



Yanick Zahnd

Im Zug zum Flug

*Verkehrsmittel zwischen Ergänzung und Konkurrenz: Die Flughafenlinien
Zürich und Genf*

u^b

^b
UNIVERSITÄT
BERN

Berner Studien zur Geschichte
Reihe 3: Verkehr, Mobilität, Tourismus und Kommunikation in der Geschichte
Band 5

Herausgegeben von Christian Rohr
Historisches Institut der Universität Bern

Yanick Zahnd

Im Zug zum Flug

Verkehrsmittel zwischen Ergänzung und Konkurrenz:
Die Flughafenlinien Zürich und Genf

u^b

^b
UNIVERSITÄT
BERN

Abteilung Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte
(WSU)

Historisches Institut
Universität Bern
Schweiz

Bern Open Publishing BOP
bop.unibe.ch

2023

Impressum

ISBN: 978-3-03917-073-9
ISSN: 2571-6794
DOI: 10.48350/184301

Herausgeber: Christian Rohr
Historisches Institut
Universität Bern
Länggassstrasse 49
CH-3012 Bern

Lektorat: Isabelle Vieli, Svenja Mülhauser
Layout Titelei: Isabelle Vieli, Svenja Mülhauser



This work is licensed under a Creative Commons
Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Text © 2023, Yanick Zahnd

Titelfoto: Bahnhof am Flughafen Zürich-
Kloten, ca. 1989. Foto: Swissair.

Quelle: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv
Stiftung Luftbild Schweiz,
LBS_SR04-018419.

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | EINLEITUNG | 7 |
| 1.1. | ERKENNTNISLEITENDE FRAGESTELLUNG | 8 |
| 1.2. | EINGRENZUNG DES THEMAS | 8 |
| 1.3. | FORSCHUNGSSTAND | 9 |
| 1.3.1. | FORSCHUNGSSTAND SCHWEIZER ZIVILLUFTFAHRT | 9 |
| 1.3.2. | FORSCHUNGSSTAND SCHWEIZER EISENBAHN | 12 |
| 1.4. | QUELLENLAGE | 15 |
| 1.5. | METHODISCHE UND THEORETISCHE ANSÄTZE | 16 |
| 1.6. | AUFBAU DER ARBEIT | 19 |
| 2. | DIE FLUGHAFENLINIEN ZÜRICH UND GENÈVE | 21 |
| 2.1. | DIE FLUGHAFENLINIE ZÜRICH | 22 |
| 2.1.1. | DIE GESCHICHTE DES FLUGHAFENS ZÜRICH | 22 |
| 2.1.2. | DIE AUSGANGSSITUATION IN ZÜRICH | 25 |
| 2.1.3. | DIE PLANUNGS- UND BAUPHASE DER FLUGHAFENLINIE ZÜRICH | 30 |
| 2.1.4. | DIE ERÖFFNUNG DER FLUGHAFENLINIE 1980 | 40 |
| 2.1.5. | DIE WERBUNG RUND UM DIE FLUGHAFENLINIE ZÜRICH | 48 |
| 2.1.6. | DIE ZEIT ZWISCHEN DER ERÖFFNUNG DER FLUGHAFENLINIE ZÜRICH UND HEUTE | 54 |
| 2.2. | DIE FLUGHAFENLINIE GENÈVE | 57 |
| 2.2.1. | DIE GESCHICHTE DES FLUGHAFENS GENÈVE | 58 |
| 2.2.2. | DIE AUSGANGSSITUATION IN GENÈVE | 61 |
| 2.2.3. | DIE PLANUNGS- UND BAUPHASE DER FLUGHAFENLINIE GENÈVE | 65 |
| 2.2.4. | DIE ERÖFFNUNG DER FLUGHAFENLINIE GENÈVE 1987 | 71 |
| 2.2.5. | DIE WERBUNG RUND UM DIE FLUGHAFENLINIE GENÈVE | 74 |
| 2.2.6. | DIE ZEIT ZWISCHEN DER ERÖFFNUNG DER FLUGHAFENLINIE GENÈVE UND HEUTE | 78 |
| 3. | EXKURS: DIE ANBINDUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN BERN-BELP, BASEL-MULHOUSE-FREIBURG, MÜNCHEN UND WIEN-SCHWECHAT | 82 |
| 3.1. | FLUGHAFEN BERN-BELP | 82 |
| 3.2. | EUROAIRPORT BASEL-MULHOUSE-FREIBURG | 84 |
| 3.3. | FLUGHAFEN MÜNCHEN | 86 |

| | | |
|-------------|---|------------|
| 3.4. | FLUGHAFEN WIEN-SCHWECHAT | 88 |
| 4. | DIE FLUGHAFENLINIEN ZÜRICH UND GENÈVE IM VERGLEICH | 91 |
| 5. | FAZIT | 96 |
| 6. | VERZEICHNISSE | 100 |
| 6.1. | ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS | 100 |
| 6.2. | ABBILDUNGSVERZEICHNIS | 101 |
| 6.3. | TABELLENVERZEICHNIS | 103 |
| 7. | QUELLEN- UND LITERATURVERZEICHNIS | 104 |
| 7.1. | UNGEDRUCKTE QUELLEN | 104 |
| 7.2. | AMTSDRUCKSCHRIFTEN | 105 |
| 7.3. | ZEITUNGSARTIKEL | 107 |
| 7.4. | LITERATUR | 108 |
| 7.5. | INTERNET-RESSOURCEN | 111 |

1. Einleitung

„Nächster Halt, Zürich Flughafen“ und „prochain arrêt, Genève Aéroport“ sind Ankündigungen im Zug, die bestimmt fast alle Zugreisenden in der Schweiz schon gehört haben – einige häufiger als andere. Was uns heutzutage bloss wie ein Bahnhof von vielen vorkommt, war in der Mitte des 20. Jahrhunderts noch reine Vorstellung. Die Anbindung der Flughäfen Zürich und Genf an das Netz der SBB¹ eröffnete neue An- und Abreisemöglichkeiten. Dies nicht nur für Flugreisende, sondern auch für Begleitpersonen, Angestellte des Flughafens, Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden der zahlreichen Einzelhandelsgeschäfte und Gastronomiebetriebe. Der gesamte Modalsplit² des Flughafens Zürich im Jahr 2017 verteilte sich wie folgt: 44 Prozent fielen auf den öffentlichen Verkehr, während die restlichen 56 Prozent auf den Individualverkehr zurückzuführen waren. Bei den Reisenden betrug der Anteil des öffentlichen Verkehrs bereits 55 Prozent.³ Während sich der Anteil der Reisenden, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zum und vom Flughafen Zürich reisen, zwischen 1999 und 2017 immer zwischen 50 Prozent und 61 Prozent hielt, ist vor allem bei den Angestellten des Flughafens Zürich ein signifikanter Anstieg des Anteils des öffentlichen Verkehrs zu erkennen. Reisten 1999 noch 25 Prozent der Angestellten des Flughafens Zürich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit und wieder zurück, betrug dieser Anteil 2017 bereits 49 Prozent.⁴

Wenn die Abflugzeiten in Zürich oder Genf eine Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Flughäfen zulassen, ist der öffentliche Verkehr – und dabei grösstenteils der Zug – eine wichtige An- und Abreisemöglichkeit, insbesondere für die Reisenden. Sowohl der Flughafen Zürich als auch der Flughafen Genf erlebten, mit ein paar Ausnahmen, in den vergangenen Jahrzehnten einen deutlichen und konstanten Anstieg der Reisendenzahlen. Ein zunehmendes Reisendenaufkommen setzt jedoch auch eine gute Verkehrsanbindung der Flughäfen voraus.

Die vorliegende Arbeit begleitet die Leserin bzw. den Leser durch einen bedeutenden Teil der Schweizer Luftfahrt- und Eisenbahngeschichte des 20. Jahrhunderts bis in die Gegenwart und zeigt auf, wie die Flughafenverbindungen in Zürich und Genf geplant wurden, welche Überlegungen dahintersteckten, wie diese beiden Grossprojekte schliesslich realisiert wurden und welche Auswirkungen die Flughafenlinien für die Flughäfen Zürich und Genf hatten respektive heute immer noch haben.⁵

¹ Deutsche Abkürzung der Schweizerische Bundesbahnen AG (Markenauftritt SBB CFF FFS). CFF (Chemins de fer fédéraux suisses) und FFS (Ferrovie federali svizzere) sind die Abkürzungen der französischen und der italienischen Bezeichnung. Die SBB ist die staatliche Eisenbahngesellschaft der Schweiz mit Sitz in Bern. In der vorliegenden Arbeit wird im Folgenden konsequent die Bezeichnung SBB verwendet.

² Der Modalsplit bedeutet in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger respektive Verkehrsmittel. Der Modalsplit kann somit als Indikator für das Mobilitätsverhalten von Personen angesehen werden.

³ Vgl. Flughafen Zürich AG 2020a: 20.

⁴ Vgl. EBP Schweiz AG 2018: 17.

⁵ In der vorliegenden Arbeit wird auf die Zusätze Kloten respektive Cointrin konsequent verzichtet, es sei denn, die Bezeichnungen Zürich-Kloten und Genf-Cointrin werden in einem wörtlichen Zitat wiedergegeben oder in einer Quelle gebraucht.

1.1. Erkenntnisleitende Fragestellung

Wie in der vorangehenden Einleitung erwähnt, befasst sich diese Arbeit mit der Anbindung der Flughäfen Zürich und Genf an das SBB-Netz. Auf der Basis der untersuchten Quellenbestände ergeben sich für die Arbeit mehrere Leitfragen. *Wie wurden die Flughäfen Zürich und Genf an das Netz der SBB angebunden? Welche Ziele wurden mit den Flughafenverbindungen verfolgt? Welche Parteien waren in die beiden Grossprojekte involviert? Mit welchen Mitteln wurde für die Anbindungen der Flughäfen an das SBB-Netz geworben?* Dabei handelt es sich um geografische, strategische, planerische und nicht zuletzt um politische Fragen.

Die Flughafenbahnhöfe wurden schliesslich am 29. Mai 1980 (Zürich) respektive am 25. Mai 1987 (Genf) eröffnet. Dabei stellen sich weitere Fragen: *Wie gestalteten die verantwortlichen Personen die Eröffnungsfeiern? Wie wurden die fertiggestellten Flughafenbahnhöfe in der Öffentlichkeit beworben? Welche Reaktionen riefen die Flughafenanschlüsse in Zürich und Genf im In- und Ausland hervor?*

Sowohl für die Geschichte als auch für die Entwicklung der beiden Flughäfen sind diese beiden Daten als Start in ein ‚neues Zeitalter‘ zu verstehen. Hier ergibt sich eine weitere Frage: *Welche Auswirkungen hatten die beiden Grossprojekte auf die Kennzahlen der Flughäfen Zürich und Genf?*

Da sich die vorliegende Arbeit mit zwei verschiedenen Flughäfen auseinandersetzt, ergibt sich eine weitere Frage: *Lassen sich Unterschiede respektive Gemeinsamkeiten in den Flughafenverbindungen von Zürich und Genf eruieren?*

Zu guter Letzt wird die zentrale Frage, die sich auf das Thema dieser Arbeit bezieht, beantwortet: *Sind die Flughafenverbindungen an das SBB-Netz in Zürich und Genf eher als Ergänzung oder als Konkurrenz für den Flughafenbetrieb zu sehen?*

1.2. Eingrenzung des Themas

Der Fokus dieser Arbeit liegt auf den SBB. Dies hat einen zentralen Grund, der an dieser Stelle kurz erläutert werden soll. Die vorliegende Arbeit entstand in Zusammenarbeit mit der Stiftung SBB Historic in Windisch und folglich standen die Quellenbestände von SBB Historic im Zentrum. Bei den SBB handelt es sich um die nationale Eisenbahngesellschaft der Schweiz, die sowohl regionale wie auch nationale Interessen verfolgt. Aus diesem Grund konnte mithilfe der Quellen aus dem Archiv von SBB Historic das Thema umfassend bearbeitet und behandelt werden und ein Einbezug von Archivbeständen von kleineren und nur regional tätigen Eisenbahngesellschaften war nicht nötig. Weil sowohl der Flughafen Zürich wie auch der Flughafen Genf an das SBB-Netz angeschlossen wurden, konnte der angestrebte Vergleich zwischen zwei unterschiedlichen Regionen der Schweiz ebenfalls anhand der Quellenbestände des Archivs von SBB Historic erarbeitet werden.

Die räumliche Eingrenzung des Themas ergibt sich aus dem Titel der vorliegenden Arbeit. So wird der Fokus bewusst auf die beiden Flughäfen in Zürich und Genf gelegt. Zudem werden der Flughafen Bern-Belp sowie der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg⁶, der dritte Landesflughafen der Schweiz⁷, in dieser Arbeit in einem kurzen Kapitel als Exkurs behandelt, da in diesen beiden Fällen die aktuellen Gegebenheiten bezüglich der Anbindung an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr ganz anderer Natur sind. Nichtsdestotrotz stellt sich ein Vergleich zwischen diesen vier Flughäfen als sehr interes-

⁶ In der vorliegenden Arbeit wird im Folgenden im Normalfall die Bezeichnung EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg verwendet.

⁷ Vgl. Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL 2023b (online). Obwohl sich der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ca. sechs Kilometer nordwestlich von Basel auf französischem Gebiet befindet, zählt der Flughafen gemäss dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL neben den beiden Flughäfen in Zürich und Genf zu den Landesflughäfen der Schweiz.

sant heraus. Im Rahmen dieses Exkurses werden mit dem Flughafen München und dem Flughafen Wien-Schwechat zwei weitere Flughäfen in die vorliegende Arbeit miteinbezogen, um die Untersuchung auf das angrenzende Ausland auszuweiten.

Der Zeitraum zwischen den 1910er-Jahren und 2023 bildet den zeitlichen Rahmen dieser Arbeit. Die 1910er-Jahre markierten die Anfänge der Schweizer Zivilluftfahrt, so wie sie heute existiert. Die beiden Flughafenverbindungen in Zürich und Genf wurden zwar erst 1980 respektive 1987 eröffnet, die Planung der Anschlüsse begann allerdings schon in den 1940er- und 1950er-Jahren. Der Fokus dieser Arbeit liegt somit auf dem Zeitraum zwischen dem Zweiten Weltkrieg und dem Ende der 1980er-Jahre, wobei teilweise über diesen Zeitraum von knapp 45 Jahren hinausgegangen werden muss, um der Leserin bzw. dem Leser ein besseres Verständnis für die Thematik bieten zu können.

In Zürich wie auch in Genf gab es nach der Eröffnung der Flughafenlinien stets weitere Massnahmen, um Geschäftsleuten, Urlaubsfreudigen, Begleitpersonen sowie Angestellten des Flughafens immer schnellere und effizientere Zugverbindungen bieten zu können. Eine dieser Massnahmen ist die Durchmesserlinie Altstetten–Zürich HB–Oerlikon und wird im abschliessenden Kapitel zur Flughafenlinie Zürich (Kap. 2.1.6.) kurz thematisiert.

Um den Rahmen dieser Arbeit nicht zu sprengen, müssen zusätzliche thematische Eingrenzungen vorgenommen werden. In den Kapiteln zur Planungs- und Bauphase der Flughafenlinien wird auf architektonische Ausführungen wie beispielsweise detaillierte Baupläne oder eingesetzte Baumaschinen sowie -materialien verzichtet. Ebenso muss darauf verzichtet werden, neben den Flughäfen Zürich, Genf, Bern-Belp sowie dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg weitere Flughäfen der Schweiz in die Untersuchung miteinzubeziehen.

1.3. Forschungsstand

Da in dieser Arbeit die Themen Zivilluftfahrt und Eisenbahn verbunden werden, erscheint es sinnvoll, sowohl den Forschungsstand zur Geschichte der Schweizer Zivilluftfahrt als auch den Forschungsstand zur Schweizer Eisenbahngeschichte darzustellen.

Im ersten Abschnitt (Kap. 1.3.1.) wird der Forschungsstand zur Geschichte der Schweizer Zivilluftfahrt mit Fokus auf die Flughäfen Zürich, Genf, Bern-Belp sowie den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg aufgezeigt und diskutiert.

Im zweiten Abschnitt (Kap. 1.3.2.) folgt eine grobe Übersicht über die historische Forschung zum Thema der Schweizer Eisenbahngeschichte. In diesem Kapitel stehen aus naheliegenden Gründen die SBB im Fokus. Ein Überblick über die Geschichte aller noch heute bestehenden Eisenbahngesellschaften der Schweiz würde einerseits den Rahmen dieser Arbeit sprengen, andererseits wenig Gewinnbringendes zur Bearbeitung des Themas dieser Arbeit beitragen.

1.3.1. Forschungsstand Schweizer Zivilluftfahrt

Zu den einzelnen Flugplätzen der Schweiz gibt es eine schier unüberblickbare Menge von Publikationen.⁸ Gerade bei Regionalflughäfen, wobei im Extremfall lediglich auch nur von Flugfeldern die Rede sein kann, ist es nicht unüblich, dass die Liebhaberstudien, Vereinschroniken oder Jubiläumsschriften häufig von Vereinsmitgliedern geschrieben werden.⁹ Diese teils sehr subjektiv verfassten Publikationen weisen oftmals keinen wissenschaftlichen Charakter auf. Diese Publikationen müssen somit, auch wenn sie mit sehr viel Liebe und Herzblut erarbeitet, geschrieben, gestaltet und schlussendlich

⁸ Vgl. Fehr 2014a: 19.

⁹ Vgl. ebd.

herausgegeben wurden, mit einer gewissen Vorsicht betrachtet werden. Ausserdem sind sie oftmals nur für ein äusserst kleines Zielpublikum wie beispielsweise Vereinsmitglieder, Gönnerinnen und Gönner sowie Anwohnerinnen und Anwohner gedacht und dienen häufig lediglich zur Weitergabe von Informationen. Dies stellte auch Benedikt Meyer in seiner Dissertation *Im Flug. Schweizer Airlines und ihre Passagiere, 1919-2002*¹⁰ fest:

„Zur Luftfahrtgeschichte existiert ein breites Spektrum populärer und parawissenschaftlicher Werke. Deren Stärke liegt bei Details und Anekdoten, ihre Schwäche in der fehlenden kritischen Reflexion und dem mangelnden Blick für grössere Bezüge.“¹¹

Im Gegensatz dazu haben Bücher respektive Publikationen über die grösseren Flughäfen wie beispielsweise Zürich oder Genf ein breiteres Zielpublikum. Bei diesen Publikationen handelt es sich oftmals um kommerzielle Sachbücher. Auch hier ist der Anspruch auf wissenschaftliche Vollständigkeit nicht immer gegeben, da es sich bei den Herausgebern oftmals um die Flughäfen beziehungsweise den Betreiber der Flughäfen handelt. Es ist auch möglich, dass Publikationen durch die Flughäfen in Auftrag gegeben und finanziert werden. Daher ist ein kritischer Blick auf diese Publikationen von zentraler Bedeutung und es muss bei der Analyse mitberücksichtigt werden, dass es sich bei diesen Publikationen um mehrheitlich subjektiv geprägte Werke handelt.

Als Beispiele dafür sind die Bücher von Rolf Ellwanger¹² über den Flughafen Bern-Belp zu nennen, die in seinem eigenen Verlag herausgegeben wurden.¹³ Ellwanger zeichnet dabei mithilfe von eindrücklichen Bildern und kurzen Informationstexten die Geschichte des Flughafens Bern-Belp nach und zieht dabei auch die am Flughafen ansässigen Unternehmen mit in die Betrachtung ein. Als Beispiel einer Jubiläumsschrift kann die Festschrift *70 Jahre Bern-Belpmoos. Ein Flughafen feiert Geburtstag*¹⁴ des Vereins Flugzeugerkennung Bern herbeigezogen werden. Dabei geht es jedoch in erster Linie nur um die verschiedenen Flugzeug- und Hubschraubertypen, die in Bern-Belp anzutreffen waren sowie die Geschichten dahinter. Die Flughafendirektion Zürich veröffentlichte 1998 eine Kombination aus einem Bildband und einer Festschrift zum 50-jährigen Bestehen des Flughafens Zürich.¹⁵ Joachim Bauer¹⁶, Werner Loosli¹⁷ und Jörn Wagenbach¹⁸ ihrerseits brachten zehn Jahre später im Auftrag der Flughafen Zürich AG zum 60-jährigen Jubiläum des Flughafens Zürich das Werk *Flughafen Zürich. 1948-2008*¹⁹ heraus. Diese Publikation kann, obwohl sie von der Flughafen Zürich AG in Auftrag gegeben wurde, als objektiv betrachtet werden und eignet sich gut, um einen Überblick über die Geschichte des Flughafens Zürich zu erhalten.

Peter Peyer²⁰ veröffentlichte 1996 anlässlich des 50-jährigen Bestehens des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg eine Festschrift mit dem Titel *Vom Sternenfeld zum EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg*²¹. Als Beispiel für eine Fest- oder Jubiläumsschrift für den Flughafen Genf kann das 1995 herausgegebene Werk *Les ailes de Genève. 75 années d'excellence. 1920-1995. Aéroport Internatio-*

¹⁰ Vgl. Meyer 2015.

¹¹ Ebd.: 17.

¹² Rolf Ellwanger war ein Aviatik Journalist und langjähriges Vorstandsmitglied des Berner Aero-Clubs.

¹³ Vgl. Ellwanger 1989; Ellwanger 1999.

¹⁴ Vgl. Flugzeugerkennung Bern 1999.

¹⁵ Vgl. Flughafendirektion Zürich 1998.

¹⁶ Joachim Bauer ist Kommunikationsberater und Texter. Seit den 1990er-Jahren wirkt er als externer Mitarbeiter bei zahlreichen Kommunikationsprojekten des Flughafens Zürich mit.

¹⁷ Werner Loosli ist am Flughafen Zürich in der Kommunikationsabteilung als Fotograf und als Manager *Visitor Services & Events* tätig.

¹⁸ Jörn Wagenbach ist ehemaliger Kommunikations- und Eventverantwortlicher der Flughafen Zürich AG. Seit 2008 arbeitet er als *Global Head of Communication* bei der Panalpina Welttransport AG.

¹⁹ Vgl. Bauer, Loosli, Wagenbach 2008.

²⁰ Peter Peyer war bis zu seiner Pensionierung Lehrkraft an der Fachmaturitätsschule Basel und ist im Vorstand verschiedener Vereine in der Aviatikszene.

²¹ Vgl. Peyer 1996.

*nal de Genève*²² von Philippe Roy²³ genannt werden. Diese Publikation wurde jedoch aus einer sehr subjektiven Sicht verfasst, was eine quellenkritische Distanz in der Betrachtung besonders notwendig macht.

Dadurch, dass diese Publikationen häufig von den Betreiberfirmen der Flughäfen herausgegeben oder in Auftrag gegeben werden und es sich bei diesen Werken häufig um Selbstdarstellungen handelt, wird eine kritische Umgangs- und Betrachtungsweise seitens der Leserin bzw. des Lesers vorausgesetzt. Eine Ausnahme stellt die 2009 veröffentlichte Monografie des Historikers Bernard Lescaze über den Flughafen Genf dar, die durchaus als geschichtswissenschaftliche Literatur angesehen werden kann.²⁴

Während es unzählige Publikationen zu einzelnen Flughäfen, Flugplätzen und Flugfeldern gibt, denen allerdings keine allzu grosse wissenschaftliche respektive geschichtswissenschaftliche Bedeutung zugeschrieben werden kann, fehlt es an fundierten wissenschaftlichen Überblickswerken bezüglich der Geschichte der gesamtschweizerischen Zivilluftfahrt.²⁵ Eine Ausnahme stellt das Standardwerk über die Geschichte der Schweizer Luftfahrt von Erich Tilgenkamp²⁶ dar.²⁷ Das während des Zweiten Weltkriegs entstandene dreibändige Werk muss allerdings, auch aufgrund des hohen Alters und gewisser Inhalte, als historische Quelle betrachtet und gelesen werden.²⁸ Für die vorliegende Arbeit haben diese Publikationen jedoch keine allzu grosse Bedeutung, da in den Werken von Tilgenkamp nur der Zeitraum bis 1940 abgedeckt wurde.

Drei Monografien betrachten das Themengebiet Schweizer Luftfahrt hingegen aus einer aktuelleren Perspektive. Aus einem Forschungsprojekt der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte des Historischen Instituts der Universität Bern, das zwischen Oktober 2008 und Juli 2012 durchgeführt und vom Schweizerischen Nationalfonds finanziert wurde, entstanden die Dissertationen von Sandro Fehr, Benedikt Meyer und Juri Jaquemet. Das Projekt, welches von Christoph Maria Merki und Hans-Ulrich Schiedt geleitet wurde, hatte das Ziel, die Geschichte der Schweizer Zivilluftfahrt seit dem Zweiten Weltkrieg aufzuarbeiten.²⁹ Das Projekt kann somit auf eine Art als Weiterführung der Arbeit von Erich Tilgenkamp angesehen werden.

Das erste Teilprojekt, welches von Juri Jaquemet bearbeitet wurde, befasste sich mit der Schweizer Luftfahrttechnik seit 1945. Zudem behandelte seine 2012 veröffentlichte Dissertation die Verflechtungen zwischen der Politik und der Zivilluftfahrt in der Schweiz.³⁰ Das zweite Teilprojekt untersuchte die Geschichte der grössten Schweizer Airlines und ihren Reisenden. Die daraus entstandene und 2015 herausgegebene Dissertation von Benedikt Meyer analysierte sowohl das Angebot als auch die Nachfrage im Schweizer Luftfahrtmarkt zwischen 1919 und 2002.³¹ Als letztes Teilprojekt des grossangelegten Forschungsprojekts befasste sich Sandro Fehr seinerseits mit der zivilen Luftfahrtinfrastruktur in der Schweiz zwischen 1919 und 1990.³² Ein besonderes Augenmerk lag bei dieser Dissertation auf der Geschichte der wichtigsten Flughäfen in der Schweiz, womit diese Publikation für die vorliegende Arbeit ein zentrales Werk darstellt.

Zuletzt werden an dieser Stelle zusätzliche geschichtswissenschaftliche Abhandlungen, die sich dem Thema Schweizer Luftfahrt respektive Teilaspekten des Themas angenommen haben, aufge-

²² Vgl. Roy 1995.

²³ Philippe Roy war der früherer Sprecher des Flughafens Genf und Mitglied der Flughafenleitung.

²⁴ Vgl. Lescaze 2009.

²⁵ Vgl. Fehr 2014a: 19.

²⁶ Erich Tilgenkamp war Pilot, Reiseschriftsteller und Luftfahrtexperte. Ausserdem arbeitete er als Reporter, Kameramann und Tonoperateur.

²⁷ Vgl. Tilgenkamp 1941; Tilgenkamp 1942; Tilgenkamp 1943.

²⁸ Vgl. Fehr 2014a: 20; Meyer 2015: 20.

²⁹ Vgl. Historisches Institut der Universität Bern 2023 (online).

³⁰ Vgl. Jaquemet 2012.

³¹ Vgl. Meyer 2015.

³² Vgl. Fehr 2014a.

führt. 1978 publizierte Gabriela Winkler ihre Diplomarbeit im Bereich der Geografie und Landesplanung, in der sie sich mit den räumlichen Auswirkungen des Flughafens Zürich auf die westlichen Glatttalgemeinden auseinandersetzte.³³ In eine ähnliche Richtung bewegte sich der Geograf Michael Flitner, der in seiner 2007 veröffentlichten Arbeit die kulturelle und soziale Bedeutung des Fluglärms untersuchte und sich dabei auf den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg konzentrierte.³⁴

Nicht realisierte Projekte eines Grossflughafens in der Region Bern wurden bereits in den 1980er-Jahren von zwei Studierenden der Universitäten Freiburg und Bern untersucht.³⁵ Simon Bratschi griff die Thematik von Berner Flughafenprojekten im Jahr 2005 wieder auf und untersuchte dabei die folgenden vier nicht realisierten Neubauprojekte in der Region Bern: Utzenstorf, Bern-Nord (Herrenschwanden), Bern-West (Rosshäusern) und Grosses Moos (Kallnach).³⁶ Auch Fabienne Stalder befasste sich in ihrer Lizentiatsarbeit mit dem Widerstand gegen die Berner Flughafenprojekte in den Jahren 1943 bis 1972.³⁷

1.3.2. Forschungsstand Schweizer Eisenbahn

Die Eisenbahngeschichte in der Schweiz, und damit auch die Geschichte der SBB, ist vielfältig und gemäss Thomas Matti nur mehr schwer zu überblicken.³⁸ In diesem Abschnitt wird bewusst auf die Einbettung von Literatur anderer Schweizer Eisenbahngesellschaften wie beispielsweise die Schweizerische Südostbahn (SOB) oder die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) verzichtet. Der Fokus liegt bewusst auf den SBB, die im Zusammenhang mit den Bahnanschlüssen der Flughäfen Zürich und Genf als nationale Eisenbahngesellschaft federführend waren.

Ein Problem, das sich bezüglich der Abhandlungen über die Eisenbahngeschichte feststellen lässt, ist die Tatsache, dass ältere Werke häufig Liebhabersliteratur waren. An dieser Stelle ist eine erste Parallele zum vorangehenden Kapitel zum Forschungsstand über die Schweizer Zivilluftfahrt festzumachen. Auch beim Thema Schweizer Eisenbahnen finden sich unzählige Publikationen und Festschriften, die von begeisterten Eisenbahnfans aufbereitet und veröffentlicht wurden. Diesen Werken fehlt aber oft der kritische Blick auf die Geschehnisse und sind daher ebenfalls mit Vorsicht zu geniessen.³⁹

Das grossangelegte offizielle Jubiläumswerk zum 100-jährigen Bestehen der Schweizer Eisenbahn 1947 ist eines der wichtigsten Werke, was die Anfänge der Schweizer Eisenbahngeschichte betrifft.⁴⁰ Zwei weitere Werke bieten eine gute Gesamtschau über die Unternehmensgeschichte der SBB.⁴¹ Gerade in diesen rund um das 150-jährige Jubiläum der Schweizer Eisenbahn erschienenen Überblickswerken vermischt sich laut Gisela Hürlimann die halbamtliche SBB-Geschichtsschreibung aus der Hand von ehemaligen Berufseisenbahnern mit jener von geschulten Kommunikationsfachleuten sowie von eigentlichen Historikerinnen und Historikern.⁴²

Neuere Publikationen zur Geschichte der Schweizer Eisenbahn fokussierten sich in erster Linie auf die Krisenjahre der SBB – den 1970er-Jahren. In genau diesen Zeitraum fällt der Fokus der vorliegenden Arbeit. Gisela Hürlimann setzte sich in ihrer bereits etwas weiter oben zitierten Dissertation mit technologischen Innovationen wie beispielsweise der Modernisierung und Automatisierung der SBB

³³ Vgl. Winkler 1978.

³⁴ Vgl. Flitner 2007.

³⁵ Vgl. Steiner 1983; Vogelsang 1983.

³⁶ Vgl. Bratschi 2005.

³⁷ Vgl. Stalder 2005.

³⁸ Vgl. Matti 2019: 10.

³⁹ Vgl. ebd.

⁴⁰ Vgl. Eidgenössisches Post- und Eisenbahndepartement 1947.

⁴¹ Vgl. Von Arx, Schnyder, Wägli 1996; Schwabe, Amstein 1997.

⁴² Vgl. Hürlimann 2007: 10.

auseinander.⁴³ Sie stellte fest, dass die Krise der SBB in den 1970er-Jahren mehrere Gründe hatte. Einerseits wirkte sich die starke Teuerung negativ auf die SBB aus, andererseits verloren die SBB im so wichtigen Personenverkehr immer mehr Anteile an die private Strassenkonkurrenz – in erster Linie das Auto.⁴⁴ Hürlimann vertiefte die Thematik ihrer Dissertation zudem in zwei weiteren Aufsätzen, in denen sie sich zusätzlich auf unternehmensgeschichtliche⁴⁵ sowie verkehrspolitische Aspekte⁴⁶ konzentrierte. Sie stellte dabei unter anderem fest, dass Innovationen wie beispielsweise der am 23. Mai 1982 eingeführte Taktfahrplan dazu beitrugen, dass die SBB den Ausweg aus der Krise fanden.⁴⁷ Ein weiterer Schritt aus der Krise wurde gemäss Hürlimann mit dem zu Weihnachten 1986 lancierten und 1987 eingeführten verbilligten Halbtax gemacht. Der Preis wurde damals im Rahmen des Projekts *Bahn 2000*⁴⁸ von 360 auf 100 CHF gesenkt.⁴⁹

Die Einführung des Taktfahrplans im Mai 1982 betreffend soll an dieser Stelle auf die Publikation von Thomas Matti hingewiesen werden.⁵⁰ Thomas Matti setzte sich in seiner Masterarbeit mit der Fahrplanentwicklung bei den SBB von 1929 bis 1985 auseinander, indem er Fahrplanbegehren aus den drei Kantonen Aargau, Basel-Stadt und Glarus analysierte. Genau wie Gisela Hürlimann kam auch Thomas Matti zum Schluss, dass Veränderungen respektive Innovationen wie die Einführung des Taktfahrplans ihren Teil dazu beitrugen, dass die SBB aus der Krise fanden.⁵¹

Der dargestellte Forschungsstand zur Geschichte der Schweizer Zivilluftfahrt sowie der Eisenbahn in der Schweiz macht klar, dass sich eine grosse Anzahl Personen mit Teilaspekten der jeweiligen Themen auf unterschiedlichste Art und Weise auseinandergesetzt hat. Das Spektrum von involvierten Personen reicht dabei von flugzeug- und bahnbegeisterten Laien bis hin zu renommierten Historikerinnen und Historikern. Liebhäberliteratur, also Beiträge von Personen, die sich nicht wissenschaftlich mit Themen der Geschichte von Flughäfen und Eisenbahngesellschaften auseinandersetzen, dürfen aber keineswegs als bedeutungs- oder beitragslos stigmatisiert werden. Sie haben ihre Daseinsberechtigung in der vielfältigen Welt der Literatur über die Geschichte der Schweizer Zivilluftfahrt sowie der Schweizer Eisenbahn – und das zurecht!

Es finden sich also unzählige Publikationen zu den Verkehrsmitteln Flugzeug und Eisenbahn. Ebenfalls erschienen zahlreiche Publikationen zur Verkehrsinfrastruktur wie Bahnhöfen und Flughäfen. Gerade in der gegenwärtigen Zeit, in der im Rahmen von diversen grösseren Eisenbahnprojekten⁵² schweizweit Bahnhöfe um- und ausgebaut werden, erscheinen diverse Berichte und Dokumentationen über die Um- und Ausbaurbeiten.⁵³ Es mangelt allerdings an Publikationen, welche die ver-

⁴³ Vgl. ebd.

⁴⁴ Vgl. ebd.: 25-26.

⁴⁵ Vgl. Hürlimann 2014.

⁴⁶ Vgl. Hürlimann 2011.

⁴⁷ Vgl. ebd.: 261.

⁴⁸ Das Projekt *Bahn 2000* war ein ab 1987 realisiertes und grossflächig angelegtes Schweizer Eisenbahnprojekt. Das mittlerweile abgeschlossene Projekt verfolgte seit jeher das Ziel, die Bahninfrastruktur auszubauen, den steigenden Mobilitätsbedarf der Bevölkerung bestmöglich mit der Bahn abdecken zu können, neues Rollmaterial zu beschaffen, die Fahrzeiten zwischen zwei grösseren Bahnhöfen wie beispielsweise Bern und Zürich sowie die Umsteigezeiten für die Reisenden zu verkürzen, indem die Anschlüsse besser aufeinander abgestimmt werden. Zudem sollte durch häufigere Verbindungen zwischen Grossstädten und Agglomeration die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden. Gegenwärtig laufende Grossprojekte wie das Projekt *Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur* (ZEB) oder das mehrere Etappen umfassende Projekt *Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur* (FABI) schliessen an die *Bahn 2000* an und führen den Ausbau der Schweizer Bahninfrastruktur weiter. Zudem kann das Angebot durch die laufenden und zukünftigen Projekte weiter verdichtet und an der stark steigenden Nachfrage angepasst werden.

⁴⁹ Vgl. Hürlimann 2011: 261.

⁵⁰ Vgl. Matti 2019.

⁵¹ Vgl. ebd.: 91.

⁵² Vgl. Anmerkung 48.

⁵³ Als Beispiele für Berichte über Um- und Ausbaurbeiten an Schweizer Bahnhöfen vgl. Projektkoordination Zukunft Bahnhof Bern 2011.

schiedenen Verkehrsmittel und/oder Verkehrsinfrastrukturen in einer Publikation gemeinsam bearbeiten und so die Themengebiete Zivilluftfahrt und Eisenbahn miteinander in Verbindung bringen. Der Verkehrshistoriker Christoph Maria Merki unternahm in seiner Monografie *Verkehrsgeschichte und Mobilität*⁵⁴ den Versuch, die Innovationen zu Wasser, zu Lande und in der Luft aufzuzeigen, was ihm sehr gut gelungen ist. Das leicht lesbare Überblicksbuch liefert eine sehr gute Darstellung über die verschiedenen Verkehrsmittel und fasst die neusten Entwicklungen und Tendenzen in kurzer, aber überzeugender Form zusammen. Er befasste sich dabei ebenfalls mit Fragen der Konkurrenz und Komplementarität der Verkehrsträger und -mittel. Er stellte dabei fest, dass diese gleichzeitig miteinander konkurrierten und ergänzen können.⁵⁵ Er befasste sich allerdings nicht ausführlicher mit der Verbindung zwischen den Verkehrsträgern Schienen- und Luftverkehr respektive den Verkehrsmitteln Eisenbahn und Flugzeug.

Es ist also offensichtlich, dass an dieser Stelle eine Forschungslücke besteht. Dem Verfasser dieser Arbeit ist keine Publikation bekannt, die sich dieser Forschungslücke für die Schweiz angenommen hat und sich umfassender mit der Anbindung von Schweizer Flughäfen wie Zürich und Genf an das Schienennetz der SBB befasste.

Im Gegensatz dazu sind im internationalen Kontext einige Arbeiten zu der Anbindung von Flughäfen an das Schienennetz verfasst worden. So befassten sich die beiden Geografen Michał Niedzielski und Edward Malecki⁵⁶ mit der Bahnanbindung der sogenannten *World Cities*⁵⁷. Der Begriff der *Global City* wurde in den 1990er-Jahren vor allem von der Soziologin Saskia Sassen geprägt. In ihrer bedeutenden Publikation *The Global City. New York, London, Tokyo*⁵⁸ unternahm sie den Versuch, ein besseres Verständnis für die sich im Rahmen der Globalisierung veränderte Rolle der Städte zu entwickeln. Michał Niedzielski und Edward Malecki untersuchten die führenden *Global Cities* betreffend die Anbindung der Flughäfen an das Eisenbahnnetz zwischen 1970 und 2010 und kamen dabei zum Schluss, dass die beiden Städte London und Seoul 2010 als die beiden bestvernetzten *Global Cities* angesehen werden konnten, wohingegen Städte wie New York City und München eher schlechter abschnitten.⁵⁹ Als Kritikpunkt an diesem Beitrag muss festgehalten werden, dass die Aussage der Autoren, dass Zürich in erster Linie auf die Tramverbindungen als Verbindung zwischen Flughafen und Umgebung angewiesen ist, nicht ganz zutreffend ist.⁶⁰

Weitere bemerkenswerte Untersuchungen zu der Anbindung von diversen Flughäfen an das Eisenbahnnetz stammen von Julia Nickel⁶¹ und Marianne Aroozoo⁶². Julia Nickel untersuchte in ihrer Masterarbeit im Fachbereich der Politikwissenschaften die Anbindung von Flughäfen auf den Kontinenten Nordamerika, Europa und Asien, ohne dabei auf Schweizer Flughäfen Bezug zu nehmen. Marianne Aroozoo, Mitarbeiterin des parlamentarischen Bibliotheks- und Informationsdienstes des australischen Victorias, beschäftigte sich ihrerseits mit Flughäfen in Australien und fokussierte sich auf die Zuganbindung des Flughafens Melbourne.

Die vorliegende Arbeit adressiert die weiter oben genannte Forschungslücke bezüglich der Anbindung von Schweizer Flughäfen an das Schienennetz der SBB. Während dies im internationalen Vergleich gemacht wurde, fehlt ein Beitrag, der die Anbindung der beiden grössten und bedeutendsten Flughäfen der Schweiz einerseits gemeinsam untersucht und andererseits miteinander vergleicht. Durch die Analyse und Aufbereitung des umfangreichen Quellenmaterials zu den Flughafenlinien Zürich und Genf wird die Umsetzung in einem ersten Schritt regional betrachtet, um in einem zwei-

⁵⁴ Vgl. Merki 2008.

⁵⁵ Vgl. ebd.: 113.

⁵⁶ Vgl. Niedzielski, Malecki 2012.

⁵⁷ Der Begriff *World City* kann als Synonym für den gängigeren Begriff *Global City* gebraucht werden. Im Folgenden wird in dieser Arbeit der Begriff *Global City* verwendet.

⁵⁸ Vgl. Sassen 1991.

⁵⁹ Vgl. Niedzielski, Malecki 2012: 1425.

⁶⁰ Vgl. ebd.

⁶¹ Vgl. Nickel 2011.

⁶² Vgl. Aroozoo 2017.

ten Schritt den überregionalen Vergleich zwischen Zürich und Genf zu wagen. Durch den Exkurs wird die Thematik auf den Flughafen Bern-Belp sowie den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ausgeweitet. Damit soll die angesprochene Forschungslücke geschlossen sowie ein Beitrag zur Mobilitäts-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Schweiz im 20. sowie 21. Jahrhundert geleistet werden.⁶³

1.4. Quellenlage

Die vorliegende Arbeit basiert in erster Linie auf den Archivbeständen von SBB Historic in Windisch. Der Zugang zum Archiv von SBB Historic wurde mitten in der Quellenarbeit durch die Coronapandemie und die darauffolgende Schliessung aller Archive zwischen Februar und Mai 2020 unmöglich gemacht. Nach der Öffnung der Archive konnte der Rest der benötigten Quellenbestände konsultiert werden. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass sich die Quellenlage zu den Flughafenlinien Zürich und Genf im SBB Historic Archiv sehr ausgiebig präsentiert. Der Verfasser dieser Arbeit benötigte für keine der konsultierten Quellen eine Einsichtsbewilligung. An dieser Stelle sind einige Präzisierungen bezüglich des Quellenbestandes zu machen.

Die Quellenlage zur Flughafenlinie Zürich ist weitaus ergiebiger und umfangreicher als diejenige zur Flughafenlinie Genf. Das mag einerseits an der Grösse des Flughafens respektive des Projekts Flughafenanbindung liegen, andererseits auch an der grösseren Bedeutung, die der Flughafen Zürich im Vergleich zum Flughafen Genf für die Schweiz hat. Demzufolge fällt auch der Teil zur Flughafenlinie Zürich in dieser Arbeit umfangreicher aus als der Teil über den Anschluss des Flughafens Genf an das SBB-Netz.

Gerade für Zürich finden sich in den Quellenbeständen äusserst umfassende Baupläne in allen möglichen Massstäben. Um den Rahmen dieser Arbeit nicht zu sprengen, musste auf die Einbettung dieser Pläne verzichtet werden. Die Dossiers des SBB Historic Archivs sind zudem teilweise recht unübersichtlich zusammengestellt.⁶⁴ So stellte es sich gerade zu Beginn als grosse Herausforderung heraus, sich einen Überblick über die grosse Anzahl an Dokumenten zu verschaffen.

Der grösste Teil der in dieser Arbeit verwendeten Quellen zur Planung und Umsetzung der Flughafenlinien stammt von der Bauabteilung der ehemaligen Generaldirektion der SBB. Diese Akten wurden in den Jahren 2000⁶⁵ sowie 2005⁶⁶ an die Archivstelle der SBB abgegeben. Weitere Quellen stammen aus dem Bestand des Generalsekretariats der SBB⁶⁷, das direkt dem Präsidium der Generaldirektion der SBB unterstellt war. Diese Akten wurden 2004 an das SBB Historic Archiv übergeben. Weitere Archivbestände⁶⁸ konnten aus der Rechtsabteilung, einer Abteilung der Generaldirektion der SBB, und den Kreisdirektionen I und III der SBB⁶⁹ geschöpft werden.⁷⁰ Der letzte Archivbestand des

⁶³ Der zeitliche Fokus dieser Arbeit liegt klar auf dem 20. Jahrhundert. Das 21. Jahrhundert spielt in dieser Arbeit insofern eine Rolle, als die Auswirkungen der in den 1980er-Jahren realisierten Flughafenanbindungen in Zürich und Genf auf die heutige Zeit mit in die Analyse einfließen.

⁶⁴ Die Titel der Dossiers aus dem SBB Historic Archiv umfassen teilweise die Titel mehrerer Dokumente, die im jeweiligen Dossier abgelegt sind. Im Quellenverzeichnis werden die Titel der Dossiers exakt so übernommen, wie sie im SBB Historic Archiv hinterlegt sind.

⁶⁵ Vgl. GD_BAU_2000/001.

⁶⁶ Vgl. GD_BAU_2005/005.

⁶⁷ Vgl. GD_GS_2004/015.

⁶⁸ Vgl. GD_RA_SBB60.

⁶⁹ Vgl. KDI_REG und KDIII_DIV.

⁷⁰ Die SBB waren bei ihrer Gründung 1902 in fünf Kreise unterteilt (I = Lausanne, II = Basel, III = Zürich, IV = St. Gallen, V = Luzern). Die Kreise bezogen sich in erster Linie auf die fünf grossen Bahngesellschaften, die es vor der Gründung der SBB gab. 1923 kam es zur Reorganisation der SBB, wobei die Kreise Basel und St. Gallen aufgehoben wurden. Die neue Einteilung umfasste somit nur noch drei Kreise (I = Lausanne, II = Luzern, III = Zürich). Früher wurden gewisse Unterlagen der SBB lediglich in den Kreisen und nicht zentralisiert aufbewahrt. Vgl. SBB Historic 2023a (online).

SBB Historic Archivs stammt aus dem Nachlass von Oskar Welty⁷¹, dem ersten Redaktor der Eisenbahn-Fachzeitschrift *Eisenbahn Amateur*.⁷²

Für den Teil über die öffentliche Werbung bezüglich der sich in den 1970er-Jahren (Zürich) respektive 1980er-Jahren (Genf) im Bau befindenden Projekte sowie deren Eröffnung 1980 (Zürich) respektive 1987 (Genf) wird auf diverse Werbeplakate, Fotos sowie Zeitungsartikel aus dem In- und Ausland zurückgegriffen.⁷³

Für die Zeit nach 1990 finden sich erst wenige Unterlagen im Archiv der SBB. Daher muss für diese Zeit vermehrt auf Unterlagen der eidgenössischen Departemente wie beispielsweise dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) oder dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zurückgegriffen werden, wenn es um Angelegenheiten wie zum Beispiel die aktuellen und zukünftigen Eisenbahnprojekte wie *Bahn 2000*, *ZEB* oder *FABI* geht. Ausserdem dienen die Webseiten der beteiligten Flughäfen und Verkehrsbetriebe als Informationsquelle. Zudem wird in der vorliegenden Arbeit auf die Amtsdrukschrift Bundesblatt (BBl) zurückgegriffen. Diese ermöglicht einen guten Einblick in die Entscheidungsgrundlagen der staatlichen Akteure.

Um die Auswirkungen der Flughafenbahnhöfe auf die Kennzahlen der Flughäfen Zürich und Genf eruieren zu können, werden die Jahresberichte der Flughäfen Zürich und Genf sowie die Zahlen des Bundesamts für Statistik (BFS) herbeigezogen.

1.5. Methodische und theoretische Ansätze

Methodenwahl

Die vorliegende Arbeit stellt eine Verbindung aus Mobilitäts-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte dar. Die Thematik kann (und wird) aus unterschiedlichen Blickwinkeln angeschaut werden. Aus wirtschaftsgeschichtlicher⁷⁴ Sicht ist es spannend, herauszufinden, welche Unternehmen und Institutionen zu welchem Zeitpunkt in welchem Ausmass und welcher Funktion innerhalb der Realisierung der Flughafenlinien Zürich und Genf involviert gewesen waren. Dies kann anhand von offiziellen Schreiben, Beschlüssen, Botschaften und Berichten rekonstruiert werden.

Um die Tiefe der Mobilitätsgeschichte besser verstehen zu können, ist ein Blick über den Teller- rand der reinen Geschichtswissenschaft von Nöten. An dieser Stelle wird eine Theorie aus der Wirtschaftsgeografie, die einen sozialwissenschaftlichen Teilbereich der Geografie darstellt, herbeigezogen. Räumliche Mobilitätstheorien als Bestandteil der Wirtschaftsgeografie untersuchen primär die Motive und Wirkungen der räumlichen Mobilität einzelner Produktionsfaktoren (Kapital, Arbeit) sowie von Gütern.⁷⁵ Durch räumliche Mobilitätstheorien sollen Zusammenhänge zwischen der Mobilität respektive dem Mobilitätsverhalten der Gesellschaft und dem Ausbaugrad der Infrastruktur eruiert sowie erklärt werden.

Im Rahmen dieser Arbeit ist es spannend, das Zusammenspiel zwischen dem Angebot der Infrastruktur auf der einen, und Nachfrage bezüglich dem Mobilitätsverhalten auf der anderen Seite zu untersuchen. Dem Ausbau der Infrastruktur an den Flughäfen Zürich und Genf ging eine erhöhte Nachfrage nach Reisen voraus. Die Flughafenlinien Zürich und Genf können somit nicht nur als Innovation beziehungsweise logischen Ausbau des jeweiligen Flughafens verstanden werden, sondern ebenso als Folge eines gesteigerten Mobilitätsbedarfs.

⁷¹ Vgl. FRE_WELTI.

⁷² Vgl. SBB Historic 2023b (online). Der Bestand wurde 2005 dem SBB Historic Archiv durch die Witwe von Oskar Welty geschenkt.

⁷³ Die verwendeten Zeitungsartikel werden im Quellenverzeichnis nach den einzelnen Zeitschriften gegliedert und danach in chronologischer Reihenfolge aufgeführt.

⁷⁴ Hier kann auch eine politikgeschichtliche Sicht in die Analyse miteinbezogen werden.

⁷⁵ Vgl. Liefner, Schätzl 2017: 57.

An diese Frage gliedert sich auch die Herangehensweise der Sozialgeschichte an. Diese befasst sich zusammengefasst mit der Entwicklung von Gesellschaften in Vergangenheit und Gegenwart. Innerhalb der Sozialgeschichte bestehen gemäss dem Historiker Jürgen Kocka zwei unterschiedliche Untersuchungsfelder. Einerseits die Sozialgeschichte im engeren Sinne, andererseits die Sozialgeschichte als Geschichte ganzer Gesellschaften.⁷⁶ Die Sozialgeschichte im engeren Sinne beschäftigt sich dabei unter anderem mit sozialen Strukturen, Freizeitverhalten und Mobilität.⁷⁷ Die Sozialgeschichte als Gesellschaftsgeschichte befasst sich hingegen mit der Geschichte von ganzen Gesellschaften vor dem Hintergrund der politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Einflüsse.⁷⁸ Dabei können folgende Fragen auftauchen: *Inwiefern hat sich die Gesellschaft in den letzten fünfzig bis sechzig Jahren verändert, und welchen Einfluss hatte dabei der Ausbau der Flughäfen Zürich und Genf auf Aspekte wie das Wohnen, die Mobilität und das Freizeitverhalten?* Die Sozialgeschichte ist somit eng mit der Mobilitätsgeschichte verbunden und sie können somit durchaus gemeinsam betrachtet werden.

Zusätzlich werden die Auswirkungen der Anschlüsse an das Schienennetz der SBB auf die Kennzahlen der Flughäfen Zürich und Genf anhand statistischer Daten analysiert und ausgewertet.

Zuletzt wird in dieser Arbeit mit Plakaten und Bildern als historische Quelle gearbeitet. Dabei wird bei Plakaten der aus der Kunstgeschichte stammende methodische Ansatz von Erwin Panofsky zur Bildbeschreibung und Bildinterpretation verwendet. Der Kunsthistoriker Panofsky beschrieb dabei drei Stufen der Bildinterpretation.⁷⁹ Die sogenannte Ikonografie und Ikonologie nach Panofsky kann, obwohl sie aus der Kunstgeschichte stammt, auch für andere geschichtliche Themen angewendet werden, da bei dieser Methode über die blosser Bildbeschreibung hinausgegangen wird, ohne diese dabei zu übergehen. Eine klassische und tiefgründige Bildinterpretation ist nur dann möglich, wenn zuvor eine fundierte Bildbeschreibung stattgefunden hat.⁸⁰

In einem ersten Schritt der Bildbeschreibung, der sogenannten vor-ikonografischen Beschreibung, werden die Motive in Bildern erfasst und beschrieben.⁸¹ *Was* wird in dem betrachteten Bild dargestellt? Im zweiten Schritt, der ikonografischen Analyse, wird dann nicht mehr gefragt, *was* auf dem betrachteten Bild dargestellt ist, sondern *wie* etwas dargestellt ist. In diesem Schritt geht es also nicht mehr bloss um die oberflächliche Beschreibung, sondern es wird ein Fokus auf die verwendeten Farben, Motive sowie die Anordnung der Motive innerhalb des Bildes gelegt. Das Motiv eines Bildes befindet sich in der Regel im Zentrum des Bildes, wobei auch hier das Sprichwort „Die Ausnahme bestätigt die Regel“ geltend gemacht werden kann. An dieser Stelle gilt es anzumerken, dass sich die Künstlerin bzw. der Künstler beim Erstellen eines Bildes immer etwas dabei gedacht hat. Somit scheint eine rein zufällige Anordnung des Motivs respektive der Motive gerade bei Werbeplakaten als eher unwahrscheinlich. Werbeplakate haben den Auftrag, eine Botschaft zu vermitteln und sind meist ein Resultat langandauernder Überlegungen und Erarbeitungen.⁸² Die vorikonografische Beschreibung und die ikonografische Analyse zusammen bilden die Grundlage für den dritten Schritt – die ikonologische Interpretation. Dabei geht es gemäss dem Historiker Christian Rohr um „eine tiefer reichende Interpretation vor dem historischen, kunsthistorischen und geistigen Hintergrund“.⁸³ In diesem Schritt wird das betrachtete Bild und die Botschaft des Bildes zusätzlich in den historischen Kontext eingebunden.

Die vorliegende Arbeit besteht demnach aus einem Methodenmix aus Fallstudie, Vergleich, Bildanalyse sowie quantitativer Datenanalyse. Die zwei ‚Ereignisse‘ Flughafenlinie Zürich und Genf werden

⁷⁶ Vgl. Kocka 1986: 82-111; Nathaus 2012: 2.

⁷⁷ Vgl. Kocka 1986: 82.

⁷⁸ Vgl. ebd.: 97.

⁷⁹ Vgl. Panofsky 1979.

⁸⁰ Eigene Erfahrung des Verfassers dieser Arbeit aus der beruflichen Tätigkeit als Geschichtslehrperson der Sekundarstufe II.

⁸¹ Vgl. Panofsky 1979: 214; Rohr 2015: 26.

⁸² Vgl. Stucki 2017: 17.

⁸³ Rohr 2015: 27.

aus verschiedenen Blickwinkeln untersucht, beschrieben sowie chronologisch rekonstruiert. Dabei geht es darum, herauszufinden, wie die Anschlüsse der Flughäfen Zürich und Genf an das SBB-Schiennetz realisiert wurden. Zusätzlich werden Bilder, Plakate und statistische Daten ausgewertet und in die Untersuchung miteingebaut. Zudem werden durch den Vergleich beider ‚Ereignisse‘ am Schluss dieser Arbeit allfällige Gemeinsamkeiten und/oder Unterschiede herausgearbeitet.

Im Folgenden sollen, um die Arbeit besser einordnen zu können, zusätzlich drei Begriffe respektive Begrifflichkeiten geklärt werden: Mobilität, Infrastruktur und 1950er-Syndrom.

Mobilität

Unter Mobilität wird grundlegend die Beweglichkeit von Menschen, Lebewesen und Dingen in Zeit und Raum verstanden.⁸⁴ Weiter kann zwischen geistiger, sozialer und räumlicher Mobilität unterschieden werden. Ausschlaggebend ist, ob eine Bewegung im Raum und/oder in der Zeit stattfindet. Die Tab. 1 soll diese Unterscheidung verdeutlichen. Die Frage, warum und wozu wir Menschen unterwegs sind, beschäftigt die Forschung schon länger. So hat sich zwischen 1950 und 2000 die zurückgelegte Strecke pro Person und Tag vervierfacht.⁸⁵

Bei der räumlichen Mobilität kann zudem zwischen kurz- und langfristiger Mobilität unterschieden werden. Wenn in der vorliegenden Arbeit von Mobilität gesprochen wird, dann ist darunter ausnahmslos die kurzfristige räumliche Mobilität zu verstehen.⁸⁶ Beispiele dafür sind das Reisen oder das Pendeln, während ein Wohnortwechsel ein Beispiel einer langfristigen räumlichen Mobilität darstellt.

Tab. 1: Unterteilung der drei Typen von Mobilität. Quelle: Gather, Kagermeier, Lanzendorf 2008: 24. Eigene Darstellung.

| | | Bewegung in der Zeit | |
|------------------|------|----------------------|--------------------|
| | | Ja | Nein |
| Bewegung im Raum | Ja | Räumliche Mobilität | |
| | Nein | Soziale Mobilität | Geistige Mobilität |

Infrastruktur

Adelbert Weinstein schrieb 1952 in einem Artikel der *Frankfurter Allgemeine Zeitung*: „Nichts erzieht so sehr zur Gedankenlosigkeit und schwächt auf die Dauer das Interesse ab als der grosszügige Gebrauch unverständlicher Worte.“⁸⁷ Der Grund für diesen Kommentar war ein Wort, das während einer Konferenz der NATO⁸⁸ immer wieder gefallen ist – Infrastruktur. Trotz eines Aufrufs zum Widerstand setzte sich der Begriff durch und entwickelte sich zu einem Modewort, das heute gemein-

⁸⁴ Vgl. Gather, Kagermeier, Lanzendorf 2008: 23.

⁸⁵ Vgl. Meyer 2014: 8. Im Jahr 1950 legte eine Person durchschnittlich 10,8 km pro Tag zurück. Im Jahr 2000 betrug die pro Person und Tag zurückgelegte Strecke bereits 42,4 km.

⁸⁶ Für weiterführende Informationen zur geistigen und sozialen Mobilität vgl. Gather, Kagermeier, Lanzendorf 2008: 24.

⁸⁷ Frankfurter Allgemeine Zeitung, 01.03.1952: 4.

⁸⁸ Die NATO, auch bekannt unter der Bezeichnung Atlantisches Bündnis oder Nordatlantikpakt, ist eine 1949 gegründete internationale Organisation. Die Abkürzung NATO leitet sich aus der englischen Bezeichnung North Atlantic Treaty Organization ab.

verständlich ist.⁸⁹ Unter dem Begriff Infrastruktur werden seit Mitte des letzten Jahrhunderts Einrichtungen der Entsorgung, Versorgung, Kommunikation sowie des Verkehrs bezeichnet.⁹⁰ Darunter fallen beispielsweise die Müllentsorgung, Tankstellen, das Internet, Autobahnen, Flughäfen, Krankenhäuser und Universitäten. Diese Liste der verschiedenen Arten der öffentlichen Infrastruktur kann beinahe beliebig erweitert werden.

Infrastrukturen prägen also unser tägliches Leben und sind für das Funktionieren unserer Welt unabdingbar. Somit stellen Infrastrukturen aber auch eine Plattform für Diskussionen dar. Diskussionen darüber, wer denn für Investitionen in den Ausbau sowie die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur aufkommen soll. Infrastrukturen befinden sich somit immer im Mittelpunkt eines andauernden Diskurses.

1950er-Syndrom

Der von Christian Pfister geprägte Begriff *1950er-Syndrom* befasst sich mit dem einschneidenden Wechsel der westeuropäischen Lebensweise ab den 1950er-Jahren – weg von einer Industriegesellschaft hin zu einer Konsumgesellschaft.⁹¹ Die Wirtschafts- und Lebensweise in Westeuropa entwickelte sich bis zu diesem Zeitpunkt auf keine bedrohliche Art und Weise. Nennenswerte Umweltschäden beschränkten sich auf die Schwerindustrie und Städte wie London, die noch auf die Heizung mit Kohle setzten.⁹² Ab den 1950er-Jahren stiegen, unter anderem dem Preisverfall von fossilen Energieträgern wie Erdöl geschuldet, der Energieverbrauch, das Abfallvolumen sowie die Schadstoffbelastung in einem beträchtlichen Mass an.⁹³ Zentrale Werte waren neu Genuss und Konsum statt Sparsamkeit, das Auto und das Flugzeug lösten die Eisenbahn und das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel ab. Die Mobilität entwickelte sich weiträumiger und wurde gar interkontinental, und Umweltprobleme wurden nun grossräumiger beziehungsweise global sowie teilweise irreversibel.⁹⁴ Die Anbindungen der Flughäfen Zürich und Genf an das Schnellzugnetz der SBB können als logische Antwort auf das gestiegene Bedürfnis nach weiträumigerer Mobilität verstanden werden und sind somit gut mit dem *1950er-Syndrom* in Verbindung zu bringen.

1.6. Aufbau der Arbeit

Der Einleitung anschliessend folgt mit Kapitel 2. der Hauptteil der vorliegenden Arbeit. Die Unterkapitel über die Flughafenlinie Zürich (Kap. 2.1.) und Genf (Kap. 2.2.) sind, um der Leserin bzw. dem Leser dieser Arbeit einen besseren Überblick zu ermöglichen, identisch gegliedert und bauen jeweils aufeinander auf.

Beide Kapitel beginnen mit einem Abriss über die Geschichte des jeweiligen Flughafens. Der behandelte Zeitraum reicht dabei von den Ursprüngen der beiden Flughäfen Zürich und Genf bis zum Zeitpunkt, an dem erste Diskussionen über eine Anbindung des Flughafens an das Netz der SBB entstanden sind.

Im Zweiten Unterkapitel wird schliesslich auf die Ausgangssituation zum Zeitpunkt dieser ersten Diskussionen eingegangen. Dabei wird geklärt, wie die Flughäfen Zürich und Genf bis zur direkten Erschliessung durch die Bahn an das öffentliche Nah- und Fernverkehrsnetz angeschlossen waren.

⁸⁹ Vgl. Van Laak 2020: 2.

⁹⁰ Vgl. ebd.

⁹¹ Vgl. Pfister 1995: 24.

⁹² Vgl. ebd.: 21.

⁹³ Vgl. ebd.: 23-27.

⁹⁴ Vgl. ebd.: 26.

Nachfolgend geht es um die jeweilige Planungs- und Bauphase. Dabei wird aufgezeigt, wie die Flughafenlinien Zürich und Genf geplant und realisiert wurden. Zusätzlich werden die in den Prozessen involvierten Institutionen, Parteien und Personen thematisiert.

Das vierte Unterkapitel befasst sich schliesslich mit den Eröffnungsfeiern der Anbindung der Flughäfen an das Schienennetz der SBB im Jahr 1980 (Zürich) respektive 1987 (Genf). Dabei wird nicht nur auf die Einweihung mit geladenen Gästen eingegangen, sondern auch auf die Feierlichkeiten für die breite Bevölkerung.

Im fünften Unterkapitel wird schliesslich die Frage geklärt, wie die beiden grossangelegten Projekte in der Öffentlichkeit mithilfe von Bildern und Plakaten beworben wurden. Dabei beschränkt sich die Betrachtung nicht nur auf die Planungs- und Bauphase, sondern es wird ein besonderes Augenmerk auf die Zeit um die Eröffnungsfeiern sowie die Zeit danach gelegt.

Das sechste und somit letzte Unterkapitel behandelt schliesslich die Zeit zwischen der Eröffnung der Flughafenlinien bis heute. Dabei wird geklärt, wie sich die Anbindung der Flughäfen an das Schienennetz der SBB auf die Flughafenkennzahlen ausgewirkt hat. Zudem wird auf weitere Massnahmen und Projekte zur Kapazitätserhöhung, die in der Zwischenzeit realisiert wurden, eingegangen. Des Weiteren werden einschneidende Ereignisse wie das Grounding der Swissair im Oktober 2001 sowie die Corona-Pandemie und die Auswirkung dieser Ereignisse auf die Kennzahlen der Flughäfen Zürich und Genf kurz thematisiert. Dieses letzte Unterkapitel bildet somit zusammen mit dem ersten Unterkapitel einen Rahmen, in dem die Geschichte der Flughäfen Zürich und Genf seit ihrer Eröffnung bis heute behandelt wird und sorgt für einen in sich stimmigen Abschluss der jeweiligen Kapitel 2.1. (Flughafenlinie Zürich) und 2.2. (Flughafenlinie Genf).

Kapitel 3. beinhaltet den weiter oben angesprochenen Exkurs, in dem mit dem Flughafen Bern-Belp und dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg zusätzlich zwei nationale⁹⁵, sowie mit den Flughäfen München und Wien-Schwechat zwei internationale Flughäfen in die Untersuchung miteingebunden werden. Damit soll der Blick auf zusätzliche Flughäfen ausgeweitet werden. Dabei wird in kürzerer Form darauf eingegangen, wie die Frage der Anbindung dieser vier Flughäfen an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr gelöst wurde.

In Kapitel 4. werden die Flughafenlinien Zürich und Genf schliesslich nicht mehr separat betrachtet, sondern es wird ein Vergleich der beiden untersuchten Projekte gemacht. Dabei werden die Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Flughafenlinien Zürich und Genf herausgearbeitet sowie auf gewisse Fragen aus Kapitel 1.1. (Erkenntnisleitende Fragestellung) zurückgegriffen.

Zuletzt werden im Fazit (Kap. 5.) die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst sowie die zentrale Frage der vorliegenden Arbeit – ob die Flughafenanbindungen an das SBB-Netz in Zürich und Genf eher als Ergänzung oder als Konkurrenz für den Flughafenbetrieb zu sehen sind – beantwortet werden. Des Weiteren werden offene Fragen im Hinblick auf zukünftige Arbeiten adressiert.

⁹⁵ Da das BAZL den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg als dritten Landesflughafen der Schweiz aufführt, wird hier der Begriff national verwendet, auch wenn sich der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg auf französischem Boden befindet. Vgl. Anmerkung 7.

2. Die Flughafenlinien Zürich und Genf

In der Schweiz gibt es verschiedene Kategorien von Flugplätzen. Je nach dem, um welche Art es sich handelt, kommt ihnen eine unterschiedliche Bedeutung zu.⁹⁶ Neben den drei Landesflughäfen in Zürich, Genf und Basel-Mulhouse bestehen momentan zusätzlich elf Regionalflugplätze (siehe Abb. 1).⁹⁷

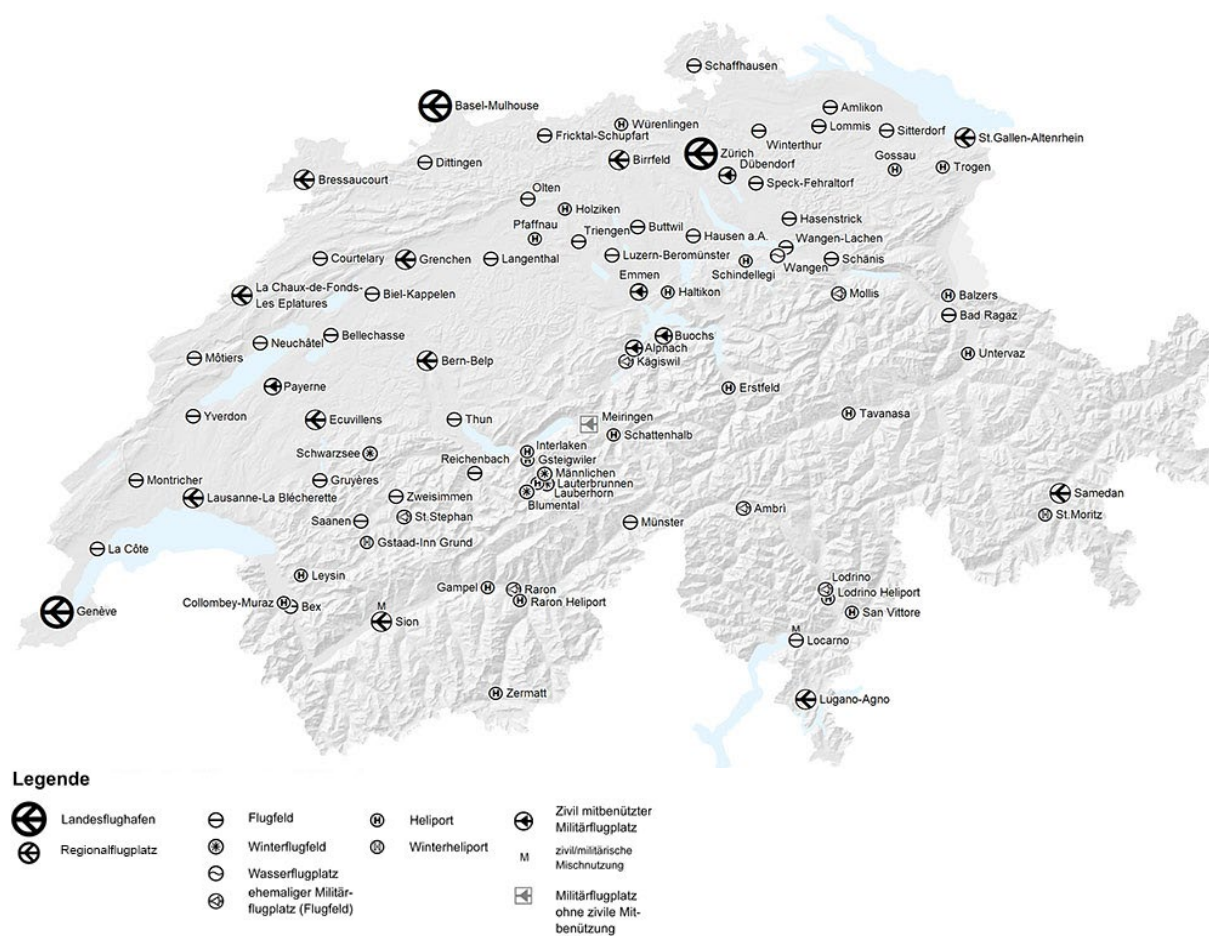


Abb. 1: Alle Flugplätze der Schweiz. Quelle: BAZL 2023a (online).

Während die Anbindungen der Regional- und zivil mitbenutzten Militärflugplätze, Flugfelder und Heliports an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr aufgrund des meist sehr überschaubaren Personenaufkommens maximal von sekundärer Bedeutung sind, kann dies bei den Landesflughäfen nicht behauptet werden. Die Anbindung der drei Landesflughäfen sowie des Flughafens Bern-Belp werden im Folgenden genauer untersucht.⁹⁸

⁹⁶ Vgl. Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL 2023a (online).

⁹⁷ Zudem bestehen in der Schweiz momentan fünf zivil mitbenutzte Militärflugplätze, 45 Flugfelder sowie 24 Heliports. Nicht alle Flugfelder und Heliports sind ganzjährig in Betrieb.

⁹⁸ Die Anbindung des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg sowie des Flughafens Bern-Belp an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr wird im Exkurs (Kap. 3.) untersucht.

2.1. Die Flughafenlinie Zürich

2.1.1. Die Geschichte des Flughafens Zürich

Der Flughafen Zürich befindet sich rund 13 Kilometer nördlich des Stadtzentrums von Zürich auf dem Gebiet der Gemeinde Kloten.⁹⁹ Der Flughafen Zürich ist, gemessen am Reisendenaufkommen, der Fläche sowie den Flugbewegungen, der grösste Flughafen der Schweiz. 2019 verzeichnete der Flughafen Zürich insgesamt 31,5 Millionen Reisende sowie 275'000 Flugbewegungen.¹⁰⁰ Umgerechnet bedeutete das pro Tag über 86'000 Reisende sowie 754 Flugbewegungen. Der Flughafen Zürich ist der Heimatflughafen der Airlines SWISS, Edelweiss Air sowie Helvetic Airlines. Ebenfalls befindet sich der Sitz der Schweizerischen Rettungsflugwacht (Rega) am Flughafen Zürich.

Der erste Flugplatz im Grossraum Zürich, der auch für den internationalen Flugverkehr benutzt wurde, war der 1910 eröffnete Flugplatz in Dübendorf.¹⁰¹ An dieser Stelle sei ein ganz grober Abriss über die Geschichte des Flugplatzes Dübendorf bis zur Eröffnung des neuen Flughafens in Zürich-Kloten erlaubt. Nach dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs diente der Flugplatz primär als Start- und Landeplatz für die neu geschaffene Fliegertruppe.¹⁰² Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs wurde der Flugplatz Dübendorf zusätzlich als Zivilflugplatz in Anspruch genommen. Ab 1924 beteiligte sich schliesslich der Kanton Zürich an den Kosten, die bei der Stadt Zürich durch den Betrieb des Flugplatzes anfielen.¹⁰³ Dies ist insofern erwähnenswert, weil dies den ersten Eingriff des Kantons Zürich in den Zivilluftverkehr darstellte. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde die zivile Luftfahrt lediglich zwischen dem Bund und den Fluggesellschaften geregelt.¹⁰⁴

Zu Beginn der 1930er-Jahre erreichte der Flugplatz Dübendorf seine Kapazitätsgrenze, ein Kredit zum Ausbau wurde aber vom Stimmvolk abgelehnt. Die Weltwirtschaftskrise hat mit ziemlicher Sicherheit zu diesem Resultat beigetragen. Der Kanton Zürich war jedoch nicht daran interessiert, den Flugplatz in Dübendorf aufzugeben und bewilligte etwas mehr als einen Monat nach der Abstimmung in eigener Budgetkompetenz 500'000 CHF für die notwendigen Bauarbeiten.¹⁰⁵ So konnte im Juli 1932 der ausgebaut Zivilflugplatz in Dübendorf eröffnet werden (siehe Abb. 2).¹⁰⁶

⁹⁹ Daher stammt auch die vor allem in der Schweiz bekannte Bezeichnung Flughafen Zürich-Kloten.

¹⁰⁰ Vgl. Flughafen Zürich AG 2020a: 4. An dieser Stelle wurde bewusst auf die Zahlen des Jahres 2019 zurückgegriffen, weil die Zahlen von 2020 aufgrund der Corona-Pandemie ein verfälschtes Bild abgeben würden, da langfristig nicht mit derart tiefen Reisendenzahlen und Flugbewegungen wie 2020 gerechnet werden muss. 2020 nahm das Reisendenaufkommen im Vergleich zu 2019 um 73,5 % auf 8,3 Millionen Reisende ab. Bei den Flugbewegungen wurde ein Rückgang um 59,6 % auf insgesamt 111'000 Flugbewegungen festgestellt. Vgl. Flughafen Zürich AG 2021: 3.

¹⁰¹ Vgl. Fehr 2014a: 43.

¹⁰² Vgl. ebd.: 46. 1996 wurde die Fliegertruppe in Luftwaffe umbenannt.

¹⁰³ Vgl. ebd.: 52.

¹⁰⁴ Eine der Fluggesellschaften, die zu dieser Zeit neben anderen Flugplätzen auch in Dübendorf aktiv war, war die Ad Astra Aero.

¹⁰⁵ Vgl. Fehr 2014a: 54. Der Betrag von 500'000 CHF entspricht im Jahr 2009 ca. 7 Mio. CHF. Der Geldwährungsrechner Swistoval deckt nur die Zeitspanne bis und mit 2009 ab. Deswegen werden frühere Geldbeträge in der vorliegenden Arbeit auf das Zieljahr 2009 umgerechnet. Dies wird jeweils in den Fussnoten notiert. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

¹⁰⁶ Das Bildarchiv der ETH-Bibliothek hat die Bildbestände der Stiftung Luftbild Schweiz übernommen. In den Abbildungsbeschreibungen wird die Abkürzung LBS sowie die Signatur des jeweiligen Bildes verwendet.



Abb. 2: Dübendorf, Flugplatzgebäude. Aufnahme vom 29.07.1934. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR02-10670.

Vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs 1939 war die durch den in den 1930er-Jahren realisierten Ausbau erhöhte Kapazitätsgrenze des Flugplatzes Dübendorf erneut erreicht. So stellte sich die Frage, den Flugplatz Dübendorf ein weiteres Mal auszubauen, oder einen neuen Flugplatz an einem anderen Standort zu bauen.¹⁰⁷ Während der Kriegsjahre konnte der Linienflugverkehr in einem sehr bescheidenen Umfang fortgeführt werden.

Ab 1941 machten erste Ideen eines neuen Zentralflughafens in Zürich die Runde. Der Kanton Zürich forderte dieses Mal bereits von Beginn an ein Mitspracherecht ein.¹⁰⁸ Der Zürcher Politik war es besonders wichtig, dass der neue Zentralflughafen im eigenen Kanton realisiert wurde. Dem Kanton Bern sollte bei ihrer Planung eines Zentralflughafens in Utzenstorf zuvorgekommen werden.¹⁰⁹ Hier wird ersichtlich, dass damals im Zusammenhang mit dem Bau eines schweizerischen Zentralflughafens durchaus vom sogenannten ‚Kantönlicheist‘¹¹⁰ gesprochen werden konnte. Die neue Strategie des Kantons Zürich war es, einen Flughafen zu errichten, der ausschliesslich für die Zivilluftfahrt verwendet wurde. Somit war auch die Diskussion über einen möglichen weiteren Ausbau des Flugplatzes Dübendorf beendet.

Während einer Sitzung des Regierungsrats des Kantons Zürich wurde am 18. März 1943 das erste Mal öffentlich von einem neuen Flughafen gesprochen, wobei die Gegend zwischen den Gemeinden Kloten und Oberglatt als ideal bezeichnet wurde.¹¹¹ Die Projektierungsarbeiten wurden schnell vorangetrieben. Aufgrund der zu hohen Kosten mussten jedoch mehrere Projekte in unterschiedlichen Dimensionen, was Fläche, Länge und Anzahl Start- und Landebahnen anging, erstellt werden.¹¹² Dem

¹⁰⁷ Vgl. Fehr 2014a: 57.

¹⁰⁸ Vgl. ebd.: 125.

¹⁰⁹ Für weitere Informationen bezüglich des geplanten, aber nicht realisierten Zentralflughafens in Utzenstorf vgl. Bratschi 2005; Fehr 2014a: 118-124.

¹¹⁰ Mit diesem Begriff wird impliziert, dass ein Schweizer Kanton in erster Linie seine eigenen Interessen verfolgt.

¹¹¹ Vgl. Fehr 2014a: 126.

¹¹² Insgesamt wurden sieben verschiedene Projekte zwischen Dezember 1943 und Dezember 1947 ausgearbeitet.

Stimmvolk des Kantons Zürich wurde schliesslich am 7. März 1946 der Beschluss des Kantonsrats über den Bau eines interkontinentalen Flughafens bei Kloten vorgelegt.¹¹³ Die Zürcher Stimmbürger nahmen den Vorschlag in der Abstimmung vom 5. Mai 1946 mit 105'703 Ja- gegenüber 29'372 Neinstimmen deutlich an.¹¹⁴ Dabei ist bemerkenswert, dass schon in diesem Beschluss von einem möglichen Bahnanschluss die Rede war.¹¹⁵ Im Sommer des gleichen Jahres starteten schliesslich die Bauarbeiten am neuen Flughafen. Nach mehrjähriger Bauzeit konnte der neue Flughafen in Zürich inklusive Abfertigungsgebäude Ende August 1953 in einem über drei Tage andauernden Fest feierlich eröffnet werden – beinahe fünf Jahre, nachdem die erste Piste des neuen Flughafens Zürich bereits Ende 1948 in Betrieb genommen werden konnte.¹¹⁶



Abb. 3: Flughafenfest in Zürich-Kloten im August 1953. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR05-200557-04A.

Ab den frühen 1950er-Jahren kamen erstmals zivile Düsenflugzeuge zum Einsatz. Diese konnten zwar mehr Reisende schneller von A nach B bringen, brachten jedoch gleichzeitig neue Anforderungen an die Infrastruktur mit sich. Nach anfänglichen Schwierigkeiten bezüglich ihrer Sicherheit setzten sich die Düsenflugzeuge schliesslich durch. Die Pisten des Flughafens Zürich stellten sich allerdings als zu kurz heraus, was im Hinblick auf das einsetzende „Jet-Age“¹¹⁷ einen ersten Ausbau bereits ein Jahr nach Eröffnung notwendig werden liess. Die Abstimmungen zu dieser Ausbautetappe waren aufgrund der hohen Kosten sowie der befürchteten Zunahme des Fluglärms, der durch die Düsenflugzeuge

¹¹³ Vgl. Volksabstimmung vom 5. Mai 1946 über den Bau eines interkontinentalen Flughafens bei Kloten, 07.03.1946; SBB Historic KDIII_REG_2001/007_046_01. Der Kantonsrat fällte den Beschluss über den Bau bereits am 25.02.1946.

¹¹⁴ Vgl. Stadt Zürich 2023 (online): Beschluss des Kantonsrates über den Bau eines interkontinentalen Flughafens in Kloten (36.8 Mio.).

¹¹⁵ Vgl. Volksabstimmung vom 5. Mai 1946 über den Bau eines interkontinentalen Flughafens bei Kloten, 07.03.1946: 22; SBB Historic KDIII_REG_2001/007_046_01.

¹¹⁶ Vgl. Schlaepfer 1971: 70-71.

¹¹⁷ Vgl. Fehr 2014a: 207-218, 223-229.

verursacht wurde, heftiger Gegenwehr ausgesetzt.¹¹⁸ Die Fluglärmenthematik war spätestens ab der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre – bis heute – ein Zankapfel der Politik.

Die erste Hälfte der 1960er-Jahre war von heftigen Auseinandersetzungen zwischen dem Kanton Zürich und der 1948 gegründeten Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG)¹¹⁹ und dem Bund über den Umfang sowie die Kosten weiterer Ausbauschritte geprägt. Erst am 1. März 1965 beantragte der Bundesrat beim Parlament eine Bundesbeteiligung von 23.135 Millionen CHF¹²⁰ für den Ausbau des Flughafens.¹²¹ Der grösste Anteil des Beitrages war für das Abfertigungsgebäude geplant, das mittlerweile bedeutend zu klein war für das immer weiter ansteigende Reisendenaufkommen. An dieser Botschaft sind zwei Aspekte besonders erwähnenswert. Erstens sprachen der Bundesrat und das Parlament bei diesem Beschluss von der „dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich“, während der Kanton Zürich sowie die FIG vom ermöglichten Abschluss des zweiten Ausbauschrittes sprachen. Hier herrschte also eine gewisse Uneinigkeit über die Bezeichnung der einzelnen Ausbauschritte, was bei den weiteren Ausbauschritten nicht anders war.¹²² Zweitens war in der Botschaft des Bundesrats von 2.096 Millionen CHF¹²³ die Rede, die für den Verkehrsanschluss des Flughafens Zürich vorgesehen waren.¹²⁴ Dabei wurde, neben dem Anschluss des Flughafens an das Nationalstrassennetz, auch ein allfälliger Anschluss an ein Schienennetz erwähnt.¹²⁵ Die geplante Untergrundbahn mit zwölf Stationen zwischen dem Zürcher Hauptbahnhof (HB) und dem Flughafen Zürich wurde jedoch nie realisiert. Der zweite Ausbauschritt am Flughafen Zürich wurde schliesslich 1971, fast 13 Jahre nach der Zustimmung der Zürcher Stimmbürger, beendet.¹²⁶

Bereits zwei Jahre vor dem Abschluss der zweiten Ausbaustufe wurde vom Kantonsrat ein Kredit bewilligt, der Vorarbeiten für einen dritten Ausbauschritt ermöglichte.¹²⁷ Das Projekt umfasste unter anderem eine Verlängerung der bestehenden Pisten sowie eine neue Hauptpiste, 20 neue Standplätze für Flugzeuge, ein neues Terminal sowie ein Flughafenbahnhof.

2.1.2. Die Ausgangssituation in Zürich

Das Reisendenaufkommen stieg am Flughafen Zürich zwischen 1950 und 1970 erheblich an. Verzeichnete der Flughafen Zürich 1950 insgesamt 157'709 Lokal- und Transferreisende, reisten im Jahr 1970 bereits knapp 4,2 Millionen Reisende über den Flughafen Zürich (siehe Abb. 4).¹²⁸

¹¹⁸ Vgl. Fehr 2014b: 290. Die erste Vorlage wurde von den Zürcher Stimmbürgern 1957 noch verworfen, wohingegen die zweite, leicht angepasste Vorlage 1958 angenommen wurde.

¹¹⁹ Die FIG war für die Hochbauten am Flughafen Zürich zuständig. Das Aktienkapital der FIG teilte sich wie folgt auf: 50 % gehörten der öffentlichen Hand, 22,5 % dem Kanton Zürich, 18 % der Stadt Zürich, 5 % der staatlichen Zürcher Kantonalbank, 3,6 % der Stadt Winterthur sowie 0,9 % der Gemeinde Kloten. Vgl. Schlaepfer 1971: 60, 65.

¹²⁰ Die Summe entspricht im Jahr 2009 ca. 130 Mio. CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

¹²¹ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich, 01.03.1965: 865.

¹²² Vgl. Bundesbeschluss über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich, 13.10.1965: 1475. Diese Differenz in der Bezeichnung der Ausbauschritte zwischen dem Kanton Zürich und dem Bund bestand auch für die weiteren Ausbauschritte.

¹²³ Die Summe entspricht im Jahr 2009 ca. 11.8 Mio. CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

¹²⁴ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich, 01.03.1965: 885.

¹²⁵ Vgl. ebd.: 884-885, 887.

¹²⁶ Vgl. Fehr 2014a: 227.

¹²⁷ Vgl. ebd.: 247.

¹²⁸ Vgl. Bundesamt für Statistik BFS 2023 (online).

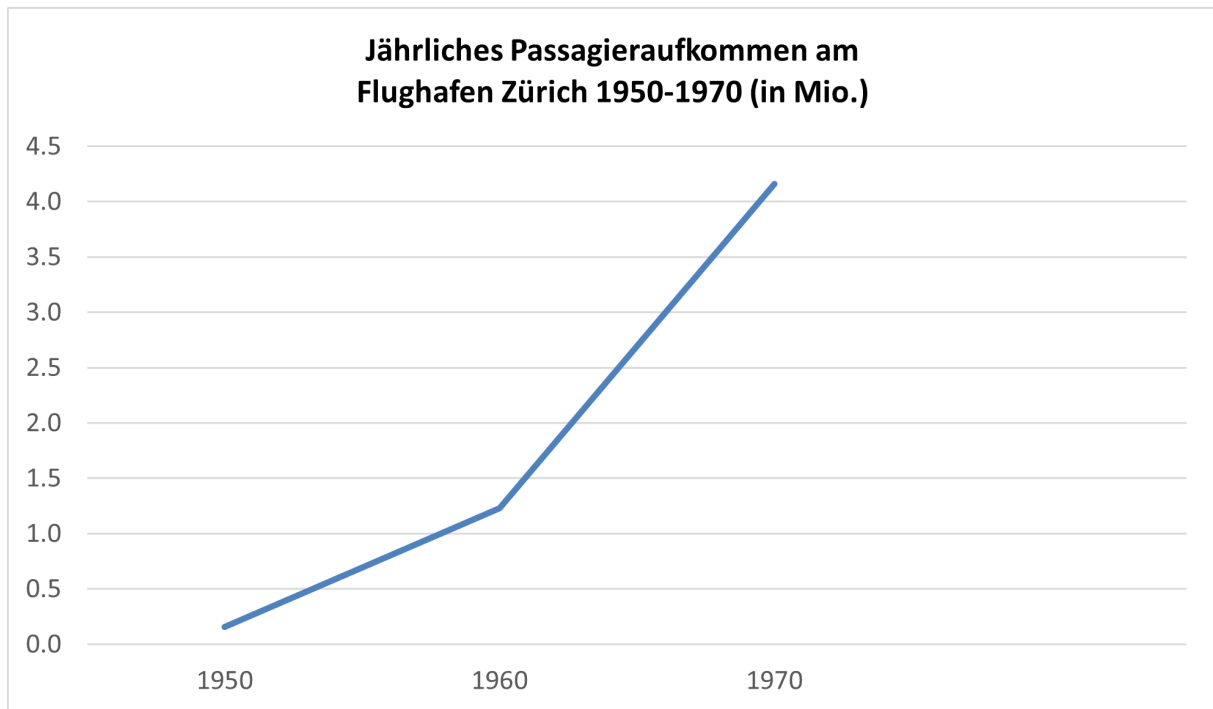


Abb. 4: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen Zürich 1950-1970 (in Mio.). Quelle: BFS 2022 (online). Eigene Darstellung.

Einmal mehr mussten Entscheidungen über nächste Ausbauschritte gefällt werden. Gerade die immer grösser werdenden Flugzeuge sorgten dafür, dass eine grosse Anzahl Reisende gleichzeitig abgefertigt werden musste. Zusätzlich kamen die bisherigen Zubringer, welche nachfolgend detailliert aufgeführt werden, ebenfalls an ihre Kapazitätsgrenzen. Ein Ausbau der Verkehrsanschlüsse war daher unabdingbar geworden. Eine 1971 veröffentlichte Studie des Instituts für Fremdenverkehr und Verkehrswirtschaft der Hochschule St. Gallen über den Zubringerdienst zum Flughafen Zürich kam zum Schluss, dass ein guter Zubringerdienst „ein wesentlicher Faktor für das Gedeihen der Flughäfen und letztenendes [sic] der Fluggesellschaften einerseits und andererseits massgebend für die wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Einzugsgebietes schlechthin“ sei.¹²⁹ Bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklung muss an dieser Stelle festgehalten werden, dass ein immer grösser werdender Flughafen zusätzliche Änderungen mit sich bringt. So steigt nicht nur die Anzahl Reisende, sondern ebenso die der Angestellten des Flughafens, welche zwischen Wohn- und Arbeitsort pendeln. Durch den ab der Mitte der 1950er-Jahre vorangetriebenen Ausbau des Strassennetzes verkürzten sich zudem die Anfahrtszeiten mit dem Auto oder dem Zubringerbus, was in einer Vergrösserung des Einzugsgebietes des Flughafens Zürich resultierte.¹³⁰ Dieses umfasste nun circa 60 Prozent der gesamten Landesfläche der Schweiz.¹³¹

¹²⁹ Vgl. Studie über den Zubringerdienst zum Flughafen Zürich von 1971: 33; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

¹³⁰ Vgl. ebd.: 67. In der Studie wird das neue Einzugsgebiet des Flughafens Zürich als ein Umkreis von 100 km definiert.

¹³¹ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der vierten Ausbaustufe des Flughafens Zürich, 13.01.1971: 198. An dieser Stelle ist jedoch der Hinweis nötig, dass es bei den Einzugsgebieten der Flughäfen auch durchaus Überschneidungen geben kann. Dies ist nicht zuletzt vom Flugplan und den angeflogenen Destinationen der jeweiligen Flughäfen abhängig. Wenn eine in Genf wohnende Person eine Destination bereisen will, die nur von Zürich aus angeflogen wird, dann wird sie auch von Genf aus zuerst an den Flughafen Zürich reisen – mit dem Auto, der Bahn oder einem Zubringerflug. Das Einzugsgebiet eines Flughafens ist demnach nicht so einfach abzugrenzen.

An dieser Stelle ist es angebracht, aufzuzeigen, wie der Zubringerdienst zum Flughafen Zürich Anfang der 1970er-Jahre, also vor dem Anschluss an das Schnellzugnetz der SBB, strukturiert war. Dabei wird die Auflistung in drei Kategorien unterteilt: Verbindungen *Stadt Zürich–Flughafen*, Verbindungen *weitere Region Zürich–Flughafen* sowie Verbindungen *übriges Einzugsgebiet–Flughafen*. Die *weitere Region Zürich* umfasst dabei das Gebiet, das etwas grösser ist als das eigentliche Gebiet des Kantons Zürich.¹³² Der Fokus liegt dabei auf den öffentlichen Verkehrsmitteln, der private Verkehr darf jedoch nicht ausser Acht gelassen werden.

Stadt Zürich–Flughafen

Die Swissair betrieb einen eigenen Busbetrieb, der den Zürcher HB mit dem Flughafen Zürich verband – den sogenannten Swissair-Bus. Die Vorteile dieser direkten Verbindung war die für damalige Verhältnisse relativ kurze Fahrzeit von durchschnittlich 20-30 Minuten sowie eine Verbindung alle zehn Minuten in beide Richtungen zwischen 6.00 Uhr und 23.00 Uhr. Der Nachteil dieser Verbindung war, dass eine direkte Verbindung zum Flughafen nur von einem Punkt aus in der Stadt möglich war – dem Zürcher HB. Hotelgäste, Reisende oder auch Besucherinnen und Besucher, die zum Flughafen Zürich reisen wollten, mussten demzufolge erst mit einem anderen Verkehrsmittel an den Zürcher Hauptbahnhof fahren, bevor sie mit dem Swissair-Bus in Richtung Flughafen gebracht wurden. Somit lohnte sich diese Verbindung in erster Linie für all jene, die nach ihrer Ankunft am Flughafen vom Zürcher HB aus mit den SBB weiterreisen wollten und lediglich einen Transport vom Flughafen zum Hauptbahnhof benötigten. In den Spitzenmonaten transportierten die Swissair-Busse monatlich zwischen 140'000 und 170'000 Reisende.

Die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ) boten ebenfalls eine Busverbindung zwischen der Stadt und dem Flughafen an. Die Fahrzeit war, bedingt durch die zahlreichen Haltestellen, relativ hoch und für Flugreisende somit nicht attraktiv. Die SBB unterhielten eine Nebenlinie zwischen dem Zürcher HB und Kloten. Allerdings war die Haltestelle nicht direkt beim Flughafen, sondern in einer Entfernung von circa 15 Minuten Fussmarsch. Somit galt auch diese Verbindung für Reisende mit Gepäck als unpraktisch.

Taxifahrer aus der Stadt Zürich durften Gäste aus der Stadt zum Flughafen fahren, aber es war ihnen nicht erlaubt, Gäste vom Flughafen in die Stadt zu bringen. Das gleiche galt umgekehrt für die Taxifahrer am Flughafen Zürich, die zwar Gäste vom Flughafen aus in die Stadt transportieren konnten, jedoch keine Erlaubnis hatten, Reisende aus der Stadt zum Flughafen zu chauffieren. Dies resultierte in Leerfahrten, was sich einerseits in höheren Fahrtkosten niederschlug, andererseits dazu führte, dass auch das Taxi keine attraktive Option darstellte. Durch die Eröffnung der Autobahn zwischen der Stadtgrenze Zürichs und dem Flughafen in den 1960er-Jahren gewann das Auto als Verkehrsmittel zusätzlich an Bedeutung und galt schliesslich als das dominierende Verkehrsmittel bei den Zuschauenden, Angestellten sowie Begleitpersonen von Reisenden.¹³³

Weitere Region Zürich–Flughafen

Zusätzlich zu den bereits oben genannten Anbindungen durch die VBZ und SBB, die auch die Anbindung von etwas weiter entfernten Orten in der Region Zürich an den Flughafen ermöglichten, unterhielten die Verkehrsbetriebe der Stadt Winterthur (VBW)¹³⁴ eine Busverbindung zwischen Winterthur und dem Flughafen Zürich. Aufgrund der relativ langen Fahrzeit litt aber auch bei dieser Verbindung die Attraktivität. Die Busverbindung der VBW wurde in erster Linie von Einheimischen benutzt, darunter gehörte auch der Lokal- und Berufsverkehr. Eine Untersuchung der VBW ergab, dass

¹³² Vgl. Studie über den Zubringerdienst zum Flughafen Zürich von 1971: 121; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

¹³³ Vgl. ebd.: 113-121.

¹³⁴ Der heutige Name des Unternehmens ist Stadtbus Winterthur.

1964 gerade einmal 25 Flugreisende pro Tag dieses Angebot wahrnahmen.¹³⁵ Auch die Post-, Telefon- und Telegrafbetriebe (PTT)¹³⁶ betrieben ihrerseits mehrere Buslinien von Kloten aus. Diese waren allerdings für den Berufsverkehr optimiert, was sich in der Gestaltung des Fahrplans widerspiegelte. Das Auto war für die Anbindung der Ostschweiz an den Flughafen Zürich nach wie vor eines der wichtigsten Verkehrsmittel. Die Strassen um den Flughafen waren bereits relativ gut ausgebaut, zusätzlich entstand in Richtung Ostschweiz die Autobahn, die das Auto noch einmal attraktiver werden liess.¹³⁷

Übriges Einzugsgebiet–Flughafen

Die Schweiz verfügte bereits 1970 über ein gut ausgebautes Schienennetz mit einer gesamten Betriebslänge von 2'913 Kilometern.¹³⁸ Vom Zürcher HB aus konnten Gäste, die am Flughafen Zürich landeten, so gut wie jeden beliebigen Ort in der Schweiz erreichen. Umgekehrt bedeutete das, dass Reisende aus beinahe jeder Ecke der Schweiz mit dem Zug nach Zürich gelangen konnten. Um zum Flughafen Zürich zu kommen, musste am Zürcher HB auf eine der oben genannten Möglichkeiten umgestiegen werden. Der Zug als Verkehrsmittel war vor allem für Flugreisende geeignet, während er für Begleiterinnen und Begleiter sowie Zuschauerinnen und Zuschauer weniger wichtig war. Gerade für Tourismusgebiete wie das Berner Oberland, das Graubünden oder die Innerschweiz waren möglichst gute Zugverbindungen von zentraler Bedeutung. Eine direkte Zuanbindung des Flughafens Zürich bot daher enormes Potenzial.

Als zusätzliche Verbindung zwischen dem übrigen Einzugsgebiet sowie dem Flughafen Zürich kann der Car genannt werden. 1970 wurden am Flughafen Zürich insgesamt 745 Zubringerfahrten durch Cars registriert, wovon der allergrösste Teil auf die Innerschweiz zurückfiel (siehe Tab. 2).

Tab. 2: Car-Zubringerfahrten zum Flughafen Zürich 1971. Quelle: Studie über den Zubringerdienst zum Flughafen Zürich von 1971: 135; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

| Car-Zubringerfahrten zum Flughafen Zürich 1971 | |
|---|------------|
| Innerschweiz | 611 |
| Berner Oberland | 65 |
| Graubünden | 33 |
| Übrige Regionen | 36 |
| Total | 745 |

Der Car war, solange es keine Alternative der Bahnanbieter gab, das primäre Verkehrsmittel für Gruppenreisende aus dem übrigen Einzugsgebiet des Flughafens Zürich. Zusätzlich gab es für Einzelreisende die Möglichkeit, mit Bussen von gewissen Städten zum Flughafen Zürich zu fahren. Auch hier bot die Swissair wie schon bei der Verbindung zwischen Stadt Zürich und Flughafen Zürich für Flugreisende der Swissair den Swissair-Bus an.

¹³⁵ Vgl. Studie über den Zubringerdienst zum Flughafen Zürich von 1971: 123; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

¹³⁶ Heute: Die Schweizerische Post.

¹³⁷ Vgl. Studie über den Zubringerdienst zum Flughafen Zürich von 1971: 121-125; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

¹³⁸ Vgl. Bundesamt für Statistik: Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1971: 231.



Abb. 5: Postauto „Swissair-SBB“ für den Transfer der Swissair-Flugreisenden zwischen Bern und Zürich. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR04-035511.

Als Beispiel kann hier Busbetrieb zwischen Bern und dem Flughafen Zürich genannt werden, der nach der Einstellung der Zubringerflüge zwischen Bern-Belp und Zürich den Betrieb aufnahm. Dabei handelte es sich um eine Zusammenarbeit zwischen der Swissair und den PTT (siehe Abb. 5). Diese Verbindung bestand ab 1971 und wurde im Anschluss an die Eröffnung der Flughafenlinie Zürich 1980 eingestellt. In der Auswahl der Anreisemöglichkeiten zum Flughafen Zürich fristete das Flugtaxi ein Nischendasein. Die meist sehr kostspielige Variante konnte definitiv nicht als massentauglich bezeichnet werden, sondern war der gutbetuchten Bevölkerung vorbehalten.¹³⁹

Da zu dieser Zeit nicht alle Regionen des Einzugsgebietes des Flughafens Zürich gleich gut an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen waren, stellte sich insbesondere für Reisende aus weniger gut erschlossenen Gebieten das Auto als primäres Verkehrsmittel für die Reise an den Flughafen heraus. Zusätzlich verkürzten sich die Anfahrtszeiten durch den andauernden Ausbau des Nationalstrassennetzes immer mehr.

Den Reisenden boten sich also für die Anreise zum Flughafen unterschiedliche Auswahlmöglichkeiten von öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln. Die Entscheidung, welches Verkehrsmittel am besten geeignet ist, hängt von mehreren Faktoren ab. So kann die Anzahl der angebotenen Fahrten zwischen Start- und Zielpunkt eine Rolle spielen. Werden viele Fahrten angeboten, ist die Verbindung für Reisende attraktiver, als wenn nur vereinzelte Verbindungen offeriert werden. Zusätzlich fließen die Fahrzeit, der Komfort sowie die zu erwartenden Kosten mit in die Entscheidung ein.

In Sachen des Verkehrsanschlusses am Flughafen Zürich stand man Anfang der 1970er-Jahre vor der wichtigen Entscheidung, wie der Flughafen zukünftig an den öffentlichen wie auch privaten Nah- und Fernverkehr angeschlossen werden soll. Der Ausbau des Nationalstrassennetzes wurde mit eindrücklicher Schnelligkeit vorangetrieben, was zur Folge hatte, dass sich die Aufteilung der Reisenden zwischen öffentlichem und privatem Verkehr immer mehr zugunsten des Privatverkehrs entwickelte.

¹³⁹ Vgl. Studie über den Zubringerdienst zum Flughafen Zürich von 1971: 125-142; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

Damit verbunden war der Ausbau der Parkplatzkapazitäten am und um den Flughafen Zürich. Die bis zu diesem Zeitpunkt vorhandenen 3'263 Parkplätze genügten nicht mehr, um dem Zuwachs entgegenzuwirken. So war für den dritten Ausbauschnitt des Flughafens unter anderem der Bau von zwei Parkhäusern mit acht Parkebenen vorgesehen, mit denen die Kapazität um knapp 4'000 Parkplätze gesteigert werden konnte.¹⁴⁰

Wie beim privaten Verkehr stieg auch beim öffentlichen Verkehr die absolute Zahl an Reisenden, die auf einen Transport an den Flughafen angewiesen waren. Dabei war es nicht unüblich, dass für die Anreise mehrere Verkehrsmittel benutzt wurden respektive benutzt werden mussten. Folgendes Beispiel soll dies verdeutlichen: Für eine Reise von Thun zum Flughafen Zürich bestand die Möglichkeit, bis Zürich HB mit dem Zug zu fahren. Anschliessend erfolgte der Umstieg auf den Bus, die Bahn nach Kloten oder das Taxi. Alle drei Verkehrsmittel hatten jeweils ihre Vor- und Nachteile, wie weiter oben bereits beschrieben wurde. Eine andere Möglichkeit war, in Bern auf den Swissair-Bus umzusteigen, der dann direkt zum Flughafen Zürich fuhr.

Hier bestand demnach ein grosses Potenzial, das die SBB mit einem direkten Anschluss des Flughafens Zürich an ihr Schienennetz ausschöpfen wollten. Vom gesamten Fluggastaufkommen des Flughafens Zürich entfielen etwa 45-50 Prozent auf die Stadt Zürich und das umliegende Gebiet, während die restlichen 50-55 Prozent auf das übrige Einzugsgebiet, das 60 Prozent der Schweiz ausmachte, entfielen. Die SBB rechneten damit, dass von diesen 50-55 Prozent wiederum rund 40 Prozent im Fall eines Direktanschlusses des Flughafens an das Schnellzugnetz der SBB die Eisenbahn benutzen würden.¹⁴¹

Eine zufriedenstellende Lösung gab es am Flughafen Zürich also insbesondere für den öffentlichen Verkehr (noch) nicht. Diesen Zustand galt es im Hinblick auf das mit jedem Jahr ansteigende Fluggastaufkommen schnellstmöglich zu ändern. Es sollte jedoch eine Lösung gefunden werden, die über genügend Kapazitäten verfügte, um auch langfristig die zunehmenden Reisendenzahlen aufnehmen zu können, denn der Flughafen Zürich war und ist seit jeher auf eine möglichst feine Weiterverteilung durch die weiteren Verkehrsmittel am Boden angewiesen.

2.1.3. Die Planungs- und Bauphase der Flughafenlinie Zürich

Für den Schweizerischen Bundesrat hatte der Bahnanschluss des Flughafens Zürich eine grosse Bedeutung, wie folgendes Zitat aus der Botschaft an die Bundesversammlung vom 27. März 1974 verdeutlicht:

„Der Fernverkehr lässt sich nur durch die Integration des Flughafens ins Schnellzugnetz zweckmässig an die SBB anschliessen. Die Ost-West-Transversale wird über den Flughafen geleitet. Die Schnellzüge aus Luzern und dem Bündnerland (letztere unter teilweisem Verzicht auf den Durchlauf bis Basel) sollen über den Hauptbahnhof hinaus bis zum Flughafen geführt werden. Damit erhält ein grosser Teil der Schweiz ausgezeichnete Bahnverbindungen mit dem Flughafen, ohne dass in Zürich umgestiegen werden muss. Auch der Charterverkehr wird weitgehend von fahrplanmässigen Schnellzügen übernommen werden können. Bahnbetrieblich liegt ein grosser Vorteil dieser Lösung gegenüber einer Stichbahn darin, dass der Zürcher Hauptbahnhof nicht mit zusätzlichen Zügen belastet wird. Nach allen Richtungen können dichte Verbindungen angeboten werden, was die Wartezeiten kürzt.“¹⁴²

¹⁴⁰ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der vierten Ausbaustufe des Flughafens Zürich, 13.01.1971: 194.

¹⁴¹ Vgl. ebd.: 198.

¹⁴² Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über einen Bundesbeitrag für den Bahnanschluss des Flughafens Zürich, 27.03.1974: 1173.



Abb. 6: Karte der Bahnstrecken zwischen Zürich und Winterthur. Grafik von L. Häfliger, 18.12.2007. Quelle: Wikimedia Commons 2023 (online).

Erste Ideen für einen Bahnanschluss des Flughafens Zürich lassen sich bis in die 1940er-Jahre zurückverfolgen.¹⁴³ Ein weiteres Projekt datiert vom April 1960. Das Zürcher Bauunternehmen Locher & Cie AG legte dabei einen Entwurf für eine SBB-Schnellbahn-Strecke zwischen Kloten-West und dem Flughafen vor. Der viergleisige Bahnhof am Flughafen sollte zwei Bahnsteiggleise sowie einen Mittel-

¹⁴³ Vgl. Volksabstimmung vom 5. Mai 1946 über den Bau eines interkontinentalen Flughafens bei Kloten, 07.03.1946: 22; SBB Historic KDIII_REG_2001/007_046_01.

bahnsteig umfassen. Die Länge der Gleise wurde im Entwurf auf 200 Meter festgelegt.¹⁴⁴ Bereits im Januar 1960 trafen sich Vertreter des Kantons Zürich, der Swissair sowie der SBB, um über die Zukunft des Personenverkehrs am Flughafen Zürich zu diskutieren.¹⁴⁵ Dabei wurde ersichtlich, dass sowohl der Kanton als auch die SBB die gleichen Interessen hatten, was die Verlängerung der Bahnstrecke bis zum Flughafen betraf. Otto Wichser, der damalige Generaldirektor der SBB, betonte dabei, dass ein regelmässiger Verkehr mit starrem Fahrplan die Grundvoraussetzung für eine befriedigende Lösung sei. Bei diesem Treffen wurde festgelegt, dass die von den SBB eingeleiteten Studien betreffend den Bahnanschluss des Flughafens Zürich abzuschliessen seien. Bei diesen Studien sollte auch eine Anbindung per 1970 an den Käferbergtunnel überprüft werden.¹⁴⁶ Der Käferbergtunnel ist Teil der 1969 eröffneten Käferberglinie, welche die Bahnhöfe Oerlikon und Zürich HB miteinander verbindet (siehe Abb. 6, blau eingezeichnete Strecke).

Ein weiteres Projekt einer direkten Verbindung zwischen dem Zürcher HB sowie dem Flughafen Zürich wurde 1961 von der Zürcher Aktiengesellschaft Conrad Zschokke vorgelegt.¹⁴⁷ Das angestrebte Ziel war, dass die Züge auf einer neu gebauten Doppelspurlinie alle acht Minuten zwischen dem Zürcher HB und dem Flughafen Zürich via Schwamendingen und Oerlikon verkehren. Dieses Projekt war eine Weiterentwicklung eines Projekts aus dem Jahr 1960, bei dem allerdings noch keine Doppelspur eingeplant war.¹⁴⁸ Die Haltestelle an der Grenze zwischen Oerlikon und Schwamendingen und die damit zusammenhängende Nähe zum Zürcher Hallenstadion ist bei diesem Projekt besonders erwähnenswert. Die Bahn, wäre sie realisiert worden, hätte so nicht nur den Flughafen Zürich näher ans Zürcher Stadtzentrum gebracht, sondern hätte zusätzlich Besucherinnen und Besucher des Hallenstadions transportieren können. Das Projekt war überaus ambitioniert, denn es wurde sogar über den Einsatz von autonomen Schnellbahnen nachgedacht.

Die 1960er-Jahre waren geprägt von einer regelrechten Wachstumseuphorie, was sich auch an den Verkehrsprojekten in Zürich zeigte. So wurde damals über den Bau einer Untergrundbahn diskutiert, die nach ihrer Fertigstellung insgesamt drei Linien umfassen sollte.¹⁴⁹ Eine der Linien sollte den Zürcher HB und Kloten miteinander verbinden und eine Leistungsfähigkeit von 50'000 Personen pro Stunde und Richtung aufweisen. Die Anbindung des Flughafens Zürich wurde dabei als Nebenaufgabe dieser Untergrundbahn angesehen. Da die tatsächliche Nachfrage des Flughafens um ein Vielfaches kleiner war als die eben erwähnten 50'000 Personen pro Stunde und Richtung, sollten pro Tag nur 85 Züge bis zum Flughafen Zürich geführt werden. Bei voller Auslastung hätte dies ein tägliches Platzangebot für 100'000 Reisende bedeutet. Selbst das hätte die tatsächliche Nachfrage des Flughafens Zürich zu dieser Zeit bei weitem übertroffen.¹⁵⁰

Aus einem Schreiben der Generaldirektion der SBB an das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED)¹⁵¹ vom 13. Juli 1965 geht hervor, dass eine Anbindung des Flughafens

¹⁴⁴ Vgl. Technischer Bericht von Locher & Cie AG betreffend das SBB-Schnellbahn-Projekt 1960, 13.04.1960: 3; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_05.

¹⁴⁵ Vgl. Aktennotiz über die Besprechung vom 27. Januar 1960 betreffend den Bahnanschluss Flughafen Kloten; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_05.

¹⁴⁶ Vgl. Schreiben der Bauabteilung der Generaldirektion der SBB, 14.06.1962; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

¹⁴⁷ Vgl. Technischer Bericht zu einer Verbindungsbahn zwischen Flughafen Kloten und Zürich HB durch eine Doppelspur mit Haltestelle Schwamendingen-Oerlikon, 01.02.1961; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_06.

¹⁴⁸ Vgl. Entwurf zu einem generellen Projekt mit Kostenbeteiligung zu einer Verbindungsbahn zwischen Flughafen Kloten und Zürich HB, 10.10.1960; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_04.

¹⁴⁹ Vgl. Brändli 1971: 638.

¹⁵⁰ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich, 01.03.1965: 884-885.

¹⁵¹ 1998 wurde das Departement in Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) umbenannt. Vgl. Überwasser 2011 (e-HLS).

fens Zürich über das SBB-Netz in Form einer Stichbahn¹⁵² unter den damaligen Umständen nicht realisierbar war. Dies aus dem Grund, dass nicht genügend Kapazitäten in Oerlikon vorhanden waren, um zusätzliche Züge zwischen dem Zürcher HB und dem Flughafen Zürich aufnehmen zu können. Als Hauptverkehrsträger zwischen Flughafen und Zürich HB sollte gemäss der Generaldirektion der SBB zukünftig also die sich in Planung befindende Untergrundbahn dienen.¹⁵³ Die Fragen, wer Träger dieser Untergrundbahn werden sollte und wie das gesamte Projekt finanziert werden sollte, waren zu diesem Zeitpunkt allerdings völlig offen.¹⁵⁴

Dass die Möglichkeit bestand, dass die sehr teure U-Bahn möglicherweise gar nicht erst gebaut wird, wurde zwei Jahre später während eines Treffens der Generaldirektion der SBB sowie Verantwortlichen der Kreisdirektion III der SBB und dem EVED diskutiert.¹⁵⁵ Gerade im Hinblick auf die ab 1970 zu erwartenden Grossraumflugzeuge am Flughafen Zürich und das damit erneut ansteigende Reisenaufkommen musste jedoch eine langfristige Lösung gefunden werden, um die bereits weiter oben erwähnte feine Weiterverteilung der Reisenden sicherstellen zu können.¹⁵⁶

Die Fluggesellschaften, und hier ist insbesondere die Swissair herauszustreichen, bekundeten mit Blick auf das „Jet-Age“ ebenfalls grosses Interesse an einer zuverlässigen Anbindung des Flughafens an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr, um die immer grösser werdenden Flugzeuge auch füllen zu können. Eine geringere Auslastung der Flugzeuge aufgrund einer nicht ausreichenden Anbindung des Flughafens durch die SBB wäre für die Swissair fatal gewesen.

Für die SBB kam ein Gemeinschaftsbetrieb SBB/U-Bahn zwischen dem Flughafen Zürich und dem SBB-Netz aus mehreren Gründen nicht in Frage. Erstens standen die Mehrkosten seitens der SBB für eine vorzeitige Erstellung eines U-Bahn-Tunnels und späterer gemeinsamer Benutzung mit der Untergrundbahn in keinem Verhältnis zum Nutzen. Zweitens hätte sich die Doppelbelastung des Tunnels durch Zug und Untergrundbahn negativ auf die Transportkapazitäten ausgewirkt. Für die SBB kam demzufolge nur die Option eines separaten SBB-Tunnels in Frage und somit wurde ein Gemeinschaftsbetrieb nicht weiter angestrebt.¹⁵⁷

Die Haltung der SBB, dass als Hauptverkehrsträger für den Fluggasttransport zwischen dem Flughafen Zürich und dem Zürcher HB die Untergrundbahn dienen sollte, änderte sich 1969. Dies, nachdem die SBB diese Haltung 1965 noch öffentlich gegenüber dem EVED vertreten hatten.¹⁵⁸ Eine reine Anbindung des Flughafens durch eine U-Bahn hätte gemäss den SBB in erster Linie dem Verkehr zwischen dem Flughafen und der Stadt Zürich gedient. Für den weiteren Verkehr in die Tourismusregionen wie das Graubünden, das Berner Oberland oder die Innerschweiz wurde eine U-Bahn aber als nicht attraktiv angesehen:

„Der Umschlag zwischen SBB und U-Bahn im Hauptbahnhof Zürich wäre für die Reisenden höchst unbequem und mit Zeitverlusten verbunden. Gewisse Unzukömmlichkeiten dürften sich auch daraus ergeben, dass die Spitzen im Flugverkehr teilweise mit den innerstädtischen

¹⁵² Bei einer Stichbahn handelt es sich um eine Eisenbahnstrecke, die an einer Stelle von einer durchgehenden Strecke abbiegt und schliesslich in einem Kopfbahnhof endet.

¹⁵³ Vgl. Schreiben der Generaldirektion der SBB an das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, 13.07.1965: 2; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_03.

¹⁵⁴ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich, 01.03.1965: 885.

¹⁵⁵ Vgl. Aktenvermerk über die Konferenz vom 15. August 1967 um 14.00 Uhr im Verwaltungsgebäude der Generaldirektion der SBB: 4; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_03.

¹⁵⁶ Vgl. Schreiben des Tiefbauamtes des Kantons Zürich an die Kreisdirektion III der SBB, 30.06.1967; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_03.

¹⁵⁷ Vgl. Antrag der Arbeitsgruppen 2, 3 und 5 an die Behördendelegation vom Gemeinschaftsbetrieb SBB/U-Bahn zwischen Flughafen und Werft, 21.02.1969: 5-6; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

¹⁵⁸ Vgl. Schreiben der Generaldirektion der SBB an das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, 13.07.1965: 2; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_03.

Verkehrsspitzen zusammenfallen. Schliesslich ist eine U-Bahn auch komfortmässig nicht unbedingt auf die Ansprüche von Flugreisenden zugeschnitten.“¹⁵⁹

Die Ideallösung sahen die SBB darin, dass der Verkehr auch aus den übrigen Regionen direkt mit den SBB zum Flughafen gelangen kann, und nicht nur der Verkehr aus der Stadt Zürich. Aus diesem Haltungswechsel der SBB kann herausgelesen werden, dass die SBB ein wirtschaftliches Interesse daran hatten, sich einen Anteil am Wachstum des Flugverkehrs zu sichern. Es ging dabei nicht zuletzt auch um das Image der SBB, wie ein Auszug auf der Direktorenkonferenz vom 25. März 1969 bestätigt: „Es geht bei den Flughafenanschlüssen aber ganz allgemein auch um eine Frage des Image der SBB. Die unmittelbare Kontaktnahme mit dem sich stark entwickelnden Flugverkehr ist ausserordentlich wichtig.“¹⁶⁰

Zum ersten Mal beschäftigten sich die Zuständigen der SBB somit zumindest gedanklich mit der Möglichkeit eines Durchgangsbahnhofs am Zürcher Flughafen. Dieser sollte an die bereits bestehende Eisenbahnstrecke zwischen Winterthur und Zürich HB angeschlossen werden. Mit dieser Lösung sollte der HB in Zürich entlastet werden, da beispielsweise Anreisende aus der Ostschweiz nicht mehr über den Zürcher HB hätten reisen müssen. Zudem hätte sich das Umsteigen für Reisende aus Lausanne, Bern, Luzern oder Chur erübrigt oder zumindest erheblich vereinfacht.

Der Bündner Grossrat Otto Largiadèr reichte am 3. Oktober 1969 eine kleine Anfrage im Grossen Rat des Kantons Graubünden ein, in der er angesichts des Aufschwungs des Luftverkehrs und des bevorstehenden Einsatzes von Grossraumflugzeugen Auskunft über eine Verbesserung der bestehenden Verkehrsverbindungen zum Flughafen Zürich anfragte.¹⁶¹ Tatsächlich lief zu diesem Zeitpunkt die Projektierung eines SBB-Flughafenanschlusses, wie dem Antwortschreiben des Direktors des Kreises III der SBB auf diese Anfrage zu entnehmen ist.¹⁶² In der Antwort zu einer weiteren kleinen Anfrage des Bündner Nationalrats Ettore Tenchio bestätigte der Bundesrat am 13. Mai 1970 ebenfalls, dass „eine doppelspurige Schnellzuglinie, die den Flughafen Kloten in das Schienennetz der SBB einbinden soll, in Planung sei“.¹⁶³ Die Generaldirektion der SBB ersuchte die Kreisdirektion III der SBB schliesslich am 20. Oktober 1970, das allgemeine Bauprojekt für die ganze Flughafenlinie Zürich ausarbeiten.¹⁶⁴

Die Umsetzung des Projekts war in mehrfacher Hinsicht komplex und speziell. Da der Flughafenbahnhof Bestandteil des Terminals B sein sollte, das ab 1971 im Rahmen der dritten Ausbaustufe neu gebaut wurde, mussten die Arbeiten am Baulos 1¹⁶⁵ bereits im Sommer 1971 in Angriff genommen werden.¹⁶⁶ Also zu einem Zeitpunkt, zu dem noch nicht einmal klar war, wie der Rest der Neubaustrasse genau aussehen wird. Dieses Vorgehen wurde wie folgt begründet:

¹⁵⁹ Schreiben des kommerziellen Diensts für den Personenverkehr, 07.03.1969: 1; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

¹⁶⁰ Auszug aus der Direktorenkonferenz, 25.03.1969: 6; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

¹⁶¹ Vgl. Kleine Anfrage betreffend die Verbesserung der Verkehrsverbindungen zum Flugplatz Kloten, 03.10.1969; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

¹⁶² Vgl. Antwort des Direktors Kreis III der SBB an das Justiz- und Polizeidepartement des Kantons Graubünden betreffend die kleine Anfrage von Otto Largiadèr im Bündner Grossrat, 04.11.1969: 1; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

¹⁶³ Antwort des Bundesrats auf eine kleine Anfrage von Ettore Tenchio betreffend den Bahnanschluss des Flughafens Zürich, 13.05.1970: 2; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

¹⁶⁴ Vgl. Technischer Bericht der Bauabteilung Kreis III der SBB zur Flughafenlinie Zürich Kloten, April 1972: 6; SBB Historic GD_BAU_2000/001_004_04.

¹⁶⁵ Unter einem Baulos ist eine Teilaufgabe eines gesamten Bauprojekts zu verstehen. Der Vorteil bei einer Unterteilung ist, dass die verschiedenen Teilabschnitte an unterschiedliche Auftraggeber vergeben werden können. Dabei wird eine Reduktion des Risikos für das Bauprojekt angestrebt. Beispielsweise werden Qualitätsmängel schneller ersichtlich. Bei der Flughafenlinie Zürich wurde das ganze Projekt der Neubaustrasse in acht Baulose unterteilt (siehe Abb. 7).

¹⁶⁶ Vgl. Vorlage des allgemeinen Bauprojektes „Flughafenlinie Zürich Kloten“ an den Verwaltungsrat der SBB, 17.11.1972: 1; SBB Historic GD_BAU_2000/001_004_03.

„Der unterirdische Flughafenbahnhof und der Flughafen 2 [Terminal B, Anm. Y. Z.] samt zugehörigem Parkhaus sind eng verflochten. Es konnte nur gemeinsam gebaut werden. [...] Da der Flughafen 2 1975 in Betrieb genommen werden muss, sein Baubeginn somit unaufschiebbar war, waren die SBB gezwungen, vorweg den unterirdischen Bahnhof zu bauen. Ein zweckmäßiger Bahnanschluss hätte sonst nicht mehr verwirklicht werden können.“¹⁶⁷

Das Unterfangen war für die SBB neben der Unsicherheit des restlichen Streckenverlaufs zusätzlich mit einem nicht zu unterschätzenden Risiko verbunden, da der Baubeginn des Flughafenanschlusses über drei Jahre vor dem Bundesbeschluss über den Bundesbeitrag für die Flughafenlinie Zürich stattfand.¹⁶⁸

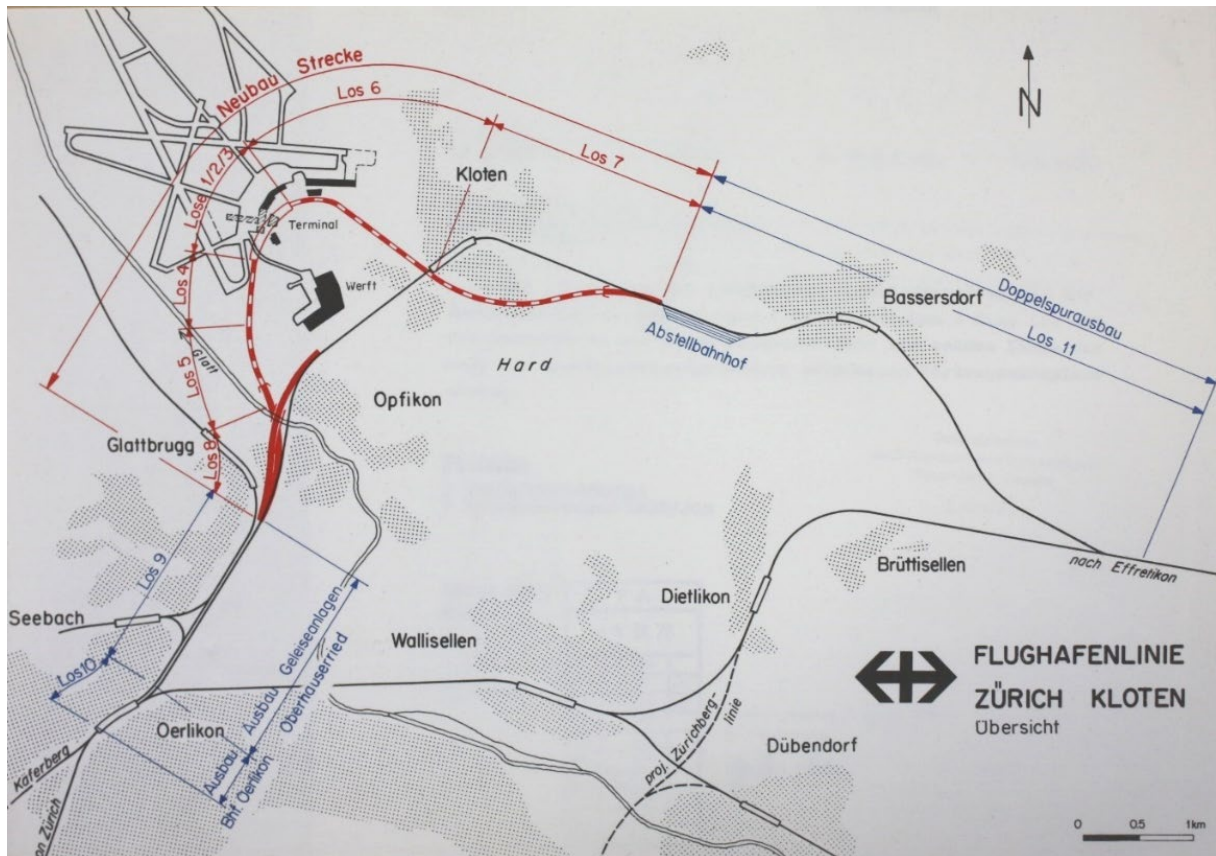


Abb. 7: Geplante Neubaustrecke der Flughafenlinie Zürich (rot gestrichelte Linie). Quelle: Flughafenlinie Kloten: Baulos 8; SBB Historic GD_BAU_2000/001_003_05.

Das gesamte Projekt der Flughafenlinie Zürich wurde dem Verwaltungsrat der SBB schliesslich am 17. November 1972 vorgelegt und umfasste unter anderem die 6,3 Kilometer lange und mehrheitlich unterirdisch verlaufende Neubaustrecke zwischen Bassersdorf und Glattbrugg (siehe Abb. 7, rot gestrichelte Linie).¹⁶⁹

¹⁶⁷ Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über einen Bundesbeitrag für den Bahnanschluss des Flughafens Zürich, 27.03.1974: 1174.

¹⁶⁸ Vgl. Bundesbeschluss über einen Bundesbeitrag für den Bahnanschluss des Flughafens Zürich, 03.10.1974: 896-897.

¹⁶⁹ Vgl. Vorlage des allgemeinen Bauprojektes „Flughafenlinie Zürich Kloten“ an den Verwaltungsrat der SBB, 17.11.1972; SBB Historic GD_BAU_2000/001_004_03.

Die Berechnungen ergaben, dass für die gesamte Neubaustrecke mit Kosten von insgesamt 285.2 Millionen CHF (Preisstand Herbst 1971) gerechnet werden musste.¹⁷⁰ Neben der mehrheitlich unterirdischen Streckenführung wurden der schlechte Baugrund sowie der hohe Grundwasserspiegel als Gründe für die relativ hohen Baukosten genannt.

An dieser Stelle soll noch kurz auf die Zürcher Untergrundbahn zurückgekommen werden. Dem Projekt wurde im Rahmen einer Abstimmung am 20. Mai 1973 vom Zürcher Stimmvolk mit einem klaren Nein-Stimmenanteil von 71,1 Prozent ein Ende gesetzt.¹⁷¹ Somit war klar, dass der Flughafen Zürich nur noch über die Flughafenlinie an das Schienennetz der SBB angebunden werden wird.

Die SBB erhofften sich durch die Flughafenlinie nicht nur zusätzlichen Komfort, sondern auch einen Zeitgewinn für die Reisenden. Der Bundesrat erwähnte bereits in seiner Botschaft vom 27. März 1974, in der er das Projekt der Bundesversammlung vorstellte, den Zeitgewinn, den der Flughafenanschluss für Reisende aus Bern mit sich bringen werde:

„Der Flughafenanschluss wird zusammen mit der Heitersberglinie und mit betrieblichen Verbesserungen im Räume Olten-Rothrist die Fahrzeit Bern-Kloten von heute 125 Minuten auf 95 Minuten verkürzen (mit Direktbus heute 100 bis 110 Minuten). Eine Schnellverkehrslinie Worblaufen-Roggwil brächte bei einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h weitere 15 Minuten, und bei einer durchgehenden Schnellverkehrslinie Bern-Zürich wäre der Flughafen nur noch 55 Minuten von der Bundesstadt entfernt.“¹⁷²

Aus heutiger Sicht kann die damalige Einschätzung des Bundesrats als zu optimistisch eingestuft werden. Momentan beträgt die Reisezeit einer Direktverbindung zwischen Bern und dem Flughafen Zürich (ohne Umsteigen in Zürich HB) im Optimalfall 72 Minuten, und das trotz durchgehender Schnellverkehrslinie Bern-Zürich sowie der im Juni 2014 eingeweihten Durchmesserlinie Altstetten-Zürich HB-Oerlikon.

Mit dem Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1974 wurde den SBB schliesslich ein „nicht rückzahlbarer Beitrag von 95 Millionen Franken“ gewährt. Zudem konnte der Bundesrat den Bundesbeitrag erhöhen, falls teuerungsbedingt Mehrkosten entstehen sollten.¹⁷³ Während dank Vorinvestitionskrediten der SBB bereits seit August 1971 am Flughafenbahnhof gebaut wurde (siehe Abb. 8), mussten die Pläne der restlichen Baulose zum Teil mehrere Male überarbeitet und ergänzt werden. Die Gründe dafür waren meist versicherungstechnischer Natur. So mussten, um ein Beispiel dafür zu nennen, die Pläne der Bahnhofshalle zwischen 1972 und 1975 drei Mal überarbeitet werden. Im dritten und letzten revidierten Ausführungsprojekt vom März 1975¹⁷⁴ wurden so die Auflagen und Bedingungen der Gebäudeversicherung berücksichtigt, die beim Projekt vom Februar 1974¹⁷⁵ noch bemängelt wurden. Dabei ging es hauptsächlich um Sicherheitsaspekte wie Nottreppen und -ausgänge sowie die Gestaltung der Zufahrten für die Feuerwehr und die Ambulanz.

¹⁷⁰ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über einen Bundesbeitrag für den Bahnanschluss des Flughafens Zürich, 27.03.1974: 1175.

¹⁷¹ Vgl. Stadt Zürich 2023 (online): Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Bau und Finanzierung einer U-Bahn und einer S-Bahn, Gründungsvertrag) (545.5 Mio.).

¹⁷² Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über einen Bundesbeitrag für den Bahnanschluss des Flughafens Zürich, 27.03.1974: 1173.

¹⁷³ Vgl. Bundesbeschluss über einen Bundesbeitrag für den Bahnanschluss des Flughafens Zürich, 03.10.1974: 896.

¹⁷⁴ Vgl. Revidiertes Ausführungsprojekt der Bauabteilung Kreis III der SBB zum Bahnhof Zürich Flughafen 1975; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_01.

¹⁷⁵ Vgl. Revidiertes Ausführungsprojekt der Bauabteilung Kreis III der SBB zum Bahnhof Zürich Flughafen 1974; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_02.



Abb. 8: Blick von Südwesten auf die Baustelle des Flughafenbahnhofs Zürich. Aufnahme vom Mai 1974. Anonyme Fotografie. Quelle: Flughafenlinie Zürich Eröffnung 1. Juni 1980: 12; SBB Historic FRE_WELTI_2005/003_010.

Für die jeweiligen Baulose gingen teilweise mehrere Offerten ein, unter denen die SBB sich schliesslich für die, ihrer Meinung nach, beste Option entscheiden mussten. Die Entscheidungen waren meist eine Abwägung zwischen den offerierten Kosten sowie der offerierten Leistung. So wurde beispielsweise der Hagenholtunnel, der Abschnitt zwischen dem Flughafenbahnhof und der Einmündung der Neubaustrecke in die bereits bestehende Bahnstrecke Opfikon-Kloten-Bassersdorf, in die Baulose 6 und 7 unterteilt. Alleine für diese beiden Baulose gingen zehn (Baulos 6) respektive neun (Baulos 7) Offerten ein.¹⁷⁶ Für das Baulos 5, ein Teil des Flughafentunnels zwischen Flughafenbahnhof und Glatt, gingen gar 63 Offerten ein.¹⁷⁷ Die vergleichsweise tiefe Zahl der eingegangenen Offerten für den Hagenholtunnel dürfte darauf zurückzuführen sein, dass der Errichtung des Tunnels eine vorgeschriebene Baumethode zugrunde lag. Dies, weil der Tunnel zu einem grossen Teil im Grundwasser zu liegen kam, lediglich Lockergestein durchführte und sich somit äusserst aufwändig gestaltete. Aus diesen Gründen dürfte ein Grossteil der Bauunternehmen erst gar nicht über eine Offerteneingabe nachgedacht haben.

Der Gesamtkredit für die Neubaustrecke in Höhe von 172.24 Millionen CHF wurde schliesslich am 3. März 1975 durch die Generaldirektion der SBB bewilligt.¹⁷⁸ Die SBB trugen von den Gesamtkosten von 285.24 Millionen CHF¹⁷⁹ somit 60 Prozent, während sich der Bund mit 95 Millionen CHF

¹⁷⁶ Vgl. Vergebung der Bauarbeiten für den Hagenholtunnel (Lose 6 und 7), 23.11.1973: 3-4; SBB Historic GD_BAU_2000/001_003_06.

¹⁷⁷ Vgl. Beilage zu Arbeitsvergebung für das Baulos 5, westlicher Teil des Tagbautunnels zwischen Flughafenbahnhof und Glatt, 14.02.1975: 1-2; SBB Historic GD_BAU_2000/001_003_04.

¹⁷⁸ Vgl. Bewilligung des Gesamtkredites für die Flughafenlinie Zürich Kloten durch die Generaldirektion der SBB, 03.03.1975; SBB Historic GD_BAU_2000/001_003_03.

¹⁷⁹ Die Summe entspricht im Jahr 2009 ca. 1 Mia. CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online). Die Gesamtkosten von 285.24 Mio. CHF basieren auf den Berechnungen vom Herbst 1971. Auf die weiteren Umrechnungen der Kosten für SBB, Bund und Kanton Zürich wird an dieser Stelle verzichtet.

(33,3 Prozent) und der Kanton Zürich mit 18 Millionen CHF (6,7 Prozent) an den Gesamtkosten beteiligten.¹⁸⁰

Die Bauarbeiten an der Flughafenlinie schritten im Folgenden schnell und grösstenteils ohne grosse Schwierigkeiten oder gravierenden Zwischenfällen voran. Die Abb. 9 zeigt, wie im Juni 1976 mit dem Einsatz von schweren Baumaschinen am Flughafentunnel gearbeitet wurde. Im Hintergrund ist die Piste 16/34 des Flughafens Zürich zu erkennen. Die Flugreisenden kamen also in den Genuss, bei Start und/oder Landung einen Blick auf die riesige Baustelle werfen zu können.



Abb. 9: Tunnelbau SBB, Flughafenlinie. Aufnahme vom 22.06.1976. Fotografie von Hans Krebs. Quelle: COM C25-039-003.

Eine Ausnahme in der sonst recht planmässig verlaufenden Bauphase stellte ein Brand im Hagenholtunnel am 13. August 1976 dar, der glücklicherweise keinen Personen-, jedoch grossen Sachschaden verursachte und einen Arbeitsunterbruch von vier Wochen zur Folge hatte.¹⁸¹ Als Brandursache wurde eine abgestellte Quarzlampe vermutet.

Die Eröffnung der gesamten Linie war ursprünglich nicht vor dem Jahr 1981 vorgesehen.¹⁸² Weil die Bauunternehmen mit den Arbeiten allerdings so schnell vorankamen, stand bereits im Jahr 1976 die Möglichkeit einer Eröffnung vor 1981 im Raum. Im Januar 1976 wurden die zu erwartenden Gesamtkosten der Neubaustrecke erneut berechnet, um herauszufinden, ob und wie stark sich eine frühere Inbetriebnahme finanziell auswirken würde. Die berechneten Gesamtkosten beliefen sich sowohl für das Frühjahr 1980 als auch für das Frühjahr 1981 auf 303 Millionen CHF¹⁸³, wobei die

¹⁸⁰ Vgl. Schreiben der Finanzabteilung der SBB betreffend Gesamtkreditbewilligung der Flughafenlinie Kloten, 14.01.1975; SBB Historic GD_BAU_2000/001_003_03.

¹⁸¹ Vgl. NZZ, 14.08.1976: 7.

¹⁸² Vgl. NZZ, 04.10.1974: 51.

¹⁸³ Die Summe entspricht im Jahr 2009 ca. 731 Mio. CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

Teuerung einberechnet wurde.¹⁸⁴ Die Argumente, die für eine frühere Inbetriebnahme sprachen, waren in erster Linie betriebswirtschaftlicher Natur. Ausserdem erhofften sich die SBB, so den Modalsplit zwischen Strasse und Schiene am Flughafen Zürich wirksamer beeinflussen zu können.¹⁸⁵ Die Generaldirektion der SBB setzte nach Prüfung aller Vorlagen und Absprachen mit den involvierten Parteien im Juni 1976 die Inbetriebnahme schliesslich für das Frühjahr 1980 fest.¹⁸⁶

Da zu dieser Zeit die Fahrpläne der SBB jeweils im Zweijahrestakt gewechselt wurden, und die bevorstehenden Fahrplanwechsel auf die Jahre 1979 und 1981 fielen, wurde eine Eröffnung 1980 zuerst nicht für möglich gehalten.¹⁸⁷ Die wirtschaftlichen Vorteile überwogen aber. Zudem benötigten die SBB nach der Eröffnung der Heitersberglinie 1975 eine weitere publikumswirksame und gleichzeitig spektakuläre Neuerung in ihrem Netz.¹⁸⁸



Abb. 10: Presseführung Flughafenbahnhof Kloten. Aufnahme vom 21.08.1979. Fotografie von Christian Lanz. Quelle: COM L28-0475-0002-0002.

Die Rohbauarbeiten der Flughafenlinie Zürich konnten alle bis Ende 1978 fertiggestellt werden. Darauf folgte die Einrichtung der bahntechnischen Ausrüstung, die bis im Frühjahr 1980 abgeschlossen werden konnte.¹⁸⁹ Die dritte Ausbautappe des Flughafens Zürich war mit Abschluss des Baus der

¹⁸⁴ Vgl. Bauprogramm und Finanzbedarf bei Inbetriebnahme Frühjahr 1980, 16.01.1976: 5-6; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_03.

¹⁸⁵ Vgl. Schreiben des Direktors des Kreises III der SBB an die Generaldirektion der SBB betreffend Vorverlegung des Inbetriebnahmeterrnins auf den Fahrplanwechsel im Frühjahr 1980, 19.01.1976: 3; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_03.

¹⁸⁶ Vgl. Schreiben der Generaldirektion der SBB an die Kreisdirektion III der SBB betreffend Vorverlegung der Inbetriebnahme der Flughafenlinie Zürich-Kloten, 11.06.1976: 1; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_03.

¹⁸⁷ Vgl. NZZ, 22.01.1977: 47.

¹⁸⁸ Vgl. Schreiben der Generaldirektion der SBB an die Kreisdirektion III der SBB betreffend Vorverlegung der Inbetriebnahme der Flughafenlinie Zürich-Kloten, 11.06.1976: 2; SBB Historic GD_BAU_2000/001_006_03.

¹⁸⁹ Vgl. Glättli, Frehner, Karli 1980: 516.

Flughafenlinie somit vollständig beendet. Die Abb. 10 zeigt den fertig gebauten Flughafenbahnhof während einer Presseführung im August 1979. Zu jener Zeit fand im Bahnhof die eben erwähnte Einrichtung der bahntechnischen Ausrüstung statt, wie anhand der Kabel in der Bildmitte zu erkennen ist.

Nach rund neun Jahren Bauzeit war also alles bereit, um den ersten vollständig unterirdischen Bahnhof auf dem SBB-Netz zu eröffnen. Und dies sogar, wie oben erwähnt wurde, ein Jahr früher als ursprünglich geplant. Zwischen den ersten Überlegungen, den in den 1940er-Jahren neu gebauten Flughafen Zürich durch eine Bahn an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr anzuschliessen, und der endgültigen Realisierung des Anschlusses des Flughafens an das Schienennetz der SBB vergingen somit über 30 Jahre.

Der Zugverkehr nahm den Betrieb auf der Flughafenlinie Zürich am Morgen des 1. Juni 1980 auf.¹⁹⁰ Die feierliche Eröffnung des Bahnhofs, der über vier Gleise mit einer Länge von je 420 Metern verfügte, fand jedoch schon drei Tage zuvor, am 29. Mai 1980, in Anwesenheit zahlreicher geladener Gäste statt. Als erste offizielle Passagierin der Flughafenlinie Zürich gilt übrigens niemand geringeres als Queen Elisabeth II. Bereits knapp einen Monat vor der eigentlichen Eröffnung reisten die Königin und Prinz Philip im Rahmen ihres Staatsbesuches vom 29. April bis 2. Mai 1980 nach ihrer Ankunft am Flughafen Zürich mit dem Zug über die neu erbaute Strecke weiter nach Bern.¹⁹¹

2.1.4. Die Eröffnung der Flughafenlinie 1980

Am 29. Mai 1980 konnte der viergleisige Bahnhof der Flughafenlinie Zürich – das neue Prunkstück auf dem Schienennetz der SBB – offiziell eröffnet werden. Die Einladungen zu den Feierlichkeiten wurden im Frühjahr 1980 an zahlreiche Vertreterinnen und Vertreter der Politik, Tourismusbranche, Wirtschaft und Presse verschickt.¹⁹² Die eingeladenen Personen konnten auf der Einladungskarte angeben, ob sie an der Eröffnungsfeier teilnehmen werden oder ob sie an der Teilnahme verhindert sind. Zusätzlich gab es die Möglichkeit, sich für einen Rundflug mit einer McDonnell Douglas DC-10¹⁹³ auf Einladung der Swissair sowie für das Mittagessen im Speisewagen-Extrazug anzumelden. Auf Wunsch erhielten die angemeldeten Personen zudem ein „Gratisbillet“¹⁹⁴ für die Fahrt von ihrem Wohnort zum Flughafen Zürich und zurück.¹⁹⁵

Am 19. Mai 1980 verschickte das Generalsekretariat der SBB ein Schreiben, in dem sie die angemeldeten Personen über die Organisation des feierlichen Tages informierte. Es kam ein Extrazug der SBB zum Einsatz, der die Gäste zur Feier führte und von Bern über Olten, Aarau und Zürich HB an den Flughafen Zürich verkehrte. Für diesen Extrazug war für die teilnehmenden Personen kein Billett von Nöten. Für all diejenigen Gäste, die nicht mit dem organisierten Extrazug reisten, lag dem Schreiben ein Gratisbillet für die Hin- und Rückfahrt bei. Zudem lag dem Brief für all jene, die sich für den Rundflug mit der McDonnell Douglas DC-10 anmeldeten, ein persönliches und nicht übertragbares Flugticket bei. Zusätzlich wurde die Wagennummer des Speisewagens angegeben, in dem die sich dafür

¹⁹⁰ Vgl. Bauer, Loosli, Wagenbach 2008: 82.

¹⁹¹ Vgl. Fotodokumentation über den Staatsbesuch von Queen Elisabeth II. und Prinz Philip im Jahr 1980, 29.04.1980; SBB Historic KDIII_DIV_SBB76_0067.

¹⁹² Das Datum des Versands der Einladungen konnte nicht genau eruiert werden. Da man sich bis am 08.05.1980 schriftlich für die Eröffnungsfeier anmelden musste, kann angenommen werden, dass die Einladungen im Zeitraum zwischen Februar und April 1980 verschickt wurden.

¹⁹³ Die McDonnell Douglas DC-10 ist ein dreistrahliger Grossraumflugzeug, das die Swissair damals in ihrer Flotte besass.

¹⁹⁴ Dieser Begriff wurde direkt aus der Quelle entnommen.

¹⁹⁵ Vgl. Einladung zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich mit beigelegter Antwortkarte; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

angemeldeten Personen ihr Mittagessen geniessen konnten. Als Tenue war ein Strassenanzug erwünscht.¹⁹⁶

Nachfolgend ein Auszug¹⁹⁷ aus dem Tagesprogramm der Eröffnungsfeier der Flughafenlinie Zürich:

Tab. 3: Auszug aus dem Tagesprogramm der Eröffnungsfeier der Flughafenlinie Zürich. Quelle: Programm der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01. Eigene Darstellung.

| | |
|-----------------|---|
| 10.11 Uhr | - Abfahrt des SBB-Extrazugs in Zürich HB mit Ziel Zürich Flughafen - Begegnung mit der Spanisch-Brötli-Bahn und Durchschneiden des Bandes |
| 10.40 Uhr | <u>Offizieller Eröffnungsakt</u> in der Bahnhofhalle - Kurze Ansprachen von Vertretern der SBB, des Kantons Zürich, der Swissair sowie dem EVED |
| 11.15-13.30 Uhr | In zwei Gruppen wechselweise - Teilnahme am <u>Swissair-Rundflug</u> mit Grossraumflugzeug DC-10 - Besichtigung des erweiterten „ <u>Airport Shoppings</u> “ mit <u>Erfrischungen</u> , offeriert von den <u>Flughafenrestaurants</u> in der Bahnhofhalle |
| 13.40 Uhr | Abfahrt des <u>Speisewagen-Extrazugs</u> mit anschliessendem <u>Mittagessen</u> - Rundfahrt durch die Ostschweiz |
| 16.20 Uhr | Ankunft des Speisewagen-Extrazugs am Flughafen Zürich |

An der Eröffnungsfeier nahmen insgesamt 415 Personen teil, darunter auch der bereits weiter oben erwähnte Bündner Grossrat Otto Largiadèr. Dies ist aus dem Verzeichnis zu entnehmen, in dem jede teilnehmende Frau bzw. jeder teilnehmende Mann einzeln mit Vor- und Nachnamen aufgeführt war. Zusätzlich war die durch die jeweilige Person vertretene Behörde, Institution, Verband, Zeitung etc. im Verzeichnis aufgelistet.¹⁹⁸

Das Angebot für die Teilnehmenden war gross. Bei genauerer Betrachtung des Tagesprogramms fällt auf, dass besonders viel Wert darauf gelegt wurde, den geladenen Gästen die wichtigste der neu geschaffenen Möglichkeiten zu demonstrieren – die Verbindung zwischen Bahn und Flugzeug. So erhielten die Teilnehmenden die Gelegenheit, den Übergang von Bahn zu Flugzeug aus eigener Anschauung kennenzulernen. Bevor es aber so weit war, kam Bundesrat Leon Schlumpf die Ehre zuteil, mit dem Durchschneiden des Bandes auf der Höhe von Opfikon die Flughafenlinie symbolisch zu eröffnen (siehe Abb. 11).¹⁹⁹

¹⁹⁶ Vgl. Schreiben des Generalsekretariats der SBB an die Teilnehmenden der Eröffnungsfeier für die Flughafenlinie Zürich, 19.05.1980; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

¹⁹⁷ Die zusätzlichen Fahrplanangaben des Extrazugs sowie die Angaben aller Redenden, die im originalen Tagesprogramm zusätzlich aufgeführt sind, wurden in dieser Tabelle bewusst ausgelassen.

¹⁹⁸ Vgl. Verzeichnis über die Teilnehmenden der Eröffnungsfeier Flughafenlinie Zürich; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

¹⁹⁹ Vgl. NZZ, 30.05.1980: 49.



Abb. 11: Bundesrat Leon Schlumpf nach dem Durchschneiden des Bandes im Rahmen der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich. Aufnahme vom 29.05.1980. Fotografie von Candid Lang. Quelle: COM LC1743-004.

Am oberen Bildrand ist ein weiterer Zug zu sehen, aus dem Schaulustige dem Spektakel beiwohnen, das sich ihnen einige Meter weiter unten bietet. Ebenso sind Personen im Hintergrund zu erkennen, die dem Anschein nach die Zeremonie verfolgen. Dass die Flughafenlinie auf grosse Bewunderung in der breiten Bevölkerung stiess, ist nicht zu bezweifeln.

Die Gäste des Extrazugs wurden bereits im Voraus darauf aufmerksam gemacht, dass sie den Zug während des Durchschneidens des Bandes nicht verlassen sollten.²⁰⁰ Lediglich den Presseleuten war der Ausstieg gestattet. Das dürfte auch der Grund dafür gewesen sein, warum für sie der erste Wagen in Fahrtrichtung reserviert wurde.²⁰¹

Die Eröffnungsfeier der Flughafenlinie Zürich hatte für die SBB verständlicherweise einen enorm hohen Stellenwert. Nichts wurde dem Zufall überlassen, alles wurde minutiös durchgeplant. Selbst für den Fall eines Defekts bei einem der Extrazüge wurde im Voraus festgelegt, wie die Gäste weitertransportiert werden würden.²⁰² Sogar die Parallelfahrt des Extrazugs der Spanisch-Brötli-Bahn sowie des aus Bern kommenden Extrazugs wurde auf den Meter genau geplant. Der vorderste Erstklasswagen der Spanisch-Brötli-Bahn war für zwölf VIPs reserviert, während in den restlichen Wagen Schulkinder mitreisen durften – eine schöne Geste seitens der SBB.²⁰³

Durch den anschliessenden Eröffnungsakt in der Schalterhalle des Flughafenbahnhofs wurde die Flughafenlinie Zürich schliesslich im Beisein aller geladenen Gäste offiziell eröffnet (siehe Abb. 12).

²⁰⁰ Vgl. Programm der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²⁰¹ Vgl. Organisatorische Weisungen zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich, 27.05.1980: 1; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²⁰² Vgl. Übersicht über die Massnahmen betreffend Extrazügen, fakultativen Extrazügen und Zugausfall in Bezug auf die Eröffnungsfeier Zürich-Flughafen, 22.05.1980; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²⁰³ Vgl. Organisatorische Weisungen zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich, 27.05.1980: 2; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

Für diesen Festakt war nur eine halbe Stunde eingeplant, denn „die Gäste sollten auf keinen Fall ermüdet werden“.²⁰⁴

Aus diesem Grund waren lediglich fünf kürzere Ansprachen von folgenden Herren vorgesehen: Carlos Grosjean (Verwaltungsratspräsident der SBB), Jakob Stucki (Regierungspräsident des Kantons Zürich), Armin Baltensweiler (Direktionspräsident der Swissair), Roger Desponds (Präsident der Generaldirektion der SBB) sowie Bundesrat Leon Schlumpf (Vorsteher des EVED).²⁰⁵



Abb. 12: Eröffnungsakt in der Schalterhalle des Flughafenbahnhofs. Aufnahme vom 29.05.1980. Fotografie von Candid Lang. Quelle: COM LC1743-006.

Carlos Grosjean begrüßte als erster Redner die Teilnehmenden und hob in seiner fünfminütigen Rede die Verantwortung heraus, die der Verwaltungsrat gut zehn Jahre zuvor getroffen hatte, als entschieden wurde, das Projekt eines Bahnanschlusses des Flughafens Zürich in Angriff zu nehmen. Zusätzlich erwähnte Grosjean, dass es nicht als selbstverständlich angesehen werden durfte, dass das immense Vorhaben dem starken wirtschaftlichen Wandel der 1970er-Jahre standhalten konnte, der bei der Beschlussfassung nicht voraussehbar war.²⁰⁶ Der Bau fiel nicht zuletzt mit den Krisenjahren der SBB zusammen. Vor diesem Hintergrund war der Bau der Flughafenlinie Zürich umso beeindruckender.²⁰⁷ Der Verwaltungsratspräsident betonte weiter, dass der Flughafenanschluss „zu einem Zeitpunkt in Betrieb genommen wird, in welchem seit langem erstmals wieder ein leichter Anstieg im

²⁰⁴ Schreiben des Präsidenten der Generaldirektion der SBB an das Regierungsamt des Kantons Zürich die Ansprachen während der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich betreffend, 07.05.1980: 1; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²⁰⁵ Vgl. Programm der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²⁰⁶ Vgl. Begrüßungsansprache von Carlos Grosjean, Verwaltungsratspräsident der SBB: 2; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²⁰⁷ Für ausführlichere Informationen zu den Krisenjahren der SBB vgl. Hürlimann 2014: 241-267 und Matti 2019: 62-89.

Personenverkehr festgestellt werden kann“.²⁰⁸ Am Ende seiner Ansprache wies Grosjean ausserdem auf die bevorstehende Anbindung des Flughafens Genf an das Schienennetz der SBB hin:

„Wir sind überzeugt, dass die enge Verflechtung zwischen Eisenbahn und Luftverkehr [...] reiche Früchte tragen wird. Nicht zuletzt wird uns dies anspornen, das Projekt für eine ähnliche Erschliessung des Flughafens Genf nun kräftig voranzutreiben. Das Projekt befindet sich auf gutem Wege.“²⁰⁹

Roger Desponds bezeichnete den Tag in seiner Ansprache als historisch in der Geschichte des schweizerischen Verkehrswesens. Zusätzlich betonte er, dass aus der Luftfahrt und Schiene eine Verkehrskette geschmiedet wurde.²¹⁰ Armin Baltensweiler hiess in seiner Rede die SBB auf dem Heimatflughafen der Swissair als Partner herzlich willkommen.²¹¹

Bei näherer Betrachtung des Bildes des Eröffnungsaktes fällt auf, dass die Mehrheit der geladenen Gäste männlichen Geschlechts war. Tatsächlich waren lediglich 17 von den im Verzeichnis der Teilnehmenden aufgeführten 415 Personen weiblich (siehe Tab. 4).

Tab. 4: Frauenanteil bei der Eröffnungsfeier der Flughafenlinie Zürich am 29. Mai 1980. Quelle: Verzeichnis der Teilnehmenden der Eröffnungsfeier Flughafenlinie Zürich; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01. Eigene Berechnungen.

| Frauenanteil bei der Eröffnungsfeier der Flughafenlinie Zürich am 29. Mai 1980 | | |
|--|----------------------|----------------------|
| Kategorie | Frauenanteil absolut | Frauenanteil relativ |
| Bund und Kantone | 1 / 73 | 1,37 % |
| Städte und Gemeinden | 1 / 24 | 4,16 % |
| Vereinigungen und Verbände | 4 / 17 | 23,53 % |
| Universitäten | 0 / 3 | 0 % |
| Industrie- und Handelskammer | 2 / 15 | 13,33 % |
| Messen und Tourismus | 0 / 15 | 0 % |
| Swissair, Flughafen und Luftverkehr | 0 / 51 | 0 % |
| Bahnen | 3 / 93 | 3,22 % |
| Presse, Radio, Fernsehen und Tagespresse | 3 / 111 | 2,7 % |
| Organisation SBB | 3 / 13 | 23,07 % |
| Total | 17 / 415 | 4,1 % |

Die Tabelle zeigt, dass der Anteil der Frauen bei der Eröffnungsfeier verschwindend gering war. Teilnehmende waren vor allem Direktoren, Vorsitzende oder Angehörige des höheren Kadern eines Unternehmens. Der tiefe Frauenanteil bei Bund, Kantone, Städte und Gemeinden sowie Vereinigungen und Verbände kann unter Umständen noch einigermaßen damit erklärt werden, dass die Frauen in der Schweiz erst 1971 das nationale Stimm- und Wahlrecht erhielten. Auf kantonaler und kommunaler Ebene dauerte es teilweise gar noch länger, bis Frauen aktiv an der Politik teilnehmen konnten. Bis 1980 haben sich die Frauen noch nicht in der Politik etablieren können, was als Erklärung für den sehr geringen Frauenanteil bei der Eröffnungsfeier der Flughafenlinie Zürich am 29. Mai 1980 geltend gemacht werden könnte. Zwei der vier teilnehmenden Frauen aus der Politik gehörten dem Bund Schweizerischer Frauenorganisationen an.

Bei den teilnehmenden Personen aus der Kategorie Messen und Tourismus sowie Swissair, Flughafen und Luftverkehr handelte es sich in erster Linie um Direktoren und Betriebsleiter. Von den 66 teilnehmenden Personen, die einer dieser drei Kategorien zugehörte, war keine einzige Person weib-

²⁰⁸ Begrüssungsansprache von Carlos Grosjean, Verwaltungsratspräsident der SBB: 2; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²⁰⁹ Ebd.

²¹⁰ Vgl. NZZ, 30.05.1980: 49.

²¹¹ Vgl. ebd.

lich. Auch hier dürfte diese bedenkenswerte Tatsache damit zusammenhängen, dass es für Frauen in der Schweiz zu dieser Zeit schwierig bis gar unmöglich war, als Direktorin respektive Betriebsleiterin eines grossen Unternehmens gewählt zu werden.

Bei den Bahnen zeigte sich ein ähnliches Bild. Hier ist die Anmerkung erlaubt, dass alle drei anwesenden Frauen entweder der Generaldirektion der SBB oder der Kreisdirektion III der SBB angehörten. Ebenfalls waren drei der 13 anwesenden Personen der Organisation SBB weiblich.²¹² Aus diesen Zahlen kann jedoch keine allgemeingültige Aussage zu der Stellung der Frau bei den SBB im Jahr 1980 gemacht werden.

Bei den teilnehmenden Personen von Presse, Radio, Fernsehen und Tagespresse gehörten lediglich drei der insgesamt 111 Personen dem weiblichen Geschlecht an. Diese Tatsache ist für den Verfasser der vorliegenden Arbeit unerklärlich und bedürfte einer weiteren Recherche.²¹³

Frauen waren also bei der Eröffnungsfeier der Flughafenlinie am 29. Mai 1980 mit einem relativen Anteil von gerade einmal 4,1 Prozent massiv untervertreten. Ob dieses Abbild repräsentativ für die Stellung der Frau in der Schweiz zu Beginn der 1980er-Jahre war, oder ob es sich hier um eine Ausnahme handelte, könnte als Ausgangsfrage für weitere Forschungsprojekte dienen. Fest steht nur, dass eine derart einseitige Geschlechterverteilung in der heutigen Zeit undenkbar wäre.

Die Sitzordnung während des Eröffnungsakts war im Voraus so geplant worden, dass für den anschliessenden Teil, bei dem die zwei Gruppen wechselweise in den Genuss des Rundflugs in einer DC-10 oder in die Besichtigung des erweiterten „Airport Shoppings“ kamen, keine Zeit verloren ging, wie aus den organisatorischen Weisungen zu entnehmen ist: „Gruppe A begibt sich nach den Ansprachen sofort als erste zum Rundflug, [...]“²¹⁴ Auf das ausgebaute Shopping-Angebot wird weiter unten genauer eingegangen.

Auch die anschliessende Fahrt durch die Ostschweiz im Speisewagen-Extrazug war regelrecht durchgeplant worden. Von den 415 teilnehmenden Gästen haben sich lediglich deren 17 nicht für die Extradurchfahrt inklusive offeriertem Mittagessen angemeldet.²¹⁵

Zudem wurde die Sitzordnung der einzelnen Tische in den Speisewagen von einem *Major de table* bestimmt. Dabei handelte es sich ausschliesslich um im Voraus festgelegte Mitglieder der Generaldirektion der SBB respektive den Kreisdirektionen I, II und III der SBB.²¹⁶ Hier wird einmal mehr deutlich, dass die ganze Eröffnungsfeier bis ins letzte Detail durchgeplant war. Bei einem für die SBB derart bedeutenden Ereignis sollte nichts dem Zufall überlassen werden.

Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht, wie die Gäste auf die verschiedenen Wagen aufgeteilt wurden.

²¹² Warum die Kategorie Organisation SBB gesondert aufgeführt wurde und nicht unter der Kategorie Bahnen, wurde in den Quellen nicht erklärt.

²¹³ Auf diese Thematik wird allerdings in dieser Arbeit nicht weiter eingegangen, da es sich hierbei um ein ganz anderes Thema handeln würde.

²¹⁴ Organisatorische Weisungen zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich, 27.05.1980: 3; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²¹⁵ Vgl. Verzeichnis über die Teilnehmenden der Eröffnungsfeier Flughafenlinie Zürich; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²¹⁶ Vgl. Organisatorische Weisungen zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich, 27.05.1980: 4-5; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

Tab. 5: Aufteilung der Gäste für die Speisewagen-Extrafahrt am 29. Mai 1980. Quelle: Organisatorische Weisungen zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich, 27.05.1980: 4; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01. Eigene Darstellung.

| Aufteilung der Gäste für die Speisewagen-Extrafahrt am 29. Mai 1980 | |
|--|--|
| Wagen 2 | Vorwiegend Kantone und Persönlichkeiten Kreis II ²¹⁷ |
| Wagen 3 | Vorwiegend Kantone und Persönlichkeiten Kreis I |
| Wagen 5 | Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Verkehr, auch Region Zürich |
| Wagen 6 | Vorwiegend Bund, Kanton und Stadt Bern |
| Wagen 8 | Vorwiegend Kanton und Stadt Zürich |
| Wagen 9 | Kantone Kreis III, ferner Region Zürich |
| Wagen 11 | Fachausschusspräsidenten, diverse Gäste, Presse französische Sprache |
| Wagen 12 | Vorwiegend Presse Kreis III |
| Wagen 14 | Vorwiegend Presse Kreis II und Bern |

Für das Wohl der Gäste war ebenfalls gesorgt. Zum Apéro gab es Weisswein oder Orangensaft.²¹⁸ Als Vorspeise wurde ein gemischter Salat serviert. Der Hauptgang bestand aus einem Kalbsschnitzel, Bratkartoffeln und kurzgebratenen grünen Bohnen. Nachfolgend gab es verschiedene Käsesorten sowie Brot und Butter und als Nachspeise wurden den Gästen Erdbeeren und Zitroneneis serviert.²¹⁹ Bei den Getränken standen diverse Weiss- und Rotweine, Biere und Süssgetränke zur Auswahl. Zusätzlich gab es Kaffee und verschiedene Liköre. In einem Schreiben der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft Olten, die für die kulinarische Verwöhnung der geladenen Gäste verantwortlich war, findet sich eine interessante Zusatzbemerkung: „Wir werden allgemein darauf achten, dass beim Ausschank der Getränke nicht überbordet wird.“²²⁰

Weiter erhielt jeder Gast, der bei dieser Speisewagen-Extrafahrt dabei war, eine Bronzemünze als Andenken an diesen geschichtsträchtigen Tag.²²¹ Nach einer knapp dreistündigen Reise durch die Ostschweiz mit kurzen Zwischenhalten in St. Gallen, Frauenfeld und Winterthur erreichte der Speisewagen-Extrazug wieder den Flughafen Zürich. Von dort aus verteilten sich die Gäste nach diesem historischen und freudvollen Tag in die ganze Schweiz sowie das nahe gelegene Ausland.²²² Das Einzige, was an diesem Tag hätte besser sein können, war das Wetter, hielt die *Neue Zürcher Zeitung* (NZZ) am 2. Juni 1980 fest.²²³

Bei Roger Desponds (Präsident der Generaldirektion der SBB) gingen in den Tagen unmittelbar nach der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich unzählige Dankesschreiben ein. Dabei bedankten sich die verfassenden Personen nicht nur für die Einladung und die gelungene Feier²²⁴ sowie die hervorragende Organisation²²⁵, sondern auch für die angenehme und fruchtbare Zusammenarbeit in den Monaten vor der Eröffnung der Flughafenlinie²²⁶. Während sich die meisten Schreiben im Wortlaut sehr ähnlich waren, stach das Schreiben von Emil Egli (Direktor des Flughafens und des kantonalen Amtes für Luftverkehr) durch die persönlichen Äusserungen hervor, die an dieser Stelle zitiert werden:

²¹⁷ Kreis I = Lausanne, Kreis II = Luzern, Kreis III = Zürich. Vgl. Anmerkung 70.

²¹⁸ Vgl. Menü für die Speisewagen-Extrafahrt, 09.05.1980; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²¹⁹ Vgl. Schreiben der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft Olten betreffend Menü für die Speisewagen-Extrafahrt, 16.05.1980; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²²⁰ Menü für die Speisewagen-Extrafahrt, 09.05.1980: 2; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²²¹ Vgl. Organisatorische Weisungen zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich, 27.05.1980: 6; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²²² Vgl. Programm der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²²³ Vgl. NZZ, 02.06.1980: 26.

²²⁴ Vgl. Schreiben von Erich Gerber, damaliger Direktor vom Verkehrsverein Zürich, an Roger Desponds, 30.05.1980; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²²⁵ Vgl. Schreiben von Alfred Waldis, damaliger Direktor vom Verkehrshaus der Schweiz, an Roger Desponds, 30.05.1980; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²²⁶ Vgl. Schreiben von Emil Koch im Namen der Swissair-Direktion an Roger Desponds, 30.05.1980; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

„Persönlich habe ich unsere Partnerschaft stets mit einer Brücke verglichen, nicht mit einer Kommandobrücke, sondern als eine Verbindung mit sorgfältig abgestimmten Interessensauswägungen. Oft hatten zwar gute Gedanken – wie Ihre Bummelzüge – Verspätung. Aber nach vorübergehenden Misserfolgen hatten wir alle immer die Chance, es das nächste Mal besser zu machen. Wir taten es auch.“²²⁷

Aus diesem Zitat wird erneut ersichtlich, wie wichtig die enge Zusammenarbeit zwischen dem Flughafen und den SBB war. Die Flughafenlinie entstand während der 1970er-Jahre und fiel mit der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich zusammen, was eine genaue Koordination sowie die Verfolgung gleicher Interessen voraussetzte.

Während die Flughafenlinie also am Donnerstag, den 29. Mai 1980, in Anwesenheit ausschliesslich geladener Gäste offiziell eröffnet wurde, kam die breite Bevölkerung in den Genuss, den fertiggestellten Bahnhof während der Tage der offenen Tür am 30. und 31. Mai 1980 zu besichtigen. Zu diesem Anlass fanden stündlich Extrafahrten zwischen dem Zürcher HB und dem Flughafenbahnhof statt. „Chumm d’Isebahn cho luegel!“ war der Slogan, den die SBB für diese beiden Tage verwendeten. Ungefähr 40’000 Interessierte – von jung bis alt – wurden an den zwei Tagen gezählt. Speziellen Anklang fanden die 1’200 neuen Gepäckwagen, mit denen selbst die Rolltreppe zwischen den Gleisen und der Bahnhofhalle kein Hindernis mehr darstellte. Da die meisten Leute während der Tage der offenen Tür nur des Interesses am neuen Flughafenbahnhof wegen zum Flughafen reisten und somit keine Koffer mitführten, kamen stattdessen die Kinder in den Genuss, auf den Gepäckwagen durch den Bahnhof geschoben zu werden.²²⁸ Insgesamt wurde ein 7-Tage-Programm für die Bevölkerung im Rahmen der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich geplant, bei dem für jede und jeden, egal ob gross oder klein, etwas dabei war (siehe Tab. 6).

Während der sieben Tage fand ein Wettbewerb statt, bei dem es insgesamt 365 Preise zu gewinnen gab. Der Hauptpreis war ein Citroën im Wert von 12’950 CHF. Weitere Preise waren Flugreisen sowie Reise- und Einkaufsgutscheine.²²⁹ Die Zahl von 365 Preisen wurde nicht zufällig gewählt. Dank dem neuen „Airport Shopping“ konnten nun Reisende, Begleiterinnen und Begleiter, Angestellte des Flughafens, Besucherinnen und Besucher, Anwohnerinnen und Anwohner sowie alle anderen während des ganzen Jahres ihre Einkäufe tätigen – und das von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr. Die 22 Geschäfte, die zur Eröffnung des Flughafenbahnhofs bereits offen waren, boten (fast) alles, was für den täglichen Bedarf benötigt wurde.²³⁰

Nach der offiziellen Eröffnungsfeier mit geladenen Gästen am 29. Mai und den beiden Tagen der offenen Tür am 30. und 31. Mai fuhren ab dem Morgen des 1. Juni 1980, dem ersten Tag des Sommerfahrplans der SBB, schliesslich beinahe alle Schnellzüge der SBB planmässig über die neu eröffnete Flughafenlinie Zürich und führten den Flughafen Zürich so etwas näher an den Rest der Schweiz heran.

²²⁷ Schreiben von Emil Egli an Roger Desponds, 04.06.1980; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01.

²²⁸ Vgl. NZZ, 02.06.1980: 27.

²²⁹ Vgl. 7-Tage-Anzeiger, Einmalige Sonderausgabe mit 7-Tage-Programm, 30.05.1980: 6-7; SBB Historic GD_GS_2004/015_138_01.

²³⁰ Vgl. ebd.: 1.

Tab. 6: Überblick über das 7-Tage-Programm zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich. Quelle: 7-Tage-Anzeiger, Einmalige Sonderausgabe mit 7-Tage-Programm, 30.05.1980: 1-2; SBB Historic GD_GS_2004/015_138_01. Eigene Darstellung.

| 7-Tage-Programm zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich | |
|--|--|
| Freitag, 30.05.1980 | <u>Erster Tag der offenen Tür</u> - Gratis mit der Bahn von Zürich HB zum Flughafen fahren - Eröffnung vieler neuer Geschäfte mit Spezialangeboten |
| Samstag, 31.05.1980 | <u>Zweiter Tag der offenen Tür</u> - Gratis mit der Bahn von Zürich HB zum Flughafen fahren - Zahlreiche Einkaufsvergünstigungen |
| Sonntag, 01.06.1980 | <u>Tag der Familien</u> - Gratis mit der ganzen Familie zum Flughafen fahren - Sonntagsverkauf |
| Montag, 02.06.1980 | <u>Tag der 22 offenen Geschäfte</u> - Spezialangebote der 22 neuen Geschäfte |
| Dienstag, 03.06.1980 | <u>Tag der Senioren</u> - Gratisfahrten für Senioren |
| Mittwoch, 04.06.1980 | <u>Tag der Kinder</u> - Grosser Mal-, Zeichen- und Bastelwettbewerb für Kinder und Jugendliche mit tollen Preisen |
| Donnerstag, 05.06.1980 | <u>Tag der Nachbarn</u> - Der Tag für die Flughafenangestellten und Anwohnerinnen und Anwohner - Verlosung der Wettbewerbspreise |

2.1.5. Die Werbung rund um die Flughafenlinie Zürich

Geht es um die Berichterstattung über den Bau eines grossen Bauwerks, wie es die Flughafenlinie Zürich zweifelsohne war, ist sehr oft ein ähnliches Muster zu erkennen. In der Zeit, in der ein Projekt in Angriff genommen wird, wird in den Medien öfters über das anstehende Bauprojekt geschrieben und gesprochen. Während der Bauarbeiten nimmt die Menge der Beiträge in Zeitungen, Radio oder Fernsehen ab – solange die Arbeiten planmässig voranschreiten. Steht das Bauwerk kurz vor der Vollendung, nimmt die Anzahl von Artikeln sowie Radio- und Fernsehbeiträgen zu, um dann rund um die Eröffnung auf einem Höhepunkt anzugelangen. Dies war bei der Flughafenlinie Zürich nicht anders. Während des Baus in den 1970er-Jahren erschienen zwar einzelne Artikel über Meilensteine wie beispielsweise dem Durchschlag der Weströhre des Hagenholtunnels²³¹ oder des Flughafentunnels²³², ansonsten war es in der medialen Welt recht ruhig. Dies änderte sich Ende der 1970er-Jahre und die Anzahl der Artikel, welche die Flughafenlinie Zürich thematisierten, stieg merklich an.

Die *Neue Zürcher Zeitung* schrieb in einem Artikel betreffend die Pressefahrt der Generaldirektion der SBB am 23. August 1979 folgendes über die Flughafenlinie: „Die Flughafenlinie Zürich-Kloten stellt das *grösste* Bauwerk dar, das die SBB seit ihrer Entstehung ausschliesslich zum Nutzen des Personenverkehrs in Angriff genommen haben.“²³³ Am gleichen Tag widmete auch das *Tagblatt der Stadt Zürich* der Flughafenlinie einen Artikel, in dem auf den gehobenen Ausbaustandard des Flugha-

²³¹ Vgl. NZZ, 17.01.1976: 37.

²³² Vgl. Tagesanzeiger, 15.04.1977: o. S.

²³³ NZZ, 23.08.1979: 26 (Hervorhebung im Original).

fenbahnhofs hingewiesen wurde. Ebenfalls wurden die Leserinnen und Leser bereits über die neugeschaffenen und attraktiven Direktverbindungen von und zum Flughafen Zürich informiert.²³⁴ Die Zeitungen wussten ganz genau, wie sie die breite Bevölkerung auf die Eröffnung der Flughafenlinie einstimmen konnten.

Die Werbung rund um die Eröffnung der Flughafenlinie Zürich 1980 gestaltete sich vielfältig. Die Flughafenlinie erregte Aufsehen im In- und Ausland und Zeitungen aus der ganzen Welt beschäftigten sich mit dem neuen Flughafenbahnhof. Gleichzeitig wurden die Vorteile, die durch die direkte Anbindung des Flughafens Zürich an das SBB-Netz entstanden, mithilfe von Anzeigen und Plakaten beworben.

Die Schweizer Tageszeitungen berichteten sehr ausführlich über die neu entstandene Direktanbindung des Flughafens Zürich. Die meisten Artikel beinhalteten oftmals das gleiche: Zahlen, Fakten und Worte der Bewunderung. Es gab allerdings auch ein paar Artikel, die aus dem einen oder anderen Grund aus der Masse der Standardartikel herausstachen. *Ds Bärner Oberland*, ein Wochenmagazin für mehrere Zeitungen aus dem Berner Oberland, berichtete ausführlicher über den ‚neuen‘ Weg zum Flughafen Zürich. Um ihren Leserinnen und Lesern zu zeigen, wie man dank der Flughafenlinie neuerdings besser, schneller und komfortabler mit der Bahn zum Flughafen gelangte, wurden zwei Reisende auf eben diesem „neuen“ Weg begleitet. Ihre Reise zwischen Thun und dem Flughafen Zürich wurde mit Fotografien dokumentiert.²³⁵

Die *Neue Zürcher Zeitung* titelte am 29. Mai 1980: „Ab 1. Juni 1980 wird die Swissair-Flotte um diese Maschinentypen erweitert.“²³⁶ Dabei wurden nicht etwa neue Flugzeugtypen abgebildet, sondern die zehn verschiedenen Typen von Lokomotiven, die zu dieser Zeit im Dienst der SBB standen. Damit wurde die neue und enge Verbindung zwischen Swissair und SBB einmal mehr deutlich. Die *Berner Zeitung* (BZ) ihrerseits schrieb am 30. Mai 1980 über die Flughafenlinie: „[Oskar] Baumann, damals Chef des Studienbüros der Bau- und Betriebsabteilung und heute stellvertretender Direktor im Unternehmensstab, war es, der 1969 den entscheidenden Anstoss für die Konzeption der neuen Linie gab.“²³⁷ Es macht beinahe den Anschein, als wollte man in Bern unbedingt zeigen, dass die Zürcher es einem Berner zu verdanken hatten, dass die Flughafenlinie überhaupt gebaut wurde.

Ebenfalls mehrten sich in ausländischen Zeitungen und Zeitschriften ab dem Jahr 1979 die Artikel über die Flughafenlinie Zürich. Das Swiss National Tourist Office in London übermittelte dem Generalsekretariat der SBB eine Sammlung von 17 Artikeln und Berichten, die in der britischen Presse zwischen März 1979 und Mai 1980 zum Thema Flughafenlinie Zürich erschienen.²³⁸ Die Analyse des Verfassers dieser Arbeit hat ergeben, dass die Informationen, die im Ausland verbreitet wurden, teilweise nicht ganz der Wahrheit entsprachen. So schrieb beispielsweise die *Railway Engineer International*, dass die Eröffnung der Flughafenlinie ursprünglich für 1982 vorgesehen war.²³⁹ Wie es zu dieser Fehlinformation seitens der Journalistin bzw. des Journalisten kam, ist nicht bekannt.

Nicht weniger als 43 Artikel wurden in den Monaten März bis und mit Juli 1980 in japanischen Zeitungen und Reisezeitschriften über die Eröffnung der Flughafenlinie Zürich abgedruckt.²⁴⁰ Anscheinend bestand in Japan zur damaligen Zeit ein grosses Interesse an der Bahn respektive dem Bahnprojekt. Ebenfalls lässt sich daraus indirekt ableiten, dass die Schweiz bereits damals ein belieb-

²³⁴ Vgl. Tagblatt der Stadt Zürich, 23.08.1979: 24.

²³⁵ Vgl. *Ds Bärner Oberland*, 05.06.1980: o. S.

²³⁶ NZZ, 29.05.1980: 70.

²³⁷ BZ, 30.05.1980: o. S.

²³⁸ Vgl. Schreiben des Swiss National Tourist Office in London an das Generalsekretariat der SBB, 27.05.1980; SBB Historic GD_GS_2004/015_138_01.

²³⁹ Vgl. Beitrag der *Railway Engineer International* über die Flughafenlinie Zürich: 12; SBB Historic GD_GS_2004/015_138_01.

²⁴⁰ Vgl. Auswahl an Artikeln aus japanischen Tageszeitungen und Reisezeitschriften zwischen März und Juli 1980; SBB Historic GD_GS_2004/015_138_01.

tes Urlaubsziel für die Japanerinnen und Japaner darstellte. Die Bedeutung der Flughafenlinie Zürich war derart hoch, dass selbst in südamerikanischen Zeitungen darüber berichtet wurde.²⁴¹

Beinahe mehr Aufmerksamkeit als der physischen Anbindung des Flughafens an das Schienennetz der SBB wurde in der internationalen Berichterstattung jedoch einer weltweiten Premiere geschenkt – dem „Fly-Gepäck“. Darunter ist die direkte Gepäckabfertigung ab ausgewählten Abfertigungsstellen in der Schweiz nach Flugdestinationen auf der ganzen Welt zu verstehen. Bei diesem damals neuartigen Gepäcktransportkonzept ging es darum, einen Teil des Check-ins auf Bahnhöfe in der Schweiz zu verteilen. Bis zur Einführung von „Fly-Gepäck“ musste der ganze Check-in vor dem Abflug am Flughafen durchgeführt werden. Dank der neugeschaffenen Verbindung zwischen Bahn und Flugzeug war es für Reisende nun möglich, das Gepäck bereits am Abgangsbahnhof aufzugeben. Die Koffer wurden dann per Bahn zum Flughafen Zürich transportiert und der Fluggesellschaft übergeben. Die Reisenden mussten sich somit nicht mehr um ihr Gepäck kümmern, sondern konnten am Flughafen Zürich direkt zu einem Express-Schalter für die Reisendenabfertigung.²⁴² Voraussetzung dafür war allerdings nicht nur die direkte Anbindung des Flughafens Zürich an das Schienennetz der SBB, sondern auch, dass der Abgangsbahnhof im Konzept des neuartigen Gepäcktransports eingebunden war. Neben der britischen Presse schrieb sogar die *New York Times* in einem Artikel vom 22. Juni 1980 über das „Fly-Gepäck“ und listete sogleich die damals am Konzept beteiligten Bahnhöfe auf.

Tab. 7: Abfertigungsstellen für „Fly-Gepäck“, ab 1. Juni 1980 in Betrieb. Quelle: *New York Times*, 22.06.1980. Eigene Darstellung.

| Abfertigungsstellen für „Fly-Gepäck“, ab 1. Juni 1980 in Betrieb | | | | |
|--|-------------|-----------------|---------|------------|
| Aarau | Chur | Fribourg | Locarno | St. Gallen |
| Arosa | Davos Dorf | Grindelwald | Lugano | St. Moritz |
| Basel | Davos Platz | Interlaken Ost | Luzern | Thun |
| Bern | Engelberg | Interlaken West | Mürren | Wengen |

Bei der Betrachtung der zwanzig zum Zeitpunkt der Eröffnung der Flughafenlinie in das „Fly-Gepäck“-Konzept eingebundenen Gepäckabfertigungsstellen fällt sofort auf, dass diese nicht zufällig ausgewählt wurden. Die Bahnhöfe verteilten sich hauptsächlich auf die beliebten Tourismusregionen Berner Oberland (Grindelwald, Interlaken Ost, Interlaken West, Mürren, Thun und Wengen), Inner- und Nordschweiz (Engelberg und Luzern), Graubünden (Arosa, Chur, Davos Dorf, Davos Platz und St. Moritz) und Tessin (Locarno und Lugano). Dazu kamen die Städte, die an der für die SBB besonders wichtigen Ost-West-Transversale lagen (Aarau, Bern, Fribourg und St. Gallen) sowie Basel. Somit kann zweifelsohne die Aussage gemacht werden, dass das „Fly-Gepäck“ in erster Linie nicht auf die Schweizer Bevölkerung abzielte, sondern auf die Touristen. Das Ganze war also nicht zuletzt eine gut durchdachte Werbestrategie, die aber nur durch die direkte Anbindung des Flughafens Zürich an das Schienennetz der SBB überhaupt erst möglich wurde. Die An- und Rückreise sollte für die Touristen mit den oben genannten Destinationen so komfortabel wie möglich gestaltet werden. Zudem steigerte dieses Angebot die Attraktivität des Flughafens Zürich, da dieser im Vergleich zum Interkontinentalflughafen in Genf nun dank der Flughafenlinie und „Fly-Gepäck“ in zweifacher Hinsicht einen Vorteil hatte.

Am 1. Juni 1980, also dem ersten fahrplanmässigen Betriebstag auf der Flughafenlinie Zürich, wurden 280 „Fly-Gepäck“-Sendungen aus Schweizer Destinationen mit Zielort im Ausland abgefertigt.²⁴³ Die durch die Einführung dieses weltweit neuartigen Konzepts erhoffte Aufmerksamkeit traf

²⁴¹ Vgl. Kopien aus der südamerikanischen Presse vom Juni und Juli 1980; SBB Historic GD_GS_2004/015_138_01.

²⁴² Vgl. Notter, Staub 1980: 543.

²⁴³ Vgl. *Swissair-News*, 13.07.1980: 2.

auf jeden Fall ein, wie die oben genannten Berichterstattungen aus der britischen sowie der US-amerikanischen Presse zeigen. Der Preis pro aufgegebenes Gepäckstück betrug damals 5 CHF.²⁴⁴



Abb. 13: Werbung für „Fly-Gepäck“. Quelle: Flughafenlinie Zürich Eröffnung 1. Juni 1980: 41; SBB Historic FRE_WELTI_2005/003_010.

Slogan in der unteren Hälfte weist die betrachtende Person auf die Verbindung zwischen der Bahn und dem Flugzeug hin. Das Schmunzeln des Koffers kann so interpretiert werden, dass es den Reisenden dank diesem neuartigen Service genau so ergeht wie dem Koffer und dass sie gut gelaunt ihre Reise mit dem Flugzeug antreten können.

An dieser Stelle soll noch ein Blick auf den historischen Kontext dieser Werbung geworfen werden. Sie nimmt Bezug auf das mit der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich 1980 lancierte Konzept „Fly-Gepäck“. Dieses weltweit einzigartige Konzept verband bei der Dienstleistung des Gepäcktransports die beiden Verkehrsmittel Bahn und Flugzeug. Die beiden involvierten Unternehmen waren die Swissair und die SBB. Dadurch, dass der Werbespruch sowohl in Deutsch als auch in Englisch abgedruckt ist, sollte diese Werbung nicht nur die einheimische Bevölkerung auf das neue Konzept hinweisen, sondern zielte auch auf die Touristinnen und Touristen aus dem Ausland ab, welche die primäre Zielgruppe dieses Service gewesen sein dürfte. Das Konzept des „Fly-Gepäck“ zeigte bereits damals deutlich auf, dass der Zug- und Flugverkehr nicht in einem Konkurrenzverhältnis zueinander standen, sondern, dass versucht wurde, das Reisen mit den beiden unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln möglichst schnell und gut miteinander zu kombinieren.

²⁴⁴ Die Summe entspricht im Jahr 2009 11 CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online). Heute bieten die SBB einen Transport des Fluggepäcks ab der eigenen Haustür mit Check-In für 49 CHF pro aufgegebenem Gepäckstück an. Für einen Gepäcktransport ohne Check-In verrechnen die SBB 24 CHF pro aufgegebenem Gepäckstück. Der Preis für den Service hat sich also deutlich erhöht. Vgl. SBB 2023a (online).

²⁴⁵ Beim Logo der SWISS, der nationalen Fluggesellschaft der Schweiz und somit Nachfolgerin der Swissair, ist die Farbe Rot ebenfalls die dominante Farbe.

Vom Publizitätsdienst der SBB wurden im Rahmen der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich zwei beinahe identische Werbeplakate in Auftrag gegeben (siehe Abb. 14 und 15). In der unteren Bildhälfte sieht man eine Zugkomposition der SBB, bestehend aus Lokomotive und mehreren Wagen. Ganz unten am Plakatrand sind noch die Schienen angedeutet, auf denen der Zug fährt. Über dem Zug, aber eher im Hintergrund, ist ein Flugzeug der Swissair abgebildet, das gegen oben zeigt. Ebenfalls in der Mitte, aber eher am rechten Plakatrand, ist der Schriftzug SBB mit dem typischen SBB-Logo ersichtlich. Im oberen Drittel befindet sich ein Spruch, der das Plakat abrundet. Die beiden Plakate unterscheiden sich lediglich durch diesen Werbespruch, ansonsten sind sie vollständig identisch.

Bei der abgebildeten Lokomotive handelt es sich um eine Re 4/4^{II} der SBB, zu erkennen an den vier Achsen. Das gezeigte Flugzeug ist eine McDonnell Douglas DC-10, von der die Swissair insgesamt 14 Stück besass. Das ist auch der Flugzeugtyp, der bei den zwei Rundflügen während der Eröffnungsfeier am 29. Mai 1980 zum Einsatz kam. Zusätzlich ist die DC-10 in der in Zusammenhang mit dem 50-jährigen Jubiläum der Swissair neu eingeführten Lackierung abgebildet. Sowohl das Flugzeug als auch der Zug bewegen sich in die Richtung der betrachtenden Person und es macht den Anschein, als würde sich das Flugzeug kurz nach dem Start befinden. Die Perspektive der betrachtenden Person ist eher von unten nach oben gerichtet und verleiht den Plakaten somit eine noch etwas eindrucksvollere Sicht auf das Flugzeug sowie den Zug. Beim Zug fehlen mit dem Stromabnehmer und der Oberleitung zwei zentrale Aspekte, ohne die sich der Zug eigentlich gar nicht fortbewegen könnte. Diese beiden Details wurden von Helmut Küste (geb. 1937) und Jack Kunz (1919-2009), die Gestalter der beiden Plakate, wohl absichtlich weggelassen. Zusätzlich verzichteten die beiden Künstler vermutlich bewusst auf jegliche zusätzlichen Dinge wie Berge, Häuser oder Menschen. Der Fokus der betrachtenden Person sollte nicht auf kleine Details, sondern auf die Hauptaussage der beiden Plakate gelenkt werden – die enge Verbindung zwischen Flugzeug und Zug.



Abb. 14: In einem Zug zum Flug. SBB, 1980. Urheber: Kunz, Jack J.; Küste, Helmut. Quelle: SBB Historic P_A01_0165A_de.



Abb. 15: Ab 1. Juni '80 hat die Bahn Fluganschluss. SBB, 1980. Urheber: Kunz, Jack J.; Küste, Helmut. Quelle: SBB Historic P_A01_0165B_de.

Dies wird mit den beiden Werbesprüchen zusätzlich verstärkt, die zwar sehr präsent sind, aber keineswegs aufdringlich wirken. Dieses Plakat wurde in der Sonderangabe „7-Tage-Anzeiger“ noch in fünf weiteren Versionen abgedruckt, jeweils mit einem anderen Werbespruch.²⁴⁶

Nicht zuletzt kann selbst der Flughafenbahnhof als Werbung angesehen werden. Wenn Gäste aus aller Welt den Flughafen Zürich mit dem Zug verlassen wollten, erhielten sie mit dem Flughafenbahnhof den „ersten, ausserhalb der Flughafenwelt liegenden Kontakt mit der Schweiz“.²⁴⁷ Bei der Gestaltung des unterirdischen Bahnhofs wurde demzufolge viel Wert darauf gelegt, den Gästen ein positives Gefühl zu vermitteln sowie die Eisenbahn als modernes Verkehrsmittel anzupreisen.²⁴⁸ Um dies praktisch umzusetzen, erteilten die SBB einen Studienauftrag, bei dem mehrere Künstlerinnen und Künstler miteinbezogen wurden. Schliesslich wurde entschieden, an den beiden Perronwänden ein Wandbild von 390 Metern Länge und 4,5 Metern Höhe zu erstellen (siehe Abb. 16). Das Grundmotiv des Wandbildes war eine „in Fahrtrichtung des Zuges geneigte Kurvenform, die in immer neuen Farbkombinationen frei variiert“.²⁴⁹



Abb. 16: Wandgemälde am Flughafenbahnhof Zürich. Aufnahme ca. 1989. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR04-018419.

Aus Preisgründen verzichteten die SBB auf eine handgemalte Ausführung. Da von Anfang an ein Kostenlimit für die zu gestaltende Fläche vorgegeben war, kam nur der Einsatz von speziell beschichteten Blechtafeln in Frage. Die beiden Wandgemälde bestehen auch heute noch und zieren den Bahnhof am Flughafen Zürich mit dem noch immer gleichen Grundmotiv – seit über 40 Jahren. Die Abb. 16 zeigt eine ungefähr im Jahr 1989 entstandene Aufnahme eines dieser eben angesprochenen knapp 400 Meter langen Wandgemälde. Ausserdem bieten sie den Gästen eine willkommene Ab-

²⁴⁶ Vgl. 7-Tage-Anzeiger, Einmalige Sonderausgabe mit 7-Tage-Programm, 30.05.1980: 13,15-16; SBB Historic GD_GS_2004/015_138_01.

²⁴⁷ Huber 1980: 523.

²⁴⁸ Vgl. ebd.

²⁴⁹ Ebd.: 524.

wechslung im Vergleich zu den meist eher langweilig gestalteten Tunnelbahnhöfen der Schweiz wie beispielsweise dem neuen Bahnhof Löwenstrasse am Zürcher HB oder dem RBS-Bahnhof in Bern.

2.1.6. Die Zeit zwischen der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich und heute

Während die Eröffnung der Flughafenlinie Zürich im Frühsommer 1980 den Start in ein neues Zeitalter für den Schweizer Bahnverkehr bedeutete, wurden andere Transportangebote schrittweise abgebaut und letztendlich ganz eingestellt. Der Swissair-Bus, der für Reisende aus Städten wie Bern in den Jahren zuvor eine praktische Alternative zur Bahn in Sachen Anreise zum Flughafen Zürich darstellte, war eines dieser Angebote, das Anfang der 1980er-Jahre eingestellt wurde. Die SBB waren verständlicherweise nicht an einer betriebsinternen Konkurrenz interessiert. Dank der direkten Zugverbindung konnten die SBB den Entscheid, den Betrieb mit den Swissair-Bussen einzustellen, gut in der Öffentlichkeit vertreten.

Der Ausbau des Flughafens Zürich fand auch in den 1980er-Jahren seine Fortsetzung. Die stimmberechtigte Bevölkerung des Kantons Zürich stimmte am 28. September 1980 mit 57,1 Prozent einem Kredit über 48 Millionen CHF für die vierte Ausbautetappe des Flughafens zu.²⁵⁰ Zudem bewilligte der Verwaltungsrat der Swissair 108.3 Millionen CHF und der Verwaltungsrat der FIG 237 Millionen CHF für die erneute Erweiterung des Flughafens Zürich. Von den insgesamt 393.3 Millionen CHF²⁵¹ für die vierte Bauetappe subventionierte der Bund 40.46 Millionen CHF, also knapp etwas mehr als zehn Prozent.²⁵² Der grösste Teil der Kosten wurde durch den Bau des Fingerdocks, das an das Terminal A anschloss, verursacht. Damit verfügte der Flughafen Zürich nach der Fertigstellung im Spätjahr 1985 über mittlerweile 22 Stellplätze für Grossraumflugzeuge.

Für die SBB war vor allem die Einführung des Taktfahrplans auf dem schweizerischen Schienennetz am 23. Mai 1982 von grosser Bedeutung, mit dem insbesondere die Effizienz und das Angebot gesteigert werden sollte. Der Taktfahrplan kann aus heutiger Sicht als erfolgreich eingestuft werden und gilt als der erste Schritt zur *Bahn 2000*.²⁵³

Dieser wurde mit dem Slogan „Jede Stunde ein Zug“ beworben und hatte eine Steigerung des Angebots von Reisezügen von durchschnittlich 21 Prozent zur Folge.²⁵⁴ Für die Flughafenlinie Zürich bedeutete das ebenfalls zusätzliche Verbindungen, was natürlich ganz im Sinne der Reisenden war.

²⁵⁰ Vgl. Stadt Zürich 2023 (online): Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites von 48'000'000 CHF für die Tiefbauten zum Fingerdock A, die Erweiterung der Flugzeugabstellfläche und den Einbau einer Rolllinienbefahrung im Flughafen Kloten (48 Mio.).

²⁵¹ Die Summe entspricht im Jahr 2009 ca. 689 Mio. CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

²⁵² Vgl. Bundesbeschluss über Bundesbeiträge und Kredite betreffend die Bauprogramme 1981-1985 der Flughäfen Basel, Genf und Zürich, 17.06.1982: 483.

²⁵³ Vgl. Hürlimann 2007: 187.

²⁵⁴ Vgl. ebd.: 258.



Abb. 17: In einem Zug zum Flug. Wir fahren mit Takt. Ihre SBB, 1982. Urheber: Werbedienst SBB. Quelle: SBB Historic P_A01_0656de.



Abb. 18: Wir fahren mit Takt. Ihre SBB, 1982. Urheber: Werbedienst SBB. Quelle: SBB Historic P_A01_0244C_de.

Die beiden oben abgebildeten Plakate (Abb. 17 und 18) kamen in Zusammenhang mit der Einführung des Taktfahrplans zum Einsatz. Auf dem linken Plakat ist ein Zugbegleiter zu erkennen, der die Fluggäste dem Anschein nach in eigenhändiger Regie direkt nach ihrer Ankunft am Bahnhof zum Flugzeug bringt. Mit dieser Interpretation erhält das Wort Zug im Werbespruch „In einem Zug zum Flug“ eine doppelte Bedeutung.

Das rechte Plakat informiert die betrachtende Person hingegen lediglich über die Anzahl der täglichen Verbindungen ab Zürich Flughafen nach der Taktfahrplaneinführung. Für die Reisenden ab und zum Flughafen – egal ob Fluggäste, Besucherinnen und Besucher, Angestellte oder andere – bedeuteten die zusätzlichen Verbindungen einen erheblichen Gewinn an Flexibilität und machten die Flughafenlinie Zürich nochmals attraktiver. Durch die häufigeren Direktverbindungen im Schnellzugverkehr erhofften sich die SBB einerseits einen Anstieg an Zugreisenden, andererseits sollten die bis zu diesem Zeitpunkt noch zu tiefen Durchschnittseinnahmen durch eine höhere Frequenz von Fahrten über mittlere und längere Distanzen erhöht werden. Durch die Einführung des Taktfahrplans stieg die Gesamtzahl der Züge, die täglich den Flughafenbahnhof Zürich passierten, während der Wochentage von 126 auf rund 170 Züge an.²⁵⁵

Der „Fly-Gepäck“-Service wurde seit der Eröffnung der Flughafenlinie immer weiter ausgebaut, indem zusätzliche Bahnhöfe in den Gepäckversand aufgenommen wurden. Heutzutage gestaltet sich der Gepäckservice der SBB ein wenig anders. Die SBB bieten drei unterschiedliche Produkte an: *Fluggepäck ab Bahnhof*, *Fluggepäck ab Ihrer Haustür* und *Fluggepäck ab Ihrer Haustür mit Check-in*.²⁵⁶

²⁵⁵ Vgl. NZZ, 22.05.1982: 49.

²⁵⁶ Vgl. SBB 2023a (online). Bei allen Produkten gibt es zusätzlich zum Standardservice noch einen Expressservice. Auf diesen wird jedoch an dieser Stelle nicht weiter eingegangen.

Bei den ersten beiden Produkten holen die Reisenden ihr Gepäck am Tag des Abflugs selbst am Gepäckschalter am Flughafen Zürich ab, das Gepäck wird nicht direkt eingecheckt.

Heute umfasst das Netz der Bahnhöfe, die in den Gepäckversand integriert sind, insgesamt 162 Bahnhöfe in der ganzen Schweiz und der Preis pro Gepäckstück und Weg beträgt 24 CHF.²⁵⁷ Reisende können ihr Gepäck aber nicht nur an einem der 162 beteiligten Bahnhöfe abgeben, sondern auch vor der eigenen Haustür abholen lassen, und das Gepäck am Abflugtag am Gepäckschalter am Flughafen in Zürich wieder in Empfang nehmen, um danach weiter in Richtung des Check-ins zu gelangen. Dieser Service ist mit ein paar wenigen Ausnahmen wie beispielsweise autofreien oder sehr abgelegenen Ortschaften in der ganzen Schweiz nutzbar. Auch bei diesem Service beträgt der Preis pro Gepäckstück und Weg 24 CHF.²⁵⁸ Das dritte Angebot unterscheidet sich insofern vom zweiten, dass hier der Check-in des Gepäcks direkt für die Reisenden erledigt wird. Dementsprechend ist auch der Preis pro Gepäckstück mit 49 CHF etwas höher.²⁵⁹

Am 26. September 1993 lehnte das Stimmvolk des Kantons Zürich mit einem gewaltigen Nein-Stimmenanteil von 67,7 Prozent die kantonale Volksinitiative für „massvollen Flugverkehr“ ab.²⁶⁰ Die Befürworterinnen und Befürworter der Initiative wollten, dass der Flughafen Zürich nicht weiter ausgebaut wird und auch nicht mehr Flugbewegungen zugelassen werden. Zwei Jahre später stimmten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zürich über eine Vorlage betreffend den fünften Ausbauschnitt des Flughafens Zürich ab und nahmen diese mit einem Ja-Stimmenanteil von 68 Prozent an.²⁶¹ Im Rahmen dieser Etappe entstand unter anderem das neue Terminal E, das seit der Eröffnung 2003 in erster Linie für die Abfertigung von Interkontinentalflügen verwendet wird.

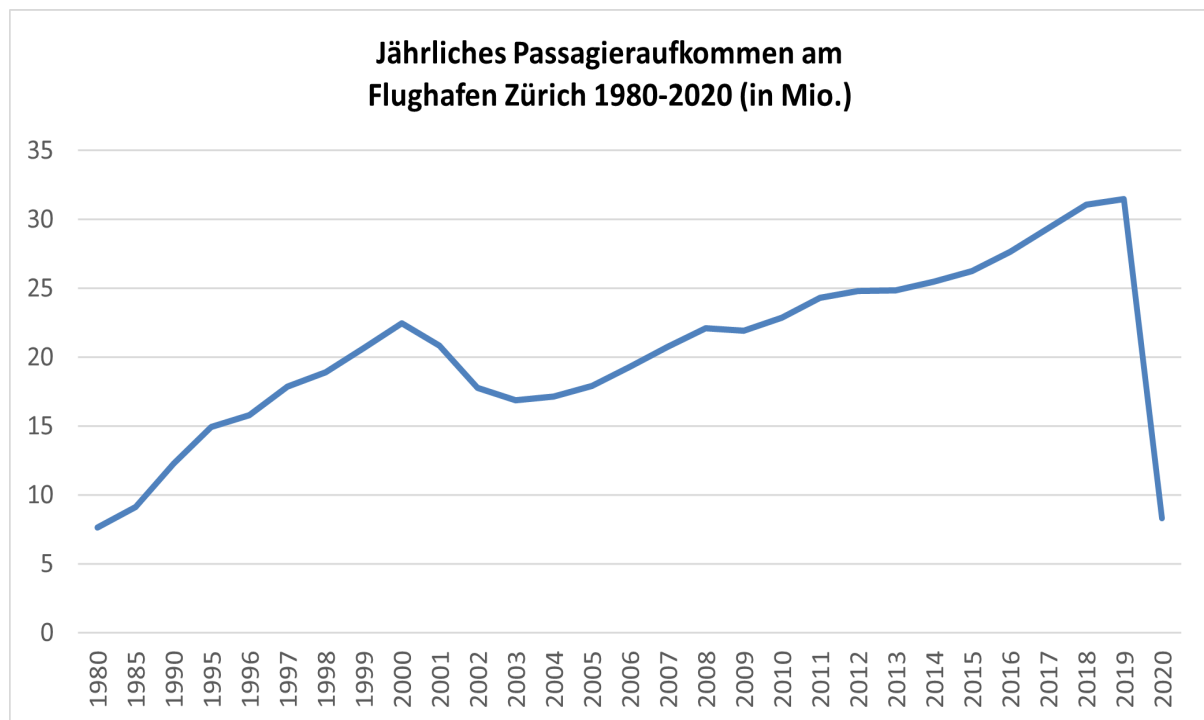


Abb. 19: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen Zürich 1980-2020 (in Mio.). Quelle: BFS 2022 (online). Eigene Darstellung.

²⁵⁷ Vgl. SBB 2023b (online).

²⁵⁸ Vgl. SBB 2023c (online).

²⁵⁹ Vgl. SBB 2023i (online).

²⁶⁰ Vgl. Stadt Zürich 2023 (online): Volksinitiative „für massvollen Flugverkehr“.

²⁶¹ Vgl. Stadt Zürich 2023 (online): Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Kredites für die Ausführung der 5. Bauetappe am Flughafen Zürich (873 Mio.).

Das jährliche Reisendenaufkommen am Flughafen Zürich stieg zwischen 1980 und 2000 von 7,6 Millionen auf 22,4 Millionen Reisende an (siehe Abb. 19). Anschliessend kam es zu einem regelrechten Einbruch der Reisendenzahlen im Jahr 2001, bedingt durch die Terroranschläge vom 11. September in New York und dem Grounding der Swissair. Ab 2003 stiegen die Zahlen wieder jährlich an, mit der einzigen Ausnahme 2009. Ein möglicher Grund für diesen einjährigen Unterbruch im beständigen Wachstum des Reisendenaufkommens am Flughafen Zürich dürfte in der Wirtschaftskrise Ende der 2000er-Jahre zu finden sein. Nachdem der Flughafen Zürich im Jahr 2019 mit 31,5 Millionen Reisenden einen neuen Allzeitrekord vermelden konnte, brachen die Zahlen 2020 aufgrund der Coronapandemie und den damit verbundenen massiven globalen Einschränkungen im Luftverkehr um beinahe 75 Prozent ein. Mit lediglich 8,3 Millionen Reisenden wurden nur noch etwas mehr Reisende als 1980 verzeichnet.

Durch verschiedene Projekte wurden die Bahnverbindungen zum Flughafen Zürich seit der Eröffnung der Flughafenlinie sowohl in quantitativer wie auch in qualitativer Hinsicht verbessert. So brachte die Einführung der Zürcher S-Bahn im Jahr 1990 insbesondere für die Region Zürich erhebliche Verbesserungen in Sachen Mobilität und sorgte für einen massiven Ausbau an Verbindungen in der gesamten Region Zürich sowie den angrenzenden Kantonen. War die Flughafenlinie ursprünglich als reine Schnellzuglinie geplant, wurde sie nach der Eröffnung der S-Bahn durch eine zusätzliche Linie der S-Bahn befahren. Stand 2023 führen insgesamt drei S-Bahn-Linien zum Flughafen Zürich. Mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie zwischen Altstetten und Oerlikon im Juni 2014 verkürzte sich zudem die Reisezeit aus der Westschweiz, dem Berner Oberland sowie dem Wallis zum Flughafen Zürich um einige Minuten. Seither müssen die Züge nicht mehr am Zürcher HB gewendet werden, sondern können nach dem Halt im neuen unterirdischen Bahnhof Löwenstrasse durch den neuen Weinbergtunnel direkt weiter in Richtung Zürich Flughafen fahren.²⁶² Gegenwärtig verkehren täglich rund 360 Züge vom oder über den Bahnhof Flughafen Zürich.²⁶³ Mit einem Tagesdurchschnitt von 50'500 Reisenden lag der Flughafen Zürich 2018, gemessen am durchschnittlichen täglichen Verkehr, schweizweit auf Platz 11 aller Bahnhöfe.²⁶⁴

2.2. Die Flughafenlinie Genf

Während der Flughafen Zürich ab 1980 mit der Flughafenlinie eine direkte Bahnverbindung besass, dauerte es in Genf einige Jahre länger. Die französische Zeitschrift *La Vie du rail* stellte in ihrer Ausgabe vom 6. Juli 1980, in der unter anderem die Eröffnung der Flughafenlinie Zürich ein wichtiges Thema war, die berechtigte Frage: „Et a Genève?“²⁶⁵ Bei der Eröffnungsfeier der Flughafenlinie Zürich am 29. Mai 1980 versicherte Roger Desponds, der damalige Präsident der Generaldirektion der SBB, dass auch die Genfer „möglichst bald ihre Flughafenbahn bekommen würden“.²⁶⁶ Ein wenig konkreter, was „bald“ denn bedeuten könnte, wurde Desponds in einem Beitrag in der Zeitschrift *Schweizer Ingenieur und Architekt*: „Es kann erwartet werden, dass auch der Flughafen Genf-Cointrin, mit einem grossen Einzugsgebiet in der Westschweiz und im angrenzenden Frankreich, noch in diesem Jahrzehnt mit dem SBB-Netz verbunden sein wird.“²⁶⁷ Analog zum vorangehenden Kapitel über die Flughafenlinie Zürich wird in den folgenden Ausführungen anhand von sechs Unterkapiteln die angesprochene Anbindung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs des Flughafens Genf dargestellt und diskutiert.

²⁶² Siehe dazu Abb. 6.

²⁶³ Vgl. Flughafen Zürich AG 2020b: 51.

²⁶⁴ Vgl. Open-Data-Plattform öV Schweiz 2023 (online).

²⁶⁵ *La Vie du rail*, 06.07.1980: 42; SBB Historic GD_GS_2004/015_138_01.

²⁶⁶ NZZ, 30.05.1980: 49.

²⁶⁷ Desponds 1980: 506.

2.2.1. Die Geschichte des Flughafens Genf

Die ersten Begegnungen mit der Motorluftfahrt geschahen in Genf zu Beginn der 1910er-Jahre, als die Genfer Flugtage 1911 auf einer sehr einfach ausgerüsteten Wiese durchgeführt wurden. Nichtsdestotrotz wurde das ‚Flugfeld‘, das eher als Graspiste bezeichnet werden musste, von Bern und Zürich aus angefliegen.²⁶⁸ 1920 beschloss der Kanton Genf schliesslich, eine Fläche in der Grösse von 1000 x 600 Metern zwischen den Orten Meyrin und Cointrin circa vier Kilometer nördlich von Genf zu erwerben.²⁶⁹ Der eigentliche Luftverkehr setzte zwei Jahre später mit der Fluglinie zwischen Genf und Nürnberg-Fürth mit einem Zwischenhalt in Zürich-Dübendorf ein.²⁷⁰ Um die Wende von den Zwanziger- zu den Dreissigerjahren des 20. Jahrhunderts flogen bereits sechs Fluggesellschaften den Flugplatz Genf an. Durch die Lufthansa waren Städte wie Berlin und Barcelona ab 1928 mit Genf verbunden.²⁷¹ Bis 1931 wurden die bis zu diesem Zeitpunkt aus Holz bestehenden Hangars durch drei Stahlkonstruktionen ersetzt, um die Qualität des Flugplatzes zu erhöhen.²⁷² Die Abb. 20 zeigt den Flugplatz in Genf im Jahr 1934. Gut erkennbar sind die drei Hangars aus Stahl in der Bildmitte. Zu diesem Zeitpunkt gab es in Genf noch keine Betonpiste, sondern lediglich eine Graspiste.

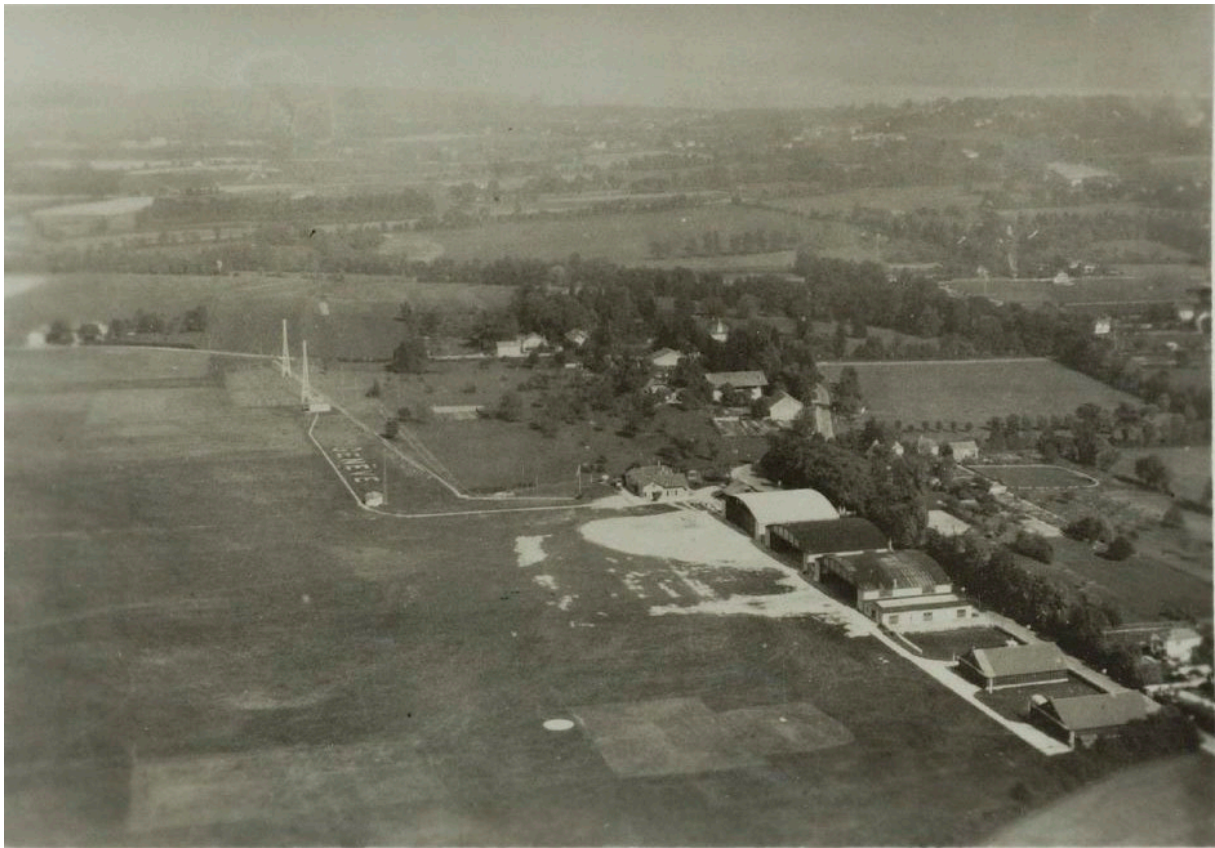


Abb. 20: Aéroport de Cointrin, Genève. Aufnahme von 1934. Fotografie von Walter Mittelholzer. Quelle: Ans 05470-002-AL.

Die schweizweit erste Betonpiste folgte im Jahr 1937 und hatte eine Länge von 405 Metern und eine Breite von 21 Metern.²⁷³ Ein Gebäude, in dem die Abfertigung der Reisenden abgewickelt werden

²⁶⁸ Vgl. Fehr 2014a: 62.

²⁶⁹ Vgl. ebd.: 63.

²⁷⁰ Vgl. Icolor 2005: 36.

²⁷¹ Vgl. Roy 1995: 14.

²⁷² Vgl. Fehr 2014a: 64.

²⁷³ Vgl. ebd.

konnte und das den Flugplatz gegen aussen als solchen kennzeichnete, fehlte jedoch. Dieser nicht zufriedenstellenden Situation wurde ab 1939 mit der Ausarbeitung eines Ausbauprojekts entgegengewirkt, bei dem die Flugplatzfläche vergrössert sowie eine neue, grössere Piste gebaut werden sollte. Dem Standort Genf kam in der Weltpolitik eine besondere Bedeutung zu. Der 1920 gegründete Völkerbund hatte seinen Hauptsitz in Genf, was die Schweiz quasi dazu verpflichtete, den Ausbau des Flugplatzes in Genf zügig voranzutreiben.²⁷⁴ Kurz vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs war der Flugplatz Genf nach Zürich-Dübendorf und Basel-Birsfelden der drittgrösste Flugplatz der Schweiz.²⁷⁵

Während der Flugplatz in Dübendorf bald an seine Kapazitätsgrenze stiess, war dies in Genf kein Thema. Der Kanton Genf kaufte in den 1930er-Jahren in grosszügigem Ausmass zusätzliche Fläche, auf der der Flugplatz Genf vergrössert werden konnte.²⁷⁶ Der Ausbau wurde auch während des Zweiten Weltkriegs vorangetrieben. Insgesamt investierte der Kanton Genf bis zu Beginn des Jahres 1945 „rund 9 Millionen Franken²⁷⁷ aus eigenen Mitteln für den Ausbau von Cointrin“. ²⁷⁸ Die erste Ausbaustufe des Flugplatzes Genf umfasste in erster Linie eine neue Betonpiste sowie die Installation einer Pistenbeleuchtung, um auch Nacht- und Schlechtwetterflüge zu ermöglichen. Diese Etappe konnte Ende 1944 abgeschlossen werden.²⁷⁹ Dass so ein Projekt während des Zweiten Weltkriegs nicht nur vorangetrieben, sondern auch beendet wurde, verdient allerhöchste Achtung und zeigt, wie gross das Interesse der Genfer Politik an einem Ausbau des Flugplatzes zu einem Flughafen war.

Der Genfer Nationalrat Albert Picot war in den 1940er-Jahren der Meinung, dass Genf in der Planung für einen Interkontinentalflughafen gegenüber den beiden Projekten in Bern-Utzenstorf und Kloten bei Zürich im Vorteil war, weil es sich dabei um Projekte handelte, die im Fall einer Realisierung von Grund auf neu gebaut werden mussten.²⁸⁰ Genau darin bestand aber ein gewichtiger Nachteil des Flughafens in Genf. Der Flugplatz wechselte nie seinen Standort, sondern blieb auf dem im Jahr 1920 gekauften Gebiet. Somit ergab sich beim Flugplatz Genf in Sachen Ausbaufähigkeit nicht zuletzt durch die unmittelbare Nähe zu der Grenze zwischen Frankreich und der Schweiz eine gewisse Einschränkung.²⁸¹

Durch einen Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 wurde schliesslich der neu entstehende Flughafen in Zürich zum Interkontinentalflughafen erklärt, während Genf lediglich Beiträge für den Ausbau zu einem Kontinentalflughafen zugesichert wurden. Das Gelände in Genf sah Bundesbern für den Bau des ersten Interkontinentalflughafens demzufolge als nicht geeignet an. Zudem wurde festgelegt, dass die Bundesbeiträge höchstens 30 Prozent der Baukosten für Flughäfen des kontinentalen Verkehrs betragen werden.²⁸² Obwohl also der sich erst im Bau befindende Flughafen in Zürich von offizieller Seite her den Status eines Interkontinentalflughafens erhielt, war es der Flughafen in Genf, auf dem am 1. Oktober 1945 der erste Interkontinentalflieger landete. Mit der Fluglinie New York–Genf–Rom–Kairo wurde die Schweiz ab 1946 auch an den interkontinentalen Luftverkehr angeschlossen.²⁸³ Somit kann eigentlich der Flughafen Genf – und nicht der Flughafen Zürich – als erster Interkontinentalflughafen der Schweiz bezeichnet werden, obwohl dies von Bundesbern nicht so vorgesehen war.

Die Abb. 21 zeigt den Flughafen in Genf Ende der 1940er-Jahre, mit Blick auf die Stadt Genf im Hintergrund. Dabei ist auch die weiter oben beschriebene räumliche Einschränkung für einen mehrstufigen Ausbau des Flughafens ersichtlich. Unterhalb des Bildes befindet sich bereits die Grenze zu Frankreich und in Richtung der Stadt Genf war das Gebiet schon damals bewohnt, was einen Ausbau

²⁷⁴ Vgl. ebd.: 65-66.

²⁷⁵ Vgl. ebd.: 92.

²⁷⁶ Vgl. ebd.: 101.

²⁷⁷ Die Summe entspricht im Jahr 2009 ca. 105 Mio. CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

²⁷⁸ Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin, 20.08.1948: 1251.

²⁷⁹ Vgl. ebd.: 1252.

²⁸⁰ Vgl. Lescaze 2009: 119.

²⁸¹ Vgl. Fehr 2014a: 133-134.

²⁸² Vgl. Bundesbeschluss über den Ausbau der Zivilflugplätze, 22.06.1945: 790.

²⁸³ Vgl. Fehr 2014a: 153.

zu einem Flughafen in der Grösse des Flughafens Zürich unmöglich machte. Der Flughafen Genf war in den Jahren 1947 und 1948 kurzzeitig der Flughafen in der Schweiz mit den meisten Reisenden. Nachdem aber die erste Piste am neuen Flughafen Zürich in Betrieb genommen werden konnte, stieg dort die Zahl der Reisenden sehr rasch an. In der Folge etablierte sich der Flughafen Genf als zweitgrösster Schweizer Flughafen in der Schweiz.



Abb. 21: Flughafen Genf, mit der Stadt Genf im Hintergrund. Aufnahme von 1947/48. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR03-22066.

Am 14. Juli 1956 legte der Bundesrat der Bundesversammlung den Vorschlag zu einer Änderung des Bundesbeschlusses vom 22. Juni 1945 vor, in dem der Flughafen Zürich de facto zum einzigen offiziellen Interkontinentalflughafen der Schweiz erklärt wurde. Neu sollte auch den Flughäfen in Basel und Genf die Möglichkeit gegeben werden, als Interkontinentalflughafen klassifiziert zu werden.²⁸⁴ Der National- und Ständerat stimmte dieser Änderung am 14. Dezember 1956 zu.²⁸⁵ Der Flughafen Genf sollte schliesslich im Rahmen der geplanten vierten Ausbaustufe auch offiziell zu einem Interkontinentalflughafen werden.²⁸⁶ Einen gewichtigen Grund für die Hochstufung des Flughafens Genf zu einem Interkontinentalflughafen sah der Bundesrat in der weltweiten Bedeutung der Region Genf aufgrund der zahlreichen Organisationen, die ihren Sitz in Genf hatten:

„Es ist angesichts dieser 186 Zentren internationaler und oft weltweiter Aktivität verständlich, dass jedes Jahr eine stattliche Zahl von Konferenzen in den Mauern Genfs abgehalten werden. Die 186 Organisationen, die Genf beherbergt und deren Tätigkeit sich teilweise über

²⁸⁴ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbau der Zivilflugplätze, 14.07.1956: 1585.

²⁸⁵ Vgl. Bundesbeschluss über die Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbau der Zivilflugplätze, 14.12.1956: 1016.

²⁸⁶ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin (IV. Ausbaustufe), 28.06.1957: 58-59.

ganz Europa, zum Teil sogar über alle Kontinente erstreckt, sind deshalb ganz ausgesprochen vom Luftverkehr abhängig. Es darf sogar behauptet werden, dass für viele ein Verbleiben in Genf ohne weltweite und unmittelbar verfügbare Luftverkehrsverbindungen nicht denkbar wäre.“²⁸⁷

Der National- und Ständerat stimmte im September 1957 dem Ausbau des Flughafens zu. Somit galt Genf ab diesem Zeitpunkt auch offiziell als Interkontinentalflughafen, nachdem bereits seit knapp einem Jahrzehnt der interkontinentale Flugverkehr ab und nach Genf bestand und stets zunahm.²⁸⁸ Für den vierten Ausbauschnitt des Flughafens Genf musste die Schweiz einen Staatsvertrag mit Frankreich ausarbeiten und unterzeichnen, in dem es um einen Landabtausch im Umfang von 40 Hektaren ging.²⁸⁹ Nur so konnte die Piste wie geplant verlängert werden, damit die angekündigten Düsenflugzeuge auch in Genf starten und landen konnten. Damit zeigte sich einmal mehr, welche politischen Hürden bei der Vergrößerung des Flughafens Genf aufgrund dessen geografischer Lage entstanden.

2.2.2. Die Ausgangssituation in Genf

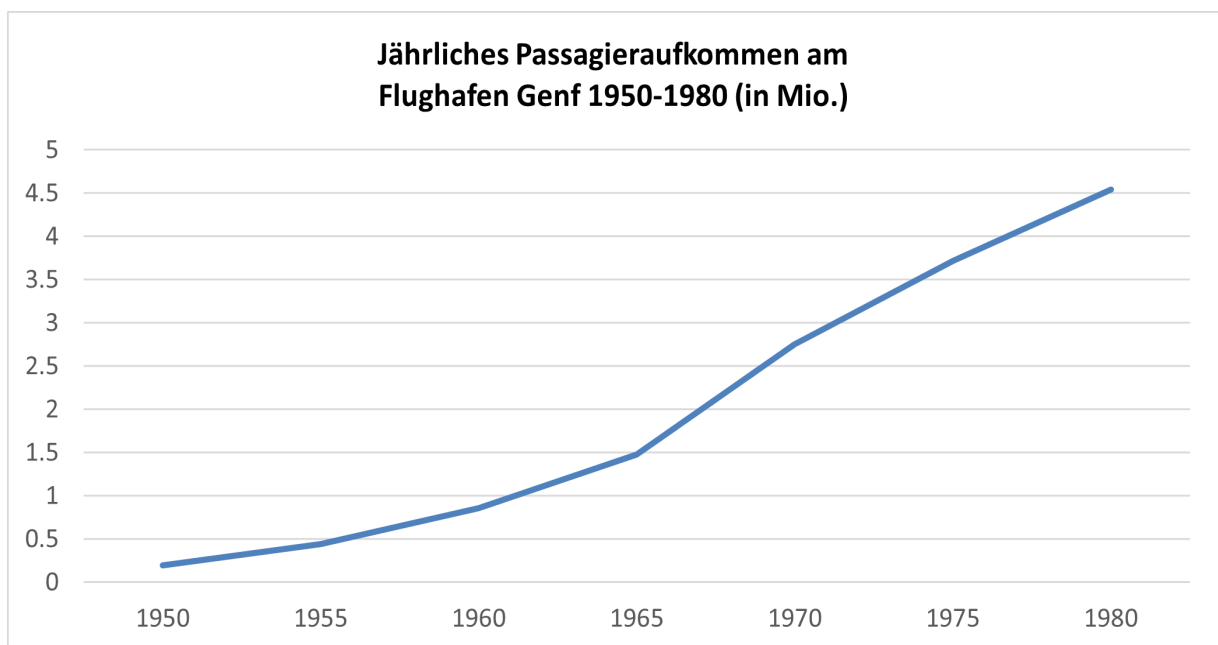


Abb. 22: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen Genf 1950-1980 (in Mio.). Quelle: Fehr 2014a: 342. Eigene Darstellung.

Wie in Zürich stiegen auch in Genf die Reisendenzahlen stetig an (siehe Abb. 22). 1970 betrug das jährliche Reisendenaufkommen mit 2,75 Millionen Reisenden beinahe das Doppelte von 1965, als der Flughafen 1,47 Millionen Reisende verzeichnete. Durch diesen Anstieg kam auch der Zubringerdienst zum Flughafen immer mehr an seine Grenzen. Die Eröffnung der Autobahn zwischen Genf und Lausanne Mitte der 1960er-Jahre verkürzte die Anreisezeit aus den Kantonen Waadt, Fribourg, Neuenburg und Wallis und machte das Auto somit als Verkehrsmittel noch attraktiver, als es ohnehin schon war. An dieser Stelle soll der Fokus allerdings auf dem öffentlichen Nah- und Fernverkehr liegen und aufgezeigt werden, wie sich die Situation des Flughafenanschlusses in Genf bis zur Errichtung der Flughafenlinie gestaltete.

²⁸⁷ Ebd.: 59.

²⁸⁸ Vgl. Bundesbeschluss über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der vierten Ausbaustufe des Flughafens Genf, 30.09.1957: 669.

²⁸⁹ Vgl. Fehr 2014a: 211.

Um das Einzugsgebiet des Flughafens Genf in den 1960er- und 1970er-Jahren zu rekonstruieren, bedarf es einer indirekten Ableitung aus der Studie über den Zubringerdienst zum Flughafen Zürich von 1971.²⁹⁰ In dieser Studie wurde das Einzugsgebiet des Flughafens Zürich als 60 Prozent der Schweizer Landesfläche angegeben. Daraus abzuleiten, dass die restlichen 40 Prozent auf den Flughafen Genf fielen, ist aus mehreren Gründen aber nicht zulässig. Erstens gab es mit dem Flughafen bei Basel, der damals noch Flughafen Basel-Mulhouse hiess, einen dritten Schweizer Landesflughafen, der zwar bei weitem nicht so gross war wie die Flughäfen in Zürich und Genf.²⁹¹ Zweitens ergaben sich auch damals bei den Einzugsgebieten der Schweizer Flughäfen immer gewisse Überschneidungen. Grundsätzlich kann aber davon ausgegangen werden, dass das Schweizer Einzugsgebiet des Flughafens Genf in den 1960er- und 1970er-Jahren die gesamte Westschweiz, das Wallis, den Jurasüdfuss sowie die westlichen Gebiete des Berner Oberlands und Mittellands umfasste.

Analog zum Unterkapitel über die Ausgangssituation in Zürich werden die Zubringerdienste zum Flughafen Genf in drei Kategorien unterteilt: Verbindungen *Stadt Genf–Flughafen*, Verbindungen *weitere Region Genf–Flughafen* sowie Verbindungen *übriges Einzugsgebiet–Flughafen*.

Stadt Genf–Flughafen



Abb. 23: Die neue Abfertigungshalle am Flughafen Genf. Aufnahme vom 12.10.1950. Fotografie von Werner Friedli. Quelle: LBS H1-013786.

Im Mai 1949 konnte am Flughafen Genf das neue Abfertigungsgebäude in Betrieb genommen werden (siehe Abb. 23). Das neue Gebäude war nicht nur für die Abfertigung der Reisenden gedacht, sondern ermöglichte es den Zubringerbussen auch, direkt vor dem Hauptgebäude des Flughafens

²⁹⁰ Vgl. Studie über den Zubringerdienst zum Flughafen Zürich von 1971; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

²⁹¹ Der Flughafen Basel-Mulhouse wurde im Juni 1977 zum dritten Schweizer Interkontinentalflughafen erklärt, als der National- und Ständerat auf Antrag des Bundesrats einer Bundesbeteiligung von 35 % – die nur für Interkontinentalflughäfen in Frage kamen – zum Ausbau des Flughafens Basel-Mulhouse zustimmte. Vgl. Bundesbeschluss über einen Bundesbeitrag an den Ausbau des Flughafens Basel-Mülhausen, 13.06.1977: 1045-1047.

anzuhalten. Die Wege wurden dadurch für die Reisenden so kurz wie möglich gehalten. Seit der Eröffnung des Flughafens 1922 bestanden durch die Fluggesellschaften Busverbindungen in die Stadt Genf. Sechs Jahre später, 1928, kamen die lokalen Verkehrsbetriebe der Stadt Genf dazu und boten einen öffentlichen Busbetrieb zwischen dem Bahnhof Genf-Cornavin und dem Flughafen Genf an.²⁹² 1960 verkehrten die öffentlichen Busse in den Hauptzeiten alle zehn Minuten und in den Randzeiten alle 20 Minuten zwischen der Stadt und dem Flughafen Genf.²⁹³ Diese hatten jedoch, genau wie in Zürich, den Nachteil, dass sie sowohl für die Flugreisenden als auch den Berufsverkehr zugänglich waren. Dies führte dazu, dass der öffentliche Busverkehr für Reisende trotz des tiefen Fahrpreises von 70 Rappen pro Weg nicht sehr attraktiv war.²⁹⁴

Es bestand zudem ein Angebot durch einen konzessionierten Cardienst (Auderset-Dubois) der Swissair, der die Stadt Genf mit dem Flughafen Genf verband – der sogenannte Swissair-Car. Der Car fuhr direkt vom „Airterminal“ des Bahnhofs Genf-Cornavin in Richtung Flughafen und ermöglichte Swissair-Reisenden einen vergleichbar hohen Komfort für einen Fahrpreis von 2 CHF für eine einfache Fahrt.²⁹⁵ Der Car bot Platz für 30 Personen und war für Flugreisende und deren Gepäck reserviert. Falls noch Platz vorhanden war, wurden zudem Begleitpersonen der Flugreisenden und das Flugpersonal der Swissair mitgeführt. 1960 benutzte rund ein Viertel aller Reisenden den Swissair-Car, der während der Hauptzeit zwischen 11.00 Uhr und 16.00 Uhr alle 15 Minuten verkehrte.²⁹⁶

An der SBB-Linie zwischen Genf-Cornavin und La Plaine gab es zwar eine Haltestelle in der Nähe des Flughafens. Diese Haltestelle wurde allerdings eher vom Bodenpersonal und von Besucherinnen und Besuchern des Flughafens benutzt. Für Reisende mit Gepäck war diese Anreisemöglichkeit wenig attraktiv, da die Strecke zwischen der Haltestelle und dem Flughafen zu Fuss zurückgelegt werden musste.²⁹⁷

Als wichtigstes Verkehrsmittel betreffend den Zubringerdienst zum Flughafen Genf galt jedoch das Auto. Gut 50 Prozent der in Genf landenden und abfliegenden Reisenden waren in der Mitte des 20. Jahrhunderts ausländische Diplomatinen und Diplomaten, Geschäftsleute sowie Funktionärinnen und Funktionäre.²⁹⁸ Dieser hohe Anteil kann auf die zahlreichen Organisationen und Institutionen zurückgeführt werden, die ihren Sitz in Genf hatten.²⁹⁹ Dementsprechend dürfte der Anteil an Taxis und privaten Chauffeuren relativ hoch gewesen sein. Für eine Taxifahrt zwischen der Stadt und dem Flughafen bezahlten Fluggäste 1961 zwischen 5 und 6 CHF.³⁰⁰ Mit der Eröffnung der Autobahn zwischen Genf und Lausanne Mitte der 1960er-Jahre wurde, wie bereits erwähnt, das Auto als Verkehrsmittel nochmals attraktiver. Ein Parkhaus wurde am Flughafen Genf allerdings erst 1986 errichtet.³⁰¹ Zuvor gab es lediglich einen grossen Parkplatz direkt vor der Abfertigungshalle (siehe Abb. 24), dessen Benutzung zu Beginn der 1960er-Jahren noch gratis war.³⁰²

²⁹² Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über den Bahnanschluss des Flughafens Genf, 10.12.1979: 412.

²⁹³ Vgl. Schreiben der Kreisdirektion I der SBB betreffend den Anschluss des Flughafens Genf, 30.12.1960: 2; SBB Historic GD_BAU_2005/005_870_01.

²⁹⁴ Die Summe entspricht im Jahr 2009 5 CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

²⁹⁵ Die Summe entspricht im Jahr 2009 15 CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

²⁹⁶ Vgl. Schreiben der Kreisdirektion I der SBB betreffend den Anschluss des Flughafens Genf, 30.12.1960: 2; SBB Historic GD_BAU_2005/005_870_01.

²⁹⁷ Vgl. ebd.

²⁹⁸ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über den Bahnanschluss des Flughafens Genf, 10.12.1979: 412.

²⁹⁹ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin (IV. Ausbaustufe), 28.06.1957: 59.

³⁰⁰ Vgl. Schreiben der Kreisdirektion I der SBB betreffend den Anschluss des Flughafens Genf, 30.12.1960: 2; SBB Historic GD_BAU_2005/005_870_01. Die Summe entspricht im Jahr 2009 zwischen 37 und 45 CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

³⁰¹ Vgl. Fehr 2014a: 274.

³⁰² Vgl. Schreiben der Kreisdirektion I der SBB betreffend den Anschluss des Flughafens Genf, 30.12.1960: 1-2; SBB Historic GD_BAU_2005/005_870_01.



Abb. 24: Abfertigungsgebäude am Flughafen Genf mit grossem Parkplatz im Vordergrund. Aufnahme vom 11.06.1968. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR03-09598.

Weitere Region Genf–Flughafen

Die Region Genf verfügt mit dem Léman Express erst seit Dezember 2019 über eine S-Bahn, welche die Stadt am Ende des Genfersees mit den französischen Départements Haute-Savoie und Ain verbindet. Der Léman Express ist – Stand 2023 – das grösste grenzüberschreitende S-Bahnnetz Europas.³⁰³ Demzufolge waren die Reisenden des Flughafens Genf früher auch für die weitere Region um die Stadt Genf hauptsächlich auf die öffentlichen Busse angewiesen. Diese Busverbindungen waren, wie bereits erwähnt, jedoch alles andere als zufriedenstellend. Für die Reisenden aus den Regionen der Nordseite des Genfersees bestand zusätzlich die Möglichkeit, mit den SBB bis nach Genf-Cornavin zu fahren. Dort mussten sie jedoch ebenfalls auf den Bus oder ein Taxi umsteigen, um zum Flughafen Genf zu gelangen.

Beim Privatverkehr gestaltete sich die Situation gleich wie bei im vorhergehenden Abschnitt *Stadt Genf–Flughafen*, weswegen hier keine weiteren Ausführungen zu machen sind.

Übriges Einzugsgebiet–Flughafen

Um die Busse in Genf ein wenig zu entlasten, wurde 1971 ein neuer Busbetrieb eingeführt, der die Stadt Lausanne direkt mit dem Flughafen Genf verband.³⁰⁴ Für alle übrigen Regionen des Einzugsgebietes sahen sich die ankommenden Reisenden somit gezwungen, mit den angebotenen Busverbindungen zuerst vom Flughafen Genf zum Bahnhof Genf-Cornavin zu fahren, um von dort aus mit den SBB die Reise schliesslich in Richtung Jurasüdfuss, Waadtland, Bern oder Wallis fortzusetzen. Das

³⁰³ Vgl. SBB 2019b (online).

³⁰⁴ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über den Bahnanschluss des Flughafens Genf, 10.12.1979: 413.

gleiche galt natürlich auch für die entgegengesetzte Richtung, sprich die Reise aus dem übrigen Einzugsgebiet Richtung Flughafen Genf.

Eine zusätzliche Alternative war der Zubringerdienst per Flugzeug. Die Balair, eine Tochtergesellschaft der Swissair, führte ab 1965 Zubringerflüge zwischen Bern-Belp und Genf durch. Die Flugstrecke wurde allerdings bereits 1971 aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit wieder aufgegeben und durch den Swissair-Bus ersetzt.³⁰⁵

Für den Privatverkehr spielte insbesondere die Mitte der 1960er-Jahre eröffnete Autobahn zwischen Lausanne und Genf eine grosse und wichtige Rolle. Damit verringerte sich die Fahrzeit aus fast dem gesamten Einzugsgebiet. Das Strassennetz in der Westschweiz wurde immer weiter ausgebaut, was das Auto als Verkehrsmittel umso attraktiver machte.

Somit war der Flughafen Genf bis in die 1980er-Jahre zwar auf mehreren Ebenen an den privaten wie auch den öffentlichen Nah- und Fernverkehr angeschlossen. Es fehlte jedoch immer noch ein direkter Bahnanschluss, der das jährlich steigende Reisendenaufkommen auffangen konnte. Zudem stand der Umzug des Genfer Auto-Salons aus der Genfer Innenstadt in den neu entstehenden Messekomples Palexpo kurz bevor.³⁰⁶ Auch dafür musste eine Lösung gefunden werden, um möglichst schnell den mehreren Hunderttausend Besucherinnen und Besuchern der Automesse eine komfortable und direkte Anfahrt mit dem Zug zu ermöglichen.

2.2.3. Die Planungs- und Bauphase der Flughafenlinie Genf

Die ersten Bemühungen, den Flughafen Genf mit einem Bahnanschluss direkt mit dem Bahnhof Genf-Cornavin zu verbinden, gab es bereits 1959. Die Betriebsabteilung Kreis I der SBB beschäftigte sich Ende der 1950er-Jahre mit dem Thema und legte dabei einen sechs Kilometer langen Abschnitt zwischen dem Flughafen Genf und dem Bahnhof Genf-Cornavin als Verbindungsstrecke fest, für die ein Zug sechs Minuten gebraucht hätte. Für den Reisendentransport waren gemäss den Angaben der Betriebsabteilung Kreis I der SBB Shuttlezüge mit einer Kapazität von 300-400 Plätzen vorgesehen. Die Strecke sollte zwischen dem Bahnhof Genf-Cornavin und Châtelaine im Gemeindegebiet Vernier zweigleisig verlaufen und anschliessend eingleisig bis zum Flughafen Genf weitergeführt werden.³⁰⁷ Obwohl in dem Schreiben der Bauabteilung Kreis I der SBB nicht ausdrücklich von einer Anbindung an das weitere SBB-Netz in Richtung Lausanne die Rede war, kann davon ausgegangen werden, dass dies durchaus eine Option war, da es sich dabei um ein Projekt der SBB handelte.

Zu diesem Zeitpunkt war jedoch die Frage bezüglich der Finanzierung alles andere als geklärt, wie einem Schreiben der Bauabteilung der Generaldirektion der SBB an die Bauabteilung Kreis I der SBB vom 22. November 1960 zu entnehmen ist. Zudem wurde neben der eben genannten Unklarheit bezüglich Finanzierung eine Ungewissheit seitens der Generaldirektion der SBB in Bezug auf den zu erwartenden Verkehrsumfang geäussert.³⁰⁸ Bevor es mit dem Projekt eines Bahnanschlusses des Flughafens Genf weitergehen konnte, musste insbesondere die Frage der Finanzierung geklärt werden.

³⁰⁵ Vgl. Jaquemet 2012: 231-232.

³⁰⁶ Seit 1982 findet der Genfer Auto-Salon jährlich an seinem jetzigen Standort im Messekomples Palexpo direkt neben dem Flughafen Genf statt. 2020, 2021 und 2022 musste die Automesse aufgrund der Coronapandemie abgesagt werden.

³⁰⁷ Vgl. Schreiben der Bauabteilung Kreis I der SBB betreffend die Planung eines Bahnanschlusses am Flughafen Genf, 18.02.1959; SBB Historic KDI_REG_SBB61_0185.

³⁰⁸ Vgl. Schreiben der Bauabteilung der Generaldirektion der SBB an die Bauabteilung Kreis I der SBB betreffend Flughafenanschluss Genf, 22.11.1960: 1; SBB Historic GD_BAU_2005/005_870_01.

Die Entlastung der Strasse durch eine Flughafenlinie war bereits zu Beginn der 1960er-Jahre ein Thema.³⁰⁹ Hierbei muss jedoch angemerkt werden, dass die Autobahn zwischen Genf und Lausanne erst Mitte der 1960er-Jahre eröffnet wurde und in der Folge die Landstrassen entlastete. Gemäss einem Schreiben der Generaldirektion der SBB an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement³¹⁰ vom 20. Februar 1962 sprachen neben der Entlastung der Strasse zwei weitere Punkte für einen Bahnanschluss des Flughafens Genf: „Der Anschluss des Bahnhofes Cornavin an den Flugplatz würde [...] den Zubringerdienst zur Bahn erleichtern. Die Zusammenarbeit Luftverkehr/Eisenbahn würde verbessert.“³¹¹ Dieses Schreiben scheint eine Wirkung gehabt zu haben, denn noch im gleichen Jahr schrieb der Bundesrat in einer Botschaft an die Bundesversammlung:

„Hervorzuheben ist [...] insbesondere der Anschluss des Flughafens an die Eisenbahn und an die Autostrasse. Diese ganz neu aufgetretenen Gesichtspunkte wirkten sich auch kostenmässig aus. Es wäre aber verfehlt, wegen der entstehenden Mehrkosten darauf zu verzichten, die für eine reibungslose Verkehrsabwicklung notwendigen Neuerungen in das Projekt einzubeziehen.“³¹²

Allerdings wurden auch hier, wie bereits zwei Jahre zuvor, die unklaren Finanzierungsverhältnisse bemerkt, was einen Entscheid über eine Bundesbeteiligung noch nicht zustande kommen liess.³¹³ Grundsätzlich begrüsst man in Bundesbern das Projekt eines Flughafenanschlusses in Genf allerdings sehr. Insbesondere die erheblichen Tarifiermässigungen für geschlossene Gruppen im Flugverkehr führten neben Zürich auch in Genf zu einem „sprungartig ansteigenden Anfall von Fluggästen, für deren Abtransport ein Massenverkehrsmittel wie die Bahn am geeignetsten wäre“.³¹⁴ Aus diesem Grund war es für den Bundesrat besonders wichtig, dass beim vierten Ausbauschnitt des Flughafens Genf die Möglichkeit eines Bahnanschlusses gewahrt wurde. Eine Bundesbeteiligung wurde also nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Die Zurückhaltung auf Seiten des Bundes bezüglich des Bahnanschlusses des Flughafens Genf lag demnach eher an der fehlenden Projektreife.

Bis Ende der 1960er-Jahre wurde es relativ ruhig um einen möglichen Bahnanschluss am Flughafen Genf. Dies könnte mit der Eröffnung der Autobahn zusammenhängen, die ab Mitte der 1960er-Jahre die Städte Genf und Lausanne miteinander verband. Zudem wurde Ende der 1960er-Jahre der Flughafen Genf ebenfalls an diese Autobahn angebunden und ermöglichte somit den mit privaten Verkehrsmitteln anreisenden Fluggästen, Begleiterinnen und Begleitern sowie Besucherinnen und Besuchern eine noch schnellere Verbindung.³¹⁵ Durch die bessere Strassenanbindung setzte sich der Privatverkehr gegenüber dem öffentlichen Verkehr immer mehr durch. Daher kann die Annahme getroffen werden, dass ein direkter Bahnanschluss an den Flughafen Genf zwar erwünscht war, aber dass es aufgrund der nicht vorhandenen Dringlichkeit zu keinen konkreten Projekten bis Ende der 1960er-Jahre kam. Diese Annahme wird mit dem Argument gestützt, dass in der Botschaft des Bun-

³⁰⁹ Vgl. Schreiben der Generaldirektion der SBB an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, 20.02.1962: 1; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02.

³¹⁰ Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement wurde 1963 in Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) umbenannt.

³¹¹ Schreiben der Generaldirektion der SBB an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, 20.02.1962: 1; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02.

³¹² Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die zusätzlichen Kosten der vierten Ausbaustufe des Flughafens Genf-Cointrin, 03.12.1962: 1569-1570.

³¹³ Vgl. ebd.: 1572.

³¹⁴ Ebd.: 1577.

³¹⁵ Vgl. Kopie Zeitungsartikel „Mai 1968: Lausanne-Cointrin sans quitter l’autoroute“; SBB Historic KDI_REG_SBB61_0185. Es ist nicht klar, in welcher Zeitung dieser Artikel veröffentlicht wurde.

desrats über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der fünften Ausbaustufe des Flughafens Genf vom 10. Mai 1972 ein Bahnanschluss mit keinem Wort erwähnt wurde.³¹⁶

1968 wurde die Frage eines Bahnanschlusses durch eine aus Vertretern aller interessierten Parteien gebildeten Kommission erneut aufgegriffen. Innerhalb dieser Kommission wurde 1970 festgelegt, dass die Hauptaufgabe der Flughafenbahn bei den Verbindungen im Fernverkehr liegen musste. Mit der neuen Verbindung sollten die Schnellzüge der Walliser-, Berner- und Bielerlinie eine direkte Verbindung zum bzw. ab dem Flughafen Genf bekommen.³¹⁷ Eine Verbindung, die lediglich den Bahnhof Genf-Cornavin mit dem Flughafen Genf verband, stand somit bereits von Beginn an nicht zur Diskussion. Die Lokalreisenden, die lediglich bis nach Genf-Cornavin reisten, sollten mit den Fernverkehrszügen transportiert werden.

Der Bericht dieser Gruppe wurde jedoch erst 1974 veröffentlicht, was zusätzlich erklärt, warum der Bahnanschluss in der eben erwähnten Botschaft des Bundesrats 1972 kein Thema war. In der Folge war die Regierung des Kantons Genf mehrere Male beim Bundesrat vorstellig, um eine Realisierung der Flughafenlinie Genf voranzutreiben.³¹⁸ Der Genfer Nationalrat Christian Grobet stellte seinerseits im März 1976 eine einfache Anfrage an den Bundesrat. Grobet wollte – mit dem Wissen über eine Bundesbeteiligung an der Flughafenlinie Zürich – vom Bundesrat Informationen darüber erhalten, wie es um den Bahnanschluss in Genf stand und schrieb in seiner Anfrage:

„Die vom Kanton Genf gewünschte Bahnverbindung Genf-Cornavin / Flughafen Cointrin ist von ebenso grossem öffentlichen Interesse, ihr Ausbau drängt sogar, da der Flughafen Cointrin sich zunehmend entwickelt und der Bau der neuen grossen Ausstellungshalle in unmittelbarer Nähe des Flughafens bevorsteht. [...] Kann der Bundesrat, wenn es zutrifft, dass die Bahnverbindung mit Genf-Cointrin nicht vor Ablauf einiger Jahre vorgesehen ist, diese als dringlich erklären und für ihren unverzüglichen Ausbau sorgen? Er würde damit zur Politik der Wiederbelebung der Wirtschaft durch die öffentliche Hand beitragen und für die Gleichbehandlung der Kantone Genf und Zürich sorgen.“³¹⁹

Wie dem eben zitierten Ausschnitten aus der Anfrage Grobets zu entnehmen ist, ging es dabei nicht nur um verkehrstechnische Fragen wie der reinen Verkehrsanbindung, sondern auch um politische Angelegenheiten. Während in Zürich der Bau der Flughafenlinie bereits in voller Geschwindigkeit vorangetrieben wurde, war man in Genf noch weit davon entfernt, überhaupt mit dem Bau einer Flughafenlinie zu beginnen.

Der Bundesrat wies in seiner Antwort vom 19. Mai 1976 darauf hin, dass eine „neue Projektstudie demnächst vorliegen werde“, da die Verkehrsprognose und die Wirtschaftlichkeitsrechnung der vorherigen Projektstudie revidiert werden mussten. Erst dann „stehen die wesentlichen Unterlagen zur Ausarbeitung einer Botschaft an die Bundesversammlung über einen Bundesbeitrag an die Flughafenlinie zur Verfügung“.³²⁰ Zudem war eine Kostenbeteiligung an den SBB-Flughafenanschluss in Genf aufgrund der damaligen Finanzlage des Bundes ohnehin nicht möglich. Der Bahnanschluss des Flughafens Genf sollte aber „nach Möglichkeit in der nächsten Legislaturperiode der Bundesversammlung unterbreitet werden“.³²¹ Weiter stellte der Bundesrat klar, dass eine ungleiche Behandlung keineswegs beabsichtigt war. Der Bundesrat war gegenüber dem Anliegen der Genfer grund-

³¹⁶ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der fünften Ausbaustufe des Flughafens Genf-Cointrin, 10.05.1972: 1648-1682.

³¹⁷ Vgl. Schreiben der Arbeitsgruppe für Flughafenzufahrten betreffend den Fahrplanentwurf für die Flughafenbahn Cointrin, 02.07.1970: 1; SBB Historic KDI_REG_SBB61_0184.

³¹⁸ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über den Bahnanschluss des Flughafens Genf, 10.12.1979: 412.

³¹⁹ Einfache Anfrage des Nationalrats Grobet an den Bundesrat, 18.03.1976; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02.

³²⁰ Antwort des Bundesrats auf die einfache Anfrage des Nationalrats Grobet, 19.05.1976: 1; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02.

³²¹ Ebd.: 1-2.

sätzlich positiv eingestellt und war durchaus bestrebt, „nach Mitteln und Wegen zu einer Verbesserung der Rentabilität des Flughafenprojektes zu suchen“.³²²

Das Projekt zur Flughafenlinie Genf stand schliesslich 1979 fest. Das Herzstück des gesamten Projekts war die sechs Kilometer lange doppelspurige Flughafenlinie. Die Linie sollte von Genf-Cornavin ausgehend erst die bereits bestehende Bahnstrecke Genf-Lyon benutzen, anschliessend auf der Höhe von Châtelaine nach Norden abzuweichen und über eine neue Trasse in den unterirdischen Bahnhof am Flughafen Genf führen (siehe Abb. 25).³²³

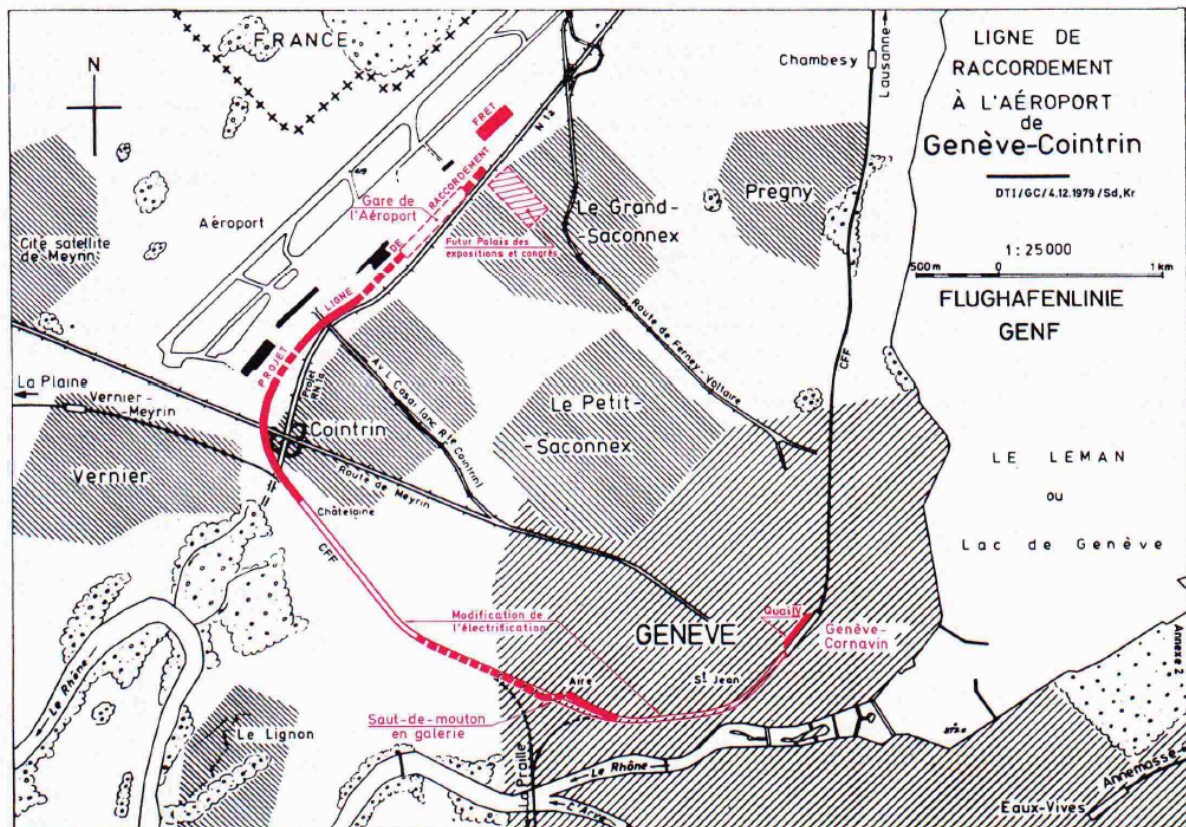


Abb. 25: Endgültiger Verlauf der Flughafenlinie Genf. Quelle: Flughafenlinie Zürich Eröffnung 1. Juni 1980: 45; SBB Historic FRE_WELTI_2005/003_010.

Das endgültige Projekt wies in Sachen Linienführung und einer Reisezeit von sechs Minuten zwischen dem Flughafen Genf und dem Bahnhof Genf-Cornavin somit durchaus Ähnlichkeiten mit dem bereits erwähnten ersten Projekt von 1959 auf. Der Flughafenbahnhof wurde zweigeschossig geplant; im Untergeschoss sollten insgesamt zwei Perrons mit einer Länge von 420 Metern und insgesamt vier Gleisen gebaut werden. Das Obergeschoss des Bahnhofs sollte mit „sämtlichen für die Aufnahme der Reisenden und den Betrieb des Bahnhofs nötigen Anlagen“ versehen werden.³²⁴ Die Verbindung zwischen Unter- und Obergeschoss wurde mit Aufzügen, Treppen und Rolltreppen geplant.

Eine der Herausforderungen bei der Planung war die unterschiedliche Stromspannung der Bahnnetze. Der Abschnitt auf der Eisenbahnlinie Genf-Lyon, der für den Flughafenanschluss mitbenutzt wurde und mit dem französischen Gleichstromsystem von 1'500 Volt elektrifiziert war, musste den

³²² Schreiben des Direktors des Eidgenössischen Amtes für Verkehr an die Generaldirektion der SBB, 21.09.1977: 2; SBB Historic GD_BAU_2005/005_871_01.

³²³ Vgl. Schreiben der Generaldirektion der SBB an den Verwaltungsrat der SBB betreffend den Anschluss des Flughafens Genf an das Eisenbahnnetz, 06.04.1979: Anhang B; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02.

³²⁴ Ebd.

SBB-Normen angepasst werden. Das beinhaltete auch, dass das Stromsystem 15 kV 16 2/3 Hz übernommen wurde.³²⁵ Nur so war es möglich, dass ein Wechsel der Lokomotive in Genf-Cornavin vermieden werden konnte. Diese Voraussetzung war für den Erfolg der Flughafenlinie Genf von eminenter Bedeutung, denn damit konnte nicht nur Zeit gespart werden, sondern es ermöglichte auch zusätzliche Verbindungen. Um jedoch die Verbindung zwischen Frankreich und der Schweiz aufrechtzuerhalten, musste ein neues Gleis gebaut werden, welches weiterhin von den Zügen der SNCF³²⁶ befahren werden konnte.³²⁷ Ausserdem waren deswegen im Bahnhof Genf-Cornavin an den Perrons 2, 3 und 4 einige Anpassungen nötig, um den reibungslosen Betrieb weiterhin sicherstellen zu können.³²⁸

Die Gesamtkosten für die Flughafenlinie Genf wurden in dem Projekt von 1979 mit 189 Millionen CHF³²⁹ angegeben, davon war der grösste Betrag erwartungsgemäss dem Flughafenbahnhof zugewiesen (siehe Tab. 8).

Tab. 8: Baukosten der Flughafenlinie Genf, Stand 1979. Quelle: Schreiben der Generaldirektion der SBB an den Verwaltungsrat der SBB betreffend den Anschluss des Flughafens Genf an das Eisenbahnnetz, 06.04.1979: Anhang C; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02.

| Baukosten der Flughafenlinie Genf, Stand 1979 | | |
|---|------------|-------------------|
| Flughafenbahnhof | CHF | 91.0 Mio. |
| Neue Linie zwischen der Abzweigung von Châtelaïne und dem Flughafen, einschliesslich Erwerb von Grund und Rechten | CHF | 21.8 Mio. |
| Umbau der bestehenden Linie zwischen Cornavin und der Abzweigung von Châtelaïne | CHF | 39.2 Mio. |
| Auf die Flughafenlinie entfallender Anteil der Anpassungen im Bahnhof Cornavin | CHF | 20.7 Mio. |
| Verschiedenes und Unvorhergesehenes | CHF | 16.3 Mio. |
| Total | CHF | 189.0 Mio. |

Für die Realisierung der Flughafenlinie Genf waren fünf Jahre eingeplant.³³⁰ Die Flughafenlinie Genf war vor allem für Flugreisende, Personal des Flughafens, Begleiterinnen und Begleiter, Besucherinnen und Besucher des Flughafens, Bewohnerinnen und Bewohner der Umgebung sowie für Besucherinnen und Besucher des Palais des expositions (Palexpo) ausgelegt. Als Ticketpreise für die Strecke zwischen Genf-Cornavin und Flughafen Genf waren 3 CHF für die 1. Klasse³³¹ und 2 CHF für die 2. Klasse³³² vorgesehen. Der detaillierte Bericht über das gesamte Projekt wurde schliesslich am 6. April 1979 dem Verwaltungsrat der SBB vorgelegt.³³³

Nachdem der Bundesrat das Projekt am 10. Dezember 1979 der Bundesversammlung vorstellte³³⁴, wurde der Anschluss des Flughafens Genf an das Netz der SBB am 20. Juni 1980 vom National-

³²⁵ Vgl. Nieth 1987: 211.

³²⁶ Die Société nationale des chemins de fer français ist die staatliche Eisenbahngesellschaft Frankreichs.

³²⁷ Vgl. Nieth 1987: 211.

³²⁸ Vgl. Schreiben der Generaldirektion der SBB an den Verwaltungsrat der SBB betreffend den Anschluss des Flughafens Genf an das Eisenbahnnetz, 06.04.1979: Anhang B; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02.

³²⁹ Die Summe entspricht im Jahr 2009 ca. 422 Mio. CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

³³⁰ Vgl. Schreiben der Generaldirektion der SBB an den Verwaltungsrat der SBB betreffend den Anschluss des Flughafens Genf an das Eisenbahnnetz, 06.04.1979: Anhang C; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02.

³³¹ Die Summe entspricht im Jahr 2009 7 CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

³³² Die Summe entspricht im Jahr 2009 4 CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

³³³ Vgl. Schreiben der Generaldirektion der SBB an den Verwaltungsrat der SBB betreffend den Anschluss des Flughafens Genf an das Eisenbahnnetz, 06.04.1979: Anhang D; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02.

³³⁴ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über den Bahnanschluss des Flughafens Genf, 10.12.1979: 409-425.

und Ständerat bewilligt.³³⁵ Die Kosten von 189 Millionen CHF teilten sich dabei wie folgt auf: 113 Millionen CHF trugen die SBB, die restlichen 76 Millionen CHF verteilten sich auf den Bund (64 Millionen CHF) sowie den Kanton Genf (12 Millionen CHF).³³⁶ Die SBB trugen somit 60 Prozent der Gesamtkosten der Flughafenlinie Genf. Der Entscheid, den Flughafen Genf an das Schienennetz der SBB anzuschliessen, wurde also nur wenige Tage nach der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich gefällt.

Im Verlauf des Jahres 1982 stellte sich bei neuen Wirtschaftlichkeitsberechnungen heraus, dass sich die Gesamtkosten der Flughafenlinie Genf aufgrund weiterer Projektierungsarbeiten sowie der Teuerung im Baugewerbe von 189 Millionen CHF auf ungefähr 278 Millionen CHF³³⁷ erhöhen werden.³³⁸ Teuerungsbereinigt entsprach dies einem Anstieg von 40 Millionen CHF. Da die Deckung der Mehrkosten durch den Bundesbeschluss von 1980 geregelt war, kamen der Bund, die SBB und der Kanton Genf für die zusätzlich entstandenen Kosten auf. Der Bund übernahm 32.6 Millionen CHF, die SBB 5 Millionen CHF und der Kanton Genf 2.4 Millionen CHF.³³⁹ Die Mehrkosten von 40 Millionen CHF kamen einerseits durch Ungenauigkeiten der ursprünglichen Kostenschätzung, andererseits durch nicht voraussehbare Arbeiten und Projektänderungen zustande.³⁴⁰



Abb. 26: Die Bauarbeiten an der Flughafenlinie Genf. Aufnahme vom September 1985. Fotografie von Comet Photo AG. Quelle: COM FC25-0002-010.

³³⁵ Vgl. Bundesbeschluss über den Bahnanschluss des Flughafens Genf, 20.06.1980: 646-647.

³³⁶ Vgl. Bundesbeschluss über die Finanzierung des Bahnanschlusses des Flughafens Genf, 19.06.1980: 656; Bundesbeschluss über den Bahnanschluss des Flughafens Genf, 20.06.1980: 646.

³³⁷ Die Summe entspricht im Jahr 2009 ca. 464 Mio. CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

³³⁸ Vgl. Schreiben der Generaldirektion der SBB an den Verwaltungsrat der SBB betreffend den Anschluss des Flughafens Genf an das Eisenbahnnetz, 21.06.1982: 3; SBB Historic GD_BAU_2005/005_867_01.

³³⁹ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über einen Zusatzkredit für die Finanzierung des Bahnanschlusses des Flughafens Genf, 31.01.1983: 917-926; Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung des Bahnanschlusses des Flughafens Genf, 22.06.1983: 724.

³⁴⁰ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über einen Zusatzkredit für die Finanzierung des Bahnanschlusses des Flughafens Genf, 31.01.1983: 920.

Die Flughafenlinie Genf wurde schliesslich ab Sommer 1982 gebaut. Das neue Streckengleis für die Verbindung nach Frankreich sowie das neue doppelspurige Trasse in Richtung Flughafenbahnhof wurden zwischen Juni 1982 und April 1986 gebaut, während die Hauptarbeiten am Flughafenbahnhof zwischen Juli 1983 und Frühling 1986 stattfanden.³⁴¹ Die Abb. 26 zeigt den Stand der Bauarbeiten im Bereich der Abzweigung in Richtung Flughafenbahnhof im September 1985. Im Vordergrund ist die Abzweigung in das neu gebaute Trasse in Richtung Flughafen Genf ersichtlich. In der rechten oberen Ecke des Bildes ist das entstehende Bahnhofsgebäude zu erkennen. Die Innenausbauarbeiten sowie die Installation der bahntechnischen Anlagen wurden bis im Frühjahr 1987 fertiggestellt, so dass die Flughafenlinie Genf am 25. Mai 1987 nach nicht einmal fünf Jahren Bauzeit feierlich eröffnet werden konnte.

2.2.4. Die Eröffnung der Flughafenlinie Genf 1987

Die Eröffnung der Flughafenlinie Genf war nicht nur für die Stadt Genf und den Flughafen Genf, sondern für die gesamte Westschweiz ein Meilenstein. Knapp sieben Jahre nachdem die Deutschschweiz ‚ihren‘ direkten Bahnanschluss feiern konnte, wurde auch der zweitgrösste Flughafen der Schweiz direkt an das Eisenbahnnetz der SBB angebunden. Somit rückten nicht nur Städte wie beispielsweise Lausanne, Yverdon-les-Bains und Fribourg, sondern auch ganze Regionen wie das Unterwallis oder der Jurasüdfuss noch näher zum Flughafen Genf. Auch für das nahegelegene Ausland bedeutete die Flughafenlinie einen direkten Zugang zum Flughafen Genf. Das mühselige Umsteigen auf den öffentlichen Bus entfiel und nur sechs Minuten nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Genf-Cornavin befand man sich bereits im unterirdischen Kopfbahnhof des Flughafens Genf. Statt „Nächster Halt: Genf, Endstation dieses Zugs“ hiess es nun „Nächster Halt: Genf Flughafen, Endstation dieses Zugs“. Nur ein Wort unterscheidet die beiden eben zitierten Lautsprecherdurchsagen voneinander – ein Wort von eminenter Bedeutung. Das Magazin *SBB Gleis frei* beschrieb die Flughafenlinie Genf als die Erfüllung eines „alten Traumes der Romands, besonders der Genfer Bevölkerung“.³⁴²



Abb. 27: Eröffnung der Flughafenlinie Genf am 25.05.1987. Fotografie von M. Broennli. Quelle: Einweihung der Flughafenlinie Genf; SBB Historic FRE_WELTI_2005/003_011.

³⁴¹ Vgl. Nieth 1987: 213.

³⁴² SBB Gleis Frei, 01.01.1984: o. S.

So erhielt der Flughafen Genf im Mai 1987, knapp ein Jahr nach dem unterirdischen Parkhaus P1, das insgesamt 2'900 Parkplätze fasste³⁴³, den lang ersehnten direkten Bahnanschluss. Bundesrat Leon Schlumpf hatte als Vorsteher des EVEP wie bereits sieben Jahre zuvor in Zürich die Ehre, die Flughafenlinie Genf am 25. Mai 1987 mit dem Durchschneiden des Bandes symbolisch zu eröffnen (siehe Abb. 27).

Zum oben abgebildeten Foto sind so gut wie keine Zusatzinformationen vorhanden. Trotzdem kann mithilfe von Recherche einiges über das Foto ausgesagt werden. Die Aufnahme muss kurz nach dem eben erwähnten Durchschneiden des Bandes entstanden sein, was an zwei Punkten offensichtlich gemacht werden kann. Erstens laufen viele der geladenen Gäste zurück in Richtung des Zugs, zweitens ist am rechten Bildrand das durchschnittene Band zu sehen, das von einer Frau an einen Mann weitergereicht wird. In der Mitte des Bildes ist eine gelbliche Bodenplatte zu erkennen, auf der Vertreter des Fernsehens sowie der Presse gerade dabei sind, Aufnahmen der Flughafenlinie zu erstellen. Zuvor dürfte Bundesrat Leon Schlumpf auf eben dieser Bodenplatte das Band durchgeschnitten haben.

Der Ort, an dem das Foto aufgenommen wurde, kann anhand Satellitenaufnahmen von Google nachvollzogen werden. Bei dem grossen Gebäude im Hintergrund handelt es sich um das 1971 in Betrieb genommene World Trade Center, das in unmittelbarer Nähe des Flughafens Genf sowie der Einfahrt in den Tunnel des Flughafenbahnhofs steht. Somit erscheint es naheliegend, dass das Fernsehen Aufnahmen des Tunnelleingangs macht. In der Ecke oben rechts sind ein paar wenige Zuschauerinnen und Zuschauer zu erkennen, die dem Spektakel beiwohnen. In der Mitte des Bildes ist ausserdem der Extrazug mit vier Wagen der 1. Klasse zu erkennen, der die geladenen Gäste über die neue Strecke zum Flughafen Genf führt. Bei der Lokomotive handelt es sich um eine Prototyp-Lokomotive mit der Bezeichnung Re 4/4^{IV}.³⁴⁴ Nicht zu übersehen ist die auf der Lokomotive angebrachte Werbung für das Projekt *Bahn 2000*.³⁴⁵

Es ist nicht ersichtlich, wie viele Personen sich bereits in den Extrazug begeben haben, und daher kann auch keine genaue Aussage darüber gemacht werden, wie viele Gäste an dieser Eröffnungsfeier teilgenommen haben.³⁴⁶ Ebenso ist eine Aufschlüsselung der Teilnehmenden nach Branche unmöglich. Bei der genaueren Betrachtung des Fotos fällt auf, dass quasi nur Männer abgebildet sind. Es scheint also, dass die Frauen bei der Eröffnung der Flughafenlinie Genf massiv untervertreten waren – wie schon sieben Jahre zuvor in Zürich.³⁴⁷ Es scheint aber so, dass bei der Eröffnung der Flughafenlinie Genf alle geladenen Gäste dem Durchschneiden des Bandes durch Bundesrat Leon Schlumpf beiwohnen durften, während dies sieben Jahre zuvor in Zürich nur den VIPs sowie den Presseleuten erlaubt war.

An der anschliessenden Eröffnungsfeier, die im neuen Bahnhofsgebäude stattfand, nannte Bundesrat Leon Schlumpf die Genfer Flughafenbahn eine „Mariage d’amour“ sowie eine wertvolle Vorleistung für die „Bahn 2000“. Ebenso sprach er davon, dass der Slogan „Im Zug zum Flug“ das verkehrspolitische Verständnis der Schweizerinnen und Schweizer zum Ausdruck bringe.³⁴⁸ An die Eröffnungsfeier anschliessend fand eine Extradurchfahrt von zwei Zügen statt, die die Gäste entlang der Städte und Landschaften führte, die von der neuen Flughafenlinie Genf profitierten.³⁴⁹ Zusätzlich zu der Eröffnungsfeier in Genf fanden am 25. Mai 1987 in allen Hauptorten der Westschweizer Kantone

³⁴³ Vgl. NZZ, 20.05.1986: 18.

³⁴⁴ Vgl. Einweihung der Flughafenlinie Genf; SBB Historic FRE_WELTI_2005/003_011.

³⁴⁵ Für weitere Informationen bezüglich *Bahn 2000* vgl. Anmerkung 48.

³⁴⁶ Im Gegensatz zur Eröffnungsfeier der Flughafenlinie Zürich muss bezüglich der Eröffnungsfeier der Flughafenlinie Genf von einer sehr schlechten Quellenlage gesprochen werden.

³⁴⁷ Bei der Eröffnungsfeier der Flughafenlinie Zürich waren lediglich 17 der 415 anwesenden Gäste weiblich. Vgl. Tab. 4.

³⁴⁸ Vgl. NZZ, 26.05.1987: 49.

³⁴⁹ Vgl. ebd.

sowie in Bern Feiern statt, bei denen der Anschluss des Flughafens Genf an das SBB-Schienennetz zelebriert wurde.³⁵⁰

Nachdem die Flughafenlinie am 25. Mai 1987 in Anwesenheit der geladenen Gäste offiziell eröffnet wurde, fand am 30. Mai ein Tag der offenen Tür statt, der von der Flughafenleitung, den Verkehrsbetrieben der Stadt Genf, den drei Fluggesellschaften Swissair, CTA und Crossair sowie den SBB organisiert wurde und nach Angabe der Organisatoren von über 100'000 Menschen besucht wurde.³⁵¹ Dabei war es den Besucherinnen und Besuchern unter anderem möglich, die neue Flughafenlinie in einem Extrazug zu befahren (siehe Abb. 28).



Abb. 28: Pendelzug auf der Flughafenlinie Genf am Tag der offenen Tür am 30.05.1987. Fotografie von M. Broennli. Quelle: Einweihung der Flughafenlinie Genf; SBB Historic FRE_WELTI_2005/003_011.

Nach der offiziellen Eröffnung am 25. Mai sowie dem Tag der offenen Tür am 30. Mai wurde die Flughafenlinie Genf am 1. Juni 1987, also auf den Tag genau sieben Jahre nach der Flughafenlinie Zürich, in den regulären Betrieb genommen und bildet seit diesem Tag den Endpunkt aller Intercity- und Schnellzüge, die von allen möglichen Orten der Schweiz in Richtung Genf fahren. Das waren bereits damals die Linien aus dem Wallis (Brig), Bern, Basel sowie der Ostschweiz (St. Gallen).³⁵² Somit war auch der zweitgrösste Flughafen der Schweiz direkt an das Schienennetz der SBB angebunden und konnte fast aus der ganzen Schweiz direkt oder mit lediglich einem Zugwechsel erreicht werden. Die vom Genfer Nationalrat Christian Grobet geforderte Gleichbehandlung zwischen Genf und Zürich war somit erreicht – zumindest was die Direktanbindung der beiden Flughäfen Zürich und Genf anging. Wie auch der Flughafenbahnhof Zürich hat der Bahnhof im Flughafen Genf vier Gleise und Perrons mit einer Länge von je 420 Metern. Der einzige – aber bedeutende – Unterschied ist der, dass es sich in Genf um einen unterirdischen Kopfbahnhof handelt, während der Flughafen Zürich durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof an das Schienennetz der SBB angeschlossen wurde.

³⁵⁰ Vgl. ebd.

³⁵¹ Vgl. NZZ, 01.06.1987: 17.

³⁵² Vgl. Roux 1987: 173.

2.2.5. Die Werbung rund um die Flughafenlinie Genf

Zum Bau der Flughafenlinie Genf gehörte nicht nur die neue Verbindungsstrecke zwischen dem Bahnhof Genf-Cornavin und dem Flughafen Genf, sondern auch das rund 200 Meter vom Hauptterminal entfernte neu errichtete Bahnhofsgebäude. Da die Gegebenheiten in Genf somit etwas anders waren als in Zürich, hatten die SBB gewisse Spielräume in der Gestaltung des Bahnhofsgebäudes.

Um vom Hauptterminal zu den Zügen zu gelangen, mussten die ankommenden Gäste am Flughafen Genf zuerst durch das neue Bahnhofsgebäude. Somit war dieses im Fall von Genf der erste Berührungspunkt der Gäste mit der ‚Schweizer Eisenbahnwelt‘. Dabei legten die SBB besonderen Wert darauf, dass das Bahnhofsgebäude bei den Gästen einen möglichst guten ersten Eindruck hinterliess. Dafür sollte die Beleuchtung möglichst natürlich gehalten und auf künstliches Licht weitestgehend verzichtet werden, was durch den Einsatz von gläsernen Oberlichtern sowie grossen Fensterscheiben auch erreicht werden konnte (siehe Abb. 29). Den ankommenden Gästen bot sich somit beim Gang durch die Schalterhalle in Richtung der Perrons eine einladende Atmosphäre. Die *Neue Zürcher Zeitung* bezeichnete die Schalterhalle gar als „architektonisch eine Art kleines Centre Pompidou“, das zwar „farblich etwas weniger fröhlich wirkt, dafür vom Tageslicht profitiert“. ³⁵³ Zudem gab es für die Reisenden eine Einkaufspassage mit Läden, Restaurants, Wechselstube, Informations-, Ticket- und Gepäckschalter sowie einem Bistro. ³⁵⁴ Die Läden am Flughafenbahnhof Genf waren wie in Zürich an 365 Tagen im Jahr geöffnet. ³⁵⁵

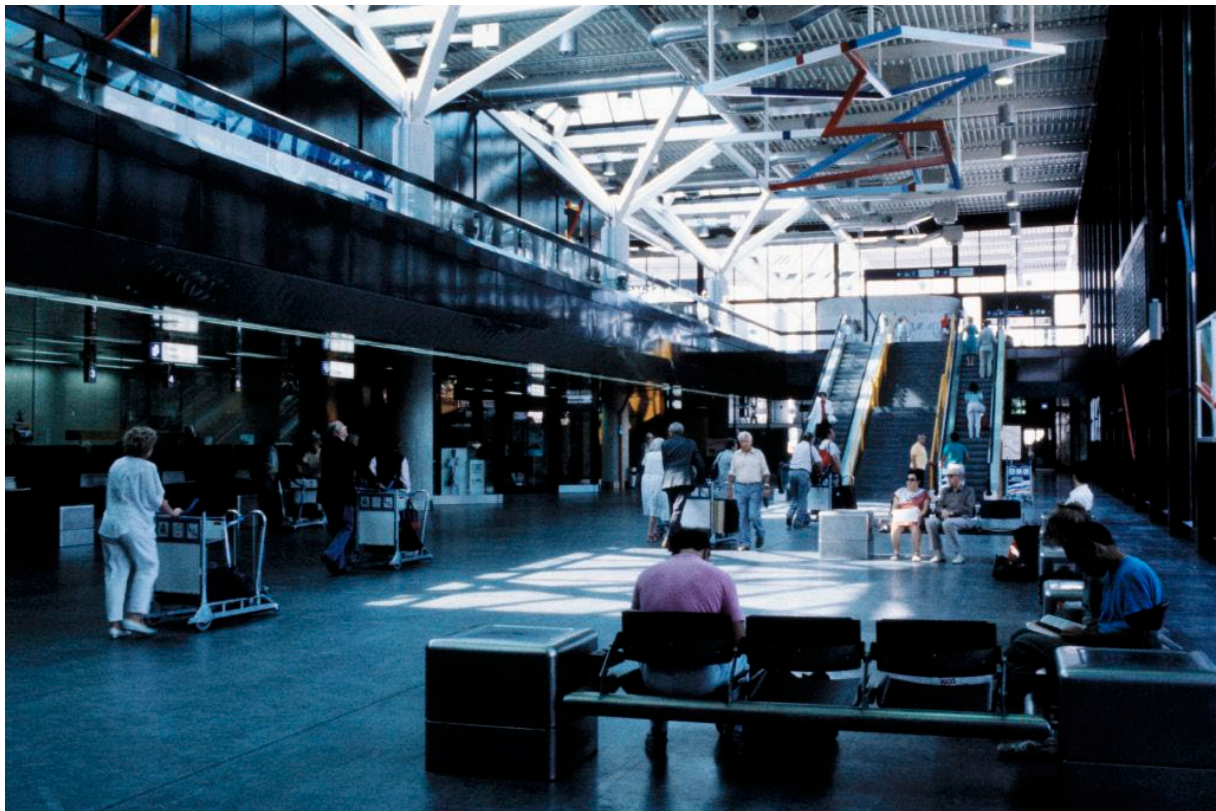


Abb. 29: Bahnhofsgebäude Flughafen Genf. Aufnahme vom Juli 1987. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR04-029042.

³⁵³ NZZ, 26.05.1987: 49.

³⁵⁴ Vgl. Weibel 1987: 753.

³⁵⁵ Vgl. Werbebroschüre der SBB zur Flughafenlinie Genf: 12; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02.

Das Tourismus- und Kongressbüro der Stadt Lausanne³⁵⁶ sprach der Flughafenlinie Genf eine enorme Bedeutung zu. In einem Beitrag, der 1987 in der Zeitschrift des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins abgedruckt wurde, schrieb das Büro über das einhundertjährige Bestehen des Lausanner Fremdenverkehrsamts und zählte dabei wichtige Meilensteine für die Entwicklung des Tourismus in der Region Lausanne auf. Der Flughafen Genf spielte dabei eine zentrale Rolle. In den 1960er-Jahren wurde die Autobahn zwischen Lausanne und Genf errichtet, was eine Reisezeitverkürzung für den Privatverkehr bedeutete. 1971 wurde schliesslich eine regelmässige und direkte Busverbindung zwischen Lausanne und dem Flughafen Genf eingeführt. Die Flughafenlinie Genf sei nun ein „neuer und sehr erfreulicher Schritt in der Entwicklung“ und führe dazu, dass sich der Zug nun dank der neuen Verbindung „direkt am Fuss des Flugzeugs“ befinde, wovon „die gesamte Region Waadt profitieren werde“.³⁵⁷

Die SBB brachten ihrerseits eine eigene Broschüre zur Flughafenlinie Genf heraus, in der sie die Vorzüge der neuen Direktverbindung zum Flughafen Genf bewarben (siehe Abb. 30).

In der oberen Bildhälfte ist ein Flugzeug zu erkennen, während vom unteren Bildrand bis oberhalb der Mitte ein Bahngleis führt, das ab der Hälfte zusätzlich mit Lampen ausgestattet ist. Im Hintergrund sind ausserdem einige Wolken zu erkennen. Der Schriftzug „Genève-Aéroport: le train“ ist nicht nur in Französisch, sondern auch in den Sprachen Deutsch, Italienisch und Englisch abgebildet. In der Ecke unten rechts ist das SBB-Logo ersichtlich. Anders, als es der Titel der Broschüre erwarten lässt, ist auf dem Bild kein Zug zu sehen. Ebenso fehlen Motive wie Berge, Gebäude oder Menschen.

Das Flugzeug befindet sich vermutlich im Landeanflug, einerseits zu erkennen an den ausgefahrenen Fahrwerken, andererseits an den Lampen, die die Landebahn markieren und so den Pilotinnen und Piloten bei der Orientierung helfen. Bei der Landebahn handelt es sich in diesem Fall jedoch nicht um eine betonierte Piste, sondern um ein Bahngleis. Die ganz bewusst gewählte Anordnung der verschiedenen Motive (Wolken, Bahngleis und Flugzeug) kann somit in verschiedener Hinsicht interpretiert werden. Während der untere Teil des Bahngleises unbeleuchtet ist, sorgen die Lampen, die dem Flugzeug die Landebahn markieren, im oberen Teil des Bahngleises für eine helle Stimmung.

Eine mögliche Interpretation ist, dass sich der Zug, der zwar nicht auf dem Bild abgebildet ist, auf dem Weg in Richtung einer ‚hellen Zukunft‘ befindet, die jedoch erst durch die Verbindung mit der Landung des Flugzeugs entsteht. Das Bild kann auch so interpretiert werden, dass sich der Zug und das Flugzeug gemeinsam in die gleiche Richtung fortbewegen und ab einem gewissen Punkt miteinander verschmelzen. Dieser Punkt wäre somit der 1. Juni 1987, als die SBB die Flughafenlinie Genf regulär in Betrieb nahmen. Ab diesem Zeitpunkt landeten die Gäste aus aller Welt mit dem Flugzeug in Genf und fuhren anschliessend gleich mit dem Zug weiter in Richtung ihrer Zieldestination.

Mit diesem Bild wird auf eine eindrückliche Art und Weise die Nähe der beiden Verkehrsmittel dargestellt. Die Flughafenlinien führten Bahn und Flugzeug so nahe zusammen wie nie zuvor. Zudem macht es den Anschein, dass sich das Bahngleis in der Luft befindet. Somit wird der betrachtenden Person zu verstehen gegeben, dass die Möglichkeiten, die durch diese neue und enge Verbindung entstehen, beinahe grenzenlos sind.

Die viersprachige Werbebroschüre informierte die Leserin bzw. den Leser ziemlich umfassend über die Vorteile, die durch die Flughafenlinie Genf entstanden. Die Reisenden profitierten durch den Direktanschluss an das Schienennetz der SBB von problemlosen Anschlüssen Flug–Zug und Zug–Flug, einem Stundentakt-Fahrplan und pünktlichen Ankunftszeiten sowie der Dichte des Schienennetzes.³⁵⁸ Damit sollte klargestellt werden, dass die Bahn das ideale Verkehrsmittel darstellte, um in alle und aus allen Regionen der Schweiz vom und zum Flughafen Genf zu reisen. Wie in Zürich gab es auch in Genf nach der Eröffnung der Flughafenlinie das sogenannte „Fly-Gepäck“-Konzept – der „per-

³⁵⁶ Die heutige Bezeichnung lautet nur noch Lausanne Tourismus.

³⁵⁷ Leuba 1987: 176.

³⁵⁸ Vgl. Werbebroschüre der SBB zur Flughafenlinie Genf: 3; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02.

fekte Service für Reisen ins Ausland“.³⁵⁹ Als weiterer Vorteil wurde die kurze Fahrzeit von lediglich sechs Minuten erwähnt, die die Züge für die Strecke zwischen dem Flughafen Genf und der Stadt Genf benötigten.³⁶⁰ Zudem wurde die Nähe des Flughafenbahnhofs zu dem in den 1980er-Jahren neu eröffneten Messekomplex Palexpo besonders hervorgehoben.



Abb. 30: Titelseite der Werbebroschüre der SBB zur Flughafenlinie Genf. Quelle: Flughafenbahn Genf Cointrin; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02.

³⁵⁹ Ebd.: 8. An dieser Stelle wird nicht weiter auf das „Fly-Gepäck“ eingegangen, da dieses Gepäcktransportkonzept bereits weiter oben ausführlich thematisiert wurde.

³⁶⁰ Vgl. ebd.: 9.

Wie bereits am Beispiel der Flughafenlinie Zürich gezeigt wurde, wies man die Bevölkerung auch bei der Eröffnung der Flughafenlinie Genf auf die Vorteile der Verbindung zwischen Flugzeug und Bahn hin. Die beiden Verkehrsmittel wurden also keineswegs als Konkurrenz zueinander angesehen, sondern als gegenseitige Ergänzung.

**Weltweite Bahnverbindungen
in Zürich und neu in Genf.
Mit den Flughafen-Bahnhöfen.**



Unsere Interkontinental-Bahn.  **SBB**

GGK

Abb. 31: Weltweite Bahnverbindungen in Zürich und neu in Genf. Mit den Flughafen-Bahnhöfen. Unsere Interkontinental-Bahn. SBB, 1987. Urheber: GGK Werbeagentur AG. Quelle: SBB Historic Archiv P_A01_0414B_de.

Das oben abgebildete Plakat (Abb. 31) entstand im Auftrag des Publizitätsdiensts der SBB im Jahr 1987. Das Hauptmotiv ist ein Flugzeug, das eine schwarze Mütze auf dem ‚Kopf‘ trägt sowie eine rote Tasche umgehängt hat. Im oberen Teil des Plakats steht „Weltweite Bahnverbindungen in Zürich und neu in Genf. Mit den Flughafen-Bahnhöfen“ und am unteren Plakatrand sind der Schriftzug „Unsere Interkontinental-Bahn“ sowie das Logo der SBB zu erkennen. Allgemein ist das Plakat mit dem Hauptmotiv vor dem weissen Hintergrund sehr schlicht gehalten. Beim Flugzeug muss es sich um ein Grossraumflugzeug des Typs Boeing 747-357 (Jumbo-Jet) handeln, das zwischen 1983 und 2000 in der Swissair-Flotte war und die Boeing 747-257 ersetzte, welche zwischen 1971 und 1984 für die Swissair in Betrieb war.³⁶¹ Dass es sich um eine Boeing 747 der Swissair handeln muss, erkennt man einerseits am Seitenleitwerk, das ganz Swissair-typisch in knallroter Farbe gehalten ist, andererseits am Swissair-Schriftzug zwischen den beiden Flügeln und der schwarzen Mütze. Auf dieser schwarzen Mütze ist das Logo der SBB zu erkennen und bei der Tasche handelt es sich um die damalige Umhängetasche des Zugpersonals der SBB. Dieses Plakat, das im Rahmen der Eröffnung der Flughafenlinie Genf entstand, verdeutlicht einmal mehr, wie nahe sich das Flugzeug und die Bahn durch die beiden Flughafenlinien Zürich und Genf gekommen sind. Die beiden Sätze implizieren ausserdem, dass die Anreise zum Flughafen mit anschliessendem Flug, respektive Flug mit anschliessender Weiterreise mit dem Zug, nicht mehr als zwei unterschiedliche Reisen angesehen werden müssen, sondern dass die Bahn- und Flugreise nun gemeinsam als eine Reise angesehen werden können.

2.2.6. Die Zeit zwischen der Eröffnung der Flughafenlinie Genf und heute

Mit der Inbetriebnahme der Flughafenlinie bauten die SBB ihr Schnellzugangebot ab und nach Genf aus. So gab es ab Juni 1987 neu stündlich einen Intercityzug nach Biel, der dann ab Biel wechselweise weiter nach Delsberg-Basel oder nach Solothurn-Zürich fuhr. Zusätzlich konnten die SBB pünktlich auf die Eröffnung der Flughafenlinie Genf eine neue Verbindungslinie zwischen Morges und Bussigny in Betrieb nehmen, dank der die Reisezeit zwischen Genf-Flughafen und Yverdon-Les-Bains um insgesamt 23 Minuten verkürzt werden konnte. Da auf dieser neuen Strecke der Bahnhof Lausanne umfahren werden konnte, gab es neuerdings alle zwei Stunden eine zusätzliche Verbindung zwischen Genf-Flughafen und Lausanne. Die SBB bediente die Strecke zwischen Genf und Lausanne damit mit insgesamt drei Schnellzuglinien: Genf-Flughafen–Lausanne, Genf-Flughafen–Lausanne–Brig sowie Genf-Flughafen–Lausanne–Bern–Zürich–St. Gallen.³⁶²

Pro Tag boten die SBB schliesslich über 100 Schnell- und Intercityzüge ab dem Flughafen Genf in Richtung Lausanne, Basel, Brig, Bern, Zürich und St. Gallen an. Zudem war so gut wie jede Region in der Schweiz mit einem einzigen Zugwechsel zu erreichen, was den Flughafen Genf bedeutend besser in das Schweizer Verkehrsnetz einband, als dies vor der Eröffnung der Flughafenlinie der Fall war.³⁶³ Zusätzlich profitierte der Flughafen Genf natürlich vom Taktfahrplan, den die SBB im Jahr 1982 schweizweit einführten.

Eine Änderung, die den Schienenverkehr in der Region Genf betrifft, gab es 2015 auf einem Schienenabschnitt zwischen dem Flughafen Genf und dem Bahnhof Genf-Cornavin. Die Änderung ist aber vor allem für den Zugverkehr von und nach Frankreich von Bedeutung. Durch die Installation von umschaltbaren Blockabschnitten ist es seit 2015 für französische Züge möglich, das Gleis zwischen dem Bahnhof Genf-Cornavin und der Abzweigung bei Châtelaine zu benutzen, das vorher aufgrund unterschiedlicher Netzspannungen nur für Schweizer Züge nutzbar war. Mit dieser Änderung sollte sowohl die Stabilität des Fahrplans als auch die Kapazität auf dieser Strecke erhöht werden.³⁶⁴

³⁶¹ Vgl. Jaquemet 2012: 343.

³⁶² Vgl. Der Eisenbahner, 07.08.1986: o. S.

³⁶³ Vgl. NZZ, 26.05.1987: 49.

³⁶⁴ Vgl. Keseljevic 2014: 20-23.

Nach der Eröffnung der Flughafenlinie Genf von 1987 wurden am Flughafen Genf weitere Bauten eröffnet, die im Rahmen des Bauprogramms 1981-1985 vorgesehen waren, jedoch aufgrund von tieferen Bundessubventionen nicht so schnell realisiert werden konnten, wie ursprünglich gedacht war. Darunter fiel beispielsweise die Pistenerneuerung, mit der im Jahr 1978 begonnen wurde, aber im Januar 1990 immer noch nicht abgeschlossen war.³⁶⁵ Das letzte grössere Gebäude, das in dieser Zeit auf dem Areal des Flughafens Genf entstand, war das 1989 fertiggestellte Reisendenterminal.³⁶⁶ In den 1990er-Jahren konnte die bereits angesprochene Pistenerneuerung endlich abgeschlossen werden. Zudem folgten ein weiteres Satellitenterminal inklusive eines automatischen Reisendentransportsystems, eine Erweiterung des Flughofs, ein neuer Hangar für Grossraumflugzeuge sowie neue Reisendenwarteräume.³⁶⁷ Die Gesamtkosten für das Bauprogramm 1988-1995 beliefen sich auf insgesamt 412.1 Millionen CHF (Preisbasis 1989).³⁶⁸ Durch den National- und Ständerat wurde im Dezember 1990 für die Bauvorhaben am Flughafen Genf ein Darlehen von insgesamt 77.86 Millionen CHF bewilligt.³⁶⁹ Ebenfalls wurde diese weitere Ausbautetappe des Flughafens Genf vom Genfer Stimmvolk unterstützt, das im September 1991 einem Kredit des Kantons Genf von 44.3 Millionen CHF mit einem Ja-Stimmenanteil von 71,8 Prozent deutlich zustimmte.³⁷⁰ Der Genfer Bevölkerung war der Ausbau des Flughafens Genf demnach nach wie vor enorm wichtig.

Einen Rückschlag erlebte der Flughafen Genf 1996, als die Swissair sich dazu entschloss, die Mehrheit der Langstreckenflüge von Genf zu streichen, um diese Flüge von Zürich aus ausführen zu können.³⁷¹ Kurz darauf begann jedoch am Flughafen Genf ein neues Kapitel – dasjenige der britischen Billigfluggesellschaft easyJet.³⁷²

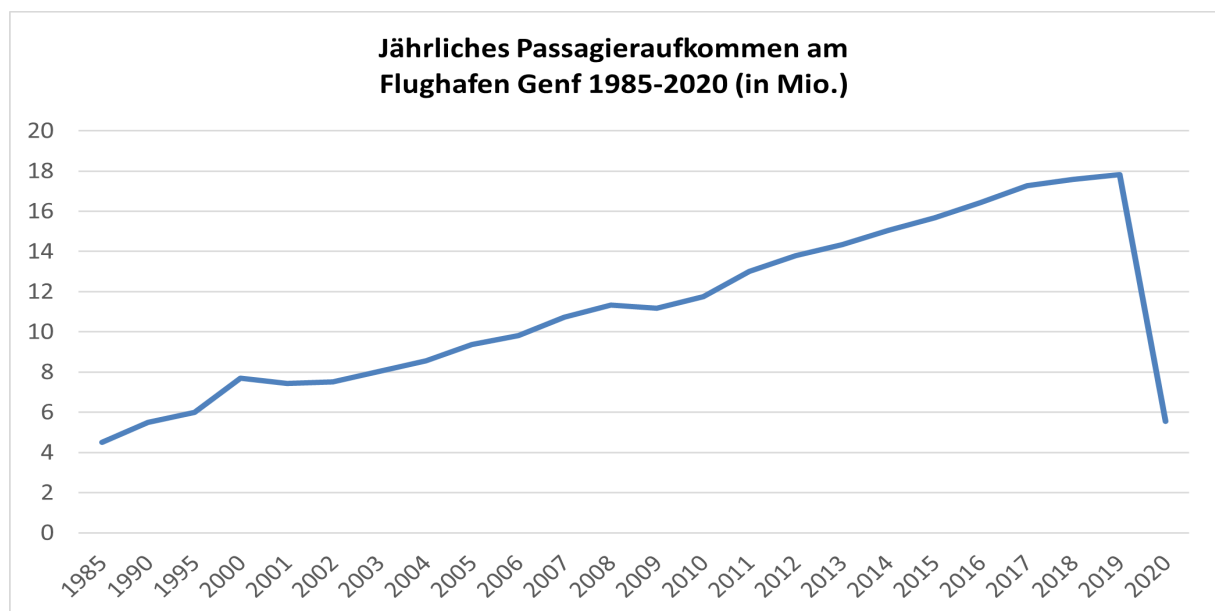


Abb. 32: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen Genf 1985-2020 (in Mio.). Quelle: BFS 2022 (online). Eigene Darstellung.

³⁶⁵ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über Bundesdarlehen an die Bauprogramme 1988-1995 der Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf, 17.01.1990: 967.

³⁶⁶ Vgl. Fehr 2014a: 274.

³⁶⁷ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über Bundesdarlehen an die Bauprogramme 1988-1995 der Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf, 17.01.1990: 983.

³⁶⁸ Die Summe entspricht im Jahr 2009 ca. 601.6 Mio. CHF. Vgl. Pfister, Studer 2014 (online).

³⁶⁹ Vgl. Bundesbeschluss über Darlehen an das Bauprogramm 1988-1995 des Flughafens Genf, 03.12.1990: 1812.

³⁷⁰ Vgl. Fehr 2014a: 280.

³⁷¹ Vgl. ebd.: 283.

³⁷² Auf die Geschichte von easyJet wird in dieser Arbeit jedoch nicht weiter eingegangen. Für zusätzliche Informationen zu der Geschichte der britischen Billigfluglinie vgl. easyJet 2005.

Das jährliche Reisendenaufkommen am Flughafen Genf stieg zwischen 1985 und 2019 recht konstant an (siehe Abb. 32). 1985 verzeichnete der zweitgrösste Schweizer Flughafen 4,5 Millionen Reisende. Wie auch in Zürich bedeutete das Jahr 2019 mit 17,8 Millionen Reisenden der bisherige Höhepunkt des Flughafens Genf, was die Anzahl der Reisenden in einem Jahr angeht. Die Reisendenzahlen des Flughafens Genf stiegen somit stärker an, als es der Kommerzielle Dienst für den Personenverkehr der SBB in einer Studie aus 1982 über die zu erwartenden Verkehrszahlen berechnete. Dabei wurde selbst in der optimistischsten Variante, bei der mit einem jährlichen Reisendenwachstum von drei Prozent gerechnet wurde, ein Reisendenaufkommen von zehn Millionen Reisenden im Jahr 2015 vorausgesagt.³⁷³ Tatsächlich reisten jedoch 15,7 Millionen Reisende im Jahr 2015 über den Flughafen Genf. Aufgrund der Corona-Pandemie brachen die Flugreisendenzahlen am Flughafen Genf im Jahr 2020 auf 5,5 Millionen Reisende ein, was einem Rückgang von knapp 70 Prozent gegenüber 2019 entspricht. In der ansonsten konstanten Entwicklung, was die Reisendenzahlen angeht, sind zwei Ausnahmen zu erkennen. Die erste Ausnahme bildet das Jahr 2001, die zweite Ausnahme das Jahr 2009. Die Gründe dafür dürften die genau gleichen sein, die auch in Zürich in den gleichen Jahren zu einem Rückgang geführt haben – die Terroranschläge von New York und das Swissair-Grounding im Jahr 2001 sowie die Auswirkungen der Wirtschaftskrise 2009.

Den grössten Ansturm erlebt der Flughafenbahnhof Genf jeweils im März während des Genfer Auto-Salons. Seit der Eröffnung der Flughafenlinie Genf 1987 bietet sich den jeweils mehreren Hunderttausend Besucherinnen und Besuchern des Genfer Auto-Salons, der seit seinem Wegzug aus der Innenstadt 1982 auf dem Messegelände Palexpo stattfindet, eine äusserst komfortable Anreisemöglichkeit mit dem Zug. Das Messegelände des Palexpo ist nur fünf Minuten Fussweg vom Flughafenbahnhof entfernt und ist sogar direkt mit diesem verbunden. Die SBB setzen jeweils Dutzende von Extrazügen ein. So beispielsweise bei der letzten Ausgabe des Auto-Salons 2019³⁷⁴, als neben dem ‚Normalangebot‘ insgesamt 36 Extrazüge und zusätzliche 71'000 Sitzplätze durch die SBB bereitgestellt wurden. Um die Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern, wird den Besucherinnen und Besuchern jeweils ein Rabatt von 20-30 Prozent auf den Eintrittspreis zum Auto-Salon gewährt, falls die An- und Rückreise mit dem öffentlichen Verkehr erfolgt.³⁷⁵

Gemäss dem Fahrplan 2023 der SBB fahren momentan pro Tag rund 200 Züge zum und vom Bahnhof Genf Flughafen³⁷⁶, der neben den Bahnhöfen Wynigen³⁷⁷ und Herzogenbuchsee³⁷⁸ der einzige reine Fernverkehrsbahnhof der Schweiz ist. 2018 verkehrten pro Tag durchschnittlich 15'900 Personen über den Bahnhof Genf-Flughafen, womit der Bahnhof auf der Liste der meistfrequentierten Schweizer Bahnhöfe schweizweit auf Platz 46 lag.³⁷⁹

In den letzten Jahren entwickelte sich in der Region Genf einiges, was den öffentlichen Verkehr anbelangt. Seit der Eröffnung des Léman Express 2019, dem europaweit grössten grenzüberschreitenden S-Bahnnetz, ist der Flughafen Genf aus den französischen Départements Haute-Savoie und Ain einfacher, schneller und vor allem öfters zu erreichen. Alle der insgesamt sechs Linien des Léman Express verkehren über den Bahnhof Genf-Cornavin, bei dem den Reisenden gute Anschlussmöglichkeiten in Richtung des Flughafens Genf geboten werden.

³⁷³ Vgl. Schreiben des Kommerziellen Diensts für den Personenverkehr der SBB betreffend die Verkehrs- und Ertragserwartungen des Flughafenanschlusses Genf, 04.06.1982: 2; SBB Historic GD_BAU_2005/005_867_01.

³⁷⁴ In den Jahren 2020-2022 musste die Messe aufgrund der Corona-Pandemie abgesagt werden. 2023 wird eine Automesse in Doha statt Genf stattfinden.

³⁷⁵ Vgl. SBB 2019a (online).

³⁷⁶ Vgl. SBB 2023d (online).

³⁷⁷ Vgl. SBB 2023e (online).

³⁷⁸ Vgl. SBB 2023f (online).

³⁷⁹ Vgl. Open-Data-Plattform öV Schweiz 2023 (online).

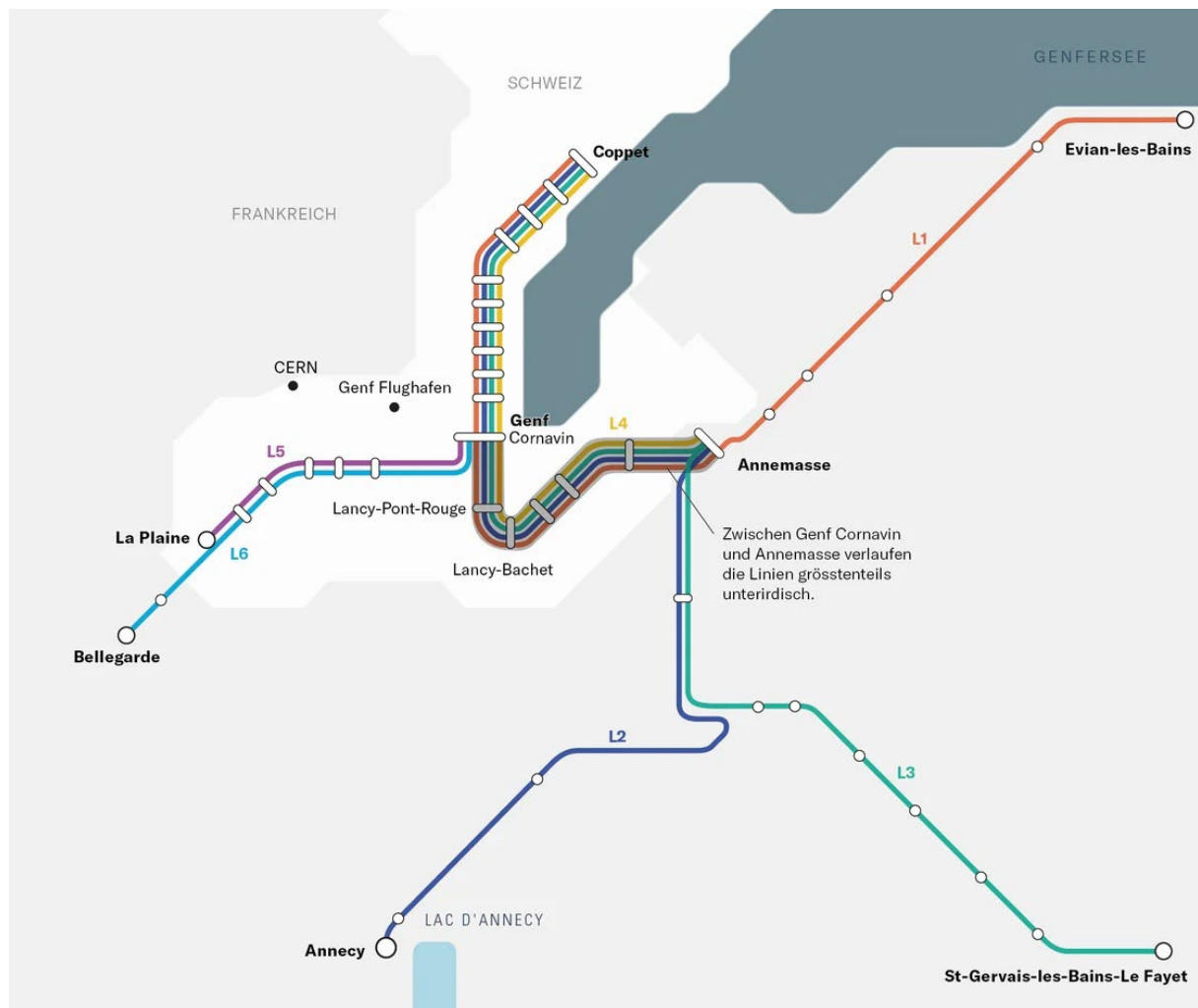


Abb. 33: Netzplan des Léman Express. Grafik von Jonas Oesch. Quelle: NZZ, 01.12.2019: 31.

Zudem wird in den nächsten Jahren im Rahmen des Eisenbahnprojekts *Léman 2030* das Angebot an Sitzplätzen zwischen Lausanne und Genf verdoppelt.³⁸⁰ Eines der Projekte von *Léman 2030* ist ein neuer Tiefbahnhof im Bahnhof Genf-Cornavin, der zusätzliche Kapazitäten in Richtung Genf-Flughafen schaffen wird, da der Bahnhof Genf-Cornavin seit der Eröffnung des Léman Express mit über 800 Zügen täglich an seine Kapazitätsgrenze gestossen ist.³⁸¹ Wie sich das neue und verbesserte Angebot im öffentlichen Verkehr in der Region Genf auf den Flughafen Genf auswirken wird, wird sich allerdings erst in einigen Jahren zeigen, wenn sich der Luftverkehr vollständig von den Auswirkungen der Corona-Pandemie erholt hat.

³⁸⁰ Vgl. SBB 2023g (online).

³⁸¹ Vgl. SBB 2023h (online).

3. Exkurs: Die Anbindung des öffentlichen Verkehrs in Bern-Belp, Basel-Mulhouse-Freiburg, München und Wien-Schwechat

Mittlerweile kann ohne Zweifel behauptet werden, dass die Flughäfen Zürich und Genf sehr gut an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr angebunden sind. Um einen Vergleich mit zwei nationalen und zwei internationalen Flughäfen zu erhalten, soll in diesem Exkurs die Anbindung der Flughäfen Bern-Belp, München, Wien-Schwechat sowie des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg an das öffentliche Nah- und Fernverkehrsnetz genauer beleuchtet werden. Im Gegensatz zu den beiden Flughäfen Zürich und Genf geht es in diesem Exkurs aber nicht um eine detaillierte Rekonstruktion ihrer Entstehungsgeschichte, sondern primär um eine Darstellung des Ist-Zustands der Verkehrsanbindungen. Nichtsdestotrotz müssen ein paar Angaben zur Entstehung, zur geografischen Lage sowie zu den wichtigsten Kennzahlen gemacht werden. Ausserdem wird konsequent auf die Darstellung der Privatverkehrsanbindung der vier Flughäfen verzichtet.

3.1. Flughafen Bern-Belp

Im Fall von Bern-Belp stellt sich oft die Frage, ob nun von einem Flughafen oder von einem Flugplatz gesprochen werden kann. Gemäss dem BAZL gelten in der Schweiz lediglich die drei Landesflughäfen als ‚richtige‘ Flughäfen, während beispielsweise Lugano-Agno, Sion oder eben auch Bern-Belp als Regionalflugplätze bezeichnet werden (siehe Abb. 1). Da es in Bern-Belp zumindest ein Terminal gibt, wird in dieser Arbeit die Bezeichnung Flughafen Bern-Belp verwendet.

Die Anfänge des Flughafens Bern-Belp datieren aus den späten 1920er-Jahren, als 1929 im Belpmoos ein „für den Linienverkehr brauchbarer Flugplatz eröffnet worden war“.³⁸² Nachdem sich die Idee eines schweizerischen Zentralflughafens im bernischen Utzenstorf gegenüber dem Projekt in Kloten nicht durchsetzen konnte, sollte der damalige Flugplatz Bern-Belp ausgebaut werden. Die Berner Stimmbürger lehnten einen Ausbau inklusive Hartbelagpiste im Oktober 1947 jedoch deutlich ab.³⁸³ Weil die Piste in Bern-Belp für die Düsenflugzeuge zu kurz war, wurden die Zubringerflüge von Bern-Belp nach Zürich 1963 eingestellt, was bedeutete, dass Bern 1963 kurzzeitig nicht mehr im Flugliniennetz der Schweiz präsent war.³⁸⁴ Nur dank von der Swissair gemieteten Propellerflugzeugen konnte ab der Mitte der 1960er-Jahren ein Zubringerdienst aufrecht erhalten werden – beispielsweise zum Flughafen Genf bis 1971.³⁸⁵ Auch spätere Versuche, den Standort Bern-Belp im grossen Stil auszubauen, scheiterten jeweils deutlich am Berner Stimmvolk, so beispielsweise in der Abstimmung vom 4. Dezember 1983.³⁸⁶ Erst zu Beginn des 21. Jahrhunderts konnte ein neues Terminal gebaut werden, das schliesslich am 15. Mai 2003 den Betrieb aufnahm.³⁸⁷ 2012 konnte zudem mit dem „Non

³⁸² Fehr 2014a: 66.

³⁸³ Vgl. ebd.: 174.

³⁸⁴ Vgl. ebd.: 230.

³⁸⁵ Vgl. Jaquemet 2012: 231-232.

³⁸⁶ Vgl. Fehr 2014a: 260.

³⁸⁷ Vgl. Bratschi 2005: 33.

Schengen-Terminal“ ein Anbau an das eigentliche Terminal eingeweiht werden, in dem vor allem englische Touristen abgefertigt wurden.³⁸⁸

Die Reisendenzahlen des Flughafens Bern-Belp stiegen mit dem Aufkommen des Regionalflugverkehrs ab 1980 deutlich an und erreichten einen ersten Höhepunkt 1999, als über 215'000 Reisende verzeichnet werden konnten (siehe Abb. 34). Der markante Einbruch ab 2000 dürfte mit der gleichzeitig stattfindenden Verbesserung des Schweizer Bahnnetzes und somit einer immer besseren und schnelleren Verbindung zu den Flughäfen Zürich und Genf in Verbindung gebracht werden. Der starke Anstieg ab 2011 ist damit zu erklären, dass die Fluggesellschaft SkyWork Airlines ihr Streckennetz ab Bern-Belp damals massiv ausbaute. Mit dem Einstellen des Flugbetriebs der SkyWork Airlines ab 2018 ging auch ein markanter Rückgang an der Zahl der Reisenden einher. Der Flughafen Bern-Belp wird seither für den internationalen Flugverkehr nur noch vereinzelt für Charterflüge in Anspruch genommen, die meist durch die Airline Helvetic Airways durchgeführt werden.³⁸⁹

Die Anbindung des Flughafens Bern-Belp an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr kann seit jeher als suboptimal bezeichnet werden, wenn man grössere Flughäfen als Vergleich herbeizieht. Dieser Vergleich muss jedoch stark relativiert werden. Für das Reisendenaufkommen des Flughafens Bern-Belp, das schon immer sehr überschaubar gewesen ist, reicht die Verkehrsanbindung zum Flughafen Bern-Belp, wie sie sich momentan präsentiert, vollkommen aus. Kritisch würde es nur dann werden, falls es zu einem markanten Anstieg der Reisendenzahlen kommen sollte, was allerdings stark zu bezweifeln ist.

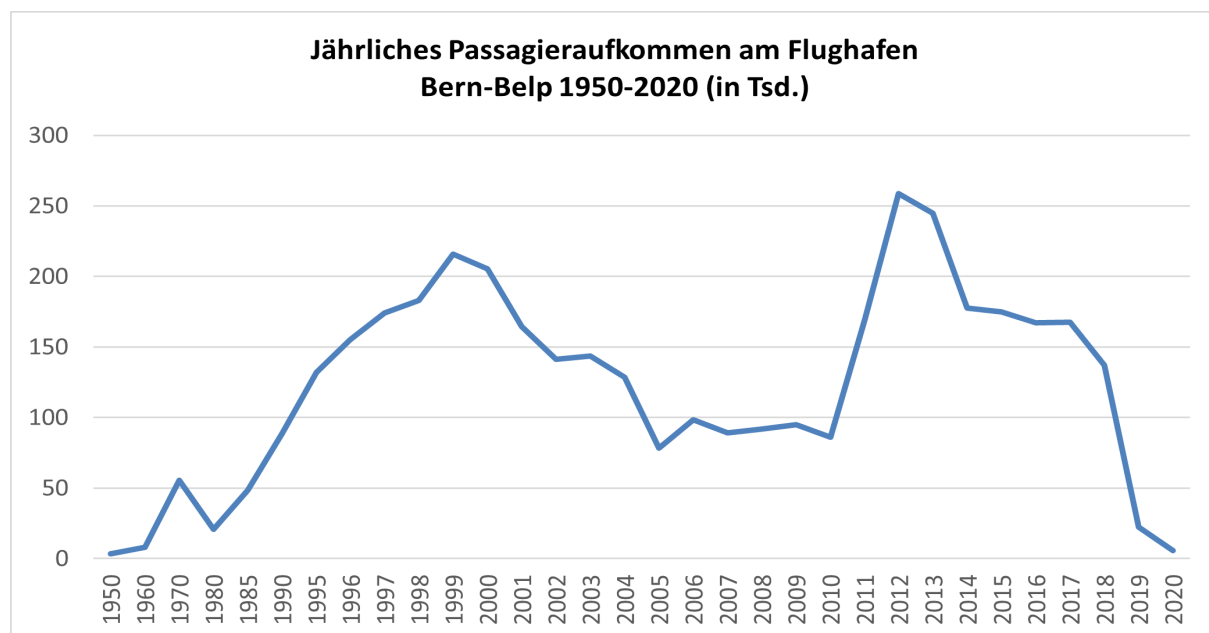


Abb. 34: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen Bern-Belp 1950-2020 (in Tsd.). Quelle: BFS 2022 (online). Eigene Darstellung.

Einen Anschluss des Flughafens Bern-Belp an den öffentlichen Fernverkehr bestand zu keinem Zeitpunkt und eine direkte Busverbindung ab dem Bahnhof Bern gibt es nicht (mehr). Die einzige Verbindung zum Flughafen Bern-Belp durch den öffentlichen Verkehr besteht durch die Buslinie 160 von Bernmobil. Diese verbindet unter anderem die drei Bahnhöfe Münsingen, Rubigen und Belp mit dem Flughafen Bern-Belp. Die Reisezeit zwischen Bern Bahnhof und Flughafen Bern-Belp dauert so etwas mehr als 30 Minuten.³⁹⁰

³⁸⁸ Vgl. BZ (online), 24.01.2012.

³⁸⁹ Vgl. Helvetic Airways 2023 (online).

³⁹⁰ Vgl. Bern Airport 2023 (online).

3.2. EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

Die Situation des EuroAirport ist darum speziell, da die Schweiz auf die betriebliche Entwicklung des sich auf französischem Boden befindenden Flughafens nur einen eingeschränkten Einfluss hat. Trotzdem zählt er als dritter Landesflughafen der Schweiz. Die Geschichte des EuroAirport beginnt am 8. Mai 1946, als nach nur zwei Monaten der provisorische Flughafen Basel-Mülhausen eingeweiht wurde.³⁹¹ Zuvor gab es mit dem Flugplatz Basel-Sternenfeld zwar bereits einen Flugplatz in Basel, dieser wurde jedoch zugunsten des neuen Flughafens aufgegeben.³⁹² Um die erneute Schliessung des provisorischen Flughafens zu vermeiden, schlossen Frankreich und die Schweiz Ende 1950 einen Staatsvertrag ab. In diesem wurde geregelt, dass Frankreich das für den Bau des definitiven Flughafens notwendige Gelände zur Verfügung stellte, während die Schweiz die Kosten für den ersten Ausbau des Flughafens vollumfänglich übernahm.³⁹³ Dieser erste Ausbau konnte schliesslich 1970 mit der Inbetriebnahme des neuen Flughofs abgeschlossen werden.³⁹⁴ Durch den starken Anstieg der Reisendenzahlen in den 1950er-Jahren war schliesslich das alte Flughafendreieck Zürich-Basel-Genf wiederhergestellt.³⁹⁵ Im Juni 1977 erhielt der Flughafen zudem durch die Zustimmung der Bundesversammlung zu einem Bundesbeitrag von 35 Prozent der Ausbaukosten den Status eines Interkontinentalflughafens.³⁹⁶

Kurz darauf gab es erste Vorstudien sowie Diskussionen über eine direkte Zugverbindung zwischen dem Flughafen Zürich und dem EuroAirport. Diese wurden aber insbesondere seitens der SBB als noch nicht notwendig erachtet.³⁹⁷ Ende der 1980er-Jahre erhielt der Flughafen Basel-Mulhouse schliesslich seinen neuen Namen: EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg.³⁹⁸ Damit sollte die Bedeutung, die der Flughafen auch für die Region Freiburg hatte, verdeutlicht werden.

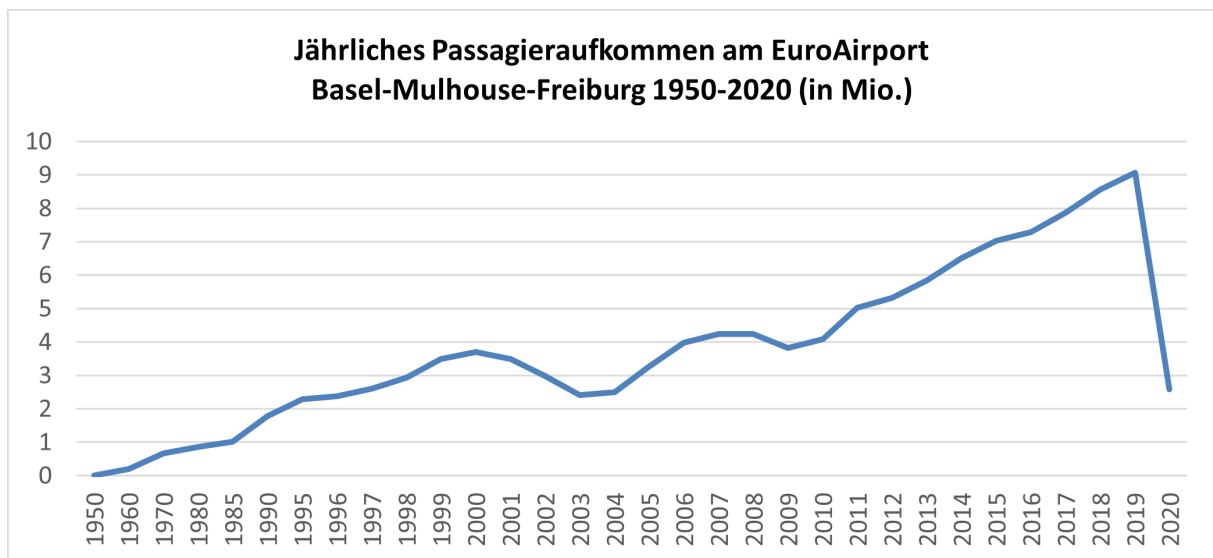


Abb. 35: Jährliches Reisendenaufkommen am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg 1950-2020 (in Mio.). Quelle: BFS 2022 (online). Eigene Darstellung.

³⁹¹ Vgl. Fehr 2014a: 161.

³⁹² Vgl. ebd.

³⁹³ Vgl. ebd.: 164.

³⁹⁴ Vgl. Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über einen Bundesbeitrag an die Pistenverlängerung auf dem Flughafen Basel-Mülhausen, 26.01.1977: 660.

³⁹⁵ Vgl. Fehr 2014a: 219.

³⁹⁶ Vgl. Bundesbeschluss über einen Bundesbeitrag an den Ausbau des Flughafens Basel-Mülhausen, 13.06.1977: 1045.

³⁹⁷ Vgl. Schreiben der Generaldirektion der SBB an das Eidgenössische Luftamt, 05.08.1975: 2; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01.

³⁹⁸ Vgl. Fehr 2014a: 279.

Das Reisendenaufkommen am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg entwickelte sich relativ ähnlich, wenn man die Zahlen mit denjenigen von Zürich und Genf vergleicht. Auch in Basel sind drei markante Einbrüche im ansonsten konstanten und starken Wachstum der Reisendenzahlen zu erkennen (siehe Abb. 35): Die Krise in der Schweizer Luftfahrt zu Beginn der 2000er-Jahre, die Auswirkungen der Wirtschaftskrise Ende der 2000er-Jahre sowie die Corona-Pandemie, die auch in Basel zu einem Einbruch der Zahlen im Jahr 2020 von über 70 Prozent führte, nachdem der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg im Jahr 2019 mit etwas mehr als neun Millionen Reisenden einen Allzeitrekord verzeichnen konnte.

Der sechs Kilometer nordwestlich von Basel gelegene EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg verfügt auch heute noch immer nicht über einen direkten Bahnanschluss. Ausgehend vom Bahnhof Basel SBB bringt eine Buslinie der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) die Reisenden in 17 Minuten zum EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg respektive in 16 Minuten vom EuroAirport zum Bahnhof Basel SBB. Dabei werden täglich pro Richtung jeweils über 100 Verbindungen angeboten.³⁹⁹ Ausserdem bestehen weitere Busverbindungen, ausgehend von Frankreich und Deutschland.⁴⁰⁰ Die Anbindung des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr kann somit zum jetzigen Zeitpunkt zumindest als sehr stark ausbaufähig bezeichnet werden.

Tatsächlich ist aber ein Bahnanschluss des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg geplant. Im Rahmen des *Ausbauschnittes 2035 der Bahninfrastruktur* – eine der vielen Etappen von *FABI* – soll endlich ein direkter Bahnanschluss realisiert werden.⁴⁰¹ Das Projekt hat gewisse Ähnlichkeiten mit der Flughafenlinie Zürich. Geplant ist eine sechs Kilometer lange, doppelspurige Neubaustrecke, die auf der Höhe von Saint-Louis von der bisherigen Strecke Basel SBB–Mulhouse abzweigt, den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg bedient, und anschliessend in der Nähe von Bartenheim wieder auf die Stammstrecke Basel SBB–Mulhouse führt (siehe Abb. 36).

Zudem soll ein neuer Bahnhof mit zwei Gleisen direkt beim EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg entstehen. Der Güter- und Fernverkehr soll nach Abschluss der Arbeiten weiterhin auf der Stammstrecke fahren. Die Neubaustrecke wird somit nur von der S-Bahn sowie von der TER-Verbindung Strassburg–Basel SBB bedient werden.⁴⁰² Der Baubeginn ist für das Jahr 2024 geplant und die Eröffnung sollte, vorausgesetzt es verläuft alles planmässig, 2028 stattfinden.⁴⁰³ Somit würde der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg nach knapp 80 Jahren endlich einen direkten Bahnanschluss erhalten.

³⁹⁹ Vgl. BVB 2023a (online); BVB 2023b (online).

⁴⁰⁰ Der Fokus liegt in dieser Arbeit auf dem Angebot seitens der Schweiz, weswegen auf diese Busverbindungen nicht weiter eingegangen wird.

⁴⁰¹ Vgl. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK 2022 (online).

⁴⁰² Dies ist zumindest der aktuelle Stand.

⁴⁰³ Vgl. Agglo Basel 2021: 1.



Abb. 36: Die geplante Bahnanbindung EuroAirport. Quelle: Agglo Basel 2021: 1.

3.3. Flughafen München

Der 1992 in Betrieb genommene Flughafen München liegt knapp 30 Kilometer nordöstlich der Stadt München und hat damals den Flughafen München-Riem ersetzt. Der Bau des Flughafens weit außerhalb der Stadt in einem weitgehend unbesiedelten Gebiet ab dem Jahr 1980 war von lauten Nebengeräuschen begleitet, da unter anderem circa 400 Einwohnerinnen und Einwohner des Dorfes Franzheim für den Bau des neuen Interkontinentalflughafens umgesiedelt werden mussten.⁴⁰⁴ Am 17. Mai 1992 startete schliesslich der reguläre Flugbetrieb auf dem neuen Flughafen München. Weitere Meilensteine in der Geschichte des Flughafens waren die Eröffnung von Terminal 2 im Jahr 2003 sowie die Eröffnung des Satellitenterminals 2016, das durch eine autonome U-Bahn an das Terminal 2 angebunden ist.⁴⁰⁵ Gemessen an den Reisendenzahlen gehörte der Flughafen München 2019 mit 47,9 Millionen Reisenden europaweit zu den zehn grössten Flughäfen.⁴⁰⁶

Der Flughafen München verzeichnete beinahe jedes Jahr einen neuen Rekord (siehe Abb. 37). Lediglich nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 sowie der Wirtschaftskrise Ende der 2000er-Jahre verzeichnete der Flughafen München einen leichten, aber nicht gravierenden Rückgang der Reisendenzahlen. Nach einem Rekord von 47,9 Millionen Reisenden im Jahr 2019 brach der Verkehr am Flughafen München aufgrund der Corona-Pandemie um circa 77 Prozent ein.

⁴⁰⁴ Vgl. Nickel 2011: 86.

⁴⁰⁵ Vgl. Flughafen München GmbH 2022a (online).

⁴⁰⁶ Vgl. Flughafen München GmbH 2020: 5.

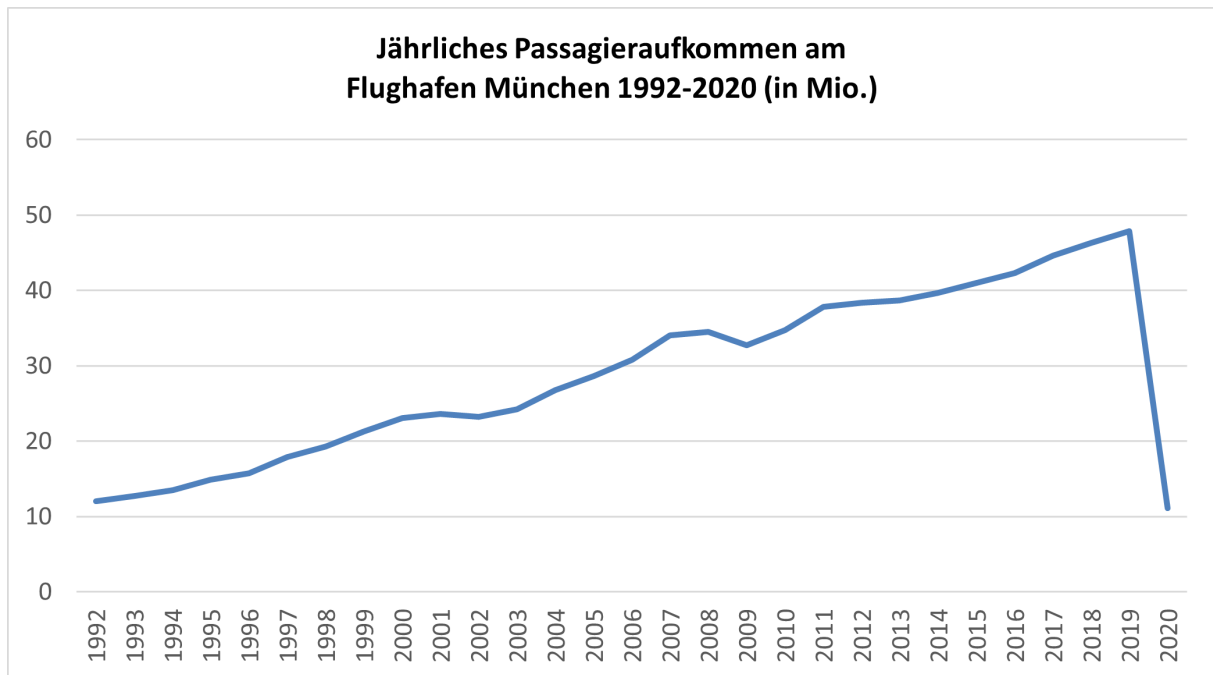


Abb. 37: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen München 1992-2020 (in Mio.). Quelle: Flughafen München GmbH 2021: 5. Eigene Darstellung.

Der Flughafen München ist einigermaßen gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden, während es noch ein erhebliches Verbesserungspotenzial im Bereich des öffentlichen Fernverkehrs gibt. Die bereits bestehenden Anbindungen, die sich in Planung befindenden Anbindungen sowie eine nicht realisierte Anbindung durch eine Magnetschwebbahn sollen im Folgenden kurz erläutert werden.

Der Bahnhof München Flughafen wurde wie der Flughafen im Jahr 1992 eröffnet. Vom Münchner Hauptbahnhof führen zwei S-Bahn-Linien in Richtung Flughafen. Die Züge fahren alle zehn Minuten und die Fahrzeit zwischen Hauptbahnhof und Flughafen dauert ungefähr 40 Minuten. Der östliche Teil des Bundeslandes Bayern ist durch den überregionalen Flughafenexpress mit dem Flughafen verbunden, wobei hier lediglich ein Zug pro Stunde fährt. Des Weiteren ist der Flughafen München relativ gut an das regionale Busnetz angebunden und es werden zusätzlich Lufthansa-Express-Busse vom Hauptbahnhof München sowie Verbindungen durch Flixbus-Fernbusse angeboten.⁴⁰⁷

Um die recht lange Fahrzeit für die Reisenden zwischen der Stadt und dem Flughafen zu verkürzen, gab es zu Beginn der 2000er-Jahre den Plan, den Flughafen München durch eine Magnetschwebbahn mit dem Hauptbahnhof München zu verbinden. Dank einer Reisegeschwindigkeit von bis zu 350 Stundenkilometern hätte die Fahrzeit mit der Magnetschwebbahn auf circa zehn Minuten reduziert werden können. Die Kosten beliefen sich laut Berechnungen im Jahr 2006 auf 1,85 Milliarden Euro.⁴⁰⁸ Nicht zuletzt aufgrund der horrenden Kosten, die bis ins Jahr 2008 bereits auf 3,4 Milliarden Euro anstiegen, wurde das Projekt *Transrapid München* durch den damaligen Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee im März 2008 als gescheitert erklärt.⁴⁰⁹

Momentan laufen die Bauvorbereitungen für den sogenannten *Erdinger Ringschluss*. Durch dieses Bauvorhaben wird der Flughafen München in mehreren Etappen mit Erding im Osten des Flughafens verbunden. Mit der gesamten Strecke, die bis 2029 fertiggestellt sein soll, werden die Zugverbindungen aus Süd- und Ostbayern zum Flughafen München erheblich verbessert werden.⁴¹⁰

⁴⁰⁷ Vgl. Flughafen München GmbH 2022b (online).

⁴⁰⁸ Vgl. Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages 2006: 5.

⁴⁰⁹ Vgl. Süddeutsche Zeitung (online), 27.03.2008.

⁴¹⁰ Vgl. Süddeutsche Zeitung (online), 29.07.2020.

In Deutschland wird seit dem Bestehen des ICE-Netzes in den 1990er-Jahren über den Anschluss des Flughafens München an das öffentliche Fernverkehrsnetz diskutiert. Das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr merkte 2015 an, dass das langfristige Ziel „die Integration des Flughafens in das Schienenfernverkehrsnetz“ sei, wobei nicht näher darauf eingegangen wurde.⁴¹¹ Im Hinblick auf eine mögliche Abschaffung der Inlandflüge in Deutschland wäre eine direkte Anbindung des Flughafens München an das öffentliche Fernverkehrsnetz sehr erstrebenswert. Jedoch scheint es so, dass sich die Politik in Deutschland in dieser Angelegenheit noch nicht wirklich einig ist. Offenbar wird die Notwendigkeit eines Anschlusses des Flughafens München an das ICE-Netz als (noch) nicht hoch genug angesehen. Ob und wie schnell eine allfällige Fernverkehrsanbindung des Flughafens München in Zukunft überhaupt realisiert werden kann, ist ebenfalls nicht geklärt.

3.4. Flughafen Wien-Schwechat

Der Ursprung des grössten Flughafens Österreich liegt kurz vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs. 1938 als Militärflugplatz zwischen den Ortschaften Schwechat und Fischamend circa 16 Kilometer südöstlich von Wien errichtet, wurde er nach dem Zweiten Weltkrieg von den Alliierten übernommen, die auf dem Stützpunkt die ersten zivilen Flüge durchführten. In den 1950er-Jahren – nach der Übernahme durch die Wiener Flughafenbetriebsgesellschaft – wurde die bestehende Piste verlängert sowie ein neues Abfertigungsgebäude erstellt. Die Eröffnung des neuen Flughofs erfolgte im Jahr 1960. 1977 konnten gleich drei grosse Projekte fertiggestellt respektive eröffnet werden: Das General Aviation Center, die zweite Piste sowie der unterirdische Bahnhof.⁴¹²

Im Rahmen des *Masterplan 2000* wurde das Areal des Flughafens vergrössert sowie das Abfertigungsgebäude ausgebaut.⁴¹³ Um Kapazitätsengpässe zu vermeiden, wurde 1998 schliesslich der *Masterplan 2015* veröffentlicht. Dieser beinhaltete neben anderen Ausbaumassnahmen ein neues Terminal – den sogenannten Skylink. Diese Terminalerweiterung konnte schliesslich im Jahr 2012 nach zahlreichen Problemen, Verzögerungen und immer höher werdenden Baukosten in Betrieb genommen werden.⁴¹⁴ Seit geraumer Zeit steht der Bau einer dritten Piste am Flughafen Wien zur Diskussion. Obwohl der Österreichische Verwaltungsgerichtshof im Jahr 2019 die Genehmigung für den Bau der dritten Piste nach jahrelangem Rechtsstreit bestätigte, dürfte es noch mehrere Jahre dauern, bis das Vorhaben realisiert wird.⁴¹⁵

Die Reisendenzahlen entwickelten sich auch am Flughafen Wien mit wenigen Ausnahme positiv (siehe Abb. 38). Das bemerkenswerte Wachstum im Jahr 2019, in dem der Flughafen Wien-Schwechat ganze 17,3 Prozent mehr Reisende als noch 2018 vermeldete, ist auf die Kapazitätsausweitung von Austrian Airlines sowie das deutliche Wachstum der sogenannten Low-Cost-Carrier wie Lauda (Ryanair Austria) und Wizz Air zurückzuführen.⁴¹⁶ Nach dem Rekordjahr 2019, in dem der Flughafen Wien mit 31,7 Millionen Reisenden etwas mehr Fluggäste als Zürich verzeichnete, folgte aufgrund der Corona-Pandemie ein Einbruch von 75,3 Prozent auf 7,8 Millionen Flugreisende.

⁴¹¹ Vgl. Schriftliche Anfrage der SPD an den Bayerischen Landtag mit dem Betreff „Nachhaltige Verkehrsflughäfen in Bayern – wie grün sind die Airports München und Nürnberg?“, Drucksache Nr. 17/6575, 17.06.2015: 3.

⁴¹² Vgl. Czeike 1993: 340.

⁴¹³ Vgl. Dudíková et al. 2011: 9-10.

⁴¹⁴ Vgl. ebd.: 11-12.

⁴¹⁵ Vgl. ORF (online), 18.03.2019.

⁴¹⁶ Vgl. Flughafen Wien AG 2020: 9-10.

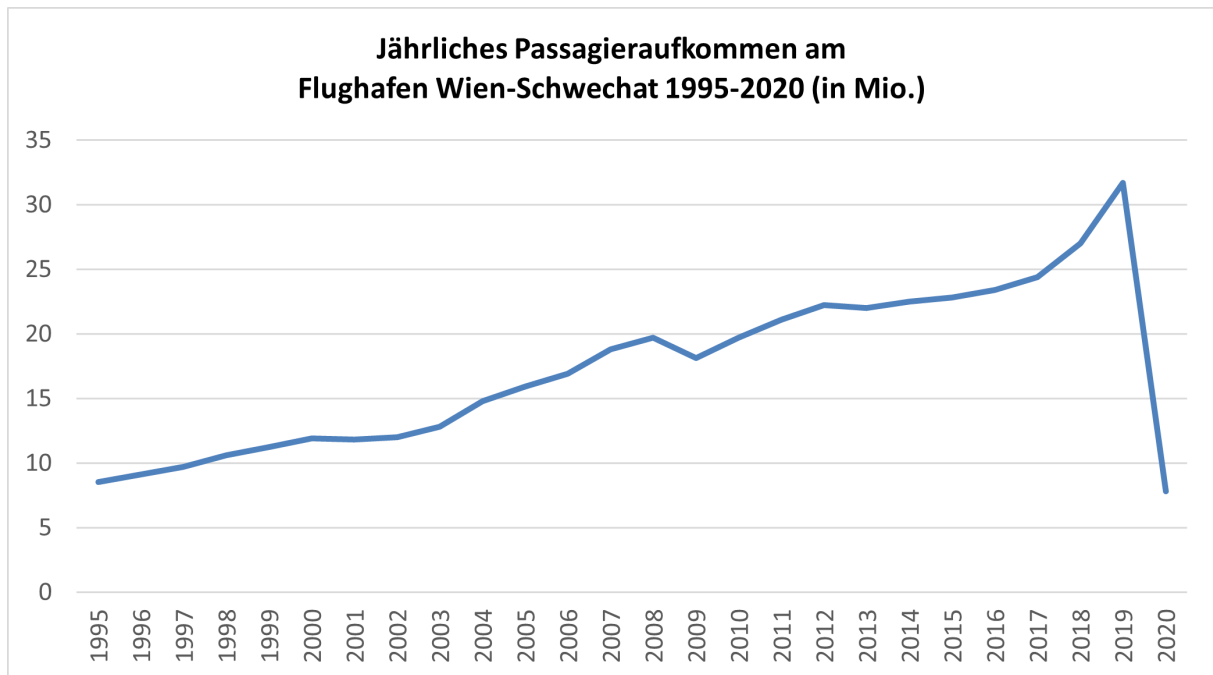


Abb. 38: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen Wien-Schwechat 1995-2020 (in Mio.). Quelle: Flughafen Wien AG 2001-2021. Eigene Darstellung.

Durch den am 25. September 1977 eröffneten unterirdischen Bahnhof Flughafen Wien war der Flughafen bereits früher als der Flughafen Zürich an das Schienennetz angebunden.⁴¹⁷ Dabei verkehrte einmal stündlich die Schnellbahn S7, die auch heute noch den Flughafen Wien-Schwechat mit dem Bahnhof Wien-Mitte in einem 30-Minuten-Takt verbindet und die Reisenden in 25 Minuten mitten in die Stadt Wien führt.⁴¹⁸ Eine weitere Möglichkeit für die Anreise zum Flughafen Wien-Schwechat mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ergab sich ab 2002, als mit dem City Airport Train (CAT) eine direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof Wien-Mitte und dem Flughafen Wien-Schwechat eingeführt wurde. Durch den CAT rückte der Flughafen dank einer Fahrzeit von nur noch 16 Minuten noch näher an die Innenstadt. Aufgrund der Corona-Pandemie und dem damit anhaltend niedrigen Reisendenaufkommen am Flughafen Wien-Schwechat musste der Betrieb des CAT im März 2020 temporär eingestellt werden. Inzwischen wurde der Betrieb wieder aufgenommen.⁴¹⁹

Um den Flughafenbahnhof auch für den öffentlichen Fernverkehr zugänglich zu machen, wurde der Bahnhof ab 2003 umgebaut. Der erweiterte Bahnhof am Flughafen Wien-Schwechat konnte schliesslich 2014 in Betrieb genommen werden.⁴²⁰ Zusammen mit dem 2012 eröffneten Wiener Hauptbahnhof besteht seit 2014 somit ein direkter Anschluss des Flughafens Wien-Schwechat an das öffentliche Fernverkehrsnetz und ermöglicht Reisenden aus Städten wie Innsbruck, Salzburg oder Graz eine Direktverbindung zum Flughafen Wien-Schwechat.⁴²¹ Durch die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) werden die neu geschaffenen Direktverbindungen mit Angeboten wie Austrian AIRail⁴²² und Rail&Fly Austria⁴²³ beworben. Dabei geht es, ähnlich wie beim „Fly-Gepäck“ in der Schweiz, einerseits um das Aufgeben von Gepäck an Bahnhöfen, andererseits um die Kombination von Bahn- und Zugreise im gleichen Ticket. Die Angebote sollen gemäss den ÖBB laufend ausgebaut werden.

⁴¹⁷ Vgl. La Vie du rail, 06.07.1980: 43; SBB Historic GD_GS_2004/015_138_01.

⁴¹⁸ Vgl. Wien Tourismus 2023 (online).

⁴¹⁹ Vgl. City Airport Train 2022 (online).

⁴²⁰ Vgl. Flughafen Wien 2014 (online).

⁴²¹ Vgl. Flughafen Wien 2023a (online).

⁴²² Vgl. ÖBB 2023a (online).

⁴²³ Vgl. ÖBB 2023b (online).

Neben der Anreise mit dem Zug bietet sich für Reisende die Anreise mit Bussen an. Hier ermöglichen die Vienna Airport Lines einen Anschluss zu allen U-Bahn-Linien der Stadt Wien und eine Verbindung alle 30 Minuten zum Wiener Haupt- und Westbahnhof. Zusätzlich werden durch verschiedene Busunternehmen internationale Busverbindungen zum Flughafen Wien-Schwechat angeboten.⁴²⁴

In Österreich bemüht man sich offensichtlich sehr, dass der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel bei der An- und Abreise zum respektive vom Flughafen Wien-Schwechat immer höher wird. Die österreichische Gesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen veröffentlichte 2017 einen Bericht über die Entwicklung des Modalsplits am Flughafen Wien-Schwechat zwischen 2000 und 2017 (siehe Abb. 39).

VIE - Modal Split 2000 - 2017

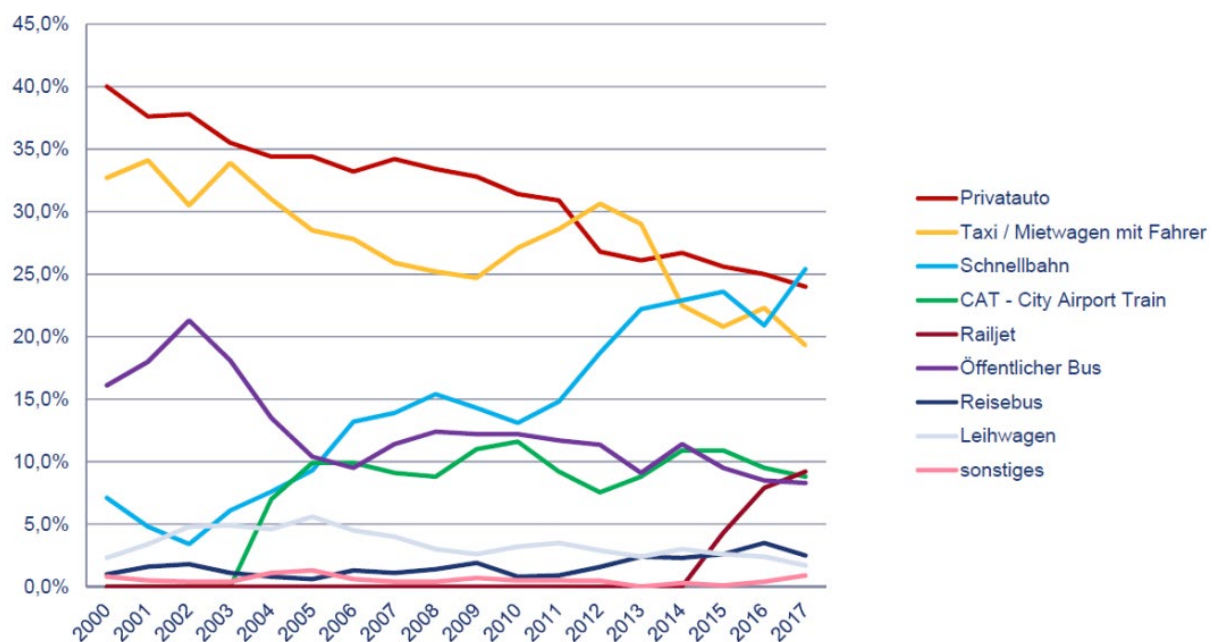


Abb. 39: Modalsplit Flughafen Wien 2000-2017. Quelle: GSV 2019: 1.

Dabei stellten sie fest, dass das Privatauto für die An- und Abreise immer weniger benutzt wird, während der Anteil der Schnellbahn und der Fernverkehrszüge ansteigend ist. Der Anteil der öffentlichen Busse sowie des CAT bewegten sich zwischen 2005 und 2017 jeweils zwischen acht und 13 Prozent. Dieser Statistik zufolge hat sich der Anschluss des Flughafens Wien-Schwechat an das öffentliche Fernverkehrsnetz bereits 2017 ausbezahlt.

⁴²⁴ Vgl. Flughafen Wien 2023b (online).

4. Die Flughafenlinien Zürich und Genf im Vergleich

Während in der vorliegenden Arbeit die Flughafenlinien Zürich und Genf grösstenteils voneinander getrennt betrachtet wurden, sollen diese beiden Meilensteine in der Geschichte der Schweizer Eisenbahn- und Zivilluftfahrt an dieser Stelle miteinander verglichen werden. Dabei geht es nicht nur darum, spezifische Unterschiede zu finden, sondern es sollen auch die Gemeinsamkeiten der beiden gewaltigen Projekte eruiert werden.

Die Geschichte der Flughäfen Zürich und Genf

Während die Anfänge des Flughafens Genf in die 1920er-Jahren zurückgehen, wurde der Flughafen Zürich erst in den 1940er-Jahren an seinem jetzigen Standort in Kloten erbaut und folgte auf den Flugplatz Dübendorf, der aufgrund des wachsenden Reisendenaufkommens nicht mehr ausreichend Kapazitäten hatte und der Platz für einen weiteren Ausbau nicht vorhanden war. An beiden Flughäfen stieg das Reisendenaufkommen im Verlauf des 20. Jahrhunderts Jahr für Jahr an, wobei vor allem der Flughafen Zürich ab den 1960er-Jahren einen massiven Anstieg des jährlichen Reisendenwachstums aufwies. So verzeichnete der Flughafen Zürich zwischen 1960 und 1970 einen Anstieg der jährlichen Reisendenzahlen von 350 Prozent auf 4,2 Millionen Reisende. In Genf stieg das jährliche Reisendenaufkommen zwischen 1960 und 1970 ebenfalls stark an – um circa 320 Prozent – wobei vor allem die zweite Hälfte der 1960er-Jahre von einem starken Anstieg gekennzeichnet war.

Die Stimmbevölkerung sowie die Politik der Kantone Zürich und Genf spielten eine wichtige Rolle im Ausbau der beiden Flughäfen, der jeweils in mehreren Etappen erfolgte. Im Grossen und Ganzen wurden in beiden Fällen die Ausbauvorhaben unterstützt. Ein Unterschied, der festgestellt wurde, ist der, dass der Kanton Genf oftmals nicht auf die Zustimmung der Bundesversammlung wartete, um den Ausbau des Flughafens Genf voranzutreiben. Stattdessen erhoffte man sich, die Bundessubventionen rückwirkend gesprochen zu bekommen. Dieses Vorgehen hat sich schliesslich auch in Zürich gezeigt, da man sich sicher war, dass der Bund die Subventionen rückwirkend sprechen würde, da dies im Fall des Flughafens Genf bereits zur Normalität geworden war.

Die Ausgangssituation in Zürich und Genf

Sowohl in Zürich wie auch in Genf präsentierte sich die Verkehrsanbindung der Flughäfen vor dem Bau der Flughafenlinien als stark ausbaufähig – in quantitativer wie auch in qualitativer Hinsicht. Beide Flughäfen wurden in der Nähe eines Bahnhofs erbaut, waren aber an kein Schienennetz angeschlossen. Es gab zwar in beiden Fällen sowohl für den Privatverkehr als auch für den öffentlichen Verkehr mehrere An- und Abreisemöglichkeiten, diese waren aber auf lange Sicht nicht ausreichend, um die immer höheren Reisendenzahlen transportieren zu können.

Als im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahnen und dem Ausbau des Nationalstrassennetzes in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts das Privatauto als Verkehrsmittel immer attraktiver wurde, reisten immer weniger Personen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Flughäfen respektive von den Flughäfen zurück. Der Modalsplit verschob sich eindeutig zu Ungunsten der öffentlichen Verkehrsmittel. Sowohl in Zürich wie auch in Genf war bereits geraume Zeit vor dem Bau der Flughafenlinien klar, dass die Flughäfen eines Tages an das immer besser ausgebaute Netz der SBB angeschlossen werden sollen. Nur war man sich häufig nicht darüber einig, wie das ganze genau auszusehen hatte oder wie das Vorhaben finanziert werden sollte.

Die Planungs- und Bauphase der Flughafenlinien

Bis die beiden Projekte bewilligt und schliesslich auch gebaut wurden, dauerte es sowohl in Zürich wie auch in Genf einige Jahrzehnte, in denen es zahlreiche unterschiedliche Projekte bezüglich eines Schienenanschlusses gab. In Genf führte die Uneinigkeit über die Finanzierung der Flughafenlinie zu mehrfachen Verschiebungen. In Zürich stand erst ein Anschluss durch eine Untergrundbahn zur Diskussion, die schlussendlich jedoch vom Zürcher Stimmvolk deutlich abgelehnt und demzufolge nie realisiert wurde. So dauerte es in Zürich zwischen den ersten Ideen eines direkten Bahnanschlusses des Flughafens bis zur Eröffnung der Flughafenlinie über 30 Jahre. In Genf verging zwischen den ersten Projekten und der Eröffnung der Flughafenlinie mit 28 Jahren etwas weniger Zeit. Die Bauarbeiten wurden jedoch in beiden untersuchten Fällen relativ zügig vorangetrieben, so dass zwischen dem Spatenstich und der Eröffnung nur jeweils insgesamt circa fünf Jahre lagen. An dieser Stelle muss aber darauf hingewiesen werden, dass der eigentliche Flughafenbahnhof in Zürich bereits einige Jahre vor der restlichen Neubaustrecke gebaut wurde. Dies, weil der Bahnhof zusammen mit dem Terminal B gebaut werden musste.

Eine weitere Gemeinsamkeit der Flughafenlinien Zürich und Genf war, dass keine zusätzlichen Züge nötig waren, da die Flughafenlinien an bestehende Schnellzuglinien angebunden wurden. Eine Anbindung durch eine Stichbahn hätte dagegen zu zusätzlichen Zügen geführt, was für die Kapazität der Bahnhöfe Zürich HB und Genf-Cornavin nicht optimal gewesen wäre.

Hingegen unterschied sich die Art und Weise, wie die Flughäfen an das Schienennetz der SBB angebunden wurden. Der Flughafen Zürich wurde in den 1970er-Jahren an die 6,3 Kilometer lange und mehrheitlich unterirdisch verlaufende Neubaustrecke zwischen Bassersdorf und Glattburg angebunden, womit es sich beim Flughafenbahnhof Zürich um einen unterirdischen Durchgangsbahnhof handelte. Die Flughafenlinie Genf war zwar mit sechs Kilometern nicht viel kürzer als die Flughafenlinie Zürich, jedoch musste in Genf nicht die gesamte Strecke neu gebaut werden. Anstelle dessen konnte die Flughafenlinie Genf zum Teil an die schon bestehende Strecke Genf-Lyon angeschlossen werden. Aufgrund unterschiedlicher Stromspannungen zwischen dem Bahnnetz von Frankreich und der Schweiz musste allerdings ein neues Gleis für die französischen Züge gebaut werden. Beim Flughafenbahnhof Genf handelte es sich, im Gegensatz zum Durchgangsbahnhof Flughafen Zürich, um einen unterirdischen Kopfbahnhof. Es war demzufolge nicht nötig, die Strecke nach dem Bahnhof weiterzuführen. Somit ist es nicht erstaunlich, dass die Flughafenlinie Genf insgesamt knapp 270 Millionen CHF weniger kostete als die Flughafenlinie Zürich. Allerdings waren die Dimensionen der Perronanlagen bei beiden Flughafenbahnhöfen gleich. Sowohl in Zürich wie auch in Genf wurden jeweils vier Gleise verbaut und die Länge der Perrons betrug jeweils 420 Meter.

Ein weiterer Unterschied war zudem das eigentliche Bahnhofsgebäude. Während der Bahnhof am Flughafen Zürich in den eigentlichen Flughafen integriert wurde und sich somit unter dem gleichen Dach wie der Flughafen befand, wurde das Bahnhofsgebäude am Flughafen Genf ungefähr 200 Meter neben der Abfertigungshalle gebaut. Das Bahnhofsgebäude in Genf war somit der erste Berührungspunkt für ankommende Gäste mit der ‚Schweizer Eisenbahnwelt‘ ausserhalb des Flughafens, während in Zürich dieser erste Berührungspunkt beim Warten auf den Zug auf den Perrons geschah. Deswegen wurde in Zürich mehr Wert auf die künstlerische Gestaltung der Perronanlage gelegt, wohingegen in Genf eher darauf geachtet wurde, das Bahnhofsgebäude möglichst attraktiv und modern wirken zu lassen und die Gestaltung der Perronanlage eher von sekundärer Bedeutung war.

In beiden Fällen wurde der Flughafenbahnhof mit einem Ladengeschoss verbunden. Einerseits, damit den Reisenden etwas geboten wurde, andererseits, damit auf Seiten der SBB und der Flughäfen die Rentabilität gesteigert werden konnte. Mit der Eröffnung der Flughafenlinien und somit auch der Flughafengebäude begann ausserdem die Zeit des ‚365-Tage-Shoppings‘.

Wie schon bei den Ausbautetappen der Flughäfen beschrieben wurde, spielten sowohl in Zürich wie auch in Genf der Kanton sowie die Politik eine grosse Rolle im Vorantreiben der beiden Flughafenlinien. So beteiligten sich der Kanton Zürich wie auch der Kanton Genf am Ausbau ‚ihrer‘ Flughäfen sowie am Anschluss der Flughäfen an das Schienennetz der SBB. Ausserdem trug das Stimmvolk

der Kantone Zürich und Genf durch seine Zustimmung seinen Teil dazu bei, dass die Projekte überhaupt erst realisiert werden konnten. In beiden Fällen betrug die Kostenbeteiligung der öffentlichen Hand 40 Prozent, während die SBB für die restlichen 60 Prozent der Kosten aufkommen mussten.

Die Eröffnung der Flughafenlinien

Die Eröffnungsfeiern am 29. Mai 1980 (Flughafenlinie Zürich) und am 25. Mai 1987 (Flughafenlinie Genf) liefen im Grossen und Ganzen recht ähnlich ab. Dabei dürfte es sich in beiden Fällen um einen typischen Ablauf einer Eröffnung eines solchen Bauwerks gehandelt haben. Mit einem Extrazug wurden die geladenen Gäste vom Zürcher HB respektive vom Bahnhof Genf-Cornavin in Richtung der Flughäfen gefahren. Auf der Flughafenlinie fand jeweils die symbolische Einweihung durch das Durchschneiden des Bandes durch Bundesrat Leon Schlumpf statt. Nach der anschliessenden Eröffnungsfeier in den Bahnhofshallen folgte eine Zugfahrt für die geladenen Gäste durch die an den Flughafen angrenzenden Regionen. Bei der Eröffnungsfeier der Flughafenlinie Zürich gab es für die geladenen Gäste zudem die Möglichkeit, einen Rundflug mit einer McDonnell Douglas DC-10 der Swissair zu machen. Somit kamen die Gäste in den Genuss, die in der Schweiz erstmalige Verbindung zwischen Bahn und Flugzeug am eigenen Leib zu erfahren. Ausserdem gab es für die breite Bevölkerung sowohl in Zürich wie auch in Genf die Möglichkeit, die Flughafenlinien mit all ihren Neuigkeiten vor der regulären Inbetriebnahme zu bestaunen. Die Feierlichkeiten waren allerdings in Zürich weit- aus umfassender und dauerten eine ganze Woche, während es in Genf lediglich einen einzigen Tag der offenen Tür gab.

Die Werbung rund um die Flughafenlinien

Die Flughafenlinien Zürich und Genf wurden hauptsächlich durch Zeitungsartikel, Plakate sowie Broschüren beworben. In der ausländischen Presse wurde vor allem ausführlich über die Flughafenlinie Zürich geschrieben, so beispielsweise in Japan, den USA oder auch Südamerika. Dabei ging es jedoch nicht immer nur um die Flughafenlinie Zürich, sondern allgemein um die Fortschrittlichkeit der Schweiz und deren vorbildhaftes Transportsystem. Was in Zeitschriften, Zeitungsartikeln und Broschüren beinahe am meisten genannt wurde, waren die positiven Auswirkungen auf den Tourismus, die man sich in der Schweiz durch die Flughafenlinien erhoffte. Während bei der Flughafenlinie Zürich vor allem die Regionen Berner Oberland, Innerschweiz, Graubünden und Tessin im Zentrum des Tourismusverkehrs standen, bezog man sich bei der Berichterstattung über die Flughafenlinie Genf eher auf die Kantone Genf, Waadt, Neuenburg, Freiburg und Wallis.

Die Untersuchung der Werbeplakate rund um die Flughafenlinien Zürich und Genf ergaben ebenfalls gewisse Unterschiede. Während 1980 in den Plakaten sowohl die Bahn wie auch das Flugzeug abgebildet wurden, um für den direkten Bahnanschluss an den Flughafen Zürich zu werben, verschwand der Zug in den untersuchten Plakaten 1987 vollends. Im anschliessenden Fazit wird versucht, diese Entwicklung zu erklären. Der Fokus aller untersuchten Plakate lag aber deutlich auf der Vermittlung der nahen Verbindung zwischen Bahn und Flugzeug.

Die Zeit zwischen der Eröffnung der Flughafenlinien und heute

Der Zahl der jährlichen Reisenden stieg sowohl in Zürich wie auch in Genf nach der Eröffnung der Flughafenlinie – keineswegs überraschend – weiter an (siehe Abb. 40). Für den steileren Anstieg der Zahlen des Flughafens Zürich im Vergleich zu den Zahlen des Flughafens Genf gibt es mehrere Gründe. Der Flughafen Zürich ist der Hauptflughafen in der Schweiz in Sachen Langstreckenflüge. Gerade dort stiegen die Zahlen merklich an, einerseits durch die immer billiger werdenden Flüge, andererseits durch die immer grösseren Langstreckenflugzeuge. Ab 1996 konzentrierte sich der Langstreckenflugverkehr hauptsächlich auf den Flughafen Zürich, was den steileren Anstieg der Linie in Zürich ab 1996 im Vergleich zu Genf ebenfalls erklärt. Ausserdem verfügt der Flughafen Zürich seit jeher

über mehr Möglichkeiten, die Kapazitäten des Flughafens durch weitere Ausbautetappen zu erhöhen. Durch die geografische Lage des Flughafens Genf ist es diesem nicht möglich, mit dem Ausbau des Flughafens Zürich mitzuhalten. Es ist daher anzunehmen, dass der Unterschied in Zukunft, nachdem sich die Luftfahrt von der Corona-Pandemie erholt hat, noch grösser wird.

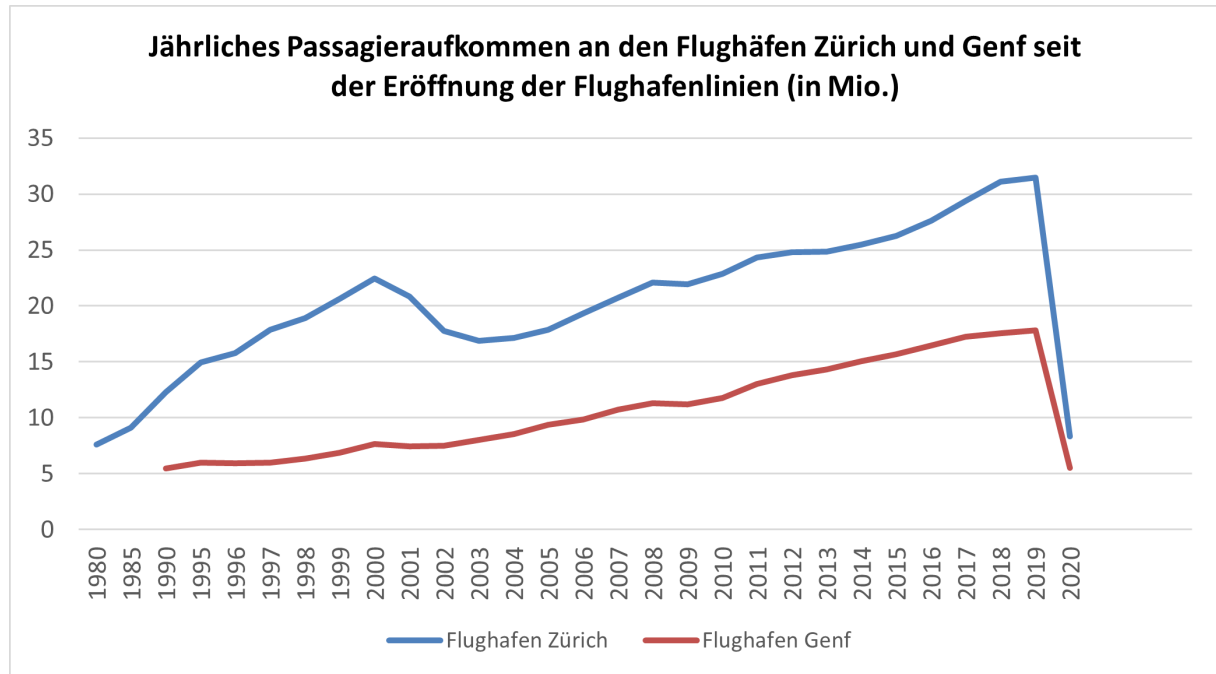


Abb. 40: Jährliches Reisendenaufkommen an den Flughäfen Zürich und Genf seit der Eröffnung der Flughafenlinien (in Mio.). Quelle: BFS 2022 (online). Eigene Darstellung.

Ein weiterer Unterschied, der in dieser Arbeit herausgearbeitet werden konnte, ist die Entwicklung des Konzepts „Fly-Gepäck“ seit dessen Einführung zur Eröffnung der Flughafenlinien Zürich und Genf 1980 respektive 1987. Wurde dieses Gepäcktransportkonzept anfänglich sowohl in Zürich wie auch in Genf als grossartige Neuigkeit präsentiert, wird es heutzutage nur noch am Flughafen Zürich angeboten. Dies macht durchaus Sinn, wenn man bedenkt, dass heutzutage die meisten Langstreckenflugzeuge am Flughafen Zürich landen und somit der Anteil an Touristen, die von weit her direkt in die Schweiz reisen, in Zürich höher ist als in Genf.

Die Flughafenbahnhöfe Zürich und Genf dienen seit ihrer Eröffnung längst nicht mehr nur den Fluggästen. Direkt neben dem Flughafen Genf findet – mit Ausnahme von 2020 bis 2023 – jedes Jahr im März der Genfer Auto-Salon mit jeweils mehreren Hunderttausend Besucherinnen und Besuchern statt. Wie viele davon mit dem Zug nach Genf und wieder zurück reisen, kann nur angenommen werden. Jedoch boten die SBB im Jahr 2019 neben den ohnehin schon zahlreichen Verbindungen in Richtung Genf-Flughafen zusätzlich 36 Extrazüge an, womit die Kapazität an Sitzplätzen um insgesamt 71'000 Sitzplätze gegenüber dem ‚Normalangebot‘ erhöht wurde. Somit dürfte die Gesamtzahl an Zugreisenden zum und vom Genfer-Salon jenseits der Marke von 200'000 pro Jahr liegen.

Ausserdem siedeln sich gerade in Zürich mit der zunehmenden Grösse des Flughafens immer mehr grosse Unternehmen in der Nähe des Flughafens an. So wurde beispielsweise im Jahr 2020 direkt am Flughafen Zürich in bester Lage das Milliardenprojekt *The Circle* eröffnet. Sowohl die Flughafen Zürich AG wie auch die Fluggesellschaft Edelweiss haben neu ihren Hauptsitz im *The Circle*, ebenso verlegten weltbekannte Firmen wie Microsoft oder SAP ihren Schweizer Hauptsitz in das neu errichtete Gebäude.⁴²⁵

⁴²⁵ Vgl. The Circle 2023 (online).

Bei der statistischen Datenauswertung der Ein- und Ausstiege an Schweizer Bahnhöfen, die zuletzt im Jahr 2018 gemacht wurde, konnte festgestellt werden, dass sich die Zahl der durchschnittlichen Ein- und Ausstiege pro Tag an den Flughafenbahnhöfen Zürich und Genf an Wochenenden und Feiertagen nicht sehr stark von den Zahlen der Wochentage unterscheidet. So wurden beispielsweise am Flughafenbahnhof Zürich an den Wochenenden und Feiertagen durchschnittlich 46'100 Ein- und Ausstiege pro Tag verzeichnet, während es an Wochentagen durchschnittlich deren 52'500 waren, was einem Unterschied von etwas mehr als zehn Prozent entspricht. Am Flughafenbahnhof Genf waren es durchschnittlich 15'100 Ein- und Ausstiege an Wochenenden und Feiertagen sowie durchschnittlich 16'300 Ein- und Ausstiege an Wochentagen, was sogar einen Unterschied von weniger als zehn Prozent bedeutet.

Währenddessen sind die durchschnittlichen Ein- und Ausstiege bei Bahnhöfen wie Zürich HB, Genf-Cornavin, Bern, Olten und Lausanne an Wochentagen um teilweise über 50 Prozent höher als an Wochenenden und Feiertagen. Aus dieser Erkenntnis lässt sich ohne Zweifel ableiten, dass die Flughafenbahnhöfe Zürich und Genf weiterhin in erster Linie von Flugreisenden in Anspruch genommen werden, weniger vom Berufsverkehr – was aber nicht weiter erstaunlich ist. Dies könnte sich allerdings in Zukunft ändern, wenn immer mehr Unternehmen ihren Hauptsitz in die Nähe der Flughäfen Zürich und Genf legen. Gemessen an den durchschnittlichen Ein- und Ausstiegen lagen die Flughafenbahnhöfe Zürich und Genf bei der letzten Erhebung im Jahr 2018 in der schweizweiten Rangliste der meistfrequentierten Bahnhöfe auf Platz 11 (Zürich), respektive 46 (Genf).⁴²⁶

⁴²⁶ Vgl. Open-Data-Plattform öV Schweiz 2023 (online).

5. Fazit

Mit der vorliegenden Arbeit ist der Versuch gewagt worden, die Geschichte der Anbindung der Flughäfen Zürich und Genf an das Schienennetz der SBB in den 1970er- und 1980er-Jahren aus unterschiedlichen Perspektiven zu beleuchten und somit einen Beitrag zur Mobilitäts-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Schweiz im 20. und 21. Jahrhundert zu leisten. Mit dem Wechsel der westeuropäischen Lebensweise von einer Industrie- zu einer Konsumgesellschaft ab den 1950er-Jahren – von Christian Pfister als das *1950er-Syndrom* bezeichnet – entwickelte sich nicht zuletzt auch die zivile Luftfahrt in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts immer schneller. Insbesondere das einsetzende „Jet-Age“ führte auf zahlreichen Flughäfen der Welt erste grössere Ausbauten herbei. Dies konnte auch bei den beiden Flughäfen Zürich und Genf beobachtet werden, die für die vorliegende Untersuchung im Zentrum standen. Mit dem rasanten Wachstum der jährlichen Reisendenzahlen ab 1960 (Flughafen Zürich) respektive 1965 (Flughafen Genf) stellte sich immer wie öfters die Frage nach zusätzlichen Verkehrsanbindungen, die den Zuwachs an Reisenden langfristig mittragen konnten.

Der Mensch steht beinahe täglich vor der Wahl, welches Verkehrsmittel für die bevorstehende Strecke ihm am geeignetsten erscheint. Dabei stellen sich Fragen wie: *Welche Optionen stehen überhaupt zur Auswahl? Wieviel Zeit wird benötigt, um von A nach B zu kommen? Welche Kosten sind für die Strecke zwischen A und B zu erwarten? Wieviel Komfort bietet welche Option? Wie viele Verbindungen stehen in einem gewissen Zeitraum zur Verfügung?* Während in der Schweiz in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts das Strassennetz ständig ausgebaut und verbessert wurde und ab den 1960er-Jahren mit den ersten längeren Autobahnabschnitten diese Entwicklung ihre logische Fortführung fand und sich die Menschen in der Schweiz durch den steigenden Wohlstand gleichzeitig immer öfters ein Auto leisten konnten, vermag es kaum zu überraschen, dass sich das Auto je länger je mehr gegenüber dem öffentlichen Verkehr durchzusetzen vermochte. Die Wahl zum Auto als Verkehrsmittel für die An- und Abreise zum und vom Flughafen war demzufolge umso weniger erstaunlich, weil alle Angebote des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Auto massiv im Nachteil waren und als Folge davon in der Wahl des Verkehrsmittels kaum eine Rolle spielten.

Somit bestand insbesondere im öffentlichen Verkehr in den 1960er-Jahren ein grosser Aufholbedarf und gleichzeitig ein grosses Potenzial. Um einerseits die Strassen zu entlasten und andererseits die An- und Abreise zu und von den Flughäfen Zürich und Genf durch die öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten, befasste man sich in Zürich und Genf mit der Frage, wie die beiden grössten Flughäfen der Schweiz an das bereits damals mit einer totalen Betriebslänge von über 2'900 Kilometern gut ausgebaute Schienennetz der SBB angeschlossen werden sollten. Gerade in Zürich bestanden zwar bereits seit der Planung des neuen Flughafens auf dem Gemeindegebiet von Kloten Ideen für einen Bahnanschluss, dieser wurde aber nicht realisiert.

Die Recherchen zeigten ausserdem, dass gerade die Politik und die Fluggesellschaften einen gewissen Druck auf die SBB ausübten, was den direkten Anschluss der Flughäfen Zürich und Genf an das SBB-Schienennetz betraf. Nachdem sich der Kanton Zürich mit dem Projekt eines neuen Flughafens in Kloten gegenüber dem Berner Projekt eines Zentralflughafens in Utzenstorf durchsetzen konnte, sollte der Ausbau des Flughafens Zürich zu einem Interkontinentalflughafen vorangetrieben werden. Grösstenteils teilte das Zürcher Stimmvolk dieses Vorhaben mit einer Ausnahme im Jahr 1957, als die stimmberechtigte Bevölkerung des Kantons Zürich einen massiven Ausbauschnitt des Flughafens Zürich deutlich ablehnte. Die Unterstützung der Kantone Zürich und Genf für den Ausbau der Flughäfen Zürich und Genf kam nicht zuletzt davon, weil die beiden Kantone stets das Bedürfnis hatten, weiterhin über die zwei grössten und wichtigsten Flughäfen der Schweiz zu verfügen. Zürich verstand sich als Weltstadt und in Genf hatten Ende der 1950er-Jahre beinahe 200 internationale

Organisationen ihren Sitz. Diese Vormachtstellung in der zivilen Luftfahrt in der Schweiz sollte um jeden Preis gehalten werden. Ausserdem hatten die grossen Fluggesellschaften wie die Swissair kein Interesse daran, die immer grösser werdenden Flugzeuge aufgrund mangelnder Verkehrsanbindung der Flughäfen nicht füllen zu können.

Nach dem klaren Votum der Zürcher Stimmbevölkerung 1957 gegen einen starken Ausbau des Flughafens Zürich stimmte der Zürcher Souverän in einer erneuten Abstimmung im Jahr 1970 einem weiteren Ausbauschritt des Flughafens Zürich mit über 60 Prozent Ja-Stimmenanteil zu. In diesem Ausbauschritt sollte auch die Flughafenlinie realisiert werden.

Doch warum wurde zuerst der Flughafen Zürich an das SBB-Schienennetz angebunden und erst danach der Flughafen Genf? Warum konnten die beiden Projekte nicht gleichzeitig realisiert werden? Dazu lieferte die vorliegende Arbeit mehrere Antworten. Einerseits lag das Individualverkehrsaufkommen in Zürich etwa 85 Prozent über jenem von Genf, was schwierigere Verhältnisse im Zubringerdienst mit sich brachte. Zweitens versprachen die höheren Frequenzen in Zürich einen höheren Kostendeckungsgrad als in Genf. Drittens musste der unterirdische Flughafenbahnhof in Zürich zusammen mit dem Bau der dritten Ausbaustappe des Flughafens Zürich koordiniert werden, weil ein zweckmässiger Bahnanschluss zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr möglich gewesen wäre. Viertens befanden sich die SBB in den 1970er-Jahren in ihren Krisenjahren, wodurch ein gleichzeitiger Bau von zwei Flughafenlinien für die SBB schon nur rein finanziell nicht im Bereich des Möglichen lag. Und fünftens lag erst Ende der 1970er-Jahre ein Projekt für die Flughafenlinie Genf auf dem Tisch, das wirklich umgesetzt werden konnte und bei dem auch die Finanzierungsverhältnisse geklärt waren.

Die Eröffnung der Flughafenlinie Zürich im Mai 1980 rief im In- und Ausland eine Vielzahl von Reaktionen hervor, die ausnahmslos voller Bewunderung waren. Das konnte zur Eröffnung der Flughafenlinie Genf nicht beobachtet werden. Zwar gab es einige Zeitungsartikel aus der Schweiz, die sich mit der Flughafenlinie Genf befassten, ausländische Zeitungen berichteten jedoch kaum über das Ereignis. Dies könnte zwei Gründe haben. Einerseits ist es möglich, dass die Flughafenlinie Genf, die sieben Jahre nach der Flughafenlinie Zürich eröffnet wurde, als nicht mehr so speziell angesehen wurde, was zu weniger Artikeln in den Zeitungen im In- und Ausland führte. Der wohl zutreffendere Grund dürfte aber der sein, dass dazu nicht ausreichend Quellenmaterial gefunden wurde. Somit bleibt hier weiterhin eine gewisse Forschungslücke bestehen.

Bei den für die vorliegende Arbeit untersuchten Plakaten, die im Zusammenhang mit den Flughafenlinien Zürich und Genf entstanden, konnte eine gewisse Entwicklung festgestellt werden. Bei Plakaten zur Flughafenlinie Zürich wurden im Jahr 1980 jeweils ein Zug und ein Flugzeug zusammen abgebildet, während auf Plakaten ab 1982 der Zug respektive das Flugzeug nur noch angedeutet oder ganz weggelassen wurde. Dies kann so interpretiert werden, dass die enge Verbindung zwischen Zug und Flugzeug bereits nach kurzer Zeit in der Schweiz als selbstverständlich angesehen wurde. Eine reine Information durch die gleichzeitige Abbildung von Zug und Flugzeug erwies sich somit als überfällig und es entstanden Plakate, die mehr Raum für Interpretationen liessen, aber dennoch die Nähe zwischen Zug und Flugzeug verkörpern sollten.

Im Exkurs wurde der Fokus auf den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg sowie die Flughäfen Bern-Belp, München und Wien-Schwechat gelegt. Dabei wurde der Frage nachgegangen, wie diese vier Flughäfen an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr angebunden sind. Dabei konnte herausgearbeitet werden, dass die Qualität der Anbindungen von Flughäfen an den öffentlichen Verkehr durch verschiedene Faktoren beeinflusst wird. In Bern-Belp beispielsweise ist das Reisendenaufkommen so gering, dass eine einzige Buslinie für die Anbindung des Flughafens an den öffentlichen Nahverkehr ausreicht. Am Beispiel des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg konnte aufgezeigt werden, dass der eingeschränkte Einfluss der Schweiz auf die Entscheidungen bezüglich des Ausbaus des EuroAirport und die einstige Überzeugung, dass ein direkter Bahnanschluss des EuroAirport nicht notwendig sei, dazu geführt haben, dass der dritte Landesflughafen der Schweiz bis heute nur durch eine Busverbindung zum Bahnhof Basel SBB an den öffentlichen Verkehr der Schweiz angeschlossen

ist. Nun soll aber bis 2028 endlich ein Bahnanschluss realisiert werden. Am Beispiel des Flughafens München ist ersichtlich geworden, wie sich eine Zurückhaltung der Politik auf die Qualität der Flughafenanschlüsse auswirken kann. Obwohl der Flughafen München 2019 zu den zehn grössten Flughäfen Europas gehörte, besteht bis heute keine direkte Verbindung zum öffentlichen Fernverkehrsnetz. Der Fokus der bayerischen Politik liegt offenbar auf der Verbesserung der Nahverkehrsverbindungen. Zuletzt konnte am Beispiel des Flughafens Wien-Schwechat aufgezeigt werden, wie durch den direkten Anschluss an das öffentliche Fernverkehrsnetz sowie den Ausbau und die Verbesserung bestehender Nahverkehrsverbindungen erreicht werden konnte, den Anteil des privaten An- und Abreiseverkehrs zu reduzieren und gleichzeitig die An- und Abreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fördern. Der Flughafen Wien-Schwechat ist somit von den im Exkurs betrachteten Flughäfen am ehesten mit den Flughäfen Zürich und Genf zu vergleichen.

Sind die Flughafenlinien in Zürich und Genf nun eher als Konkurrenz oder als Ergänzung zum Flughafenbetrieb anzusehen? An dieser Stelle soll diese zentrale Fragestellung der vorliegenden Arbeit abschliessend beantwortet werden. Die Analyse des jährlichen Reisendenaufkommens an den Flughäfen Zürich und Genf zeigt in den ersten Jahren nach der jeweiligen Eröffnung der Flughafenlinie einen merkbaren Anstieg. Das Wachstum des Luftverkehrs in den letzten 50 Jahren ist ohnehin bemerkenswert. Beinahe jedes Jahr werden neue Höchstwerte erreicht, so auch an den Flughäfen Zürich und Genf, die im Jahr 2019 einen neuen Allzeitrekord in Sachen Reisendenaufkommen vermelden konnten. Es ist eine weltweite Entwicklung, in der nur wenige Ausnahmen erkennbar sind: Zu Beginn der 2000er-Jahre rutschte die Luftfahrt nach den Terroranschlägen von New York am 11. September 2001 in eine Krise, von der sie sich allerdings schnell erholen konnte. 2009 spürte die Luftfahrt die Auswirkungen der Wirtschaftskrise und seit 2020 dominiert die Corona-Pandemie die Luftfahrt wie beinahe keine andere Branche. Blickt man also nur auf die wichtigste Kennzahl eines jeden Flughafens – das jährliche Reisendenaufkommen – stellte der Zug zu keinem Zeitpunkt eine Konkurrenz für den Flughafenbetrieb dar. Diesen Anstieg der jährlichen Reisendenzahlen als einziges Argument für die Beantwortung der Frage herbeizuziehen, wäre jedoch zu kurz gegriffen.

Es kann auch dahingehend argumentiert werden, dass die Flughafenlinien das Wachstum des Flughafens Zürich seit 1980 respektive des Flughafens Genf seit 1987 überhaupt erst möglich gemacht haben, da mit dem direkten Bahnanschluss die An- und Abreisekapazitäten der beiden Flughäfen erheblich gesteigert werden konnten. Dass sich die Swissair als wichtigste Fluggesellschaft und die SBB als wichtigste Eisenbahngesellschaft nicht als Konkurrenten sahen, sondern an einer möglichst guten Zusammenarbeit interessiert waren, konnte in der vorliegenden Arbeit mehrmals gezeigt werden.

Durch die in dieser Arbeit analysierten Plakate ist ersichtlich geworden, wie eng diese Zusammenarbeit von Anfang an war. Der Schweizer Bevölkerung sollte die Nähe zwischen an sich konkurrierenden Verkehrsträgern verdeutlicht werden. Als Beispiel dafür diente neben den Plakaten das „Fly-Gepäck“-Angebot, das zu Beginn der 1980er-Jahre eine Weltpremiere darstellte. Die Einführung des Taktfahrplans 1982 und die damit verbundene Absprache der Flug- und Fahrpläne kann als weiteres Argument für die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern angesehen werden. Mit der *Bahn 2000* wurde der Zug als Verkehrsmittel für die An- und Abreise zum und vom Flughafen zudem noch schneller und komfortabler und somit attraktiver. Dies erhöhte die Nachfrage nach Zugreisen und war ein starkes Argument für die Verkehrsträger, die Kooperation aufrechtzuerhalten. Diese Zusammenarbeit zwischen Flug- und Bahngesellschaft zeigt sich auch heute noch. So besteht seit einigen Jahren mit dem „Flugzug“ eine Kooperation zwischen den SBB und der SWISS, bei der Reisende von Genf, Lugano und Basel SBB mit dem Zug zum Flughafen Zürich reisen können und der Preis für den „Flugzug“ im Ticketpreis des Fluges inbegriffen ist.

Die Flughafenlinien in Zürich und Genf können somit keineswegs als Konkurrenz für den Flughafenbetrieb angesehen werden. Die Eröffnung der Flughafenlinien in den 1980er-Jahren markierte den Beginn einer engen Zusammenarbeit, die bis heute besteht und laufend verbessert wird – und das vonseiten beider Verkehrsträger. Eine Zusammenarbeit, die seit Anfang das Ziel hat, dass sich die

verschiedenen Verkehrsträger gegenseitig ergänzen und nicht miteinander konkurrieren. Und wie sich herausstellte, profitierten beide Verkehrsträger von den Flughafenlinien Zürich und Genf.

Die 1980 eröffnete Flughafenlinie Zürich war bei weitem nicht die weltweit erste Flughafenanbindung an ein Schienennetz. Die Schweiz kann somit in dieser Hinsicht nicht als Pionierland bezeichnet werden. Bezüglich der Kombination und Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger sowie der unterstützenden Rolle der Politik kann die Schweiz jedoch durchaus als Vorbild oder gar als Pionierland angesehen werden.

Während der Auseinandersetzung mit dem Thema konnten viele Fragen geklärt werden. Es ergaben sich jedoch auch neue Fragen, die für die zukünftige Forschung interessant sind. So kann beispielsweise der Frage nachgegangen werden, wie die Kommunikation zwischen dem Verwaltungsrat der SBB und dem Bundesrat war, wenn es um Ausbauschritte respektive um die Finanzierung von Bahnprojekten in der Schweiz ging. Welche Beziehungen gab es und wie wurden diese genutzt oder möglicherweise auch ausgenutzt? Gibt es dafür Quellen, die diese Kommunikation belegen?

Ebenfalls wäre es spannend, die Geschichte des Léman Express, dem europaweit grössten grenzüberschreitenden S-Bahnnetz, aufzurollen. Wie kam es zu diesem riesigen Projekt, an dem sowohl die Schweiz wie auch Frankreich beteiligt sind? Und welche Rolle spielte dabei möglicherweise der Bau der Flughafenlinie Genf?

Zuletzt besteht die Möglichkeit, das Thema dieser Untersuchung auszuweiten. Wie wurden respektive sind zum Beispiel die Regionalflugplätze Lugano-Agno oder St. Gallen-Altenrhein an den öffentlichen Verkehr angebunden? War respektive ist dies überhaupt notwendig? Zudem stellt sich die Frage nach einem aktuellen länderübergreifenden Vergleich. Wie gut sind die Flughäfen Zürich und Genf in einem europäischen oder gar globalen Vergleich mittlerweile an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr angebunden? Wie sieht die Anbindung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs bei Flughäfen aus, die in den letzten zehn Jahren eröffnet wurden, sich momentan im Bau befinden oder in Kürze mit dem Bau begonnen wird?

6. Verzeichnisse

6.1. Abkürzungsverzeichnis

| | |
|------|--|
| Ans | Ansichtensammlung der ETH-Bibliothek Zürich |
| BAZL | Bundesamt für Zivilluftfahrt |
| BBI | Bundesblatt |
| BFS | Bundesamt für Statistik |
| BVB | Basler Verkehrs-Betriebe |
| CAT | City Airport Train |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| COM | Bildbestand der Comet Photo AG |
| EVED | Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement |
| FABI | Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur |
| FFS | Ferrovie federali svizzere |
| FIG | Flughafen-Immobilien-Gesellschaft |
| LBS | Bildbestand der Stiftung Luftbild Schweiz |
| NATO | North Atlantic Treaty Organization |
| ÖBB | Österreichische Bundesbahnen |
| PTT | Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe |
| Rega | Schweizerische Rettungswacht |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| SNCF | Société nationale des chemins de fer français |
| UVEK | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| VBW | Verkehrsbetriebe der Stadt Winterthur |
| VBZ | Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich |
| ZEB | Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur |

6.2. Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abb. 1: Alle Flugplätze der Schweiz. Quelle: BAZL 2023a (online). | 21 |
| Abb. 2: Dübendorf, Flugplatzgebäude. Aufnahme vom 29.07.1934. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR02-10670. | 23 |
| Abb. 3: Flughafenfest in Zürich-Kloten im August 1953. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR05-200557-04A. | 24 |
| Abb. 4: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen Zürich 1950-1970 (in Mio.). Quelle: BFS 2022 (online). Eigene Darstellung. | 26 |
| Abb. 5: Postauto „Swissair-SBB“ für den Transfer der Swissair-Flugreisenden zwischen Bern und Zürich. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR04-035511. | 29 |
| Abb. 6: Karte der Bahnstrecken zwischen Zürich und Winterthur. Grafik von L. Häfliger, 18.12.2007. Quelle: Wikimedia Commons 2023 (online). | 31 |
| Abb. 7: Geplante Neubaustrecke der Flughafenlinie Zürich (rot gestrichelte Linie). Quelle: Flughafenlinie Kloten: Baulos 8; SBB Historic GD_BAU_2000/001_003_05. | 35 |
| Abb. 8: Blick von Südwesten auf die Baustelle des Flughafenbahnhofs Zürich. Aufnahme vom Mai 1974. Anonyme Fotografie. Quelle: Flughafenlinie Zürich Eröffnung 1. Juni 1980: 12; SBB Historic FRE_WELTI_2005/003_010. | 37 |
| Abb. 9: Tunnelbau SBB, Flughafenlinie. Aufnahme vom 22.06.1976. Fotografie von Hans Krebs. Quelle: COM C25-039-003. | 38 |
| Abb. 10: Presseführung Flughafenbahnhof Kloten. Aufnahme vom 21.08.1979. Fotografie von Christian Lanz. Quelle: COM L28-0475-0002-0002. | 39 |
| Abb. 11: Bundesrat Leon Schlumpf nach dem Durchschneiden des Bandes im Rahmen der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich. Aufnahme vom 29.05.1980. Fotografie von Candid Lang. Quelle: COM LC1743-004. | 42 |
| Abb. 12: Eröffnungsakt in der Schalterhalle des Flughafenbahnhofs. Aufnahme vom 29.05.1980. Fotografie von Candid Lang. Quelle: COM LC1743-006. | 43 |
| Abb. 13: Werbung für „Fly-Gepäck“. Quelle: Flughafenlinie Zürich Eröffnung 1. Juni 1980: 41; SBB Historic FRE_WELTI_2005/003_010. | 51 |
| Abb. 14: In einem Zug zum Flug. SBB, 1980. Urheber: Kunz, Jack J.; Küste, Helmut. Quelle: SBB Historic P_A01_0165A_de. | 52 |
| Abb. 15: Ab 1. Juni '80 hat die Bahn Fluganschluss. SBB, 1980. Urheber: Kunz, Jack J.; Küste, Helmut. Quelle: SBB Historic P_A01_0165B_de. | 52 |
| Abb. 16: Wandgemälde am Flughafenbahnhof Zürich. Aufnahme ca. 1989. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR04-018419. | 53 |
| Abb. 17: In einem Zug zum Flug. Wir fahren mit Takt. Ihre SBB, 1982. Urheber: Werbedienst SBB. Quelle: SBB Historic P_A01_0656de. | 55 |
| Abb. 18: Wir fahren mit Takt. Ihre SBB, 1982. Urheber: Werbedienst SBB. Quelle: SBB Historic P_A01_0244C_de. | 55 |
| Abb. 19: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen Zürich 1980-2020 (in Mio.). Quelle: BFS 2022 (online). Eigene Darstellung. | 56 |
| Abb. 20: Aérodrôme de Cointrin, Genève. Aufnahme von 1934. Fotografie von Walter Mittelholzer. Quelle: Ans 05470-002-AL. | 58 |

| | |
|--|----|
| Abb. 21: Flughafen Genf, mit der Stadt Genf im Hintergrund. Aufnahme von 1947/48. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR03-22066. | 60 |
| Abb. 22: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen Genf 1950-1980 (in Mio.). Quelle: Fehr 2014a: 342. Eigene Darstellung. | 61 |
| Abb. 23: Die neue Abfertigungshalle am Flughafen Genf. Aufnahme vom 12.10.1950. Fotografie von Werner Friedli. Quelle: LBS H1-013786. | 62 |
| Abb. 24: Abfertigungsgebäude am Flughafen Genf mit grossem Parkplatz im Vordergrund. Aufnahme vom 11.06.1968. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR03-09598. | 64 |
| Abb. 25: Endgültiger Verlauf der Flughafenlinie Genf. Quelle: Flughafenlinie Zürich Eröffnung 1. Juni 1980: 45; SBB Historic FRE_WELTI_2005/003_010. | 68 |
| Abb. 26: Die Bauarbeiten an der Flughafenlinie Genf. Aufnahme vom September 1985. Fotografie von Comet Photo AG. Quelle: COM FC25-0002-010. | 70 |
| Abb. 27: Eröffnung der Flughafenlinie Genf am 25.05.1987. Fotografie von M. Broennli. Quelle: Einweihung der Flughafenlinie Genf; SBB Historic FRE_WELTI_2005/003_011. | 71 |
| Abb. 28: Pendelzug auf der Flughafenlinie Genf am Tag der offenen Tür am 30.05.1987. Fotografie von M. Broennli. Quelle: Einweihung der Flughafenlinie Genf; SBB Historic FRE_WELTI_2005/003_011. | 73 |
| Abb. 29: Bahnhofsgebäude Flughafen Genf. Aufnahme vom Juli 1987. Fotografie von Swissair. Quelle: LBS SR04-029042. | 74 |
| Abb. 30: Titelseite der Werbebroschüre der SBB zur Flughafenlinie Genf. Quelle: Flughafenbahn Genf Cointrin; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02. | 76 |
| Abb. 31: Weltweite Bahnverbindungen in Zürich und neu in Genf. Mit den Flughafen-Bahnhöfen. Unsere Interkontinental-Bahn. SBB, 1987. Urheber: GGK Werbeagentur AG. Quelle: SBB Historic Archiv P_A01_0414B_de. | 77 |
| Abb. 32: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen Genf 1985-2020 (in Mio.). Quelle: BFS 2022 (online). Eigene Darstellung. | 79 |
| Abb. 33: Netzplan des Léman Express. Grafik von Jonas Oesch. Quelle: NZZ, 01.12.2019: 31. | 81 |
| Abb. 34: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen Bern-Belp 1950-2020 (in Tsd.). Quelle: BFS 2022 (online). Eigene Darstellung. | 83 |
| Abb. 35: Jährliches Reisendenaufkommen am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg 1950-2020 (in Mio.). Quelle: BFS 2022 (online). Eigene Darstellung. | 84 |
| Abb. 36: Die geplante Bahnanbindung EuroAirport. Quelle: Agglo Basel 2021: 1. | 86 |
| Abb. 37: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen München 1992-2020 (in Mio.). Quelle: Flughafen München GmbH 2021: 5. Eigene Darstellung. | 87 |
| Abb. 38: Jährliches Reisendenaufkommen am Flughafen Wien-Schwechat 1995-2020 (in Mio.). Quelle: Flughafen Wien AG 2001-2021. Eigene Darstellung. | 89 |
| Abb. 39: Modalsplit Flughafen Wien 2000-2017. Quelle: GSV 2019: 1. | 90 |
| Abb. 40: Jährliches Reisendenaufkommen an den Flughäfen Zürich und Genf seit der Eröffnung der Flughafenlinien (in Mio.). Quelle: BFS 2022 (online). Eigene Darstellung. | 94 |

6.3. Tabellenverzeichnis

| | |
|--|----|
| Tab. 1: Unterteilung der drei Typen von Mobilität. Quelle: Gather, Kagermeier, Lanzendorf 2008: 24. Eigene Darstellung. | 18 |
| Tab. 2: Car-Zubringerfahrten zum Flughafen Zürich 1971. Quelle: Studie über den Zubringerdienst zum Flughafen Zürich von 1971: 135; SBB Historic GD_GS_2004/015_209_01. | 28 |
| Tab. 3: Auszug aus dem Tagesprogramm der Eröffnungsfeier der Flughafenlinie Zürich. Quelle: Programm der Eröffnung der Flughafenlinie Zürich; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01. Eigene Darstellung. | 41 |
| Tab. 4: Frauenanteil bei der Eröffnungsfeier der Flughafenlinie Zürich am 29. Mai 1980. Quelle: Verzeichnis der Teilnehmenden der Eröffnungsfeier Flughafenlinie Zürich; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01. Eigene Berechnungen. | 44 |
| Tab. 5: Aufteilung der Gäste für die Speisewagen-Extrafahrt am 29 Mai 1980. Quelle: Organisatorische Weisungen zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich, 27.05.1980: 4; SBB Historic GD_GS_2004/015_137_01. Eigene Darstellung. | 46 |
| Tab. 6: Überblick über das 7-Tage-Programm zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich. Quelle: 7-Tage-Anzeiger, Einmalige Sonderausgabe mit 7-Tage-Programm, 30.05.1980: 1-2; SBB Historic GD_GS_2004/015_138_01. Eigene Darstellung. | 48 |
| Tab. 7: Abfertigungsstellen für „Fly-Gepäck“, ab 1. Juni 1980 in Betrieb. Quelle: New York Times, 22.06.1980. Eigene Darstellung. | 50 |
| Tab. 8: Baukosten der Flughafenlinie Genf, Stand 1979. Quelle: Schreiben der Generaldirektion der SBB an den Verwaltungsrat der SBB betreffend den Anschluss des Flughafens Genf an das Eisenbahnnetz, 06.04.1979: Anhang C; SBB Historic GD_RA_SBB60_1251_02. | 69 |

7. Quellen- und Literaturverzeichnis

7.1. Ungedruckte Quellen

Windisch, SBB Historic

FRE_WELTI_2005/003_010: Neue Linien I: Rickenbahn, Hauenstein-Basistunnel, Käferberg, Heitersberg, Flughafenlinie Kloten.

FRE_WELTI_2005/003_011: Neue Linien II: Olten – Rothrist, Würenlos – RB Limmattal, Flughafen Genf, Grauholz, Bahn 2000, NEAT.

GD_BAU_2000/001_003_03: Flughafenlinie Kloten: Bewilligung des Gesamtkredites, Vorlage an den Verwaltungsrat.

GD_BAU_2000/001_003_04: Flughafenlinie Kloten: Vergabe Baulos 5.

GD_BAU_2000/001_003_05: Flughafenlinie Kloten: Baulos 8.

GD_BAU_2000/001_003_06: Flughafen Kloten: Vergabe Hagenholztunnel Baulos 6 und 7.

GD_BAU_2000/001_004_03: Flughafenlinie Zürich – Kloten: Vorlage des allgemeinen Bauprojektes, Vorlage an den Verwaltungsrat.

GD_BAU_2000/001_004_04: Flughafenlinie Zürich: Technischer Bericht und Baukosten, Übersichtsplan und diverse Pläne.

GD_BAU_2000/001_006_01: Flughafenlinie Kloten: Bahnhofhalle.

GD_BAU_2000/001_006_02: Flughafenbahnhof: Revidiertes Ausführungsprojekt.

GD_BAU_2000/001_006_03: Flughafen Kloten: Schnellanschluss.

GD_BAU_2000/001_006_04: Verbindungsbahn Flughafen Kloten – Zürich Hauptbahnhof: Entwurf zu einem generellen Projekt mit Kostenberechnung.

GD_BAU_2000/001_006_05: Flughafen Zürich: SBB Schnellbahn, Projekt 1960.

GD_BAU_2000/001_006_06: Verbindungsbahn Flughafen Kloten – Zürich, Variante 4, Doppelspur mit Haltestelle Schwamendingen – Oerlikon, Projekt und genereller Kostenvoranschlag.

GD_BAU_2005/005_867_01: Flughafen Genf: Schienenanschluss.

GD_BAU_2005/005_870_01: Flughafen Genf: Flughafenanschlüsse Cointrin an das Netz der SBB.

GD_BAU_2005/005_871_01: Flughafen Genf: Schienenanschluss, Vorinvestitionen und Plangenehmigungen.

GD_GS_2004/015_137_01: Eröffnung der Flughafenlinie Zürich, 29.05.1980 Organisation (mit Fotos).

GD_GS_2004/015_138_01: Eröffnung der Flughafenlinie Zürich 29.05.1980: Pressebelege.

GD_GS_2004/015_209_01: Bahnanschluss Flughafen Zürich.

GD_RA_SBB60_1251_02: Flughafenbahn Genf Cointrin.

KDI_REG_SBB61_0184: Fahrplanprojekt der Arbeitsgruppe Flughafenzufahrten Genf-Cointrin.

KDI_REG_SBB61_0185: Anschluss des Flughafens Genf.

KDIII_DIV_SBB76_0067: Staatsbesuch Queen Elisabeth II. und Prince Philip.

KDIII_REG_2001/007_046_01: Schweizerische und ausländische Transportanstalten; Flughafen Kloten; Projekt Haltestelle Opfikon an der Klotenerlinie, Broschüre „Gross-Flughafen Zürich“ vom März 1946, Volksabstimmung vom 5. Mai 1946 über den Bau eines interkontinentalen Flughafens bei Kloten, Zeitungsberichte, Aktennotizen, Pläne.

P_A01_0165A_de: In einem Zug zum Flug. SBB, 1980.

P_A01_0165B_de: Ab 1. Juni '80 hat die Bahn Fluganschluss. SBB, 1980.

P_A01_0244C_de: Wir fahren mit Takt. Ihre SBB, 1982.

P_A01_0414B_de: Weltweite Bahnverbindungen in Zürich und neu in Genf. Mit den Flughafen-Bahnhöfen. Unsere Interkontinental-Bahn. SBB, 1987.

P_A01_0656de: In einem Zug zum Flug. Wir fahren mit Takt. Ihre SBB, 1982.

Zürich, ETH-Bibliothek, Ansichtensammlung (Ans)

05470-002-AL: Aérodrome de Cointrin, Genève.

Zürich, ETH-Bibliothek, Bildarchiv der Comet Photo AG (COM)

C25-039-003: Tunnelbau Flughafenlinie Zürich.

FC25-0002-010: Bauarbeiten Flughafenlinie Genf.

L28-0475-0002-0002: Presseführung Flughafenbahnhof Kloten.

LC1743-004: Eröffnung Flughafenlinie Zürich.

LC1743-006: Eröffnungsakt Flughafenlinie Zürich.

Zürich, ETH-Bibliothek, Bildarchiv der Stiftung Luftbild Schweiz (LBS)

H1-013786: Abfertigungshalle Flughafen Genf.

SR02-10670: Flugplatz Dübendorf.

SR03-09598: Abfertigungshalle mit grossem Parkplatz Flughafen Genf.

SR03-22066: Flughafen Genf.

SR04-018419: Wandgemälde Flughafenbahnhof Zürich.

SR04-029042: Bahnhofsgebäude Genf.

SR04-035511: Postauto „Swissair-SBB“.

SR05-200557-04A: Flughafenfest Zürich-Kloten.

7.2. Amtsdrukschriften

Bundesamt für Statistik: Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1971. Basel 1971.

Bundesbeschluss über Bundesbeiträge und Kredite betreffend die Bauprogramme 1981-1985 der Flughäfen Basel, Genf und Zürich, 17.06.1982. In: BBl 1982 II: 479-483.

Bundesbeschluss über Darlehen an das Bauprogramm 1988-1995 des Flughafens Genf, 03.12.1990. In: BBl 1990 III: 1812-1814.

Bundesbeschluss über den Ausbau der Zivilflugplätze, 22.06.1945. In: BBI 1945 I: 790-792.

Bundesbeschluss über den Bahnanschluss des Flughafens Genf, 20.06.1980. In: BBI 1980 II: 646-647.

Bundesbeschluss über die Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbau der Zivilflugplätze, 14.12.1956. In: BBI 1956 II: 1016-1017.

Bundesbeschluss über die Finanzierung des Bahnanschlusses des Flughafens Genf, 19.06.1980. In: BBI 1980 II: 656.

Bundesbeschluss über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich, 13.10.1965. In: BBI 1965 II: 1475-1477.

Bundesbeschluss über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der vierten Ausbaustufe des Flughafens Genf, 30.09.1957. In: BBI 1957 II: 669-671.

Bundesbeschluss über einen Bundesbeitrag an den Ausbau des Flughafens Basel-Mülhausen, 13.06.1977. In: BBI 1977 II: 1045-1047.

Bundesbeschluss über einen Bundesbeitrag für den Bahnanschluss des Flughafens Zürich, 03.10.1974. In: BBI 1974 II: 896-897.

Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für die Finanzierung des Bahnanschlusses des Flughafens Genf, 22.06.1983. In: BBI 1983 II: 724.

Schriftliche Anfrage der SPD an den Bayerischen Landtag mit dem Betreff „Nachhaltige Verkehrsflughäfen in Bayern – wie grün sind die Airports München und Nürnberg?“, Drucksache Nr. 17/6575, 17.06.2015.

Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin, 20.08.1948. In: BBI 1948 II: 1247-1261.

Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin (IV. Ausbaustufe), 28.06.1957. In: BBI 1957 II: 57-107.

Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbau der Zivilflugplätze, 14.07.1956. In: BBI 1956 I: 1581-1587.

Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der dritten Ausbaustufe des Flughafens Zürich, 01.03.1965. In: BBI 1965 I: 865-898.

Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der fünften Ausbaustufe des Flughafens Genf-Cointrin, 10.05.1972. In: BBI 1972 I: 1648-1682.

Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Baukosten der vierten Ausbaustufe des Flughafens Zürich, 13.01.1971. In: BBI 1971 I: 140-203.

Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die zusätzlichen Kosten der vierten Ausbaustufe des Flughafens Genf-Cointrin, 03.12.1962. In: BBI 1962 II: 1569-1606.

Schweizerischer Bundesrat: Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über einen Bundesbeitrag für den Bahnanschluss des Flughafens Zürich, 27.03.1974. In: BBI 1974 I: 1169-1180.

Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über Bundesdarlehen an die Bauprogramme 1988-1995 der Flughäfen Basel-Mülhausen und Genf, 17.01.1990. In: BBI 1990 I: 949-983.

Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über den Bahnanschluss des Flughafens Genf, 10.12.1979. In: BBI 1980 I: 409-425.

Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über einen Bundesbeitrag an die Pistenverlängerung auf dem Flughafen Basel-Mülhausen, 26.01.1977. In: BBl 1977 I: 653-673.

Schweizerischer Bundesrat: Botschaft über einen Zusatzkredit für die Finanzierung des Bahnanschlusses des Flughafens Genf, 31.01.1983. In: BBl 1983 I: 917-926.

7.3. Zeitungsartikel

Berner Zeitung (BZ)

Flughafenlinie Bern-Zürich offiziell eingeweiht. Ein Berner gab den entscheidenden Anstoss. In: BZ, 30.05.1980: o. S.

Non Schengen-Terminal im Flughafen Bern-Belp eröffnet. In: BZ (online), 24.01.2012, <https://www.bernerzeitung.ch/non-schengen-terminal-im-flughafen-bern-belp-eroeffnet-765741675427>, 01.07.2023.

Der Eisenbahner

SBB-Grossbaustelle Region Genf. Bald im Zug zum Flug. In: Der Eisenbahner, 07.08.1986: o. S.

Ds Bärner Oberland

Mit dem Zug zum Flug. Thun-Chicago. In: Ds Bärner Oberland, 05.06.1980: o. S.

Frankfurter Allgemeine Zeitung

Infrastruktur. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, 01.03.1952: 4.

Neue Zürcher Zeitung (NZZ)

Der Kantonsbeitrag für die Flughafenlinie. In: NZZ, 04.10.1974: 51.

Weströhre des SBB-Hagenholtunnels durchschlagen. In: NZZ, 17.01.1976: 37.

Brand im SBB-Tunnel Hagenholz bei Kloten. In: NZZ, 14.08.1976: 7.

Schnellzüge auf der Flughafenbahn schon 1980. In: NZZ, 22.01.1977: 47.

Die Flughäfen im Eisenbahnnetz. Erschliessung neuer Märkte. In: NZZ, 23.08.1979: 26.

Ab 1. Juni 1980 wird die Swissair-Flotte um diese Maschinentypen erweitert. In: NZZ, 29.05.1980: 70.

Einweihung der Zürcher Flughafenbahn. Musterbeispiel der Zusammenarbeit im Verkehr. In: NZZ, 30.05.1980: 49.

Fröhliches Bahnhoffest in Opfikon-Glattbrugg. In: NZZ, 02.06.1980: 26.

Zugkräftiger neuer Bahnhof. Offene Tür in Zürich Flughafen. In: NZZ, 02.06.1980: 27.

81mal nach Zürich, 33mal nach Winterthur. Leistungssteigerung der Flughafenbahn. In: NZZ, 22.05.1982: 49.

Cointrin – der grösste Bauplatz der Schweiz. Eisenbahnverbindung zwischen Flughafen und Stadtbahnhof. In: NZZ, 20.05.1986: 18.

Glanzvolle Einweihung der Genfer Flughafenbahn. Stolz und Freude in der Romandie. In: NZZ, 26.05.1987: 49.

Tag der offenen Türen in Genf Cointrin – über 100'000 Besucher. In: NZZ, 01.06.1987: 17.

Genf erhält die bedeutendste grenzüberschreitende S-Bahn Europas – die Hoffnungen sind ähnlich gross wie damals in Zürich. In: NZZ, 01.12.2019: 31.

New York Times

Zurich Rail Improvement. In: New York Times, 22.06.1980: o. S.

Österreichischer Rundfunk (ORF)

Trotz Erlaubnis. Viele Hürden für dritte Piste am Flughafen. In: ORF (online), 18.03.2019, <https://orf.at/stories/3115622/>, 01.07.2023.

SBB Gleis frei

Genf-Cointrin. Die neue Flughafenlinie. In: SBB Gleis frei, 01.01.1984: o. S.

Süddeutsche Zeitung

Bluhme, Regina: Erdinger Ringschluss. Jetzt ist die Bahn am Zug. In: Süddeutsche Zeitung (online), 29.07.2020, <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/erding-freising-flughafen-ringschluss-bahn-1.4983231>, 01.07.2023.

Transrapid gescheitert. Die Chronik der Schwebebahn. In: Süddeutsche Zeitung (online), 27.03.2008, <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/transrapid-gescheitert-die-chronik-der-schwebebahn-1.278793>, 01.07.2023.

Swissair-News

Guter Start. In: Swissair-News, 13.07.1980: 2.

Tagblatt der Stadt Zürich

Mit der Bahn direkt zum Flugzeug. In: Tagblatt der Stadt Zürich, 23.08.1979: 24.

Tagesanzeiger

Der Flughafentunnel der SBB ist durchschlagen. In: Tagesanzeiger, 15.04.1977: o. S.

7.4. Literatur

Agglo Basel: Trinationale S-Bahn Basel. Bahnanbindung EuroAirport. Liestal 2021, 2 S., <https://www.trireno.org/files/trireno/daten/pdf/projektdatenblaetter/projektdatenblatt-15.pdf>, 01.07.2023.

Aroozoo, Marianne: Melbourne Airport rail link. Melbourne 2017.

- Bauer, Joachim; Loosli, Werner; Wagenbach, Jörn: Flughafen Zürich. 1948-2008. Zürich 2008.
- Brändli, Heinrich: U-Bahn und Ergänzungsnetz. In: Schweizerische Bauzeitung 89/25 (1971): 638-641.
- Bratschi, Simon: Wunschtraum und Wirklichkeit. Berner Flughafenprojekte vom Zweiten Weltkrieg bis heute. In: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 67/4 (2005): 1-39.
- Czeike, Felix: Flughafen Wien. In: Historisches Lexikon Wien in fünf Bänden 2 / De-Gy. Wien 1993.
- Desponds, Roger: Zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich am 1. Juni 1980: Vorwort. In: Schweizer Ingenieur und Architekt 98/22 (1980): 506.
- Dudíková, Andrea; Jabur, Alexander; Klimeš, Richard; Ristic, Mariana; Rusak, Sandra: Historische Entwicklung des Flughafen Wien-Schwechat. Wien 2011.
- easyJet: An easyJet era. How a decade can fly! easyJet achievements and stories. 1995-2005. Celebrating 10 years. London 2005
- EBP Schweiz AG: Flughafen Zürich. Modalsplit-Erhebung Flughafen Zürich 2017. Schlussbericht. Zürich 2018.
- Eidgenössisches Post- und Eisenbahndepartement (Hg.): Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847-1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes in fünf Bänden. Frauenfeld 1947.
- Ellwanger, Rolf: Die Geschichte des „Möslí“. Flughafen Bern-Belp. Gümligen 1989.
- Ellwanger, Rolf: Bern Airport gestern und heute. Die Geschichte des Flughafens Bern-Belp. Gümligen 1999.
- Fehr, Sandro: Die Erschliessung der dritten Dimension. Entstehung und Entwicklung der zivilen Luftfahrtinfrastruktur in der Schweiz, 1919-1990 (Verkehrsgeschichte Schweiz 1). Zürich 2014. (= Fehr 2014a)
- Fehr, Sandro: Fluglärm in der guten Stube. Zu den Wechselwirkungen zwischen Luftfahrtinfrastrukturen und wohnräumlichen Strukturen in der Schweiz, 1936-1958. In: Schweizerisches Jahrbuch für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 28 (2014): 275-293. (= Fehr 2014b)
- Flitner, Michael: Lärm an der Grenze. Fluglärm und Umweltgerechtigkeit am Beispiel des binationalen Flughafens Basel-Mulhouse (Erdkundliches Wissen 140). Stuttgart 2007.
- Flughafendirektion Zürich: Flughafen Zürich, 1948-1998. Zürich 1998.
- Flughafen München GmbH: Statistischer Jahresbericht 2019. München 2020.
- Flughafen München GmbH: Statistischer Jahresbericht 2020. München 2021.
- Flughafen Wien AG: Geschäftsberichte 2000-2020. Wien 2001-2021.
- Flughafen Zürich AG: Flughafen Zürich. Zahlen und Fakten 2019. Zürich 2020. (= Flughafen Zürich AG 2020a)
- Flughafen Zürich AG: Statistikbericht 2019. Zürich 2020. (=Flughafen Zürich AG 2020b)
- Flughafen Zürich AG: Flughafen Zürich. Zahlen und Fakten 2020. Zürich 2021.
- Flugzeugerkennung Bern (Hg.): 70 Jahre Bern-Belpmoos. Ein Flughafen feiert Geburtstag. Bern 1999.
- Gather, Matthias; Kagermeier, Andreas; Lanzendorf, Martin: Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Berlin et al. 2008.
- Glättli, Max; Frehner, Giovanni; Karli, Hans: Projekt und Bau der Flughafenlinie im Überblick. In: Schweizer Ingenieur und Architekt 98/22 (1980): 510-519.
- GSV: Bericht zum GSV-Forum „Wachsende Airport City – Herausforderung für die Verkehrsinfrastruktur in der Ostregion“. Wien 2019.

- Huber, Uli: Die künstlerische Gestaltung des Perrongeschosses. In: Schweizer Ingenieur und Architekt 98/22 (1980): 522-524.
- Hürlimann, Gisela: „Die Eisenbahn der Zukunft“. Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung bei den SBB 1955-2005. Zürich 2007.
- Hürlimann, Gisela: Zwischen Gemeinwirtschaft und Marktorientierung – die Schweizerischen Bundesbahnen und ihre Innovationskultur seit den 1960er-Jahren. In: Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen 34/2 (2011): 251-267.
- Hürlimann, Gisela: „Wunder sind keine zu erwarten“ – oder doch? Umbrüche, Krisen und Krisenmanagement bei den SBB, 1965-1985. In: Müller, Margrit; Tissot, Laurent (Hg.): Unternehmen in den Wirtschaftskrisen des 20. Jahrhunderts. Neuenburg 2014: 241-267.
- Icolor: Aéroport international de Genève. Un siècle d'histoire de l'aviation civile. Genf 2005.
- Jaquemet, Juri: Schweizer Zivilluftfahrt 1945-2000. Flottenpolitik und Netzwerke am Beispiel der Swissair. Biel 2012, <https://boristheses.unibe.ch/1017/>, 01.07.2023.
- Keseljevic, Christophe: Die Umstellung von Gleich- auf Wechselstrom im Raum Genf aus französischer Sicht. In: Eisenbahn-Revue International 1 (2014): 20-23.
- Kocka, Jürgen: Sozialgeschichte. Begriff – Entwicklung – Probleme. Göttingen ²1986.
- Lescaze, Bernhard: L'envol d'une ville. Histoire de l'aéroport de Genève. Genf 2009.
- Leuba, René: Le raccordement de Genève-Aéroport et le tourisme en Suisse romande. In: Ingénieurs et architectes suisses 113/10 (1987): 174-176.
- Liefner, Ingo; Schätzl, Ludwig: Theorien der Wirtschaftsgeographie. Paderborn ¹¹2017.
- Matti, Thomas: Fahrplanentwicklungen bei den SBB von 1929 bis 1985. Partizipation und Mobilitätsinteressen analysiert anhand von Fahrplanbegehren (Berner Studien zur Geschichte, Reihe 3: Verkehr, Mobilität, Tourismus und Kommunikation in der Geschichte 1). Bern 2019, DOI: 10.7892/boris.125288.
- Merki, Christoph Maria: Verkehrsgeschichte und Mobilität. Stuttgart 2008.
- Meyer, Benedikt: vorwärts rückwärts. Zur Geschichte des Fahrradfahrens in der Schweiz (Berner Forschungen zur Neuesten Allgemeinen und Schweizer Geschichte 14). Nordhausen 2014.
- Meyer, Benedikt: Im Flug. Schweizer Airlines und ihre Passagiere 1919-2002 (Verkehrsgeschichte Schweiz 2). Zürich 2015.
- Nathaus, Klaus: Sozialgeschichte und Historische Sozialwissenschaft. In: Docupedia-Zeitgeschichte, Version vom 24.09.2012, https://docupedia.de/zg/Sozialgeschichte_und_Historische_Sozialwissenschaft, 01.07.2023.
- Nickel, Julia: Why some airport-rail links get built and others do not. The role of institutions, equity and financing. Cambridge 2011.
- Niedzielski, Michał A.; Malecki, Edward J.: Making Tracks. Rail Networks in World Cities. In: Annals of the Association of American Geographers 102/6 (2012): 1409-1431.
- Nieth, Rodolphe: Der Anschluss des Genfer Flughafens an das SBB-Netz. In: Schweizer Eisenbahn-Revue 6 (1987): 211-213.
- Notter, Franz; Staub, Hugo: Gepäck zum, im und vom Flughafenbahnhof. In: Schweizer Ingenieur und Architekt 98/22 (1980): 542-543.
- Panofksy, Erwin: Ikonographie und Ikonologie. In: Kaemmerling, Ekkehard (Hg.): Ikonographie und Ikonologie. Theorien – Entwicklung – Probleme. Bildende Kunst als Zeichensystem 1. Köln 1979: 207-225.

- Peyer, Peter F.: Vom Sternenfeld zum EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Basel 1996.
- Pfister, Christian (Hg.): Das 1950er Syndrom. Der Weg in die Konsumgesellschaft. Bern 1995.
- Projektkoordination Zukunft Bahnhof Bern: ZBB: Das Gesamtkonzept im Überblick. Bern 2011, 64 S., https://www.zukunftbahnhofbern.ch/wp-content/uploads/2017/01/110627_Synthesebericht_Gesamtprojekt.pdf, 01.07.2023.
- Rohr, Christian: Historische Hilfswissenschaften. Eine Einführung. Wien 2015.
- Roux, Claude: Le raccordement de Genève-Aéroport dans le réseau des CFF. In: Ingénieurs et architectes suisses 113/10 (1987): 173.
- Roy, Philippe: Les ailes de Genève. 75 années d'excellence. 1920-1995. Aéroport International de Genève. Genf 1995.
- Sassen, Saskia: The Global City. New York, London, Tokyo. Princeton 1991.
- Schlaepfer, Hans Ulrich: Die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft Zürich FIG. Ihre Entstehung und Entwicklung. Zürich 1971.
- Schwabe, Hansrudolf; Amstein, Alex (Hg.): 3x50 Jahre. Schweizer Eisenbahnen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Basel 1997.
- Stadt Zürich (Hg.): Entwicklungsrichtplan 2009 Bahnhof Oerlikon. Zürich Oerlikon. Aktualisierung des Entwicklungsrichtplans aus dem Jahr 2000. Zürich 2009.
- Stalder, Fabienne: Widerstand gegen die Berner Flughafenprojekte. 1943-1972. Freiburg 2005.
- Steiner, Urs: Flughafenplanung im Kanton Bern. Standortwahl, Planung und Realisation. Bern 1983.
- Stucki, Lisa: Sonne, Berge und Schnee. Die Wintersport-Plakatwerbung in der Schweiz der 1920er- bis 1980er-Jahre (ungedr. Masterarbeit Universität Bern). Bern 2017.
- Tilgenkamp, Erich: Schweizer Luftfahrt. 3 Bände. Zürich 1941-1943.
- Überwasser, Heinrich: Departemente. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 07.12.2011, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/010347/2011-12-07/>, 01.07.2023.
- Van Laak, Dirk: Infrastrukturen. In: Docupedia-Zeitgeschichte, Version vom 01.12.2020, https://docupedia.de/zg/Laak_infrastrukturen_v1_de_2020, 01.07.2023.
- Vogelsang, Ruth: Die bernische Flughafenfrage. 1948-1983. Bern 1983.
- Von Arx, Heinz; Schnyder, Peter; Wägli, Hans (Hg.): Bahnsaga Schweiz. 150 Jahre Schweizer Bahnen. Zürich 1996.
- Weibel, Jean Pierre: Eröffnung des neuen Genfer Flughafenbahnhofs. In: Schweizer Ingenieur und Architekt 105/24 (1987): 752-754.
- Winkler, Gabriela: Leben im Banne des Flughafens. Untersuchung einiger räumlicher Auswirkungen des Flughafens Zürich-Kloten am Beispiel der westlichen Glattalgemeinden. Zürich 1978.
- Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages: Transrapidprojekt München. Ausarbeitung. München 2006.

7.5. Internet-Ressourcen

- Bern Airport: <https://www.flughafenbern.ch/de/reisende/anreise/oeffentlicher-verkehr>, 01.07.2023.
- Bundesamt für Statistik BFS: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home.assetdetail.8546344.html>, 01.07.2023.

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL:

<https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/infrastruktur/flugplaetze.html>, 01.07.2023.
(= Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL 2023a)

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL:

<https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/infrastruktur/flugplaetze/landesflughaefen.html>,
01.07.2023 (= Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL 2023b).

BVB: [https://www.bvb.ch/wp-](https://www.bvb.ch/wp-content/bvb/Dokumente/Fahrplaene/Haltestellen//2023/23Linie%2050/ah_02050A_FPV23_hin_SBB)
con-

tent/bvb/Dokumente/Fahrplaene/Haltestellen//2023/23Linie%2050/ah_02050A_FPV23_hin_SBB
03.pdf, 01.07.2023. (= BVB 2023a)

BVB: [https://www.bvb.ch/wp-](https://www.bvb.ch/wp-content/bvb/Dokumente/Fahrplaene/Haltestellen//2023/23Linie%2050/ah_02050A_FPV23_rueck_F)
con-

tent/bvb/Dokumente/Fahrplaene/Haltestellen//2023/23Linie%2050/ah_02050A_FPV23_rueck_F
_FN03.pdf, 01.07.2023. (= BVB 2023b)

City Airport Train: <https://www.cityairporttrain.com/de/home>, 01.07.2023.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK:

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/investitionen/bahnausbau/ausbauschnitt2035.html>, 01.07.2022.

Flughafen München: <https://www.munich-airport.de/historie-des-flughafens-1659607>, 01.07.2023.
(= Flughafen München GmbH 2022a)

Flughafen München: <https://www.munich-airport.de/oeffentliche-verkehrsmittel-90215>,
01.07.2023. (= Flughafen München GmbH 2022b)

Flughafen Wien: https://www.viennaairport.com/passagiere/anreise__parken/s-bahn, 01.07.2023.
(= Flughafen Wien 2023a)

Flughafen Wien: https://www.viennaairport.com/passagiere/anreise__parken/busverbindungen,
01.07.2023. (= Flughafen Wien 2023b)

Flughafen Wien:

https://www.viennaairport.com/unternehmen/presse__news/presseaussendungen__news_2?news_beitrag_id=1417194551034, 01.07.2023. (= Flughafen Wien 2014)

Helvetic Airways: Bern, <https://www.helvetic.com/de/destination/brn-bern>, 01.07.2023.

Historisches Institut der Universität Bern:

https://www.hist.unibe.ch/forschung/forschungsprojekte/geschichte_der_schweizer_luftfahrt/index_ger.html, 01.07.2023.

ÖBB: <https://www.oebb.at/de/regionale-angebote/ueberregionale-angebote/anreise-zum-flughafen/austrian-airail>, 01.07.2023. (= ÖBB 2023a)

ÖBB: <https://www.oebb.at/de/regionale-angebote/ueberregionale-angebote/anreise-zum-flughafen/railandfly>, 01.07.2023. (= ÖBB 2023b)

Open-Data-Plattform öV Schweiz: <https://opentransportdata.swiss/de/dataset/einundaus>,
01.07.2023.

Pfister, Christian; Studer, Roman: Swistoval. The Swiss Historical Monetary Value Converter:
<http://www.swistoval.ch/content/einzelwerte.de.html>, 01.07.2023.

SBB: <https://news.sbb.ch/medien/artikel/119287/auto-salon-genf-36-extrazuege-mit-71-000-zusaetzlichen-sitzplaetzen>, 01.07.2023. (= SBB 2019a)

SBB: <https://news.sbb.ch/medien/artikel/119540/einweihung-des-leman-express>, 01.07.2023.
(= SBB 2019b)

SBB: <https://www.sbb.ch/de/bahnhof-services/vor-der-reise/reise-und-fluggepaeck/flugepaeck.html>, 01.07.2023. (= SBB 2023a)

SBB: <https://www.sbb.ch/de/bahnhof-services/vor-der-reise/reise-und-fluggepaeck/flugepaeck/zuerich-mit-swiss/zuerich-bahnhof.html>, 01.07.2023. (= SBB 2023b)

SBB: <https://www.sbb.ch/de/bahnhof-services/vor-der-reise/reise-und-fluggepaeck/flugepaeck/zuerich-mit-swiss/zuerich-tuer.html>, 01.07.2023. (= SBB 2023c)

SBB: https://www.sbb.ch/de/fahrplan/online-fahrplan/pdf-fahrplaene/abfahrtsplakate.html?search=genf+flughafen&_charset_=UTF-8&page=1, 01.07.2023. (= SBB 2023d)

SBB: https://www.sbb.ch/de/fahrplan/online-fahrplan/pdf-fahrplaene/abfahrtsplakate.html?search=wynigen&_charset_=UTF-8&page=1, 01.07.2023. (= SBB 2023e)

SBB: https://www.sbb.ch/de/fahrplan/online-fahrplan/pdf-fahrplaene/abfahrtsplakate.html?search=herzogenbuchsee&_charset_=UTF-8&page=1, 01.07.2023. (= SBB 2023f)

SBB: <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/projekte-romandie-wallis/leman-2030.html>, 01.07.2023. (= SBB 2023g)

SBB: <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/projekte-romandie-wallis/leman-2030/projekte/genf-cornavin-tiefbahnhof.html>, 01.07.2023. (= SBB 2023h)

SBB: Fluggepäck ab Ihrer Haustür mit Check-in, <https://www.sbb.ch/de/bahnhof-services/vor-der-reise/reise-und-fluggepaeck/flugepaeck/zuerich-mit-swiss/zuerich-ab-haustuer-mit-check-in.html>, 01.07.2023. (= SBB 2023i)

SBB Historic: <https://www.sbbarchiv.ch/detail.aspx?ID=132172>, 01.07.2023. (= SBB Historic 2023a)

SBB Historic: <https://www.sbbarchiv.ch/detail.aspx?ID=266780>, 01.07.2023. (= SBB Historic 2023b)

Stadt Zürich: <https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/statistik/publikationen-angebote/datenbanken-anwendungen/abstimmungsdatenbank.html>, 01.07.2023.

The Circle: <https://www.thecircle.ch/de/node/251>, 01.07.2023.

Wien Tourismus: <https://www.wien.info/de/reiseinfos/anreise/flughafen-zentrum/schnellbahn-357476>, 01.07.2023.

Wikimedia Commons: <https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:SBB-Zue-W.svg>, 01.07.2023.