

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: 08.01.2026

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

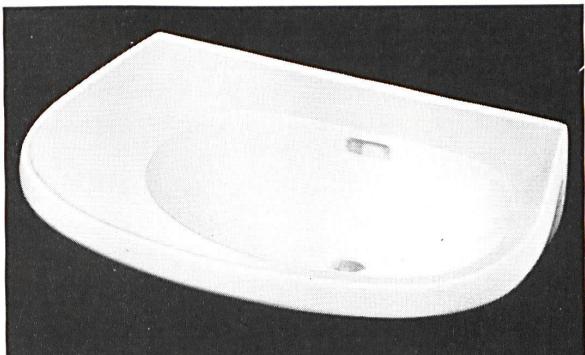


Neu! Astra

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 Lieferungsmöglichkeit 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

Rasenmäher schneiden durch Walzenantrieb mit breiter Auflagefläche 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

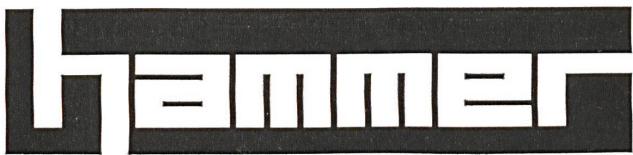
Für moderne Küchenlüftung

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

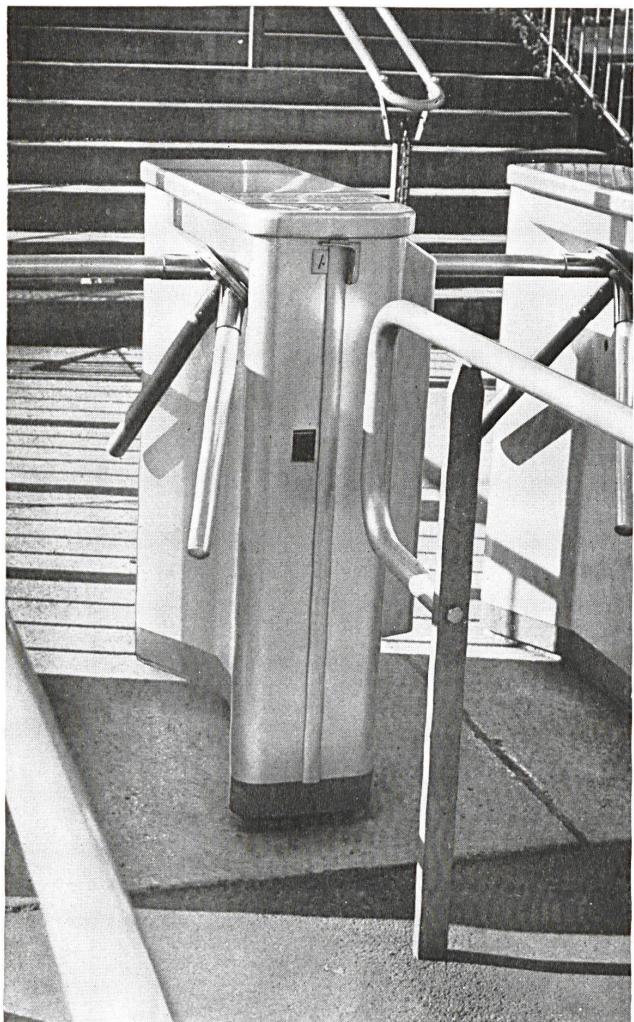


**Genossenschaft Hammer Eisen- und Metallbau
Profilpreßwerk**

Postfach Zürich 45
Binzstraße 7
Telephon (051) 33 1818

Drehsperranlagen GHZ

+ Patent, ausl. Patente angemeldet
Für Ausstellungen,
Schwimmbäder, Skilifte,
Sportplätze, Flughäfen usw.
Wir liefern auch alle andern
Modelle von Drehsperranlagen
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 Zwischenausbaus 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 Spitzentunden des Jahres 1970

Zeitintervall zwischen zwei Flugzeugbewegungen	2 Minuten
Anzahl der Bewegungen pro Std. 30	
Davon Bewegungen von	
Kurzstreckenflugzeuge	19
Mittelstreckenflugzeuge	8
Langstreckenflugzeuge	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 Endausbauprojekt ausgerichtet sein sollten. Das wichtigste Kriterium für die Beantwortung der Fragen, wie begonnen werden soll und welches die Etappen zwischen dem Erstausbau und dem Endausbau sein sollen, ist volkswirtschaftlicher Natur.

Es ist anzustreben, daß der Luftverkehr wie die erdgebundenen Verkehrsarten eigenwirtschaftlich wird. Ausgeglichene Gewinn- und Verlustrechnungen müssen deshalb auch ein Fernziel der Flughafenbetriebe 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 Flughafenpolitik strebt deshalb an, die Erstellungs- und Ausbaukosten der Flughäfen mit Beiträgen angemessen zu subventionieren. Angemessen bedeutet hier, daß die A-fonds-perdu-Beiträge pro Fluggast und pro Kilogramm Post, Fracht und Gepäck; 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 Zwischenausbaustufen ist so zu wählen, daß die Entwicklung zur Eigenwirtschaftlichkeit keinen Rückschlag erleidet.

Wie hierbei vorgegangen wird, sei wieder am Beispiel des Flughafens Genf erläutert: Nachdem das Ausbauprojekt, ausgehend vom stündlichen Verkehrsanfall des Jahres 1970, konzipiert war und seine Kosten ermittelt waren, wurden die für 1970 zu erwartenden Jahresverkehrs mengen geschätzt. Unter anderem ergab diese Untersuchung, daß für dieses Stichjahr 1,7 Millionen Fluggäste zu erwarten sind. An Hand dieser Fluggastzahl konnten die Flughafeneinnahmen aus den Fluggast-, Luftfahrzeug- und Betriebsstoffgebühren errechnet werden. Die Flughafenausgaben setzen sich aus den Annuitäten für die nach dem Ausbau gemachten Gesamtinvestitionen sowie aus den Kosten für den Unterhalt, die Energieversorgung, die Reinigung und Verwaltung zusammen. Für letztere liegen Erfahrungswerte 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 Verlustrechnung besser abschließt als jene vor dem Ausbau des Flughafens, so ist dies als Hinweis dafür zu werten, daß der geplante Ausbau der schweizerischen Luftfahrtspolitik nicht zu widerläuft und wirtschaftlich vernünftig ist. Wie die nachstehende Aufstellung zeigt, konnte für das Ausbauprojekt des Flughafens Genf dieser Nachweis erbracht werden.

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

Ein- nahmen gaben Millionen Fr.	Aus- nahmen gaben Millionen Fr.	Ein- nahmen gaben Millionen Fr.	Aus- nahmen 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 gedrängten Ausführungen über das weitschichtige Gebiet des Flughafenbaues aufzuzeigen, daß der weltumspannende Zivilluftverkehr für seine unabsehbare Entfaltung auf großzügig konzipierte Flughäfen angewiesen ist, daß die Wahl der Flughafengelände die Zusammenarbeit der nationalen und internatio-

nalen Luftfahrtsbehörden mit den Instanzen der Orts- und Regionalplanung erfordert und daß die Ausarbeitung der Flughafenprojekte ein Gemeinschaftswerk der Flughafen-direktion, der Baufachleute, der Luftverkehrsunternehmungen und der öffentlichen und privaten Geldgeber sein muß.