

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 auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

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



ITT

Flugfunk – und Navigationsgeräte

ITT Standard

EINE ABTEILUNG DER
STANDARD TELEFON UND RADIO AG, ZÜRICH

Zürich 4
Zwelerstrasse 35 Tel.: 051 / 25 45 10

1810

052 3 21 54

Ladenausbau
Selbstbedienungsladen
Schaufenstergestaltungen



Restaurants
Kühlmöbel
Bau- und Möbelschreinerei

Jegen

Ladenausbau, Effretikon ZH

Eine EMB-Umwälzpumpe – der Punkt aufs i
jeder Zentralheizungsanlage!



heizung

Durch den Einbau einer EMB-Pumpe wird die Wärme im ganzen Rohrnetz gleichmäßig verteilt, die Kapazität der Heizungsanlage voll ausgenützt und Brennstoff gespart, da die Strahlungsverluste an Heizkessel und Vorlaufleitungen verminder werden.

EMB baut Umwälzpumpen für jede Zentralheizungsanlage, ob gross oder klein.

Verlangen Sie bitte die ausführlichen Prospekte.



EMB Elektromotorenbau AG Birsfelden Telefon 061/411850

VII 15

Die elegante Koller-Wand

Mobile Wand Typ 5 mit progressiver Schalldämmkapazität bis 50 db.
Eine Weiterentwicklung der bewährten Koller-Wände. Die einzige mobile Wand, bei der sich Eleganz und Technik so glücklich vereinen.

Metallbau Koller AG.
Bahnhof Muttenz Tel. 061 53 25 53

3



deren nochmals die Anzahl der einsteigenden Fluggäste überprüft wird. Diese Prozedur, verbunden mit der Unsicherheit der Fluggäste, den nicht gerade seltenen Gepäckfehlleitungen und den oftmals erteilten falschen Auskünften, ist eines der größten Hindernisse bei der Ausweitung des Luftverkehrs.

Probleme der Gesellschaften

Wie stellen sich nun die Probleme auf Seiten der Luftverkehrsgesellschaften? Es würde zu weit führen, hier sämtliche Funktionen, die zur Bodenabfertigung gehören, im einzelnen zu schildern. Jedem Eingeweihten ist bekannt, daß die gesamte Abfertigung für einen Abflug einen Komplex vieler notwendiger und ineinander verzahnter Funktionen darstellt. Die Probleme und Engpässe tauchen dabei heute zum größten Teil dadurch auf, daß die vorhandenen Flughafengebäude es nicht zulassen, zusammengehörende Abfertigungsfunktionen auch zusammenzulegen. Die einzelnen Passagier- und Flugzeugabfertigungsstellen liegen innerhalb und außerhalb des Flughafengebäudes weit verstreut und müssen deshalb über aufwendige Nachrichtenübertragungsmittel miteinander Kontakt halten. Übermittlungsfehler können nur durch ständige Rückfragen ausgeschaltet werden. Das Personal wird vielfach überfordert, da es einmal für sämtliche Flüge hinsichtlich einer bestimmten Abfertigungsfunktion zugleich zuständig ist, auf der anderen Seite aber über den einzelnen Abflug keinen Gesamtüberblick mehr hat. Ein reibungsloser Betrieb ist damit für die Luftverkehrsgesellschaften nicht gegeben.

Der Bau neuer Flughafenabfertigungsanlagen gibt jetzt die Chance, eine entscheidende Wende herbeizuführen. Es wäre ganz sicher der falsche Weg, repräsentative oder lediglich größere Gebäude, die weiterhin mit den heutigen Unzulänglichkeiten behaftet wären, zu errichten. Das hätte auch zur Folge, daß die Flughafengebühren weiter ansteigen, was letzten Endes ebenfalls den Passagier treffen würde. Ausgangspunkt aller Überlegungen muß dagegen der reine Funktionsbau sein, der es erlaubt, die Fluggäste und ihr Gepäck stromförmig auf kürzestem und schnellstem Wege bis in die Flugzeuge zu führen. Nur dann können verhängnisvolle Fehlplanungen verhindert werden, die bisher oft ein Attribut von Flughafenbauten waren.

Ein erster Schritt auf dem Weg zum reinen Funktionsbau ist das Flughafenempfangsgebäude mit Fingerflugsteigen, durch die die Fluggäste wettergeschützt bis an die Flugzeuge gelangen können. Der zweite Schritt muß notwendigerweise sein, einem solchen Gebäude ein Abfertigungsverfahren anzupassen, daß die Vorteile der Gebäudeform voll ausnutzt und ein Optimum für die Fluggäste und den internen Betriebsablauf bietet.

Optimal: das dezentralisierte System Die Lufthansa schlägt deshalb ein Abfertigungskonzept vor, das die konsequente Verlegung aller Funktionen einschließlich der Gepäckabfertigung so nahe wie möglich an die Flugzeugposition vorsieht. Dieses dezentralisierte Abfertigungssystem, das auch unter dem Namen «Gate-check-in»-Verfahren bekannt ist, faßt alle für einen Abflug erforder-

lichen Funktionen örtlich und weitgehend zeitlich zusammen. Damit wird eine weitgehende Angleichung an die Bahnhöfe erreicht, die schon seit Jahrzehnten den Massenverkehr bewältigt.

Der Weg des Fluggastes von der Vorfahrt auf dem Flughafen bis zum Besteigen des Flugzeugs würde beim «Gate-check-in»-Verfahren folgendermaßen aussehen:

In einer Empfangshalle, die keine Abfertigungsschalter mehr enthält und deshalb kleiner angelegt werden kann, orientiert sich der Fluggast an einer elektrisch gesteuerten Übersichtstafel, an welcher Position sein Flug abgefertigt wird (für Flugschein-käufe, Rückfragen usw. stehen nach wie vor die Verkaufs- und Informationsschalter der Luftverkehrsgesellschaften in der Halle zur Verfügung). Er begibt sich dann durch den betreffenden Fingerflugsteig zur angezeigten Position; dort erst werden am Abfertigungsschalter, der jeweils nur für einen Abflug zuständig ist, Flugschein und Gepäck entgegengenommen und die Bordkarte ausgehändigt. Kommt er kurz vor der Abflugzeit, geht er durch den hinter dem Abfertigungsschalter liegenden Fluggastsammelraum hindurch und kann sofort das Flugzeug besteigen. Sein Gepäck wird über ein kurzes Förderband direkt bis ans Flugzeug transportiert und verladen. Die Flugzeugabfertigung (operations) geschieht ebenfalls in einem Raum direkt an der Position, der auf der Ebene des Vorfeldes liegt.

Vorteile für den Passagier

Die Vorteile gegenüber einer zentralen Abfertigung sind folgende: Die Fluggäste gelangen ohne Unterbrechung bis in die unmittelbare Nähe der Abflugpositionen. Da ihr Gepäck ohne nochmaliges Sortieren und Umladen direkt in die Flugzeuge gebracht wird, entfallen weitgehend Fehlleitungen und Beschädigungen.

Die Meldestruktzeiten können wesentlich verkürzt werden, da die Entfernung zwischen Abfertigungsschalter und Flugzeug nur sehr kurz ist und sämtliche Abfertigungsstellen unmittelbaren Kontakt miteinander haben, ohne auf Nachrichtenübermittlungsanlagen angewiesen zu sein.

Eine Untersuchung hat ergeben, daß bei einem solchen System die letzten Fluggäste noch 10 Minuten vor Abflug angenommen werden und dementsprechend später auf dem Flughafen eintreffen können.

Voraussetzung für die «Gate-check-in»-Abfertigung ist allerdings, daß die Fluggäste für den Transport ihres Gepäcks selbst sorgen. Hierbei ist jedoch zu beachten, daß der größte Teil von ihnen nicht mehr als ein Gepäckstück mitnimmt. Eine auf dem Flughafen Frankfurt angestellte Untersuchung hat ergeben, daß 70% der Fluggäste kein oder höchstens ein Gepäckstück bei sich haben. Umfangreicheres Gepäck (zwei große Koffer oder mehr) wird nur von 10% der Flugreisenden mitgenommen. Für diese kleine Gruppe von Passagieren würden jedoch handliche Wägelchen (Selbstbedienungsprinzip) oder auch Transportbänder («moving sidewalks» oder ähnliches) zur Verfügung gestellt werden. In den USA hat man seit längerem mit solchen kleinen Selbstbedienungs-wägelchen die besten Erfahrungen gemacht.