



24 Fluggastbrücken

An der östlichen, zum Vorfeld weisenden Frontseite des Terminal 2 befinden sich insgesamt 24 Fluggastbrücken, die mehrere Funktionen vereinen. Passagiere aus beiden Abflugebenen können über diese entweder direkt zu ihrem gebäudenah abgestellten Flugzeug oder zum Passagierbus gelangen, der sie zu einer auf dem Vorfeld wartenden Maschine bringt. Elf dieser Fluggastbrücken sind so ausgelegt, dass hier jeweils bis zu drei Boarding-Vorgänge gleichzeitig durchgeführt werden können, an den anderen dreizehn sind jeweils zwei Boarding-Vorgänge möglich. An vier weiteren gebäudenahen Abstellpositionen ohne Fluggastbrücken können kleinere Maschinen für den Regionalflugverkehr abgestellt werden. Die Passagiere erreichen hier ihre Maschinen über das Vorfeld zu Fuß. Die übrigen rund 50 Abstellpositionen der Flugzeuge auf dem östlichen Vorfeld werden über so genannte Remote-Gates und Passagierbusse bedient.

Die Fluggastbrücken gehen bei Einhaltung einer minimalen Umsteigezeit von 30 Minuten mit einem europaweit neuen Spitzenwert am neuen Terminal des Münchner Flughafens in Betrieb. Die ermittelten Flugzeugabstellpositionen und neuen Fluggastbrücken sind auch für den neuen Airbus A 380 gerüstet. Es sind Anbindungen von gleichzeitig mehreren Fluggastbrücken an ein Flugzeug möglich. So können Passagierflüsse schnell gehandelt werden und der Flughafen München ist für den Einsatz der neuen New Large Aircraft (NLA) wie A 380 bereits heute gut vorbereitet.

Die Fluggastbrückenpositionsoptimierung wurde vom Nürnberger Ingenieurbüro Dess-Falk durchgeführt, das folgende Punkte in seine Erwägungen einbezog: Anzahl der Flugzeugklassen; Abfertigungs-

(Fortsetzung auf Seite 29)



24 Fluggastbrücken mit insgesamt 36 beweglichen „Fingern“ führen die Passagiere ins Flugzeug. Sie prägen die sogenannte „Luftseite“ des Terminals. Hier docken bereits Flugzeuge an – allerdings nur im Probetrieb. An zwei Positionen kann künftig auch der Airbus A 380, die neue Generation von Großraumflugzeugen, andocken.

(Fortsetzung von Seite 28)

häufigkeit der Flugzeugklassen; logische Pax-Ströme - Schengen/Non Schengen; Positionierung von Großraumflugzeugen bezogen auf HUB-Funktionen; Boarding- und Deboarding-Vorgänge, auch für New Large Aircraft sowie Anpassung an Transatlantik-Sonderkontrollen.

Die Ergebnisse der Berechnungen waren Kriterien für die Standortbestimmung der Rotunden an den Passagierbrücken, auch Pax-Brücken genannt, mit Auswahl der günstigsten Parkstellung der Fluggastbrücken. Weiterhin ergab sich dadurch die Ausrichtung der Flugzeuge an einer Tankpitlinie, die Festlegung der Pitpositionen und der Rolllinien mit möglichst dichtem Abfertigungsrastrer. Eine optimale Auslegung der Abstellpo-

sitionen wurde durch den Einsatz der größten dreitunneligen verglasten Fluggastbrücke Europas und von Fluggastbrücken mit einem Teleskopierbereich von 21 bis 44 Metern sowie für Abfertigungshöhen von 1,6 bis 8,4 Metern erreicht.

Fernbahnanschluss vorgesehen

Die Ebene 02 des Terminal 2 dient im Wesentlichen der technischen Ver- und Entsorgung sowie der Anlieferung aller Zonen und Güter der Retail- und Gastro-Bereiche. Dem Terminalgebäude ist unter dem Vorfeld ein Bahnhof für ein Personentransportsystem (PTS) vorgelagert, das die zukünftige Anbindung an die Satelliten gewährleistet. Unterhalb von Ebene 02 ist im Westen ein Gepäck-

tunnel und ein zentraler Medienkanal an den Bestand angeschlossen und östlich unter dem Vorfeld zum Satellitenbereich weitergeführt. Ebenso wurden Vorabmaßnahmen für einen späteren Fernbahnanschluss in die Planung integriert. Der bestehende S-Bahn-Tunnel musste berührungsfrei überbaut und verlängert werden.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Terminals wird, wie bereits geschildert, die Minimum-Connecting-Time (Mindestumsteigezeit) auf 30 Minuten gesenkt. Der Erleichterung des Umsteigens dienen auch die jeweils 20 Transferschalter, die sich auf den beiden Abflugebenen befinden. Über diese Transferschalter gelangen die in München angekommenen Fluggäste schnell und direkt zu ihren Abflugbereichen. Sämtliche Gates und Wartezeiten im Pier des Terminal

2 sind über Rollbänder, Aufzüge und Rolltreppen schnell und bequem zu erreichen.

Übersichtlichkeit, verständliche Wegeführung, Orientierung und die Schaffung des Gefühls von Sicherheit und Service wurden baulich und architektonisch gelöst. Es war die Absicht, den Fluggast „der Nase nach“ gehen zu lassen, damit er als Abfliegender, Ankommender und Umsteigender sein Ziel „geradezu blind“ und auf schnellstem Wege findet.

Durch die übersichtliche und leicht verständliche Anordnung der Passagierabläufe auf den verschiedenen Ebenen des neuen Terminals und durch die Gastronomiebereiche in der Halle, die Läden im gesamten öffentlichen Bereich und durch die attraktive Besucherterrasse mit dem Skywalk quer durch die Abflughalle werden optimale Möglichkeiten geboten, Besuchern den ge-

(Fortsetzung auf Seite 30)

Auf einen Blick

Terminal 2

Bauherr:	Geschossfläche:
FM Terminal 2 Immobilien-Verwaltungsgesellschaft mbH, vertreten durch: Flughafen München Baugesellschaft mbH	260 000 Quadratmeter
Nutzer:	Hauptnutzfläche:
Flughafen München GmbH, Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt/Main	164 000 Quadratmeter
Architekten:	Zentrale Halle:
Koch + Partner, München	15 000 Quadratmeter
Planungs- und Bauzeit:	Umbauter Raum:
4 1/2 Jahre	2,1 Millionen Kubikmeter
Planungsbeginn:	Gebäudelänge:
Dezember 1998	980 Meter
Baubeginn Vorabmaßnahmen:	Gesamtkosten Terminal 2:
September 1999	1,5 Milliarden Euro
Baubeginn Terminal:	Passagierkapazität:
September 2000	25 Millionen/Jahr
Inbetriebnahme:	Gates:
29. Juni 2003	114
	Check-in Einrichtungen:
	124
	Gepäckfördersystem:
	40 Kilometer