**Zeitschrift:** Tec21

**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein

**Band:** 127 (2001)

**Heft:** 47: Stau

**Artikel:** Zürcher Flughafenausbau verschärft Strassenstaus: Resultate einer Analyse der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)

**Autor:** Eggenberger, Manfred / Richner, Marco

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-80247

**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:** 07.08.2025

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

Manfred Eggenberger, Marco Richner

# Zürcher Flughafenausbau verschärft Strassenstaus

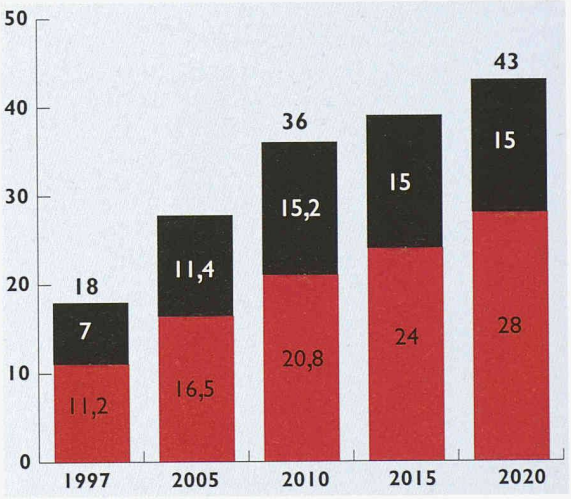
Resultate einer Analyse der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)

**Einfluss der Schweizer Luftfahrtkrise**

*(Eg)* Im jetzigen Zeitpunkt, Mitte Oktober 2001, ist die Zukunft der Schweizer Luftfahrtgesellschaft ungewiss. Davon abhängig ist vor allem die Hub-Funktion des Flughafens (Transfer- und Transitpassagiere). Für den landseitigen Verkehr sind aber allein die Lokalpassagiere massgebend. Auch wenn sich das bisherige rasante Wachstum, das alle Prognosen übertraf, abschwächen dürfte, ist eine Zunahme der Lokalpassagiere mittelfristig dennoch sehr wahrscheinlich. Deshalb wird gemäss Aussagen der Zurich Unique Airport die 5. Ausbauetappe auch fertig gebaut. Die Notwendigkeit, das Problem des landseitigen Verkehrs zu lösen, ist deshalb nach wie vor gegeben.

**Mit dem Ausbau der fünften Etappe des Flughafens Zürich wird auch der landseitige Verkehr stark zunehmen. Bis 2010 ist mit 40% zusätzlichem Strassenverkehr zu rechnen. Staus auf der Flughafenautobahn sind vorprogrammiert.**

Im Mittelpunkt der Diskussion um den Flughafen Zürich und seinen Ausbau stehen in der Regel die zunehmenden Flugbewegungen und ihre Emissionen. Noch kaum im öffentlichen Bewusstsein ist die Tatsache, dass der Flughafenausbau auch enorme Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr mit sich bringt. Dies trotz den Bestrebungen, den öffentlichen Verkehr auszubauen. Um den Problemkreis des landseitigen Verkehrs und seine Dimensionen aufzuzeigen und zu thematisieren, hat die RZU eine Situationsanalyse[1] erstellt, die die Zusammenhänge zwischen Passagierzahlen, Verkehrsaufkommen und Strassenbelastungen darlegt. Die Beurteilung der Situation stützt sich weitgehend auf die Ergänzungen zum Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zur Rahmenkonzession für die fünfte Bauetappe vom Dezember 1998.[2]

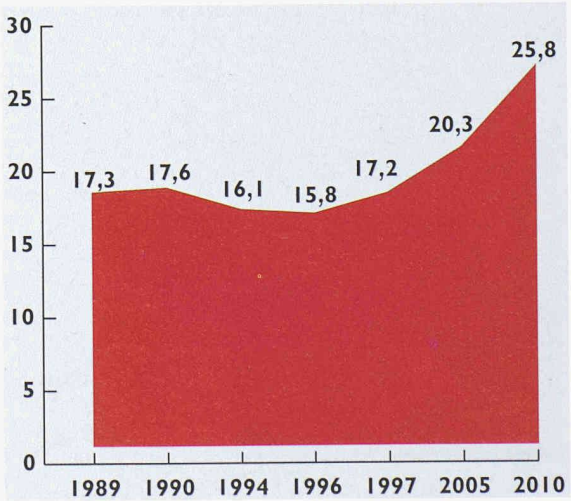



1

**Entwicklung der Passagiere in Mio./Jahr**
**Transfer- und Transitpassagiere (schwarz), Lokalpassagiere (rot)**
**(Bilder RZU)**

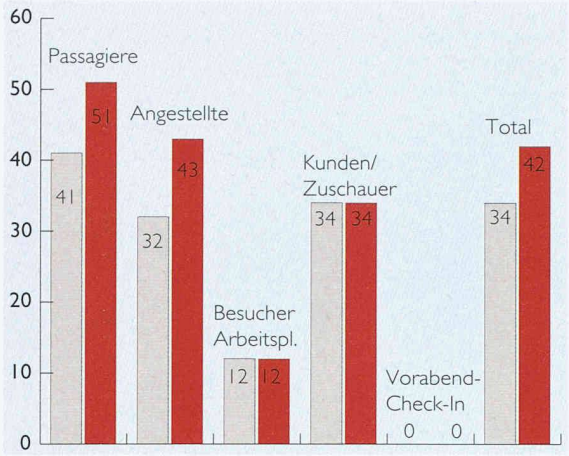
### Massive Zunahme von Passagieren und Beschäftigten

Gemäss UVB wird davon ausgegangen, dass die Anzahl Passagiere, die in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen hat, bis 2010 auf 36 Millionen ansteigen wird (Bild 1). Für das Jahr 2020 rechnet die ITA-Prognose mit einem weiteren Anstieg auf insgesamt 43 Millionen Passagiere pro Jahr.[3] Für den landseitigen Verkehr sind allein die Lokalpassagiere von Bedeutung. Sie sollen bis 2010 massiv, nämlich um 86% gegenüber 1997, zunehmen (Ist-Zustand gemäss UVB). Nachdem die Zahl der Beschäftigten in den letzten Jahren als Folge von Rationalisierungsmassnahmen rückläufig war, ist in den nächsten Jahren – bedingt durch das Verkehrswachstum – jedoch mit einer starken Zunahme zu rechnen. Bis 2010 wird gegenüber 1997 ein Zuwachs von 50% auf rund 26 000 Beschäftigte erwartet (Bild 2).

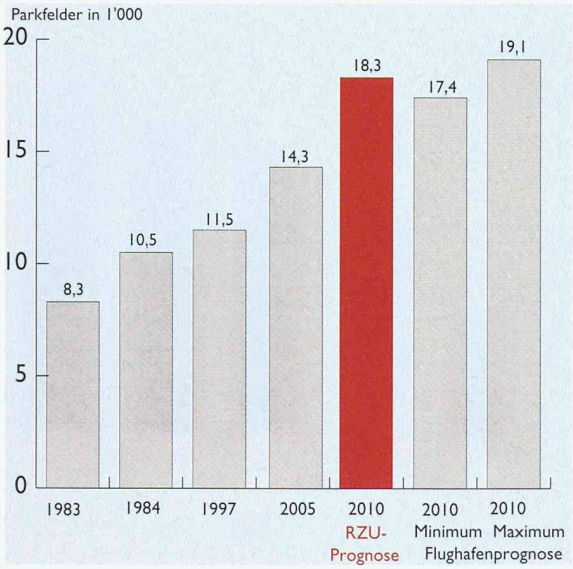



2

**Wachstum der Beschäftigten am Flughafen**




3
**Anteil des ÖV (Modal-Split) am Gesamtverkehr (in %) 1995 (grau), 2005 (rot)**




4
**Parkfelder am Flughafen**

5
**Heutige Parkhäuser bei den Terminals A und B, zusätzliche sind in Planung**

**Ehrgeizige Modalsplit-Ziele**

Die Steigerung der Passagierzahlen und der Beschäftigten wird den landseitigen Verkehr stark anwachsen lassen. Dabei wird es entscheidend sein, ob es gelingt, dass der öffentliche Verkehr einen grossen Teil des zusätzlichen Verkehrs übernehmen kann. Gemäss UVB soll der Modalsplit gegenüber dem Ist-Zustand (34%) bis zum Jahr 2005 auf 42% verbessert werden. Insbesondere die Passagiere und die Angestellten sollen dazu gebracht werden, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen (Bild 3).

**Vergrösserung der Parkfelder**

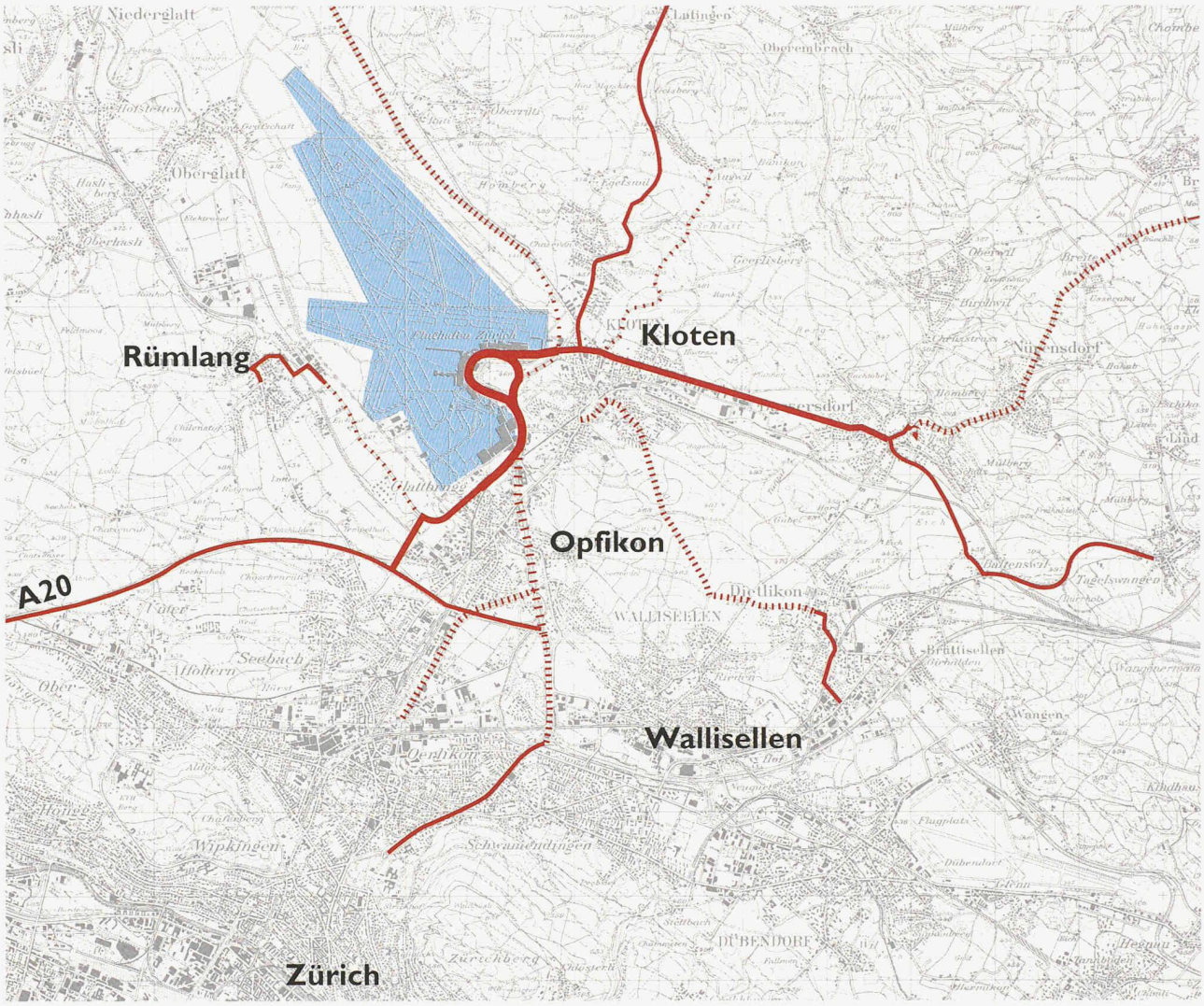
Auch wenn die erwähnten Modalsplit-Ziele erreicht werden, wird das Auto mit einem Verkehrsanteil von 58% auch in Zukunft das Hauptverkehrsmittel bleiben. Aufgrund der Berechnungen der RZU muss bis zum Jahr 2010 mit einem Parkfelderbedarf beim Flughafenkopf von 18 300 Plätzen gerechnet werden, was eine Erhöhung von 60% bedeutet (Bild 4). Gemäss den Ausbauplänen des Flughafens sollen zusätzliche Parkfelder in dieser Grössenordnung realisiert werden (Bild 5). Weitere Nutzungen, die zur Diskussion stehen – wie ein Casino, ein Businesscenter oder ein Flughafenhotel – sind im Parkfelderbedarf für 2010 nicht berücksichtigt.

**Steigender Anteil Flughafenverkehr auf Strassennetz**

Unter Berücksichtigung der Modalsplit-Ziele für 2010 ist auf der Strasse gemäss RZU-Berechnungen eine Zunahme des landseitigen Flughafenverkehrs von 40% zu erwarten. Auf den einzelnen Abschnitten des Strassennetzes im Raum Flughafen Zürich und Umgebung wirkt sich diese Zunahme unterschiedlich aus. Auf der Nordumfahrung von Zürich (A 20) liegt der durch den Flughafen induzierte Verkehr gemäss UVB heute und in Zukunft nur zwischen 10% und 20% (Bild 6). Grösser ist der Anteil etwa auf der kantonalen Autobahn Kloten–Bülach und auf der Hauptstrassenverbindung Bassersdorf–Winterthur, wo der Flughafenverkehr von heute 20% bis 40% bis 2010 auf über 40% steigen wird.

**Belastung Flughafenautobahn äusserst kritisch**

Die Flughafenautobahn A 51 gehört bereits heute zu den vierspurigen Autobahnabschnitten, die die höchsten Belastungen aufweisen (Bild 7). Einzig der Bareggtunnel, mit seinen täglich wiederkehrenden Staumeldungen, ist höher belastet. In Zukunft wird die Belastung der A 51, die heute eine Leistungsreserve von 17% aufweist, äusserst kritisch. Der flughafeninduzierte Verkehr wird auf der A 51 gemäss RZU-Prognose um 40% zunehmen, der übrige Verkehr um 13% (Bild 8). Der Anteil Flughafenverkehr am Gesamtverkehr, der heute 42% beträgt, wird derart steigen, dass im Jahre 2010 jedes zweite Fahrzeug zum Flughafen fahren oder von dorther kommen wird. Die Gesamtbelastung der A 51 wird auf täglich fast 100 000 Fahrzeuge ansteigen. Dies ist mehr, als der Bareggtunnel heute bewältigt, der wegen Staus derzeit von vier auf sieben Spuren ausgebaut wird.



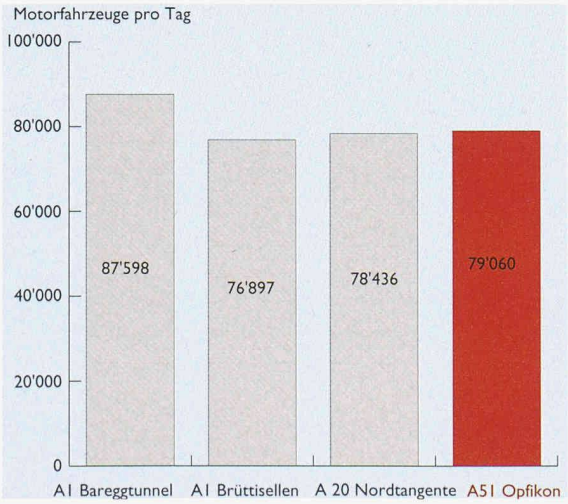

**Anteil flughafeninduzierter Verkehr**

- 1997 und 2010: >40 %
- 1997 und 2010: 20–40 %
- 1997 und 2010: 10–20 %

| | |
|---|---|
| 1997: 20–40 % | 2010: >40 % |
| 1997: 10–20 % | 2010: >20–40 % |
| 1997: <10 % | 2010: >10–20 % |

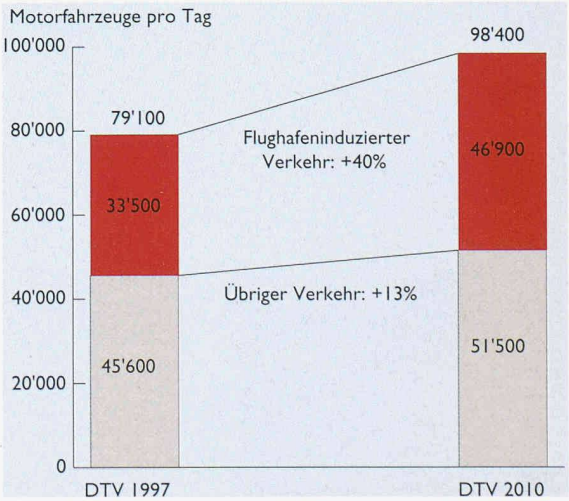
6

**Veränderung des flughafeninduzierten Verkehrs 1997/2010 (Bild RZU; mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie reproduzierter Hintergrund [BA013835])**



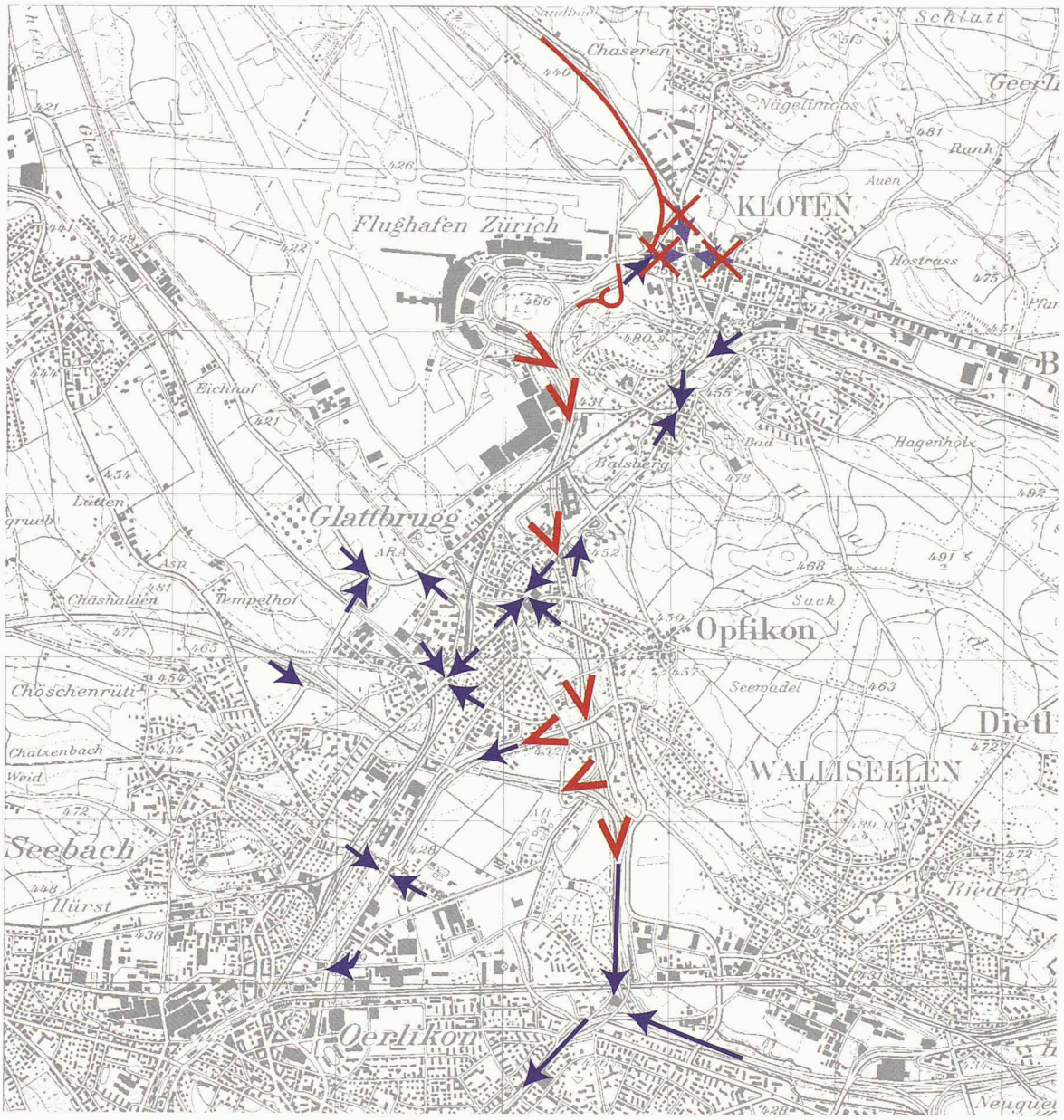

7

**A 51 im Vergleich. DTV 1997**




8

**Wachstum Verkehr A 51 1997/2010**
**Flughafeninduzierter Verkehr (rot), übriger Verkehr (grau)**




9

**Staubildung und Engpässe 2010 (Bild RZU; mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie reproduzierter Hintergrund [BA013835])**

→ 1997: Strassenstück mit Staubildung

> 2010: Strassenstück mit zusätzlicher Staubildung und Engpässen oder Verschärfung von bestehenden Engpässen

× 2010: Entschärfung von Leistungsengpässen

### Vermehrte Staubildung

Das gesamte Strassennetz südlich des Flughafens stösst bereits im Ist-Zustand an seine Kapazitätsgrenzen. Der Flughafenausbau wird zu einer weiteren Verschärfung führen. Gemäss UVB besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass bei einzelnen Anschlüssen der A 51 das lokale Strassennetz die Verkehrszunahme nicht bewältigen kann (Bild 9). Es ist zudem zu befürchten, dass Fluggäste werktags mindestens während je drei Stunden am Morgen und am Abend damit rechnen müssen, bei der Anreise zum Flughafen im Stau stecken zu bleiben. Somit besteht die Gefahr, dass die Autofahrer auf das lokale Strassennetz ausweichen, was für den öffentlichen Verkehr insofern Folgen hat, als auch die Busse im Stau stecken bleiben werden.

### Mögliche Massnahmen

Eine erste Massnahme, die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zu optimieren, ist im so genannten Integrierten Verkehrsmanagement (IVM) zu sehen, das der Kanton Zürich derzeit entwickelt. Ohne grundlegende Veränderungen des übergeordneten Strassennetzes wird es jedoch nicht möglich sein, grossflächige Staus während mehrerer Stunden zu vermeiden. In der weiteren Umgebung des Flughafens werden derzeit folgende Strassenausbauten geprüft:

- neue Flughofstrasse und verlängerte Glattalstrasse
- Umfahrung Brüttisellen–Bassersdorf–Kloten (K 10) mit zweispurigem Ausbau gemäss kantonalem Richtplan oder mit vierspurigem Ausbau, eventuell mit Anschluss bei Baltenswil (K 10 ist Bestandteil der Umfahrungsringe gemäss der kantonalen Strategie für die Hochleistungsstrassen)
- Streckenausbau der Autobahn A 1 zwischen dem Anschluss Wallisellen und dem Brüttiseller Kreuz
- Kapazitätserweiterung der Autobahn-Nordumfahrung A 20
- Erweiterung des Gubristtunnels auf sechs Spuren

Für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sind Massnahmen zur Busbeschleunigung (insbesondere Bus-Spuren) nötig, um dessen Zuverlässigkeit zu gewährleisten. Es bleibt zu hoffen, dass die politischen Entscheide rechtzeitig gefällt werden können, damit ein Verkehrzusammenbruch in der Flughafenregion – verursacht durch die allgemeine Verkehrszunahme und den Ausbau des Flughafens – vermieden werden kann.

Manfred Eggenberger, dipl. Ing. ETH SIA SVI.
Marco Richner, cand. Ing. FH, Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), Seefeldstrasse 329, 8008 Zürich. RZU@access.ch

### Literatur

1 Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU): Verkehrsauswirkungen des Flughafens Zürich, 2000
2 Flughafendirektion Zürich: ZRH Airport, Ergänzung zur UVB-Rahmenkonzession 5. Bauetappe – Fachbereich Landseitiger Verkehr, 1998
3 Institut du Transport Aérien (ITA): Perspektiven des Luftverkehrs, 1999
4 Flughafendirektion Zürich: ZRH Airport, 5. Bauetappe Flughafen Zürich, Landseitiger Verkehr, Management Summary, 1998
5 Flughafendirektion Zürich: ZRH Airport, 5. Bauetappe Flughafen Zürich, Parkplatzbewirtschaftungskonzept, 1998
6 Flughafendirektion Zürich: ZRH Airport, 5. Bauetappe Flughafen Zürich, Massnahmenplan ÖV-Angebot, 1998
7 Statistische Berichte des Kantons Zürich, Heft 3/1997: Der Strassenverkehr auf der Flughafenautobahn A 51 im Jahre 1996
8 Flughafendirektion Zürich: Umweltbericht 1998

### Was ist die RZU?

Die RZU (Regionalplanung Zürich und Umgebung) ist der Dachverband, dem die Stadt Zürich und die sechs umliegenden Planungsregionen Furttal, Glattal, Pfannenstil, Zimmerberg, Knonaueramt und Limmattal angehören. Auch der Kanton Zürich ist Mitglied der RZU. Das RZU-Gebiet umfasst 69 Gemeinden, d.h. 40 % aller Gemeinden im Kanton Zürich.

Die RZU wurde 1958 als Verein gegründet. Sie ist eine partei- und politisch unabhängige Institution. Sie verfolgt im Bereich der Raumplanung das Ziel, die Qualitäten des Lebens- und Wirtschaftsraums Zürich zu erhalten und zu fördern sowie bestehende Mängel zu beheben. Sie hat beratende und vermittelnde Funktion und steht ihren Mitgliedern zur Seite durch Beratungen und Assistenz, als Informationspool sowie als Kommunikationsplattform. Dazu organisiert sie Tagungen, Gesprächsforen und Kurse, arbeitet Grundlagenstudien aus und gibt Publikationen zu Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsthemen heraus.