

# Aufgabe und Bedeutung des Flughafens Zürich

Autor(en): **Honegger, Fritz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **88 (1970)**

Heft 39

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84624>

## **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.

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 Klotener 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 7 000 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-

kehr, haben den Flughafen angefliegen. Ihr Interesse erklärt sich nicht zur Hauptsache mit der zentralen Lage Zürichs im Herzen Europas, wiewohl von hier aus viele gute Verbindungen nach aller Welt vermittelt werden. Gäbe das Kriterium des Umleithafens den Ausschlag für die Bedienung von Zürich, so müsste der direkte Transit einen grösseren Anteil als nur 9,6 % am Gesamtverkehr haben. Andere Städte weisen wesentlich höhere Direkttransite auf. Offensichtlich ist das Interesse der ausländischen Fluggesellschaften an der Bedienung Zürichs erstlinig dem hohen Eigenverkehr zuzuschreiben. Über das ungewöhnliche Ausmass dieses Eigenverkehrs gibt man sich allgemein zu wenig Rechenschaft. Setzt man den Eigenverkehr eines Flughafens in Beziehung zur Einwohnerzahl seiner Stadt, so zeigt sich unter den durch die Statistik der Verwaltungskommission der grossen Flughäfen von Westeuropa erfassten 40 Flughäfen mit Ausnahme von Genf keiner mit einem gleich günstigen Verhältnis zwischen Eigenpassagierzahl und Einwohnerzahl wie Zürich. Grosse Flughäfen wie London, Paris, Rom usw. zählten 1965 – dem letzten Jahr mit Vergleichszahlen – 1½ bis 2½ mal so viele Eigenpassagiere wie Stadteinwohner. Bei Zürich dagegen waren es viermal so viele. Dieser hohen Verkehrsintensität verdankt denn auch Zürich, trotz seiner relativ kleinen Einwohnerzahl, den achten Platz im Passagierverkehr unter den 40 wichtigsten Flughäfen Westeuropas.

Der Luftverkehr des Flughafens Zürich dient nur zu 30 % dem Tourismus, 70 % des Gesamtverkehrs entfallen auf den Geschäftsreiseverkehr. Drei von vier über Zürich einfliegende Ausländer mit Endziel Schweiz kommen aus geschäftlichen Gründen, nur einer aus persönlichen Gründen.

Die Abhängigkeit der schweizerischen Volkswirtschaft vom Aussenhandel ist eine unumstrittene Tatsache. Oft wird allerdings noch die Meinung vertreten, die Luftfracht komme nur in Frage, wenn die zeitliche Dringlichkeit Kostenüberlegungen in den Hintergrund treten lasse. Obwohl heute noch die hohe Geschwindigkeit den wesentlichsten Vorteil der Luftfracht darstellt, wird sie längstens nicht mehr nur von den Verladern besonders dringlicher und

sehr wertvoller Güter genutzt. Der Umfang der Luftfrachtgüter nimmt denn auch ständig zu.

Wie die Zivilluftfracht hat allgemein auch der Luftpostverkehr seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges rasch an Bedeutung zugenommen. Die Einnahmen der Fluggesellschaften aus den Luftposttransporten erreichen rund 5 % der Gesamteinnahmen. Der Anteil der Luftposttransporte gemessen am gesamten Postverkehr mit dem Ausland ist bei gewissen Sendungsgattungen, wie zum Beispiel bei den Briefen, sehr gross und erreicht im Verkehr mit zahlreichen Ländern sogar 100 %. Mit 5700 t Postfracht ist der Flughafen Zürich mit mehr als der Hälfte am schweizerischen Luftpostverkehr beteiligt.

Der Flughafen Zürich und die zürcherische Wirtschaft sind aufs engste miteinander verbunden. Beide sind für ihr Wohlergehen aufeinander angewiesen. Im Jahre 1969 waren rund 10 000 Personen auf dem Flughafen beschäftigt. Dass in diesem Zusammenhang auch unsere nationale Fluggesellschaft Swissair nicht unerwähnt bleiben darf, ist eine Selbstverständlichkeit. Ihre internationale Bedeutung hängt davon ab, ob es gelingt, ihren Heimathafen Zürich-Kloten so auszubauen, dass er im Passagier- und Frachtverkehr konkurrenzfähig bleibt. Rund 56 % der Flugpassagiere Zürichs benützen die Swissair, und mit 62 % des gesamten Luftfrachtvolumens bewältigt die Swissair den grössten Frachtanteil Zürichs im Linienluftverkehr.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die wirtschaftliche Ausstrahlungskraft des Flughafens Zürich sehr beachtlich ist. Wir alle und insbesondere die zürcherische Industrie und der Handel ziehen in irgendeiner Form Nutzen von der wirtschaftlichen Entfaltung. Ein Flughafen ist heute kein Luxus mehr, sondern eine Notwendigkeit in unserem täglichen wirtschaftlichen Leben. Flugplätze sind auch weitgehend mitbestimmend für die Geltung eines Landes und seiner Wirtschaft. Kostbarer Luxus wäre es, wenn wir auf den Ausbau eines wichtigen Verbindungsmittels verzichten würden – gerade dann, wenn es an Bedeutung immer mehr zunimmt.

Adresse des Verfassers: Ständerat Dr. Fritz Honegger, Direktor der Zürcher Handelskammer, Postfach, 8022 Zürich.

## Luftverkehr und Flughäfen

Von H. W. Hautle, Zürich

Bei jeder Betrachtung des Luftverkehrs und seiner Infrastruktur ist von einigen massgebenden Tatsachen und Gesichtspunkten auszugehen. Diese lassen sich etwa wie folgt zusammenfassen:

1. In der gewerblichen Luftfahrt verläuft die Tendenz eindeutig in Richtung grösserer Flugzeuge, höherer Geschwindigkeiten, grösserer Reichweiten und gesteigerter Nutzlasten.

Die bisherige Geschichte des Zivilflugwesens umfasst rund 50 Jahre und damit einen Zeitraum, der sich leicht überblicken lässt (vgl. Fünfzig Jahre schweizerischer Luftverkehr, SBZ 87 (1969), H. 17, S. 321–324). Vom zweiplätzigem Haefeli DH-3, mit dem 1919 in der Schweiz erstmals Post und Passagiere befördert wurden, zum rund 400-plätzigem Boeing 747 «Jumbo-Jet» des Jahres 1969 führt eine ziemlich gerade Linie, die später zum supersonischen Verkehr überleiten wird.

2. Im Gegensatz zum Automobil oder zur Eisenbahn ist das Flugzeug nicht vom Strassen- oder Schienenbau abhängig, und bezüglich seiner Grösse gibt es kaum eine Begrenzung.

Die Frage der Flugzeugabmessungen ist im wesentlichen eine solche der Antriebsaggregate. Gerade in dieser Beziehung ist die Technik schon weit voraus. Dies kommt dann zum Bewusstsein, wenn man an die riesigen Schubkräfte der bei

Raumfahrzeugen verwendeten Raketenmotoren denkt. Zwar braucht das Flugzeug Stützpunkte am Boden sowie Luftstrassen und Überwachungsanlagen, doch sind die Möglichkeiten in dieser Hinsicht noch lange nicht erschöpft. In einzelnen südamerikanischen und anderen Staaten ersetzt der Luftverkehr den kostspieligen Strassen- und Eisenbahnbau fast gänzlich.

3. Das Passagierpotential ist praktisch unerschöpflich. Die heutige Generation hat mit den Vorurteilen gegen das Fliegen aufgeräumt.

Die Zunahme der Erdbevölkerung und die wachsende Verflechtung im sich ausdehnenden Welthandel sind zwei bestimmende Faktoren dieser Entwicklung. Nach Schätzungen der Vereinten Nationen werden 1980 etwa 4,3 Mrd Menschen unseren Erdball bewohnen, verglichen mit 3,3 Mrd im Jahre 1965. In den Industriestaaten wird der Wohlstand weitere Fortschritte machen, und auch in den Entwicklungsländern dürfte der Lebensstandard langsam steigen. Nach neuesten Schätzungen wird die Zahl der Flugpassagiere, die 1969 in der westlichen Welt rund 289 Mio betrug, auf etwa 580 Mio im Jahre 1975 und auf rund 770 Mio im Jahre 1980 ansteigen. Es darf indessen vermutet werden, dass die prozentuale

DK 388.9:656.71