

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 88 (1970)
Heft: 39

Artikel: Zum Ausbau des Flughafens Zürich-Kloten
Autor: Künzler, M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-84623>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

Zum Ausbau des Flughafens Zürich-Kloten

DK 656.71.002.235

In einigen Tagen fällt auf das Zürcher Volk die Verantwortung, über die dringend nötige Anpassung der Flughafen-einrichtungen an die heutigen Bedürfnisse entscheiden zu müssen. Man darf hoffen und annehmen, dass das im Jahre 1953 mit Ausdauer und mit viel Pioniergeist Begonnene und vom Zürcher sowie vom ganzen Schweizer Volk damals mit berechtigtem Stolz Gefeierte nicht einem unsachlichen (und wirklichkeitsfremden) Zwiespalt «Lärm haben oder nicht haben» zum Opfer fällt, sondern dass Einsicht und Vernunft

die Entscheidung beeinflussen werden. Von Hass verursachte Leidenschaft führt höchstens dazu, dass man sich ins eigene Fleisch schneidet, löst jedoch keineswegs das bestehende Lärmproblem. Sachliche, zielbewusste und von Emotionen befreite Zusammenarbeit aller interessierten Kreise führt viel eher dazu, solche Schwierigkeiten zu meistern. Als Beispiel dafür mögen vielleicht die kürzlich in Kloten in Betrieb genommenen Schalldämpfer für Standlaufversuche an Triebwerken dienen: Das Problem wurde von den Betroffenen er-

Gesamtansicht der Anlagen des Flughafens Zürich-Kloten. Im Hintergrund das bestehende Pistensystem, davor, bogenförmig angeordnet (von rechts nach links) der Fracht- und Flughof sowie das Borddienstgebäude. In Bildmitte das Werftareal, im Vordergrund rechts der N 1b das Swissair-Verwaltungsgebäude.



fasst, untersucht und diskutiert; in Zusammenarbeit mit der ETH Zürich gelang es schliesslich, der Lage Herr zu werden. Es ist zu hoffen, dass diese Verhaltensweise Schule machen und an Stelle subjektiver Empfindungen – welche Hass und Leidenschaft mit sich ziehen – treten wird. Wenn die SBB den blossen Anschluss ihres Netzes an den Flughafen mit einem Kosten-

aufwand von über 200 Mio Fr. als ein Projekt von nationalem Interesse bezeichnen, was soll man dann von der Lebensfähigkeit des Flughafens als Ganzem sagen? Nachfolgend sollen einige Tatsachen sowie einige wenige Beispiele des vielfältigen und für den nicht Eingeweihten verborgenen Wirkens auf dem Kloten Flughafen zur Darstellung kommen. M. K.

Aufgabe und Bedeutung des Flughafens Zürich

DK 656.71:33

Von Ständerat Dr. Fritz Honegger, Zürich

Seit jeher bedeutete für die weltweite wirtschaftliche Tätigkeit ein gut funktionierendes, engmaschiges Netz im Nachrichten- und Reiseverkehr mit der übrigen Welt ein unerlässliches Erfordernis. Früher boten nur die an Meeren und grossen Flüssen, später auch an guten Eisenbahnen und Strassen gelegenen Städte günstige Verkehrswege und damit gute Voraussetzungen für international wichtige Agglomerationen. Mit der laufenden Ergänzung des Schiffs- und Eisenbahnverkehrs in manchen Bereichen durch den schnelleren Luftverkehr haben die natürlichen und geographischen Vorteile an Bedeutung verloren, während Zentren wichtiger wurden, die nicht auf das Wassergut angewiesen, sondern andere, für den Flugverkehr prädestinierte Verkehrsvolumen an sich zu ziehen in der Lage sind.

In der Schweiz allgemein und in der Einzugsregion des Zürcher Flughafens im besonderen sind von grosser wirtschaftlicher Bedeutung die arbeitsintensiven, hochwertigen Erzeugnisse der Exportindustrie, der weltweit getätigte Import- und Transithandel, der international weitgreifende Dienstleistungsverkehr des Bank- und Versicherungswesens. Diese besondere Wirtschaftsstruktur der Region Zürich mit ihrer internationalen Verflechtung hat ein ausgeprägtes Bedürfnis nach persönlichen Kontakten und nach rascher Verbindung geschaffen.

Die Ergebnisse des Jahres 1969 für den Flughafen Zürich zeigen wiederum eine Zunahme des Verkehrs gegenüber dem Vorjahr. In eindrücklicher Weise bestätigen sie die optimistischen Prognosen über die weitere Entwicklung des Luftverkehrs. Während die Zahl der Flugbewegungen im gewerbmässigen Verkehr durch den Einsatz grösserer Maschinen nur um 10,8 % zunahm, erhöhte sich die Zahl der Fluggäste um 19,6 % auf 4,1 Mio. Das Frachtvolumen stieg sogar um 30,2 %, die Postsendungen um 10,6 %. Diese Zuwachsraten zeigen mit aller Deutlichkeit, dass der Flughafen Zürich kein Prestigedasein fristet, sondern einen wichtigen Faktor im Dienste unserer Wirtschaft darstellt.

Die Verkehrsschätzungen für die nächsten Jahre gehen davon aus, dass sich die Flugzeugbewegungen für den gewerbmässigen Verkehr von rund 95 000 Bewegungen im Jahre 1970 auf 127 000 im Jahre 1975 und auf 166 000 im Jahre 1980 erhöhen. In den gleichen Zeitabschnitten wird eine Zunahme der Passagiere von 4,4 Mio auf 7,5 Mio und im Jahre 1980 auf 12,2 Mio angenommen. Noch stürmischer sind die Prognosen im Frachtverkehr, wo die Zunahme von 86 000 t im Jahre 1970 auf 206 000 t im Jahre 1975 und 388 000 t im Jahre 1980 betragen soll. Etwas weniger hektisch dürfte sich der Postverkehr entwickeln, nämlich von 7000 t auf 12 000 bzw. 21 000 t.

Der Ausbau des Flughafens Zürich sollte so verlaufen, dass seine Leistungsfähigkeit gleichmässig mit den Passagierzahlen und dem Frachtvolumen wächst. Zunächst wird sich ein Ausbau des Pistensystems aufdrängen. Der Kantonsrat des Kantons Zürich hat eine entsprechende Kreditvorlage verabschiedet, die dem Zürcher Volk am 27. September 1970 vorgelegt wird. Mit der Zunahme der Flug-

zeugbewegungen ist auch die Zahl der Flugzeugstandplätze zu erhöhen. Es dürfte kaum zweckmässig sein, den bestehenden Flughafen, welcher für einen eher gleichmässigen Fluss von Passagieren angelegt ist, zur Abfertigung von Grossflugzeugen umzugestalten. Es drängt sich deshalb der Bau neuer, dezentralisierter Dockanlagen auf, von denen Grossflugzeuge über Brücken direkt zugänglich sind.

Auch die stark wachsenden Frachtmengen werden neue Behandlungsmethoden erfordern. Für Grossflugzeuge müssen leistungsfähige Verladeanlagen vorgesehen werden.

Die Einführung grösserer Flugzeuge bedingt auch den Bau grösserer Hangars für die Wartung und Überholung.

Der Bedarf an Büros dürfte ungefähr proportional mit der Verkehrszunahme anwachsen.

Die technischen Betriebe des Flughafens oder Anlagen für die Treibstoffversorgung gehören in das Bauprogramm des Amtes für Luftverkehr, das für den Kanton Zürich als Flughafenhalter auch für den Flugsteig und die Tiefbauarbeiten zuständig ist, während die eigentlichen Hochbauten in den Aufgabenbereich der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft fallen.

Mit der Zunahme des Passagierverkehrs wachsen im Flughafen Kloten die Parkierungssorgen. Da der ebenerdig zur Verfügung stehende Raum äusserst knapp ist, drängt sich für die Zukunft der Bau von Parkhäusern auf.

Die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft ist auch für die Infrastruktur des Flughafens verantwortlich. Dazu gehören die Trinkwasserversorgung, die Abwasserleitung, die Elektrizitätsversorgung, die Heizanlagen, die Kehrichtabfuhr usw., eine Aufgabe, die mit derjenigen einer Stadt von 10 000 Einwohnern zu vergleichen ist.

Das Einzugsgebiet des Flughafens dürfte etwa 60 % der gesamten Fläche der Schweiz umfassen. Von den vom Flughafen Zürich am weitesten entfernten Wirtschaftszentren Bern, Schaffhausen, St. Gallen und Chur ist der Flughafen unter normalen Verkehrsverhältnissen innerhalb von zwei Stunden erreichbar. Auch gemessen an der Bevölkerung ist das Einzugsgebiet des Flughafens Zürich mit 61 % den anderen beiden schweizerischen Flughäfen Basel und Genf weit überlegen. Das theoretische Einzugsgebiet des Flughafens Zürich umfasst im übrigen 50 % der Aktiengesellschaften, 57 % des Aktienkapitals und 58 % der im Handelsregister eingetragenen Firmen. In den gleichen Raum fallen etwa 65 % der Betriebe mit 65 % der Beschäftigten. Die Fremdenverkehrsstatistik zeigt, dass dem Einzugsgebiet des Flughafens Zürich 67 % der Beherbergungsbetriebe und 65 % der Übernachtungen zuzuordnen sind. Eine Untersuchung hat ergeben, dass 85 % der ausländischen Fluggäste sich im Einzugsgebiet des Flughafens Zürich aufhalten, und 50 % in Zürich.

Zürichs Flughafen ist weltweit orientiert. Im Jahre 1969 galten knapp 90 % des Gesamtverkehrs dem internationalen Verkehr. Zürich ist im regulären Linienverkehr mit 110 Flughäfen in allen Kontinenten direkt verbunden. 59 ausländische Gesellschaften, davon 36 im Linienver-