

Objektyp: **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: **16.07.2024**

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

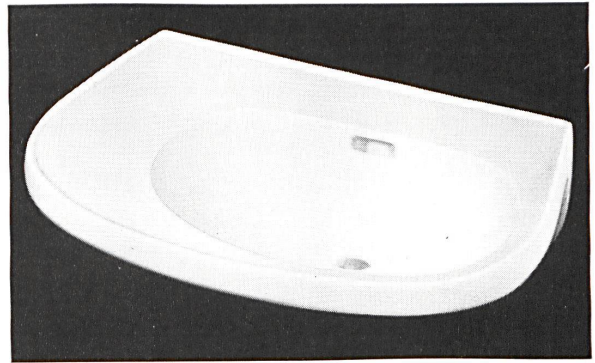
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Neu! Astra

Waschtisch
mit **breiter Abstellfläche**

72 x 50 cm, weiß und farbig

SWB-Auszeichnung:
«Die gute Form 1963»



Verkauf durch den Sanitär-Großhandel



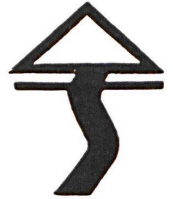
Kera-Werke AG. Laufenburg/AG

Theodor Schlatter & Co. AG. St. Gallen

Wassergasse 24, Telefon 071 / 22 74 01

**Rasche und günstige Lieferungs-
möglichkeit bei gediegener Arbeit**

Verschiedene Türtypen, schalldichte Türen
und Wände System Monada
Spezialität: Aluminium-Türen, verstellbare
Trennwände, Innenausbau, Schränke
Serienmöbel nach speziellen Entwürfen



RASENMAHEN

ohne Nacharbeit

KULTUS Rasenmäher schneiden durch
Walzenantrieb mit breiter Auf-
lagefläche alle Rasenkanten,
ganz dicht an und unter jedem
Hindernis. Besonders schmale
Führungsräder hinterlassen
keine Radspuren. Die leichte
Handhabung sowie die große
Wendigkeit machen KULTUS-
Rasenmäher zu begehrten
und preiswerten Geräten.

Volle Garantie.

In jedem guten
Fachgeschäft.

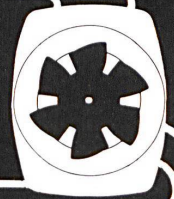
Karl Schlemper

Rasenmäher- und Gartengerätefabrik
565 Solingen-Ohligs Abt. 41



**Für moderne
Küchenlüftung**

Bahco Silent



Es lohnt sich, den neuen Bahco
Silent in der Küche einzubauen!
Verkauf durch Installationsfirmen.

Generalvertretung:
Walter Widmann AG
Löwenstrasse 20, Zürich 1
Telephon (051) 27 39 96

Hammer

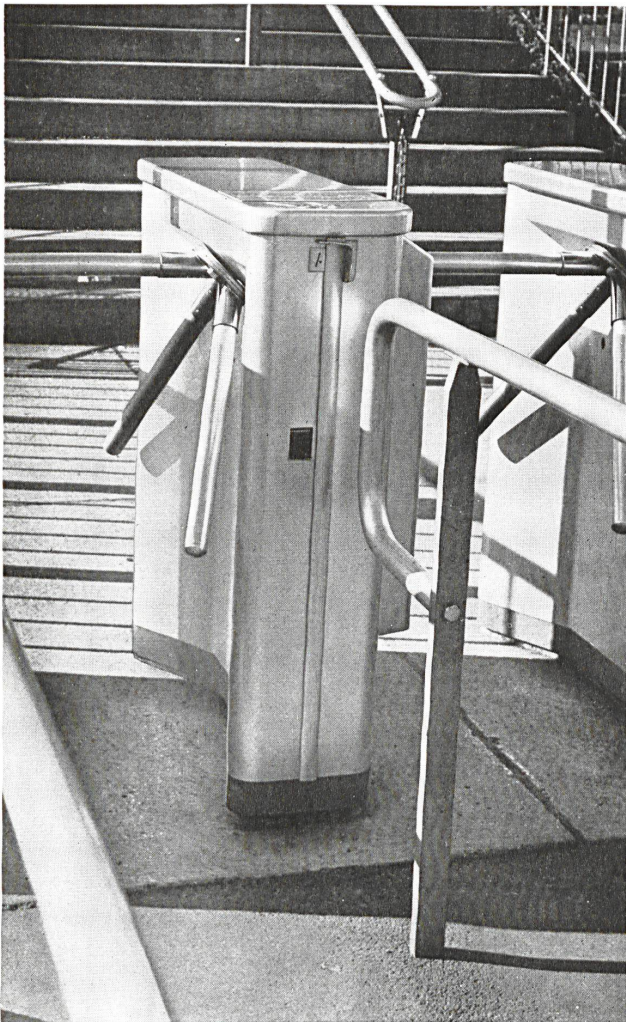
Genossenschaft Hammer Eisen- und Metallbau Profilpreßwerk

Postfach Zürich 45
Binzstraße 7
Telephon (051) 33 18 18

Drehsperrn GHZ

⊕ Patent, ausl. Patente angemeldet
Für Ausstellungen,
Schwimmbäder, Skilifte,
Sportplätze, Flughäfen usw.
Wir liefern auch alle andern
Modelle von Drehsperrn
und Drehkreuz

**Verlangen Sie bitte
Offerten**



Zürich-Kloten - Paris-Orly - Paris-Le Bourget - Genf-Cointrin - Wien

Endausbau des Flughafens sieht ein Parallelpistensystem mit dazwischenliegenden Abfertigungsanlagen vor, ein System, das in der englischen Fliegersprache als «offset parallel concept» bezeichnet wird. Für die Planung des Zwischenausbaues wurde auf das heutige Einpistensystem (single runway concept) abgestellt, dessen Leistungsfähigkeit für das Jahr 1970 wie folgt ermittelt wurde.

Verkehrsanfall des Flughafens Genf in den Spitzenstunden des Jahres 1970

Zeitintervall zwischen zwei Flugzeugbewegungen 2 Minuten
Anzahl der Bewegungen pro Std. 30
Davon Bewegungen von
Kurzstreckenflugzeugen 19
Mittelstreckenflugzeugen 8
Langstreckenflugzeugen 3

Sitzplatzzahl der stündlich an- und wegfliegenden Flugzeuge:

Kurzstrecken 1080 bis 1440
Mittelstrecken 660 bis 980
Langstrecken 300 bis 440

total 2040 bis 2860

Passagierzahl bei 60%

Auslastung 1220 bis 1700

Ausgehend von diesen Zahlen konnten nun alle Betriebsteile, welche für die Abfertigung der Fluggäste und ihres Gepäcks und für die Beladung und Entladung der Luftfahrzeuge erforderlich sind, von der straßenseitigen An- und Wegfahrt bis zum Flugsteig dimensioniert und projektiert werden.

Wir erwähnten, daß jeder Flughafen- neubau und die späteren Flughafen- erweiterungsbauten auf ein Endaus- bauprojekt ausgerichtet sein sollten. Das wichtigste Kriterium für die Beantwortung der Fragen, wie be- gonnen werden soll und welches die Etappen zwischen dem Erstausbau und dem Endausbau sein sollen, ist volkswirtschaftlicher Natur.

Es ist anzustreben, daß der Luft- verkehr wie die erdgebundenen Ver- kehrsarten eigenwirtschaftlich wird. Ausgeglichenere Gewinn- und Ver- lustrechnungen müssen deshalb auch ein Fernziel der Flughafen- betriebe sein, ein Fernziel darum, weil die Erzwingung einer sofortigen Eigenwirtschaftlichkeit wegen der Fixkostenstruktur der Flughäfen zu einer verkehrshemmenden Belastung

des Luftverkehrs durch Gebühren und Abgaben führen würde.

Die in der Schweiz geübte Flug- hafenpolitik strebt deshalb an, die Erstellungs- und Ausbaukosten der Flughäfen mit Beiträgen angemes- sen zu subventionieren. Angemes- sen bedeutet hier, daß die A-fonds- perdu-Beiträge pro Fluggast und pro Kilogramm Ware allmählich abneh- men. Beispielsweise betragen in der Schweiz im Jahre 1954 die Aufwen- dungen der öffentlichen Hand Fran- ken 5.90 pro Fluggast und 8 Rp. pro Kilogramm Post, Fracht und Ge- päck; 3 Jahre später fielen diese spezifischen Beiträge auf Fr. 4.65 beziehungsweise auf 6,2 Rp.

Diese Politik wirkt sich auch beim Flughafenbau aus. Der Umfang des Erstausbauprojektes und der Zwi- schenausbaustufen ist so zu wäh- len, daß die Entwicklung zur Eigen- wirtschaftlichkeit keinen Rückschlag erleidet.

Wie hierbei vorgegangen wird, sei wieder am Beispiel des Flughafens Genf erläutert: Nachdem das Aus- bauprojekt, ausgehend vom stünd- lichen Verkehrsanfall des Jahres 1970, konzipiert war und seine Kos- ten ermittelt waren, wurden die für 1970 zu erwartenden Jahresverkehrs- mengen geschätzt. Unter anderem ergab diese Untersuchung, daß für dieses Stichtjahr 1,7 Millionen Flug- gäste zu erwarten sind. An Hand dieser Fluggastzahl konnten die Flughafen- einnahmen aus den Flug- gast-, Luftfahrzeug- und Betriebs- stoffgebühren errechnet werden. Die Flughafen- ausgaben setzen sich aus den Annuitäten für die nach dem Ausbau gemachten Gesamtinvesti- tionen sowie aus den Kosten für den Unterhalt, die Energieversorgung, die Reinigung und Verwaltung zu- sammen. Für letztere liegen Erfah- rungswerte vor. Es sind somit alle Elemente für die Budgetierung einer Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1970 vorhanden. Zeigt es sich, daß diese Gewinn- und Ver- lustrechnung besser abschließt als jene vor dem Ausbau des Flugha- fens, so ist dies als Hinweis dafür zu werten, daß der geplante Ausbau der schweizerischen Luftfahrtpoli- tik nicht zuwiderläuft und wirtschaf- tlich vernünftig ist. Wie die nach- stehende Aufstellung zeigt, konnte für das Ausbauprojekt des Flug- hafens Genf dieser Nachweis er- bracht werden.

Die Gewinn- und Verlustrechnungen des Flughafens Genf für die Jahre 1961 und 1970

Ein- nahmen Millionen Fr.	Aus- gaben Millionen Fr.		Ein- nahmen Millionen Fr.	Aus- gaben Millionen Fr.
3,346		Lande- und Beleuchtungsgebühren	4,910	
0,869		Fluggastgebühren	1,440	
0,745		Gebühren auf Betriebsstoffausschank	1,692	
1,007		Umsatzbeteiligungen	2,014	
0,758		Einnahmen aus Vermietungen	2,459	
0,105		Diverse Einnahmen (Eintrittsgelder usw.) ...	0,290	
	4,530	Kosten für Amortisation und Verzinsung ...		7,892
	3,883	Betriebs- und Unterhaltskosten		6,123
1,583		Fehlbetrag	1,210	
8,413	8,413		14,015	14,015

Es war die Absicht, mit diesen ge- drängten Ausführungen über das weitschichtige Gebiet des Flug- hafenbaues aufzuzeigen, daß der weltumspannende Zivilluftverkehr für seine unabsehbare Entfaltung auf großzügig konzipierte Flughäfen angewiesen ist, daß die Wahl der Flughafengelände die Zusammen- arbeit der nationalen und internatio-

nen Luftfahrtsbehörden mit den Instanzen der Orts- und Regional- planung erfordert und daß die Aus- arbeitung der Flughafenprojekte ein Gemeinschaftswerk der Flughafen- direktion, der Baufachleute, der Luftverkehrsunternehmen und der öffentlichen und privaten Geld- geber sein muß.