

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 130 (2004)  
**Heft:** 40: Verkehr

**Artikel:** Flughafen Zürich: die Landseite  
**Autor:** Enz, Robert  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-108447>

### **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:** 17.04.2026

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

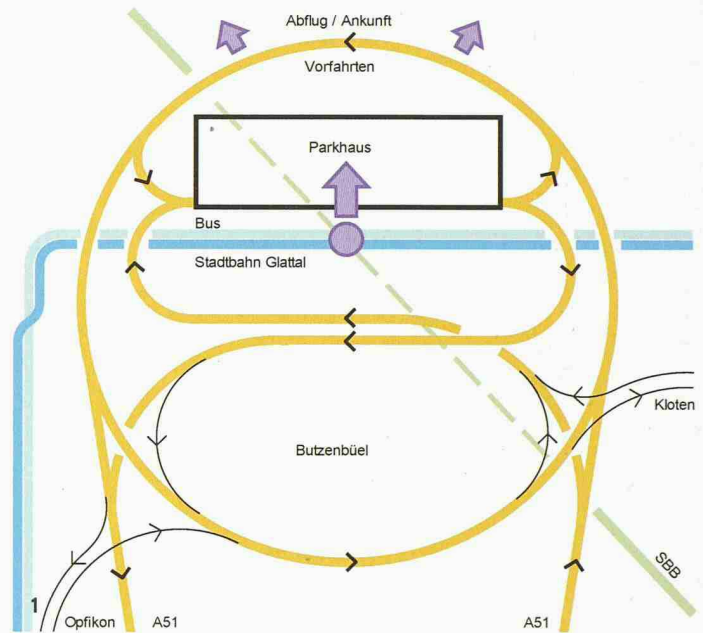
## Flughafen Zürich: die Landseite

Rund 140 000 Personen haben am vergangenen 12. September, dem dritten Tag der Feierlichkeiten zur Eröffnung des neuen Airside-Centers, den Flughafen Zürich besucht – ohne nennenswerte Verkehrsprobleme. Damit hat die neu konzipierte landseitige Verkehrserschliessung ihre Feuertaufe mit Bravour bestanden.

Der landseitige Verkehrsanschluss stellt eine Neukonzeption dar für alle Bewegungen von Personen und Gütern im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich. Die Anreise und Wegfahrt mit öffentlichem Verkehr, privatem Verkehr sowie Fussgänger- und Radfahrerverkehr wird damit praktisch konfliktfrei werden (Bild 1).

### Öffentlicher Verkehr

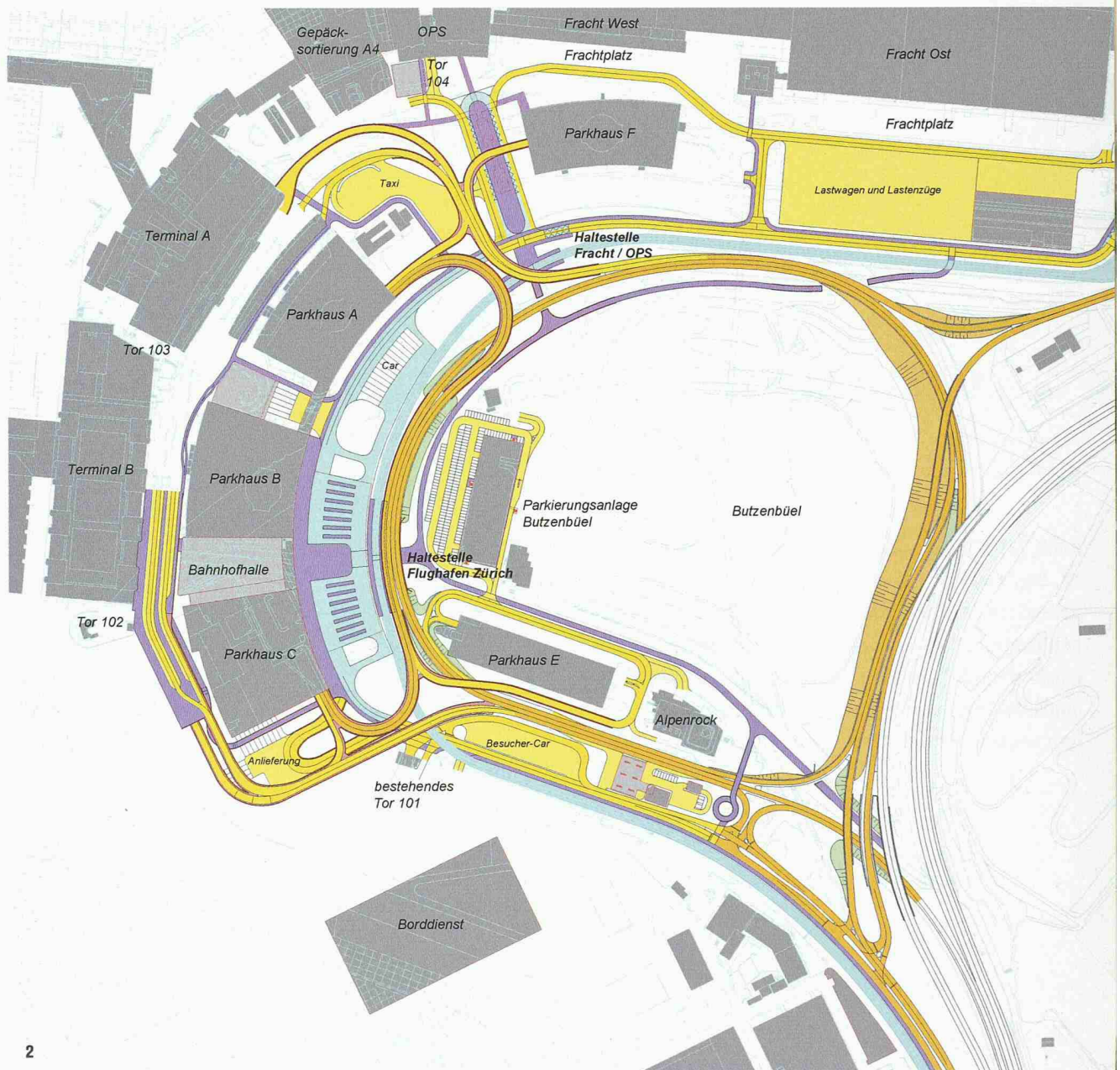
Das verkehrspolitische Ziel des landseitigen Verkehrsanschlusses war: 50% der Flugpassagiere und 40% der Leute, die am Flughafen beschäftigt sind, sollen mit dem öffentlichen Verkehr an- und abreisen. Dieses Ziel konnte auf Seiten der Flugpassagiere bereits übertroffen werden, rund 60% sind es schon, die nach Angaben von Unique mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Was auf der Luftseite noch umstritten ist, wird auf der Landseite bald Wirklichkeit: Der Flughafen entwickelt sich hier zu einem veritablen Hub (Drehscheibe) für den öffentlichen Verkehr. Die vorzügliche Erschliessung durch den seit 1982 bestehenden Flughafenbahnhof wurde durch einen Check-in für Bahnreisende ergänzt. Und den Bahnanlagen ebenbürtige Anlagen für den öffentlichen Nahverkehr werden das Teilkonzept für den öffentlichen Verkehr vervollständigen. Der Bushof ist bereits in Betrieb, die Bauarbeiten für die Stadtbahn Glattal haben diesen Frühling angefangen. Die Eröffnung des Abschnittes zum Flughafen ist auf das Jahr 2008 geplant.



Die neuen, exklusiv für den öffentlichen Verkehr bestimmten Anlagen benötigen viel Raum. Dieser konnte dank der komplett neuen strassenseitigen Erschliessung freigemacht werden. Kernstück ist ein grosser, übersichtlicher Bahnhofplatz mit Bushof und Stadtbahnhaltestelle (Bild 2). Eine grosse, zum Teil überdachte Fussgängerzone reicht vom Eingang zur Bahnhofshalle bis zur Station der Glattalbahn. Beidseits der Fussgängerzone sind je acht Halteinseln (bzw. -kanten) des Bushofs angeordnet. Im nördlichen Teil halten nur Busse Richtung Kloten, Bülach und Winterthur, im südlichen Teil nur Busse Richtung Opfikon, Rümlang und Zürich. Sie zeigen sich im Bushof von ihrer schönsten Seite: mit der Front zu den Reisenden, die vom Bahnhof, Shopping und Flughafen kommen. Diese können allein an der Frontbeschriftung ihren Bus erkennen. Vom Ausgang der Bahnhofshalle her kann der ganze Platz überblickt werden. So kann jeder sofort

1

Schema der neuen landseitigen Erschliessung des Flughafens Zürich mit u. a. Kreisverkehr für alle Verkehrsströme von und zu den Vorfahrten und kreuzungsfreien Fahrten von und zu den Parkhäusern im Inneren dieses Kreises (Pläne: Enz & Partner GmbH)



2

seinen Weg finden: zum richtigen Bus, zur Glattalbahn, hinüber zum Butzenbüel usw. Weitere Stationen der Glattalbahn und Busse auf dem Flughafengelände sind das Operations Center und das General Aviation Center. Davon werden vor allem hier Beschäftigte profitieren. Beim General Aviation Center wird die Glattalbahn vorläufig wenden, eine Verlängerung nach Kloten ist schon geplant.

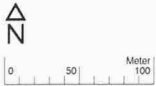
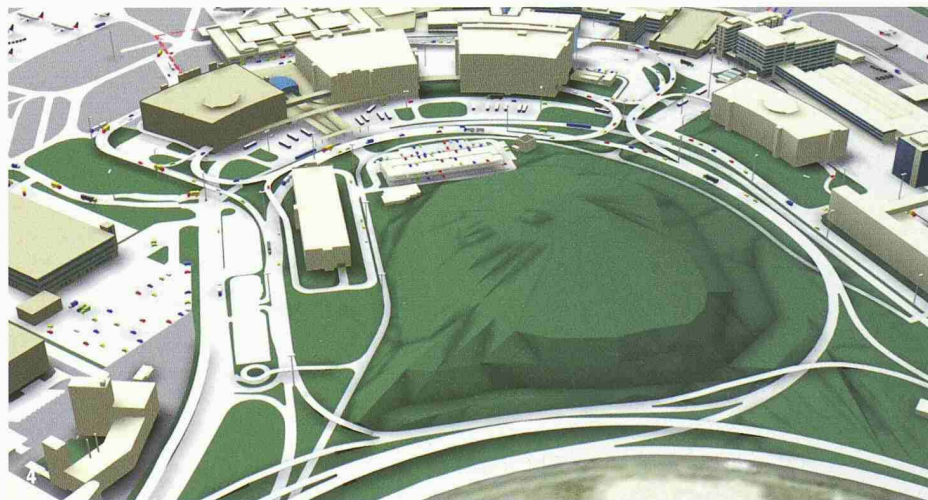
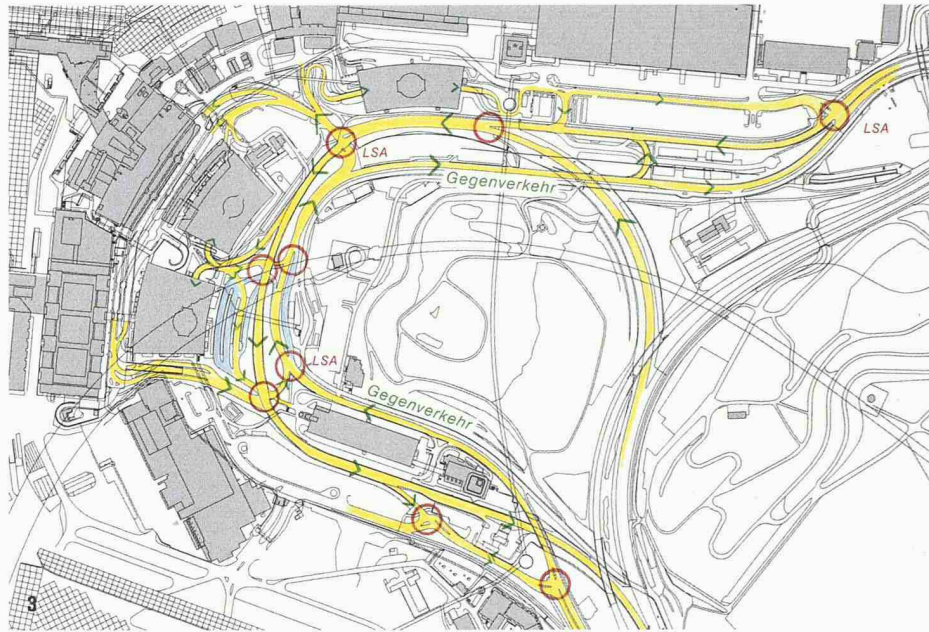
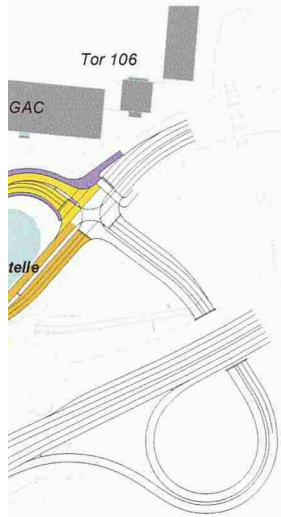
### Fussgänger- und Radfahrerverkehr

Alle landseitigen Verkehrsmittel docken unmittelbar an die vor eineinhalb Jahren eröffnete Bahnhofhalle (vgl. tec21, 13/2003) an: die Glattalbahn, die Busse und Velos via Bahnhofplatz und der individuelle Motorfahrzeugverkehr via Parkhäuser oder Vorfahrten (Ankunft/Abflug). Danach sind alle Verkehrsteilnehmer Fussgänger.

Die Wege für Radfahrer zwischen dem Flughafen und den Wohn-, Geschäfts- sowie Gewerbebauten in der Umgebung sind gestreckt, übersichtlich und breit. Radfahren von und zum Flughafen wird attraktiv.

### Motorisierter Individualverkehr

Wer weiss noch, wie es früher war, mit dem Auto zum Flughafen zu fahren? Bild 3 zeigt das ehemalige Verkehrssystem zum Vergleich. Wer damals ein Ziel am Flughafen ansteuern wollte, musste sich in einer Flut von Wegweisern zurechtfinden. Rasch folgende Informationen konnten kaum gelesen, geschweige denn wahrgenommen und bis zum nächsten Signal verarbeitet werden. Ein nahe liegender erster Ansatz zur Auflösung der unübersichtlichen Situation war, den so genannten «Gegenverkehr» (vgl. Bild 3) hinter den Butzenbüelhügel zu verlegen. Dadurch ergab sich für



alle Beziehungen von und zu den Vorfahrten Kreisverkehr bzw. ein grosser Kreisel. Der Flughafenkopf konnte damit überdies vom Durchgangsverkehr von Opfikon nach Kloten entlastet werden.

Ein zweiter Lösungsansatz war, die Parkhäuser A und B sowie das neue Parkhaus C<sup>1</sup> mit zwei Brücken zu einer einzigen Parkieranlage zu verbinden und diese drittens indirekt anzufahren. Das heisst: Aus dem Kreisel ausschierend, wird zuerst an den Parkhäusern vorbei und anschliessend von Süden her via Parkhaus C in die vereinte Parkieranlage eingefahren. Ihre Ausfahrt liegt beim Parkhaus A. Wegfahrende fahren über die Zufahrenden hinweg, wiederum an den Parkhäusern vorbei auf den Kreisel zurück. Die Zu- und Wegfahrten haben wie das ganze System keine Kreuzungen, sondern nur Verzweigungen, Vereinigungen und unbedeutende Verflechtungen. Bei allen wichtigen Strecken ist

2

**Plan des neuen landseitigen Verkehrsanschlusses am Flughafen Zürich (gemäss Konzessionsprojekt 1999). In der Mitte die in den Bushof mit den 16 Halteinseln hineinragende, gedeckte Fussgängerzone als Verbindung zur Bahnhofshalle. Das Trasse der zukünftigen Glattalbahn ist hellblau angelegt. Die Bahn bedient den zentralen Bahnhofplatz ebenfalls. Weitere Haltestellen werden bei der Fracht / OPS sowie, als vorläufige Endhaltestelle (und nicht mehr auf dem Plan), beim General Aviation Center angefahren. Mst. 1:5000**

3

**Bisherige Verkehrsführung. Rote Kreise: Lichtsignalanlagen**

4

**Visualisierung der neuen Verkehrsführung. Der Butzenbüelhügel bildet das Zentrum eines übergrossen Kreisels**

die Zahl der zuführenden Spuren immer gleich derjenigen der wegführenden: Lichtsignalanlagen erübrigen sich.

Dank der indirekten Anfahrt zur zentralen Parkierungsanlage konnten die Zufahrtswege verlängert und grosse Distanzen zwischen den Wegweisern angeboten werden. So haben die Autofahrer genügend Zeit, Informationen wahrzunehmen und zu verarbeiten. Entsprechend wenige würden eigentlich genügen. Doch es scheint, dass in dieser Hinsicht eher wieder zu viel des Guten getan wurde.

Ein weiteres Merkmal ist das Zusammenspiel zwischen den Vorfahrten und den Parkhäusern. Das Konzept erlaubt alle möglichen Abläufe: Zuerst beim Abflug vorfahren und dann parken wie auch zuerst zu parken und später vorzufahren. Dies alles geschieht ohne Belastung externer Strassen. Es wird auch möglich, z.B. bei Verspätungen drohenden Parkbussen auf den Vorfahrten durch eine Flucht ins Parkhaus auszuweichen.

### Umsetzung

Im Unterschied zum dargestellten ursprünglichen Konzept (Konzessionsprojekt) wurde auf kreuzungsfreie Zu- und Wegfahrten (bedingte den Bau einer Brücke) für die Erschliessung des Parkhauses E vorläufig verzichtet. Ebenso auf zwei Fuss- und Radwegverbindungen: die Querspange bei der südlichen Einfahrt und die nördliche Fortsetzung des Weges nach der Abzweigung zum Operations Center.

Sonst konnte das Konzept mit der fünften Bauetappe am Flughafen weitgehend verwirklicht werden. Vom Teilkonzept für den individuellen Motorfahrzeugverkehr fehlt nur noch die «Brückenspinne», die die Parkierungsanlage und die Zufahrten von der Autobahn und von Kloten her – über die Flughafenstrasse und die künftige Glattalbahn hinweg – kreuzungsfrei mit den Vorfahrten und mit dem Parkhaus F verbinden wird. Zurzeit wird die Flughafenstrasse noch ebenerdig gekreuzt. Diese lichtsignalgesteuerte Kreuzung wird verschwinden, sobald der letzte Baustein vom Teilkonzept des öffentlichen Verkehrs eingefügt wird: die Glattalbahn. Im unmittelbaren Bereich des Flughafenkopfes wird es dann überhaupt keine Kreuzungen und Lichtsignalanlagen mehr geben.

---

Robert Enz, Enz & Partner GmbH, Ingenieurbüro für Verkehrswesen, Zürich. Entwickelte 1998 das dem ausgeführten Konzept zugrunde liegende Konzessionsprojekt für den landseitigen Verkehrsanschluss des Flughafens Zürich.  
enz.partner@everyware.ch

### Anmerkung

- 1 Alle Bezeichnungen am Flughafen Zürich sind internationalen Gepflogenheiten angepasst worden: Bezeichnungen auf der Luftseite (Terminals) mit Buchstaben, Bezeichnungen auf der Landseite mit Zahlen. D.h. dass Check-ins und Parkhäuser unterdessen umgetauft wurden: A in 1, B in 2 usw. Der vorliegende Beitrag orientiert sich jedoch am Stand der Pläne (1999) und verwendet die alten Bezeichnungen.

### AM PROJEKT BETEILIGTE

#### BAUHERRIN

Unique (Flughafen Zürich AG)

#### GESAMTPLANER

Ingenieurgemeinschaft Landseitiger Verkehrsanschluss

F. Preisig AG, Bauingenieure und Planer AG, Zürich

SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich

Dobler, Schällibaum + Partner AG, Zürich

#### VERKEHRSKONZEPT

Enz & Partner GmbH, Ingenieurbüro für Verkehrswesen, Zürich

#### SPEZIALISTEN

Umweltverträglichkeit: Geo Partner AG, Zürich

Landschaftsarchitektur: Stöckli, Kienast & Koepfel, Wettingen

Wegweisung, Signalisation: Gianesi & Briner AG, Schlieren

Verkehrs-, Parkleitsysteme: Marty + Partner AG, Zollikon

Elektrotrassees, Beleuchtung: HDZ Elektroingenieure AG, Urdorf

Geologie, Geotechnik: Dr. Heinrich Jäckli AG, Zürich

#### ÜBERDACHUNG BUSHOF

Stutz + Bolt, dipl. Architekten ETH / SIA / BSA, Zürich