

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift
Herausgeber: Bauen + Wohnen
Band: 17 (1963)
Heft: 7: Flugplatzbauten = Constructions d'aéroports = Air terminals

Werbung

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

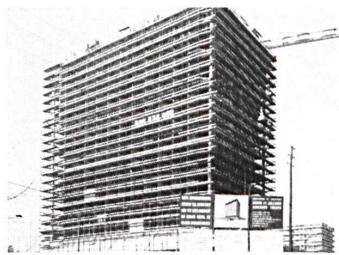
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

JOHNS-MANVILLE FESCO BOARD

...KANN MIT DEM MESSER
WIE KÄSE
ZERSCHNITTEN WERDEN

Eine Sensation für Europa.
FESCO BOARD ist die bisher
beste Dachisolierplatte mit
einzigartigen Eigenschaften:
anorganisch . fäulnissicher
unverbrennbar . wasserabstossend
volumenbeständig . trittfest
nicht brüchig . unverrottbar

FESCO BOARD wird vom Fach-
arbeiter rasch, gut und gern verlegt:
saubere, einwandfreie Montage.
bei geringerem Arbeitsaufwand.
Die mit FESCO BOARD erzielte
Qualitätssteigerung berechtigt zu
erhöhten Garantiezusicherungen.
Mit diesem neuen Material
lassen sich auch noch viele andere
Isolierprobleme im Häuserbau
lösen.



Die ideale Voraussetzung für das
moderne Flachdach: FESCO BOARD,
die anorganische thermische Isolation
in Verbindung mit FLEX-STONE-
Asbestpappe, die anorganische-mine-
ralische Wasserisolation.
Stärken 25/38/51/63/76 mm
Plattengrößen 61,0 x 91,4 cm

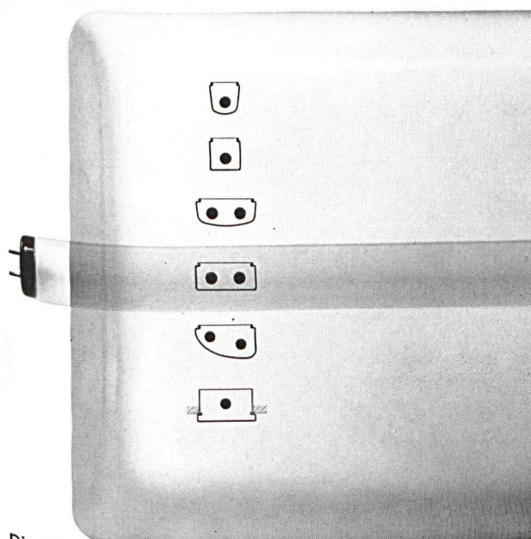
In der Schweiz verlegt:
im Grand-Hotel Intercontinental in Genf
in der Fabriques de Tabac Réunies SA
in Serrières/NE

in den Textilwerken Gugelmann, Langenthal
im Hochhaus der Wohnbaugenossen-
schaft SOLIDARITÄT in Biel
in der Uhrenfabrik Rud. Brügger in Spiez.



FLACHDACH AG

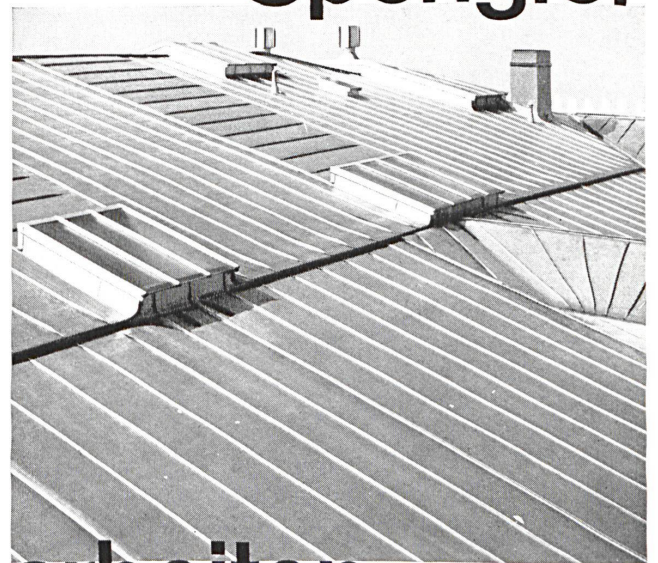
BERN Pulverweg 58 c Tel. 031/41 4741



Die Fluoreszenzbeleuchtung hat sich für Arbeitsräume
durchgesetzt. Das vom Bauherrn geforderte Beleuchtungs-
niveau wird immer höher. — Die grosse Auswahl von Leuchten,
die wir dem Interessenten bieten, gibt ihm die Gewissheit
für jeden Zweck die richtige Leuchte zu finden. Wenden Sie
sich an Ihren Elektrinstallateur oder direkt an uns. Unsere
Fachleute beraten Sie gerne. — BAG Bronzewarefabrik AG
Turgi. Ausstellungs- und Verkaufsräume in Zürich, beim
Central, Stampfenbachstrasse 15

BAG TURGI

Spengler



arbeiten

Moderne Verformung in
traditionell-dauerhafter
Scherrer-Qualität.

JAKOB **SCHERRER** SÖHNE

Allmendstrasse 7 Zürich 2/59
Tel. 051/25 79 80



SIEMENS

Ein Siemens Herd

komfort. Leuchtpult
Herd-Höhe regulierbar
Blitzkochplatte
Breitraum-Backofen
mit Steckdose
für einen Grill
Drehspieß
und Abdeckplatte
auf Wunsch
mit 2, 3 od. 4 Platten
auch zum Einbauen
geeignet
schon ab Fr. 275.—

Fr. 515.—

Verkauf durch die
Fachgeschäfte



SEH 10.33

lässt alles gut gelingen

SIEMENS ELEKTRIZITÄT SERZEUGNISSE AG
ZÜRICH BERN LAUSANNE

Die Ausgabe des Gepäcks an die ankommenden Fluggäste sollte dagegen wie bisher an einer zentralen Ausgabestelle vorgenommen werden. Sämtliche Abfertigungs- und Berechnungsvorgänge, die bei abgehendem Gepäck durchgeführt werden müssen, entfallen bei ankommendem Gepäck. Eine Dezentralisierung ist deshalb für die Ausgabe nicht erforderlich.

Auch für Umsteigende einfacher Betrachtet man den Umsteigeverkehr, der eine besondere Bedeutung für den Flughafen Frankfurt hat und später auch für den Flughafen Köln-Bonn haben wird, stellt sich eine noch deutlichere Überlegenheit des «Gate-check-in»-Systems heraus. Auch wenn man davon ausgeht, daß bei beiden Abfertungsverfahren das Gepäck der Umsteigenden mittels einer zentralen Sortieranlage auf die einzelnen Anschlußflüge verteilt wird, kann eine zentrale Abfertigung für die umsteigenden Fluggäste nicht mehr konsequent durchgeführt werden. Das würde nämlich bedeuten, daß diese von ihrer Anknüpfungsposition bis in die zentrale Halle gehen, dort an den Schaltern abgefertigt werden und zurück bis an die Position ihres Anschlußfluges gehen müßten. Im Mittel wären dabei doppelt so lange Wege wie für die Zusteigenden zurückzulegen. Die Anschlußzeiten würden ins Unerträgliche steigen, und es bestünde daher die Notwendigkeit, an jeder Position oder zumindest für eine Gruppe von Positionen einen «Interline»-Schalter einzurichten. Damit wäre jedoch für jeden einzelnen Flug eine Vielzahl örtlich getrennter Abfertigungsstellen vorhanden. Das würde zusätzliche Nachrichtenübertragungsmittel innerhalb des Gebäudes erfordern, um die von den Umsteigenden örtlich verstreut anfallenden Daten wieder einer Zentrale zu übermitteln. Bei der «Gate-check-in»-Abfertigung werden dagegen sowohl die Zusteigenden wie die Umsteigenden für jeden Abflug nur an einem Schalter abgefertigt. Den Umsteigenden wird bei ihrer Anknüpfungsposition durch dafür bereitgestelltes Personal oder Anzeigetafeln lediglich angegeben, an welcher Position ihr Anschlußflug abgeht. Ihre Wege sind dabei die kürzestmöglichen. An einer Abfertigungsstelle liegen sämtliche Daten sowohl über die Zusteigenden wie über die Umsteigenden vor. Da dieser Schalter direkt an dem zugehörigen Warteraum liegt, der zugleich auch Transitraum ist, ist auch eine genaue Übersicht über die Anzahl der Transitpassagiere vorhanden.

Diese Überlegungen zeigen, daß eine zentrale Abfertigung in einem Gebäude mit Fingerflugsteigen äußerst unzweckmäßig wäre. Es gäbe dann ein Nebeneinander einer zentralen Abfertigung für die Zusteigenden und einer dezentralisierten für die Umsteigenden. Wie sich dieses zwangsweise Doppelsystem auf den Personalaufwand auswirkt, zeigt eine von der Lufthansa durchgeführte Untersuchung der Mittagsspitze von 12 bis 14 Uhr nach dem Frankfurter Sommerflugplan 1962. Es wurden sämtliche Lufthansa-Flüge und die Flüge der von ihr abgefertigten Gesellschaften betrachtet.

Das Ergebnis zeigt die eindeutige Überlegenheit des dezentralisierten Systems: Während in der betrachte-

ten Spitzenstunde bei der zentralen Abfertigung ein Personalbedarf von etwa 60 Angestellten vorhanden wäre, würden für eine dezentralisierte Abfertigung nur 39 Angestellte gebraucht, also eine Ersparnis von gut 30 %.

Der Personalbedarf der Flughafen-gesellschaften für den von ihnen übernommenen Teil der Abfertigungsdienste wird ebenfalls geringer werden. Da das Zusteigenden-gepäck von den Passagieren selbst bis in unmittelbare Nähe der Flugzeugposition gebracht wird, wird für den Transport dieses Gepäcks kein Personal benötigt.

Von großer Bedeutung ist auch die Anpassung der Zoll- und Paßkontrolle an dieses System der dezentralisierten Abfertigung. Es wäre in jedem Fall verhängnisvoll, bei einer neuen Empfangsanlage eine Trennung in einen nationalen und einen internationalen Gebäudeteil vorzunehmen. Die Flexibilität der gesamten Anlage würde dadurch erheblich in Frage gestellt werden. Man braucht dabei nur an die große Zahl der Flüge zu denken, die aus dem Inland kommen und dann ins Ausland weitergehen (oder umgekehrt). Eine Trennung würde dabei bedeuten, daß die Flugzeuge während ihrer oft sehr kurz bemessenen Transitzeit von ihrer Anknüpfungsposition auf eine andere Abgangsposition geschleppt werden müßten.

Daraus ergibt sich die Forderung, die Paß- und Zollkontrolle ebenfalls an die «Gates» zu verlegen. Für Transit- und Umsteigepassagiere, die aus dem Ausland kommen und wieder ins Ausland gehen, ohne dabei die deutsche Paß- und Zollgrenze zu überschreiten, müßte eine separate Ebene geschaffen werden. Für die Zoll- und Paßbeamten würde dieses System bedeuten, daß sie keine zentrale Barriere innerhalb des Gebäudes mehr errichten, vor der sich wieder die Fluggäste stauen, sondern daß sie sich je nach Bedarf an die verschiedenen Positionen begeben.

Acht wichtige Pluspunkte

Die folgenden noch einmal kurz zusammengefaßten Vorteile sprechen also eindeutig dafür, sich bei den geplanten Abfertigungsgebäuden mit Fingerflugsteigen für das neue Abfertigungskonzept der Dezentralisierung zu entscheiden:

1. leichte Orientierung für die Fluggäste in der Empfangshalle;
2. Zusteigende und Umsteigende werden an einem gemeinsamen Schalter abgefertigt;
3. die Umsteigenden haben nur kürzestmögliche Wege zurückzulegen;
4. Fehlverladungen des Zusteigendengepäcks werden ausgeschlossen;
5. ein großer Teil des Gepäckvorfeldverkehrs entfällt;
6. ebenso entfällt ein großer Teil der Nachrichtenübertragungsmittel;
7. der Personalbedarf ist wesentlich geringer;
8. die Meldeschlußzeiten werden verkürzt.

Das durch Verlegung aller Funktionen an das Flugzeug entstehende und auf ein Gebäude mit Fingerflugsteigen zugeschnittene Abfertungsverfahren würde sowohl den Fluggästen als auch den Luftverkehrsgesellschaften ein Optimum bieten.