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

Artikel: Schweizerische Bundesbahnen und Swissair: Partner statt Konkurrenten

Autor: Koch, Emil

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-74134

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

det, die Verbindungen für die Bahnbenützer 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 Umschlagspunkt 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 Schnellzugsbahnhof 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 Verkehrsumschlagpunkt. 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 werden, 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 schienengebundenes öffentliches Verkehrsmittel gehen von ihm Publikumsgewohnheiten aus, die noch in die Traditionen des Luftverkehrs hineinwachsen müssen. Zu den künftig empfundenen Fremdartigkeiten 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 Flughafenbenützern als zweckmässiges Zubringerverkehrsmittel erkannt und benützt wird. Sie unternimmt alles, was der grundsätzlichen Politik der freien Wahl der Flughafenbenützer 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 Luftverkehr 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 Strekken 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 Billettes, 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-*

tion. So übernehmen es die Bahnen, Passagiere und Fracht bei *Behinderungen des Flugverkehrs durch Nebel oder Schnee* an die Bestimmungsorte zu transportieren. Zwar werden die Fortschritte auf dem Gebiet der *Allwetterlandung* im Flughafen Zürich – neben den DC-10-Flugzeugen der Swissair werden auch die neuen DC-9-81 die notwendigen Ausrüstungen dafür aufweisen – die Auswirkungen von Nebellagen bedeutend zu reduzieren vermögen. Der Luftverkehr wird aber auch in Zukunft auf die Hilfe der Bahnen angewiesen sein. Als weitere Beispiele der Zusammenarbeit gelten die Annahme von Flugscheinen auf den Strecken Genf–Zürich und Genf–Basel durch die SBB sowie der *«Schweizerbummler»*, eine beliebte Pauschalreise mit *Swiss-Express* und *Swissair-Jumbo*. Der gemeinsam von SBB, PTT und Swissair betriebene Zubringer-Busdienst von der Bundeshauptstadt Bern zum Flughafen Zürich hat im Jahre 1979 85665 Passagiere befördert. Seit der Eröffnung der Linie im Jahre 1971 bis Ende 1979 waren es insgesamt 657138 Fahrgäste. Mit dem Bahnanschluss des Flughafens ist die Busverbindung nun eingestellt worden.

In der Schweiz stehen den drei Landesflughäfen fast 100 Bahnhöfe gegenüber, auf denen Schnellzüge halten. Eine Sammel- und Verteilerfunktion der Bahnen für den Flugverkehr drängt sich daher geradezu auf. Die Bahnhöfe bilden vielfach den Anfang oder das Ende einer Flugreise. Swissair und Bundesbahnen müssen deshalb bestrebt sein, den Übergang von einem Transportmittel zum andern so bequem und rasch, mit einem Wort so attraktiv als möglich zu machen.

Mit den Vorteilen, die die neue Zürcher Flughafenlinie bietet, kann diese Erkenntnis konsequent in die Praxis umgesetzt werden. Der direkte Anschluss des schweizerischen Schnellzugsnetzes an den grössten Schweizer Flughafen, auf dem 1979 fast acht Millionen Passagiere gezählt wurden, ist Ausdruck einer vernünftigen Partnerschaft, die die gegenseitigen Bedürfnisse und Möglichkeiten von Luft- und Schienenverkehr weitgehend berücksichtigt.

Die Swissair hat zehn Airbus A 310 bestellt

Die grosse Anzahl von raschen Direktverbindungen in fast alle Landesgegenden wird den Flugpassagier zweifellos bei der Wahl des Anschluss-Verkehrsmittels beeinflussen. Und Einrichtungen wie die gemeinsam von Bundesbahnen und Swissair ins Leben gerufene Dienstleistung Fly-Gepäck sind weitere überzeugende Gründe für die Fahrt mit dem Zug. Sie erspart nämlich dem Reisenden das mühsame Kofferschleppen beim Umsteigen auf Bahnhöfen und dem Flughafen. Werden in einigen Jahren Grossraumflugzeuge wie der Airbus A310, von dem die Swissair zehn Einheiten fest bestellt hat, auch im Europa-Verkehr auftauchen, so wird der Passagierstrom in den Spitzenzeiten sprunghaft ansteigen (Bild). Einzig die Bahn dürfte dann diesen Mehrverkehr ohne wesentliche Umweltmehrbelastung bewältigen können. Diese Überlegungen treffen auch auf die beiden Flughäfen Genf und Basel zu und werden bei künftigen Entscheiden zu berücksichtigen sein.

Die Zürcher Flughafenlinie ist in jeder Hinsicht ein bedeutendes Werk. Wichtig ist, dass sie von vielen benützt wird. Nicht nur von Schweizern, die über den Zürcher Flughafen ins Ausland reisen, sondern auch von Besuchern, die mit dem Flugzeug hier eintreffen. Es gilt daher, die Möglichkeiten des direkten Bahnanschlusses auch im Ausland bekannt zu machen. Dieser internationale Werbefeldzug wird zu einem guten Teil auch von der Swissair übernommen.

Die bisherigen Erfahrungen der Zusammenarbeit zwischen Bundesbahnen und Swissair zeigen, dass der *Ergänzungseffekt grösser ist als das Konkurrenzmoment*. Und gerade deshalb kann und soll die Zusammenarbeit zwischen Rad und Flügel in Zukunft noch weiter ausgebaut werden.

Emil Koch, Generaldirektor Aussenorganisation, Swissair, Zürich