✈ siehe auch Feld 123b

| km | SBB III, Zürich | | 3709 | 2507 | 3115 | 4605 | 3713 | 4609 | 1607 | 1607 | 1211 | 3011 | 301 | 601 | 101 | 1215 | 1615 | 2513 | 4613 | 2717 | 3719 | 267 | 4615 | 453 | 4617 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | ◆1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | B 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | ◆1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. |
| 0 | **Zürich HB** ✕ | alle ab | ✕4 28 | ✕5 20 | ✕5 27 | 5 31 | ✕5 56 | 6 02 | ✓6 15 | ✕6 15 | 6 22 | 6 27 | ... | 6 40 | 6 45 | ... | ✓6 47 | ✓6 54 | ... | ... | 7 01 | 7 07 | ✓7 11 | 7 25 | ✕7 28 |
| 3 | Zürich Wipkingen | Züge „ | ✓4 32 | ✓5 25 | ✓ | ✓ | ✓6 00 | ✓ | ✓6 19 | ✓6 19 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓6 51 | ✓6 57 | ✓ | ✓ | ✕7 05 | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 5 | Zürich Oerlikon | an | ✓4 36 | ✓5 29 | ✓5 33 | 5 37 | ✓6 04 | 6 08 | ✓6 21 | ✓6 22 | 6 29 | 6 33 | ... | ✓ | ✓ | ✓ | ✓6 54 | ✓7 00 | ✓ | ✓ | 7 09 | ✓ | ✓7 17 | ✓ | ✓7 34 |
| | (Schaffh. 107, Wett. 118a) | 123a ab | ✓4 37 | ✓5 30 | ✓5 34 | 5 38 | ✓6 06 | 6 10 | ✓6 22 | ✓6 23 | 6 31 | ... | 6 40 | | | ... | ✓6 55 | ✓7 08 | ✓7 02 | ✕7 02 | 7 13 | ... | ✓7 18 | ... | ✓7 35 |
| 17 | **Zürich Flughafen** ✈ ✕ .. | an | ⋮ | ⋮ | ⋮ | 5 42 | ⋮ | 6 14 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | 6 44 | 6 49 | 6 54 | ... | ⋮ | ⋮ | ✓7 07 | ✓7 07 | ⋮ | ⋮ | ✓7 22 | ⋮ | ✓7 39 |
| | | ab | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ... | ⋮ | ... | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | 6 46 | 6 50 | 6 56 | ... | ⋮ | ⋮ | ✓7 10 | ✓7 12 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ |
| 8 | Opfikon | „ | ⋮ | ⋮ | ✓5 38 | ... | ⋮ | ... | ✓6 26 | ✓6 27 | ⋮ | ... | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ... | ✓6 59 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ |
| 9 | Kloten Balsberg 691b.710f | „ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ... | ⋮ | ... | ✓6 29 | ✓6 30 | ⋮ | ... | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ... | ✓7 02 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ |
| 10 | Kloten 691b.709a.710d.f | „ | ⋮ | ⋮ | ✓5 44 | ... | ⋮ | ... | ✓6 31 | ✓6 33 | ⋮ | ... | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ... | ✓7 05 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ... | ⋮ | ... |
| 17 | Bassersdorf 709a | „ | ⋮ | ⋮ | ✓5 49 | ... | ⋮ | ... | ✓6 35 | ✓6 37 | ⋮ | ... | 6 50 | ⋮ | ⋮ | ... | ✓7 10 | ⋮ | ✓7 15 | ✓7 17 | ⋮ | ⋮ | ... | ⋮ | ... |
| 9 | Wallisellen[1] | „ | ✓4 42 | ✕5 34 | ⋮ | ... | ✓6 10 | ... | ⋮ | ⋮ | 6 36 | ... | an | ⋮ | ⋮ | ... | ⋮ | ✓7 11 | ⋮ | ⋮ | 7 18 | ⋮ | ⋮ | ✓7 35 | ⋮ |
| 11 | Dietlikon | „ | ✓4 46 | an | ⋮ | ⋮ | ✓6 13 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | 6 39 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | an | ⋮ | ⋮ | 7 22 | ⋮ | ... | ⋮ | ... |
| 17 | Effretikon 692d | an | ✓4 52 | ... | ✓5 54 | ... | ✓6 18 | ... | ✓6 39 | ✕6 43 | 6 45 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ✓7 15 | ⋮ | ✓7 20 | ✓7 25 | 7 27 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ |
| | (Wetzikon 118) | ab | ✓4 55 | ... | ✓5 55 | ... | ✓6 19 | ... | ... | ... | 6 46 | ⋮ | ... | ⋮ | ⋮ | ✕7 05 | ... | ... | ... | ... | 7 29 | ⋮ | ... | ⋮ | ... |
| 21 | Kempthal 695.a | „ | ✓ | ⋮ | ✓5 59 | ⋮ | ✓6 23 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | 6 50 | .. | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ✓7 09 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | 7 33 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⋮ |
| 26 | **Winterthur** ✕ | an | ✕5 04 | ... | ✕6 05 | ... | ✕6 29 | ... | ... | ... | 6 56 | ⋮ | ... | 7 04 | 7 10 | ✕7 14 | ... | ... | ... | ... | 7 38 | 7 28 | ... | 7 47 | ... |

| (Fortsetzung) | | 1619 | 4621 | 4623 | 1223 | 103 | 603 | 2519 | 2725 | 1625 | 1225 | 4633 | 105 | 1384 | 3023 | 1231 | 4637 | 4639 | 1631 | 109 | 609 | 719 | 3735 | 4641 | 4643 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | ◆ 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | ◆ 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | 1. 2. | ◆ 2. | 1. 2. |
| **Zürich HB** ✕ | alle ab | 7 33 | †7 36 | ✕7 51 | 7 57 | **8 14** | **8 21** | 8 26 | ... | 8 34 | 8 42 | 8 39 | **9 08** | ⟨ **9 13** | 9 16 | 9 25 | 9 38 | ... | 9 56 | **10 08** | **10 13** | **10 17** | 10 21 | ... | 10 38 |
| Zürich Wipkingen | Züge „ | 7 37 | ✓ | ✓ | 8 02 | ✕ | | 8 29 | | | | | | ⟩ | 9 20 | | | | 10 00 | ✕ | | | 10 26 | | |
| Zürich Oerlikon | an | 7 40 | ✓7 42 | ✓7 57 | 8 05 | ◪ | | 8 32 | ... | 8 41 | 8 48 | 8 45 | | ⟩ | 9 23 | 9 32 | 9 44 | ... | 10 03 | | | | 10 30 | ... | 10 44 |
| (Schaffh. 107, Wett. 118a) | 123a ab | 7 42 | ✓7 43 | ✓7 58 | 8 07 | | | 8 33 | ... | 8 42 | 8 49 | 8 46 | | ⟩ | ... | 9 34 | 9 45 | ... | 10 04 | | | | 10 31 | ... | 10 45 |
| **Zürich Flughafen** ✈ ✕ .. | an | | †7 47 | ✓8 03 | | **8 23** | **8 32** | | | | | 8 50 | **9 17** | ⟩ | | | 9 49 | | | **10 17** | **10 22** | **10 26** | | | 10 49 |
| | ab | | 7 48 | ✓8 05 | | **8 25** | **8 34** | | 8 47 | | | 8 55 | **9 19** | ⟩ | ... | | 9 54 | 1001 | | **10 19** | **10 24** | ... | | 1043 | 10 54 |
| Opfikon | „ | 7 45 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ✪ | | | ⋮ | 8 46 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⟩ | ... | ⋮ | ⋮ | ⋮ | 10 07 | | | | ⋮ | ⋮ | ⋮ |
| Kloten Balsberg 691b.710f | „ | 7 48 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ✪ | | | ⋮ | 8 49 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⟩ | ... | ⋮ | ⋮ | ⋮ | 10 10 | | | | ⋮ | ⋮ | ⋮ |
| Kloten 691b.709a.710d.f | „ | 7 51 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ✪ | | | ⋮ | 8 52 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⟩ | ... | ⋮ | ⋮ | ⋮ | 10 13 | | | | ⋮ | ⋮ | ⋮ |
| Bassersdorf 709a | „ | 7 55 | ←7 52 | ✕8 10 | ⋮ | ⋮ | | | 8 52 | 8 57 | ⋮ | 9 00 | ⋮ | ⟩ | ... | ⋮ | 9 59 | 1006 | 10 18 | | | | ... | 1049 | 10 59 |
| Wallisellen[1] | „ | ⋮ | an | an | 8 11 | | | 8 37 | ⋮ | ⋮ | 8 53 | an | ⋮ | ⟩ | ⋮ | 9 38 | an | ⋮ | ⋮ | | | | 10 35 | ⋮ | an |
| Dietlikon | „ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | 8 15 | | | an | ⋮ | ⋮ | 8 56 | ⋮ | ⋮ | ⟩ | ... | 9 41 | ... | ⋮ | ⋮ | | | | 10 39 | ⋮ | ... |
| Effretikon 692d | an | 8 00 | ... | ... | 8 20 | | | ... | 8 57 | 9 02 | 9 01 | ... | ⋮ | ⟩ | ⋮ | 9 46 | . | 1011 | 10 23 | | | ... | 10 45 | 1054 | ⋮ |
| (Wetzikon 118) | ab | ... | ... | ... | 8 21 | | | ... | ... | 9 04 | ↵ | ... | ⋮ | ⟩ | ... | 9 47 | ... | ... | ... | | | ... | 10 46 | ... | ... |
| Kempthal 695.a | „ | ⋮ | ⋮ | ⋮ | 8 25 | | | ⋮ | ⋮ | 9 08 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | ⟩ | ⋮ | 9 51 | ⋮ | ⋮ | ⋮ | | | | 10 50 | ⋮ | ⋮ |
| **Winterthur** ✕ | an | ... | ... | ... | 8 30 | 8 39 | 5)8 48 | ... | ... | 9 13 | ... | ... | 9 33 | ⟩ **9 37** | ... | 9 57 | ... | ... | ... | **10 33** | **10 38** | ... | 10 55 | ... | ... |

Siehe Fortsetzung

*Bild 2. Kursbuchauszug. Fahrplan ab 1. Juni 1980*

Schweizer Bahnen im Jahre 1982 ermöglichen. Der Taktfahrplan wird eine starke Verdichtung auf dem gesamten schweizerischen Eisenbahnnetz zur Folge haben; 30000 Reisezugskilometer werden täglich mehr geleistet. Zweifellos wird auch die Flughafenlinie an diesem Leistungsaufschwung partizipieren und der Fahrplan noch verdichtet werden können. Das Angebot im Verkehr mit dem Flughafenbahnhof wird ab 27. Mai 1982 derart konzipiert sein, dass selbst Abweichungen im Flugplan ohne nennenswerte Wartezeiten für den Bahnreisenden aufgefangen werden können.

*Dr. Gregor Beuret, Betriebschef, Betriebsabteilung Kreis III*

*Hugo von Arx, Chef der Sektion Reisedienst, Betriebsabteilung Kreis III*

# Gepäck zum, im und vom Flughafenbahnhof

Gepäck schleppt niemand gerne. Vor allem dann nicht, wenn eine längere Reise geplant ist und das mitzuführende Gepäck einen entsprechenden Umfang annimmt. Die SBB haben sich deshalb besonders bemüht, dem Bahn-/Fluggast den Gepäcktransport nach Möglichkeit zu erleichtern. Im Flughafen Zürich galt es dabei, vor allem der Tatsache Rechnung zu tragen, dass zwischen dem Bahnhof und den Terminals A und B grössere Niveauunterschiede mittels Rolltreppen zu überwinden sind.

## Handgepäck

Um dem Gast die Beförderung des Handgepäcks vom Zug nach den Terminals A und B und umgekehrt so bequem wie möglich zu gestalten, ist eigens für den Bereich des ganzen Flughafens ein neuartiger, *rolltreppengängiger Gepäckrolli* geschaffen worden (Bild 1). Damit verlieren die Rolltreppen für den mit Gepäck beladenen Reisenden viel von ihrem Schrecken. Von Betriebsbeginn an stehen 1200 derartige Wagen im Flughafen zur Verfügung. Eine gemeinsame Organisation aller Flughafenpartner sorgt dafür, dass auf den Perrons und in den Ankunftsflughallen die nötige Anzahl von Rollis auf ihre Benützer warten.

*Bild 1. Rolltreppengängiger Gepäckrolli*

## Gepäckaufbewahrung und Gepäckspedition

Für die Aufbewahrung des Gepäcks sind in der Bahnhofhalle 200 Selbstbedienungs-Schliessfächer vorhanden. Die sperrigen Stücke lassen sich auf dem gleichen Geschoss am Handgepäckschalter deponieren.

Wie nach allen andern Bahnhöfen, besteht auch die Möglichkeit, das Gepäck nach Zürich Flughafen zu spedieren, um es dann an der Ausgabestelle in der Bahnhofhalle Flughafen zu beziehen.

Wünscht der vom Flugzeug kommende Reisende, sein Gepäck nach irgendeinem Bahnhof in der Schweiz mit der Bahn aufzugeben, braucht er es nicht selbst zur Aufgabe in die Bahnhofhalle