

Objekttyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **17 (1963)**

Heft 7: **Flugplatzbauten = Constructions d'aéroports = Air terminals**

PDF erstellt am: **15.08.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

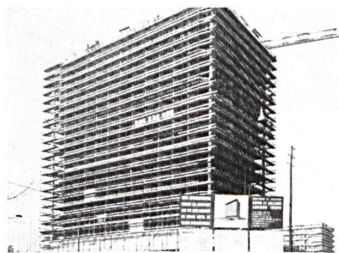
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# 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

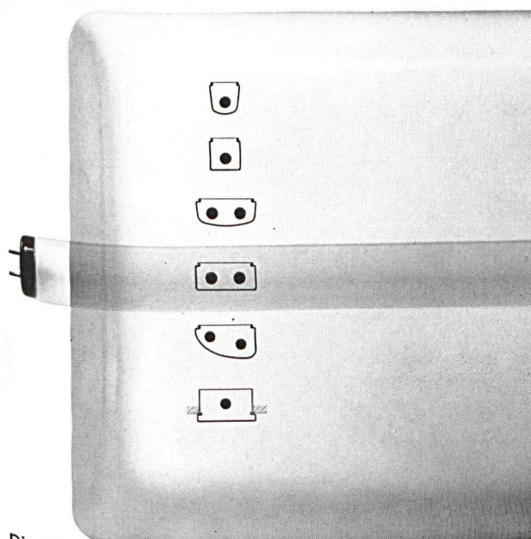
**In der Schweiz verlegt:**  
im Grand-Hotel Intercontinental in Genf  
in der Fabriques de Tabac Réunies SA  
in Serrières/NE

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



**FLACHDACH AG**

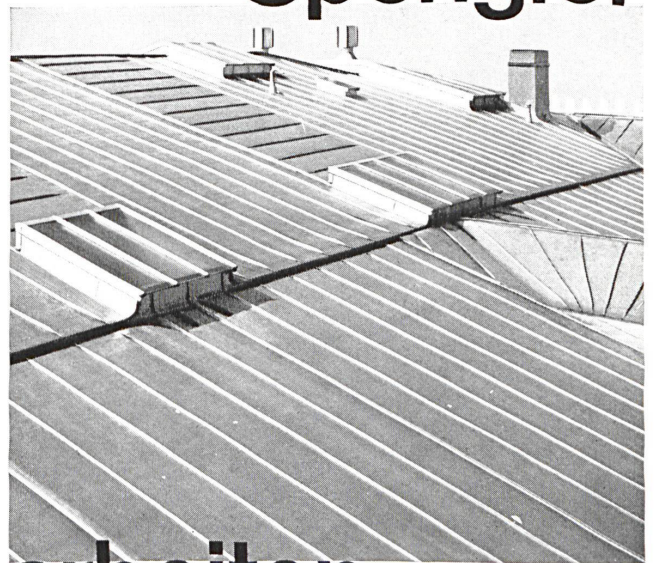
BERN Pulverweg 58 c Tel. 031/41 4741



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 Umsteigerverkehr, 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 Ankunftsposition 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 Ankunftsposition 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 Ankunftsposition 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.