

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 114 (1996)
Heft: 45

Artikel: Verkehrsprobleme im Raum Flughafen-Zürich
Autor: Eggenberger, Manfred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-79075>

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: 10.01.2026

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

Manfred Eggenberger, Zürich

Verkehrsprobleme im Raum Flughafen-Zürich

Mit dem Bau der fünften Etappe des Flughafens Zürich und der zunehmenden Überbauung des mittleren Glattals wird das Verkehrsaufkommen auf Strasse und Schiene stark anwachsen. Die bisher ins Auge gefassten verkehrlichen Massnahmen im Raum Flughafen-Zürich reichen nicht aus, um den zusätzlichen Verkehr zu bewältigen. Dies ist das Ergebnis einer Studie, die die Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) zuhanden der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) erstellt hat.

Mit der Realisierung der fünften Ausbaustappe des Flughafens Zürich wird mit einem Ansteigen der Flugpassagiere von 13,6 auf 20 Mio. pro Jahr gerechnet, was eine wesentlich beschleunigte Entwicklung bedeutet, da der in den nächsten acht Jahren erwartete Zuwachs insgesamt so gross wie die Steigerung während der vergangenen 16 Jahre ist (Bild 1). Im Endausbau wird der Flughafen gemäss Masterplan auf ein Passagiervolumen von 23 Mio. Personen pro Jahr ausgerichtet. Auch die Zahl der im Flughafen Beschäftigten soll deutlich anwachsen, von 20 300 auf 26 000 bei der fünften Baustappe und auf 32 000 beim Masterplan.

Der landseitige Verkehr hat sich seit 1978 verdoppelt und beträgt heute 41 000 wegfahrende Personen pro Werktag. Bei dem erwarteten Anstieg von 47% der Flugpassagiere und 28% der Beschäftigten wird das Verkehrsaufkommen in der fünften Baustappe gemäss Berechnungen der RZU/ZPG um 41% auf 58 000 Personen anwachsen. Der Masterplan beziffert den Verkehr auf 70 000 Personen.

Angestrebte Verbesserung des Modalsplits

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (Modalsplit) hat sich an Werktagen seit 1978 von 17% auf 31% verbessert. Als Touristen reisende Flugpassagiere benützen den öffentlichen Verkehr am häufigsten (44%), Geschäftsleute hingegen nur zu 21%. Am Flughafen Beschäftigte fahren zu 31% mit dem öffentlichen Verkehr zu ihrem Arbeitsplatz. Weitaus am schlechtesten ist der

Modalsplit bei den Personen, die die Flugpassagiere begleiten (nur 5%), d.h. dass das Abholen von Freunden oder Bekannten praktisch nur mit dem Personenwagen geschieht. Für die fünfte Baustappe soll der Anteil des öffentlichen Verkehrs wesentlich, von heute 31% auf 40%, gesteigert werden; der Masterplan rechnet mit 42%.

Zunahme des Privatverkehrs

Auch wenn der prozentuale Anteil des Privatverkehrs künftig abnimmt, ist aufgrund des Gesamtwachstums eine deutliche Zunahme des Privatverkehrs zu erwarten: um rund 22% in der fünften Baustappe (RZU/ZPG-Berechnung) und um 42% beim Masterplan (Bild 2). Die Privatverkehrszunahme fiel noch grösser aus, könnte der öffentliche Verkehr nicht, wie angestrebt, um 82% bzw. 130% gesteigert werden.

Die kritischste Stelle des Strassennetzes im Raum Flughafen-Zürich wird - nach erfolgtem Zusammenschluss der N11 und der Unterlandautobahn in Kloten - die N11 im Abschnitt zwischen Opfikon und der N20 sein. Heute befahren werktags 84 000 Motorfahrzeuge diesen Strassenabschnitt, womit die Belastung grösser ist als auf der N1 bei Brütisellen und sogar in der gleichen Grössenordnung liegt wie auf der N1 im Bareggstunnel, dessen Ausbau auf sechs Spuren geplant ist (Bild 3).

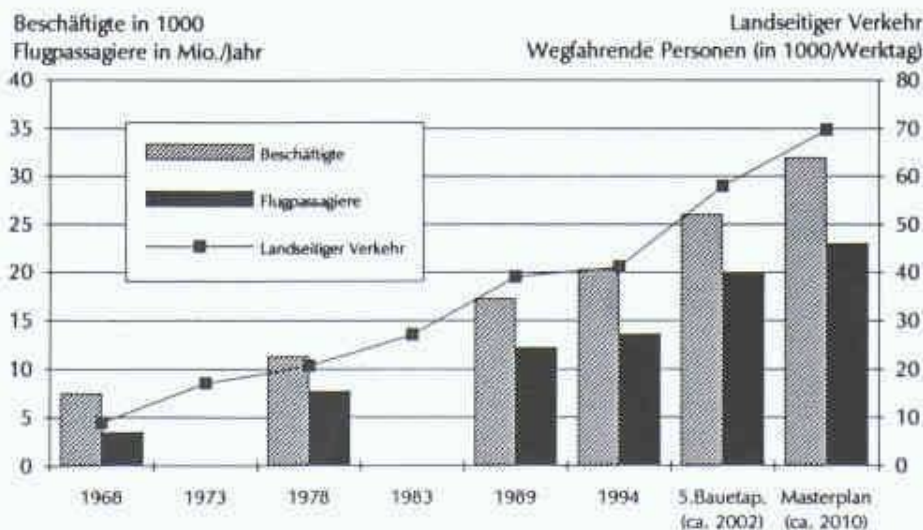
Der Anteil des Flughafenverkehrs macht heute 31% der Gesamtbelastung der N11 aus. Auch in Zukunft wird dieser Anteil proportional nicht zunehmen, weil zu erwarten ist, dass auch der übrige Verkehr anwachsen wird. Nimmt man eine dreiprozentige Steigerung des übrigen Verkehrs bis zum Jahr 2002 und für die Zeit danach eine Zunahme um 2% an, so erhöht sich der Werktagsverkehr der N11 auf 105 000 Motorfahrzeuge bis 2002 (Zeitpunkt der fünften Baustappe) und auf 123 000 bis 2010 (Zeithorizont des Masterplans). Die Belastungsgrenze der N11 ist im Abendspitzenverkehr bereits heute nahezu erreicht. Bis 2002 ist ein Leistungsdefizit von 20% zu erwarten, was häufige Stausituationen mit sich bringen wird. Im Jahre 2010 dürfte eine Überlastung von 40% zu regelmässigen Verkehrszusammenbrüchen in den Spitzenstunden führen (Bild 4).

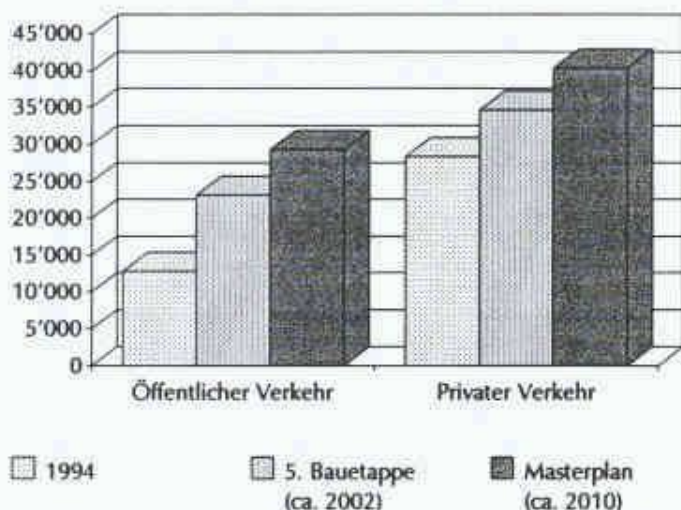
Massnahmen

Zurzeit sind bis zur Inbetriebnahme der fünften Baustappe des Flughafens keine entscheidenden Ausbauten des Strassennetzes im Raum Flughafen-Zürich vorgesehen. Um Verkehrszusammenbrüche auf der N11 zu vermeiden, wären folgende Massnahmen denkbar (Bild 5):

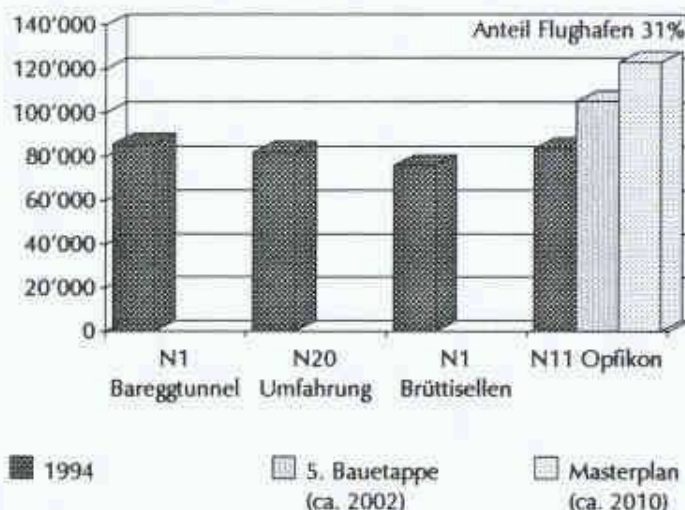
Die Erstellung der neuen Flughofstrasse würde den Verkehrsfluss Richtung Unterland verbessern. Ob sie sich aber als Zufahrt zur N20-Nordumfahrung eignet und Verkehr von der N11 aufnehmen kann, wird vom Ausbau der anschliessenden Knoten abhängen.

1
Kenngrössen und landseitiger Verkehr des Flughafens

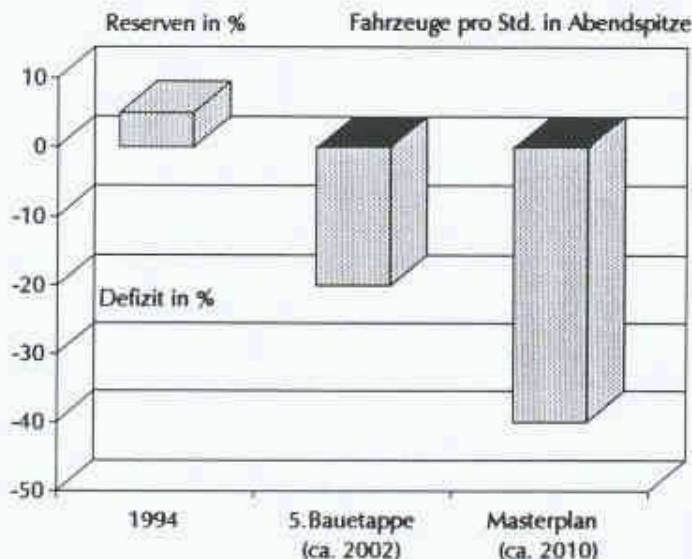




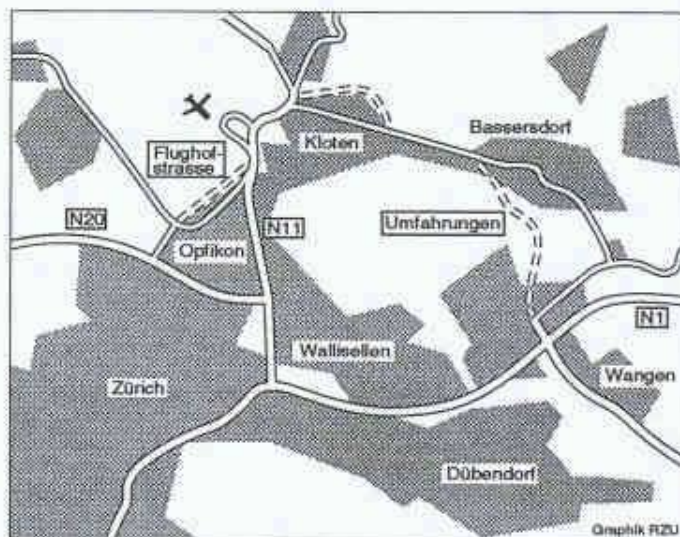
2
Zukünftige Entwicklung des landseitigen Verkehrs (wegfahrende Personen, werktags)



3
Verkehrsbelastungen der N11 im Vergleich (Motorfahrzeuge pro Tag, werktags)



4
Künftiges Leistungsdefizit auf der N11 (Opfikon)



5
Strassennetz mit denkbaren Ausbauten

Eine Variante dazu wäre die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der N11 durch Ausbau auf sechs Spuren. Offen ist allerdings, welche Probleme sich daraus für die Verzweigung der N11 mit der N20 ergeben.

Möglich wäre auch die Alternative, gemäss kantonalem Richtplan die Umfahrungen Brüttisellen-Bassersdorf-Kloten zu realisieren. Die Entlastungswirkung dieser Umfahrungen auf die N11 wurde in einer früheren Untersuchung mit 19% beziffert. Damals wurde allerdings noch mit einem autobahnähnlichen Ausbau der Umfahrungen gerechnet.

Die heutige Erschliessung des Flughafens mit dem öffentlichen Verkehr ist für die zukünftigen Bedürfnisse kaum ausreichend. Lediglich neun Gemeinden verfügen (mit Bussen) über direkte Verbindun-

gen zum Flughafen im Halbstundentakt, und nur eine einzige S-Bahnlinie bedient heute den Flughafen (im Stundentakt). Ein durchgehendes halbstündiges Angebot fehlt sogar nach Winterthur und Zürich-Oerlikon.

Als Massnahmen vorgesehen sind bisher die Ergänzung des Flughafenbahnhofs mit einer Terminalhalle für das Check-In und der Bau eines neuen Verkehrsmittels (sogenannter Mittelverteiler), das für die Gemeinden Opfikon, Wallisellen und Dübendorf neu eine direkte Schienenverbindung zum Flughafen bringen wird.

Fazit

Bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der fünften Baustappe des Flughafens (ungefähr 2002) wird der zusätzliche Verkehr,

auch infolge der allgemeinen Verkehrszunahme, im Raum Flughafen-Zürich zu Verkehrsproblemen führen, für die zurzeit keine Lösung in Sicht ist. Von den denkbaren Massnahmen beim Strassennetz ist innert der kurzen noch zur Verfügung stehenden Zeit keine realisierbar, gerade auch wegen der angespannten finanziellen Lage von Bund und Kanton. Möglich wären hingegen noch Massnahmen beim öffentlichen Verkehr. Vor allem fehlt eine bessere Einbindung des Flughafens in das S-Bahnnetz, was unbedingt notwendig ist, um das hoch gesteckte Ziel einer beträchtlichen Verbesserung des Modal-Splits zu erreichen.

Adresse des Verfassers:
Manfred Eggenberger, Dipl. Ing. ETH/SIA/SVL,
Regionalplanung Zürich und Umgebung, Seefeldstrasse 329, 8008 Zürich