

Pflichtenheft

**für die Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten im
Bereich Gepäcksortierung auf dem Flughafen Zürich**

namentlich zwischen

**Flughafen Zürich AG
Baggage Sorting System**

und

**Swissport International AG,
Swissport Baggage Sorting AG,
dnata Switzerland AG,
sowie
Airline Assistance Switzerland AG**

Datum: 08.12.2021
Status: Final
Version: 2021.2
Autor: Ralph Hoppenheit

Flughafen Zürich AG
Baggage Sorting System
OGLG
CH – 8058 Zürich-Airport

Versionshistorie / Änderungen:

Datum	Version	Kurzz.	Beschreibung
18.11.2003	0.1	HOP	- Vorab-Version; Draft 01 zur Absprache.
09.02.2004	0.2	HOP	- Vorab-Version; Draft 02 zur Absprache.
24.02.2004	0.3	HOP	- Vorab-Version; Draft 03 zur Absprache.
24.06.2004	0.4	HOP	- Vorab-Version; Draft 04 zur Absprache.
08.07.2004	0.5	HOP	- Vorab-Version; Draft 05 zur Absprache.
03.08.2004	1.0	HOP	- Version 1.0 (Final) ; abgesprochen.
15.11.2004	2.0	HOP	- Einfügung Versionshistorie / Änderungen; - Kapitel 4.13 Reconciliation, Änderung letzter Abschnitt.
25.03.2007	2.1	HOP	- Anhang A Spezialdienste, Pkt.2 Sperrgepäck X-Ray, Anpassung Stunden-Ansatz von SBS/Swissport gem. Brief von N.Holenstein SBS vom 01.11.2006.
31.01.2013	3.0	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - Anpassung der Firmennamen der Vertragspartner. - Einpflege zus. (Teil-) Abfertiger SBB sowie AAS und AVP. - Allgemein: Begriff Fido A wird ersetzt durch Dock A (offizielle Bezeichnung). - Kapitel 0, Abkürzungen/Begriffe, Einfügen der Abkürzungen SP, DNA, AAS, AVP, SBB, BRTS und OSS, Streichung JetA/SPZ. - Kapitel 1.1, Grundsatz, Anpassung der Beilagen. - Kapitel 1.5, Unfälle / Sachschäden und Meldungen, Anpassung Titel und Zuständigkeiten - Kapitel 1.5.1, Sachschäden durch Dritte, Update - Kapitel 2.1, Grunddarstellung Gepäcksortierung - Kapitel 2.2.2, Verteilzentrale Süd, SBB-Band-anbindung. - Kapitel 2.2.3, Check-in, Anpassung Schalteranzahl - Kapitel 2.3, Leitsystem, Anpassung der Struktur - Kapitel 3.2, Sortierzielbelegung, Zus. 2 Abschnitte - Kapitel 3.3, Gepäck - Transportzeiten, Anpassung der Zeit Dock A für OSS-Flüge - Kapitel 3.4.1, Normalgepäck, Anpassungen Ausnahmen. - Kapitel 3.4.2.1, Bandf. Sperrgepäck, Textanpassungen - Kapitel 3.5, Sicherheitskontrolle, Abbildung X-Ray System. - Kapitel 3.5.1, X-Ray Ablauf, Anpassung der Stufen - Kapitel 3.5.2, X-Ray-Sperrgepäck, Inhalts-Anpassung - Kapitel 3.5.4.1, Nach Herkunftsflughafen, zusätzlicher Eintrag OSS - Kapitel 3.5.4.2, Nach Anschlässen unter 40 Minuten, zus. Eintrag von „OSS - One Stop Security“.

		<ul style="list-style-type: none"> - Kapitel 3.6, - Kapitel 4.1, - Kapitel 4.1.1, - Kapitel 4.1.2, - Kapitel 4.1.2.1, - Kapitel 4.2, - Kapitel 4.3, - Kapitel 4.5, - Kapitel 4.7, - Kapitel 4.9, - Kapitel 4.11, - Kapitel 4.13, - Kapitel 4.14, - Kapitel 4.18, - Kapitel 5.3, - Kapitel 5.5, - Kapitel 5.6, - Kapitel 5.6.1, - Kapitel 5.6.1.1, - Kapitel 5.6.1.2, - Kapitel 5.6.2, - Anhang A, - Anhang D, - Anhang E, - Anhang F, - Anhang G, - Anhang H, - Anhang I, - Anhang J, - Anhang K, - Anhang L, 	<p>GSA – Schnittstellengremien, Anpassung der Organisationsmatrix.</p> <p>Check-in, Anpassung Sperrgepäcklifte Gepäckwannen, Nutzungs-Anpassungen</p> <p>Störungen im Check-in Bereich, neues Kapitel mit Bezug auf Störungsbehebung</p> <p>Zutrittssicherungen, Textanpassungen Transferablad, Rot/Gün Leuchten. Lokalablad, Anpassung Racetrack-Zuteilung und Sperrgepäck ex Zollhallen.</p> <p>Anpassung Qualitätskontrolle durch FZAG</p> <p>Textanpassung Sperrgepäck NoRead Gepäck, Anpassung Sperrgepäck</p> <p>Textanpassung Rush-Gepäck, DCS-Schnittstelle, Anpassung APT-Link.</p> <p>Reconciliation, Erweiterung mit neuem BRTS - Baggage Reconciliation & Tracking System.</p> <p>Anpassung Beschrieb Gepäckwaagen Doppelbelegungen, Anpassung BRTS. Gepäckauskunft, Anpassung BRTS. Störungen, Anpassung dnata.</p> <p>Störungsbehebung, Anpassungen bzgl. BRTS, SBB, Behebung C/I - Störungen.</p> <p>Störungen Check-in Bereich, Anpassungen bzgl. Neuerung in Pkt.4.1.2 und Anhang H.</p> <p>Störungen der SBB Fly-Gepäck Linie, neues Kapitel bzgl. neues SBB-Band Contingency-Plan, Anpassung DNA / AAS.</p> <p>Anpassung der Spezialdienste SBB Fly Gepäck</p> <p>Contingency-Plan, Update von X-Ray Stufe 3 sowie Zusatz SBB-Strecke und Sperrgepäck-Lifte.</p> <p>Anpassung GSA Notbetriebskonzept Notbetriebskonzept Gepäckkontrolle, neuer Anhang mit X-Ray Notbetrieb. Übersichtspläne GSA, neuer Anhang (eh. im Anhang E) inkl. Update Pläne.</p> <p>Störungen im Check-in Bereich, neuer Anhang mit Anweisungen bzgl. der Störungsbehebung.</p> <p>Sperrgepäck-Info</p> <p>BRTS Quick-Reference & BRTS Support-Ablauf</p> <p>BASCA / TARA Support Prozess</p>
--	--	--	---

12.12.2013	2013.2	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - Änderung Versionsnamen auf Jahr & Version 1 oder 2 2013.2 = Jahr 2013 und 2 für WTT (Wintertimetable) oder 1 für STT (Summertimetable) - 4.14.1 Punkt Zentrale Anlagen-Reconciliation wurde ersatzlos gestrichen (nicht mehr möglich). - 4.14.2 Punkt wird in 4.14 abgehandelt Anpassung wegen neuer Gebührenstruktur
31.07.2016	2016.1	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - Änderung Versionsnamen auf 2016.1 - 1.1 Grundsatz, Einfügung Nutzungsentgeld GSA - 1.3 Anpassung Gültigkeitsdatum - 1.6 Anpassung Reinigungszeiten - 2.2 Anpassung C/I-Schalter und Racetracks - 2.3 Anpassung Systemübersicht - 3.1.2 Textanpassung Betriebsende - 3.3 Textanpassung Transportzeiten - 3.4.2.1 Textanpassung bandfähiges Sperrgepäck - 3.4.2.2 Textanpassung nicht bandfähiges Sperrgepäck - 3.5.1 Textanpassung X-Ray Ablauf - 3.5.2 Textanpassung X-Ray Sperrgepäck - 3.6 Anpassung GSA-Organisationsmatrix - 4.1 Textanpassung Check-in - 4.1.1 Textanpassung Gepäckwannen - 4.1.2.1 Anpassung Kindersicherung zu Zutrittssicherung - 4.2 Anpassung Transferablad - 4.3 Anpassung Lokalablad - 4.7 Anpassung Sperrgepäck (Auflistung) - 4.7.1 Textanpassung bandfähiges Sperrgepäck - 4.7.2 Textanpassung nicht bandfähiges Sperrgepäck - 4.7.3 Neuer Punkt Sperrgepäck-Lifte (Warenlifte) - 4.9 Textanpassung NoRead - 4.10 Textanpassung 'Home Printed Baggage Tag' - 4.13 Anpassung DCS-Schnittstelle, Direktlink - 4.13.2 Textanpassung Airline Codes - 4.13.3 Textanpassung Baggage Processed Message - 4.14 Textanpassung Baggage Reconciliation - 5.1.1 Textanpassung Sortierplananzeige - 5.1.2 Anpassung Flugnummernanzeige - 5.6.1.1 Anpassung Redundanzen Check-in Bereich - 5.6.3 Streichung des Punktes Notbetriebskonzept - 5.7 Anpassungen Statistiken - 6 Anpassung SLA-Unterzeichnung - Anhang F Neuer Anhang Sperrgepäcklifte - Anhang I Anpassung Störungen Check-in 2 - Anhang K Anpassung BRTS Supportablauf
31.10.2016	2016.2	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - Versionsänderung auf 2016.2 - 1.3 Anpassung Gültigkeitsdatum - 1.4 Anpassung Container auf Rampe Dock A - 4.2 Anpassung über Grösse angehängter Fuhren

			<ul style="list-style-type: none"> - <u>4.3</u> Anpassung über Grösse angehängter Fuhren
21.03.2017	2017.1	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - Versionsänderung auf 2017.1 - Allgemein: Anpassung Kurzzeichen OBLG zu OGLG - <u>1.3</u> Anpassung Gültigkeitsdatum - <u>1.6</u> Anpassung Reinigung unter Sortierzielen - <u>2.2.5</u> Anpassung Sortierziele und Container-Lager^ - <u>5.1.1</u> Sortierplananzeige Löschung Zustand „Inaktiv“ - <u>Anhang G</u> Anpassung Zollkontrolle, Streichung Dock E - <u>Anhang H</u> Anpassung Layout Dock A (ohne Racetrack 2) - <u>Anhang I</u> Anpassung Störungsbehebung Check-in 1,2,3
30.10.2017	2017.2	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - Versionsänderung auf 2017.2
28.03.2018	2018.1	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - Versionsänderung auf 2018.1
29.10.2018	2018.2	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - Versionsänderung auf 2018.2
30.01.2019	2018.2	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - <u>2.3</u> Anpassung der Rechnerangaben - <u>3.6</u> Anpassung Schnittstellengremien - <u>4.15</u> neuer Pkt. Aufsplitten BRTS und Datenschutz - <u>Anhang K</u> Update der BRTS - User Guides für die MWS+ und die Android-Handhelds
09.04.2019	2019.1	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - Versionsänderung auf 2019.1
04.11.2019	2019.2	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - Versionsänderung auf 2019.2
03.04.2020	2020.1	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - Versionsänderung auf 2020.1 - Allgemein: Anpassung Logo Flughafen Zürich
30.10.2020	2020.2	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - Versionsänderung auf 2020.2
06.04.2021	2021.1	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - Versionsänderung auf 2021.1 - <u>2.2</u> Aufsplittung Anbindung B2 > A4 & A4 > M1 Anpassung der Anlagen-Bezeichnungen A20 = Dock A / M1 = Dock E / B2 = VZ-Süd - <u>4.20</u> Anpassung Zollkontrolle, Streichung Kapitel G, mit Anpassung der Folgeartikel
08.12.2021	2021.2	HOP	<ul style="list-style-type: none"> - <u>4.1</u> Anpassung Handling Sperrgepäckschalter (Insourcing durch FZAG) - <u>4.1.1</u> Anpassung Wannenhandling im Check-in - <u>4.9</u> Anpassung NoRead (Insourcing durch FZAG) - <u>Anhang A</u> Anpassung Spezialdienste - <u>Anhang I</u> Anpassung Wannenhandling im Check-in
			-
			-
			-
			-
			-
			-
			-

Inhaltsverzeichnis:

Kapitel:	Seite:
0 Abkürzungen / Begriffe	9
1 Allgemeine Regelungen	11
1.1 Grundsatz.....	11
1.2 Geltungsbereich.....	11
1.3 Gültigkeit	11
1.4 Verkehrsvorschriften innerhalb der GSA.....	12
1.5 Unfälle / Sachschäden und Meldungen.....	12
1.5.1 Sachschäden durch Dritte	12
1.6 Reinigung	14
2 Übersicht Gepäcksortierung	15
2.1 Grunddarstellung Gepäcksortierung.....	15
2.2 Anlagenteile und technische Daten.....	15
2.2.1 Verbund B2 (Verteilzentrale Süd) nach A4 v.v.....	15
2.2.2 Verbund A4 nach M1 (Dock E) v.v	15
2.2.3 B2 (Verteilzentrale Süd)	15
2.2.4 Check-in.....	16
2.2.5 Ankunft.....	16
2.2.6 Sortierung A20 (Dock A)	16
2.2.7 Sortierung A4	16
2.2.8 Sortierung M1 (Dock E):.....	17
2.3 Leitsystem.....	17
3 GSA - Betrieb	18
3.1 Betriebszeiten	18
3.1.1 Betriebsbeginn	18
3.1.2 Betriebsende	18
3.2 Sortierzielbelegung.....	19
3.3 Gepäck – Transportzeiten	21
3.4 Gepäck – Abmessungen	22
3.4.1 Normalgepäck	22
3.4.2 Sperrgepäck.....	22
3.4.2.1 Bandfähiges Sperrgepäck.....	22
3.4.2.2 Nicht bandfähiges Sperrgepäck	22
3.5 Sicherheitskontrolle	23
3.5.1 X-Ray – Ablauf	23
3.5.2 X-Ray – Sperrgepäck	24
3.5.3 Highrisk-Kontrolle	24
3.5.4 X-Ray – Ausnahmen	24
3.5.4.1 Nach Herkunftsflughafen.....	24
3.5.4.2 Nach Anschlüssen unter 40 Min.....	24
3.6 GSA – Schnittstellengremien.....	25

4	Gepäckhandling.....	26
4.1	Check-in	26
4.1.1	Gepäckwannen	26
4.1.2	Störungen im Check-in Bereich.....	27
4.1.2.1	Zutrittssicherungen	28
4.2	Transferablad	28
4.3	Lokalablad.....	29
4.4	Frühgepäck	30
4.5	Normalgepäck	30
4.6	Spätgepäck.....	30
4.7	Sperrgepäck.....	30
4.7.1	Bandfähiges Sperrgepäck	31
4.7.2	Nicht bandfähiges Sperrgepäck	31
4.7.3	Sperrgepäck-Lifte (Prozessablauf Warenlifte)	32
4.8	SBB – Fly/Rail Gepäck.....	32
4.8.1	SBB Fly-Gepäck.....	32
4.8.2	SBB Rail-Gepäck	33
4.9	No-Read Gepäck	34
4.10	Gepäcklabel / Druckqualität	34
4.11	Rush-Gepäck (unbegleitetes Holdgepäck).....	34
4.12	Risiko-Gepäck	36
4.13	DCS-Schnittstelle.....	36
4.13.1	Baggage Source Message BSM.....	36
4.13.2	Airline- (Carrier-) Code	36
4.13.3	Baggage Processed Message BPM	37
4.14	Baggage Reconciliation	37
4.15	Datenschutz im Zusammenhang mit Gepäckdaten.....	37
4.16	Sortierziele	37
4.16.1	Laterals	38
4.16.2	Boxen.....	38
4.16.3	Racetracks	38
4.16.4	Sortierziel-Vollmeldung	38
4.17	ULD-Handling	38
4.18	Stauraum	38
4.19	Gepäck-Waagen	39
4.20	Zoll	39
5	Leitwarte	40
5.1	Flug- und Sortierplan.....	40
5.1.1	Sortierplananzeige	40
5.1.2	Flugnummeranzeige FNA	41
5.2	Tägliche Updates	42
5.3	Doppelbelegungen.....	42
5.4	Sortierzielwechsel.....	42

5.5	Gepäckauskunft.....	42
5.6	Störungen.....	42
5.6.1	Störungsbehebung	43
5.6.1.1	Störungen im Check-in Bereich.....	44
5.6.1.2	Störungen der SBB Fly-Gepäck Linie.....	44
5.6.2	Contingency-Plan.....	44
5.7	Statistiken	45
6	SLA – Unterzeichnung	46
ANHANG		47
A	Spezialdienste.....	47
B	Lateral - Funktionsbeschreibung	50
C	MCS - Funktionen Kodierstation / Transferablad / Sperrgepäck.....	52
D	SBB Fly Gepäcklinie.....	65
E	Contingency-Plan	66
F	Sperrgepäck-Lifte (Prozessablauf Warenlifte)	85
G	Übersichtspläne GSA	89
H	Störungen im Check-in Bereich	90
I	Sperrgepäck Info	91
J	BRTS Baggage Reconciliation & Tracking System	93
K	BASCA / TARA Support Prozess.....	94

0 Abkürzungen / Begriffe

Folgende Begriffe und Abkürzungen werden in diesem Pflichtenheft verwendet:

Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten	Selbst- und Drittlaufertiger	Dienstleister
AAS	Airline Assistance Switzerland AG	
AFGS	Automatischer Frühgepäckspeicher	
AIMS	Airport Information System	
ARR	Arrival (Ankunft)	
ATA	Actual Time of Arrival (Aktuelle Ankunftszeit)	
ATD	Actual Time of Departure (Aktuelle Abflugszeit)	
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt	
BHS	Baggage Handling Systems	
BPM	Baggage Processed Message	
BRTS	Baggage Reconciliation Tracking System	
BSM	Baggage Source Message	
BSS	Baggage Sorting System	
BTM	Baggage Transfer Message	
CGS	Customer Ground Service AG	
CPU	Central Processing Unit (Prozessor)	
DB	Datenbank	
DCS	Departure Control System	
DEP	Departure (Abflug)	
DES	Destination	
DNA	Dnata Switzerland AG	
ETA	Estimated Time of Arrival (Erwartete Ankunftszeit)	
ETD	Estimated Time of Departure (Erwartete Abflugszeit)	
FB	Förderband	
FIDS	Flight Information Display System	
FOCA	Federal Office for Civil Aviation	
FT	Fördertechnik	
FZAG	Flughafen Zürich AG	
GB	Giga Byte	
GSA	Gepäcksortieranlage	
HA	Handlingsagenten	
HOST	Zentralrechner	
HP	Hewlett-Packard	
HPBT	Home Printed Baggage Tag	
IATA	International Air Transport Association	
ISDN	Integrated Services Digital Network	
ISO	International Standard Organization	
LAM	Lampe (Anzeige eines Fluges im Sortierzielstatus Flugabschluss; blinken)	

1 Allgemeine Regelungen

1.1 Grundsatz

Das hier beschriebene Pflichtenheft für die Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten (Dienstleister) im Bereich Gepäcksortierung auf dem Flughafen Zürich ist Teil des Betriebsreglementes der FZAG - Flughafen Zürich AG.

Das Flughafen-Betriebsreglement, die Bodenverkehrsordnung sowie die Drittabfertigungsberechtigung mit dazugehörigem Pflichtenheft und die Terminal-Regulation in ihrer jeweiligen Fassung sind zu beachten.

Für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften ist der jeweilige Arbeitgeber zuständig.
Den Bestimmungen bzgl. Arbeitssicherheit ist entsprechend Rechnung zu tragen.

Grundlagen:

Betriebsreglement für den Flughafen Zürich (inkl. Anhänge):

<https://www.flughafen-zuerich.ch/Betriebsreglement>

Bodenverkehrsordnung:

<https://www.flughafen-zuerich.ch/Bodenverkehrsordnung>

Drittabfertigungsberechtigung_Linie_Charter (Terminal):

<https://www.flughafen-zuerich.ch/bodenabfertigung>

Terminal Regulation:

<https://www.flughafen-zuerich.ch/Terminal+Regulation>

Nutzungsentgeld GSA:

<https://www.flughafen-zuerich.ch/business-und-partner/flugbetrieb/gebuehren>

1.2 Geltungsbereich

Das Pflichtenheft gilt für alle Dienstleister (Handlingsagenten und Selbstabfertiger), die Bodenabfertigungsdienste im Bereich der Gepäcksortierung erbringen, ungeachtet der Tatsache, dass für einen Teil der Dienste eine Gestattung auch ohne Ausschreibung erteilt wird (marktöffne Dienste gemäss Bodenabfertigung, Anhang 1 zum Betriebsreglement)

Verträge zwischen Dienstleistern und Airlines werden zwischen diesen selbst verhandelt und sind nicht Teil dieses Pflichtenheftes.

1.3 Gültigkeit

Das Pflichtenheft in dieser Fassung hat Gültigkeit ab dem 29. März 2017 bis auf weiteres.

Pflichtenheft-Änderungen sind durch FZAG – Baggage Sorting System oder in gegenseitigem Einvernehmen der jeweiligen Dienstleister und Schnittstellenpartner möglich.

Die Führung des Pflichtenheftes obliegt der FZAG – Baggage Sorting System.

1.4 Verkehrsvorschriften innerhalb der GSA

Als Zusatz zur Bodenverkehrsordnung gelten innerhalb der GSA folgende Vorschriften:

- Das Befahren der Verkehrsflächen in der GSA mit Benzin- oder Dieselfahrzeugen ist nur in begründeten Ausnahmen erlaubt (Einzelfahrten für Gepäckbetrieb, Unterhalt, Selecta etc.).
- Das Parkieren von Fahrzeugen auf Verkehrsflächen der GSA ist verboten (Parkflächen erlaubt).
- Die Höchstgeschwindigkeit innerhalb Gebäuden beträgt 5 km/h (Schrittgeschwindigkeit).
- Max. dürfen 7 beladene oder 10 leere Gepäckwagen an ein Zugfahrzeug angehängt werden.
- Max. dürfen 5 Container-Dollies (beladen oder leer) an ein Zugfahrzeug angehängt werden.
Ausnahme:

Die Rampe Lokalablad 1 nach Dock A darf mit max. 5 Gepäckwagen oder 2 beladenen oder 4 leeren Container-Dollies befahren werden. Dies, weil die Rechtskurve der Rampe links anstatt rechts abwärts neigend ist und deshalb ein höheres Unfallrisiko besteht.

1.5 Unfälle / Sachschäden und Meldungen

Generell gilt, dass für jeden Unfall oder Sachschaden ein Schadenrapport auszustellen ist. "Keine Reparatur ohne Schadenrapport".

Bei Unfällen, an welchen Personen zu Schaden kommen, muss jeweils eine Unfallmeldung durch den jeweiligen Arbeitgeber erfolgen. Sollte die Sachlage nicht eindeutig sein, kann jeweils auch die Polizei (Tel. 117) hinzugezogen werden.

Das Vorgehen bzgl. Arzt-Einweisung der geschädigten Person, Disziplinarmassnahmen des Unfallverursachers oder Ähnliches ist ausschliesslich Sache des jeweiligen Arbeitgebers.

Bei Unfällen, an welchen ein Sachschaden entsteht, muss jeweils ein Schadenrapport durch den jeweiligen Arbeitgeber ausgefüllt werden.

Ausgeführte Reparaturen werden dem Verursacher in Rechnung gestellt.

Sollte ein Sachschaden an einem Mietobjekt innerhalb der GSA entstehen, so ist ein Schadenrapport der FZAG auszufüllen Formulare werden über die Leitwarte A4 vom Intranet heruntergeladen.

Das Original ist der Gebäudeleitzentrale (FZAG 'Service 24', Tel. 043 / 816 24 24, E-Mail: service24@zurich-airport.com) zu senden. Je eine Kopie geht an FZAG – Baggage Sorting System (FZAG 'OBLG', Tel. 043 / 816 73 67, E-Mail: gsa@zurich-airport.com) und an den Schadenverursacher (Arbeitgeber).

Bei Unfällen und Sachbeschädigungen, welche die Erstellung eines Schadenrapportes erfordern, hat sich der Unfall-Verursacher einem Atemtest zu unterziehen, unabhängig davon, ob Verdacht auf Alkohol besteht oder nicht. Die Durchführung des Atemtests obliegt dem jeweiligen Arbeitgeber.

1.5.1 Sachschäden durch Dritte

Bei Sachschäden, welche durch Dritte verursacht werden und kein Verursacher festgestellt werden kann, wird ein Schadenrapport durch die Leitwarte (FZAG – Baggage Sorting System) ausgefüllt, damit die Reparatur des Schadens in die Wege geleitet werden kann.

Kann der Verursacher des Schadens definitiv nicht eruiert werden, werden die Kosten einer entsprechenden Reparatur gemäss unten stehendem Schlüssel aufgeteilt.

Die Berechnung des Aufteilungsschlüssels erfolgt anhand der Gewichtung der Anlagen Nutzung durch die jeweiligen Dienstleister.

Der Aufteilungsschlüssel gilt jeweils für eine Flugplanperiode und wird jeweils auf Beginn einer neuen Flugplanperiode neu berechnet. Als Stichtag gilt der erste Tag des neuen Flugplans.

Die Koordination geschieht durch die Leitwarte FZAG – Baggage Sorting System.

Aufteilungsschlüssel :

Örtlichkeit	Nutzer / Bediener	~ Nutzungs-%	Kostenübernahme-%
Check In 1-3	Handlingsagenten / Selbstabfertiger	100% je Check In Schalter	100% je Schalter durch entsprechenden Nutzer
	Andere	100% FZAG	100% (FZAG GSA)
Sperrgepäckschalter	CGS	100%	100%
Lokalablad 1	SBS/SWP	90%	90%
	DNA	5%	0%
	AAS	5%	0%
	Andere	nur Durchfahrten / Anlage	10% (FZAG GSA)
Lokalablad 2	SBS/SWP	75%	70%
	DNA	15%	15%
	AAS	10%	15%
	Andere	nur Durchfahrten / Anlage	100% (FZAG GSA)
GSA A4 (Transferablad und Sperrgepäckband)	SBS/SWP	85%	100%
	DNA	5%	0%
	AAS	0%	0%
	Andere	nur Durchfahrten / Anlage	100% (FZAG GSA)
GSA A4 (Sortierung EG)	SBS/SWP	100% je genutztem SZ / RT 3	100% je genutztem SZ / RT 3
	DNA	100% je genutztem SZ / RT 3	100% je genutztem SZ / RT 3
	AAS	100% je genutztem SZ / RT 3	100% je genutztem SZ / RT 3
	SBS/SWP	80% (restliche GSA)	80% (restliche GSA)
	DNA	20% (restliche GSA)	20% (restliche GSA)
	Andere	nur Durchfahrten / Anlage	100% (FZAG GSA)
GSA A4 (Sortierung UG)	SBS/SWP	75% (restliche GSA)	75% (restliche GSA)
	DNA	15% (restliche GSA)	15% (restliche GSA)
	AAS	10% (restliche GSA)	10% (restliche GSA)
	Andere	nur Durchfahrten / Anlage	100% (FZAG GSA)
GSA Dock A (Sortierung)	SBS/SWP	100% je genutztem SZ / RT 1-2	100% je genutztem SZ / RT 1-2
	DNA	100% je genutztem SZ / RT 1-2	100% je genutztem SZ / RT 1-2
	AAS	100% je genutztem SZ / RT 1-2	100% je genutztem SZ / RT 1-2
	SBS/SWP	80% (restliche GSA)	80% (restliche GSA)
	AAS	20% (restliche GSA)	20% (restliche GSA)
	Andere	nur Durchfahrten / Anlage	100% (FZAG GSA)
GSA Dock E 'Ost' (Transferablad und Sperrgepäckband)	SBS/SWP	100%	100%
	DNA	0%	0%
	AAS	0%	0%
	Andere	nur Durchfahrten / Anlage	100% (FZAG GSA)
GSA Dock E 'Ost' (Sortierung EG)	SBS/SWP	100% je genutztem SZ	100% je genutztem SZ
	DNA	100% je genutztem SZ	100% je genutztem SZ
	AAS	100% je genutztem SZ	100% je genutztem SZ
	SBS/SWP	100% (restliche GSA)	100% (restliche GSA)
	Andere	nur Durchfahrten / Anlage	100% (FZAG GSA)
GSA Dock E 'Ost' (Sortierung UG)	SBS/SWP	100% (NoRead)	100% (NoRead)
	Andere	nur Durchfahrten / Anlage	100% (FZAG GSA)
GSA Dock E 'West' (Sortierung EG) > Risiko-Sortierziel	SBS/SWP	100% je genutztem SZ	100% je genutztem SZ
	DNA	100% je genutztem SZ	100% je genutztem SZ
	AAS	100% je genutztem SZ	100% je genutztem SZ
	SBS/SWP	60% (restliche GSA)	60% (restliche GSA)
	DNA	40% (restliche GSA)	40% (restliche GSA)
	Andere	nur Durchfahrten / Anlage	100% (FZAG GSA)
Restliche GSA oder	FZAG GSA	100%	100% (FZAG GSA)
	entspr. Mieter/Besitzer	100%	100% (Mieter/Besitzer)

1.6 Reinigung

Innerhalb der GSA werden die Grossflächen durch FZAG oder deren Unterlieferanten gemäss Vorgaben der FZAG – Baggage Sorting System gereinigt.

Die Reinigung unter den Förderstrecken im UG-Bereich sowie in den Verbundtunnels wird durch die Leitwarte-Operator und/oder die Gebäudereinigung der FZAG durchgeführt.

Die Reinigung unter den Sortierzielen (Laterals) wird durch die Gebäudereinigung der FZAG 2x jährlich durchgeführt, wobei die Dienstleister für die Entsorgung grosser Stücke wie z.Bsp. Paletten oder Plastikabdeckungen etc. selbst besorgt sein müssen.

Für die Reinigung um die Sortierziele sind die Dienstleister selbst zuständig, wobei die Sortierziele der Reihe nach vom Equipment freigeräumt werden, so dass die Reinigungsmaschine die Flächen reinigen kann.

Der Abfall unter den Podesten wird so gut es geht von den Dienstleistern vorgängig in die Fahrfläche gewischt bzw. bei grösseren Abfallstücken selbst entsorgt.

Im A4 werden jeweils am Montag, Mittwoch und Freitag von ~13:00 – ~15:00 Uhr (je nach Pünktlichkeit des Flugverkehrs) die Sortierziele durch SBS und DNA freigehalten.

Im Dock A fährt die Reinigungsmaschine jeweils am Montag, Mittwoch und Freitag anschliessend zum A4 durch die Sortierung im Dock A.

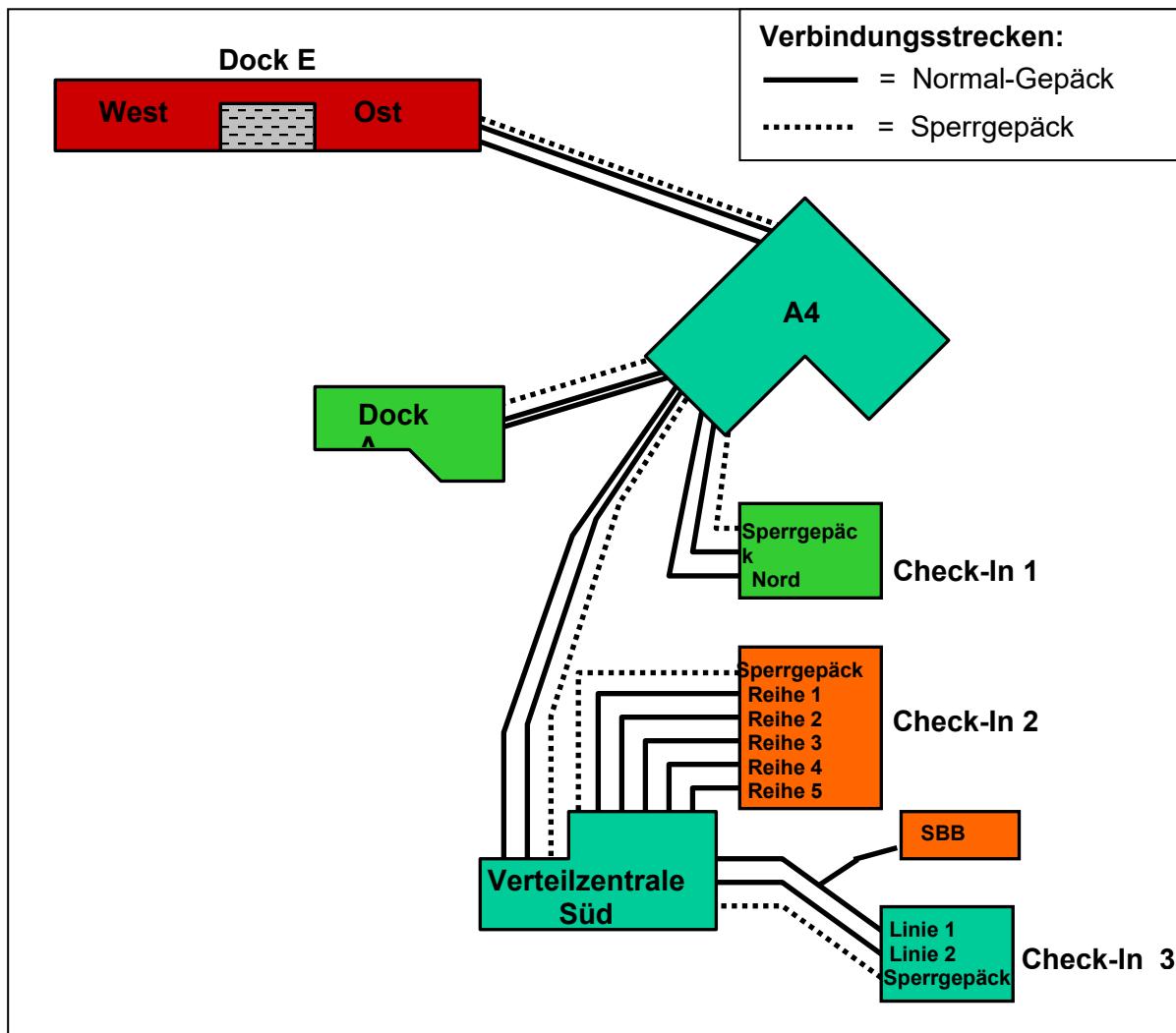
Im Dock E Ost werden jeweils am Mittwoch und Freitag von ~13:15 – ~15:00 Uhr (je nach Pünktlichkeit des Flugverkehrs) die Sortierziele durch SBS freigehalten, das heisst es wird nach dem letzten Outbound nach 13:00 Uhr kein Leermaterial aufgefüllt, bis die Reinigung durch ist, wobei die Reinigung beim Sortierziel 218 beginnt und sich dann in Richtung Sortierziel 201 bewegt.

Im Dock E West werden jeweils am Dienstag und Donnerstag von ~13:15 – ~15:00 Uhr (je nach Pünktlichkeit des Flugverkehrs) die Sortierziele 219 bis 230 durch SBS freigehalten, das heisst es wird nach dem letzten Outbound nach 13:00 Uhr kein Leermaterial aufgefüllt, bis die Reinigung durch ist, wobei die Reinigung beim Sortierziel 230 beginnt und sich dann in Richtung Sortierziel 219 bewegt.

Bei den Sortierzielen 231 – 238 (dnata) wird die Reinigung flexibel in Absprache mit dem jeweiligen Disponenten durchgeführt.

2 Übersicht Gepäcksortierung

2.1 Grunddarstellung Gepäcksortierung



2.2 Anlagenteile und technische Daten

2.2.1 Verbund B2 (Verteilzentrale Süd) nach A4 v.v

- 2 HSC - Linien (Hochgeschwindigkeitslinien) mit je 2000 Bags/Std. Kapazität (V-max.5 m/s=18 km/h)
- 1 Sperrgepäckband mit 500 Bags/Std. Kapazität (V max. 1,5 m/s = 5,4 km/h).

2.2.2 Verbund A4 nach M1 (Dock E) v.v

- 2 Bagtrax Rundläufe (DCV-System) mit je 2400 Bags/Std. Kapazität (V-max.10 m/s=36 km/h)
- 1 Sperrgepäckband mit 500 Bags/Std. Kapazität (V max. 1,5 m/s = 5,4 km/h).

2.2.3 B2 (Verteilzentrale Süd)

- Zusammenführung aller Bänder ex Check-in 2+3 auf die HSC-Linien.
→ Vorgängige Zusammenführung SBB-Strecke (Fly-Bag) in Linie 1 vom Check-in 3.
- Zusammenführung der beiden Sperrgepäck-Linien von Check-in 2+3.

2.2.4 Check-in

- Check-in 1: 45 Check-in Schalter (22x Halle Süd / 23x Halle Nord) und 1 Sperrgepäckband.
- Check-in 2: 124 Check-in Schalter (je 26x Reihe 1-4 und 20x Reihe 5) und 1 Sperrgepäckband.
- Check-in 3: 33 Check-in Schalter (15x Linie 1 / 18x Linie 2) und 1 Sperrgepäckband.

2.2.5 Ankunft

- Zollhalle 1: 5 Racetrack's und 1 Sperrgepäckband sowie 1 Mixed-Band für Transfergepäck oder umgeschriebenes, abfliegendes Gepäck ex Lost&Found (Zollhalle).
- Zollhalle 2: 10 Racetrack's sowie 1 Mixed-Band für Transfergepäck oder umgeschriebenes, abfliegendes Gepäck ex Lost&Found (Zollhalle).
5 Durchreichen (Torsteuerungen) / Bänder für Sperrgepäck.

2.2.6 Sortierung A20 (Dock A)

- 2 Transferabladestellen (nur OSS-Gepäck).
- 2 Sorter (Kippschalensorter) mit je 4500 Bags/Std. Kapazität und einer Geschwindigkeit von 1,8 m/s = 6,5 km/h.
- 2 Scannertore für den Abgleich X-Ray-Status / Pax-Status / Kodierung.
- 1 No-Read Stelle (Handkodierung / -bearbeitung).
- 26 Boxen (Blechrutschen) als Feinsortierziele (= 26 SZ).
- 1 Racetrack (40m) als Feinsortierziel (12 SZ).
- 1 Container-Zwischenlager für 15 LD3- und 16 LD45-Container.

2.2.7 Sortierung A4

- 6 Transferabladestellen im EG.
- 2 Vorsorter (Kippschalensorter) mit je 5060 Bags/Std. Kapazität und einer Geschwindigkeit von 2 m/s = 7,2 km/h.
- 6 Scannertore für den Abgleich X-Ray-Status / Pax-Status / Kodierung.
- 2 No-Read Stellen (Handkodierung / -bearbeitung).
- 8 X-Ray Geräte für die Stufe 1+2.
- 2 X-Ray Geräte für die Stufe 3 (Unsicheres Gepäck).
- 2 X-Ray Geräte für das Sperrgepäck.
- 4 Bagtrax Beladungen für die Verbindung vom A4 nach Dock E (je 2 pro Rundlauf mit je 1200 Bags/Std. Kapazität).
- 2 Bagtrax Entladungen für die Verbindung vom Dock E nach A4 (je 1 pro Rundlauf mit je 2400 Bags/Std. Kapazität).
- 2 HSC-Linien für die Verbindung von der Verteilzentrale Süd nach A4
- 1 Hauptsorter (Kippschalensorter) mit 4300 Bags/Std. Kapazität und einer Geschwindigkeit von 1.8 m/s = 6,5 km/h.
- 1 Scannertor für den Abgleich Pax-Status / Kodierung.
- 1 No-Read Stelle (Handkodierung / -bearbeitung).
- 28 Laterale (2 x 6m lange Förderbänder) als Feinsortierziele.
- 1 Racetrack (60m) als Feinsortierziel (= 12 SZ).

2.2.8 Sortierung M1 (Dock E):

- 6 Transferabladestellen im EG Ost.
- 2 Vorsorter (Kippschalensorter) im UG Ost mit je 5060 Bags/Std. Kapazität und einer Geschwindigkeit von 2 m/s = 7,2 km/h.
- 4 Scannertore für den Abgleich X-Ray-Status / Pax-Status / Kodierung.
- 2 No-Read Stellen (Handkodierung / -bearbeitung).
- 4 X-Ray Geräte für die Stufe 1+2.
- 1 X-Ray Gerät für die Stufe 3 (Unsicheres Gepäck) sowie Sperrgepäck.
- 1 Automatischer Frühgepäckspeicher für ca.280 Gepäckstücke (4 Bahnen à ca.70 Gepäckstücke).
- 2 "Stummel"-Förderbänder für manuell verarbeitetes Frühgepäck.
- 4 Bagtrax Beladungen für die Verbindung vom Dock E nach A4 (je 2 pro Rundlauf mit je 1200 Bags/Std. Kapazität).
- 2 Bagtrax Entladungen für die Verbindung vom A4 nach Dock E (je 1 pro Rundlauf mit je 2400 Bags/Std. Kapazität).
- 1 Hauptsorter (Kippschalensorter) Dock E 'Ost' mit 4300 Bags/Std. Kapazität und einer Geschwindigkeit von 1.8 m/s = 6,5 km/h.
- 1 Scannertor für den Abgleich Pax-Status / Kodierung.
- 1 No-Read Stelle (Handkodierung / -bearbeitung).
- 18 Laterale (2 x 6m lange Förderbänder) als Feinsortierziele.
- 1 Hauptsorter (Kippschalensorter) Dock E 'West' mit 4300 Bags/Std. Kapazität und einer Geschwindigkeit von 1.8 m/s = 6,5 km/h.
- 1 Scannertor für den Abgleich Pax-Status / Kodierung.
- 1 No-Read Stelle (Handkodierung / -bearbeitung).
- 20 Laterale (2 x 6m lange Förderbänder) als Feinsortierziele.

2.3 Leitsystem

Das installierte Leitsystem besteht aus einer Hot-Standby-Architektur mit hoher Verfügbarkeit und Performance.

Die Datenbank- und Sortierrechner stehen geographisch getrennt voneinander in unterschiedlichen Rechnerräumen im Gebäude A4 sowie im Gebäude A20 (Dock A).

3 GSA - Betrieb

3.1 Betriebszeiten

Die Anlagen-Betriebszeit beträgt im Normalfall 18 ¾ Stunden, von 04:00 Uhr bis 23:00 Uhr. Je nach täglichem Flugverkehrsaufkommen werden die Zeiten entsprechend angepasst.

Jeweils zu Ferienbeginn oder vor bestimmten Feiertagen können die Betriebszeiten auf Wunsch der Dienstleister und nach entsprechender Absprache verlängert werden. Ein definitiver Entscheid darüber wird von FZAG - Baggage Sorting System getroffen und ist bei Anwendung kostenneutral.

Informationen an die Dienstleister und Schnittstellenpartner erfolgen durch die Leitwarte FZAG – Baggage Sorting System.

Im Gesamtkonzept wird halbjährlich (jeweils auf Beginn einer neuen Flugplanperiode) überprüft, welche Anlagenteile der GSA wie in Betrieb genommen werden. Entsprechende Massnahmen werden den Dienstleistern und Schnittstellenpartnern schriftlich kommuniziert.

3.1.1 Betriebsbeginn

Auf Betriebsbeginn (04:00 Uhr) werden sämtliche zum Betrieb nötigen Anlagenteile eingeschaltet. Beim erstmaligen Anlauf einer Strecke wird eine Anlaufwarnung mittels Signalhörnern innerhalb der Anlage durchgegeben.

Mit Rücksicht auf die Personalressourcen der Dienstleister wird der automatische Frühgepäckspeicher erst verspätet eingeschaltet. Mit dieser Massnahme wird verhindert, dass Sortierziele welche personell noch nicht besetzt sind frühzeitig mit Frühgepäck 'überfüllt' werden.

3.1.2 Betriebsende

Das Betriebsende geschieht nach Absprache zwischen dem jeweiligen Leitwarte-Operator und den dienstuenden Dienstleistern (Teamleiter SBS / Disponent dnata etc.) anhand der Informationen der letzten Inbound-Flüge.

Bei der Absprache bzgl. Betriebsende bzw. letzter Anschlussflüge soll auf folgendes geachtet werden:

- wenn immer möglich nicht alle Anlagenteile in Betrieb belassen (Dock-interner Gepäckumschlag, letzten Flug ins Dock E nehmen, wenn nur Anschlüsse für Dock E v.v.)
- ein letzter Anschluss via Sperrgepäckstrecke sortieren
- No-Read Kodierung oder der X-Ray Level 2/3 nicht vollumfänglich bis zum Schluss weiter betreiben
- Gepäck nicht mehrmals in die Hand nehmen müssen
- Kurze Anschlüsse (z.B. <35 Min. und ex OSS-Stationen) nicht abladen, sondern dem Fahrer mitgeben
- Trough-Container (ex OSS-Stationen) nicht abladen, sondern nach Cross-Check direkt verschieben
- ständiger Austausch zwischen Handler und Leitwarte über die Durchführung der letzten Anschlüsse

Die Information über den Betriebsschluss an das SIKO-Personal der Röntgenstationen erfolgt durch den jeweiligen Leitwarte-Operator.

3.2 Sortierzielbelegung

An der Sortierzielbelegung wird entschieden, welche Kurse wann, wie lange und in welchem Sortierziel (und somit in welchem Anlagenteil) sortiert werden.

Folgende Faktoren werden beachtet und nach Möglichkeit in der Belegung von FZAG - Baggage Sorting System entsprechend umgesetzt:

- Widebody / Narrowbody
- Anzahl gleichzeitig zur Beladung freigegebener Kurse am selben Sortierziel
- Kurse gleicher Airlines bzw. Dienstleistern möglichst kompakt zuteilen (geographische Aufteilung der nötigen Sortierziele)
- Öffnungszeiten der Sortierziele allgemein (mind. 2 ½ Std. vor STD/ETD)
- Öffnungszeiten der Sortierziele anhand Anschlussgepäck
- Flugabschlusszeiten (Blinken der Flugabschluss-Leuchte)
- Aufteilung der Sortierziele anhand der Standplatzbelegung (Flughafenkopf / Dock E) (Den Wünschen der Dienstleister wird dabei Rechnung getragen)
- Möglichkeiten der frühzeitigen Schliessung eines Anlagenteils
- Trennung von Kursen mit ähnlichen Flugnummern und Destinationen bzw. 3-Buchstaben-Codes
- Frühgepäckzuteilung
- Kundenwünsche

Regelwerk:

	1. Flug	2. Flug	3. Flug	4. Flug
Bsp. 1)	Langstrecken (WB)	Langstrecken (WB)	Mittel- / Kurzstrecken (WB/NB)	Mittel- / Kurzstrecken (WB/NB)
		STD-Abstand zu 1. Flug : mind. 4 Std.	STD-Abstand zu 2. Flug : WB = mind. 2 ½ Std. NB = 0	SZ-Oeffnung erst nach Abgang des 1. Fluges.

oder

Bsp. 2)	Langstrecken (WB)	Mittel- / Kurzstrecken (WB/NB)	Mittel- / Kurzstrecken (WB/NB)	Mittel- / Kurzstrecken (WB/NB)
		STD-Abstand zu 1. Flug : WB = mind. 2 ½ Std. NB = 0	STD-Abstand zu 2. Flug : WB = mind. 2 ½ Std. NB = 0	SZ-Oeffnung erst nach Abgang des 1. Fluges.

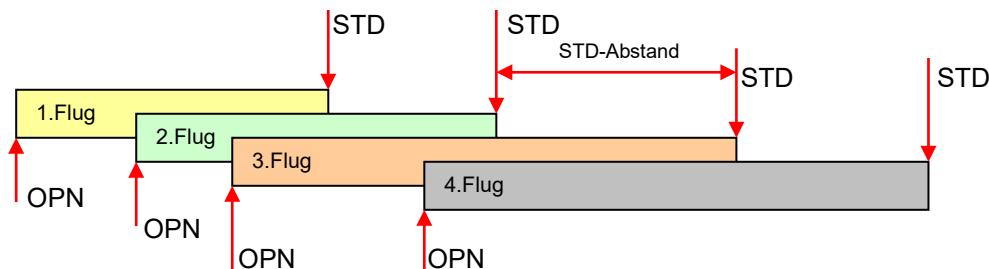
oder

Bsp. 3)	Mittelstrecken (WB)	Lang- / Mittel- / Kurz- strecken (WB/NB)	Mittel-/ Kurzstrecken (WB/NB)	Mittel-/ Kurzstrecken (WB/NB)
		STD-Abstand zu 1. Flug : WB = mind. 2 ½ Std. NB = 0	STD-Abstand zu 2. Flug : WB = mind. 2 ½ Std. NB = 0	SZ-Oeffnung erst nach Abgang des 1. Fluges.

oder

Bsp. 4)	Kurzstrecken (NB)	Lang- / Mittel- / Kurz- strecken (WB/NB)	Mittel- / Kurzstrecken (WB/NB)	Mittel- / Kurzstrecken (WB/NB)
		STD-Abstand zu 1. Flug : WB = 0 NB = 0	STD-Abstand zu 2. Flug : WB = mind. 2 ½ Std. NB = 0	SZ-Oeffnung erst nach Abgang des 1. Fluges.

Schematische Darstellung:



Je nach Gepäckaufkommen können ad hoc - Änderungen in Absprache zwischen Dienstleister und Leitwarte-Operator getroffen werden.

Die Sortierzielbelegung wird von der Leitwarte (FZAG - Baggage Sorting System) halbjährlich, jeweils spätestens eine Woche vor Beginn einer neuen Flugplanperiode durchgeführt und bekanntgegeben.

Den Ressourcen der Dienstleister wird dabei soweit möglich Rechnung getragen. Es wird darauf geachtet, dass ihnen bei Einhaltung der Vorgaben möglichst keine diesbezüglichen Zusatzkosten entstehen.

Wünsche bzgl. Mitwirkung an der Sortierzielbelegung oder Zuteilung bestimmter Sortierziele für die Nutzer müssen von den Dienstleistern spätestens 1 Monat vor Beginn einer neuen Flugplanperiode bei der Leitwarte (FZAG - Baggage Sorting System) schriftlich eingegeben werden.

Eine Garantie auf Mitwirkung bzw. vollständige Umsetzung der eingegebenen Wünsche existiert nicht. Bzgl. Mitwirkung an der Sortierzielbelegung erhalten Dienstleister mit hohem Gepäckvolumen den Vorrang.

Grössere Änderungen können bis 4 Wochen nach Publikation der Sortierzielbelegung schriftlich eingegeben werden.

Solche Änderungswünsche werden überprüft und nach Möglichkeit in einer Änderungs-Sortierzielbelegung kommuniziert.

Eine Garantie zur Umsetzung der Wünsche kann seitens FZAG – Baggage Sorting System nicht abgegeben werden.

3.3 Gepäck – Transportzeiten

Längste Transportzeiten im Vollbetrieb des Systems (ohne Anlagenstörungen und inkl. X-Ray Stufe 1):

Zeiten in Minuten und Sekunden

Von:	Nach:	Dock A (Sortierziel 79)	A4 (Sortierziel 115)	Dock E Ost (Sortierziel 218)	Dock E West (Sortierziel 238)
Check-in 1 Nord	10' 50"	09' 25"	14' 45"	16' 10"	
Check-in 1 Süd	10' 25"	09' 00"	14' 20"	15' 45"	
Check-in 2, Reihe 1	11' 10"	09' 45"	15' 15"	17' 00"	
Check-in 2, Reihe 2	11' 15"	09' 50"	15' 20"	17' 05"	
Check-in 2, Reihe 3	11' 15"	09' 50"	15' 20"	17' 05"	
Check-in 2, Reihe 4	11' 10"	09' 45"	15' 15"	17' 00"	
Check-in 2, Reihe 5	11' 20"	09' 55"	15' 25"	17' 10"	
Check-in 3, Linie 1 (SWP)	11' 50"	10' 25"	15' 50"	17' 30"	
Check-in 3, Linie 2 (SWP)	11' 55"	10' 30"	15' 55"	17' 35"	
SBB-Fly-Linie	12' 20"	11' 05"	16' 20"	18' 00"	
Transferablad Dock A (mit X-Ray)	09' 25"(via A4)	07' 50"	13' 20"	15' 10"	
Transferablad Dock A (für OSS)	02' 25"(direkt)	07' 50"	13' 20"	15' 10"	
Transferablad A4	06' 35" (OSS = 03' 30")	04' 55"	10' 40"	12' 15"	
Transferablad Dock E (Midfield)	09' 00"	10' 00"	04' 45"	06' 35"	
Sperrgepäck Check-in 1	09' 00" (*1)	08' 25" (*1)	18' 25" (*1)		
Sperrgepäck Check-in 2	12' 20" (*1)	11' 45" (*1)	21' 45" (*1)		
Sperrgepäck Check-in 3	12' 50" (*1)	12' 15" (*1)	22' 15" (*1)		
Sperrgepäck Transferablad Dock A	04' 45' (*1/*2)	04' 10" (*1/*2)	14' 12" (*1/*2)		
Sperrgepäck Transferablad A4	04' 20" (*1)	03' 45" (*1)	13' 50" (*1)		
Sperrgepäck Transferablad Dock E	16' 10" (*1)	15' 35" (*1)	25' 40" (*1/*3)		

*1 Messung jeweils via A4 UG, inklusive 25 Sekunden für das X-Ray Handling.

*2 Ex Transferablad Dock A wird das Sperrgepäck in der Kurve vor dem Brandschutztor auf die Strecke ex Check-in 1 gelegt.

*3 Sperrgepäck, welches innerhalb des Dock E abgefertigt wird, kann anstelle des Bandtransportes via X-Ray im A4 (25' 40") durch manuelles Handling im UG-Ost am X-Ray 3.Stufe -Gerät geröntgt werden. Zeitaufwand hierfür: ca. 10 Minuten, je nach Verfügbarkeit des Liftes und X-Ray Gerätes. Beim manuellen Handling gilt zu beachten, dass dies nur mit erheblichem Mehraufwand an Personal des jeweiligen Dienstleisters zu bewerkstelligen ist.

3.4 Gepäck – Abmessungen

3.4.1 Normalgepäck

Als Normalgepäck gilt alles Gepäck, welches folgende Werte nicht über- bzw. unterschreitet.

Maximalwerte: - 900x450x700mm (LxBxH) und 40 kg Gewicht

Minimalwerte: - 200x200x50mm (LxBxH) und 2 kg Gewicht

Nur Gepäck welches innerhalb dieser Werte liegt und keine der unter [Punkt 4.7](#) (Sperrgepäck) aufgelisteten Ausnahmen darstellt, darf über die Normalbänder der Anlage zugeführt werden. Alles andere Gepäck muss als Sperrgepäck behandelt werden.

3.4.2 Sperrgepäck

Als Sperrgepäck gilt dasjenige Gepäck, welches die Masse von Normalgepäck über- bzw. unterschreitet oder welches von seiner Art her nicht für den Transport auf Förderbändern geeignet ist. (Siehe Gepäck-Auflistung unter [Punkt 4.7](#), sowie [Anhang I](#))

Beim Sperrgepäck wird zwischen bandfähigem und nicht-bandfähigem Sperrgepäck unterschieden.

3.4.2.1 Bandfähiges Sperrgepäck

Als bandfähiges Sperrgepäck gilt dasjenige Gepäck, welches die Masse von Normalgepäck über- bzw. unterschreitet und via die separat geführten Sperrgepäckbänder transportiert werden darf.

Die max. zulässigen Sperrgepäckmasse für den Förderband-Transport sind wie folgt festgelegt:

Bei einer Länge bis zu 1600mm = 1600 x 900 x 800mm (LxBxH),

bei einer Länge zwischen 1600 und 1900mm = 1900 x 800 x 800mm (LxBxH),

bei einer Länge zwischen 1900 und 3000mm = 3000 x 600 x 600mm (LxBxH),

bei einer Länge zwischen 3000 und 5000mm = 5000 x 200 x 200mm (LxBxH).

Das max. zulässige Gewicht pro Sperrgepäck beträgt 50kg. Einzelne, bis 70 kg schwere Sperrgepäcke dürfen auf das Sperrgepäck-Förderband abgeladen werden, sofern genügend Abstand (4m) auf dem Förderband eingehalten wird.

Sperrgepäck, welches die Minimalwerte von Normalgepäck unterschreitet muss zwingend in Gepäckwannen auf das Sperrgepäckband abgeladen werden.

Alles andere Sperrgepäck muss als nicht bandfähiges Sperrgepäck behandelt werden. (siehe dazu auch untenstehenden [Punkt 3.4.2.2](#) und [Punkt 4.7](#))

Bzgl. Abmessungen der Sperrgepäck-Röntgenanlage und entsprechendem Gepäckhandling siehe [Punkt 3.5.2](#).

3.4.2.2 Nicht bandfähiges Sperrgepäck

Folgende Gepäcke gelten als nicht-bandfähiges Sperrgepäck und müssen manuell via Lift und Strasse transportiert werden. Zuständig für den Transport sind die Dienstleister selbst. (siehe auch [Punkt 4.7](#)):

- Alle Sperrgepäcke, welche die Dimensionen des bandfähigen Sperrgepäcks überschreiten, bzw. abstehende Teile wie z.Bsp. Fahrradpedalen, nicht einklappbare Lenker etc. aufweisen oder auch nicht eingepackte Fahrräder oder Fahrräder in zu grossen Schachteln sowie batteriebetriebene Rollstühle o.Ä.
- Alle Gepäcke welche die Minimalwerte des Normalgepäcks unterschreiten und nicht in Gepäckwannen via Normalgepäckband transportiert werden können.
- Lebende Tiere.

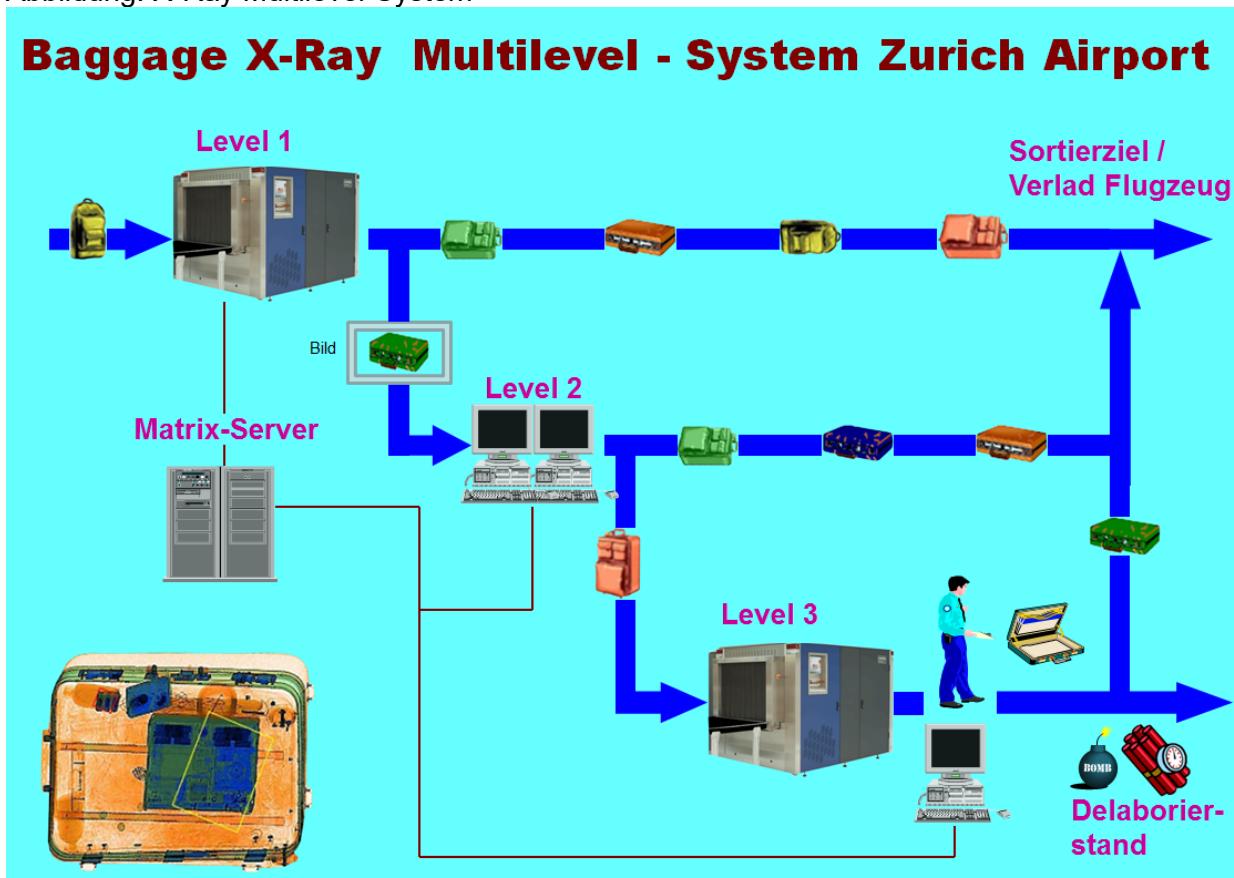
3.5 Sicherheitskontrolle

Im Förderstrom der GSA ist eine 100%-ige Gepäck-Sicherheitskontrolle (X-Ray) integriert.

Sämtliches, in ZRH abfliegendes Gepäck muss gemäss den Vorgaben vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) vor dem Verlad in die Gepäck-Container oder auf Wagen einer Sicherheitskontrolle unterzogen werden.

Für die Durchführung der Sicherheitskontrolle ist im Auftrag der FZAG die Sicherheitsabteilung der Polizei (SIKO) zuständig.

Abbildung: X-Ray Multilevel-System



3.5.1 X-Ray – Ablauf

Die Sicherheitskontrolle läuft stufenweise, wie folgt ab:

- Stufe 1: Alles Gepäck wird in den Stufe 1 -Geräten automatisch geröntgt (Geräte-Parameter). Das OK-Gepäck wird anschliessend normal weitersortiert und das NEG-Gepäck durchläuft die Stufe 2.
- Stufe 2: Für die in der ersten Stufe negativ gescannten Gepäckstücke werden die Röntgenbilder auf separate Workstations (PC's) aufgeschaltet. Sämtliche Bilder werden dann von den Sicherheits-Kontrolleuren der SIKO ausgewertet. Während das OK-Gepäck anschliessend normal weiter sortiert wird, läuft das NEG-Gepäck in die Stufe 3.
- Stufe 3: Die Stufe 3 ist von der SIKO vor Ort personell besetzt. Hier hat der Kontrolleur die Möglichkeit, die NEG-Gepäcke weitere Male durch das Röntgengerät laufen zu lassen sowie sie einer Sichtkontrolle zu unterziehen. Während das OK-Gepäck zurück auf die Anlage geht und normal weitersortiert wird, wird das NEG-Gepäck weitergehend untersucht.

3.5.2 X-Ray – Sperrgepäck

Für das Sperrgepäck stehen zwei separate Röntgengeräte (Durchlass-Öffnung BxH 1060x800mm) zu Verfügung. Sämtliche Sperrgepäckbänder laufen zentral im A4 UG zusammen und sind mittels Modulförderband mit den 2 Röntgengeräten verbunden.

Für die Entnahme der Sperrgepäcke von den Förderbändern, die Zuführung in das Röntgengerät und die Bildauswertung ist das SIKO-Personal der Kantonspolizei im Auftrag der FZAG zuständig.

Die Weiterverteilung der Sperrgepäcke nach dem Röntgen läuft automatisch mittels Scanner-Lesung und 3-fach Vertisorter zum entsprechenden Anlagenteil wo der Flug sortiert wird.

No-Read Sperrgepäcke werden durch die SIKO-Mitarbeiter mittels MCS-Bedienung nachbehandelt. Entsprechende Schulungen werden durch die Teamleiter der FZAG – Baggage Sorting System durchgeführt, siehe auch [Anhang C](#), MCS – Funktionen Kodierstation/Transferablad.

Übergrosse Sperrgepäcke können durch die SIKO-Mitarbeiter an einem separaten (stand-alone) Gerät mit grösserem Einlass geröntgt werden (Durchlass-Öffnung BxH 1060x1000mm).

Das nicht bandfähige Sperrgepäck muss von den Dienstleistern auf Umladwagen/Containern zur Röntgenkontrolle gebracht werden. Der Dienstleister übernimmt die Zuführung des Gepäcks in das Röntgengerät sowie auch die Entnahme nach positiver Röntgenkontrolle und den Verlad auf Wagen/Container.

3.5.3 Highrisk-Kontrolle

Vom BAZL als Highrisk definierte Flughäfen, Airlines oder einzelne Flüge werden insoweit gesondert überprüft, als dass bei diesen zwingend die 2. Röntgenstufe (Bildbearbeitung) aufgeschaltet wird.

Ein direkter automatischer Transport des Gepäcks in die X-Ray Stufe 3 ist nicht möglich.

Die Pflege der entsprechenden Listen erfolgt durch den Leiter FZAG – Baggage Sorting System oder dessen Stellvertreter anhand der entsprechenden Vorgaben der Sicherheitsabteilung der FZAG nach Absprache mit der Kantonspolizei.

3.5.4 X-Ray – Ausnahmen

3.5.4.1 Nach Herkunftsflughafen

Transfer-Gepäckstücke von ausgewählten und vom BAZL bestätigten Herkunftsflughäfen, welche ebenfalls eine 100%-ige Sicherheitskontrolle mit gleichem Standard durchführen, müssen in ZRH nicht nochmals geröntgt werden. (OSS - One Stop Security)

Die Pflege der entsprechenden Listen erfolgt durch den Leiter FZAG – Baggage Sorting System oder dessen Stellvertreter anhand der entsprechenden Vorgaben der Sicherheitsabteilung von FZAG nach Absprache mit der Kantonspolizei.

3.5.4.2 Nach Anschlüssen unter 40 Min.

Um die Gepäck-Umladezeit bei Anschlüssen unter 40 Min. zu beschleunigen, kann das BAZL Ausnahmen bewilligen.

Abmachungen diesbezüglicher Direktumlade mit dem BAZL erfolgen ausschliesslich durch die Airlines (unter Einbezug des für die Airline zuständigen Handlingsagenten).

In aller Regel werden hierzu die sog. OSS (One Stop Security) – Stationen gezählt.

→ Alle Stationen, welche vom BAZL als sicher gemeldet wurden und welche nicht unter den Artikel 15 der Regelung (EC) Nr. 1486/2003 fallen. (Anhang zur Regelung (EC) Nr. 2320/2002).

3.6 GSA – Schnittstellengremien

Organisations- und Sitzungsmatrix:



GSA_Organisations matrix_20190101.pdf
GSA_Organisations matrix_20190101.pdf

GSA Steering Committee

Andreas Bachmann, Ralph Hoppenheit, Pierre Alain Vienne, Nino Peterhans, Roman Frick
(und bei Bedarf Matthias Brodbeck, Dani Stadler, Dieter Bachmann)

- Übergeordnete Fragen zum gesamten Gepäckprozess
- Definition der Aufgabenteilung
- Investitionsentscheide resp. Anträge
- Eskalationsstufe für Streitfälle und Probleme
- Krisenmanagement
- Koordination mit dem Eigentümer

Einberufen nach Bedarf (~4x pro Jahr)

GSA LKM (Lenkungs- und Koordinationsmeeting OG - MT)

Andreas Bachmann, Ronny Roth, Tom Calame, Pierre Alain Vienne, Ralph Hoppenheit (und bei Bedarf Dani Stadler, Dieter Bachmann)

- Information, Koordination, Entscheid und Haltung in der Zusammenarbeit
- Koordination Betrieb – Unterhalt
- Definition der Aufgabenteilung
- Briefing Steering Zone A
- Investitionsentscheide, resp. Anträge
- Sicherstellung GSA Kapazität
- Tracking CI – Massnahmen
- Eskalationsstufe

Einberufen nach Bedarf (~4x pro Jahr)

Zuständigkeiten

GSA Betrieb (OGLG)

- Betrieb der Anlage
- Optimierung der Gepäckprozesse
- Disposition bei Ausfällen
- Koordination mit den Kunden
- Reinigung der Anlage und Umgebung
- KST 24'300, 24'310, 24'320, 24'330 und KTR 2'430'000

GSA Anlage (MTG)

- Instandhaltung der GSA
- Optimierung der Anlage
- Projektleitung bei Projekten der GSA Anlage
- Beschaffung von Anlageteilen und Geräten der GSA
- GSA Wartungsverträge
- KST 52'720 und 52'730

und GSA IT (FIBC)

- Instandhaltung GSA IT
- Betrieb der GSA IT (S/W & H/W)
- Software Updates
- Hardware Updates
- GSA IT Verträge
- KST 68'170 und 68'175

GSA Sicherheit (OSE)

- Gepäcksicherheitsprozesse
- Definition der Sicherheitsanforderungen
- Koordination mit Polizei, Betrieb und Anlage
- Beschaffung von nicht in die GSA integrierten Sicherheitsanlagen

Regelmässig abgehaltene Meetings

GSA SSM (Schnittstellenmeeting)

OGLG

MTG

FIBC

SWP - Swissport

DNA - Dnata

AAS - Airline Assistance Switzerland

Kantonspolizei (KOA)

monatlich

GSA UAM (Unterhalts- und Analysemeeting) inkl. GSA IT

MTG

FIBC

OGLG

monatlich

GSA SKM (Sicherheitskoord.)

OSE

OGLG

MTG

FIBC

Kantonspolizei (KOA)

quartalsweise

4 Gepäckhandling

4.1 Check-in

Das Check-in sowie eine dem Passagieraufkommen entsprechende Schalterbesetzung ist Aufgabe der Dienstleister. Die Zuteilung der Check-in Schalter wird der FZAG Operations und Kapazitäts-Planung und vom FZAG Terminal-Management in Zusammenarbeit mit den Airlines/Handlingsagenten bestimmt. Die Einhaltung der Vorgaben wird vom FZAG Terminal Management kontrolliert.

Für die Einhaltung der Check-in Deadlines (LAT – Latest Acceptance Time) sind die Dienstleister zuständig.

Die Check-in Agents haben dafür zu sorgen, dass nur Normalgepäck (siehe [Punkt 3.4](#)) via die Förderbänder ex Check-in der GSA zugeführt werden.

Um Anlagenstörungen zu vermeiden, sind alle kleinen, rundlichen und leichten Gepäcke (wie z.Bsp. Schminkkoffer, Schlafsäcke oder Hutschachteln etc.) sowie Gepäcke mit „wehenden“ Bändeln (wie z.Bsp. Rucksäcke etc.) mit entsprechenden Gepäckwannen zu befördern.

Bei Gepäck mit Rollen ist darauf zu achten, dass diese mit den Rollen nach oben oder zu einer Seite hin auf das Förderband gelegt werden. Kleine Koffer bis zu einer Breite von ca.450mm sollten hingelegt anstelle gestellt werden. Damit können Störungen minimiert werden.

Die Passagierabfrage bzgl. Dangerous Goods ist ebenfalls durch die Dienstleister zu tätigen.

Sperrgepäck ist vom Normalgepäck strikte zu trennen und via die separaten Sperrgepäckbänder der GSA zuzuführen.

Nicht bandfähiges Sperrgepäck ist via Lifte und Strassen zu transportieren.

(Siehe dazu auch [Punkt 4.7.3](#) Sperrgepäck-Lifte und [Anhang F](#))

Die Behandlung des bandfähigen und nicht bandfähigen Sperrgepäcks nach dem Check-in Prozess ist Sache der FZAG Gepäckwagenlogistik, welche die Sperrgepäckschalter bedient und das Sperrgepäck nach entsprechender Kontrolle (Pax-Bag) weiterbefördert.

Bei Nichteinhaltung der Vorgaben bzgl. der Gepäckbeförderung auf der Sortieranlage behält sich FZAG vor, die Dienstleister anzugehen, um mit ihnen zusammen entsprechenden Massnahmen zu definieren. Als Messgrösse gilt die [Statistik „GSA-Störungen / 'E'](#) mit spezifischer Angabe des Grundes, der FZAG Leitwarte-Log sowie die Check-in Schalternutzung (10-Min. Schalternutzungszeiten), welche den Dienstleistern wöchentlich per Mail abgegeben wird.

4.1.1 Gepäckwannen

Zur Beförderung von eher kritischen Gepäckstücken sind von den Dienstleistern Gepäckwannen zu benutzen. (Aussenabmessung Gepäckwanne: 870 x 470 x 15 mm)

In die Gepäckwannen gehören alle Gepäcke, welche die Abmessungen für Normalgepäck unterschreiten und welche mittels den Klettbändern der Wannen auch entsprechend fixiert werden können. (Sollte ein sauberes Fixieren in der Wanne nicht möglich sein, muss das Gepäck als nicht bandfähiges Sperrgepäck behandelt werden.)

Des weiteren gehören Gepäcke in eine Wanne, welche sehr leicht sind und „zerbrechlich“ wirken (z.Bsp. Hutschachteln), Gepäcke mit sehr vielen langen Bändeln wie Rucksäcke (wenn die Bändel nicht ordentlich verpackt werden können), Beauty-Cases, runde Gepäcke/Taschen die rollen können, einzelne Schlafsäcke und Schlafmatten, Ski-Schuhe und Ski-Schuhtaschen, Kleider- und Anzugssäcke sowie alle Gepäcke bei denen vermutet werden kann, dass sie auf dem Bandweg eingeklemmt werden oder herunterfallen könnten.

Achtung:

Alles Gepäck welches grösser ist als die Wanne selbst und somit Überhang hat, darf nicht auf die Normalbänder eingecheckt werden. Diese Gepäcke/Gegenstände müssen zwingend als Sperrgepäck behandelt werden (ggf. trotz Überhang auch in einer Wanne).

Bei einer Wannennutzung muss das Gepäck zwingend mit den Klettbändern gesichert werden. Dies, da ein Gepäck, welches innerhalb der Gepäcksortierung herumfährt mehrmals gekippt und immer wieder hin und her geworfen wird, so dass eben nicht befestigte Gepäcke herausfallen und unter Umständen auch kaputt gehen.

Mit dem ordentlichen Gebrauch der Klettverschlüsse wird sichergestellt, dass das Gepäck nicht von der Wanne getrennt wird und somit Störungen innerhalb der Anlage und des Gepäckflusses minimiert werden können.

Die Gepäckwannen gelten als Bestandteil der Anlage und werden den Dienstleistern zu Verfügung gestellt.

Die Bereitstellung der Wannen geschieht zentral wie folgt:

- a) Check-in 1
Breitstellung durch SBS im G01 bei den Liften vor dem Lokalablad 1 (Lift 115 / 116).
- b) Check-in 2
Breitstellung durch SBS im G0 beim Lift im Lokalablad 2 (Lift 209).
- c) Check-in 3
Breitstellung durch SBS im G0 beim Lift im Lokalablad 2 (Lift 209).
- d) Transferabladestellen
Bereitstellung durch SBS an sämtlichen, genutzten Transferabladestellen.
- e) Gepäckwannen ex Sortierziele müssen jeweils wieder zu den Transferabladestellen im jeweiligen Anlagenteil rückgeführt werden, wo sie durch die SBS auf die dafür vorgesehenen Wannenhalter gelegt werden.

Die Feinverteilung an die Check-in Schalter erfolgt durch die Mitarbeiter der Gepäckwagenlogistik von den Sperrgepäckschaltern.

Bei Nichteinhaltung der Vorgaben bzgl. der Gepäckwannennutzung behält sich FZAG vor, die Dienstleister anzugehen um mit ihnen zusammen entsprechende Massnahmen zu definieren.

Als Messgrösse gilt die [Statistik „GSA-Störungen / 'E'“](#) mit spezifischer Angabe des Grundes sowie der FZAG Leitwarte-Log.

4.1.2 Störungen im Check-in Bereich

Um bei Anlagen-Störungen den Anlagen- und Gepäckfluss möglichst schnell wieder hochzufahren und damit die Stillstands-Dauer entsprechend klein zu halten, können einzelne Störungen in den Check-in Bereichen durch das Personal vor Ort schnell und unkompliziert selbstständig behoben werden.

Diese Störungsbehebung stellt eine Unterstützung des Anlagenbetreibers und -instandhalters im Sinne eines geordneten und zügigen Gepäckprozesses dar und entbindet diesen nicht von seiner Pflicht bzgl. der vollumfänglichen Störungsbehebung innerhalb der GSA.

Die für diese Störungsbehebung nötigen Arbeitsanweisungen im [Anhang H](#) dienen den Check-in Agents und Sperrgepäck-Mitarbeiter als kleines Brevier für die sachgemäße Behebung der Störungen in ihrem Bereich.

Folgende Rubriken/Störungsarten werden in diesen Arbeitsanweisungen beschrieben:

- Gepäck-Art
- Zolltor
- Betriebsaus-Schalter
- Zutrittssicherung
- Sammelband Einklemmüberwachung
- Einschleuseband Einklemmüberwachung
- Höhenkontrolle (nur im Check-in 3)

- Check-in Waagen
- Gepäck Label und Labeldrucker

Da in den 3 Check-in Bereichen zum Teil unterschiedliche Anlagen-Komponenten eingebaut sind, wurden die Arbeitsanweisungen diesen 3 Bereichen angepasst.

4.1.2.1 Zutrittssicherungen

Um einen ungewollten Abtransport von vor allem herumkrabbelnden Kleinkindern zu verhindern, ist jeder Check-in Schalter mit einer Zutrittssicherung ausgerüstet. (siehe [Punkt 4.1.2](#) bzw. [Anhang H](#)).

Die Check-in Agents haben darauf zu achten, dass sie die Zutrittssicherungen nicht aus Unachtsamkeit ausgelöst werden.

Bzgl. der Auslösungen von Zutrittssicherungen sollten diese einen Wert von täglich max. 8 Zutritts-sicherungen pro Check-in Reihe nicht übersteigen. Entsprechende Tages-Auswertungen werden den Dienstleistern auf Anfrage zu Verfügung gestellt.

Bei einer Überschreitung des Maximal-Wertes behält sich FZAG vor, die Dienstleister anzugehen um mit ihnen zusammen entsprechende Massnahmen zu definieren.

Als Messgrösse gilt die [Statistik „Zutrittssicherungen“](#) sowie diesbezügliche FZAG Leitwarte-Log Einträge und/oder Videoaufzeichnungen.

Bei längerfristigen Anlagenstillständen, hervorgerufen durch diesbezügliche Unachtsamkeit der Dienstleister, welche Anschlussbrüche zur Folge haben, kann FZAG nicht zur Rechenschaft gezogen werden.

4.2 Transferablad

Die Infrastruktur des Flughafens Zürich ist darauf ausgerichtet, dass Transferpassagiere und deren Gepäck bei mindestens 40 Minuten Umsteigezeit (Minimum Connecting Time, MCT) ihren Anschlussflug erreichen können.

Selbstabfertiger und Dienstleister sind verpflichtet, ihre Abfertigungsprozesse so auszustalten, dass die MCT nicht gefährdet und nicht unterschritten wird.

Gemäss der IATA Resolution 780 – Attachment A hat Transfergepäck Vorrang gegenüber Lokalgepäck. Die Handling Agents sind dafür besorgt, dass Transfer- und Lokalgepäck gesondert geladen und an den entsprechenden Anlieferungsortlichkeiten angeliefert wird.

Die Flughafen Zürich AG kann Ausnahmen zur Unterschreitung der MCT erteilen/bewilligen, sofern die Qualitätsvorgaben aus der vorliegenden Abfertigungsberechtigung erfüllt werden.

Für das Transfergepäck-Handling stehen den Dienstleistern in jedem GSA-Teil entsprechende Abladestellen zu Verfügung.

Die einzelnen Fuhren (Container-/Wagenzüge) an die Transfergepäck-Aufgabestellen dürfen 4 Einheiten nicht übersteigen. (4 Container ; 3 Container + 1 Wagen ; 2 Container + 2 Wagen ; 1 Container + 3 Wagen oder 5 Wagen).

Bei längeren Fuhren wird die Zufahrt zu den anderen Aufgabestellen behindert und es kommt zu Stau.

Transfergepäck wird gemäss den Vorgaben über Normalgepäck über die GSA abgewickelt.

Zur Beförderung von kleinen und runden Gepäckstücken sowie Gepäcke mit Bändeln (z.B. Rucksäcke) sind analog dem Check-in Gepäckwannen zu benutzen. (siehe [Punkt 4.1.1](#))

An gewissen Transferabladestellen haben die Dienstleister die Möglichkeit, schlecht lesbare Gepäck an den jeweiligen MCS-Stationen manuell zu kodieren.

Im Dock E können die Abladestellen (T1 – T6) über Rot/Grün-Leuchten oberhalb der Einfahrtstore als Frei oder Besetzt gekennzeichnet werden. Die Rot-/Grün-Taster befinden sich am jeweiligen

Bandanfang. Die Leuchtanzeigen werden allesamt jeweils um 23:00 Uhr ausgeschaltet und um 06:00 Uhr wieder eingeschaltet (und auf Grün gestellt).

Die beiden Transferabladestellen im Dock A (T1 und T2) dürfen nur für Transfergepäck von Flügen ex OSS- Stationen genutzt werden. Da Transfergepäck ex nicht OSS-Stationen geröntgt werden müssen, würde ansonsten die Anschlusszeit überschritten.

Sich in den Transfergepäckfuhren befindliches Lokalgepäck muss vom Dienstleister am Transferablad manuell aussortiert und via Strasse dem jeweiligen Lokalablad zugeführt werden.

Irrtümlich auf die Anlage gelangtes Lokalgepäck muss via No-Read Kodierung dem Risiko-Sortierziel zugeführt und anschliessend vom Dienstleister ebenfalls via Strasse dem jeweiligen Lokalablad zugeführt werden.

Bei Nichteinhaltung der Vorgaben bzgl. der Gepäckbeförderung auf der Sortieranlage behält sich FZAG vor, die Dienstleister anzugehen um mit ihnen zusammen entsprechende Massnahmen zu definieren. Als Messgrösse gilt die Statistik „GSA-Störungen / 'E' mit spezifischer Angabe des Grundes, sowie Eintragungen im FZAG Leitwarte-Log.

4.3 Lokalablad

Für das Lokalgepäck-Handling stehen den Dienstleistern in jedem GSA-Teil entsprechende Abladestellen (Racetrack's) zu Verfügung.

Lokalgepäck darf nicht über die GSA abgefertigt werden und muss manuell via Strasse dem jeweiligen Lokalablad zugeführt werden.

Die einzelnen Fuhren (Container-/Wagenzüge) an die Lokalgepäck-Abladestellen dürfen 4 Einheiten nicht übersteigen. (4 Container ; 3 Container + 1 Wagen ; 2 Container + 2 Wagen ; 1 Container + 3 Wagen oder 5 Wagen).

Bei längeren Fuhren wird die Zufahrt zu den anderen Abladestellen behindert und es kommt zu Stau.

Die Racetrack-Zuteilung für ankommende Flüge geschieht zentral durch das Airport-Steering.

Die zeitgerechte Auslieferung des Passagiergepäcks ist Sache der Dienstleister, wobei die Auslieferungszeiten von der FZAG Baggage Sorting System (via BACS / TDS im AIMS) gemessen und überprüft werden.

Gemäss DAB – Drittabfertigungsberechtigung verpflichten sich die Dienstleister dazu, dass die Auslieferung des registrierten Gepäcks spätestens 20 Minuten nach ATA beginnt (1.Gepäckstück auf dem Ausgabeband). Das letzte Gepäck muss spätestens 30 Minuten nach ATA ausgeliefert werden. Die vorgenannten Zeiten müssen in 95% der Flugzeugankünfte unabhängig von Flugzeugtyp und Standplatz-Zuteilungen eingehalten werden.

Die Lokalablade 1 und 2 verfügen beide über ein sog. Mixed-Band auf welchem irrtümlich beim Lokalgepäck befindliches Transfergepäck sowie von der Zollhalle umgeschriebenes Gepäck und Rush-Gepäck wieder automatisiert der GSA zugeführt werden kann.

Für die Einhaltung, dass nur Normalgepäck auf die Mixed-Bänder gelangt, ist der jeweilige Dienstleister zuständig.

Die Mixed-Bänder sind nicht als normale Transferabladestellen zu sehen, sondern lediglich für Einzelgepäck zu nutzen.

Sollte Sperrgepäck anfallen, wird dieses im Lokalablad 1 durch den Gang vis à vis den Sperrgepäck-Liften 115/116 auf das Sperrgepäckband ex Check-in 1 abgeladen oder via Strasse ins Dock A geführt und dort beim Transferablad auf das Sperrgepäckband ex Check-in 1 abgeladen.

Im Lokalablad 2 kann das Sperrgepäck direkt auf das Sperrgepäckband ex Check-in 2 abgeladen werden (das Band befindet sich im südlichen Bereich und ist entsprechend beschriftet).

Bei Nichteinhaltung der Vorgaben bzgl. der Gepäckauslieferung behält sich FZAG vor, die Dienstleister anzugehen um mit ihnen zusammen entsprechende Massnahmen zu definieren.

Als Messgrösse gilt die Statistik „Gepäckauslieferung“ mit spezifischer Angabe der Auslieferungszeiten, sowie Eintragungen im FZAG Leitwarte-Log.

4.4 Frühgepäck

Als Frühgepäck gilt dasjenige Gepäck, für welches noch kein offenes Sortierziel besteht.

Innerhalb der GSA besteht ein automatischer Frühgepäckspeicher (AFGS) mit einer Kapazität von ca. 600 Gepäckstücken, sowie je einem manuellen Frühgepäckspeicher (MFGS) pro Anlagenteil.

Die Einstellungen und Vorgaben für den AFGS werden von FZAG mittels Sortierrechnereingaben vorgenommen.

Manuelles Frühgepäck kann von der FZAG – Baggage Sorting System in jedes beliebige Sortierziel eines Dienstleisters programmiert werden.

Das Handling des jeweiligen MFGS obliegt dem entsprechenden Dienstleister.

4.5 Normalgepäck

Sämtliches Normalgepäck wird seitens GSA von allen möglichen Quellen (Check-in / Transfer / SBB / Mixed-Band Lokalablad) automatisiert unter Einhaltung der Sicherheitsvorschriften, der Transportzeitentabelle und anderer Vorgaben den entsprechenden Sortierzielen zugeführt.

Die Einhaltung der Vorgaben für Normalgepäck (Dimension und Art unter [Punkt 3.4.1](#)) liegt bei den Dienstleistern, wird aber durch die FZAG – Baggage Sorting System überwacht/kontrolliert und bei Abweichungen den Dienstleistern mit der Aufforderung zur Besserung kommuniziert.

Als Messgrösse gilt die [Statistik „GSA-Störungen / 'E'“](#) mit spezifischer Angabe des Grundes, sowie Eintragungen im FZAG Leitwarte-Log.

4.6 Spätgepäck

Als Spätgepäck gilt dasjenige Gepäck, für welches das Originalsortierziel bereits geschlossen ist.

Sämtliches Spätgepäck wird anlagenbezogen in das jeweilige Risiko-Sortierziel geleitet und muss von den Dienstleistern weiterverarbeitet werden.

Die Gepäckverarbeitung am Risiko-Sortierziel wird vornehmlich durch die SBS ausgeführt. Über Abmachungen für entsprechende Aufwendungen anderer Abfertiger wird FZAG von SBS/Swissport entsprechend informiert.

4.7 Sperrgepäck

Sämtliches Sperrgepäck muss analog dem Normalgepäck vor dem Verlad die Sicherheitskontrolle durchlaufen.

Alles Gepäck, welches ausserhalb der Abmessungen für Normalgepäck liegt muss als Sperrgepäck behandelt werden.

Kleine und leichte Gepäcke/Gegenstände können in Gepäckwannen über das Normalförderband transportiert werden, sofern sie vollständig in der Wanne Platz haben und mit dem Klettverschluss entsprechend gesichert werden.

Folgende Gepäckarten sind zwingend als Sperrgepäck zu behandeln, auch wenn sie innerhalb der Dimensionen für Normalgepäck liegen, da ansonsten Störungen innerhalb der Gepäcksortieranlage verursacht werden:

- Lebende Tiere

- Skis
- Fahrräder
- Plastiksäcke/-taschen
- nicht gut verpackte fragile Sachen (z.Bsp. Weinkartons)
- Kinderwagen
- Kindersitze
- Buggys
- Rollstühle
- Kühlboxen und Kunststoffboxen mit gleichem Verschluss wie Kühlboxen
- Holz- und Metallkisten
- nicht eingebundene Kartonschachteln
- Militär-Effektentaschen (neuer EFF-Sack)
- Golftaschen
- Eishockeytaschen
- Kalender-, Flugplan- und andere Papierbund-Sendungen
- sperrige und scharfkantige Gepäcke
- Werkzeugtaschen und -kisten
- Schirme und Wanderstöcke (vor dem Transport über die Sperrgepäckbänder zusätzlich in Gepäckwannen laden und mittels Klettverschluss sichern)

Sollte Sperrgepäck analog Normalgepäck über die Anlage geführt werden, wird FZAG – Baggage Sorting System die fehlbaren Dienstleister entsprechend ermahnen, wobei sich FZAG vorbehält, die Dienstleister anzugehen um mit ihnen zusammen entsprechende Massnahmen zu definieren.

Als Messgrösse gilt die [Statistik „GSA-Störungen / 'E'](#) mit spezifischer Angabe des Grundes, sowie Eintragungen im FZAG Leitwarte-Log.

Gegebenenfalls werden den Dienstleistern zu Anschauungs- / Instruktionszwecken Fotos der Gepäcke zu Verfügung gestellt.

Siehe hierzu auch [Anhang I](#), Sperrgepäck-Info

4.7.1 Bandfähiges Sperrgepäck

Sämtliche Sperrgepäcke innerhalb der unter [Punkt 3.4.2.1](#) beschriebenen Dimensionen müssen zwingend über die separaten Sperrgepäck-Bänder befördert werden.

Sich drehende Gepäcke/Teile/Gegenstände sollen wenn immer möglich mit Gepäckwannen (auch wenn es einen Überhang aufweist) via Sperrgepäckband befördert werden, wobei der entsprechende Klettverschluss zwingend benutzt werden muss.

Für den Transport vom Check-in Schalter / Transferablad zum Sperrgepäckband sind die Dienstleister zuständig. Im Check-in Bereich sind die Passagiere mit Sperrgepäck entsprechend einzuweisen.

4.7.2 Nicht bandfähiges Sperrgepäck

Sperrgepäck ausserhalb den unter [Punkt 3.4.2.1](#) angegebenen Dimensionen müssen manuell via Lift und Strasse transportiert werden.

Zuständig für den Transport sind die Dienstleister selbst. (siehe auch [Punkt 4.7](#))

Als nicht bandfähige Sperrgepäcke gelten insbesondere folgende Gepäcke:

- Alle Sperrgepäcke, welche die Dimensionen des bandfähigen Sperrgepäcks überschreiten, bzw. abstehende Teile wie z.Bsp. Fahrradpedalen, nicht einklappbare Lenker etc. aufweisen oder auch nicht eingepackte Fahrräder oder Fahrräder in zu grossen Schachteln sowie batteriebetriebene Rollstühle o.Ä.

- Alle Gepäcke welche die Minimalwerte des Normalgepäcks unterschreiten und nicht in Gepäckwannen via Normalgepäckband transportiert werden können.
- Lebende Tiere.

Für den Transport vom Check-in / Transferablad zum X-Ray sowie die Weiterverteilung sind die Dienstleister zuständig. Im Check-in Bereich sind die Passagiere mit Sperrgepäck entsprechend einzuweisen.

4.7.3 Sperrgepäck-Lifte (Prozessablauf Warenlifte)

Siehe auch [Anhang F](#)

Ausgangslage

Mit der Einführung von Staff Screening Phase III dürfen alle Aufzüge nur noch in den gleich gestellten Zonen verkehren. Aufzüge, die diese Vorgabe nicht erfüllen, müssen zur Vermeidung von Bewachungskosten die folgenden Security-Vorgaben erfüllen.

1. Die Aufzüge dürfen einzig als reine Warenlifte – OHNE PERSONENTRANSPORT – eingesetzt werden
2. Die Aufzüge werden durch die ZPZ gesteuert. Selbständige Fahrten sind allen Personen wie auch den Interventionskräften untersagt.
Die Bestellung der Lifte erfolgt mittels Badgung und Gegensprechanlage.
3. Die Aufzugsfahrten müssen durch die Mitarbeiter der ZPZ, Polizei und Zoll jederzeit gestoppt werden können.

Die Weisung unter [Anhang F](#) regelt den Sicherheitsprozess an den Warenliften, die von der ZPZ bedient werden. Sie dient als Vorgabe, die ausführenden Kontrollorgane in der Umsetzung der Sicherheitsmassnahmen zu unterstützen und regelt die wichtigsten Prozessschritte.

4.8 SBB – Fly/Rail Gepäck

Nach der Einführung des Staff-Screenings III musste die Zuführung der Fly-Gepäcke und die Abführung der Rail-Gepäcke sicherheitstechnisch neu geregelt werden (Personen- und Warenübertritt von der Land- auf die Luftseite v.v.).

Sämtliche Belange bzgl. des SBB – Fly/Rail Gepäcks sowie der Zusatzinstallationen etc. wurden in einem speziellen Vertrag zwischen FZAG und der SBB geregelt.

siehe Vertrag:

Installation und Betrieb einer Gepäckförderanlage mit den dazu benötigten baulichen Massnahmen am Flughafen Zürich für "Check-in am Bahnhof / Fly Rail Baggage".

4.8.1 SBB Fly-Gepäck

Für die Zuführung des Fly-Gepäcks wird ein separates Förderband von der Sortierhalle der SBB in Richtung VZ-Süd, mit Einspeisung auf die Check-in Linie 1 vom Check-in 3 eingesetzt.

Das Gepäckhandling / der Gepäckablad erfolgt unter Beachtung sämtlicher für einen ordnungsgemäßen Gepäcktransport auf der GSA nötigen und in diesem Papier zusammengefassten Vorschriften und Regeln durch die Mitarbeiter der Dienstleister.

Zusätzlich wurde von der SBB ein entsprechender Prozessbeschrieb verfasst.

Siehe hierzu auch das Realisierungspflichtenheft Fly Gepäcklinie SBB im [Anhang D](#).

Die Mitarbeiter haben insbesondere darauf zu achten, dass das Fly-Gepäck nicht zu früh auf die Anlage gelangt. In aller Regel sind die Sortierziele für die Outbound-Flüge ~2.5 - 4 Std. vor STD geöffnet, so dass das Gepäck direkt dorthin gelangt.

Gepäck welches vor dieser Zeit bei der SBB anfällt, muss innerhalb der SBB-Sortierhalle zwischengelagert werden.

Als Zusatzinformation können auf den AIMS-Seiten 2500 – 2508 die Flugstati abgerufen werden (vergleiche [Punkt 5.1.1](#) Sortierplananzeige).

Die Mitarbeiter sind im Hoheitsgebiet der SBB auch für die Störungsbehebung der logistischen Störungen (Gepäckklemmungen etc.) zuständig. Streckenabschnitt Sortierhalle SBB bis zum Zolltor, im Bereich Tunnel / Check-in 3 – Vorfahrt.

Der Folgeabschnitt, ab (und inkl.) Zolltor und die ganze restliche GSA wird vollumfänglich durch FZAG betreut.

Vergleiche hierzu [Punkt 5.6.1.2](#) Störungen der SBB Fly-Gepäck Linie.

Im Falle eines längeren Ausfalls der Förderbandstrecke wird das Fly-Gepäck auf Wagen in den Bereich des Check-in 3 geführt und anschliessend wie folgt behandelt:

1. Fly-Gepäck über Schalter 311

Wenn immer der Schalter 311 frei ist (Drop-Off Schalter für LX-Web Check-in), wird das Fly-Gepäck durch den Mitarbeiter wie normales Passagiergepäck „eingecheckt“ die Mitarbeiterin / der Mitarbeiter am Schalter betätigt hierzu jeweils den Fusstaster um das Gepäck auf das Sammelband einzuspeisen.

2. Fly-Gepäck über Sperrgepäckschalter

Wenn der Schalter 311 vermeintlich länger besetzt ist (Pax-Queue) fährt der Mitarbeiter zum Sperrgepäckschalter, wo er das Gepäck zusammen mit dem CGS-Mitarbeiter an einem freien Schalter der Bhf-Linie 1, analog dem restlichen Drop-Off Gepäck einspeist.

Dieses Notprozedere wurde mit der SBB besprochen und vor dem Einbau der Förderstrecke auch bereits bestens angewendet, siehe hierzu auch [Anhang E](#), Contingency-Plan.

4.8.2 SBB Rail-Gepäck

Das Rail-Baggage wird durch die Handling Agents im jeweiligen Lokalablad in dem dafür vorgesehenen Standort deponiert und mittels Anmeldetaster dem Zoll und der SBB avisiert.

Mittels Videokamera entscheidet der Zoll, ob und wenn ja welche Gepäckstücke dem Zollbeamten zwecks genauer Kontrolle vorgeführt werden müssen.

Die eigentliche Ausfuhr des Rail-Baggage erfolgt via Einwegschleuse und SBB-Sortierstelle.

Die Zollvorführung findet beim Zoll in der Zollhalle 2 statt, wobei der Mitarbeiter wie folgt vorgehen muss:

- Bestellung des Siko-Mitarbeiters der Staff-Siko Zollhalle 2 zwecks Öffnung der Schiebetüre im alten Zollhallenteil.
- Siko-Mitarbeiter öffnet die Schiebetüre und lässt den Mitarbeiter mit dem Gepäck zum Zoll gehen.
- Nach erfolgter Zollkontrolle bestellt der Mitarbeiter erneut den Siko-Mitarbeiter zwecks Öffnung der Schiebetüre und Rückschub des Rail-Baggage. Der Mitarbeiter wird gemäss Siko-Vorgaben durch den Siko-Mitarbeiter sicherheitskontrolliert.
- Der Mitarbeiter fährt danach via Einwegschleuse zur SBB Sortierhalle, wobei bzgl. der Schleusensteuerung wie folgt vorgegangen wird:
 - a) Badgeung vor dem 1.Tor der Schleuse, welche Videoüberwacht ist.
 - b) Kontrolle des Schleusenraumes durch die ZPZ (Raum muss frei sein).
 - c) Freigabe des 1.Tores durch die ZPZ (Zutritts- und Parking Zentrale).
 - d) Einfahrt in die Schleuse, hinteres Tor schliesst und vorderes Tor geht auf, wenn das hintere

- geschlossen ist.
- e) Ausfahrt aus der Schleuse
 - f) Der Mitarbeiter ist dafür verantwortlich, dass niemand die Schleuse in die entgegengesetzte Richtung (von der Land- zur Luftseite) betritt.

Störungen bzgl. der Einwegschleuse werden gemäss bestehender Prozedere via Service 24 gemeldet.

4.9 No-Read Gepäck

Das Handling des NoRead Gepäcks erfolgt in allen Anlagenteilen durch die FZAG – Baggage Sorting System, mit einer Ausnahme: Beim NoRead Arbeitsplatz des Sperrgepäck X-Ray werden die NoRead von der Kapo (SIKO) kodiert.

Nicht handelbare Gepäcke werden über die NoRead Kodierstation geleitet und gemäss den MCS-Funktionen weiterverarbeitet. (siehe [Anhang C](#))

Um eine Überlastung der NoRead Kodierungen zu vermeiden, sollte bei ausgewiesenen Destinationen mit erfahrungsgemäss (anhand NoRead Auswertungen) schlechten Gepäcklabels bereits ein Grossteil der Transfergepäckmenge manuell am Transferablad kodiert werden.

Sollte das NoRead überlastet sein, wird das Gepäck auf den NoRead Linien rückgetaktet, sind auch diese Linien voll, wird das überzählige NoRead Gepäck auf den Hauptsorter ins Risiko-Sortierziel geleitet und muss dann dort vom Dienstleister entnommen und sortiert respektive wieder der Anlage zugeführt werden.

Fehlerhafte Baggage-Labels und BSM-Meldungen werden durch FZAG – Baggage Sorting System erfasst und den Verursachern zwecks Verbesserungen mitgeteilt. (Siehe [Punkt 4.10](#) und [4.13](#))

4.10 Gepäcklabel / Druckqualität

Die von den Dienstleistern benutzten Gepäcklabel haben eine konstante Papier- und Druck-Qualität aufzuweisen und müssen von den GSA-Scannern mehrmals korrekt gelesen werden können.

Bei HPBT – Home Printed Baggage Tags ist beim Check-in darauf zu achten, dass die Label (Plastik) – Tasche nicht verschmutzt und der Tag/Label gut sichtbar ist. Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Label (Plastik) – Tasche ausgewechselt werden.

FZAG behält sich vor, die Dienstleister um einen Wechsel ihres Lieferanten der Gepäcklabel anzuhalten, sollten die bis anhin benutzten Labels nicht lesbar sein und eine entsprechende korrekte Sortierung behindern.

Um ein mögliches Abreissen oder Überlappen eines Gepäcklabels und somit mögliche NoRead zu vermeiden, müssen die Label ordentlich am Gepäck befestigt (entweder um einen Griff oder, wenn kein Griff vorhanden, vollflächig auf das Gepäck geklebt) werden.

Die Gepäcklabel sollten nach Möglichkeit nicht durch zusätzliche Labels (z.Bsp. Namensschilder etc.) verdeckt werden.

Abfallmaterial (Label-Haftstreifen) sowie alte Gepäcklabel müssen zwingend vor der Gepäckaufgabe auf das Förderband vom Gepäck entfernt und entsorgt werden.

Bei einer Zunahme des NoRead Anteils werden seitens FZAG – Baggage Sorting System Untersuchungen angestellt und entsprechende Massnahmen definiert.

Als Messgrösse für einen Untersuchungsentscheid gilt die [Statistik „No-Read“](#).

4.11 Rush-Gepäck (unbegleitetes Holdgepäck)

Als Rush-Gepäck gilt dasjenige Gepäck, welches den Originalflug verpasst hat und dem Passagier auf einem späteren Flug nachgereicht wird.

Bzgl. dem Transport von diesem unbegleiteten Holdgepäck (Rush-Gepäck) gibt es seitens des Bundesamtes für Zivil-Luftfahrt (BAZL) besondere Regeln.

Früher wurde für einige Luftverkehrsgesellschaften gefordert, ein Gepäckstück welches ohne einen Passagier befördert wird in ZRH für 24 Stunden unter Verschluss zu behalten, bevor es auf einen Flug beladen werden durfte.

Dies wurde vom Federal Office for Civil Aviation (FOCA) so vorgeschrieben

Seit der Flughafen Zürich die 100%-ige Röntgenkontrolle erfolgreich eingeführt hat, was heisst, dass jedes in ZRH abfliegende Gepäck durch eine X-Ray Anlage geschleust wurde und kontrolliert ist, konnte die Bedingung vom FOCA aufgehoben werden.

Folgende 2 Prozedere werden für die Airlines angeboten:

1. Transport des eingecheckten Gepäcks mit dem nächst möglichen Flug, vorausgesetzt dass das Gepäck geröntgt worden ist.
2. Geröntgtes Gepäck wird für 24 Stunden in ZRH belassen.

Wenn sich eine Airline für die Variante 2 entscheidet (24 Std. Zwischenlagerung), so wird das Rush Gepäck im abgeschlossenen Gitterverschlag im UG der GSA A4 aufbewahrt.

Dabei handelt es sich ausdrücklich um keine Sicherheitslagerung. Die Lagerung in diesem Gitterverschlag erfolgt unter Verantwortung und Kontrolle der Fluggesellschaften oder ihrem Handling Agent. Die Nutzung dieser Fläche ist kostenlos.

Die Fluggesellschaften können auch weitere Sicherheitsmassnahmen verfügen (z.B. Nachverfolgung des sogenannten „Audit Trail“, Überprüfung, ob für das unbegleitete Gepäck ein Lost Baggage Report (AHL) ausgestellt wurde etc.).

Die Kosten für zusätzliche Sicherheitsmassnahmen werden nicht durch den Flughafen Zürich übernommen.

Ablauf und Durchführung

Alle unbegleiteten Holdgepäckstücke müssen durch den Handling Agent mit einer spezieller „Rush“ Gepäcketikette versehen werden.

Das Verrushen von zurückgelassenem Gepäck hat mit einem entsprechenden BSM-Update im DCS der benutzten Airline zu erfolgen, ansonsten kann keine ordnungsgemäße Sortierung garantiert werden. Bzgl. Gepäcklabel und Druckqualität gelten die Vorgaben wie unter [Punkt 4.10](#) beschrieben.

Die unbegleiteten Holdgepäckstücke (Lokal- und Transfergepäck) müssen vor dem Verlad auf ein Flugzeug über die Förderbänder der Anlage zugeführt und mindestens im Level 1 der Sicherheitskontrolle Gepäcksortieranlage mit EDS kontrolliert werden.

Bei „Not OK“ im Level 1 werden weitere Kontrollen/ Massnahmen gemäss Beschreibung der Level 2 bis 5 im Betriebshandbuch Gepäckkontrollen der Kantonspolizei durchgeführt.

Falls das Rush Gepäck nicht mehr am gleichen Tag weiter transportiert wird, muss es zum Schutz vor unberechtigten Manipulationen während der Nacht (ausserhalb Betriebszeit GSA) im dafür bestimmten Gitterverschlag in der Gepäcksortierung A4 (UG) verschlossen aufbewahrt werden. Die Lagerung in diesem Gitterverschlag erfolgt unter Verantwortung und Kontrolle der Fluggesellschaften oder ihrem Handling Agent. Bei Lagerung im Gitterverschlag A4 ist das Rush Gepäck am nächsten Tag erneut mindestens im Level 1 der Sicherheitskontrolle Gepäcksortieranlage zu kontrollieren (Wiedereinschleusung ins Gepäcksortiersystem).

Für den oben erwähnten Gitterverschlag wurden 3 Schlüssel ausgegeben: Je ein Schlüssel bei SBS – Swissport Baggage Sorting AG, Kapo sowie bei Leiter FZAG GSA (OGLG).

4.12 Risiko-Gepäck

Als Risiko Gepäck gilt alles Gepäck, welches nicht ordnungsgemäss anhand der Vorgaben in das Originalsortierziel sortiert werden kann. (Spätgepäck / Tagless Gepäck / Umläufergepäck / etc.) Dieses Gepäck wird in das Risiko-Sortierziel geleitet und muss von den Dienstleistern selbst weiterverarbeitet werden.

Sollte nur die SBS das Risiko-Sortierziel personell besetzt haben, wird FZAG von SBS/Swissport über Abmachungen für entsprechende Aufwendungen anderer Abfertiger entsprechend informiert.
siehe [Anhang A](#)

4.13 DCS-Schnittstelle

4.13.1 Baggage Source Message BSM

Das SAC-System identifiziert Gepäckstücke über ein IATA Licence Plate. Für jedes Gepäckstück muss das SAC-System von einem Departure Control System (DCS) eine sogenannte Baggage Source Message (BSM) erhalten.

Diejenigen Airlines, welche das Abfertigungssystem LX-Altéa verwenden, haben ihre BSM's über den LSY BMB – Direktlink (Bag Message Broker) zur GSA zu senden.

Diejenigen Airlines, welche ihr eigenes Abfertigungssystem auf CUTE verwenden, haben ihre BSM's via SITA-Cubes zur GSA zu senden.

Für die Gepäck-Reconciliation (Verladestatus) müssen die BSM's ebenfalls via einer dieser Verbindungen gesendet werden.

BSM's müssen mit BSM .V/1LZRH ans Baggage Handling System von SITA in London geschickt werden. SITA schickt dann die Meldungen ans GSA System und dieses wiederum schickt die Information weiter an das Reconciliation System.

Eine BSM-Nachricht entsteht am Ort des Abfluges entweder durch ein SITA/PATH2 oder ein Check-in System auf Veranlassung einer Airline oder ihres Handlingsagenten. Die BSM wird also mit Abschluss des Check-in Vorganges für originäres Gepäck oder nach dem Empfang einer Baggage Transfer Message (BTM) für ein Transfergepäckstück erzeugt. BSM's sind zeitverzugslos zur GSA zu senden. In jedem Fall muss die BSM am Sortierrechner (SAC-System) bekannt sein, bevor das Gepäckstück im Gepäcksystem über einen automatischen Scanner oder eine MCS identifiziert wird und eine Zielentscheidung getroffen werden kann.

Der genaue Aufbau einer BSM ist bei IATA Recommended Practice 1745 und in Kapitel 6 beschrieben. Es werden alle gegenwärtigen BSM-Versionen unterstützt. Leser, die nicht mit den verwendeten IATA-Begriffsdefinitionen vertraut sind, werden auf diese Unterlagen verwiesen.

Wechselt eine Airline ihr Abfertigungssystem auf CUTE so ist darauf zu achten, dass die Registrierung, die Airline Needs Analyse und die Testabläufe inkl. Testprotokolle gemäss dem CUTE Anmeldeprozess via FZAG-IT eingehalten wird. Für Kontakt bzgl. CUTE siehe auch:

<https://www.flughafen-zuerich.ch/business-und-partner/flugbetrieb/bodenabfertigung>

Fehlende oder zu späte BSM-Meldungen an das Gepäcksystem werden vom Leiter FZAG – Baggage Sorting System oder dessen Stellvertreter analysiert und über das CUTE-Team der FZAG-IT zwecks Intervention bei der verursachenden Airline weitergegeben.

4.13.2 Airline- (Carrier-) Code

Um eine korrekte, automatisierte Sortierung der Gepäckstücke zu gewährleisten, müssen die Carrier-Codes ex DCS und ex AIMS identisch sein (Thematik 2- und 3-Buchstaben-Codes).

Bei ungleichem Carrier-Code laufen die entsprechenden Gepäckstücke zur NoRead-Kodierung und müssen manuell weiterverarbeitet werden.

Als ungleich erkannte Carrier-Codes werden von der FZAG-Leitwarte zwecks Angleichung im entsprechenden DCS der fehlbaren Airline dem entsprechenden Handlingsagenten gemeldet.

Um trotzdem eine ordentliche Sortierung dieses Gepäcks zu gewährleisten, setzt die FZAG Leitwarte den Flug im Sortierrechner auf, was aber den Handlingsagenten nicht von der ordentlichen Bereinigung entbindet.

4.13.3 Baggage Processed Message BPM

Um Informationen für ein Abfertigungssystem bereitzustellen, können seitens FZAG – Baggage Sorting System auf Anfrage der Airlines BPM-Meldungen an die Airlines zurückgesandt werden. Die BPM-Meldungen werden durch das BRTS generiert und über die DCS-Schnittstelle zurückgesendet.

4.14 Baggage Reconciliation

Der Baggage Reconciliation-Prozess wird mit dem BRTS (Baggage Reconciliation & Tracking System) der Ultra Airport Systems/ADB Safegate durchgeführt.

Das BRTS gehört wie die GSA zur zentralen Infrastruktur und muss durch die Dienstleister genutzt werden. Die Anwendung selbst erfolgt durch die Dienstleister.

Die Kernaufgabe des BRTS besteht darin, den Baggage Reconciliation Prozess sicherzustellen. Dieser Baggage Reconciliation Prozess wird während 7/24h durch die FZAG unterstützt, nicht diesem Kernprozess zugehörige Funktionen, wie z.Bsp. Bag-Tag Drucken jedoch nur während Bürozeiten (Mo-Fr).

Ansprechpartner seitens FZAG ist Nino Peterhans, Head ICT Business Services
(E-Mail: nino.peterhans@zurich-airport.com)

Bzgl. Quick-Reference und Supportablauf siehe [Anhang J](#)

4.15 Datenschutz im Zusammenhang mit Gepäckdaten

Die Dienstleister verpflichten sich, die Passagierdaten nur für den Zweck der Gepäckbeförderung oder im Zusammenhang mit der Erfüllung eines Beförderungsvertrages zwischen Fluggesellschaft und Passagier zu verwenden. Die Passagierdaten sind vertraulich zu behandeln und dürfen Dritten nicht weitergegeben werden. Als Dritte gelten Personen, welche die Passagierdaten nicht zum Zweck der Gepäckbeförderung oder zur Erfüllung eines Beförderungsvertrages benötigen. Vorbehalten bleiben behördliche oder gesetzliche Auskunftspflichten.

Die Dienstleister und FZAG treffen organisatorische Massnahmen um zu verhindern, dass unberechtigte Personen Zugang zu Passagierdaten erhalten. Der Zugang zu Passagierdaten ist auf jene Mitarbeitende zu beschränken, die diesen Zugang benötigen.

4.16 Sortierziele

Die Sortierzielbelegung kann im AIMS auf den Seiten 2500 – 2508 angeschaut werden. Pro Sortierziel werden dabei die aktuellsten 4 Flüge in Reihenfolge ihres STD's angezeigt.

Die Sortierziele müssen von den Dienstleistern zeitgerecht abgeräumt werden.

Ein Nicht-Abräumen der Sortierziele wird den Dienstleistern mittels Signalhorn und weiss leuchtender Lampe signalisiert ([Punkt 4.15.4 Sortierziel-Vollmeldung](#)).

Innerhalb der GSA gibt es 3 verschiedene Arten von Sortierzielen (Laterals / Boxen / Racetracks).

4.16.1 Lateralis

Lateralis sind 2x 6m lange Förderbänder auf 76 cm Höhe, an welchen das Gepäck kontrolliert mit Abstand vom Sorter für die am Lateral belegten Flüge abgeworfen wird. Die Anlagenteile A4 und Dock E sind mit Lateralis ausgerüstet.

Für die Funktionsweise der Lateralis siehe [Anhang B](#).

4.16.2 Boxen

Boxen sind Blechrutschen auf Podesthöhe, in welchen das Gepäck unkontrolliert vom Sorter für die an der Boxe belegten Flüge abgeworfen wird. Der Anlagenteil Dock A ist mit Boxen ausgerüstet.

4.16.3 Racetracks

Racetracks sind diagonale Gepäckrundläufe auf Bodenhöhe, an welchen das Gepäck unkontrolliert vom Sorter für die am Racetrack belegten Flüge abgeworfen wird. Die Anlagenteile Dock A und A4 sind mit Racetracks ausgerüstet.

4.16.4 Sortierziel-Vollmeldung

Sortierziel-Vollmeldungen bewirken, wie gewisse Anlagenstörungen, eine Überfüllung der Sorter bis hin zu Gepäckrückstaus in Richtung der Gepäckaufgabestellen und dürfen daher einen Wert von 2 Minuten pro Vollmeldung und Sortierziel nicht überschreiten. Die Einzelwerte sowie die Summe der jeweiligen Vollmeldungen pro Sortierziel werden von FZAG – Baggage Sorting System statistisch erfasst.

Bei den Spezialsortierzielen (z.Bsp. Risiko) werden die Vollmelde-Zeiten anhand des Anlagenzustandes sowie der Spitzenzeiten gesondert betrachtet.

Entsprechende Tages-Auswertungen werden den Dienstleistern auf Anfrage zu Verfügung gestellt.

Bei einer Überschreitung des Maximal-Wertes oder bei Manipulationen an den Signalhörnern (werden teilweise abgeschraubt) werden die Dienstleister von der Leitung FZAG – Baggage Sorting System entsprechend ermahnt, wobei sich FZAG vorbehält, die Dienstleister anzugehen um mit ihnen zusammen entsprechende Massnahmen zu definieren.

Als Messgrösse gilt die [Statistik „SZ-Vollmeldungen“](#).

4.17 ULD-Handling

Innerhalb der GSA besteht im Dock A ein Containerlager, welches von den Dienstleistern gemietet werden kann.

Die Ein- und Auslagerung der Container geschieht mittels Lift und muss von den Mieter selbst erfolgen. (Instruktionen erfolgen durch FZAG – Baggage Sorting System)

Die Miete richtet sich nach den Vorgaben des FZAG – Facility Managements.

Das restliche ULD-Handling (An- und Abfuhr von Containern und Wagen an die/ab den Sortierzielen) obliegt den Dienstleistern.

Teilen sich Dienstleister dieselben Ressourcen, so sind vorher Absprachen zur Bereitstellung zu treffen.

4.18 Stauraum

Der Stauraum für Voll- und Leerequipment ausserhalb der Sortierung A4 ist vorderhand für die SBS/Swissport und die dnata anhand entsprechender Bodenmarkierungen reserviert.

Sollten zusätzliche Dienstleister Bedarf an Staufläche in diesem Bereich anmelden, so ist dieser (wie auch derjenige der restlichen Flächen für die Gepäckbewirtschaftung) via FZAG – Baggage Sorting System zu tätigen.

Nach Vorgabe vom BAZL werden sämtliche Stauräume videoüberwacht. Die Video-Bilder sind nebst bei Swissport und SBS auch in allen Leitwarten aufgeschaltet.

4.19 Gepäck-Waagen

Innerhalb der GSA stehen den Dienstleistern in jedem Anlagenteil Waagen für die Gewichtserfassung des Gepäcks zu Verfügung. Die Nutzung ist kostenfrei, Beschrieb in [Anhang A](#).
Die Hardware (Digisens-Teil) der Gepäckwaagen ist Eigentum der FZAG, die BASCA-Software (**Baggage-Scale**) und die PC's sind Eigentum der Swissport.

Bezüglich Supportablaufs siehe [Anhang K](#).

4.20 Zoll

Zollregeln werden von der eidgenössischen Zollverwaltung EZV / Grenzwachkorps GWK der FZAG (Terminal-Management oder Baggage Sorting System) mitgeteilt.
Die Dienstleister haben sich den Zollregeln zu unterwerfen und werden über diese von FZAG informiert.
Für die Einhaltung der Zollregeln sind die Dienstleister selbst verantwortlich.

Zollbeamte müssen innerhalb der GSA bei ihren Stichproben allseits unterstützt werden.

Für die zolltechnische Röntgenkontrolle von Lokal- und Transfergepäck wurde ein interner Prozessbeschrieb erstellt. Das Dokument beschreibt den Ablauf und die Verantwortlichkeiten für die Röntgenkontrolle von Lokal- und/oder Transfergepäck im Lokalablad 1, 2, sowie im A4 und M1 durch die GWK/EZV.

5 Leitwarte

5.1 Flug- und Sortierplan

Innerhalb des SAC-Systems sind jeweils folgende 3 Flugpläne vorhanden, welche von den Leitwarte-Operatoren anhand der Vorgaben für die Sortierzielbelegung bearbeitet werden.

1. Flugplan für 'heute'
2. Flugplan für 'morgen'
3. Flugplan für 'übermorgen'

Im AIMS (Seiten 2500-2508) werden nur Flüge des heutigen und morgigen Flugplanes angezeigt, da ansonsten ein Update der Sortierzielangabe im DCS (vergl. [Punkt 4.15](#)) nicht möglich ist.

5.1.1 Sortierplananzeige

Die tägliche Sortierzielbelegung wird, aufgeteilt nach Sortierungsrayons, auf den AIMS-Seiten 2500 bis 2508 publiziert. Es werden jeweils die aktuellsten 4 Flüge angezeigt.

Der Flug- / Sortierzielstatus wird wie folgt angezeigt:

- Sortierziel "open" (e.g. **LX 560**); Gepäck gelangt ans Sortierziel.
- Sortierziel "Not open" (e.g. **N-LH 1197**); Gepäck gelangt in den Frühgepäckspeicher (AFGS/MFGS)
- Sortierziel "Closing" (e.g. **L-TP 931**); Sortierziel befindet sich im Status Flugabschluss (parametrierbarer Minuten-Wert vor STD der den Flugabschluss mittels rot-blinkender Lampe anzeigt)
- Flug abgeschlossen (keine Anzeige); nach manuellem Löschen der rot-blinkenden Lampe erlischt die Anzeige auf der entsprechenden Seite; Ausstehendes Gepäck gelangt ans Risiko-Sortierziel.
- Flug für Folgetag (e.g. **@-LX 1210**); Sortierziel ist im Status "Not open", Gepäck gelangt in den Frühgepäckspeicher (AFGS/MFGS)
- Code-Share Flug Anzeige mittels "Stern" (e.g. **LX 1210***); Originalflug hat eine oder mehrere Code-Share Flugnummern (Diese werden auf der FNA angegeben)

13:38	BAGGAGE SORTING	02/08/16 P2504
A4 links	Dispo-Funk siehe Seite 1064	
 		
101 : TP 917* N-LH 1197* N-LX 770* @-VY 7974*		
102 : GM 6836 LX 1498 N-4U 9767* N-LX 736		
103 : LX 560 UX 1672 N-LX 1842* @-LX 1210*		
104 : L-TP 931* 4U 769* N-TP 927* N-LX 256*		
105 : LX 1216* N-OS 566* N-4U 763* @-WK 386*		
106 : GM 3018 N-LX 644* N-LX 818* @-WK 438*		
107 : LX 1074* LX 1956 N-LH 1199* N-LX 1584*		
108 : LX 324* N-LX 828* N-LX 564 @-LX 814*		

5.1.2 Flugnummernanzeige FNA

Den Dienstleistern stehen an jedem Sortierziel sog. Flugnummernanzeigen (FNA) zu Verfügung.

Auf den FNA's ist ersichtlich, welche Flüge am entsprechenden Sortierziel belegt und geöffnet sind.

Folgende Informationen werden angezeigt:

1. Airline (Code) und Flugnummer
2. ev. Code-Share Flugnummern
3. STD (Scheduled Time of Departure / geplante Abflugszeit)
4. ETD / ADV (Estimated Time of Departure / erwartete Abflugszeit)
5. Destination
6. bis zu 2 Via's
7. TOR (Type or Registration / Flugzeugtyp oder Immatrikulation)
8. TAR (Tarmac / Flugzeug-Standplatz)
9. Datum (MM_TT), nur wenn der Flug bereits für den Folgetag geöffnet ist.
10. BCI = Baggage Checked-in / BLD = Baggage loaded /
BTD = Baggage to be loaded / BNS = Baggage not seen /
COW = Container or Wagon (Container-Flug oder Offenverlad (auf Wagen))

Wünsche bzgl. Eingaben der Infozeilen (Sortierzielbezogen) können der Leitwarte ad hoc mitgeteilt werden.



5.2 Tägliche Updates

Änderungen im Flugverkehr, welche in irgendeiner Form und Weise die Gepäcksortierung tangieren, werden durch die FZAG – Leitwarte Operator geprüft und ggf. für den Sortierprozess übernommen.

In der Regel betreffen diese Änderungen folgende Punkte, wobei den Wünschen der Dienstleister nach Möglichkeit Rechnung getragen wird:

- ETD (Estimated Time of Departure)
- ADV (AdviceTime)
- TOR (Typ or Registration)
- CNL (Flight Cancellation)
- ADD (Additional Departure)

Die Eingaben erfolgen über das SAC (Sorting Allocation Computer) –System, entweder manuell oder automatisch.

5.3 Doppelbelegungen

Anhand der eingehenden PTM's oder auf Wunsch der Dienstleister werden Gepäckstücke von bereits abgeflogenen Flügen automatisiert auf einen nächsten Flug umgeleitet.

Um die entsprechenden Eingaben am SAC-System tätigen zu können, muss der Dienstleister den Originalkurs am Sortierziel abschliessen (löschen). Den Zeitpunkt der Löschung bestimmt der Dienstleister selbst mit Hilfe des DCS oder BRTS anhand der noch ausstehenden Gepäckstücke eines Fluges.

Die Leitwarte-Operatoren überprüfen ad hoc den Sortierzielstatus, um die Doppelbelegungen durchzuführen. Eine Aufforderung des Leitwarte-Operators an den Dienstleister bzgl. Schliessung des Sortierzieles erfolgt nicht.

5.4 Sortierzielwechsel

Um eine möglichst effiziente Sortierzielbelegung zu erzielen, können die Dienstleister anhand der ihnen zu Verfügung stehenden IT Wünsche über Sortierzielwechsel an die Leitwarte-Operator weitergeben, welche (wenn sie dem allgemeinen Regelwerk der Belegung entsprechen) dann umgesetzt werden.

Da die Dienstleister ihre Wünsche bereits an der Sortierzielbelegung eingeben können, sollten die hier beschriebenen Wechsel auf einem Minimum gehalten werden. (siehe [Punkt 3.2](#))

5.5 Gepäckauskunft

Sämtliches Normal-Gepäck, welches über die GSA läuft, wird datentechnisch verfolgt (Datentracking). Die Daten werden vom SAC ans BRTS weitergegeben, auf welchem dann Gepäckauskünfte abgerufen werden können.

Sperrgepäcke werden via Scanner oder BRTS-Handheld anhand des Scanning-Ortes erfasst und geloged.

Bei Bedarf können andere Dienstleister Gepäckauskünfte über den Leitwarte-Operator anfragen.

5.6 Störungen

Um bei voraussehbaren Spitzenbelastungen (Ferien / Feiertage) für alle möglichen Unregelmässigkeiten gerüstet zu sein, werden nach Absprache mit allen Schnittstellenpartnern Vorbereitungsmeetings unter der Leitung der FZAG – Baggage Sorting System durchgeführt.

Folgende Traktanden werden behandelt:

- vorbeugende Massnahmen (Vorbereitungen / Zuständigkeiten / Termine)
- Staffing
- Contingency

Sämtliche in der Anlage auftretenden Störungen und Unregelmässigkeiten werden im SAC-System oder mittels Störungsrapporten durch FZAG – Baggage Sorting System erfasst und ggf. statistisch ausgewertet.

Entsprechende Auswertungen werden den Dienstleistern auf Anfrage zu Verfügung gestellt.

Nach grösseren Anlagenstörungen unter Anwendung des Contingency-Planes werden Debriefings mit allen am Prozess beteiligten Stellen/Organisationen durchgeführt.

Die Debriefings finden unter der Leitung der FZAG – Baggage Sorting System jeweils nach Wiederaufnahme des Normalbetriebes im Sitzungszimmer GSA A4 0-136 statt.

Teilnehmer:

- FZAG – Baggage Sorting System
- Teamleiter SBS
- Swissport (SOM)
- dnata
- weitere nach Bedarf

Folgende Traktanden werden behandelt:

- Ablauf des Notbetriebs (gemäss Contingency-Plan)
- Informationsfluss während des Notbetriebs
- Mögliche Verbesserungen und Anpassungen für die Zukunft
- Anzahl bearbeiteter und zurückgelassener Gepäckstücke
- Wording bzgl. Informationen an die Kunden (Airlines, Presse etc.)

Die Informationen werden via Airport-Steering und/oder Presseabteilung von FZAG kommuniziert.

5.6.1 Störungsbehebung

Bzgl. Störungsbehebung innerhalb der Anlage wird zwischen 3 Arten unterschieden:

1. Logistische Störungen
(Gepäckeinklemmungen / Höhenkontrollen / Breitenkontrollen / Ableitbleche / Rollende Gepäcke / Betriebs-Aus –und Türkontakte / etc.)
 2. Elektrische / mechanische Störungen
(Motorschütze / Frequenzumformer / Steuerung / Bandrisse / Sorter- und Bagtrax-Crashes / etc.)
 3. Rechnerstörungen
(Ausfälle von SAC / MIS / AIMS / FIDS / SITA / BRTS / etc.)
- ☞ 1. Logistische Störungen werden von den Leitwarte-Operatoren behoben.
☞ 2. Elektrische und mechanische Störungen werden von der GSA-Instandhaltung der FZAG behoben.
☞ 3. Rechnerstörungen werden von den Rechnerspezialisten der FZAG behoben

Die Leitwarte ist bei jeder Art von Störungen immer vor Ort, um ev. Gepäckstaus lösen zu können.

Die logistischen Störungen sollten in der Regel nach ca. 5 Min. jeweils wieder behoben sein.

Bei allen Störungen > 5 Min. gibt die Leitwarte anhand der Aussagen der Elektriker/Mechaniker eine ungefähre Dauer bis zur Behebung der Störung gemäss Contingency Plan an alle nötigen Stellen weiter. (Siehe auch [Anhang E](#), Contingency-Plan)

Für die Behebung von Störungen gelten zusätzlich zu den hier beschriebenen Vorgängen diverse Handbücher sowie Pflichtenhefter und Verträge zwischen FZAG und der Anlagenersteller sowie deren Unterlieferanten.

5.6.1.1 Störungen im Check-in Bereich

Störungen im Check-in Bereich können mit entsprechender Info der Leitwarte-Operator von den Check-in Agents selbst behoben werden.

Sollte eine Störung den Check-in Betrieb längere Zeit stilllegen und kann die Strecke nicht via eine Redundanz geführt werden, so müssen die Gepäcke nach dem Check-in Prozess manuell auf Gepäckwagen geladen und via Lift und Strasse der GSA zugeführt werden.

Da FZAG nur in einem sehr begrenzten Rahmen Personalressourcen für ein solches Prozedere einsetzen kann, ist sie dabei auf die aktive Unterstützung der Dienstleister angewiesen.

Die Ursache der zu obigem Prozedere führenden Störung wird von FZAG – Baggage Sorting System untersucht und mittels Sortierungsrapport kommuniziert.

Siehe dazu auch [Punkt 4.1.2](#) sowie [Anhang I](#).

5.6.1.2 Störungen der SBB Fly-Gepäck Linie

Störungen der SBB Fly-Gepäck Linie werden nebst in der Leitwarte A4 auch in der Sortierhalle SBB auf einem separaten Mosaik dargestellt und visualisiert.

Danke dieser Störungsanzeige können logistische Störungen der SBB Fly-Gepäck Linie (bis zum Zolltor hin) durch die Mitarbeiter vor Ort selber behoben werden. Die Leitwarte-Operator können aber auf Wunsch jederzeit hinzugezogen werden. Bei grösseren Störungen wird die Instandhaltungs-Crew von FZAG hinzugezogen. Entsprechende Elektriker und Mechaniker werden via Leitwarte A4 aufgeboten (Tel. intern 67367).

Damit die Störungsbehebung gemäss den bestehenden Sicherheitsvorschriften und gültigen Verfahren ausgeführt wird, werden die Mitarbeiter durch die Teamleiter der FZAG – Baggage Sorting System entsprechend geschult. (Abgabe der Vorgehensweise für die Störungsbehebung innerhalb der GSA in schriftlicher Form).

Vergleiche hierzu [Punkt 4.8](#), SBB Fly/Rail Gepäck.

Neue Mitarbeiter können danach direkt (on the job) durch bereits ausgebildete Mitarbeiter geschult werden (nach dem „train the trainer“ – Prinzip).

5.6.2 Contingency-Plan

Der Contingency-Plan beschreibt örtlich zusammengefasst alle auftretenden Störungen sowie die nötigen Schritte in Bezug auf Störungsbehebung, Ressourcen und den Informationsfluss.

Im Weiteren wird auch die „Wägeliaktion“ beschrieben.

In der Regel werden von der FZAG – Baggage Sorting System das Airport-Steering, der Teamleiter SBS sowie der Disponent der dnata und der AAS informiert. Weiterführende Informationen werden durch das Airport-Steering vorgenommen. ([Anhang E](#))

5.7 Statistiken

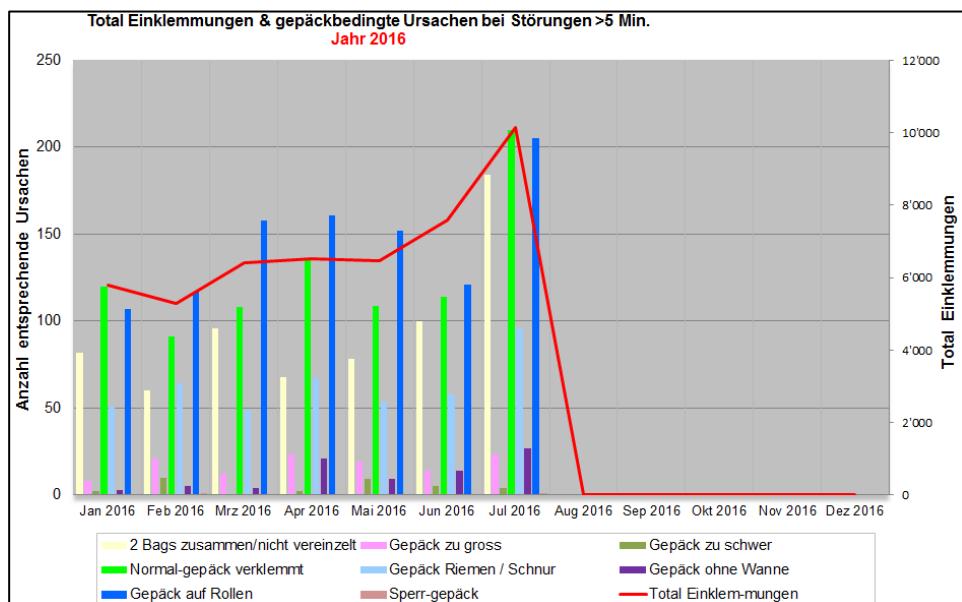
FZAG – Baggage Sorting System bietet den Dienstleistern diverse Gepäck-Statistiken sowie Zahlenmaterial für Auswertungszwecke zu Verfügung.

Statistiken und Zahlenmaterial müssen bei Bedarf über die Leitung FZAG – Baggage Sorting System angefragt werden.

Zu Verfügung stehende Statistiken:

- Gepäckfluss GSA
- Bagtrax-Performance
- GSA-Störungen
- Zutrittssicherungen_CheckIn_KW's
- SZ-Vollmeldungen
- No Read GSA
- X-Ray
- weitere auf Anfrage möglich

Beispiel "GSA-Störungen 'Einklemmungen' ":



Gepäckbedingte Störungen grösser 5 Minuten											
Datum:	Zeit vor	Zeit bis:	Min:	PLC	Lfd-Nr	AKZ - Nummer:	Anlageteil:	Störung:	Urs.	Kommentar:	
31.07.2016	11:34:06	11:44:42	10.6	67	10015	=M03K502.L67+67HS272.A0	Doc: DockE HSW Ableitblech	-B11, Ableitblech voll (LS) Lateral 219-222	A14	Gepäck auf Rollen	
31.07.2016	12:28:23	12:35:27	7.1	54	11523	=T02SG01LL54+99FB635.A0	A4: A4 SPG X-Ray Zusammenführur	Wartung	A01	Keine definierte Ursache	
31.07.2016	13:02:02	13:07:51	5.8	63	12192	=M02K502.L63+63VS114.A0	Doc: DockE VSU Ausschleus. HSW Vel	-B11, Zielrutsche belegt (LS)	A21	Gepäck in Plastik	
31.07.2016	13:27:47	13:35:59	8.2	65	12629	=M02NR01L65+65FB983.A0	Doc: DockE HSD ESL NoRead AB1	-B11, Gepäcküberlänge (LS)	A21	Gepäck in Plastik	
31.07.2016	13:28:46	13:34:11	5.4	63	12644	=M02K502.L63+63VS105.A0	Doc: DockE VSU Ausschleusung NoR	-B11, Zielrutsche belegt (LS)	A21	Gepäck in Plastik	
31.07.2016	13:47:08	13:53:41	6.6	91	12936	=T01BX01L72+61AR115	BX1: BX1 Belt Schräggurt Ausrichtung	Frequenzumrichter-Störung (Feld H10) [017]	A08	Gepäck verklemmt	
31.07.2016	13:51:41	14:06:30	14.8	97	13013	=T02BX04.L85+195C0101	BX4: BX4 MF-Ausfahrt Scann vor Tun	Scanner hat mehrere Noread in Folge gesendet (I)	A01	Keine definierte Ursache	
31.07.2016	14:39:43	14:45:37	5.9	16	13598	=T05VL01L16+90FB257.A0	FA: FAFT2 Linie 1A4-DockA	-B01, Einklemmüberwachung (LS)	A14	Gepäck auf Rollen	

Einklemmungs-Ursachen	Jan 16	Feb 16	Mrz 16	Apr 16	Mai 16	Jun 16	Jul 16	Aug 16	Sep 16	Okt 16	Nov 16	Dez 16
2 Bags zusammen/nicht vereinzelt	82	60	96	68	78	100	184	0	0	0	0	0
Gepäck zu gross	8	21	12	23	19	14	23	0	0	0	0	0
Gepäck zu schwer	2	10	0	2	9	5	4	0	0	0	0	0
Normalgepäck verklemmt	120	91	108	135	109	114	210	0	0	0	0	0
Gepäck Riemen/Schnur	51	64	49	67	54	58	96	0	0	0	0	0
Gepäck ohne Wanne	3	5	4	21	9	14	27	0	0	0	0	0
Gepäck auf Rollen	107	117	158	161	152	121	205	0	0	0	0	0
Sperrgepäck	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Total	373	369	427	477	430	426	750	0	0	0	0	0
Total Einklemmungen	5'793	5'290	6'398	6'531	6'459	7'584	10'149	0	0	0	0	0

6 SLA – Unterzeichnung

Flughafen Zürich AG
Postfach
8058 Zürich Flughafen

Andreas Bachmann
Leiter Airport Logistics

Ralph Hoppenheit
Leiter Gepäcksortiersystem

Swissport International AG
Postfach
8058 Zürich Flughafen

Marco Bötschi
Leiter Aircraft & Baggage Handling

Patrick Schwarzmann
Leiter Swissport Baggage Services

dnata Switzerland AG
Postfach
8302 Kloten

Marie Kaden
Manager Baggage Sorting & Cleaning Services

Airline Assistance Switzerland AG
Postfach
8060 Zürich Flughafen

Sebastian Wolf
Manager Ramp & Baggage

ANHANG

A Spezialdienste

Zusammenfassung der Spezialdienste innerhalb des Gepäcksystems inkl. ev. Kostenabsprachen.

Über Abmachungen entsprechender Aufwandsentschädigungen zwischen den verschiedenen Dienstleistern wird FZAG – Baggage Sorting System entsprechend informiert.

Sollte die Auftragserteilung oder Organisation der Spezialdienste unter den Dienstleistern neu geregelt werden wird FZAG – Baggage Sorting System ebenfalls vorgängig informiert.

1. Reinigung..... [1.6](#)

Dienst: Die Reinigung der Gepäcksortierung (Anlagen und Flächen) wird gemäss separatem Reinigungsplan durch die Reinigungsabteilung der FZAG ausgeführt.

Die Dienstleister müssen ihre zugewiesenen Sortierziele selbständig in Ordnung halten. Die Abfalleimer an den Sortierzielen müssen durch die jeweiligen Handling Agents täglich geleert werden.

In den Lokalabladebereichen müssen die Abfalleimer täglich durch die SBS geleert werden.

Die Dienstleister haben die Sortierziele auch hinter den Bänder/Boxen zu reinigen.

Kosten: Bereitstellung des Reinigungsequipments (Besen etc.) durch FZAG – Baggage Sorting System, ansonsten keine Kostenübernahmen durch FZAG.

2. Sperrgepäck..... [3.5.2](#)

Dienst: Bandfähiges und nicht bandfähiges Sperrgepäck ex allen Check-in's wird mittels Sperrgepäckband der Anlage zugeführt oder mittels Sperrgepäck-Lifte in die Lokalabladbereiche 1 oder 2 geführt und dort durch die Dienstleister aus den Liften entnommen und manuell über die Strasse via X-Ray UG A4 zum jeweiligen Sortierziel geführt. Der Betrieb der Sperrgepäckschalter erfolgt durch die FZAG – Gepäckwagenlogistik.

Kosten: Die Finanzierung der Sperrgepäckschalter in den Check-in Bereichen erfolgt über das Nutzungsentgelt Gepäcksystem.

Keine Kostenübernahme durch FZAG – Baggage Sorting System für Tätigkeiten der Handlingagents.

Dienst: An den Endzielen der Sperrgepäcklinien (Dock A, A4 und Dock E) nimmt die SBS das Sperrgepäck entgegen und avisiert die anderen Handler mittels entsprechendem Taster (Blinkleuchte) zwecks Abholung ihres Sperrgepäcks.

Kosten: Diese erste Überprüfung sämtlichen Sperrgepäcks durch die SBS erfolgt ohne Kostenübernahme durch FZAG – Baggage Sorting System oder die anderen Dienstleister. Diese Kosten sind in der Verrechnung des Risiko-Handlings durch die SBS enthalten.

3. Gepäckwannen-Bereitstellung..... [4.1.1](#)

Dienst: Einsammlung und zentrale Bereitstellung der Gepäckwannen durch SBS für das Check-in 1, 2 und 3 sowie die Transferabladestellen Dock A, A4 und Dock E. Die Feinverteilung an die Check-in Schalter erfolgt durch die Mitarbeiter des

Sperrgepäckschalters (FZAG – Gepäckwagenlogistik) und die Verteilung an die Transferaufgabestellen durch die Dienstleister.

Kosten: Keine Kostenübernahme für SBS-Aufwendungen oder solche anderer Dienstleister durch FZAG.

4. Kodierstation..... [4.8](#)

Dienst: Das Handling des NoRead Gepäcks in allen Anlagenteilen erfolgt durch die FZAG – Baggage Sorting System.

Kosten: Die Finanzierung der Sperrgepäckschalter in den Check-in Bereichen erfolgt über das Nutzungsentgelt Gepäcksystem.

5. Risiko-Handling..... [4.10](#)

Dienst: Das Handling des Risiko-Gepäcks in allen Anlagenteilen erfolgt im Auftrag der Dienstleister durch die SBS.

Die Risiko-Sortierziele sämtlicher Anlagenteile (A4, Dock A und Dock E) sind über die gesamte Anlagen-Betriebszeit durch Mitarbeiter der SBS besetzt.

Die Gründe für Risiko-Sortierziel-Abwürfe werden im Folgenden beschrieben:

Not-ok Gepäck:

- Falsche Flugnummer; keine Übereinstimmung zw. AIMS und DCS-Eintragungen.
- Falschverlad ex Ausland Station, kein Flug ab Zürich.
- Lokales ZRH-Gepäck (kein Weiterflug)

Risiko Gepäck:

- Not-Abwürfe wegen nicht anfahrbarer Ziele ex Vor- und Hauptsorter (technische Störungen, defekt gesetzte Sortierziele) sowie wegen nicht abgeräumter Sortierziele (Vollmeldungen).
- Nicht eindeutig zugewiesener X-Ray Status (nach erneuter Lesung des Gepäcks).
- „Early“ und „very early“ Gepäck welches den Frühgepäckspeicher nicht anfahren kann.

Late-Gepäck:

- Nach Schliessung der Original-Sortierziele werden Gepäcke die sich noch auf der Anlage befinden als „Late“ identifiziert und entsprechend abgeworfen.

Kosten: Keine Kostenübernahme durch FZAG. Die Aufwendungen der SBS gemäss obiger Beschreibung werden von Swissport/SBS getragen. Den anderen Dienstleistern wird Swissport/SBS die entsprechenden Aufwendungen gemäss bilateralen Absprachen in Rechnung stellen, wobei ein Höchstbetrag von CHF 5.70 pro Flug berücksichtigt wird (Preis-Berechnung liegt der FZAG vor).

6. Gepäck-Waagen (Tara/Basca)..... [4.18](#)

Dienst: Innerhalb der GSA können die Gepäckfuhrten (Container- und/oder Wagen-Züge) nach erfolgter Sortierung und Beladung abgewogen werden.

Wie die Gewichtserfassung geschieht, entscheidet die jeweilige Airline (Nutzung von Standardgewichten oder Container-Füllgrade oder Nutzung des Wägesystems)
Bei Nutzung des Wägesystems stehen den Dienstleistern in jedem Anlagenteil Überfahr-Waagen zu Verfügung.

Kosten: Für die Nutzung der Überfahrwaagen übernimmt die FZAG die Betriebs- und Instandhaltungskosten, soweit sich die Geräte im Eigentum der FZAG befinden (Digisens-Teil; Plattform, Antennen, Verkabelung sowie die Drucker-Hardware) Instandhaltungskosten für Basca-Software (**Baggage-Scale**) und PC's werden von SBS/Swissport getragen und den anderen Dienstleistern mit CHF 0.42 pro Flug in Rechnung gestellt (Preis-Berechnung liegt der FZAG vor).

Bezüglich Supportablaufs siehe [Anhang K](#).

B Lateral - Funktionsbeschreibung



Die gesamte Förder-Länge des Laterals (12m) ist in zwei gleich lange Bänder unterteilt.

Die Positionierung der Lichtschranken:

- LS1 = Vollmelde-Lichtschranke
- LS2 = Beim Übergang zum Band 2
- LS3 = Band 2 vorne am 'Lateral-Kopf'

Die Funktionen

- A) **3 Grundstellungen für den automatischen Betrieb**
- B) **Pilzknöpfe um einmaligen Durchlauf manuell starten und stoppen zu können**
- C) **Sortierziel - Vollmeldung**

A) 3 Grundstellungen für den automatischen Betrieb

Die Grundstellungen werden mittels den 3 Leucht-Tastern an der Säule beim Lateral-Kopf gewählt:

Stellung 1 - Stapeln auf Band 1 (= LS2)

Sobald Band 1 voll ist (= LS2 ist bedeckt), wird auf Band 2 gestapelt bis LS3 belegt ist.

Wenn LS3 (= Lateral-Kopf) ebenfalls bedeckt ist, ist das Lateral 'voll' und es kann kein weiteres Gepäck mehr abgeworfen werden. (Bei Lateral 'voll' ertönt ein Horn!)

Sobald LS2 oder LS3 wieder frei sind, kann erneut Gepäck aufgetaktet werden, beginnend bei Band 1.

Stellung 2 - Stapeln auf Band 2 (= LS3)

Sobald Band 2 voll ist (= LS3 ist bedeckt), wird auf Band 1 (LS2) gestapelt.

Sobald LS3 wieder frei ist, wird allfälliges Gepäck von Band 1 auf das Band 2 gestapelt.
(Der Durchlauf wird nur gestartet, falls gemäss LS-Bewegungen Gepäck auf Band 1 getaktet wurde, welches nicht auf Band 2 übergeben wurde.)

Stellung 3 - Durchlauf bis zum Lateral-Kopf (= LS3)

Sobald LS3 (= Band 2 vorne) bedeckt ist, wird auf Band 1 (LS2) gestapelt.

Sobald LS3 wieder frei ist und sich gemäss LS-Bewegungen noch Gepäck auf dem Lateral befindet, wird der Durchlauf erneut gestartet, beginnend beim Band 1.

Anmerkung: Die Benutzer sind sich bewusst, dass es bis zu 24 Sekunden dauern kann, bis ein einzelnes Gepäck vom Lateral-Anfang bis zum Lateral-Kopf transportiert ist und dieses immer sofort vom Band genommen werden muss, da ansonsten das Lateral als 'voll' gemeldet wird.

Grundsätzliches

Wenn die Sortier-Anlage abgeschaltet wird (im Normalfall am Abend bei 'Schlüsselschalter AUS'), werden alle Laterals automatisch auf Stellung 1 (Leucht-Taster 1) zurückgestellt.

B) Pilzknöpfe um einmaligen Durchlauf manuell starten und stoppen zu können

In der Mitte jedes Bandes und am Lateral-Kopf bestehen Pilzknöpfe, welche mittels Knie oder per Hand bedienbar sind.

Die 3 Pilzknöpfe lösen überall die identische Funktion aus:

Knopf drücken, wenn die Bänder in Ruhestellung sind:

Band 1 läuft im Maximum eine Bandlänge (6m) und übergibt damit alles Gepäck auf Band 2.

Band 2 läuft anschliessend bis die LS3 (= Lateral-Kopf) besetzt ist, im Maximum aber nur eine Bandlänge.

Falls LS3 besetzt ist, wird diese Funktion nicht gestartet.

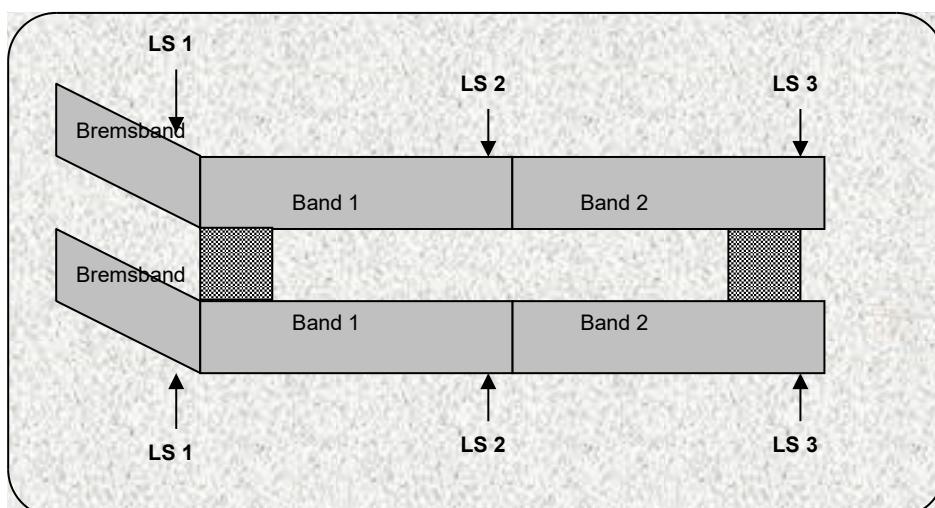
Ein erneutes Drücken stoppt einen durch Knopfdruck initialisierten Durchlauf.

C) Sortierziel-Vollmeldung

Je nach eingestellter Grundstellung (1, 2 oder 3) erfolgt die Vollmeldung des Sortierzieles unterschiedlich.

Grundsätzlich gilt: Wenn LS2 und LS3 belegt sind wird die Vollmeldung (ertönen eines Hornes) beim nächsten Gepäck, welches beim Bremsband in die Vollmelde-Lichtschranke (LS1) transportiert wird ausgelöst.

Bildliche Darstellung:



C MCS - Funktionen Kodierstation / Transferablad / Sperrgepäck



Instruktionen

Kodierstation_neue M



Instruktionen

Kodierstation_neue M



Instruktionen

Kodierstation_neue M



Instruktionen

Kodierstation_neue M

Normalgepäck:

Sperrgepäck:

Durch Unregelmässigkeiten in der Gepäckabwicklung wie z. B. bei Hantierungsfehlern während des Check-in's und des Gepäcktransfers oder durch unlesbare bzw. abhandengekommene Gepäcklabels (Barcode) entstehen fehlgeleitete Gepäckstücke. Über sog. Manual Coding Stations (MCS) stehen dem Abwicklungspersonal Funktionen zur Bearbeitung von fehlgeleitetem Gepäck zur Verfügung.

Der Operator an der MCS hat folgende Möglichkeiten, ein Gepäckstück zu bearbeiten:

1. Der Barcode ist mit dem Handscanner lesbar.
Es wird geprüft, ob zu dem eingelesenen Barcode im SAC-System ein eindeutiges BSM und ein gültiges Sortierziel vorhanden ist. Gegebenenfalls wird das Sortierziel angezeigt.
2. Der Barcode ist mit dem Handscanner lesbar, zum eingelesenen Barcode existieren im SAC-System mehrere BSM's.
Dann wird anhand des Fluges und der Destination gegebenenfalls das Sortierziel ermittelt. Zusätzlich muss ein Zusatz-Barcodelabel gedruckt werden.
3. Der Barcode ist mit dem Handscanner nicht lesbar, kann aber vom Operator über die Tastatur eingegeben werden.
Es wird geprüft, ob zu der eingegebenen Gepäckstückidentifikation im SAC-System ein BSM und ein gültiges Sortierziel vorhanden ist. Gegebenenfalls wird das Sortierziel angezeigt. Zusätzlich kann ein neues Barcodelabel gedruckt werden.
4. Der Barcode ist nicht identifizierbar, oder kein BSM vorhanden, aber der Flug und die Destination können identifiziert werden.
Dann wird anhand des Fluges und der Destination gegebenenfalls das Sortierziel ermittelt. Zusätzlich kann ein Barcodelabel gedruckt werden.
5. Das Gepäckstück kann nicht identifiziert werden.
In diesem Fall bekommt das Gepäck das Spezialziel „Risiko“. Nach der Bearbeitung und Freigabe durch den Operator, wird das Gepäckstück zum ermittelten Ziel transportiert.

Bemerkung:

An der MCS können auch Gepäckstücke für den folgenden Tag (Frühgepäck) bearbeitet werden.

Instruktionen Kodierstation & Transfer-MCS

FLUGHAFEN ZÜRICH			MCS ist bedienbar	Steuerung ist bereit	Verbindung zu SACO1	Drucker ist bereit	SIEMENS						
Nach fördern			Gestern	Heute	Morgen		Lokal ZRH	Risiko/NotOK		Label drucken			
LX	AA	AB	AF	BA	DL	EK	LH	SA	SQ	SU	UA		
Gepäck-ID		FLC	FLN									mcs_a_k4 10.01.13 10:32:09 Version: V1.0	
			1										
Flüge		Sortierziele											
SDD	FLC	FLN	STD	ETD	DES	VIA1	VIA2	VIA3					
<p>10:31:58 Verbindung zur Datenbank OK! 10:31:56 Verbindung zu BHICS OK.</p>													

Immer Gepäck-ID eingeben.

Mit Scanner oder von Hand; bei Handeingabe „OK“ drücken.

Neu kann der Airlinecode über die Direkttasten (LX, AA, AB, etc.) oder die Alphatastatur eingeben werden.

Gepäck-ID ist bekannt (BSM vorhanden):

Sortierziel wird angezeigt.

Gepäck-ID		FLC	FLN			
0618123456		SQ	345			
Sortierziele						
SDD	STD	ETD	DES	Sortierkriterium	ONWFLUG	SZ
31.12	10:45	11:00	SIN	Transfer-Gepäck (_J)	225	

Der „OK“-Button ist grün ausgefüllt, durch Drücken der „OK“-Taste wird das Gepäck abgefördert. Das Bag geht ohne neues Label ans angezeigte Sortierziel.

Gepäck-ID nicht bekannt:

Wenn die Gepäck-ID nicht bekannt ist (keine oder Mehrfach-BSM), dann wird in die Flugeingabe gewechselt.

FLUGHAFENZÜRICH			MCS ist bedienbar	Steuerung ist bereit	Verbindung zu SACO1	Drucker ist bereit	SIEMENS					
Nach fördern			Gestern	Heute	Morgen		Lokal ZRH	Risiko/NotOK	Label drucken			
LX	AA	AB	AF	BA	DL	EK	LH	SA	SQ	SU	UA	
Gepäck-ID FLC FLN									mcs_a_k4 10.01.13 10:33:02 Version: V1.0			
0724123456									1	2	3	
Flüge		Sortierziele		SDD	FLC	FLN	STD	ETD	DES	VIA1	VIA2	VIA3

Flug-Nummer eingeben:

FLUGHAFENZÜRICH			MCS ist bedienbar	Steuerung ist bereit	Verbindung zu SACO1	Drucker ist bereit	SIEMENS					
Nach fördern			Gestern	Heute	Morgen		Lokal ZRH	Risiko/NotOK	Label drucken			
LX	AA	AB	AF	BA	DL	EK	LH	SA	SQ	SU	UA	
Gepäck-ID FLC FLN									mcs_a_k4 10.01.13 10:34:33 Version: V1.0			
0724123456									1	2	3	
Flüge		Sortierziele		SDD	FLC	FLN	STD	ETD	DES	VIA1	VIA2	VIA3
									4	5	6	
									7	8	9	
									0			
									2			
10:32:59 Flug eingeben / auswählen. 10:31:58 Verbindung zur Datenbank OK!												

OK-Button drücken:

Es werden alle Flüge zur Flugnummer von Heute angezeigt:

FLUGHAFEN ZÜRICH			MCS ist bedienbar	Steuerung ist bereit	Verbindung zu SACO1	Drucker ist bereit	SIEMENS					
Nach fördern		Gestern	Heute	Morgen		Lokal ZRH	Risiko/NotOK	Label drucken				
LX	AA	AB	AF	BA	DL	EK	LH	SA	SQ	SU	UA	
Gepäck-ID FLC FLN									mcs_a_k4 10.01.13 10:35:22 Version: V1.0			
0724123456												
191												
Flüge		Sortierziele										
SDD	FLC	FLN	STD	ETD	DES	VIA1	VIA2	VIA3				
10.01	LH	191	16:00		SIN	HAM	COP	BLN				
10.01	LX	191	16:00	3		HAM	COP	BLN				
10.01	SQ	191	16:00			HAM						
10.01	WW	191	16:00		SIN	HAM	COP	BLN				
									1	2	3	
									4	5	6	
									7	8	9	
									0			
									4			

10:32:59 Flug eingeben / auswählen.
10:31:58 Verbindung zur Datenbank OK!

Flug auswählen

Fluganwahl mit OK-Button bestätigen:

Auswahl eines andern Tages:

Durch Drücken der Tasten Gestern/Heute/Morgen werden die Flüge der entsprechenden Tage angezeigt.



In der Liste sind die Flüge mit der entsprechenden Farbe dargestellt (rosa: Gestern; grau: Heute; grün: Morgen):

Flüge									
SDD	FLC	FLN	STD	ETD	DES	VIA1	VIA2	VIA3	
31.12	SQ	345	10:45	11:00	SIN	.....	.....	.....
01.01	SQ	345	10:45	.....	SIN	.....	.....	.....
30.12	SQ	345	10:45	.....	SIN	.....	.....	.....

Es werden alle Trennungen/Sortierziele zur Flugnummer von Heute angezeigt:

FLUGHAFEN ZÜRICH			MCS ist bedienbar	Steuerung ist bereit	Verbindung zu SACO1	Drucker ist bereit	SIEMENS		?																		
Nach fördern			Gestern	Heute	Morgen		Lokal ZRH	Risiko/NotOK	Label drucken																		
LX	AA	AB	AF	BA	DL	EK	LH	SA	SQ	SU	UA																
Gepäck-ID FLC FLN 0724123456 WW 191																											
Flüge Sortierziele <table border="1" style="float: right; margin-right: 10px;"> <tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>A</td></tr> <tr><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>X</td></tr> <tr><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>Keyboard</td></tr> <tr><td colspan="2"></td><td>0</td><td>OK</td></tr> </table>												1	2	3	A	4	5	6	X	7	8	9	Keyboard			0	OK
1	2	3	A																								
4	5	6	X																								
7	8	9	Keyboard																								
		0	OK																								
SDD STD ETD DES Sortierkriterium ONWFI... SZ 10.01 16:00 HAM Sortierung nach Onward-Ziel WW201_ 51 10.01 16:00 HAM Sortierung nach Onward-Ziel WW202_ 52 10.01 16:00 HAM Sortierung nach Onward-Ziel WW203_ 54 10.01 16:00 SIN Sortierung nach Onward-Ziel WW200_ 124 10.01 16:00 SIN Sortierung nach Onward-Ziel WW204_ 55 10.01 16:00 SIN Sortierung nach Onward-Ziel WW301_ 56 10.01 16:00 SIN Sortierung nach Onward-Ziel WW302_ 57 10.01 16:00 SIN Sortierung fuer Heathrow T5 126 10.01 16:00 SIN Sortierung fuer kurze Umstiegszeiten 125 10.01 16:00 SIN Sortierung in Onward-Sammelcontainer 123 10.01 16:00 HAM Normalsortierung ohne Onward-Regel 122																											
10:35:46 Sortierung auswählen. 10:32:59 Flug eingeben / auswählen. <table border="1" style="float: right; margin-right: 10px;"> <tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>A</td></tr> <tr><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>X</td></tr> <tr><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>Keyboard</td></tr> <tr><td colspan="2"></td><td>0</td><td>OK</td></tr> </table>												1	2	3	A	4	5	6	X	7	8	9	Keyboard			0	OK
1	2	3	A																								
4	5	6	X																								
7	8	9	Keyboard																								
		0	OK																								

Sortierziel anwählen (und mit OK-Button bestätigen)

Flüge Sortierziele <table border="1" style="float: right; margin-right: 10px;"> <tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>A</td></tr> <tr><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>X</td></tr> <tr><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>Keyboard</td></tr> <tr><td colspan="2"></td><td>0</td><td>OK</td></tr> </table>												1	2	3	A	4	5	6	X	7	8	9	Keyboard			0	OK
1	2	3	A																								
4	5	6	X																								
7	8	9	Keyboard																								
		0	OK																								
SDD STD ETD DES Sortierkriterium ONWFI... SZ 10.01 16:00 HAM Sortierung nach Onward-Ziel WW201_ 51 10.01 16:00 HAM Sortierung nach Onward-Ziel WW202_ 52 10.01 16:00 HAM Sortierung nach Onward-Ziel WW203_ 54 10.01 16:00 SIN Sortierung nach Onward-Ziel WW200_ 124 10.01 16:00 SIN Sortierung nach Onward-Ziel WW204_ 55 10.01 16:00 SIN Sortierung nach Onward-Ziel WW301_ 56 10.01 16:00 SIN Sortierung nach Onward-Ziel WW302_ 57 10.01 16:00 SIN Sortierung fuer Heathrow T5 126 10.01 16:00 SIN Sortierung fuer kurze Umstiegszeiten 125 10.01 16:00 SIN Sortierung in Onward-Sammelcontainer 123 10.01 16:00 HAM Normalsortierung ohne Onward-Regel 122 10.01 16:00 % Normalsortierung ohne Onward-Regel 120																											
10:40:31 Neues Label wird generiert. 10:35:46 Sortierung auswählen. <table border="1" style="float: right; margin-right: 10px;"> <tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>A</td></tr> <tr><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>X</td></tr> <tr><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>Keyboard</td></tr> <tr><td colspan="2"></td><td>0</td><td>OK</td></tr> </table>												1	2	3	A	4	5	6	X	7	8	9	Keyboard			0	OK
1	2	3	A																								
4	5	6	X																								
7	8	9	Keyboard																								
		0	OK																								

Allenfalls warten bis ein Label gedruckt wird
Abfördern des Gepäcks mit „OK“ bestätigen

Wichtig !

Nie nur mit der Flugnummer kodieren

Der Rechner braucht die ID-Nummer für die Erkennung des Bags und für das Tracking.

Für Bags ohne Label (tagless) muss „Lokal ZRH“ **Lokal ZRH** gedrückt werden, worauf autom. ein Label ausgedruckt wird.

Danach muss das ausgedruckte Label am Gepäck angebracht und das Gepäck mittels „OK“ abgefördert werden.

Für Bags mit falschem Label (kein Abflug von ZRH) wird nach dem Scannen in die Flugeingabe-Maske gewechselt.

Da nach der Eingabe der Flugnummer „kein Flug vorhanden“ angezeigt wird, muss danach „Lokal ZRH“ gedrückt und das Bag mittels „OK“ abgefördert werden.

ZRH-Lokalbags werden nach dem Scannen (und ohne Beachtung der aufgeschalteten Flugeingabe-Maske) mittels der Direkttaste „Lokal ZRH“ ins Risiko (SZ116) befördert.

Eingabefelder:

Gepäck-ID	FLC	FLN
0618123456		345

Durch Berühren eines Eingabefeldes wird das Feld angewählt, sichtbar durch die hellgelbe Farbe.

Gepäck-ID:

Die Eingabe einer Gepäck-ID erfolgt mittels Scanner oder per Touchscreen. Bei der Eingabe des Gepäcklabels per Touchscreen erkennt das System automatisch, wenn anstelle einer Zahl eine Buchstabenfolge über eine Airline-Direkttaste oder per Alpha-Tastatur eingeben wird.

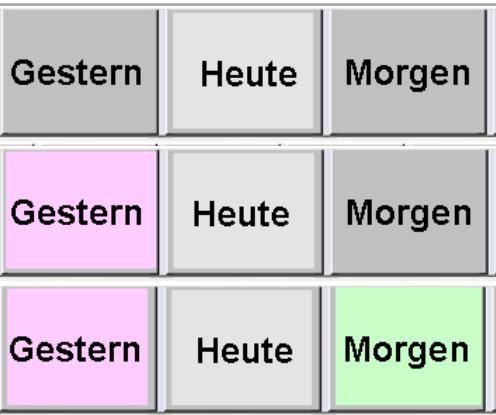
Flugeingabe:

FLC: Airline

FLN: Flugnummer

Für den Bediener ist es möglich, FLN, FLC oder FLC und FLN einzugeben

Grundfunktionstasten:

	Taste „Nachfördern“ Fährt ein Gepäck nicht automatisch zu Arbeitsplatz des Kodierers, kann das Gepäck um ein Position nachgefördert werden.
	Gestern, heute, morgen Mit Hilfe dieser 3 Tasten kann der Tag des Fluges ausgewählt werden. Sobald eine Taste gedrückt wird, werden die Flüge des entsprechenden Tages angezeigt. Mindestens ein Tag muss immer angewählt sein. Die andern Tage können durch „einmal Drücken“ eingeblendet werden. Durch „hochmaliges Drücken“ wird der Tag ausgeblendet. Ob ein Tag angewählt ist wird mit einer Farbe auf dem Knopf angezeigt. Nicht angewählt dunkelgrau: Gestern aktiv: lila Heute aktiv: hellgrau Morgen aktiv: hellgrün Die Flüge in der Liste werden mit derselben Farbe wie der Tag dargestellt.
	Airline Direkttasten Bei der Eingabe der Gepäck-ID kann mittels dieser Tasten der Airline-Code so wie er auf dem Label steht direkt eingegeben werden. Zum Beispiel „AB551433“ das System wandelt nach drücken der „OK“ Taste den Airline-Code automatisch um, AB => „0745“.
	Tastatur einblenden Fehlt bei den Airline Direkttasten der gesuchte Airline-Code, kann mit Hilfe der Tastatur der gewünschte Code eingegeben werden.
	Taste A<= Diese Taste löscht ein Zeichen links vom Cursor.
	Taste X Abbruch Abbruchtaste. Alle Eingabefelder der Maske werden gelöscht. Die Maske ist anschliessend im Grundzustand. Mit dieser Taste kann der aktuelle Kodievorgang immer abgebrochen werden.
	Taste OK Mit der OK Taste werden Eingaben bestätigt. Ist die OK-Taste grün ausgefüllt ist das Gepäck bereit zum Abfördern.
	Taste „Label Drucken“ Druck eines Gepäcklabels, siehe auch Sonderfunktionen weiter unten.

	Hilfe-Taste Über diese Taste an der Kodierstation wird die Hilfedatei aufgeblendet.
Nach fördern	Taste „Nachfördern“ Fährt ein Gepäck nicht automatisch zu Arbeitsplatz des Kodierers, kann das Gepäck um ein Position nachgefördert werden.
	Gestern, heute, morgen Mit Hilfe dieser 3 Tasten kann der Tag des Fluges ausgewählt werden. Sobald eine Taste gedrückt wird, werden die Flüge des entsprechenden Tages angezeigt. Mindestens ein Tag muss immer angewählt sein. Die andern Tage können durch „einmal Drücken“ eingeblendet werden. Durch „hochmaliges Drücken“ wird der Tag ausgeblendet. Ob ein Tag angewählt ist wird mit einer Farbe auf dem Knopf angezeigt. Nicht angewählt dunkelgrau: Gestern aktiv: lila Heute aktiv: hellgrau Morgen aktiv: hellgrün Die Flüge in der Liste werden mit derselben Farbe wie der Tag dargestellt.
	Airline Direkttasten Bei der Eingabe der Gepäck-ID kann mittels dieser Tasten der Airline-Code so wie er auf dem Label steht direkt eingegeben werden. Zum Beispiel „AB551433“ das System wandelt nach drücken der „OK“ Taste den Airline-Code automatisch um, AB => „0745“.
	Tastatur einblenden Fehlt bei den Airline Direkttasten der gesuchte Airline-Code, kann mit Hilfe der Tastatur der gewünschte Code eingegeben werden.
	Taste A<= Diese Taste löscht ein Zeichen links vom Cursor.
	Taste X Abbruch Abbruchtaste. Alle Eingabefelder der Maske werden gelöscht. Die Maske ist anschliessend im Grundzustand. Mit dieser Taste kann der aktuelle Kodervorgang immer abgebrochen werden.
	Taste OK Mit der OK Taste werden Eingaben bestätigt. Ist die OK-Taste grün ausgefüllt ist das Gepäck bereit zum Abfördern.
Label drucken	Taste „Label Drucken“ Druck eines Gepäcklabels, siehe auch Sonderfunktionen weiter unten.

		Hilfe-Taste Über diese Taste an der Kodierstation wird die Hilfedatei aufgeblendet.
---	--	--

Sonderfunktionstasten:

	Taste „Risiko/NotOk“ Gepäck wird ins Risiko-Ziel des jeweiligen Anlageteils gefördert. (Ausnahme Dock A, wo das Gepäck zuerst zum Röntgen ins A4 geht.) Bei Vorsorter-Kodierstationen darf das Gepäck nur mit einem gültigen Label weitertransportiert werden, deshalb kann automatisch ein Label ausgedruckt werden. Meldezeile beachten!
	Taste „Lokal ZRH“ Lokalgepäck für Zürich (ZRH) wird mit dieser Taste automatisch dem „Lokalflug“ LX9909 zugeordnet. (Automatische Zuweisung der Tagnummer zum Flug LX9909, ohne dass ein neues Label gedruckt werden muss.)

Sonderfunktionen:

Automatisches Abfördern:

Ist diese Funktion aktiv, wird ein Gepäck sofort nach dem Scannen abgefördert, sofern das Sortierziel eindeutig vom System bestimmt werden konnte; oder anders gesagt das Gepäck fährt ohne zusätzliches Drücken der Ok-Taste ab.

Diese Funktion ist standardmäßig nicht aktiviert und wird innerhalb der Programmierung festgelegt. Sie kann durch den Kodierer selbst nicht beeinflusst werden.

Label Drucken bei automatisches Abfördern:

Ist automatisches Abfördern aktiv, muss vor dem Scannen des Gepäcks die Taste „Label drucken“ gedrückt werden. Nach dem Ausdrucken und Anbringen des Labels am Gepäck, muss mit dem OK-Button das Gepäck abgefördert werden.

Meldezeile:

An der neuen MCS wird in einer Meldezeile angezeigt, was zu tun ist und wie das aktuelle Gepäck verarbeitet wird.

10.01	16:00		SIN	Sortierung nach Onward-Ziel	WW302_	57
10.01	16:00		SIN	Sortierung fuer Heathrow T5		126
10.01	16:00		SIN	Sortierung fuer kurze Umstiegszeiten		125
10.01	16:00		SIN	Sortierung in Onward-Sammelcontainer		123
10.01	16:00		HAM	Normalsortierung ohne Onward-Regel		122
10.01	16:00		%	Normalsortierung ohne Onward-Regel		120

10:40:31 Neues Label wird generiert.
10:35:46 Sortierung auswählen.

Durch Drücken der Pfeiltaste werden die letzten Meldungen (max. 500) angezeigt.)

Time	Message
16:28:28	Gepäck mit ID: 0724010101 wird nach Sortierziel 112 (Late) abgefördert LX191.
16:28:26	0724010101 ist eindeutig. Ziel 112 (Late) .
16:28:10	Sortierung auswählen.
15:21:25	Gepäck mit ID: 3000500181 wird nach Sortierziel 234 abgefördert EK86.
15:21:19	Gepäck sortiert nach 234.
15:21:19	Neues Label wird generiert.
15:21:07	Sortierung auswählen.
14:25:47	Unbekannter Flug 8402.
14:24:34	Sortierung auswählen.
14:24:10	Gepäck mit ID: 0724010103 wird nach Sortierziel 101 abgefördert LX191.
14:24:00	0724010103 ist eindeutig. Ziel 101.
14:24:00	Sortierung auswählen.
14:22:49	Gepäck mit ID: 3000001261 wird nach Sortierziel 234 abgefördert EK88.
14:22:44	Gepäck sortiert nach 234.
14:22:44	Neues Label wird generiert.
14:22:39	Sortierung auswählen.
14:17:00	Gepäck mit ID: 9999999999 wird nach Sortierziel 115 (Risiko) abgefördert EK86.
14:16:58	Gepäck sortiert nach 115 (Risiko) .
14:16:52	Sortierung auswählen.
14:16:16	Gepäck mit ID: 9999999999 wird nach Sortierziel 116 (Late) abgefördert WK402.
14:16:11	Gepäck sortiert nach 116 (Late) .
14:16:10	Sortierung auswählen.
13:53:09	Gepäck mit ID: 0191110110 wird nach Sortierziel 100 abgefördert WW191.
13:53:05	Gepäck sortiert nach 100.
13:53:01	Sortierung auswählen.
13:52:52	BSM 0191110110 ist mehrdeutig.
13:51:48	Gepäck mit ID: 0191110102 wird nach Sortierziel 100 abgefördert WW191.
08:50:13	Verbindung zur Datenbank OK!
08:50:10	Verbindung zu BHICS OK.

Farocode:

- Grün: Gepäck wird abgefördert. Verbindung OK.
- Rot: Es liegt ein Fehler vor. Z. B. Verbindung gestört.
- Schwarz: Information zu Verarbeitung, z.B. Label wird gedruckt.

Mit dem Pfeil wird wieder die Meldezeile eingeblendet.

Statusanzeigen/Trouble-Shooting

MCS ist bedienbar	Die MCS bedienbar: Die MCS ist eingeschaltet und bedienbar.
MCS nicht bedienbar	Die MCS ist nicht bedienbar: Die MCS'sen am Transferablad und K6 müssen zuerst am Serviceschalter (meist irgendwo in der Nähe der MCS) eingeschaltet werden. Die MCS'sen der Vor- und Hauptsorter sind permanent eingeschaltet.
Steuerung bereit	Steuerung bereit Die Förderbänder sind bereit für das nächste Gepäckstück.
Steuerung nicht bereit	Steuerung nicht bereit Es liegt ein Problem mit der Förderstrecke vor. Entweder konnte das letzte Gepäck nicht korrekt abgefördert werden, oder es liegt sonst ein Fehler vor. Abhilfe: Einmal den Resettaster am Wartungsschalter betätigen und evtl. die Leitwarte avisieren.
SACO1 Verbindung	SACO1(2) Verbindung Die Verbindung zu den Sortierrechnern ist aufgebaut.
SACO keine Verbindung	SACO keine Verbindung Die Verbindung zu den Sortierrechnern ist nicht aufgebaut. Es liegt ein Problem vor. Bei einer Rechnerumschaltung kann diese Meldung auftreten. Steht diese länger als 2 Minuten an, ist über die Leitwarte ein Elektriker zu avisieren.
Drucker bereit	Drucker bereit Die Netzwerkverbindung zum Drucker ist aufgebaut. Wenn der Drucker trotzdem nicht druckt, ist er vielleicht nicht Online oder hat kein Papier mehr. Hinweis: Das Ausdrucken eines Labels dauert ca. 3 Sek.
Drucker nicht bereit	Drucker nicht bereit Die Netzwerkverbindung ist getrennt oder der Drucker ausgeschaltet. Abhilfe: Allenfalls Drucker einschalten, über die Leitwarte einen Elektriker avisieren.
MCS ist bedienbar	Die MCS bedienbar: Die MCS ist eingeschaltet und bedienbar.
MCS nicht bedienbar	Die MCS ist nicht bedienbar: Die MCS'sen am Transferablad und K6 müssen zuerst am Serviceschalter (meist irgendwo in der Nähe der MCS) eingeschaltet werden. Die MCS'sen der Vor- und Hauptsorter sind permanent eingeschaltet.

Steuerung bereit	Steuerung bereit Die Förderbänder sind bereit für das nächste Gepäckstück.
Steuerung nicht bereit	Steuerung nicht bereit Es liegt ein Problem mit der Förderstrecke vor. Entweder konnte das letzte Gepäck nicht korrekt abgefördert werden, oder es liegt sonst ein Fehler vor. Abhilfe: Einmal den Resettaster am Wartungsschalter betätigen und evtl. die Leitwarte avisieren.
SACO1 Verbindung	SACO1(2) Verbindung Die Verbindung zu den Sortierrechnern ist aufgebaut.
SACO keine Verbindung	SACO keine Verbindung Die Verbindung zu den Sortierrechnern ist nicht aufgebaut. Es liegt ein Problem vor. Bei einer Rechnerumschaltung kann diese Meldung auftreten. Steht diese länger als 2 Minuten an, ist über die Leitwarte ein Elektriker zu avisieren.
Drucker bereit	Drucker bereit Die Netzwerkverbindung zum Drucker ist aufgebaut. Wenn der Drucker trotzdem nicht druckt, ist er vielleicht nicht Online oder hat kein Papier mehr. Hinweis: Das Ausdrucken eines Labels dauert ca. 3 Sek.
Drucker nicht bereit	Drucker nicht bereit Die Netzwerkverbindung ist getrennt oder der Drucker ausgeschaltet. Abhilfe: Allenfalls Drucker einschalten, über die Leitwarte einen Elektriker avisieren.

BarcodeLabel

Die an der MCS gedruckten Labels enthalten den grossen Barcode und die Nummer im Klartext.

Barcodegrösse: 114 mm x 39 mm

Barcodetyp: Interleaved 2 of 5

Klartext-Grösse: 2,3 mm

Es wird zwischen folgenden 3 Fällen unterschieden:

1. Die ursprüngliche Gepäckidentifikation ist vorhanden und kann vom Operator eingelesen bzw. über die Tastatur eingegeben werden und es handelt sich nicht um Mehrfachlabel:
Es wird die ursprüngliche Gepäckidentifikation gedruckt.
2. Zu der eingegebenen Gepäckidentifikation existieren mehrere BSM's:
Es wird ein Zusatz-Label mit einer vom SAC neu generierten Tag-Nummer gedruckt. Dieser neue 10-stellige Barcode ist wie folgt aufgebaut:
Stelle 1 enthält eine nächsthöhere freie Ziffer zwischen 3 und 9 (beginnend mit 3 aufwärts bis 9)
Stellen 2 bis 10 werden aus der ursprünglichen Gepäckidentifikation übernommen.
3. Die ursprüngliche Gepäckidentifikation ist unbekannt.
Es wird ein neues Label mit einer vom SAC neu generierten Tag-Nummer gedruckt. Dieser neue 10-stellige Barcode (wxxxxyyyyy) ist wie folgt aufgebaut:
w Ziffer 3
xxx 3 x Ziffer 000
yyyyyy eindeutige fortlaufende Nummer, die vom SAC vergeben wird.

D SBB Fly Gepäcklinie



SBB Fly Gepäck.pdf



SBB Fly Gepäck.pdf

SBB Fly-Gepäck



Für die Zuführung von SBB – Fly Gepäck steht eine separate Bandanbindung an den Bestand zu Verfügung.

Das von der SBB angelieferte Gepäck kann in der SBB – Sortierhalle (über den Geleisen) auf ein Abladeband analog der Transferabladestellen abgeladen werden.

Die Zusammenführung zum Bestand geschieht mittels Vertisorter auf die Förderstrecke Check-in 3, Linie 1.

Für den Ablad ist das Personal der Dienstleister zuständig.

Im normalen Betriebszustand werden die Bänder im Durchlaufbetrieb gefahren. Falls der FZAG Bereich ausgeschalten wird oder an den Bändern eine Störung auftritt oder es bis zum Brandschutztor zwischen SBB und FZAG Bereich einen Rückstau gibt, werden die Bänder 21FB652 bis 21FB660 als Taktbänder (Gepäckspeicher) benutzt.

Sobald die abführenden Bänder wieder betriebsbereit sind, wird das Gepäck nachgefördert.

Für detaillierte Informationen steht die angehängte Dokumentation <<SBB Fly Gepäck.pdf>> zu Verfügung

E Contingency-Plan

Im Contingency-Plan sind sämtliche möglichen Anlagenstörungen örtlich zusammengefasst.

Es werden die Folgen, möglichen Reaktionen, Personalaufwendungen / Zuständigkeiten sowie der Informationsfluss ausgegeben.



Contingency-Plan
GSA_20170630.pdf



Contingency-Plan
GSA_20170630.pdf

Ablauf und Meldeweg bei Störungen / Aufbieten von Zusatzpersonal:

Bei anstehenden Störungen welche eine längere Behebungszeit erfordern (nach Absprache mit Instandhaltung und/oder GSA-Teamleiter), entscheidet der Leitwarte-Operator anhand dieser Checkliste über das weitere Vorgehen respektive über die zu treffenden Massnahmen innerhalb des Anlagen- und Gepäckprozesses.

Der Leitwarte-Operator (LW) informiert aus der Leitwarte heraus persönlich das Airport Steering (AS) sowie die zuständigen Prozesspartner (gemäss Legende) an den jeweiligen Örtlichkeiten der Störungen.

Das Airport Steering informiert weitere Stellen. --> Terminal Management (TM) / Swissport (HA > SOM / Staco), DNA, AAS / Airport Authority (AA). Wenn Zusatzpersonal für die Aufrechterhaltung des Gepäckprozesses benötigt wird, wird dieses durch die Leitwarte bzw. den GSA-Teamleiter organisiert.

Ort	Störung/Ausfall	Folge / Konsequenz	Mögl. Reaktion (Entscheid durch LW)	Zusätzl. Personal	Wording für AIMS-Headerline (Info AS)
Check-In 1 und Verbindungslien (G1 bis Vertikalweiche G01)	Ausfall einzelner Schalter-Bänder	Reduzierte Leistung	Wechsel an anderen Check-In Schalter	Nein	keine Eingabe
	Ausfall einzelner Sammelbänder (Check-in Block)	0% - 50% Leistung	Wechsel an anderen Check-In Block	Nein	GSA,AUSFALL CHECK-IN 1 NORD (und/oder SUED). ...% LEISTUNG. BIS CA. .....UHR
			Wägeliaktion im Check-In via anderen Block	Ja	
Verbindungslien Check-in 1 > A4 ab Vertikalweiche	Ausfall einzelner Bänder/ Strecken (Nord/Süd) bis Vorsorter A4	50% Leistung	Vertisorter-Umstellung auf laufende Strecke	Nein	keine Eingabe bzw. GSA,AUSFALL CHECK-IN 1 NORD (und/oder SUED). ...% LEISTUNG. BIS CA. .....UHR
		0% Leistung	Wägeliaktion via Lift/Strasse oder Sperrgepäckband und man. Überbrückung im G01 auf Nordstrecke (022/020) oder an SPG-Aufgabe Dock A (Transport nach A4)	Ja	

Ort	Störung/Ausfall	Folge / Konsequenz	Mögl. Reaktion (Entscheid durch LW)	Zusätzl. Personal	Wording für AIMS-Headerline (Info AS)
Check-In 2 Reihe 1 - 4	Ausfall einzelner Schalter-Bänder	Reduzierte Leistung	Wechsel an anderen Check-In Schalter	Nein	keine Eingabe
	Ausfall einzelner Sammelbänder	0% - 75% Leistung	Wechsel Check-In Schalter und/oder via Redundanzkurve auf andere Sammellinie fahren	Nein	GSA,AUSFALL CI 2, REIHE ..+..., ...% LEISTUNG EX 2. BIS CA. ....UHR
			Wägeliaktion / DropOff an freiem Schalter	Ja	
Check-in 2 Reihe 5 (G1)	Ausfall einzelner Sammelbänder (Check-in Block)	0% - 75% Leistung	Wägeliaktion / DropOff auf Kurvenband beim Zolltor	Ja	
Verbindungslien R1 - R4 Check-In 2 > VZ-Süd	Ausfall einzelner Bänder	Reduzierte Leistung	Umstellung auf Redundanzbetrieb oder man. Überbrückung des ausgefallenen Bandes	Nein	keine Eingabe bzw. GSA,AUSFALL CI 2, REIHE ..+..., ...% LEISTUNG EX 2. BIS CA. ....UHR
	Ausfall einzelner Strecken Reihe 1 - 4		Umstellung auf Redundanzbetrieb	Nein	
		0% Leistung	Wägeliaktion via Lift/Strasse oder Sperrgepäckband und man. Überbrückung im A4 G02 auf Entladestrecke BX 1	Ja	
Check-In 3	Ausfall einzelner Schalter-Bänder	Reduzierte Leistung	Wechsel an anderen Check-In Schalter	Nein	keine Eingabe
	Ausfall einzelner Sammelbänder	0% - 50% Leistung	Wechsel an anderen Check-In Block	Nein	GSA,AUSFALL CI 3,BLOCK 1 (od.2). ...% LEISTUNG EX CI 3. BIS CA. ....UHR
			Wägeliaktion im Check-In via anderen Block Bei AB (L1) nur Drop Off an anderem Check-in (L2) Bei LX Wechsel in Check-in 1 Bei Charter nur Drop Off an anderem Check-in (L1)	Ja	
	Ausfall beider Sammelbänder	0% Leistung	Wägeliaktion via Sperrgepäckband und manuelle Überbrückung im A4 G02 auf Entladestrecke BX 1	Ja	GSA, AUSFALL CI 3. BIS CA. ....UHR

Ort	Störung/Ausfall	Folge / Konsequenz	Mögl. Reaktion (Entscheid durch LW)	Zusätzl. Personal	Wording für AIMS-Headerline (Info AS)
Verbindungs-linien Check-in 3 > VZ-Süd	Ausfall einzelner Bänder	Reduzierte Leistung	man. Überbrückung des ausgefallenen Bandes	Ja	keine Eingabe
	Ausfall einer Strecke	0% - 50% Leistung	Wechsel an anderen Check-In Block	Nein	GSA,AUSFALL CI 3,BLOCK 1 (od.2). ...% LEISTUNG EX CI 3. BIS CA. .....UHR
			Wägeliaktion im Check-In via anderen Block Bei AB (L1) nur Drop Off an anderem Check-in (L2) Bei LX Wechsel in Check-in 1 Bei Charter nur Drop Off an anderem Check-in (L1)	Ja	
	Ausfall beider Strecken	0% Leistung	Wägeliaktion via Lift/Strasse oder Sperrgepäckband und man. Überbrückung im A4 G02 auf Entladestrecke BX 1	Ja	GSA, AUSFALL CI 3. BIS CA. .....UHR
Check-In 2+3	Ausfall beider CheckIn's	je 0% Leistung	Wägeliaktion via Lift/Strasse oder Sperrgepäckband und man. Überbrückung im A4 G02 auf Entladestrecke BX 1 Bei LX (C/I 3 L2) Wechsel in Check-in 1	Ja	GSA, AUSFALL CI 2 und 3. BIS CA. .....UHR. GEPAECK-drop off an Sperrgepäckaufgaben
SBB - Band	Ausfall Strecke bis Zusammen-führung CI 3	0% Leistung	Manueller Transport durch SBB-Tunnel ins Check-in 3 und manuelle Einspeisung an freiem Schalter	Ja	GSA, AUSFALL BANDSTRECKE NACH CI 3, MANUELLE GEPAECKABFUHR INS CI 3.
Bagtrax VZS > A4 (BX1 und 2)	Ausfall einzelner Beladestationen	0% - 75% Leistung	Umschaltung auf andere Beladungen	Ja	keine Eingabe
	Ausfall einzelner Kippstationen	0% - 75% Leistung	man. Besetzung, Kippstation ausser Betrieb nehmen	Ja	keine Eingabe
	Ausfall eines Rundlaufs	70% Leistung	Info an HA bzgl. mögl. Gepäckrückstau	Nein	GSA,AUSFALL BAGTRAX _, ...% LEISTUNG EX CI 2+3. BIS CA. .....UHR
	Ausfall beider Rundläufe	0% Leistung	Wägeliaktion via Lift/Strasse oder Sperrgepäckband und man. Überbrückung im A4 G02 auf Entladestrecke BX 1	Ja	

Ort	Störung/Ausfall	Folge / Konsequenz	Mögl. Reaktion (Entscheid durch LW)	Zusätzl. Personal	Wording für AIMS-Headerline (Info AS)
Verbindungslien Bagtrax > Vorsorter A4	Ausfall einzelner Bänder	Reduzierte Leistung	man. Überbrückung des ausgefallenen Bandes	Ja	keine Eingabe
	Ausfall einzelner Strecken (= Ausfall eines Bagtrax)	50% Leistung	Info HA bzgl. Gepäckrückstau	Nein	GSA,TEILAUSFALL BAGTRAX , ... % LEISTUNG EX CI 2+3. BIS CA. .....UHR
		0% Leistung	Wägeliaktion via Lift/Strasse oder Sperrgepäckband und man. Überbrückung A4 G01 bei X-Ray (via SPG/MFGS)	Ja	
Vorsortierung A4	Ausfall eines Vorsorters (Sorter-Crash)	50% Leistung	Transferablad A4 reduzieren (Entlastungsfahrten nach Dock E)	Ja	GSA,AUSFALL VORSORTIERUNG A4, 50% LEISTUNG. BIS CA. .....UHR
Vorsortierung A4	Ausfall beider Vorsorter	0% Leistung	Handlingsstop im Check-in & Transfer, Wägeliaktion / Handverlad im CheckIn via Lift/Strasse oder Sperrgutstrecke, personelle Verstärkung SPG / X-Ray / No-Read	Ja	GSA,TOTALAUSFALL VORSORTIERUNG A4. MAN.HANDLING. BIS CA. .....UHR
Verbindungslien A4 Vorsorter > Hauptsorter	Ausfall einzelner Bänder	Reduzierte Leistung	keine Aktionen, möglicher Rückstau / Umläufer.	Nein	keine Eingabe
	Ausfall einzelner Strecken (Linie 1-4)	0% - 75% Leistung	keine Aktionen, möglicher Rückstau / Umläufer.	Nein	GSA,TEILAUSFALL FEINSORTIERUNG A4. ... % LEISTUNG. (Dauer) BIS CA. .....UHR
Hauptsorter A4	Ausfall Hauptsorter	0% Leistung	Sämtliche Kurse von A4 nach Dock A und Racetrack A4 umbelegen (Zwangziel/Notprogramm)	Ja Briefing LW	GSA,TOTALAUSFALL FEINSORTIERUNG A4. SORT.IN DOCK A. BIS CA. .....UHR
Verbindungslien Vorsorter A4 > Dock A	Ausfall einzelner Bänder	Reduzierte Leistung	keine Aktionen, möglicher Rückstau / Umläufer.	Nein	keine Eingabe
	Ausfall einzelner Strecken (Linie 1+2)	50% Leistung	keine Aktionen, möglicher Rückstau / Umläufer.	Nein	GSA,TEILAUSFALL SORTIERUNG DOCK A. ... % LEISTUNG. BIS CA. .....UHR
		0% Leistung	Sämtliche Kurse von Dock A nach A4 Racetrack EG umbelegen (Notprogramm)	Ja	

Ort	Störung/Ausfall	Folge / Konsequenz	Mögl. Reaktion (Entscheid durch LW)	Zusätzl. Personal	Wording für AIMS-Headerline (Info AS)
Sorter Dock A	Ausfall eines Sorters	50% Leistung	Keine Aktionen, Dock A - Belegung kann von einem Sorter verarbeitet werden.	Nein	keine Eingabe
	Ausfall beider Sorter	0% Leistung	Programm 4 (Racetrack 1) und Öffnungszeit der Flüge anpassen/verkürzen (Frühgepäck in SZ155)	Ja	GSA,TOTALAUSFALL SORTIERUNG DOCK A. SORT. IN A4. BIS CA. .....UHR
X-Ray Stufe1	Geräte-Ausfall	A4=0-75% Leistung Dock E = 0 - 50% Leistung	Mehrbelastung der restlichen Stufe 1 Geräte. Bei Totalausfall Remoteschaltung SIKO (s. HBS-Checkliste) Highrisk-Flüge = X-ray Stufe 3	Nein Ja	keine Eingabe keine Eingabe
X-Ray Stufe3	Geräte-Ausfall	A4 = 50% Leistung A4 = 0% Leistung DockE=0% Leistung	Mehrbelastung 2.Stufe 3- Gerät Überlauf via Dock E (X-Ray Schalter auf A4-Mosaik) Bei Totalausfall: Nutzung X-Ray Sperrgepäck + Dock E Remote via A4 (X-Ray Schalter auf Dock E - Mosaik)	Ja Ja Ja	keine Eingabe keine Eingabe keine Eingabe
X-Ray Sperrgepäck	Sperrgut-Geräte-Ausfall	50% Leistung 0% Leistung	Mehrbelastung 2. SPG Gerät Man. Transport des Gepäcks (1) zur X-Ray St.3 L.2. Beladung beim FB243 (2), wo ein Seitenblech abgeschraubt wird. Abnahme des Gepäcks beim FB250 (3) und man. Transport zur Aufgabestelle(4)	Nein Ja	GSA, AUSFALL X-RAY SPERRGUTGERÄT BIS CA. .....UHR
X-Ray Ausfall Stufe 2	Ganze Stufe 2 bzw. Rechnerausfall	0% Leistung	Inbetriebnahme der alternativen Arbeitsplätze gemäss Checkliste „Ausfall Stufe 2 im A1“ und Checkliste „Alarmierung GSA Ausfall X-Ray“ (FZAG OSE / BAZL)	Nein	keine Eingabe (nur Information ans Airport-Steering sowie FZAG-Sicherheit OSE / KOA)
Bagtrax A4 > Dock E v.v. (BX3 und 4)	Ausfall einzelner Beladestationen	0% - 75% Leistung	Umschaltung auf andere Beladungen	Ja	keine Eingabe

Ort	Störung/Ausfall	Folge / Konsequenz	Mögl. Reaktion (Entscheid durch LW)	Zusätzl. Personal	Wording für AIMS-Headerline (Info AS)
Bagtrax A4 > Dock E v.v. (BX3 und 4)	Ausfall eines Rundlaufs	50% Leistung	Manuelle Besetzung der Beladung zur Störungsminimierung. Bei Überlastung Risiko erfolgt Strassentransport A4 nach Dock E v.v.	Ja	GSA,AUSFALL BAGTRAX _, ...% LEISTUNG A4-DOCK E. BIS CA. .....UHR
Bagtrax A4 > Dock E v.v. (BX3 und 4)	Ausfall beider Rundläufe	0% Leistung	Gepäck ex Check-In in Risiko A4, Entlastungsfahrten Transfergepäck > Transport über Strasse A4 - Dock E v.v. Zusätzliche Besetzung des Risiko A4 und Dock E	Ja	GSA,AUSFALL BAGTRAX _, ...% LEISTUNG A4-DOCK E. BIS CA. .....UHR
Verbindungslien Bagtrax > Vorsorter Dock E v.v.	Ausfall einzelner Bänder	Reduzierte Leistung	man. Überbrückung des ausgefallenen Bandes	Ja	keine Eingabe
	Ausfall einzelner Strecken (= Ausfall eines Bagtrax)	50% Leistung	Manuelle Besetzung der Beladung zur Störungsminimierung. Bei Überlastung Risiko erfolgt Strassentransport Dock E nach A4 v.v.	Ja	GSA, AUSFALL BAGTRAX _, ...% LEISTUNG A4-DOCK E. BIS CA. .....UHR
		0% Leistung	Gepäck ex Check-In in Risiko A4, Entlastungsfahrten Transfergepäck > Transport über Strasse A4 - Dock E v.v. Zusätzliche Besetzung des Risiko A4 und Dock E	Ja	
Vorsortierung Dock E	Ausfall eines Vorsorters (Sorter-Crash)	50% Leistung	Transferablad Dock E reduzieren (Entlastungsfahrten nach A4)	Ja	GSA,AUSFALL VORSORTIERUNG DOCK E, 50% LEISTUNG. BIS CA. .....UHR
	Ausfall beider Vorsorter	0% Leistung	Transferablad in A4, Sortierung in Dock A (Sortierzielwechsel von Dock E nach Dock A)	Ja	GSA,TOTALAUSFALL VORSORTIERUNG DOCK E. MAN.HANDLING. BIS CA. .....UHR
Verbindungslien Dock E Vorsorter > Hauptsorter	Ausfall einzelner Bänder	Reduzierte Leistung	keine Aktionen, möglicher Rückstau / Umläufer.	Nein	keine Eingabe
	Ausfall einzelner Strecken (Linie 1-4)	0% - 75% Leistung	Teils Kurse von E Ost nach West umbelegen v.v. Teils Kurse von E nach A4 und Dock A umbelegen.	Nein	GSA,TEILAUSFALL SORTIERUNG E-OST (od. WEST). ...% LEISTUNG. BIS CA. .....UHR

Ort	Störung/Ausfall	Folge / Konsequenz	Mögl. Reaktion (Entscheid durch LW)	Zusätzl. Personal	Wording für AIMS-Headerline (Info AS)
Hauptsorter E (Ost / West)	Ausfall eines Hauptsorters	50% Leistung	Sämtliche Kurse von E Ost nach E West v.v. umbelegen. (Notprogramm)-	Ja	GSA,TEILAUSFALL SORTIERUNG E-OST (od. WEST). ...% LEISTUNG. BIS CA. .....UHR
	Ausfall beider Hauptsorter	0% Leistung	Sämtliche Kurse von E nach A4 und Dock A umbelegen	Ja	GSA,TOTALAUSFALL SORTIERUNG E-OST (od. WEST) . SORT.IN DOCK A. BIS CA. .....UHR
Sperrgepäck Check-in 1	Ausfall der Strecke oder einzelner Bänder	0% Leistung	Manuelle Sperrgepäckabfuhr via Sperrgepäcklifte 115/116 und Strassentransport nach A4 EG (SPG)	Ja	GSA, AUSFALL SPERRGUT CHECK-IN 1 MANUELLES HANDLING VIA LIFT
Sperrgepäck Check-in 2	Ausfall der Strecke oder einzelner Bänder	0% Leistung	Manuelle Sperrgepäckabfuhr via Sperrgepäcklift 209 und Strassentransport nach A4 EG (SPG)	Ja	GSA, AUSFALL SPERRGUT CHECK-IN 2 MANUELLES HANDLING VIA LIFT
Sperrgepäck Check-in 3	Ausfall der Strecke oder einzelner Bänder	0% Leistung	Sperrgutannahme Check-In 3 schliessen, Pax-Info bzgl. Check-In 1+2 durch TM und HA	Nein	GSA, AUSFALL SPERRGUT CHECK-IN 3 SPERRGUT NUR IN CHECK-IN 1+2
Sperrgepäck A4	Band- oder Streckenausfall Verbindung EG - UG	0% Leistung	Manuelle Sperrgutabfuhr über Strasse via A4 UG zwecks Sicherheitskontrolle (X-ray)	Ja	GSA, AUSFALL SPERRGUT A4 MANUELLES HANDLING VIA STRASSE
	Band- oder Streckenausfall Verbindung UG - EG	0% Leistung	Sperrgut A4 nach Ersatzziel Dock A umbelegen (Revisionsschalter nach Hub) und man. Verteilung nach A4-	Ja	
Sperrgepäck Dock A	Band- oder Streckenausfall Verbindung A - A4	0% Leistung	Manuelle Sperrgutabfuhr über Strasse nach A4 UG zwecks Sicherheitskontrolle (X-ray)	Ja	GSA, AUSFALL SPERRGUT DOCK A MANUELLES HANDLING VIA STRASSE

Ort	Störung/Ausfall	Folge / Konsequenz	Mögl. Reaktion (Entscheid durch LW)	Zusätzl. Personal	Wording für AIMS-Headerline (Info AS)
Sperrgepäck Dock A	Band- oder Streckenausfall Verbindung A4 - A	0% Leistung	Sperrgut Dock A nach Ersatzziel A4 umbelegen (Revisionsschalter nach Hub) und man. Verteilung nach Dock A	Ja	GSA, AUSFALL SPERRGUT DOCK A MANUELLES HANDLING VIA STRASSE
Sperrgepäck Dock E	Band- od. Streckenausfall Verbindung Dock E - A4	0% Leistung	Manuelle Sperrgutabfuhr über Strasse via A4 UG zwecks Sicherheitskontrolle (X-ray)	Ja	GSA, AUSFALL SPERRGUT DOCK E MANUELLES HANDLING VIA STRASSE
	Band- od. Streckenausfall Verbindung A4 - DockE	0% Leistung	Sperrgut Dock E nach Ersatzziel A4 umbelegen (Revisionsschalter nach Hub) und man. Verteilung nach E -	Ja	
Sperrgepäck A4 UG	Ausfall Sammellinie bis und mit 3-fach Vertisorter	0% Leistung	Manuelle Abnahme des Sperrgepäcks nach X-Ray und Strassentransport nach A/A4/E oder wo möglich wiederauflegen auf Bänder hinter Vertisorter.	Ja	GSA, TOTALAUSFALL SPERRGUT MANUELLES HANDLING VIA STRASSE
Sperrgepäck-Lift Check-In 1	Ausfall Lift 115 oder 116	50% Leistung	100% - ige Redundanz mittels 2. Lift	Nein	keine Eingabe
	Ausfall beider Lifte	0% Leistung	Manueller Transport über Vorfahrt ins CheckIn 2	Ja	GSA, AUSFALL SPG-LIFTE CI 1, BAG VIA CI 2
Sperrgepäck-Lift Check-In 2	Ausfall Lift 209	0% Leistung	Manueller Transport über Vorfahrt ins CheckIn 1	Ja	GSA, AUSFALL SPERRGUT-LIFT CHECK-IN 2 HANDLING VIA LIFTE CHECK-IN 1
Sperrgepäck-Lifte allgemein	Ausfall eines Liftes	x % Leistung	ZPZ erkennt technischen Lift-Defekt und meldet dies der Leitwarte A4 (-> Info HA's).	Ja	GSA, AUSFALL SPERRGUT-LIFT CHECK-IN ... HANDLING VIA LIFTE CHECK-IN ...

Legende:

		Telefon-Nr.:	Bemerkung:	Telefon-Nr.:	Bemerkung:
LW	FZAG Leitwarte GSA	043 816 73 67		043 816 73 68	
TL	FZAG Teamleiter GSA	076 356 80 30			
AA	FZAG Airport Authority	043 816 21 11		043 816 47 24	Ramp-Safety
AS	FZAG Airport Steering	043 816 77 44	A/P-Steering	043 816 77 55	Ressourcen-Dispo
TM	FZAG Terminal Management	043 816 76 00			
OSE	FZAG Sicherheitsabteilung (OSE)	076 356 12 24	Pikett		
RGW	FZAG Gepäckwagenlogistik	076 356 72 38	Schichtleiter		
ZPZ	FZAG Zutritts & Parking Zentrale	043 816 37 10			
IT	FZAG GSA-IT (FIBC)	076 356 11 40	Pikett		
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt	058 465 30 45	Bürozeiten	1414 (Rega)	ausserhalb Bürozeiten
SIKO	Kapo Siko (X-Ray)	044 655 59 12	Level 2	044 655 59 53	Level 3
SIKO	Kapo Siko (Dispo/Einsatzzentrale)	044 655 58 82	Disponent	044 655 57 00	Einsatzzentrale
SBS	Swissport Baggage Sorting AG	043 815 09 40	Sortierung Betriebsb.A4	043 815 09 50	Teamleiter SBS
SWP	Swissport SOM / Transport	043 815 08 40	SOM	079 253 62 02	Teamleiter Transport
DNA	dodata	043 815 84 43	Sortierung		
AAS	Airline Assistance Switzerland	076 340 10 29	Sortierung	043 816 54 23	AAS-Staco
CGS	Customer Ground Service AG	043 816 67 07	CGS - Dispo	043 816 67 11	CGS - Leitung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen	051 222 73 40	Sortierhalle		
LL	Lost and Found Swissport	043 815 07 10	CSM Zollhalle	043 815 07 22	Zollhalle 2
Check-In 1	Check-in 1 – SWP CSM	043 815 04 00	CSM Früh	043 815 04 01	CSM Spät
	Check-in 1 – Schalter	043 815 04 02	Süd	043 815 04 04	Nord
	Check-in 1 – CGS (Sperrgut)	043 815 09 51	CGS - Porter		
Check-In 2	Check-in 2 – SWP CSM	043 815 04 05	SWP (Reihe 1)		
	Check-in 2 – DNA & AAS	043 815 85 36	DNA-Schichtleiter	043 816 54 26	AAS-Schichtleiter

	Check-in 3 – CGS (Sperrgut)	043 815 09 52	CGS - Porter		
Check-In 3	Check-in 3 – SWP CSM	043 815 04 07	CSM		
	Check-in 3 – Schalter	043 817 23 45	Linie 1	043 817 23 29	Linie 2 (LX)
	Check-in 3 – CGS (Sperrgut)	043 815 09 53	CGS - Porter		
Lokal 1	Lokalablad 1	043 816 48 80	Lokalablad 1		
Lokal 2	Lokalablad 2 / Zollhalle 2 (Siko)	043 816 48 90	Lokalablad 2	043 816 49 73	Custodio Siko

Contingency-Plan „Wägeliaktion“

Innerhalb des Contingency-Plan GSA wurde der Ablauf der Wägeliaktion verfeinert und in die 3 Check-in Bereiche gegliedert. Innerhalb der Check-in Bereiche wurde das Vorgehen für alle möglichen Ausfälle aufgelistet.

Allgemeiner Ablauf der Wägeliaktion im Check-in

Der Passagier steht ganz normal am Check-in an und führt sein Check-in durch. Er stellt alle Gepäcke nacheinander auf das Wägeband und der Agent labelt alle Gepäcke. Nachdem alles Gepäck eines Passagiers abgewogen und ordentlich eingecheckt und gelabelt wurde, wird der Passagier angewiesen, sein Gepäck auf den bereitstehenden Gepäck-Wagen (Frechwagen) zu stellen bzw. an den angewiesenen Ort (z.Bsp. anderen Check-in Schalter oder Sperrgepäckaufgabe) zu bringen, wo es durch den jeweiligen Mitarbeiter der die Wägeliaktion begleitet entgegengenommen wird.

Der Mitarbeiter ist danach dafür besorgt, dass das Gepäck an einem freien Schalter einer anderen Check-in Reihe oder -Area der GSA zugeführt wird.

Der Gepäckablad via Sperrgepäckstrecken erfolgt nur in Ausnahmesituationen (gemäss CP - Check-Liste).

Sämtliche Wägeliaktionen werden durch die Leitwarte A4 bzw. den Teamleiter GSA organisiert.

Der Mitarbeiter der Leitwarte (Teamleiter oder Operator) geht ins Check-in hoch und organisiert den dortigen Betrieb/Ablauf und wo nötig auch Hilfspersonal.

In aller Regel reicht das Leitwarte Personal aus, im Bedarfsfall bietet die Leitwarte (via Teamleiter) dafür aber auch Personal von der CGS auf und/oder erfragt die Mithilfe der Handler oder auch der Gepäckwagenlogistik der FZAG (Tel. 076 356 72 38).

Die betroffenen Handlingagents (bei SWP der SOM) und das Terminal-Management (Tel. 042 816 76 00) werden immer direkt informiert bzw. aufgeboten.

Wägeliaktion Ausfall Check-in 1

Ausfall Check-in 1 Süd (Schalter 132 – 153)

Nach telefonischer Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägeliaktion organisiert, wird der Süden geschlossen und das Personal in den Norden geschickt, wo entsprechend viele Schalter geöffnet werden.

Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest.

Passagiere checken an den Automaten ein und machen das Baggage Drop-Off an den entsprechend beschrifteten Schaltern im Norden.

Die Anzahl dieser Drop-Off Schalter wird mit dem Check-in Supervisor anhand des Volumens besprochen.

Je nach Volumen kann das Gepäck ex Check-in 1 Süd auch auf Wagen geladen und danach via Vorfahrt im Norden eingespeist werden. Dies in Abhängigkeit zur Anzahl Passagiere und Aufwendungen auf Seiten Handling und in Absprache mit SOM und Terminal-Management.

Ausfall Check-in 1 Nord (Schalter 101 – 123)

Nach telefonischer Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägeliaktion organisiert, wird der Norden geschlossen und das Personal in den Süden geschickt, wo entsprechend viele Schalter geöffnet werden.

Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest.

Passagiere checken an den Automaten ein und machen das Baggage Drop-Off an den entsprechend beschrifteten Schaltern im Süden.

Die Anzahl dieser Drop-Off Schalter wird mit dem Check-in Supervisor anhand des Volumens besprochen.

Der Drop-Off findet am Schalter 132 oder am Schalter 153 statt.

Sollte dieses Vorgehen in einem möglichen Widerspruch zu einer passagierklassenbezogenen Abwicklung stehen, muss die Airline bzw. der Handler für entsprechendes Zusatzpersonal sorgen. In einem Notfall kann jedoch nicht immer auf Sonderwünsche von Airlines oder Handlingagents eingegangen werden.

Ausfall Sperrgepäckband

Nach telefonischer Information bzgl. Störung der Sperrgepäckstrecke ist die CGS dafür besorgt, alles Sperrgepäck via Lift 115/116 der GSA zuzuführen.

Die Swissport-SBS wird dahingehend informiert, dass alles Sperrgepäck via Lift in den Lokalablad 1 geliefert wird und von dort manuell, entweder gegenüber den Liften auf das Sperrgepäckband gelegt wird oder auf das Sperrgepäckband im Dock A oder A4.

Der Mitarbeiter der Swissport-SBS ist dafür besorgt, dass mit jeder Lift-Fuhre ex Check-in wieder ein leerer Wagen ins Check-in hochgeschickt wird.

Ausfall Check-in 1 Süd und Nord (Schalter 101 – 153**)**

Nach telefonischer Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägeliaktion organisiert, werden die Schalter im Süden und Norden weiterbetrieben, jedoch ohne Gepäckannahme via Band. Die Passagiere werden angewiesen, ihr Gepäck nach erfolgtem Check-in Vorgang auf beim Sperrgutschalter bereitgestellte Wagen zu stellen. Diese Wagen werden anschliessend entweder via Lift oder Sperrgepäckband der GSA zugeführt. Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest.

Die Swissport-SBS ist dafür besorgt, dass ab Lift 115/116 im Lokalablad 1 ein Transport zum Transferablad A4 sichergestellt wird und dass immer wieder leere Wagen ins Check-in hoch geschickt werden.

Normalgepäck welches über das Sperrgepäckband geschickt wird, wird durch die FZAG vor der Röntgenkontrolle (an definiertem Ort) manuell auf ein Normalgepäckband umgelegt.

Totalausfall Check-in 1

Nach telefonischer Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägeliaktion organisiert, werden die Schalter im Süden und Norden weiterbetrieben, jedoch ohne Gepäckannahme via Band. Die Passagiere werden angewiesen, ihr Gepäck nach erfolgtem Check-in Vorgang auf beim Sperrgutschalter bereitgestellte Wagen zu stellen. Diese Wagen werden anschliessend via Lift der GSA zugeführt. Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest.

Die Swissport-SBS ist dafür besorgt, dass ab Lift 115/116 im Lokalablad 1 ein Transport zum Transferablad A4 sichergestellt wird und dass immer wieder leere Wagen ins Check-in hoch geschickt werden.

Allgemein:

Eine mögliche Umverteilung der Passagiere vom Check-in 1 ins Check-in 3 wird mit dem SOM besprochen.

Um bei hohem Passagieraufkommen einen Durchgang von Süden nach Norden (resp. zum Sperrgepäckband) freihalten zu können, sollen ggf. mobile Absperrbänder ~5m vor und nach der Rolltreppe ex G0 aufgestellt werden. Ein „Korridor“ von 1.5m Breite sollte genügen, damit die Gepäckwagen hindurchgezogen werden können. Die Organisation und Platzierung der Absperrbänder erfolgt durch das Terminal-Management.

Wägeliaktion Ausfall Check-in 2

Ausfall Check-in 2 Reihe 1 respektive Reihe 2 (Reihe 1 = Schalter 201 – 226 ; Reihe 2 = Schalter 241 – 266)

Telefonische Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägeliaktion bzw. das Drop-Off organisiert. Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest. Umschalten der Redundanzkurve auf Reihe 4 respektive Reihe 3, alle Schalter können normal weiterbetrieben werden. Bei Ausfall eines der 2 Sammelbänder der Reihe 1 respektive Reihe 2 (jede Reihe hat 2 Sammelbänder) muss das Gepäck von den Schaltern des ausgefallenen Sammelbandes an einem freien Schalter des noch funktionstüchtigen Sammelbandes eingespiesen werden.

Ausfall Check-in 2 Reihe 3 respektive Reihe 4 (Reihe 3 = Schalter 401 – 426 ; Reihe 4 = Schalter 441 – 466)

Telefonische Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägeliaktion bzw. das Drop-Off organisiert. Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest. Umschalten der Redundanzkurve auf Reihe 1 respektive Reihe 2, alle Schalter können normal weiterbetrieben werden. Bei Ausfall eines der 2 Sammelbänder der Reihe 4 respektive Reihe 3 (jede Reihe hat 2 Sammelbänder) muss das Gepäck von den Schaltern des ausgefallenen Sammelbandes an einem freien Schalter des noch funktionstüchtigen Sammelbandes eingespiesen werden.

Ausfall Sperrgepäckband

Nach telefonischer Information bzgl. Störung der Sperrgepäckstrecke ist die CGS dafür besorgt, alles Sperrgepäck via Lift 209 der GSA zuzuführen. Die Swissport-SBS wird dahingehend informiert, dass alles Sperrgepäck via Lift in den Lokalablad 2 geliefert wird und von dort manuell, entweder auf das Sperrgepäckband im Südteil des Lokalablates gelegt oder über die Strasse ins A4 gefahren wird.

Der Mitarbeiter der Swissport-SBS ist dafür besorgt, dass mit jeder Fuhre ex Check-in wieder ein leerer Wagen ins Check-in hochgeschickt wird.

Ausfall Check-in 2 Reihe 1 und 4 (Hallenteil Süd) respektive Reihe 2 und 3 (Hallenteil Nord)

Nach telefonischer Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägeliaktion organisiert, werden die Schalter der Reihe 1 und 4 respektive 2 und 3 weiterbetrieben, jedoch ohne Gepäckannahme via Band. Die Passagiere werden angewiesen, ihr Gepäck nach erfolgtem Check-in Vorgang auf beim Sperrgutschalter bereitgestellte Wagen zu stellen. Diese Wagen werden anschliessend entweder via freie Schalter des anderen Reihenblocks oder via Lift oder Sperrgepäckband der GSA zugeführt. Gepäcke der amerikanischen Airlines müssen bei jedem Prozedere zwingend durch die Sicherheitsangestellten begleitet werden.

Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest.

Eine mögliche Umverteilung der Passagiere vom Check-in 2 in andere Check-in Bereiche wird mit den Handlingagents und dem Terminal-Manager besprochen.

Die Swissport-SBS ist dafür besorgt, dass ab Lift 209 im Lokalablad 2 ein Transport zum Transferablad A4 sichergestellt wird und dass immer wieder leere Wagen ins Check-in hoch geschickt werden.

Normalgepäck welches über das Sperrgepäckband geschickt wird, wird durch die FZAG vor der Röntgenkontrolle (an definiertem Ort) manuell auf ein Normalgepäckband umgelegt.

Wenn das Gepäck bis zur Röntgenkontrolle läuft, müssen beide Röntgengeräte und das NoRead besetzt werden. Die Gepäcke werden nach Ankunft an den Endstellen via Transferablad wieder abgeladen.

Anstelle der Benutzung des Sperrgepäckliftes 209 kann das Gepäck im Südteil (bei Redundanzkurve) auf Wagen gestellt und anschliessend mit dem Lift 231 transportiert werden. Bei diesem Prozedere muss die Gepäckwagenlogistik den Lift 231 und die Custodio die Türe beim Sperrgepäckband 28 bedienen.

Im Weiteren benötigt es genügend Personal um die Gepäckwagen zu verschieben. Der Leitwarte-Mitarbeiter informiert den Zoll über dieses Prozedere.

Die Swissport-SBS ist dafür besorgt, dass immer wieder leere Wagen via Zollhalle und Lift 231 ins Check-in hoch geschickt werden.

Totalausfall Check-in 2 (Geschoss 2) (Schalter 201 – 466)

Nach telefonischer Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägelaktion organisiert, werden die Schalter der Reihe 1 bis 4 weiterbetrieben, jedoch ohne Gepäckannahme via Band. Die Passagiere werden angewiesen, ihr Gepäck nach erfolgtem Check-in Vorgang auf bei den Redundanzkurven bereitgestellte Wagen zu stellen. Diese Wagen werden anschliessend via Lift 231 der GSA zugeführt. Bei diesem Prozedere muss die Gepäckwagenlogistik den Lift 231 und die Custodio die Türe beim Sperrgepäckband 28 bedienen.

Im Weiteren benötigt es genügend Personal um die Gepäckwagen zu verschieben. Der Leitwarte-Mitarbeiter informiert den Zoll über dieses Prozedere.

Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest.

Eine mögliche Umverteilung der Passagiere vom Check-in 2 in andere Check-in Bereiche wird mit den Handlingagents und dem Terminal-Manager besprochen.

Die Swissport-SBS ist dafür besorgt, dass immer wieder leere Wagen via Zollhalle und Lift 231 ins Check-in hoch geschickt werden.

Ausfall Check-in 2 Reihe 5 (Schalter 501 – 535)

Telefonische Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägeliaktion organisiert. Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest.

Eine mögliche Umverteilung der Passagiere von der Reihe 5 in andere Check-in Bereiche soll mit den Handlingagents und dem Terminal-Manager besprochen werden.

Gepäck wird in der Kurve nach dem Sammelband entnommen (Schlüsselschalter) und auf Wagen geladen. Die Gepäcke werden danach auf Wagen geladen und entweder via Lift 205 ins G2 geführt und in der Reihe 2 wieder eingeschleust oder mittels Elektroschlepper via Check-in 1 Süd am Schalter 153 wieder eingeschleust.

Als weitere Möglichkeit werden die Passagiere nach dem Check-in Vorgang ins Check-in 1 Süd an den Schalter 153 oder ins Check-in 1 Nord an den Schalter 101 verwiesen um das Drop Off zu machen.

Die Wegleitung der Passagiere erfolgt durch das Terminal-Management.

Welches der Prozedere zur Anwendung kommt wird in Absprachen mit dem SOM und dem Terminal-Management getroffen.

Totalausfall Check-in 2 (Reihe 1, 4 und 5)

Nach telefonischer Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägeliaktion organisiert, werden die Schalter der Reihe 1 bis 4 weiterbetrieben, jedoch ohne Gepäckannahme via Band. Die Passagiere werden angewiesen, ihr Gepäck nach erfolgtem Check-in Vorgang auf bei den Redundanzkurven bereitgestellte Wagen zu stellen. Diese Wagen werden anschliessend via Lift 231 der GSA zugeführt. Bei diesem Prozedere muss die Gepäckwagenlogistik den Lift 231 und die Custodio die Türe beim Sperrgepäckband 28 bedienen.

Im Weiteren benötigt es genügend Personal um die Gepäckwagen zu verschieben.

Der Leitwarte-Mitarbeiter informiert den Zoll über dieses Prozedere.

Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest.

Eine mögliche Umverteilung der Passagiere vom Check-in 2 in andere Check-in Bereiche wird mit den Handlingagents und dem Terminal-Manager besprochen.

Die Swissport-SBS ist dafür besorgt, dass immer wieder leere Wagen via Zollhalle und Lift 231 ins Check-in hoch geschickt werden.

Die Passagiere ex Reihe 5 werden nach dem Check-in Vorgang ins Check-in 1 Süd an den Schalter 153 (sofern United Airlines fertig ist) oder ins Check-in 1 Nord an den Schalter 101 verwiesen, um das Drop Off zu machen.

Die Wegleitung der Passagiere erfolgt durch das Terminal-Management.

Wägeliaktion Ausfall Check-in 3

Ausfall Check-in 3 Linie 1 (Schalter 331 – 345)

Telefonische Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägeliaktion bzw. das Drop-Off organisiert. Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest.

Passagiere checken an den Automaten ein und machen den Baggage Drop Off an den entsprechend beschrifteten Schaltern der Linie 2. Die Anzahl dieser Drop-Off Schalter wird mit dem Check-in Supervisor anhand des Volumens besprochen.

Ausfall Check-in 3 Linie 2 (Schalter 311 – 328)

Telefonische Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägeliaktion bzw. das Drop-Off organisiert. Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest.

Passagiere checken an den Automaten ein und machen den Baggage Drop Off an den entsprechend beschrifteten Schaltern der Linie 1. Die Anzahl dieser Drop-Off Schalter wird mit dem Check-in Supervisor anhand des Volumens besprochen.

Eine mögliche Umverteilung der Passagiere vom Check-in 3 ins Check-in 1 wird mit den Handlingagents und dem Terminal-Manager besprochen.

Ausfall Sperrgepäckband

Nach telefonischer Information bzgl. Störung der Sperrgepäckstrecke ist die CGS dafür besorgt, dass die Passagiere mit ihrem Sperrgepäck ins Check-in 1 oder 2 geschickt werden.

Ausfall Check-in 3 Linie 1 und 2 (Schalter 311 – 345)

Telefonische Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägeliaktion bzw. das Drop-Off organisiert. Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest.

Die Passagiere werden angewiesen, ihr Gepäck nach erfolgtem Check-in Vorgang zum Sperrgutschalter zu bringen, wo es durch die CGS abgeladen wird.

Eine mögliche Umverteilung der Passagiere vom Check-in 3 ins Check-in 1 wird mit den Handlingagents und dem Terminal-Manager besprochen.

Normalgepäck welches über das Sperrgepäckband geschickt wird, wird durch die FZAG vor der Röntgenkontrolle (an definiertem Ort) manuell auf ein Normalgepäckband umgelegt.

Wenn das Gepäck bis zur Röntgenkontrolle läuft, müssen beide Röntgengeräte und das NoRead besetzt werden. Die Gepäcke werden nach Ankunft an den Endstellen via Transferablad wieder abgeladen.

Teil oder Totalausfall Check-in 3

Check-in 3 wird geschlossen und alle Passagiere werden ins Check-in 1 oder 2 geschickt. Der Entscheid, wer wo abgefertigt wird, obliegt dem Handlingsagenten.

Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest.

Kann das Check-in 3 nicht geschlossen werden, besteht folgende Möglichkeit:

Nach telefonischer Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägeliaktion organisiert, werden die Schalter der Linie 1 und 2 weiterbetrieben, jedoch ohne Gepäckannahme via Band. Die Passagiere werden angewiesen, ihr Gepäck nach erfolgtem Check-in Vorgang auf beim Sperrgutschalter (neben Schalter 345) und/oder Schalter 311 bereitgestellte Wagen zu stellen. Diese Wagen werden anschliessend entweder via Sperrgepäckband der GSA zugeführt oder über die Rampe zum Lift 231 bei der Anlieferung Süd geführt und von dort via Zollhalle 2 und Lokalablad 2 über die Strasse der GSA A4 zugeführt und am Transferablad A4 abgeladen.

Der Mitarbeiter vor Ort bietet alle für den Prozess nötigen Stellen auf und informiert in jedem Fall auch noch den Terminal-Manager (6 76 00).

Die CGS ist zusammen mit der FZAG (GSA und/oder Gepäckwagenlogistik) dafür besorgt, dass das Gepäck am Sperrgutband abgeladen oder zum Lift 231 gefahren wird. Der Transport vom Check-in 3 zum Lift 231 geschieht mit einem Elektroschlepper der SBB, welcher unter Tel. 051 222 73 40 angefordert werden kann (das Fahrzeug wird uns zu Verfügung gestellt, die Fahrzeugbedienung erfolgt durch einen unserer Mitarbeiter).

Die Gepäckwagenlogistik bedient den Lift 231 vom G01 ins G0 (Zollhallenseite) und zieht die Wagen bis zur Servicetüre beim Sperrgepäckband Nr.28 (mögliche Unterstützung durch Lost&Found Zollhallen-Mitarbeiter mit Elektroschlepper). Die Custodio ex Siko Zollhalle 2 bedient die Servicetüre und die Swissport-SBS ist dafür besorgt, dass die Wagen von der Zollhalle in den Lokalablad gezogen werden und ein Transport zum Transferablad A4 sichergestellt wird und dass immer wieder leere Wagen zurück in die Zollhalle und danach via Lift 231 in den Check-in 3 Bereich geführt werden. (Info an SBS und Transport durch GSA-Teamleiter)

Wägaktion Total-Ausfall Check-in 1, 2 und 3

Telefonische Information bzgl. Störung der Check-in Strecken und Avisierung, dass jemand aus der Leitwarte vor Ort kommt und die Wägaktion bzw. das Drop-Off organisiert. Der Mitarbeiter vor Ort bietet in jedem Fall noch den Terminal-Manager (6 76 00) auf oder informiert ihn zumindest.

Check-in 3 wird geschlossen und alle Passagiere werden ins Check-in 1 oder 2 geschickt, bzw. gemäss Prozess via Lift 231 und Zollhalle 2 gehandhabt.

Der Entscheid, wer wo abgefertigt und welcher Prozess durchgeführt wird fällt die FZAG und der Handlingagent zusammen.

Nach erfolgtem Check-in (im Check-in 1 und 2) werden die Passagiere angehalten ihr Gepäck auf der Vorfahrt Check-in 1 oder 2 an speziell gekennzeichneten Örtlichkeiten zu deponieren.

Das Gepäck wird im Anschluss auf vorher organisierte Lastwagen der Airfield-Maintenance geladen und via Tor101 der GSA A4 zugeführt, dort entladen und am Transferablad A4 abgeladen.

Personalbedarf: ~40 Personen tbd

Ablauf bzgl. vorzukehrender Massnahmen bei langfristigen Störungen und nach der Störungsbehebung:

Die unten aufgeführten Punkte treten in Kraft, wenn Anlagestörungen nicht mit entsprechenden Redundanzstrecken aufgefangen werden können oder Störungen nach Rücksprache mit dem Instandhaltungspersonal länger andauern oder Zusatzaufwendungen (Mehrpersonal oder Personal-Umdispositionen) seitens FZAG, Handlingsagenten/Drittlauffertiger oder anderen Prozesspartnern nach sich ziehen.

1. Eine Störung tritt auf und wird gemäss Informations-Vorlage an alle entsprechenden Stellen weiter kommuniziert.
2. Nach Bekanntwerden, dass die Störungsbehebung länger dauert, ruft der Leitwarte-Operator im entsprechenden Anlagenteil (Leitwarte EG) alle am Gepäckprozess beteiligten Teamleiter und Disponenten von FZAG, Swissport SBS, ddata und AAS in die Leitwarte.
Wenn das Check-in involviert ist: Tel. bzgl. Dienstmeldung beim entsprechenden Check-in S/V (C/I1:Tel.50402, C/I2:Tel.50400, C/I3:Tel.72329).
Dienstmeldung: "Check-in Bänder sind in Störung, die Leitwarte kommt vor Ort, bitte kein Gepäck manuell aufs Band legen."
3. Die gerufenen Vertreter der FZAG und Handlingsagenten/Drittlauffertiger gehen unverzüglich in die Leitwarte.
4. Der Leitwarte Operator informiert über die Situation bzgl. betroffener Anlagenteile und Stand der Störungsbehebung. Je nach "Schwere" des Vorfallen übernimmt der Teamleiter GSA FZAG den Lead bzgl. weiteren Vorgehens.
5. Der Leitwarte Operator (oder Teamleiter GSA FZAG) macht einen Vorschlag bzgl. einzuleitender Massnahmen seitens Handlingsagenten/Drittlauffertiger.
6. Kurze Diskussion aller Beteiligten bzgl. des Vorschlags über das weitere Vorgehen und eventuelle Korrekturen. --> Vorgehens-Abstimmung aller Beteiligten.
7. Alle Beteiligten wissen was zu tun ist, gehen zurück an ihren Arbeitsplatz und organisieren ihren Betrieb. Der Leitwarte-Operator hält die Beteiligten über den Stand der Arbeiten auf dem Laufenden und informiert auch immer das Airport-Steering (inkl. ev. nötiger Publikation in der AIMS-Headline).
8. Rückmeldung nach Störungsbehebung an alle involvierten Stellen sowie ans AP-Steering.
9. Der Leitwarte-Operator und/oder Teamleiter GSA FZAG holt nach der Störungsbehebung (Anlauf Normalbetrieb) und Aufhebung der getroffenen Massnahmen das Feedback aller Beteiligten ein. Ablauf der durchgeföhrten Massnahmen/Arbeiten (Personalverschiebungen / zusätzlichem Personal etc.). Aufnahme eventueller Flug- und Gepäckverspätungen (inkl. IRR-Code, Delay-min. und Pax-h) und Anzahl zurückgelassener Gepäckstücke.
10. Ausfüllen des Leitwarte-Logs mit allen Angaben bzgl. Störungen und eingeleiteten Massnahmen sowie aller Konsequenzen (Eintrag in Excel-Liste LL-Bags). Zusätzlich im Bedarfsfall einen entsprechenden Film abspeichern.

F Sperrgepäck-Lifte (Prozessablauf Warenlifte)



PA_Prozessanweisung Warenlifte 209, 11^{te}

Ausgangslage

Mit der Einführung von Staff Screening Phase III dürfen alle Aufzüge nur noch in den gleich gestellten Zonen verkehren. Aufzüge, die diese Vorgabe nicht erfüllen, müssen zur Vermeidung von Bewachungskosten die folgenden Security-Vorgaben erfüllen.

1. Die Aufzüge dürfen einzig als reine Warenlifte – OHNE PERSONENTRANSPORT – eingesetzt werden
2. Die Aufzüge werden durch die ZPZ gesteuert. Selbständige Fahrten sind allen Personen wie auch den Interventionskräften untersagt.
3. Die Aufzugsfahrten müssen durch die Mitarbeiter der ZPZ, Polizei und Zoll jederzeit gestoppt werden können.

Die Weisung regelt den Sicherheitsprozess an den Warenliften, die von der ZPZ bedient werden. Sie dient als Vorgabe, die ausführenden Kontrollorgane in der Umsetzung der Sicherheitsmaßnahmen zu unterstützen und regelt die wichtigsten Prozessschritte.

Start des Prozesses

Bei der ZPZ:

Mittels berechtigter Badgung werden die Übersichtskamera und die Gegensprechanlage aufgeschaltet.

Der anwesende Mitarbeiter meldet ein Begehren für die Liftbenützung an. Der anwesende ZPZ Mitarbeiter nimmt den Fahrauftrag entgegen und prüft diesen auf Plausibilität.

Aufzug holen

1. Nach erfolgter Prüfung der Plausibilitätsangaben durch die ZPZ und des Fahrtauftrags dienen die Übersicht-Kameras zur Beurteilung
2. Mit den zwei Kameras, die im Lift-Innenraum zur Verfügung stehen, wird kontrolliert, dass sich darin keine Personen aufhalten. Die Dauer der Freischaltung zur Stockwerksanfahrt ist begrenzt, zurzeit auf 60 Sekunden. Nach abgelaufener Freischaltung muss nochmals eine Badgung durch den Flughafenausweisträger erfolgen.
3. Bei einer erkannten oder vermuteten Unregelmässigkeit kann die ZPZ, die Polizei wie auch der Zoll einen Stopp auslösen. Ein erfolgreicher Stopp kann nur durch jene Instanz aufgehoben werden, welche ihn ausgelöst hat.

Aufzug senden

Während der Zeit, in welcher der Aufzug auf einem Stockwerk steht, kann der Lift beladen werden. Die Aufzugstüre kann ohne entsprechende Badge-Berechtigung oder Fernfreigabe mittels Taster oder manuell geöffnet werden.

1. Nach erfolgter Prüfung der Plausibilität und des Fahrtauftrags dienen die Übersicht-Kameras der ZPZ zur Beurteilung

2. Mit den zwei Kameras, die im Lift-Innenraum zur Verfügung stehen, wird kontrolliert, dass sich keine Personen darin aufhalten. Die Dauer der Freischaltung zur Stockwerksanfahrt ist begrenzt, zurzeit auf 60 Sekunden. Nach abgelaufener Freischaltung muss nochmals eine Badung durch den Flughafenausweisträger erfolgen.
3. Bei einer erkannten oder vermuteten Unregelmässigkeit kann die ZPZ, die Polizei wie auch der Zoll einen Stopp auslösen. Ein erfolgreter Stopp kann nur durch jene Instanz aufgehoben werden, welche ihn ausgelöst hat.

Verantwortungsbereiche der Materialwege (Lift 209)

- Waren von G2 resp. G1 nach G0: liegen im Verantwortungsbereich des Handling-Agent

Über diesen Lift darf in die Zone R folgendes Material eingeführt werden:

- schwere oder über grosse Gepäckstücke
- nicht bandfähiges Sperrgut
- Boxen mit lebenden Tieren
- Leere Gepäckwagen (Frechwagen) bei Überschuss im Check-in Bereich

Der Handling-Agent steht in der Verantwortung, dass das Material unverzüglich in die Gepäcksortierung (Gebäude A4) eingebbracht wird, dort wird es einer Sicherheitskontrolle unterzogen.

Notbetrieb / grössere Unterhaltsarbeiten (GSA)

- Bei einem Notbetrieb oder bei grösseren Unterhaltsarbeiten ist es zulässig über diesen Lift, Gepäckstücke in die Zone R zu befördern, welche anschliessend direkt in die Gepäcksortierung (Gebäude A4) eingebbracht werden.

Spezial Prozess:

- Lebensmittel resp. Waren, welche für die Verpflegung ins Dock E benötigt werden (von G1 nach G0 und umgekehrt) liegen im Verantwortungsbereich des Known Company Konzepts, namentlich der SSP.

Generell nicht erlaubt sind: (G2 nach G0; G1 nach G0)

- alle Materialtransporte, wie z.B. Werkzeuge für den Unterhalt der GSA und Gepäckbänder
- Reinigungsmaschinen

Besonderes:

Erfordern besondere Umstände, dass Material für den Unterhalt der GSA nicht über andere Wege in die Zone R (Gepäcksortierung) eingeführt werden kann, besteht die Möglichkeit den Springer (KOA) aus dem Dienstdurchgang A1 zu avisieren.

Prozess

1. frühzeitiges Telefon an die Security-Kontrollstelle A1 (Dienstdurchgang) und Info an die ZPZ
2. Ort (Stockwerk) und Zeitpunkt vereinbaren
3. der Mitarbeiter der KOA durchsucht die Waren vor Einbringung in den Lift auf gefährliche und verbotene Gegenstände

4. durch Badgeung (GSA-Mitarbeiter) kann die ZPZ den Lift in das entsprechende Stockwerk senden
 5. der GSA-Mitarbeiter stellt die Palette in den Warenlift
 6. nach erfolgter Badgeung (KOA-Mitarbeiter) erteilt dieser der ZPZ die Freigabe zur Liftsendung in die Zone R
-

- nach Geschoss G2 (Zollinland) dürfen nur folgende Waren- und Materialsendungen erfolgen (die Aufzählung ist abschliessend)
 - leere Gepäckwannen
 - leere Gepäckwagen (Frechwagen)
 - Unterhaltsmaterial GSA inkl. Gabelstapler im Notfall (nicht planbare Arbeiten)
- andere als die vorstehenden Waren- und Materialsendungen sind zolltechnisch verboten

Anmerkung: allgemeine Materialtransporte von G0 nach G1 sind zulässig.

Verantwortungsbereiche der Materialwege (Lift 115 und 116)

- Waren von G1, G0 nach G01: liegen im Verantwortungsbereich des Handling-Agent

Über diesen Lift darf in die Zone R folgendes Material eingeführt werden:

- schwere oder übergrosse Gepäckstücke
- nicht bandfähiges Sperrgut
- Boxen mit lebenden Tieren
- Leere Gepäckwagen (Frechwagen) bei Überschuss im Check-in Bereich
- Normal- (& Rush-) Gepäckwagensedungen ex Lost&Found vom G0 ins G01

Der Handling-Agent steht in der Verantwortung, dass das Material unverzüglich in die Gepäcksortierung (Gebäude A4) eingebbracht wird, dort wird es einer Sicherheitskontrolle unterzogen.

Notbetrieb / grössere Unterhaltsarbeiten (GSA)

- Bei einem Notbetrieb oder bei grösseren Unterhaltsarbeiten ist es zulässig über diesen Lift, Gepäckstücke in die Zone R zu befördern, welche anschliessend direkt in die Gepäcksortierung (Gebäude A4) eingebbracht werden.

Generell nicht erlaubt sind: (G1 nach G01; G0 nach G01)

- alle Materialtransporte, wie z.B. Werkzeuge für den Unterhalt der GSA und Gepäckbänder
- Reinigungsmaschinen

Besonderes:

Erfordern besondere Umstände, dass Material für den Unterhalt der GSA nicht über andere Wege in die Zone R (Gepäcksortierung) eingeführt werden kann, besteht die Möglichkeit den Springer (KOA) aus dem Dienstdurchgang A1 zu avisieren.

Prozess

1. frühzeitiges Telefon an die Security-Kontrollstelle A1 (Dienstdurchgang) und Info an die ZPZ
 2. Ort (Stockwerk) und Zeitpunkt vereinbaren
 3. der Mitarbeiter der KOA durchsucht die Waren vor Einbringung in den Lift auf gefährliche und verbotene Gegenstände
 4. durch Badgeung (GSA-Mitarbeiter) kann die ZPZ den Lift in das entsprechende Stockwerk senden
 5. der GSA-Mitarbeiter stellt die Palette in den Warenlift
 6. nach erfolgter Badgeung (KOA-Mitarbeiter) erteilt dieser der ZPZ die Freigabe zur Liftsendung in die Zone R
-

- nach Geschoss G1 (Zollinland) dürfen nur folgende Waren- und Materialsendungen erfolgen (die Aufzählung ist abschliessend)
 - leere Gepäckwannen
 - leere Gepäckwagen (Frechwagen)
 - Unterhaltsmaterial GSA inkl. Gabelstapler im Notfall (nicht planbare Arbeiten)
- andere als die vorstehenden Waren- und Materialsendungen sind zolltechnisch verboten

Anmerkung: allgemeine Materialtransporte von G01 nach G0 sind zulässig.

Ausnahmen

Es werden keine Ausnahmen gemacht

Interventionskräfte – Interventionsweg (Lift 208)

Als alternativer Interventionsweg kann der Lift 208 durch die Interventionskräfte im Einsatz benutzt werden.

Alarmierung und Notfälle

Stromausfall

Bei Stromausfall bleibt der Lift an der Stelle stehen wo er sich gerade befindet.

Brandfall

Bei Brandfall fahrt der Lift ins G0

Wartungsarbeiten

Periodische Wartungsarbeiten und Reparaturen werden durch die FZAG durchgeführt

G Übersichtspläne GSA

Zwecks besserer Übersicht sind die Bereiche/Flächen (wie z.Bsp. Betriebsräume, Verkehrsflächen etc.) der verschiedenen Anlagenteile innerhalb des Gepäcksortier Systems auf den Plänen farblich gekennzeichnet und in einer Legende dargestellt.



GSA
Gesamtübersicht.pdf

Gesamtübersicht.....



GSA_VZ-Süd.pdf

B2 (VZ – Süd).....



GSA A4_EG-UG.pdf

Sortieranlage A4 EG / UG.....



GSA Dock A und
Lokalablad 1&2.pdf

Sortieranlage A20 (Dock A) und Lokalablad 1 & 2...



GSA_Dock E
EG-UG.pdf

Sortieranlage M1 (Dock E /Midfield) EG / UG.....

H Störungen im Check-in Bereich

Um bei Anlagen-Störungen den Anlagen- und Gepäckfluss möglichst schnell wieder hochzufahren, können einzelne Störungen in den Check-in Bereichen durch das Personal vor Ort schnell und unkompliziert behoben werden.

Diese Störungsbehebung stellt eine Unterstützung des Anlagenbetreibers und -instandhalters dar und entbindet diesen nicht von seiner Pflicht bzgl. der vollumfänglichen Störungsbehebung innerhalb der GSA.

Da in den 3 Check-in Bereichen zum Teil unterschiedliche Anlagen-Komponenten eingebaut sind, wurden die untenstehenden Arbeitsanweisungen auf diese 3 Bereiche angepasst.



Arb

Anweisung_Behebung

Arbeitsanweisung Behebung Check-in 1 Störungen.....



Arb

Anweisung_Behebung

Arbeitsanweisung Behebung Check-in 2 Störungen.....



Arb

Anweisung_Behebung

Arbeitsanweisung Behebung Check-in 3 Störungen.....

I Sperrgepäck Info



Sperrgepäck-Handlung im Check-In Bereich

Bestimmung bzgl. Sperrgepäckannahme im Check-In Bereich und deren Beförderung innerhalb des Gepäcksortiersystems auf dem Flughafen Zürich

Bezüglich der Annahme von Sperrgepäck und dessen Beförderung via die Gepäcksortieranlage gelten für den Flughafen Zürich folgende Bestimmungen:

1. Als Sperrgepäck zu behandelnde Gepäckarten

Alles Gepäck, welches ausserhalb der Abmessungen für Normalgepäck liegt muss als Sperrgepäck behandelt werden.

Kleine und leichte Gepäcke/Gegenstände können in Gepäckwannen über das Normalförderband transportiert werden, sofern sie vollständig in der Wanne Platz haben und mit dem Klettverschluss entsprechend gesichert werden.

Folgende Gepäckarten sind zwingend als Sperrgepäck zu behandeln, auch wenn sie innerhalb der Dimensionen für Normalgepäck liegen, da ansonsten Störungen innerhalb der Gepäcksortieranlage verursacht werden:

- Lebende Tiere
- Skis
- Fahrräder
- Plastiksäcke/-taschen
- nicht gut verpackte fragile Sachen (z.Bsp. Weinkartons)
- Kinderwagen
- Kindersitze
- Buggys
- Rollstühle
- Kühlboxen und Kunststoffboxen mit gleichem Verschluss wie Kühlboxen
- Holz- und Metallkisten
- nicht eingebundene und kleinere Kartonschachteln (die keine Gepäckwanne ausfüllen)
- Militär-Effektentaschen (neuer EFF-Sack)
- Golftaschen
- Eishockeytaschen
- Kalender-, Flugplan- und andere Papierbund-Sendungen (auch in Kartonschachteln)
- sperrige und scharfkantige Gepäcke
- Werkzeugtaschen und -kisten
- Schirme und Wanderstöcke (vor dem Transport über die Sperrgepäckbänder zusätzlich in Gepäckwannen laden und mittels Klettverschluss sichern)

Gepäckabmessungen für Normalgepäck:

Maximalwerte: - 900 x 450 x 700mm (LxBxH) und 40 kg Gewicht

Minimalwerte: - 200 x 200 x 50mm (LxBxH) und 2 kg Gewicht

2. Bandfähiges Sperrgepäck

- a) Die max. zulässigen Sperrgepäckmasse sind wie folgt festgelegt:

- Gepäck bis zu einer Länge von 1600mm	= 1600 x 900 x 800mm (LxBxH)
- Gepäck bis zu einer Länge von 1900mm	= 1900 x 800 x 800mm (LxBxH)
- Gepäck bis zu einer Länge von 3000mm	= 3000 x 600 x 800mm (LxBxH)
- Gepäck bis zu einer Länge von 5000mm	= 5000 x 200 x 200mm (LxBxH)
- b) Das max. zulässige Gewicht pro Sperrgepäck beträgt 50kg (einzelne bis 70kg).
- c) Fahrräder können in Kartonschachteln oder Fahrradboxen (innerhalb obiger Masse) aufgegeben werden.
Wird kein Karton verwendet oder ist der Kasten/Fahrradbox ausserhalb obiger Masse, müssen Fahrräder als nicht-bandfähiges Sperrgepäck aufgegeben werden.

3. Nicht bandfähiges Sperrgepäck

Alle nicht bandfähigen Sperrgepäcke müssen manuell via Lift und Strasse transportiert werden.

- a) Alle Sperrgepäcke, welche die Dimensionen des bandfähigen Sperrgepäcks überschreiten, bzw. abstehende Teile wie z.Bsp. nicht eingepackte Fahrräder, Fahrradpedalen, nicht einklappbare Lenker etc. aufweisen oder auch Fahrräder in zu grossen Schachteln sowie batteriebetriebene Rollstühle oder Ähnliches.
- b) Alle Gepäcke welche die Minimalwerte des Normalgepäcks unterschreiten und nicht gesichert in Gepäckwannen transportiert werden können.
- c) Lebende Tiere

4. Transport- & Verpackungsmaterial (Bereitstellung / Verkauf)

Die zu Verfügung Stellung / Verkauf von Verpackungsmaterial wie Plastiksäcke und Kartonschachteln etc. an Passagiere wird den Handlingsagenten und Selbstabfertiger sowie lizenzierten Drittfirmen auf dem Flughafen Zürich freigestellt.

5. Gepäckwannen

Gepäckwannen mit Klettverschluss liegen an allen Schaltern zur Benutzung durch die Check-in Agents bereit.

In Gepäckwannen gehören insbesondere alle kleinen, rundlichen und leichten Gepäcke (wie z.Bsp. Schminkkoffer, Schlafsäcke oder Hutschachteln etc.) sowie Gepäcke mit „wehenden“ Bändeln (wie z.Bsp. Rucksäcke etc.).

Die Bereitstellung der Gepäckwannen geschieht durch die Dienstleister selbst, wobei die Feinverteilung an die Check-in Schalter durch die FZAG – Gepäckwagenlogistik erfolgt.

J BRTS Baggage Reconciliation & Tracking System

1. Quick-Reference (Manual) MWS / Scanner Mini-Manual



2. BRTS Support Ablauf Leitwarte

Die FZAG-Leitwarte ist für folgenden Support des BRTS zuständig:

- Alle Handhelds (Scanner) von AAS sowie CGS welche einen Defekt aufweisen, werden von der Leitwarte mit einem ausgefüllten BRTS Reparatur Formular entgegengenommen und im Büro Leitung GSA deponiert.
- BRTS Systemprobleme (Software)** z. Bsp. Verbindungsprobleme, etc. werden dem **FZAG CSD (Helpdesk FZAG IT) 67300** gemeldet und ein Ticket wird eröffnet. Die E-Ticketnummer, die vom CSD erstellt wird, muss im LW-Log eingetragen werden. Damit können die Problem-Tickets verfolgt werden und sind im Log erfasst und abgelegt.
- Der CSD ist als First Level Support für das BRTS zuständig falls es um Server- oder Software-Probleme geht.

Geräte von SWP, SBS und DNA werden **nicht** vom FZAG Support unterhalten, diese Geräte müssen zum jeweiligen IT-Support.

3. BRTS Contingency

Ein Totalausfall des BRTS kann folgende Ursachen haben:

- Server-Ausfall:
Automatische Umschaltung auf den Stand-by Server
Bei Ausfall beider Server wird auf den Betrieb mit „Bingo“-Sheets umgestellt.
Hierbei müssen alle Gepäck-ID's auf einem A4-Blatt pro Ladeeinheit (ULD, Wagen) erfasst werden (Aufkleben der „Zick“-Kleber oder manuelles Aufschreiben).
- Ausfall W-LAN:
Bei einem W-LAN Ausfall ist lokal kein Scanning mehr möglich.
Bis der W-LAN wieder da ist, muss ebenfalls mit „Bingo“-Sheets gearbeitet werden.
Sobald das W-LAN wieder zu Verfügung steht, können die händisch erfassten Gepäcke wieder gescannt werden.

Note:

Bei Erkennen eines BRTS-Ausfall muss unbedingt und umgehend die Leitwarte GSA A4 informiert werden, so dass der CSD ebenfalls zeitnah informiert/aufgeboten werden kann.

K BASCA / TARA Support Prozess

