

Flughafen Frankfurt Rhein-Main = L'aéroport de Francfort-sur-le-Main = The airport of Frankfurt am Main

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **22 (1968)**

Heft 10: **Abfertigungssysteme und Flughafenempfangsgebäude = Systèmes d'enregistrement et bâtiments de réception des aéroports = Dispatching systems and airport terminal buildings**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-333326>

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.

Alois Giefer + Hermann Mäckler, Heinrich Kosina, Frankfurt am Main
Projektleiter Walter Ullrich

Flughafen Frankfurt Rhein-Main

L'aéroport de Francfort-sur-le-Main
The airport of Frankfurt am Main

Bauherrschaft: Flughafen Frankfurt/Main Aktiengesellschaft

Vertreten durch
Staatsbauamt Flughafen Frankfurt/Main
Horst Jonas

Statik: Alfred Mehmel, Albert Krebs, Darmstadt

Technische Projekte: Ingenieurbüro Dorsch-Gehrmann, Wiesbaden

Planung des Informationssystems und der Gepäckförderanlage: Battelle-Institut e. V., Frankfurt am Main

Verkehrsplanung: Ingenieurbüro Xaver Dorsch, Wiesbaden. In Zusammenarbeit mit »Hessisches Landesamt für Straßenbau« und »Verkehrsamt der Stadt Frankfurt am Main«.

Bundesbahnananschluß: Bundesbahndirektion Frankfurt am Main

Bauleitung: Frankfurter Aufbau AG, Frankfurt am Main

Funktionsablauf in der Neuen Empfangsanlage West

Der Flughafen Frankfurt Rhein-Main steht mit seinem Verkehrsaufkommen nach London – Heathrow und Paris–Orly an dritter Stelle in Europa, an erster in Deutschland. Daß es aller Voraussicht nach auch in absehbarer Zukunft so bleiben wird, ist seiner zentralen Lage zu verdanken. Der Ballungsraum Rhein-Main mit der Banken- und Handelsmetropole Frankfurt ließ hier einen bedeutenden Verkehrsknotenpunkt entstehen, der sich auf der Landkarte durch radial verlaufende Straßen und Schienenwege darstellt und mit dem »Frankfurter Kreuz« der nordsüdlich und ostwestlich geführten Autobahnen seine besondere Note erhält.

Hier an der Stelle des alten Luftschiffhafens war zwischen den Weltkriegen der zweite Frankfurter Flughafen entstanden, der nunmehr trotz allen Erweiterungen der Zukunft nicht mehr gewachsen ist. Schon sind die beiden ostwestlichen Startbahnen für den Langstreckenverkehr auf knapp 4000 m erweitert, und eine nordsüdliche Startbahn soll in Kürze gebaut werden. Das alte Empfangsgebäude aber ist infolge der stürmischen Entwicklung des Flugverkehrs seit Jahren unzureichend. Während das Fluggastaufkommen heute etwas über 6 Millionen/Jahr beträgt, rechnet man für 1970 mit 10 Millionen, und für 1977 erwartet man auf dem Frankfurter Flughafen 25 Millionen Passagiere. So wurde im Jahre 1965 etwa 1 km westlich des heutigen Komplexes der Grundstein für eine neue Empfangsanlage gelegt. Für den Entwurf des zentralen Gebäudes mit Flugsteigen waren folgende Voraussetzungen wichtig: Über die Hälfte der Fluggäste berühren den Frankfurter Flughafen als Umsteiger oder Transitfluggäste, je 50 Prozent der Gesamtzahl entfallen auf den Inland- und Auslandsverkehr. Insgesamt 50 Luftverkehrsgesellschaften fliegen den Flughafen an, 16 Gesellschaften fertigen ihre Fluggäste selbst ab.

Diese Verhältnisse verlangen eine Gebäude-

form, die maximal vielen Maschinen eine direkte Aufstellung am Gebäude ermöglicht und die Wege zwischen den Positionen dieser Maschinen innerhalb des Gebäudes kurz hält. Das ist vor allem für den Umsteigerverkehr wichtig, aber auch der direkt an- und abfliegende Passagier soll trockenen Fußes zum Ziel gebracht werden, ohne daß eine zusätzliche Busfahrt eingeschaltet wird. Direkt am Gebäude liegen 36 Positionen, für Spezialflüge sind weitere auf dem Vorfeld vorgesehen, die durch Omnibusse erreicht werden. Bei der Bemessung der Anlage sind bereits die kommenden Großflugzeuge mit einem Aufnahmevermögen von 450 Passagieren berücksichtigt. Gleichzeitig können 20 dieser Maschinen am Gebäude aufgestellt werden.

Die gewählte Ypsilonform erwies sich als besonders günstig, da sie außen eine für die große Zahl der Positionen geeignete Abwicklung aufweist, zugleich aber im Innern alle Voraussetzungen zu der notwendigen Konzentration der Passagierwege und -dienste mit sich bringt. Im Norden hat die Anlage in zwei Ebenen gerade Vorfahrten für Busse und Personenwagen. Parallel dazu ist eine dreigleisige Schnellbahntrasse im Tunnel vorgesehen. Die Aneinanderreihung fächerförmiger Eingangshallen in einer Gesamtlänge von 470 m begegnet dem Eindruck eines überlangen Raumes, wo man die Schalter der Fluggesellschaften kaum noch hätte überblicken können. Die einzelne Raumeinheit ermöglicht die Vorsortierung der abfliegenden Gäste schon von der Anfahrt her nach Fluggesellschaften, Abflugrichtungen und Positionen. Die Trichterform des Grundrisses erleichtert die Orientierung zu den Schaltern und gibt dem Verkehrsstrom die entscheidende Richtung.

Eine Sonderform hat der westliche Flugsteig, der ausschließlich der Deutschen Lufthansa vorbehalten ist.

Alle Flugzeuge werden durch Teleskopbrücken mit der etwa 4,50 m über dem Vorfeld gelegenen Fluggastebene verbunden. So lag es nahe, sowohl den ankommenden als auch den abfliegenden Passagier auf dieser selben Ebene zu führen, zumal dadurch die notwendigen Dienste und Einrichtungen nicht doppelt vorgehalten werden müssen und das Umsteigen erleichtert wird. Erst am Ende ihres Weges zum Ausgang werden die ankommenden Fluggäste über Rolltreppen in die Ankunftshalle geleitet, die unter der Schalterhalle liegt und Anschluß an die unterste Vorfahrtsebene hat.

Das Empfangsgebäude ist so geplant, daß im Süden der Anlage, vor allem an den Flugsteigköpfen, die Auslandsmaschinen stehen sollen, während im Norden die Inlandsmaschinen vorgesehen sind. Die längeren Wege hat so der weiter fliegende Fluggast, während der Inlandpassagier entsprechend seiner kurzen Flugzeit auch nur einen kurzen Weg im Gebäude hat. Durch diese Teilung in Nord und Süd ist im Zentrum des Ypsilon eine Paß- und Zollgrenze möglich. Im Norden sind alle Dienste für den Inlandfluggast, im Süden die für den Auslandspassagier in unmittelbarer Nähe der Wartehallen zusammengefaßt. Die Nordsüdteilung trifft auch für den Finger West zu, obwohl hier nur bei Spitzenbelastung einige Auslandsmaschinen auf den südlichen Positionen stehen sollen. Die Zollgrenze befindet sich dann dort etwa auf gleicher Höhe wie im Zentrum. Die Verbindung der beiden Auslandsbereiche ist durch einen Tunnel mit Rollsteigen hergestellt. An

allen Nahtstellen zwischen In- und Ausland verspricht das Abstellen von Zubringermaschinen in der Nähe der Auslandsmaschinen einen zeitsparenden Effekt. Für die speziell von der deutschen Lufthansa angestrebte dezentralisierte Zoll- und Paßabfertigung ist für die Transitpassagiere, die die Kontrolle am Gate vermeiden wollen, ein neutraler Transitgang über der Fluggastebene vorgesehen.

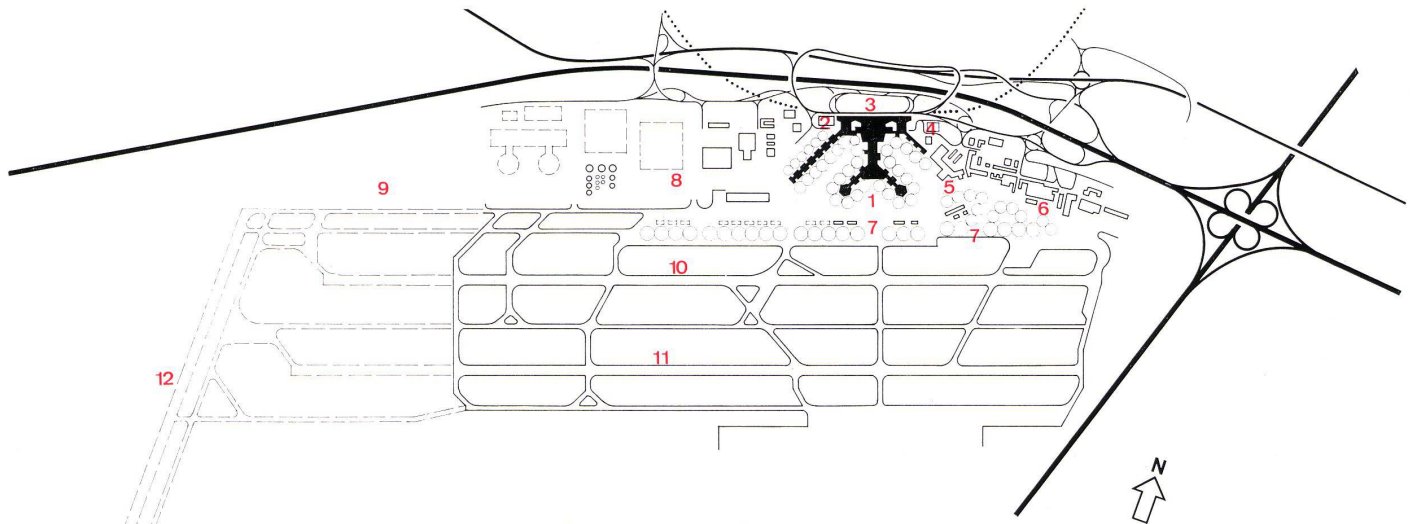
Der in den Zeichnungen dargestellte Weg eines abfliegenden Passagiers sei hier noch einmal beschrieben:

Der Fluggast erreicht über die Anfahrt mit Auto oder Omnibus, über Rolltreppen vom unterirdischen Bundesbahnhof oder aus dem ebenfalls unterirdischen Parkhaus die Eingangshalle, in der er die Schalter seiner Fluggesellschaft findet. Hier erledigt er die notwendigen Formalitäten und gibt sein großes Gepäck auf. Er geht dann weiter zu der großen Wartehalle in der Mitte oder zu einer der kleineren im Osten und Westen, wo er als Inlandfluggast verbleibt, bis ihm Zeit und Ort seines Flugzeuges optisch und akustisch angezeigt wird. Inzwischen kann er sich in der Cafeteria oder an der SnackBar stärken, auch sonstige Dienste wie Post, Bank und Läden stehen ihm ausreichend zur Verfügung.

Der Auslandspassagier durchschreitet die Inlandwartehalle und erreicht über einen der nach Süden führenden Flugsteige die Zoll- und Paßgrenze, hinter der sich der Auslands warteraum befindet. Dort stehen ihm die gleichen Dienste wie im Inlands warteraum zur Verfügung. Darüber hinaus finden sich hier der große »Duty free Shop«, eine Kinderstation, Ruheräume, Empfangs- und Presse räume und ein Gottesdienstraum. Im südlichen Teil zwischen den beiden Armen des Ypsilon liegt der stillere Teil des Auslands warteraumes mit großer SnackBar und Blick auf die Startbahnen. Für Transitpassagiere vor allem hat der Auslandsteil ein Restaurant mit 700 Plätzen, das bei längeren Wartezeiten besucht werden kann. Man steigt intern zu ihm hinauf. Es liegt auf der Dachebene nördlich der Zentralküche, die auch das südlich der Küche liegende Inland- und Besucherrestaurant bedient. Das letztere erreicht man von der begehbaren Dachterrasse aus oder über eine Treppenanlage unmittelbar vor den Zoll- und Paßschranken.

Nach der Anzeige seiner Abflugdaten begibt sich der Passagier zum Sammelraum seiner Position, der mit 400 qm so groß ist, daß er auch für die später zu erwartenden Großraumflugzeuge ausreicht. Er ist möbliert und gibt den früher Eintreffenden Passagieren Gelegenheit, auch hier zu warten. Eine sogenannte Gate-Abfertigung dient vor allem dem »last minute-Passagier« zur Erledigung seiner Formalitäten und gibt ihm Gelegenheit, sein Gepäck aufzugeben, wenn es dafür in der Schalterhalle schon zu spät war. Unmittelbar vom Sammelraum aus gelangt der Fluggast über eine oder zwei geschlossene Teleskopbrücken in die Maschine.

Beim ankommenden Fluggast ist der Ablauf umgekehrt. Er kommt über die Brücke zum Gate, und falls er umsteigen muß, kann er hier alle Informationen erhalten. Während der Transitgast innerhalb der Zollgrenze bleibt, wo er sich jedoch in einem relativ großen Areal frei bewegen kann, durchschreitet der andere Passagier Paß und Zoll, um seine Anschlußmaschine im Inland zu erreichen oder dem Ausgang zuzustreben. Am Ende des Weges findet er in der Ankunfts-



wickelt. Das ausgehende Gepäck wird in der Schalterhalle am Counter auf eine Palette gestellt, der elektromagnetisch ein Siegel aufgeprägt wird, das den Flug signalisiert. Die Palette gelangt durch ein unterirdisches Tunnelsystem mit einer Geschwindigkeit von 2m/Sek. zum Umschlagraum an der Position. Hier wird es in der Regel in Container sortiert, die dann im Flugzeug verstaub werden. Eine Aufbewahrung und Vorsortierung im Keller ermöglicht auch eine vorzeitige Aufgabe von Gepäck. In der Gepäckhalle wird auch das Umsteigegepäck sortiert, wenn es nicht direkt von Position zu Position gegangen ist. Das ankommende Gepäck wird mit Elektrofahrzeugen zur Ankunftshalle gebracht.

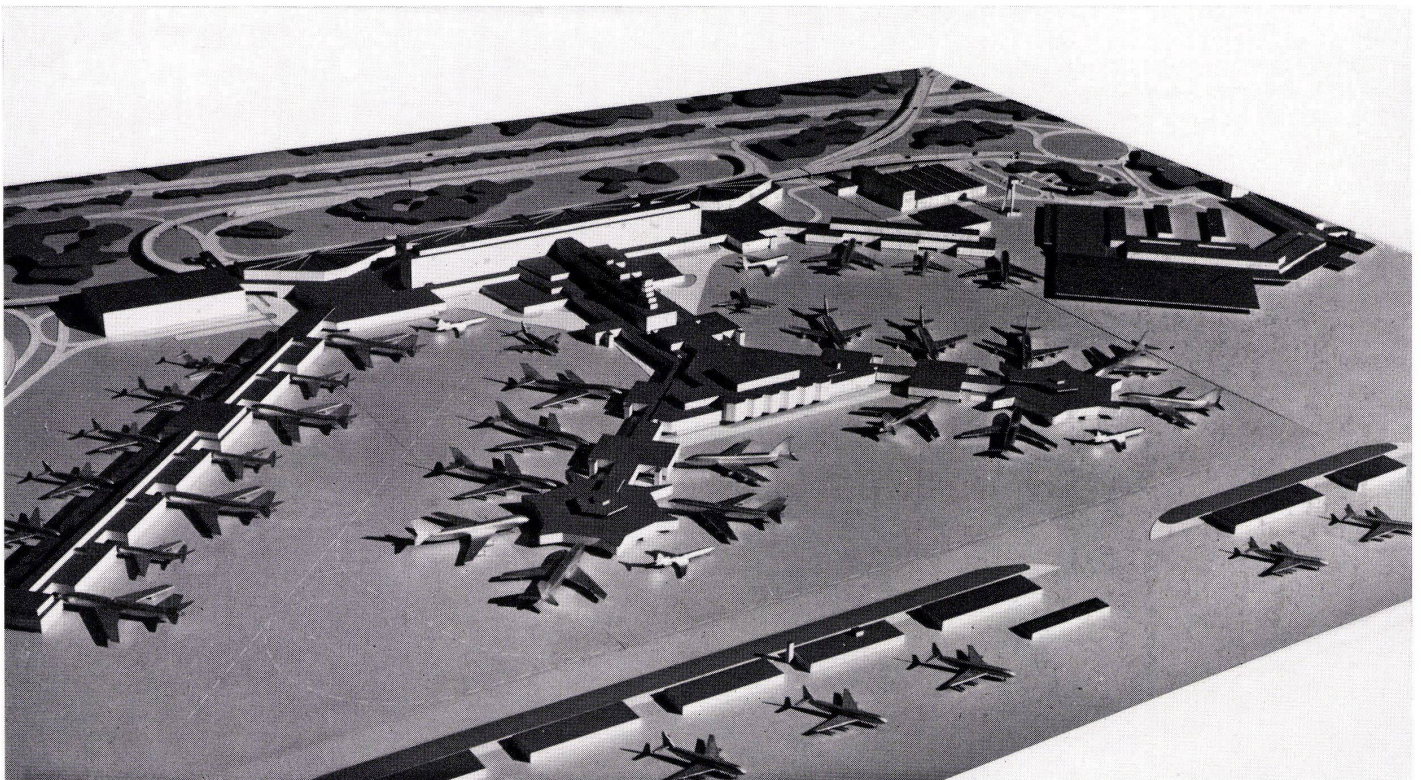
halle sein Gepäck auf einem Rundlaufband. Entweder direkt oder nach der Zollkontrolle gelangt er in die Ausgangshalle, die wiederum alle notwendigen Dienste wie Restaurant, Banken, Post, Läden, Autovermietungen und Hotelnachweis hat. Neue Wege beschreitet der Frankfurter Flughafen bei der Gepäckbeförderung. Bei einer Zahl von 13000 Fluggästen in der Spitzenstunde muß auch hier mit großen Mengen gerechnet werden. Es wurde daher eine vollautomatische elektronisch gesteuerte Gepäcksortier- und Beförderungsanlage ent-

Für die erwähnten Vorfeldpositionen, die mit Bussen erreicht werden, befinden sich die Abrufräume für Auslandsflüge auf der Rollfeldebene unter der zentralen Auslands wartehalle, bei Inlandsflügen am Knickpunkt der Finger Ost und West. Für den Passagier dieser Flüge gelten die gleichen Bedingungen wie für die anderen Fluggäste, an die Stelle der Fluggastbrücken tritt als Verbindungsmittel lediglich der Bus.

1
Übersichtsplan 1:40 000.
Plan général.
Survey plan.

- 1 Neue Empfangshalle West / Nouvelle installation de réception, ouest / New terminal, west
- 2 Parkhaus / Maison-parking / Parking garage
- 3 Tiefgaragen / Garages souterrains / Underground garages
- 4 Luftpost / Poste aérienne / Air mail
- 5 Vorhandenes Frachtzentrum / Centre actuel du frêt / Existing freight centre
- 6 Bestehende Empfangsanlage / Installation présente de réception / Existing terminal
- 7 Außenpositionen / Positions extérieures / Foreign flight points
- 8 Lufthansa Basis / Base de la Lufthansa / Lufthansa base
- 9 Geplantes Frachtzentrum / Centre planifié du frêt / Planned freight centre
- 10 Startbahn Nord / Piste de décollage, nord / North runway
- 11 Startbahn Süd / Piste de décollage, sud / South runway
- 12 Geplante Startbahn / Piste de décollage planifiée / Planned runway

2
Modellfoto.
Vue de maquette.
Model view.



Die Rollfeldebene dient allein der Betreuung der Maschinen. Hier finden sich ein parallel zu den Flugsteigen geführtes Straßennetz für die Versorgungsfahrzeuge der Flugzeuge sowie Büros für technische Dienste des Flughafens, der Luftverkehrsgesellschaften und Behörden und die umfangreichen Räume für den Gepäckumschlag.

Um den zentral gelegenen Kontrollturm sind die Diensträume der Bundesanstalt für Flugsicherung, des Wetterdienstes und technische Zentralen der Flughafengesellschaft angeordnet.

Das Verwaltungsgebäude im Norden der Anlage enthält in seinen 7 Geschossen insbesondere Büros der einzelnen Fluggesellschaften sowie deren Empfangsräume. Im obersten Geschöß ist die Personalkantine, in den beiden untersten, gut erreichbar, die Sanitäts- und Polizeistation gelegen. In guter Verbindung zur Inlandswartehalle und damit auch für Fluggäste erreichbar befinden sich im Verwaltungsgebäude noch einige Läden, Banken und eine Apotheke für die große Zahl der Angestellten.

Im ersten Untergeschöß liegt ein Netz von breiten Straßen für die Versorgung des riesigen Komplexes. Daran angeschlossen sind die Vorratsräume für Restaurants, Bars und Läden, die Wasch- und Umkleieräume für das Personal und die Zentralen für Lüftung, Heizung und Elektrizität.

Die Dächer der Flugsteige stehen den Besuchern offen. Sie finden hier kleine Bars und Läden, Kaffeeterrassen und ein Restaurant, das freien Blick zum Geschehen auf den ganzen Hafen hat.

Auf die höchsten Ebenen führen die Frischluft-Ansaugeschächte von erheblichen Querschnitten, da der ganze Komplex mit ca. 1,8 Millionen cbm umbauten Raumes künstlich belüftet und zum guten Teil klimatisiert ist.

Verkehrerschließung

Die »landseitige« Verkehrerschließung der Neuen Empfangshalle West (NEW) erforderte wegen der hohen künftig zu erwartenden Passagierzahlen und dem damit verbundenen Anwachsen des Zu- und Abflusses zum bzw. vom Flughafen eine umfangreiche Neuplanung sowohl der flughafeninternen Straßen mit ihren Anschlüssen an das überörtliche Netz wie auch großzügiger Anlagen für den ruhenden Verkehr. Gleichzeitig war die Notwendigkeit geboten, im Hinblick auf die verstärkte Zunahme von Gruppen- und Gesellschafts-Flugreisen sowie für die große Zahl der am Flughafen Beschäftigten einen schnellen leistungsfähigen – in einem Wort – attraktiven Massenverkehrsanschluß zu schaffen.

Im engeren Bereich vor der NEW ist als »Herzstück« des neuen Straßensystems eine ellipsenförmige Rundfahrt vorgesehen, die in ihrer südlichen Hälfte in 2 Ebenen aufgespalten ist und damit einen uneingeschränkten Wechselverkehr zwischen den beiden Vorfahrten vor der Ebene 1 (Ankunftsebene) und der Ebene 2 (Abflugsebene) gestattet.

An den beiden Vorfahrten der Ebene 1 bzw. 2 sind insgesamt mehr als 200 Kurzhalteplätze angeordnet, an denen Fluggäste oder deren Begleiter Gepäck be- und entladen können. Von jeder der beiden Ebenen der elliptischen Rundfahrt führen Zu- bzw. Abfahrtsrampen zu der im Kern der Ellipse vorgesehenen Parkgarage, die ein Fassungsvermögen von mehr als 10 000 Plätzen erhalten wird. In der Garage selbst wird eine weitere Verkehrs-

ebene angeordnet, von der aus über entsprechende Rampen die einzelnen Blöcke und Geschosse der räumlich weit ausgedehnten Garage erreicht werden können. Modernste technische Einrichtungen bzw. Abfertigungssysteme werden – mit einer Rechenanlage gekoppelt – dem Kraftfahrer nicht nur das sofortige Auffinden eines freien Parkplatzes ermöglichen, sondern darüber hinaus auch dem ortsunkundigen Fahrer beim Verlassen der Garage den schnellsten Weg in dem weitverzweigten Straßensystem des Flughafens in die erwünschte Richtung weisen.

Die Ellipse ist mit dem internen Straßennetz des Flughafens über verschiedene Knotenpunkte verknüpft und darüber hinaus an getrennte Zu- und Abfahrtsrampen der beiden Hauptadern im überörtlichen Netz der BAB Würzburg–Frankfurt–Köln und B 43 Frankfurt–Mainz/Wiesbaden angeschlossen.

Alle Knotenpunkte des flughafeninternen Netzes werden durch vollverkehrsabhängige Signalanlagen geregelt, über welche die einzelnen Zufahrten in Abhängigkeit von den jeweils anfallenden Verkehrsmengen gesteuert werden.

Die aus Richtung Norden, Süden und Osten auf der BAB bzw. der B 43 ankommenden und zum Flughafen gerichteten Verkehrsströme werden auf einer Parallelbahn der B 43 zusammengefaßt und über ein neu zu erstellendes Bauwerk über die Autobahn direkt den Ebenen 1/2 und auch der Garage zugeleitet.

Die bestehenden Autobahnanschlußstellen vor der heutigen Empfangshalle werden beibehalten; lediglich die Autobahnausfahrt nach Osten wird durch einen Ausfahrtsast mit direkter Einführung an den Verteilerkreis an der Unterschweinstiege ersetzt. Für die von Westen ankommenden Fahrzeuge ist über die neue vierspurige B 43 eine direkte Verbindung zur NEW vorgesehen.

Die Abfahrt von der NEW erfolgt entweder über einen direkten Anschluß an die B 43 nach Osten und Westen oder über eine interne Verbindungsstraße zwischen der neuen und alten Empfangsanlage und unter Benutzung der bestehenden Autobahnanschlußstelle auf die Autobahn. Im Endausbau wird eine Hochstraße den direkten Anschluß der Empfangsanlage an die Autobahnanschlußstelle herstellen.

Die S-Bahn-Verbindung der DB erreicht über einen Seitenarm der Strecke Frankfurt–Mainz den Flughafen und erhält dort direkt unter der Vorfahrt der Ebene 1 einen Bahnhof mit 3 Bahnsteigen. Sie verläuft im näheren Bereich der NEW in Tunnellage. Durch die gewählte Linienführung ist die Möglichkeit gegeben, einen Taktverkehr mit starrem Fahrplan von Frankfurt, Mainz und Wiesbaden einzurichten, der in den genannten 3 Bahnhöfen zusätzlich die Anschlußmöglichkeit an das geplante Schnellbahnnetz des Rhein-Main-Gebietes gewährleistet. Es ist vorgesehen, in Frankfurt, Mainz und Wiesbaden sogenannte City-Air-Terminals zu errichten, an denen der Fluggast bereits eine vollständige Abfertigung durchführen kann, so daß er ohne Gepäck und auch ohne weitere Abfertigungsstationen passieren zu müssen, sozusagen direkt vom Bahnhof aus das Flugzeug erreichen kann.

Die beschriebenen Verkehrsanlagen sind so leistungsfähig geplant, daß sie der zu erwartenden starken Entwicklung des Luftverkehrs Rechnung tragen.

3
Grundriß 1: 4000. Fluggastebene +4,53 m.

Plan du niveau des passagers.

Plan Passenger level.

- 1 Parkhaus / Maison-parking / Parking garage
- 2 Brücke zum Besucherparkplatz / Pont conduisant au parking des visiteurs / Bridge to visitors' car park
- 3 Vorfahrt Abflug / Accès à l'envol / Driveway to departure entrance
- 4 Abflughalle / Hall de départ / Departure hall
- 5 Inland Wartehalle / Hall d'attente, intérieur du pays / Domestic service, waiting-room
- 6 Verwaltungsgebäude / Bâtiment administratif / Office building
- 7 Inlandbusstation / Station d'autobus, intérieur du pays / Bus station, domestic service
- 8 Flugsicherung, Wetterdienst / Sécurité aérienne, service météorologique / Air safety, weather service
- 9 Gepäcktunnel zu den Positionen / Tunnel des bagages conduisant aux positions / Baggage tunnel to the flight points
- 10 Paß – Zoll / Passeports – douane / Immigration – Customs
- 11 Fluggasttunnel / Tunnel des passagers / Passenger tunnel
- 12 Auslandswartehalle 1 mit Zugang zum Transitrestaurant und zur Auslandsbusstation / Salle d'attente 1, pour service étranger, avec accès au restaurant de transit et à la station d'autobus pour l'étranger / Waiting-room for foreign flights 1 with access to the transit restaurant and to the foreign service bus station
- 13 Auslandswartehalle 2 / Salle d'attente 2, pour service étranger / Foreign service waiting-room 2
- 14 Sammelraum / Salle de rassemblement des passagers / Assembling room
- 15 Geplanter Tunnel zu den Außenpositionen / Tunnel projeté conduisant aux positions extérieures / Planned tunnel to the foreign flight points

- ← Fluggastweg / Chemin des passagers / Passenger route
- Gepäck Abflug / Départ bagages / Baggage departure
- ← Gepäck Ankunft / Arrivée bagages / Baggage arrival

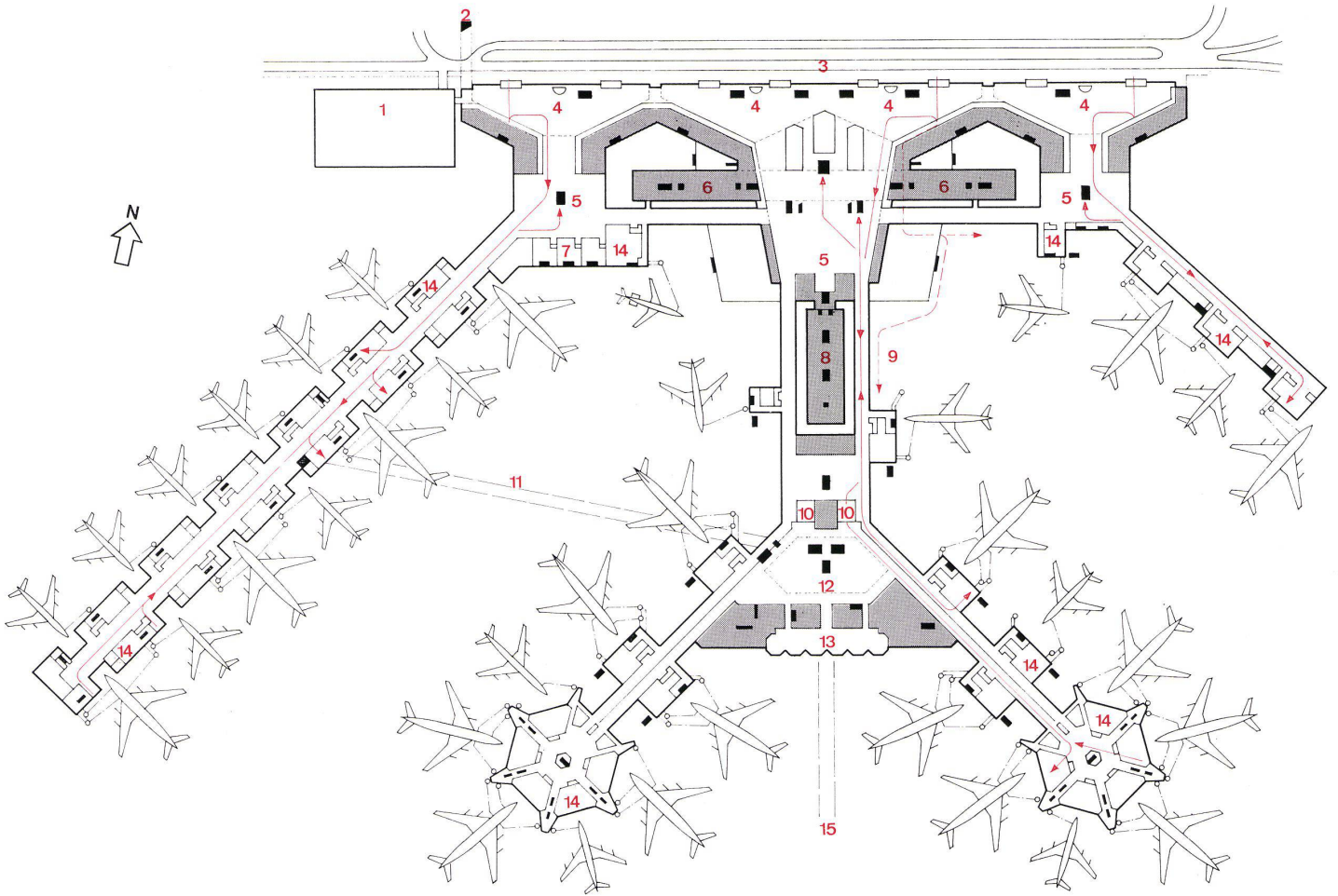
4
Grundriß 1: 4000. Vorfeldebene –1,50 m (± 0)

Plan zone du dispersal.

Plan front level.

- 1 Tiefgaragen / Garages souterrains / Underground garages
- 2 Bushaltestelle / Arrêt du bus / Bus stop
- 3 Schnellbahn / Train express / Rapid transit railway
- 4 Vorfahrt Ankunft / Accès arrivée / Driveway to arrival entrance
- 5 Abholerhalle Inland / Hall où sont pris en charge les passagers pour l'intérieur du pays / Baggage reception hall, domestic service
- 6 Ankunftsrestaurant / Restaurant arrivée / Arrival restaurant
- 7 Abholerhalle Ausland / Hall de prise en charge, passagers pour l'étranger / Baggage reception hall, foreign service
- 8 Gepäckausgabe Inland / Remise des bagages, intérieur du pays / Baggage issue, domestic service
- 9 Gepäckausgabe Ausland / Remise des bagages, service étranger / Baggage issue, foreign service
- 10 Verwaltungsgebäude / Bâtiment administratif / Office building
- 11 Gepäckhalle / Hall des bagages / Baggage hall
- 12 Inlandbusstation / Station autobus, intérieur du pays / Domestic service bus station

- ← Fluggastweg / Chemin des passagers / Passenger route
- Gepäck Abflug / Départ bagages / Baggage departure
- ← Gepäck Ankunft / Arrivée bagages / Baggage arrival



3

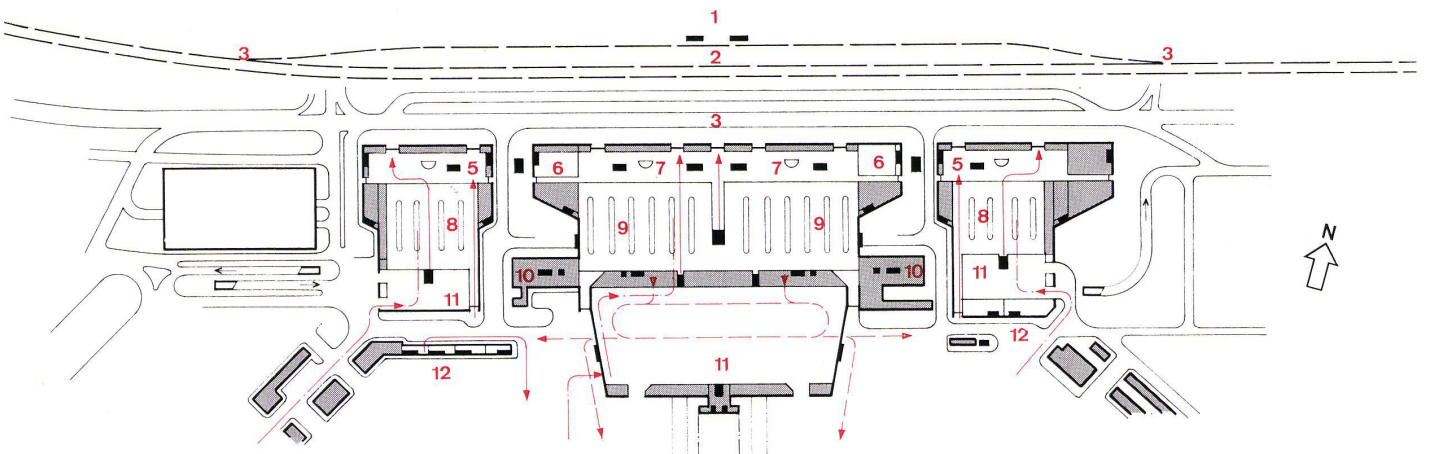
5
Schnitt 1:2000.
Coupe.
Section.

- 1 Tiefgaragen / Garages souterrains / Underground garages
- 2 Bushaltestelle / Arrêt du bus / Bus stop
- 3 Schnellbahntunnel / Tunnel train express / Rapid transit railway tunnel
- 4 Vorfahrt Abflug / Accès départ / Driveway departure
- 5 Vorfahrt Ankunft / Accès arrivée / Driveway arrival
- 6 Abflughalle / Hall de départ / Departure hall

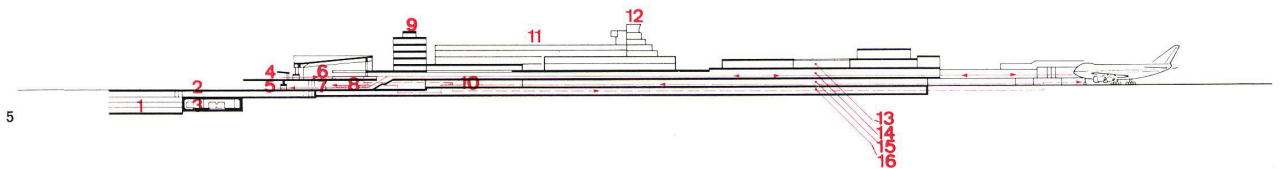
- 7 Abholerhalle / Hall prise en charge / Baggage reception hall
- 8 Gepäckaushalle / Remise des bagages / Baggage issue
- 9 Verwaltungsgebäude / Bâtiment administratif / Office building
- 10 Gepäckhalle / Hall des bagages / Baggage hall
- 11 Flugsicherung, Wetterdienst / Sécurité aérienne, service météorologique / Air safety, weather service
- 12 Kontrollturm / Tour de contrôle / Control tower
- Besucherebene +9,30 / Niveau des visiteurs +9,30 / Visitors' level +9.30

- Fluggastebene +4,53 / Niveau des passagers +4,53 / Passengers' level +4.53
- Vorfeldebene -1,50 (± 0) / Niveau de dispersal -1,50 (± 0) / Front level -1.50 (± 0)
- Versorgungsebene -5,10 / Niveau de l'alimentation -5,10 / Service level -5.10

- Fluggastweg / Chemin des passagers / Passenger route
- Gepäck Abflug / Départ bagages / Baggage departure
- ← Gepäck Ankunft / Arrivée bagages / Baggage arrival



4



5