

Die Integration des Flughafens Zürich in das Netz der SBB

Autor(en): **Wachter, Hans Rudolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **98 (1980)**

Heft 22: **Zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-74122>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

dies für die Strasse in wenigen Jahrzehnten durch den Bau der Autobahnen getan wurde. Im *Infrastrukturleitplan der europäischen Eisenbahnen* ist ein zusammenhängendes Netz moderner und leistungsfähiger Hauptlinien entwickelt worden. In der Schweiz gehören dazu

die *Ost-West-Achse Genf-Bodensee*, die *Achse Basel-Mailand* und die *Simplonlinie*. Ein Teil dieser Planung wurde von der Schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption übernommen. Erst mit ihrer Verwirklichung kommt das nun vollendete Werk der Flughafenbahn Zürich

zur vollen Wirkung. Wir haben damit nur einen ersten Schritt auf dem Weg zur Eisenbahn der Zukunft getan.

Oskar Baumann, dipl. Ing. ETH,
Direktor Stv., Unternehmungsstab SBB,
Bern

Die Integration des Flughafens Zürich in das Netz der SBB

Im vorausgegangenen Artikel ist deutlich geworden, dass die schweizerischen Flughäfen immer mehr zu wichtigen Einfallstoren in die Schweiz geworden sind. Ein steigender Teil des Ein- und Ausreiseverkehrs unseres Landes verlagert sich damit von der Landesgrenze auf die Flughäfen. Werden diese an das Eisenbahnnetz angeschlossen, so übernehmen sie den Charakter von *Grenzbahnhöfen*. Für die Bahn liegt darin eine echte Chance, da ja die ausländischen Fluggäste ohne eigenen Wagen in der Schweiz eintreffen.

Im Falle Zürich haben Zählungen die interessante Tatsache zu Tage gebracht, dass nicht einmal 50 Prozent aller Flugpassagiere Zürich und seine engere Region als Ziel oder Ausgangspunkt haben. Für über 50 Prozent liegen diese *ausserhalb* der Region Zürich. Solche Zahlen sind typisches Kennzeichen für die nach wie vor stark dezentralisierte Wirtschaftsstruktur unseres Landes und den auf alle Landesteile abgestützten Tourismus.

Damit war klar die Aufgabe gestellt, das gesamte Einzugsgebiet des Flughafens und nicht nur Zürich an den Flughafen anzuschliessen. Dieses Ziel wird dann am besten erreicht, wenn möglichst viele Schnellzugsverbindungen direkt über den Flughafen geführt werden können. Die Möglichkeit hierzu war günstig, da die wichtigste West-Ost-Transversale der SBB, an der zahlreiche zum Einzugsgebiet des Flughafens Zürich gehörende Städte von Bern bis St. Gallen liegen, schon bisher nahe am Flughafen vorbeiführte. Es galt deshalb, diese Linie etwas zu verlegen und sie durch einen im Zentrum des Flughafens liegenden Bahnhof zu führen. Auf diese Weise konnte die Integration des Flughafens Zürich im Netz der SBB relativ leicht erreicht werden. Wenn in einigen Jahren auch der Flughafen Genève-Cointrin an dieselbe West-Ost-Transversale angeschlossen sein wird, wird ein weiterer wesentlicher Schritt in

der Zusammenarbeit von Luft- und Bahnverkehr getan sein.

Selbstverständlich musste die Flughafenlinie auch in das *Rahmenprojekt 1954* für den Ausbau der Zürcher Eisenbahnanlagen eingefügt werden (Bild 1). Obschon dieses wesentlich älter ist als das der Flughafenlinie, zeigte sich einmal mehr die grosse Bedeutung eines solchen Rahmenprojektes, vor allem dann, wenn es wie im Fall Zürich die nötige *Flexibilität* aufweist, um auch neuen Bedürfnissen gerecht zu werden. Seit rund 20 Jahren erfolgt der Ausbau der Zürcher Bahnanlagen nach diesem Projekt. Sein *zentraler Baustein* ist die vor der Fertigstellung stehende *Verlegung des Rangierbahnhofes Zürich ins Limmattal* mit der Neuorganisation und dem teilweisen Neubau aller Zulauflinien zu dieser Grossanlage. Der *wichtigste Berührungspunkt* zwischen den damit verbundenen Massnahmen und der Flughafenlinie ist *Oerlikon* mit dem nördlich davon gelegenen Verflechtungsbereich im sogenannten *Oberhauserried*. Dank dem klaren Konzept des Rahmenprojektes konnte die Flughafenlinie nahtlos in die komplizierte Anlage eingeflochten werden. Diese Aussage darf aber nicht darüber hinwegsehen lassen, dass der Umbau von Oerlikon und der Neubau der Gleisanlagen im Oberhauserried zum anspruchsvollsten gehörte, das je in unserem Kreis realisiert worden ist. Die ununterbrochene Aufrechterhaltung des Betriebes mit 450 Zügen je Tag in Oerlikon stellte an alle Beteiligten ausserordentliche Anforderungen.

Die enge Verflechtung der Flughafenlinie mit anderen Anlagen führte auch zur Realisierung verschiedener Vorhaben zugunsten des *Regionalverkehrs* auf der «alten» Linie Oerlikon-Kloten-Effretikon. So konnten mit finanzieller Hilfe des Kantons Zürich sowie der Städte Zürich und Opfikon die *teilweise Doppelspur zwischen Oerlikon und Klo-*

ten als Voraussetzung für einen späteren S-Bahn-Betrieb, eine neue *Station Opfikon* und Vorarbeiten für eine *Station Glattalstrasse* verwirklicht werden. Gleichzeitig war es möglich, das *zweite Gleis zwischen Oerlikon und Glattbrugg* zu erstellen, womit eine äusserst wertvolle *Doppelspurstrecke auf der Linie nach Schaffhausen* realisiert werden konnte.

Die SBB hegen grosse Erwartungen in die neue Linie über den Flughafen. Sie sind überzeugt, dass die Mittel, die sie in die neue Linie investiert haben, zum Tragen kommen. Die Finanzierungslücke von 40 Prozent, die aufgrund einer *Wirtschaftlichkeitsrechnung* nachgewiesen wurde, konnte durch Beiträge von Bund und Kanton geschlossen werden. Gesamthaft deutet heute alles darauf hin, dass die *Wirtschaftlichkeit des Flughafenanschlusses optimistisch beurteilt werden darf*. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Flughafenlinie nicht nur dem Flugpassagier dienen wird. In gleicher Weise werden sicher auch die zahlreichen Angestellten des Flughafens, die Besucher und Begleiter von ihr regen Gebrauch machen. Und ob nicht die grosszügig vorhandenen P+R-Anlagen einen neuen Übergangspunkt zwischen Strasse und Schnellzugsnetz der SBB abgeben und den SBB unabhängig vom Flughafen neuen Verkehr zuführen werden, wird die Zukunft weisen müssen.

Die SBB werden alles daran setzen, die Qualität ihres Angebotes den Ansprüchen der potentiellen Kundschaft anzupassen und mit einem aktiven Marketing zu fördern. Wie den Ausführungen im Beitrag «Das Angebot der Flughafenlinie» entnommen werden kann, wird im Rahmen der Einführung des neuen Reisezugkonzeptes (Taktfahrplan) im Jahre 1982 die Bedienung des Flughafens gegenüber dem Einführungsangebot 1980 weiter verdichtet werden können, obschon ab 1. Juni 1980 bereits über 100 Züge täglich den Flughafen bedienen werden.

In Ergänzung zum attraktiven Zugangebot werden seitens des Flughafens, der Swissair und der SBB alle Anstrengungen unternommen, um dem Reisen-

