

Gepäck zum, im und vom Flughafenbahnhof

Autor(en): **Notter, Franz / Staub, Hugo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **98 (1980)**

Heft 22: **Zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich**

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-74132>

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.

123 Hinweis

123 Zürich-Flughafen → Kloten Wallisellen - Winterthur

Alle Züge Zürich-Oerlikon und Zürich-Wallisellen siehe Feld 123a
Züge Zürich-Flughafen → siehe auch Feld 123b

km	SBB III, Zürich	3709	2507	3115	4605	3713	4609	1607	1607	1211	3011	301	601	101	1215	1615	2513	4613	2717	3719	267	4615	453	4617
0	Zürich HB	ab	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.
3	Zürich Wipkingen	alle	ab	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.
5	Zürich Oerlikon	Züge	an	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.
17	Zürich Flughafen →	ab	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.
8	Opfikon	an	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.
10	Kloten Balsberg 691b, 710f	an	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.
17	Kloten 691b, 709a, 710d, f	an	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.
9	Bassersdorf 709a	an	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.
11	Wallisellen	an	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.
17	Dietlikon	an	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.
21	Effretikon 692d	an	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.
26	Kempthal 695, a	an	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.
21	Winterthur	an	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.	1.2.

400

Siehe Fortsetzung

Bild 2. Kursbuchauszug, Fahrplan ab 1. Juni 1980

Schweizer Bahnen im Jahre 1982 ermöglichen. Der Taktfahrplan wird eine starke Verdichtung auf dem gesamten schweizerischen Eisenbahnnetz zur Folge haben; 30000 Reisezugskilometer werden täglich mehr geleistet. Zweifellos wird auch die Flughafenlinie an die-

sem Leistungsaufschwung partizipieren und der Fahrplan noch verdichtet werden können. Das Angebot im Verkehr mit dem Flughafenbahnhof wird ab 27. Mai 1982 derart konzipiert sein, dass selbst Abweichungen im Flugplan ohne nennenswerte Wartezeiten für den

Bahnreisenden aufgefangen werden können.

Dr. Gregor Beuret, Betriebschef, Betriebsabteilung Kreis III

Hugo von Arx, Chef der Sektion Reisedienst, Betriebsabteilung Kreis III

Gepäck zum, im und vom Flughafenbahnhof

Gepäck schleppt niemand gerne. Vor allem dann nicht, wenn eine längere Reise geplant ist und das mitzuführende Gepäck einen entsprechenden Umfang annimmt. Die SBB haben sich deshalb besonders bemüht, dem Bahn-/Fluggast den Gepäcktransport nach Möglichkeit zu erleichtern. Im Flughafen Zürich galt es dabei, vor allem der Tatsache Rechnung zu tragen, dass zwischen dem Bahnhof und den Terminals A und B grössere Niveauunterschiede mittels Rolltreppen zu überwinden sind.

Handgepäck

Um dem Gast die Beförderung des Handgepäckes vom Zug nach den Terminals A und B und umgekehrt so bequem wie möglich zu gestalten, ist

eigens für den Bereich des ganzen Flughafens ein neuartiger, *rolltreppengängiger Gepäckrolli* geschaffen worden (Bild 1). Damit verlieren die Rolltreppen für den mit Gepäck beladenen Reisenden viel von ihrem Schrecken. Von Betriebsbeginn an stehen 1200 derartige Wagen im Flughafen zur Verfügung. Eine gemeinsame Organisation aller Flughafenpartner sorgt dafür, dass auf den Perrons und in den Ankunftsflughallen die nötige Anzahl von Rollis auf ihre Benützer warten.

Gepäckaufbewahrung und Gepäckspedition

Für die Aufbewahrung des Gepäcks sind in der Bahnhofshalle 200 Selbstbedienungs-Schliessfächer vorhanden. Die sperrigen Stücke lassen sich auf



Bild 1. Rolltreppengängiger Gepäckrolli

dem gleichen Geschoss am Handgepäckschalter deponieren.

Wie nach allen andern Bahnhöfen, besteht auch die Möglichkeit, das Gepäck nach Zürich Flughafen zu spedieren, um es dann an der Ausgabestelle in der Bahnhofshalle Flughafen zu beziehen.

Wünscht der vom Flugzeug kommende Reisende, sein Gepäck nach irgendeinem Bahnhof in der Schweiz mit der Bahn aufzugeben, braucht er es nicht selbst zur Aufgabe in die Bahnhofshalle

zu überführen. Unmittelbar beim Ausgang aus der Zolllhalle der Terminals A und B stehen ihm nebst Auskunft- und Fahrkartenschaltern Gepäckaufgabestellen zur Verfügung. Die Überfuhr zu den Zügen besorgt das SBB-Personal.

Fly-Gepäck, die weltweite Neuerung

Mit dem Bau der Flughafenlinie Zürich war die Organisation der verschiedenen Dienste im Flughafenbahnhof gegenseitig abzustimmen. Der Übergang von einem Verkehrsmittel zum andern sollte für die Benützer möglichst reibungslos, fast unbemerkt vor sich gehen. Eine *durchgehende Transportkette* sollte geschaffen werden.

Im Gepäckverkehr blieb vorerst eine störende Lücke für den Reisenden, der sich möglichst wenig um sein Gepäck kümmern will. Das Bindeglied zwischen Bahn und Flugzeug fehlte. Swissair und SBB untersuchten verschiedene Möglichkeiten, um diese Lücke zu schliessen. Daraus resultierte ein Konzept für direkte Gepäckabfertigung ab ausgewählten Abfertigungsstellen in der Schweiz nach Flugdestinationen auf der ganzen Welt. Diese neue Dienstleistung, die Swissair und SBB seit einiger Zeit mit dem Symbol des zufrieden schmunzelnden fliegenden Koffers (Bild 2 und 3) anbieten, nennt sich Fly-Gepäck. Das Prinzip ist relativ einfach: Ein Teil der Check-in-Operationen, die sonst am Schalter im Flughafen vor dem Einsteigen zu erledigen sind, werden der Bahnstation im Landesinnern übertragen. Die Bahn übernimmt den Transport des Gepäcks zum Flughafen und übergibt es der Fluggesellschaft. In der einheitlichen Taxe je Gepäckstück sind der Transport zum Flughafen und die Übergabe an die Swissair eingeschlossen. Der Linienflugpassagier kann für die Passagierabfertigung im Flughafen den Express-Schalter benützen.

Ein Flugticket mit dem Buchungsvermerk «OK» berechtigt zur Aufgabe von Fly-Gepäck; denn es darf kein Gepäck ins Flugzeug gelangen, ohne dass auch der Passagier dort seinen Platz zugesichert hat. Dies gilt für alle Flüge, deren Abfertigung der Swissair übertragen ist. Beachtet werden muss, dass für den Bahntransport und den Transfer zum Flugzeug *genügend Zeit* zur Verfügung steht. Ein Transportplan gibt für jede Abfertigungsstation Auskunft, bis wann Gepäck für einen bestimmten Flug aufgegeben werden muss. Früheste Möglichkeit: 24 Stunden vor Abflug. Besondere Aufmerksamkeit erfordern die *Sicherheitsmassnahmen*. Der Gepäckaufgeber bemerkt davon aber kaum etwas.

Tabelle 1. Fly-Gepäckabfertigungsstellen, ab 1. Juni 1980 in Betrieb.

Aarau	Davos Dorf	Interlaken West	Thun
Arosa	Davos Platz	Locarno	St. Gallen
Basel	Engelberg	Lugano	St. Moritz
Bern	Grindelwald	Luzern	Wengen
Chur	Interlaken Ost	Mürren	

Swissair und SBB betreten mit dem Fly-Gepäckkonzept *Neuland*. Die beiden Transportunternehmen möchten ihrer Kundschaft einen neuen Service anbieten, der reibungslos funktioniert. Bei der Einführung schien deshalb ein schrittweises Vorgehen angezeigt. In einer ersten Phase wurde in einem *Testbetrieb* mit zwei Abfertigungsstellen die praktische Durchführbarkeit – insbesondere bezüglich der Sicherheitsmassnahmen – geprüft. Die Erfahrungen waren so gut, dass bereits im Dezember letzten Jahres zehn neue Abfertigungsstellen in Wintersportzentren Graubün-

Stadt, die Fahrt zum Flughafen, der Abschied und endlich der Check-in – das alles ist ohne Gepäck bedeutend angenehmer. Auch der schweizerische Ferienreisende schätzt es, wenn er am Vorabend des Reisetages sein Gepäck aufgeben kann. Damit sind die Reisevorbereitungen abgeschlossen, und ohne Gepäck wird der Reisetag bereits zum ersten Ferientag. Gegen 5000 Fly-Gepäcksendungen in den letzten drei Monaten und das lebhafteste Interesse ausländischer Bahn- und Fluggesellschaften am Fly-Projekt deuten denn auch darauf hin, dass mit dem Fly-Ge-



Bild 2. Fly-Werbesymbol. Zufrieden schmunzelnd wirbt der fliegende Koffer für die weltweite Gepäckabfertigung Bahn-Flugzeug



Bild 3. Fly-Gepäcketikette. Die Reise geht von Bern über den Flughafen Zürich nach Denver, Colorado, USA. In Chicago O'Hare wird vom Swissair-Kurs 128 auf Flug 153 der United Airlines umgeladen

dens und des Berner Oberlandes in Betrieb genommen werden konnten. Mit der Eröffnung des Flughafenbahnhofs in Zürich ist ein weiterer Ausbauschritt fällig. Ab 1. Juni 1980 sind die in Tabelle 1 aufgeführten Fly-Gepäckabfertigungsstellen in Betrieb. Im Endausbau wird das Angebot auf rund 100 Abfertigungsstellen ausgedehnt.

Von der Kundschaft wird das neue Angebot geschätzt. Das beweisen spontane Äusserungen bei der Gepäckaufgabe am Schalter. Die Vorteile sind ja auch augenfällig. Wer schlägt sich in den Ferien schon gerne mit seinem Reisegepäck herum. Nun genügt ein Hinweis bei der Réception im Hotel. Der Hotelportier übernimmt die Spedition bei der Bahn, und der Gast braucht sich bis zur Ankunft am Bestimmungsflyhafen, sei das in Frankfurt oder in Chicago, in Hongkong oder in Kairo, nicht mehr um sein Gepäck zu kümmern. Die Anreise nach Zürich, der Bummel in der

päck tatsächlich eine Bedarfsücke geschlossen worden ist.

Die Realisierung der durchgehenden Gepäcktransportkette Bahn-Flugzeug ist nur ein Stein im Mosaikbild der Zusammenarbeit verschiedener Unternehmen im Flughafenbahnhof. Das Beispiel Fly-Gepäck zeigt, dass auch sich teilweise konkurrierende Transportunternehmen im Interesse ihrer Kundschaft gemeinsame Lösungen anbieten können. Fly-Gepäck als weltweite Neuerung zu bezeichnen, ist gar nicht so abwegig: Swissair und SBB haben wirklich weltweit zum ersten Mal eine so enge Zusammenarbeit zwischen Bahn und Flugzeug verwirklicht.

Franz Notter, Chef der
Sektion Betriebsplanung, Betriebsabteilung
Kreis III

Hugo Staub, Adjunkt, Betriebsabteilung, Generaldirektion SBB, Bern