

Startklar

FLUGHAFEN AKTUELL

Damit die Koffer weiter schön rollen

In den kommenden Wochen werden wieder bis zu 50'000 Gepäckstücke pro Tag durch die Gepäcksortieranlage des Flughafens Zürich geschleust und in die Flugzeuge geladen. Dazu braucht es eine leistungsfähige Gepäcksortieranlage.

Von Sonja Zöchling Stucki

Die bestehende Anlage kommt langsam in die Jahre. Mit dem prognostizierten Passagierwachstum wird das aktuelle Gepäcksystem um das Jahr 2022 seine Leistungsgrenze erreichen. Aufgrund neuer EU-Vorschriften müssen ausserdem die bestehenden Sicherheitskontrollgeräte durch solche der neusten Generation ersetzt werden.

Anstelle eines Spatens stach am 19. März 2018 ein Bagger in das Dachstück des ehemaligen Flugsicherungsgebäudes am nördlichen Flughafenkopf. Damit fiel der offizielle Startschuss für die Baumassnahmen rund um die Erweiterung und Erneuerung des Gepäcksystems am Flughafen Zürich. Die Inbetrieb-



Der Baggerbiss schafft Platz für Neubau.

nahme des neuen Gepäcksystems mit einem Investitionsvolumen von über 450 Millionen Franken findet in verschiedenen Etappen statt. Der Abschluss ist für das Jahr 2025 geplant.



Baustelle mit Blick auf Flugverkehr.

Unterirdisches Labyrinth

An der komplexen Verkehrsdrehscheibe Flughafen Zürich bleiben viele Abläufe für die Augen der Passagiere unsichtbar und spielen sich hinter den Kulissen ab. So auch das Sortieren und Zuteilen des aufgegebenen Gepäcks. Bis zu 50'000 Gepäckstücke pro Tag werden an Spitzentagen durch die bestehende Anlage geschleust. Damit auch das künftige Wachstum effizient bewältigt werden kann, muss die Anlage modernisiert werden.

Bauen unter Betrieb

Eine der grössten Herausforderungen bei den laufenden Arbeiten ist sicher das Bauen unter Betrieb. «Wir betreiben einen grossen Aufwand, damit wir mit der Baustelle möglichst wenig Störungen verursachen. Wir überwachen Lärm und Erschütterungen und versuchen so, die ne-

Projektziele hinsichtlich Kapazität, Qualität, Sicherheit

- › Ca. 35% mehr Sortierkapazität
- › 30 zusätzliche Sortierziele (bisher 92 Sortierziele)
- › 3 zusätzliche Transferabladestellen (bisher 12 Abladestellen)
- › 1'900 zusätzliche Frühgepäckspeicherplätze (bisher 600 Plätze)
- › Erfüllung des neuen Standards für Sicherheitskontrollgeräte
- › Erweiterung der bestehenden Anlage um 30'000 m²

gativen Beeinträchtigungen für die betroffenen Partner erträglich zu halten», erklärt Thomas Graber, Gesamtprojektleiter. Aber er gibt unumwunden zu, dass es nicht immer einfach ist, die richtige Balance zu finden. «Für mich sind Goodwill und Verständnis ein richtiges Highlight und ich danke allen Partnern dafür.»

«Wo wir Flächen und Anlagenteile wegnehmen bzw. hinter Bauwänden verschwinden lassen, müssen wir jeweils rechtzeitig Provisorien aufstellen, damit das Gepäck störungsfrei sortiert werden kann», präzisiert Daniel Stadler, verantwortlich für die betrieblichen Belange des Projekts. Das ist mitunter ein echter Hosenlupf, weil Platz Mangelware ist.

Weit verzweigter Bau

Anspruchsvoll an diesem Projekt ist auch, dass sich die Anlagen und der Bau praktisch über den ganzen Flughafenperimeter erstrecken. Vom Check-in 3 ganz im Süden bis ins Dock E ganz im Norden muss alles mit einbezogen werden. Teilprojekte verteilen sich auf verschiedene Bauzonen und treffen auf komplexe Technik und verschiedene Anspruchsgruppen. Das alles macht die imposante Baustelle für die Erneuerung und Erweiterung des Gepäcksystems am Flughafen Zürich zu einer grossen, aber spannenden Herausforderung für alle Beteiligten. Und das Beste daran: Die Passagiere merken von alledem nur sehr wenig - ausser sie laufen an der Baustelle entlang.



Die neue Gepäcksortieranlage grenzt direkt ans Terminal 1.

Editorial



Liebe Leserinnen, liebe Leser

Der Flughafen Zürich als grösster Landesflughafen erfüllt die Funktion einer interkontinentalen Luftverkehrsdrehscheibe. Der Kernauftrag für uns als Flughafenbetreiberin lautet, möglichst viele Direktverbindungen zu den wichtigsten Zentren weltweit zu ermöglichen. Die herausragende wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens weit über die Kantonsgrenze hinaus ist unbestritten. Dennoch müssen wir in engen politischen Rahmenbedingungen operieren, beispielsweise mit einer der strengsten Nachtflugregelungen europäischer Flughäfen. Die Kapazitätsgrenzen in den Spitzenzeiten sind heute schon erreicht. Hier ist trotz steigender Nachfrage kein Wachstum mehr möglich. Weitere Einschränkungen hätten substanzielle Verluste hinsichtlich Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Zürich zur Folge.

Auch die bevorstehende Hauptreisezeit stellt uns wieder vor grosse Herausforderungen. Engpässe im europäischen Flugstrassennetz werden uns und alle Mitarbeitenden der Flughafenpartner auch diesen Sommer stark fordern. Im Vergleich zum letzten Sommer, der wegen der vielen Verspätungen zu vielen negativen Schlagzeilen führte, haben wir zusammen mit unseren Partnern zahlreiche kleinere Massnahmen umgesetzt. So haben wir mit Swiss und Skyguide die Entscheidungsprozesse weiter optimiert, Swiss hat zusätzliche operationelle Reserven eingeplant und die neuen Schnellabrollwege erlauben ein schnelleres Verlassen der Piste 28, sodass die nachfolgende Landung früher erfolgen kann.

Wir sind für die erwarteten neuen Passagierrekorde gut vorbereitet, wie der Stresstest über die passagierreichen Ostertage bewies. Alle Flughafenpartner haben die Ressourcen entsprechend geplant. Dies alles ist aber nur möglich mit überdurchschnittlich motivierten Mitarbeitenden. Ihnen allen gebührt jetzt schon ein herzliches Dankeschön für ihren tollen Einsatz während der heissen Sommerreisezeit.

Stefan Tschudin
Chief Operation Officer

Herausgeberin
Flughafen Zürich AG
Verantwortlich
Sonja Zöchling Stucki
Gestaltung
Tom Schwarzenbach

Website
www.flughafen-zuerich.ch
E-Mail
startklar@zurich-airport.com
Facebook
flughafen.zuerich

Instagram
zurichairport
Twitter
@zrh_airport
Flughafenfernsehen
www.flughafen-zuerich.ch/
airport-tv



Erholung im Park

Der Park auf dem Butzenbüel wird zu einem wichtigen Begegnungs- und Erholungsort am Flughafen Zürich. Direkt am grössten Landesflughafen gibt es ab Eröffnung von THE CIRCLE 2020 einen grünen Aussenraum für Besucher, Mitarbeitende, Anwohner und Passagiere.

Von Raffaella Stelzer

Der Park ist primär als Erholungs- und Begegnungsort konzipiert. Das Nutzungsangebot besteht überwiegend aus den bereits vorhandenen, unterschiedlichen Landschaftstypologien: Der bestehende Wald, die Wiesen und Feuchtgebiete werden reaktiviert und den Besuchern zugänglich gemacht. Auf dem höchsten Punkt im Park wird die sogenannte Himmelsplattform realisiert. Diese

ebene Fläche wird mit einem Wasserspiel ein Anziehungspunkt sein. Mit der Parkbahn gelangt man von THE CIRCLE in zirka zwei Minuten Fahrzeit direkt auf eines der beiden Wegsysteme, den Panoramaweg. Dieser ist bis zur höchsten Stelle im Park befestigt, damit auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität Zugang zur Himmelsplattform haben. Zusätzlich gibt es auch einen Ort, an

dem kleinere Veranstaltungen stattfinden, und Waldlichtungen, wo Begegnungen stattfinden und der Wald erlebbar wird, z.B. in Form von einem Waldspielplatz oder einem Outdoor Gym.

Naturschutz und Parknutzung
Die Fläche des Parks beträgt total rund 80'000 m², ein wesentlicher Teil davon ist Naturschutzgebiet. Durch geschickte Wegsysteme



Der neue Begegnungs- und Erholungsort am Flughafen.

und ein attraktives Angebot werden die Parkbesucher so geführt, dass sie die für sie vorgesehenen Flächen nicht verlassen. Die Natur steht im Vordergrund. So wird durch die umfassenden Aufwertungsmassnahmen der ökologische Wert der zukünftigen Natur-

schutzzonen massgeblich erhöht. Die Umgestaltung des Butzenbüels führt zu einem positiven Einfluss auf die Natur, weil die bestehenden Flächen in einem Konzept aufgewertet werden, das den ganzen Hügel umfasst.



Mit der Standseilbahn von THE CIRCLE in den Park.



Die Himmelsplattform krönt den Gipfel.

Am Flughafen angetroffen



Vanessa Stelzl, Senior Cabin Attendant bei Helvetic Airways.

Vanessa Stelzl ist Senior Cabin Attendant bei Helvetic Airways.

Von Raffaella Stelzer

Der Flughafen Zürich ist mehr als nur ein Ort für An- und Abflüge. Über 27'000 Mitarbeitende setzen sich täglich dafür ein, den «ZRH» gemeinsam auf der Erfolgsspur zu halten. In dieser Rubrik lüften wir den Vorhang und zeigen Ihnen die Menschen hinter den Kulissen. Dieses Mal mit Vanessa Stelzl, Senior Cabin Attendant bei Helvetic Airways.

«Seit Mai 2016 bin ich bei Helvetic Airways über den Wolken tätig. Als Senior Cabin Attendant trage ich die Verantwortung der gesamten Kabinenbesatzung, bin für die Organisation und den Ablauf am Boden zuständig und pflege den Kontakt zu unserer Business Class. Kein Tag ist wie der andere, das macht den Job sehr spannend. Und was ich unglaublich toll finde und schätze: Ganz egal, wie stressig und anstrengend ein Flug auch sein mag, wir als Crew arbeiten stetig im Team, haben auch in schwierigen Situationen Spass an der Arbeit und wissen, dass wir uns jederzeit aufeinander verlassen können. Den ZRH fand ich schon als Kind sehr spannend und jetzt, wo ich den grössten Landesflughafen viel näher kenne, finde ich alles noch viel interessanter!»

Mit Strom von der Sonne

Die Nutzung der Sonnenstrahlung mittels Photovoltaikanlagen ist die einfachste Art, erneuerbaren Strom zu produzieren. Deshalb investiert die Flughafen Zürich AG laufend in Photovoltaik.

Von Christian Ruf

Schon vor 17 Jahren, im Jahr 2002, wurde auf dem Dach des Dock E die erste Photovoltaikanlage am Flughafen Zürich in Be-

trieb genommen. Es war damals mit einer Leistung von 290 kWp die grösste gebäudeintegrierte Anlage der Schweiz. Fortan lieferte die mit dem Prix Solaire ausgezeichnete Anlage jedes Jahr rund 270 MWh Strom.

Mittlerweile wurden auf Flughafenengebäuden drei weitere Anlagen installiert. Die Sanierung des Parkhauses 6 wurde genutzt, um die Dachfläche mit einer Photovoltaikanlage auszustatten. Gleiches erfolgte bei der Sanierung des Parkhauses 1 und des Prime Centers. So beträgt die Gesamtleistung der Photovoltaikanlagen heute 1'753 kWp.

Schon früh auf Sonne gesetzt
Die Flughafen Zürich AG hat den Nutzen der Photovoltaik früh er-

kannt. Sie hat schon vor einiger Zeit anhand einer Potenzialstudie aufgezeigt, an welchen Fassaden und auf welchen Dachflächen Photovoltaikanlagen realisiert werden können. Dies ist ganz im Sinne der Energiestrategie 2050 des Bundes, welche die erneuerbaren Energien fördern will. Die Anlagen können einfach und mit unkomplizierten Bewilligungsverfahren auf bestehenden Gebäuden erstellt werden. Sie sind im Betrieb emissionsfrei und verursachen auch unter Berücksichtigung der CO₂-Emissionen aus Herstellung und Entsorgung Strom mit einer sehr geringen Umweltbelastung. Mit dem Betrieb von Photovoltaikanlagen erhöht die Flughafen Zürich AG den Grad der Stromselbstversorgung. Den meisten Strom liefern die Anlagen gerade dann, wenn auch der Bedarf am höchsten ist: im Sommer über Mittag, wenn die Kältemaschinen für die Gebäudeklimatisierung am meisten Strom benötigen.

Die Anlagen am Flughafen wurden durch die Spezialfinanzierung Luftverkehr unterstützt. Dieser Fonds, der aus den Einnahmen der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen gespeist wird, fördert Investitionen in den Bereichen Umweltschutz und Sicherheit.



Natur und Technik hautnah beisammen.

Dieser Promi geht allem aus dem Weg

Obwohl er von seinen Fans bedrängt wird, machte er unbeirrt seine Arbeit. Die Flughafenreinigung testete im Dock E einen Reinigungsroboter, der schnell zum Zuschauer magneten wurde.

von Sven Gutknecht

Seine Bewunderer sind sein grösstes Hindernis, denn der selbstfahrende Bodenreinigungsroboter der Flughafenreinigung lässt seinen Zuschauern den Vortritt und sucht sich einen neuen Weg. «Das kostet Zeit, ist aber von der Sicherheit her sensationell», sagt Karl Honsel, Ausbildungsverantwortlicher Reinigung, über den roten Roboter. Während der zweiwöchigen Testphase im Dock E musste die Maschine einige Hindernisse umgehen, denn Passagiere sammeln sich wie bei einem Promi um den Reinigungsroboter. Auch Karl Honsel kennt die Problematik: «Er ist ein Zuschauermagnet. Wir spüren die Begeisterung der Passagiere, aber gleichzeitig bedeuten mehr Leute auch mehr Zeit, die der Roboter braucht, um die vorgegebene Fläche zu putzen.»

Mit Blinklicht im Einsatz

Der Reinigungsroboter ist rundum mit Sensoren ausgestattet, die alles erkennen, was in die Nähe kommt. Sobald ein Hindernis erfasst wird, sucht sich der Roboter einen Weg vorbei. Gleichzeitig

merkt sich das Programm die bereits geputzte Fläche und kehrt zu einem späteren Zeitpunkt zum vorherigen Hindernis zurück. Nebst Passagieren sind dem Roboter auch Shops, Treppen und weitere Objekte im Weg. Deshalb wurde vor Beginn der Testphase die ganze Fläche mit dem Roboter abgefahren und wurden gesperrte Bereiche im Programm eingegeben. Auch Passagiere sollen dank der auffälligen roten Farbe von Weitem sehen, dass die Reinigungsmaschine in ihre Richtung kommt. Ausserdem leuchtet während des Einsatzes ein rotes Blinklicht auf dem Kopf des Roboters.

Der Bodenreinigungsroboter ergänzt das Reinigungsteam des Flughafens optimal. Durch die gewonnene Zeit bei den Bodenflächen können Mitarbeiter der Reinigung Detailarbeiten qualitativ noch besser ausführen. Bevor ein Reinigungsroboter aber permanent den Boden am Flughafen Zürich putzt, gibt es weitere Tests, die hoffentlich ohne Hindernisse ablaufen.

Technische Daten

Der Bodenreinigungsroboter cleanfix RA 660 Navi misst etwa 90 x 90 x 90 cm, wiegt 260 kg und fährt mit 0.6 m/s. Für weitere Infos einfach QR-Code scannen und YouTube-Video anschauen.



Auffällig in seinem Rot: Der Bodenreinigungsroboter ist auch ein beliebtes Fotosujet.

Cool bleiben während der Sommerspitze

Jedes Jahr reisen im Sommer über die Spitzentage mehr Passagiere über den Flughafen Zürich. Drei unmittelbar in den Flugverkehr involvierte Abteilungen verraten, wie sie mit der Herausforderung Sommerspitze umgehen.

von Robin Donati

Prozesse stabilisieren

«Verspätungen aus dem europäischen Flugsicherungsnetzwerk, Mehrverkehr und Baustellen fordern uns diesen Sommer besonders heraus. Auch das Wetter und die damit verbundenen Pistenwechsel erschweren uns die Arbeit. Wir stabilisieren deswegen unsere Prozesse so weit wie möglich, bewahren Ruhe und handeln im Sinne des Gesamtsystems am ZRH.»

Marc Imfeld, Head Apron Control



Firmenübergreifendes Troubleshooting

«Die Kapazität der Infrastruktur des Flughafens ist während der Sommerspitze voll ausgelastet. Störungen und Zwischenfälle haben zudem eine erhöhte Tragweite. Aktives Vorausschauen und situatives Troubleshooting gemeinsam mit unseren Partnern ist deswegen sehr wichtig.»

Martin Horn, Head Airport Steering



Fotos: © FZAG / Micha Riechsteiner

Mehr Sicherheitspersonal

«Die Sommerspitze bedeutet eine punktuelle Mehrauslastung der Sicherheitsbeauftragten der Flughafenpolizei an Spitzentagen. Die grösste Herausforderung dabei ist es, einen sicheren und effizienten Betrieb zu gewährleisten. Wir treten dieser Herausforderung mit dem Einsatz von deutlich mehr Sicherheitspersonal in Absprache mit der Flughafen Zürich AG entgegen.»

René Laube, Offiziersstellvertreter Flughafen-Kontrollabteilung Kantonspolizei Zürich



Die Sommerspitze in Zahlen

Am Spitzentag 2017 reisten rund 108'000 Passagiere über den Flughafen, 2018 waren es bereits 114'500 Reisende. In diesem Jahr wird der Rekord wohl ein weiteres Mal geknackt. Mit Blick auf die voraussichtlich mehr als 90 Tage mit über 100'000 Passagieren an einem Tag sind verlässliche Infrastruktur und gut abgestimmte Prozesse am Flughafen Zürich unabdingbar.

Airport News

Schweizer Klassiker erfrischen das Airport Center

Mit den neueröffneten Globus Delicatessa- und Nespresso-Filialen gewinnt das Shoppingangebot an Vielfalt und Swissness.

Seit Mai finden Gourmands in der grosszügig designten Globus ***delicatessa und Bar im Airport Center eine einzigartige Auswahl an Getränken und Speisen. Vom köstlichen Rohschinken, der vor Ort vom Schinkenbock laufend frisch geschnitten wird, über Käse, Charcuterie und Fleisch bis hin zu Snacks, Süßwaren und Schokolade finden sich allerlei kulinarische Highlights – zum Vor-Ort-Geniessen oder Mitnehmen. Und auch Kaffeeliebhaber kommen nicht zu kurz. Während in den letzten Jahren immer wieder sogenannte Pop-up-Stores von Nespresso im Airport Center zu finden waren, wurde nun im Juni die erste permanente Nespresso-Filiale eröffnet. Wie gewöhnlich sind dort Kaffeekapseln, -maschinen und Accessoires erhältlich.

Auch im Sommer dürfen Sie sich auf weitere Neuheiten freuen: Die ersten Pret A Manger-Shops der Schweiz landen am Flughafen Zürich.





ICELANDAIR

TF-RJU

WMA Stopover

ICELANDAIR

WMA Stopover