



## Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

**Das Inventar** Das Inventar listet Bauten und Anlagen auf, die aufgrund ihrer historischen Bedeutung wichtige Zeugen vergangener Epochen sind. Mit der Aufnahme ins Inventar wird ein Objekt nicht unter Schutz gestellt, sondern eine Schutzvermutung festgehalten.

**Schutzzweck** Der im Inventarblatt aufgeführte Schutzzweck hält in allgemeiner Art und Weise fest, wie der Charakter der Bauten bewahrt werden kann. Welche Bestandteile der Bauten im Detail erhalten werden sollen, ist nicht im Inventarblatt festgelegt, sondern wird im Rahmen eines Bauvorhabens entschieden. Dies betrifft neben dem Gebäudeäusseren auch das Gebäudeinnere sowie die für ihre Wirkung wesentliche Umgebung. Bei Bauvorhaben empfiehlt es sich, frühzeitig mit der kantonalen Denkmalpflege Kontakt aufzunehmen. Sie bietet Eigentümerinnen und Eigentümern unentgeltliche Beratung an.

**Aktualität der Inhalte** Die im Inventarblatt wiedergegebenen Informationen zu einem Objekt beruhen auf dem Wissensstand zum Zeitpunkt der Festsetzung. Neuere Informationen, etwa zu jüngsten Massnahmen oder zum aktuellen Zustand eines Objekts, können bei der kantonalen Denkmalpflege eingeholt werden.

**Fragen und Anregungen** Verfügen Sie über weitere Informationen zu den Bauten im Inventar? Haben Sie Fragen zum Inventar? Dann nehmen Sie bitte Kontakt mit uns auf und beachten Sie den Flyer «Fragen & Antworten» auf unserer Internetseite:

[zh.ch/denkmalinventar](http://zh.ch/denkmalinventar)

**Disclaimer** Das Inventarblatt gilt nicht als vorsorgliche Schutzmassnahme im Sinne von § 209 Planungs- und Baugesetz.

**Nutzungsbedingungen** Dieses Inventarblatt wurde unter der Lizenz «Creative Commons Namensnennung 4.0 International» (CC BY 4.0) veröffentlicht. Wenn Sie das Dokument oder Inhalte daraus verwenden, müssen Sie die Quelle der Daten zwingend nennen. Mindestens sind «Kanton Zürich, Baudirektion, kantonale Denkmalpflege» sowie ein Link zum Inventarblatt anzugeben. Weitere Informationen zu offenen Daten des Kantons Zürich und deren Nutzung finden Sie unter [zh.ch/opendata](http://zh.ch/opendata).

# Bahnhof Zürich Flughafen

**Gemeinde**

Kloten

**Bezirk**

Bülach

**Ortslage**

Flughafen

**Planungsregion**

Glattal ZPG

Adresse(n) Vorfahrt Ankunft 3 bei  
Bauherrschaft Schweizerische Bundesbahnen SBB  
ArchitektIn Hans Rudolf Stierli (o. A. – 2017), Martin Steiger (o. A. – o. A.), Peter Steiger (1928–2023), Rudolf Steiger (1900–1982), Steiger Partner AG  
Weitere Personen Charlotte Schmid (1932–2018) (Grafiker), Locher & Cie. (Ingenieurbüro), Paul Leber (1928–2015) (Grafiker), Willi Walter (1927–2020) (Grafiker)  
Baujahr(e) 1971–1980  
Einstufung kantonal  
Ortsbild überkommunal nein  
ISOS national nein  
IVS nein  
KGS nein  
Datum Inventarblatt 07.12.2022 Raphael Sollberger

**Objekt-Nr.**

062KUNST02732

**Festsetzung Inventar**

AREV Nr. 0282/2025 Liste und Inventarblatt

**Bestehende Schutzmassnahmen**

–

062PERRON02732

AREV Nr. 0282/2025 Liste und Inventarblatt

–

## Schutzbegründung

Der Bahnhof Zürich Flughafen wurde nach neunjähriger Bauzeit im Juni 1980 eröffnet. Über seinen Bau berichteten Fachpresse, Radio und Fernsehen ausführlich. Zusammen mit den Flughäfen in Frankfurt am Main und Amsterdam-Schiphol erhielt der Flughafen Zürich als einer der weltweit ersten einen Fernverkehrsbahnhof. Mit der Einführung von Grossraumflugzeugen waren die Passagierzahlen stark angestiegen, was eine leistungsfähigere Erschliessung der Flughäfen erforderte. Die Betreiberin des Flughafens Zürich sah diese nicht nur im Autobahnanschluss, sondern auch im Bahnanschluss. Der Bau der «Flughafenlinie» (Zürich Oerlikon – Bassersdorf) mit dem Bahnhof Zürich Flughafen reagierte auf die dritte Ausbaustufe des Flughafens, des damals grössten Bauprojekts in der Schweiz. Teile des Ausbaukredits wurden mit Zürcher Volksabstimmungen 1971 und 1975 gesprochen. Damit der Bahnhof gleichzeitig mit dem ausgebauten Flughafen eröffnet werden konnte, nahmen die SBB 1971 den Bau der Flughafenlinie in Angriff – vier Jahre bevor das Bundesparlament 1975 den Kredit genehmigte. Als weltweite Neuheit führten die SBB zusammen mit der damaligen Swissair das «Fly-Gepäck» ein. Flugpassagieren ist es seither möglich, ihr Fluggepäck an jedem bedienten Schweizer Bahnhof der SBB einzuchecken.

Die unterirdische Perronanlage (062PERRON02732) war mit rund einem halben Kilometer die längste Perronanlage der Schweiz. Sie besticht einerseits mit ihren Ausmassen und ihren avantgardistischen Perrondachkonstruktionen, andererseits mit ihrer charakteristischen postmodernen Farbgestaltung, den skulptural anmutenden Rolltreppenaufgängen und den einheitlich gestalteten Kleinbauten auf den Perrons. Der Bahnhof Zürich Flughafen zählt neben dem Europäischen Kernforschungszentrum (CERN) in Genf zu den wichtigsten Grossprojekten im Werk des Zürcher Architekturbüros Steiger Partner AG und des Architekten Hans Rudolf Stierli. Stierli war auch 1988–1990 als leitender Architekt beim Bau des Bahnhofs Museumsstrasse in Zürich tätig (Altstadt, Museumstrasse 1 bei; 261AABAHNHOF00001). Bei der Kunst am Bau (062KUNST02732), die das Erscheinungsbild des Bahnhofs wesentlich mitprägt, handelt es sich um das Werk eines Zürcher Künstlerinnen- und Künstlerkollektivs bestehend aus dem gemeinsamen Grafikbüro von Charlotte Schmid und Paul Leber sowie Schmid's Lebenspartner Willi Walter. Aus der

## **Bahnhof Zürich Flughafen**

Weiterentwicklung ihrer bereits bei der Gestaltung des Schweizer Pavillons an der Weltausstellung 1970 in Osaka angewandten Formen- und Farbensprache schufen sie ein schweizweit einzigartiges Beispiel grafisch-abstrakter Kunst. Die emaillierten Platten, welche die Tunnelstützen und -wände schmücken, sind aus kunstgeschichtlicher Sicht der Pop-Art zuzuordnen. Zudem handelt es sich dabei, zusammen mit dem 1990 von Gottfried Honegger (1917–2016) ausgestalteten Bahnhof Stettbach (Zürich, Zürichstrasse 139; 261SW03796 u. a.), um eine Schweizer Ausnahmeerscheinung, da man sich hierzulande – im Gegensatz zu den Nachbarländern – aufgrund fehlender U-Bahn-Netze bislang stets nur marginal mit Tunnelkunst auseinandersetzen musste. Dank der Absenz von Werbetafeln ist das vollständig bauzeitlich erhaltene Werk heute noch in seiner vollen Grösse wahrnehmbar.

### **Schutzzweck**

Erhaltung der Perronanlagen, insb. der Perrondachkonstruktionen, der (Roll-)Treppenaufgänge sowie der verschiedenen bauzeitlich erhaltenen Kleinbauten auf den Perrons in ihrer Substanz, Materialisierung und ihrer bauzeitlich überlieferten Farbigkeit. Substanzielle Erhaltung der emaillierten Blechplatten an den Tunnelstützen und -wänden.

### **Kurzbeschreibung**

#### **Situation/Umgebung**

Der Bahnhof Zürich Flughafen ist eine ausschliesslich unterirdische Anlage, die sich unter dem Areal des Flughafens Zürich bogenförmig von SW nach NO erstreckt. Die Perrons beginnen im SW am Ende des Flughafentunnels unter dem Pistengelände und enden ostseitig unter der Vorfahrt zum heutigen Parking 2 (Parkhausring 2; Vers. Nr. 01949). Die Perrons befinden sich 18 m unter dem Boden und sind über ein ebenfalls unterirdisches Zwischengeschoß unter dem «Airport Shopping» (Vorfahrt Ankunft 3; Vers. Nr. 02732) erschlossen. Das Zwischengeschoß beherbergt bis heute die Einrichtungen für die Fahrgastinformation (Schalteranlage und Automaten, Abfahrtstafeln etc.) und dient zugleich als Verteil- und Ladenzzone. Von hier aus führen die insg. acht (Roll-)Treppenabgänge und Aufzugsschächte zu den beiden Inseleperrons hinunter.

### **Objektbeschreibung**

#### **Perronanlage (062PERRON02732)**

Der Bahnhof Zürich Flughafen umfasst vier Gleise, die in einem Bogen mit einem Radius von ca. 500 m durch zwei Inseleperrons von je 420 m Länge bedient werden. An beiden Perronenden befinden sich in der Tunneldecke je zwei Schächte zur Luftschwallentlastung bei durch- oder einfahrenden Zügen. Perron 1 liegt im NW und bedient die Gleise 1 und 2, Perron 2 liegt im SO und bedient die Gleise 3 und 4. Der Bahnhof Zürich Flughafen wurde grösstenteils in einer offenen Baugrube erstellt. Die Perrons und Gleisbetten ruhen auf Pfählen, die bis zu 30 m tief in den Boden reichen. Die Tunneldecke wird von Vollstahl-Rundstützen getragen, die in regelmässigen Abständen mittig auf den Perrons stehen. Zwischen Gleis 2 und 3 verläuft ein kniehohes Betonsockel, auf dem weitere Vollwandstützen stehen. Beide Perrons sind identisch aufgebaut und weisen auch die gleichen Einbauten auf: Am Südwestende, wo die Tunnelwände mit ungestrichenen metallenen Schallschutzverkleidungen ausgestattet sind, befindet sich jeweils ein Gepäckumschlagplatz mit Warenaufzug. Von dort werden die Gepäckstücke über ein mittig über dem Perrondach verlaufendes Transportband ins Zwischengeschoß transportiert. Die Perrondachrippen sind an jeweils einem zwischen runden Tunnelstützen eingespannten Doppel-T-Längsträger aufgehängt. An ihnen sind die Kabelkanäle, Fahrgastinformationsmittel (Gleis- und Sektorschilder, Abfahrtsanzeigen etc.) sowie die Angeln für die Fahrleitungen angebracht. Exakt über den Perronkanten verläuft jeweils ein dünnes Lichtband. Die gesamte Konstruktion aus Trägern und Rippen ist blau gestrichen. Im südwestlichen Bereich des Bahnhofs, wo diese die Gepäckbeförderungsanlage trägt, sind die Rippen auf der Oberseite zur Verkleidung mit Schallschutz-Lochblechplatten belegt, in der nordöstlichen Bahnhofshälfte ist die Konstruktion gänzlich offen. An den Tunnelwänden zugewandten Aussenseiten der Perrondächer sind Scheinwerfer zur Beleuchtung der Kunst am Bau montiert. Die Dächer werden von unten von an den Rundstützen angebrachten LED-Leuchtkörpern blau angestrahlt, sodass die Perrons zusammen mit den Lichtbändern über den Dachkanten im Kontrast zu den dunkelgrau gestrichenen, nicht beleuchteten Gleisbetten wie Lichtinseln mit blauem Himmel wirken.

Als Ausstattungselemente bzw. Einbauten auf den Perrons stehen zwischen den Tunneldeckenstützen von SW nach NO pro Perron jeweils drei Löscheräte mit abgerundeten

## Bahnhof Zürich Flughafen

Ecken, ein Nottreppenaufgang, zwei weitere Löschgerätekästen, ein ehem. Diensthäuschen mit Telefonkabine, ein weiterer Nottreppenaufgang und eine Stele mit Abfertigungsmonitoren. Danach folgen pro Perron je drei Rolltreppenaufgänge, ein Personenliftschacht, ein weiterer Löschgerätekasten, ein in die entgegengesetzte Richtung hinaufführender kombinierter Treppen- bzw. Rolltreppenaufgang und abschliessend im NO ein letzter Nottreppenaufgang. Alle diese Einbauten sind mit blau gestrichenen Blechplatten verkleidet. Im Bereich der Durchbrüche für die Rolltreppen ist die Perrondachkonstruktion jeweils mit Glaswänden abgeschirmt. An die ebenfalls blau gestrichenen Seitenwände der Rolltreppen sind je fünf horizontale Aluminiumstreifen geschraubt. Im Zwischengeschoss über dem Bahnhof enden die Rolltreppen in im Grundriss hufeisenförmigen Glas-Aluminium-Windfängen, vor denen auf grossen Leuchtstelen auf die jeweiligen Gleisnummern hingewiesen wird. Der Boden der Perrons, urspr. ein Kunststoffnoppboden, besteht heute aus Granitplatten, auch die bauzeitlichen Wartebänke wurden ersetzt. Im Bahnhof Zürich Flughafen existiert kein Stellwerk, da der Betrieb von Zürich-Oerlikon aus ferngesteuert wird.

### Kunst am Bau (062KUNST02732)

Die jeweils auf über 400 m Länge an den Tunnelwänden sowie an den Vollwandstützen zwischen den Gleisen 2 und 3 angebrachten, ca. 1 × 2 m grossen feuervermaillierten Stahlblechplatten zeigen ein grossflächiges Mosaik aus abstrahierten Blumen- und Wellenformen. Diese sind ausschliesslich in den Volltonfarben Weiss, Blau, Rot, Gelb und Schwarz gehalten. Die Motive, die stets dieselben Rundungsradien aufweisen und sich zumeist über mehrere Platten erstrecken, ändern im Verlauf des Tunnels ihre Farbe: von den Perronenden zur Perronmitte hin werden sie wärmer (Gelb und Rot dominieren), in den dunkleren Randbereichen sind sie vorwiegend in Schwarz, Blau und Weiss gehalten. Sämtliche Platten sind gemäss Literatur in bauzeitlichem Zustand erhalten.

### Baugeschichtliche Daten

05.05.1946	Beschluss der Zürcher Stimmbevölkerung zur Errichtung eines Zivilflughafens in Kloten inkl. einer Bahnlinie vom Hauptbahnhof zum Flughafen
1955	Bau und Eröffnung der Haltestelle Kloten Flughafen (heute Kloten Balsberg, Bahndammweg 24.1; Vers. Nr. 00891), damals, an der Linie Zürich–Winterthur
1960er Jahre	aufgrund der grossen Entfernung der Haltestelle zum damaligen Aufnahmegebäude (heute «Airside Center», Vorfahrt Abflug 1.1; Vers. Nr. 02733) regelmässiger Shuttlebusbetrieb zwischen der Ankunftshalle am Flughafen und dem Zürcher Hauptbahnhof; gleichzeitig Planung einer vom SBB-Netz unabhängigen U-Bahn-Linie zum Flughafen.
1969	Beginn der Planung der 6,4 km langen Neubaustrecke Opfikon-Bassersdorf («Flughafenlinie»), vorerst als U-Bahn
1971	Beginn der Bauarbeiten in Kloten
20.05.1973	Verzögerung der Bauarbeiten aufgrund der Ablehnung der U-Bahn durch die Stadtzürcher Stimmbevölkerung
1973–1975	Neuplanung der «Flughafenlinie» als Normalspurbahn
1975–1977	Fertigstellung des Flughafen- und des Hagenholztunnels
1976–1978	Wettbewerb zur Ausgestaltung der Perronhalle unter 14 eingeladenen Künstlerinnen- und Künstlerteams
1978	Empfehlung zur Weiterbearbeitung des Projekts der Grafikerin Charlotte Schmid und der Grafiker Paul Leber und Willi Walter
14.08.1979	erste Durchfahrt eines Arbeitszugs
29.09.1979	Inbetriebnahme des neuen Stellwerks in Oerlikon, von dem aus die Steuerung der «Flughafenlinie» erfolgt
01.06.1980	Eröffnung der «Flughafenlinie» und des Bahnhofs

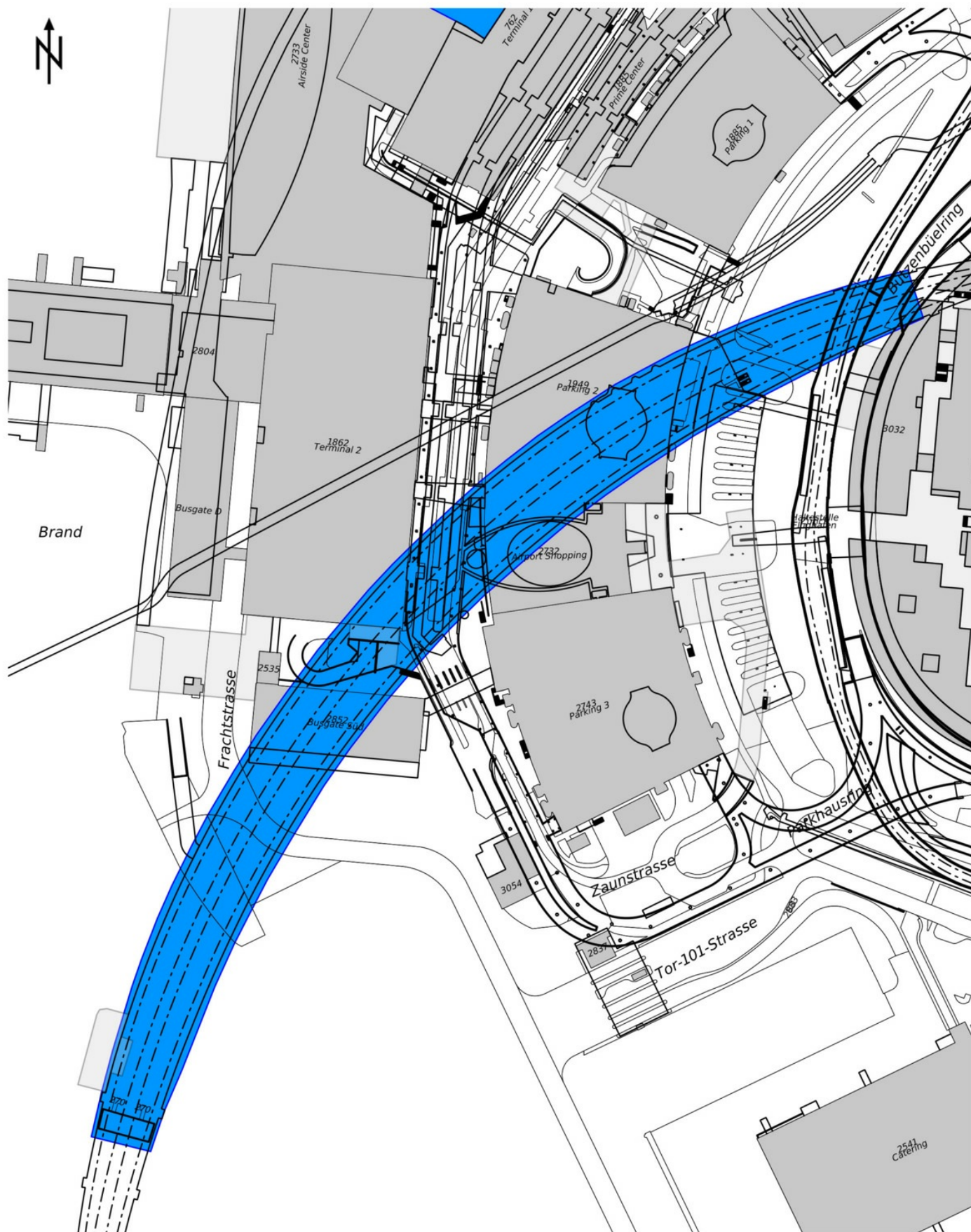
### Literatur und Quellen

- Alex Winiger, Charlotte Schmid (1932–2018) und Willi Walter (1927–2020), [www.archiv.gta.arch.ethz.ch/nachlaesse-vorlaesse/charlotte-schmid-und-willi-walter](http://www.archiv.gta.arch.ethz.ch/nachlaesse-vorlaesse/charlotte-schmid-und-willi-walter), Stand 22.10.2022.
- Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.
- Benedikt Loderer, Die ständige Baustelle, in: Hochparterre, 2004, Nr. 16, S. 3–8.
- Inventar der überkommunalen Schutzobjekte, Kloten, Vers. Nr. 02732, Juni 2009, Archiv der kantonalen Denkmalpflege Zürich.



## **Bahnhof Zürich Flughafen**

- Joachim Bauer, Werner Loosli und Jörn Wagenbach, Flughafen Zürich 1948–2008, Zürich 2008.
- Max Glättli, Giovanni Frehner und Hans Karli, Projekt und Bau der Flughafenlinie im Überblick, in: Schweizer Ingenieur und Architekt, 1980, Nr. 22, S. 510–519.
- Max Vogt und Hans Rudolf Stierli, Der Flughafenbahnhof, in: Schweizer Ingenieur und Architekt, 1980, Nr. 22, S. 519–522.
- Sandro Fehr, Die Erschliessung der dritten Dimension. Entstehung und Entwicklung der zivilen Luftfahrtinfrastruktur in der Schweiz, 1919–1990, Zürich 2014, S. 247–255.
- Uli Huber, Die künstlerische Gestaltung des Perrongeschosses, in: Schweizer Ingenieur und Architekt, 1980, Nr. 22, S. 522–524.



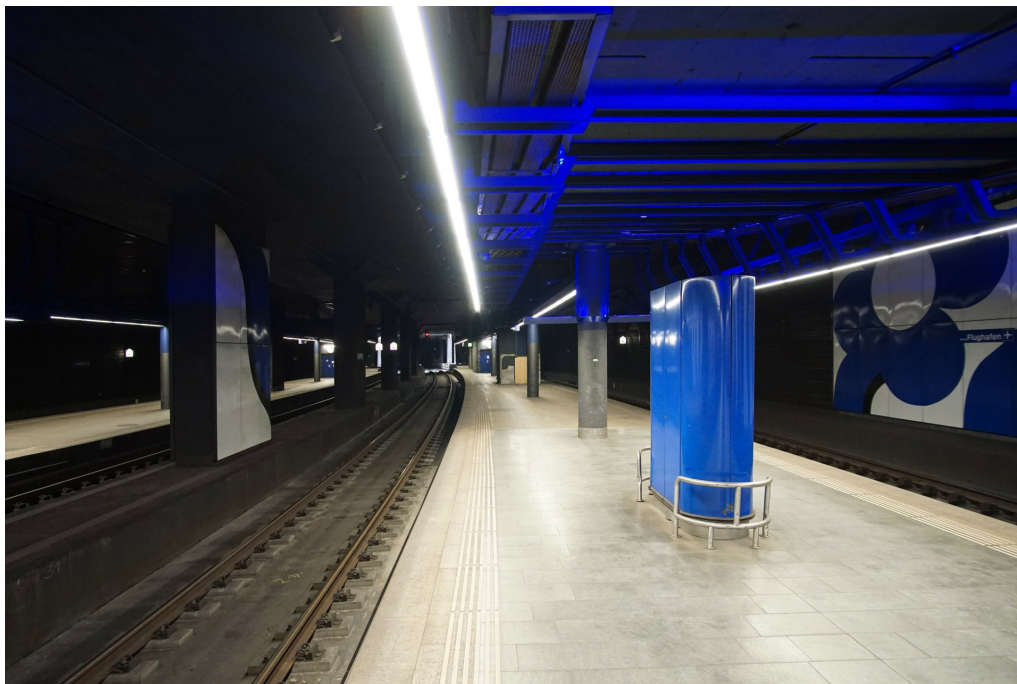




Bahnhof Zürich Flughafen, Perronanlage (062PERRON02732), Perron 1, Blick nach SW, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_03).



Bahnhof Zürich Flughafen, Perronanlage (062PERRON02732), Perron 1, Blick nach NO, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_04).



Bahnhof Zürich Flughafen, Perronanlage (062PERRON02732), Perron 1, südwestliches Perronende, Blick nach SW, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_05).



Bahnhof Zürich Flughafen, Perronanlage (062PERRON02732), Perron 1, Löschgerätekasten und südwestliche Nottreppe, Blick nach SW, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_07).





Bahnhof Zürich Flughafen, Perronanlage (062PERRON02732), Perron 1, ehem. Diensthäuschen mit Telefonkabine, dahinter der mittlere Nottreppenaufgang, Blick nach N, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_09).

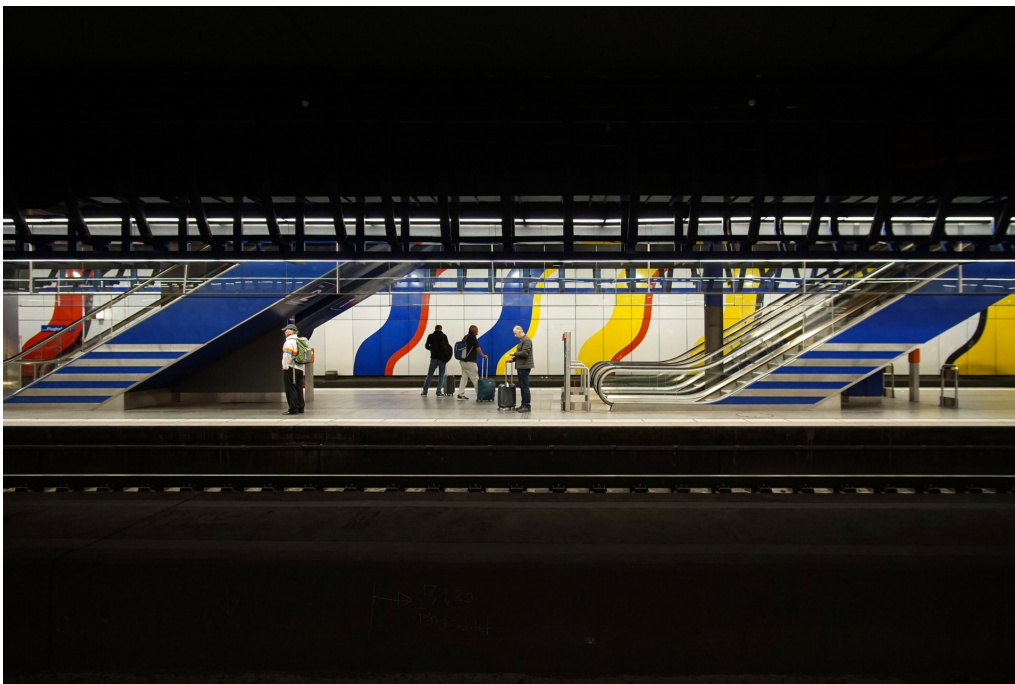


Bahnhof Zürich Flughafen, Perronanlage (062PERRON02732), Perron 1, ehem. Diensthäuschen mit Telefonkabine, Blick nach NW, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_10).





Bahnhof Zürich Flughafen, Perronanlage (062PERRON02732), Perron 1, Perrondachkonstruktion (Untersicht), 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_13).



Bahnhof Zürich Flughafen, Perronanlage (062PERRON02732), Perron 1, Blick nach NW, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_16).



Bahnhof Zürich Flughafen, Perronanlage (062PERRON02732), Perron 1, perronseitige Rolltreppenverkleidung, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_18).



Bahnhof Zürich Flughafen, Perronanlage (062PERRON02732), Perron 1, Rolltreppenaufgang, Blick nach NO, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_21).





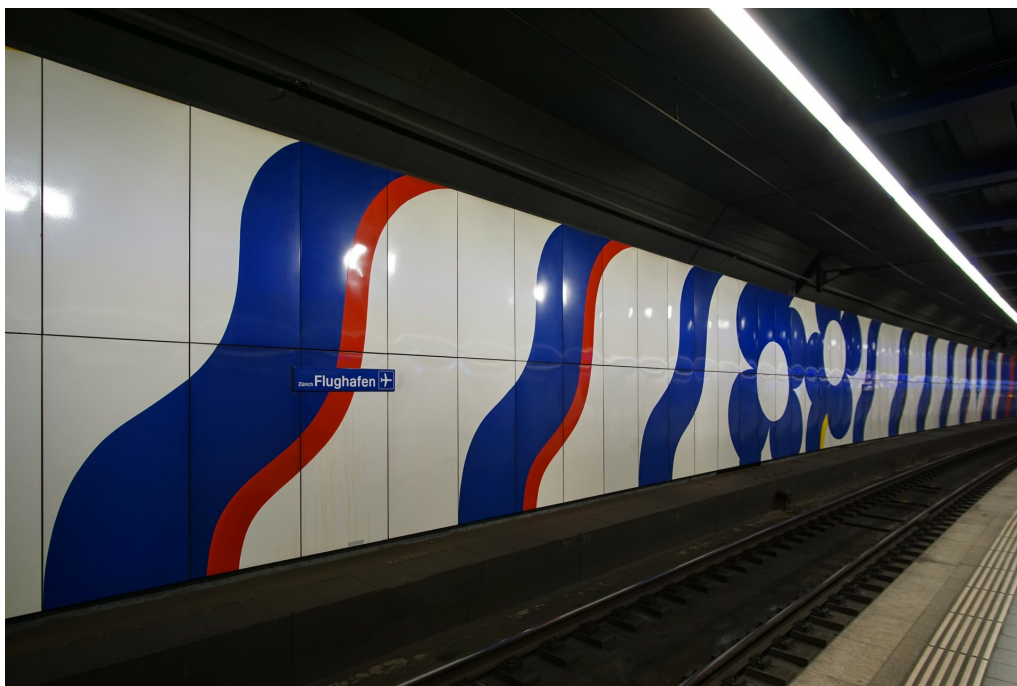
Bahnhof Zürich Flughafen, Perronanlage (062PERRON02732), Perron 1, Personenaufzug, Blick nach N, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_24).



Bahnhof Zürich Flughafen, Perronanlage (062PERRON02732), Perron 1, Rolltreppenaufgang im Zwischengeschoss, Blick nach SO, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_29).



Bahnhof Zürich Flughafen, Kunst am Bau (062KUNST02732), nordwestliche Tunnelwand, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_36).



Bahnhof Zürich Flughafen, Kunst am Bau (062KUNST02732), nordwestliche Tunnelwand, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_39).





Bahnhof Zürich Flughafen, Kunst am Bau (062KUNST02732), südöstliche Tunnelwand, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_40).



Bahnhof Zürich Flughafen, Kunst am Bau (062KUNST02732) an der Tunnelstütze zwischen den Gleisen 2 und 3, Blick nach N, 26.10.2022 (Bild Nr. D104016\_41).