

21. Focus Safety & Security

MAI 2021



Gemeinsam sicher.

Flughafen Zürich

Inhalt

Manpower und Fachwissen: Die Betriebsfeuerwehr der Flughafen Zürich AG	4
Dangerous Goods am Check-In?	7
EASA-Überprüfungsaudit am Flughafen Zürich	8
Nachgefragt: Wie geht die Arbeitsroutine an der Front trotz Kurzarbeit nicht verloren?	9
Ein Blick hinter die Kulissen der Corona- Testcentren am Flughafen Zürich	12
Sicheres Heimwerken beginnt schon beim Einkauf	14

Der Newsletter Focus Safety & Security informiert regelmässig über Safety- und Security-Themen am Flughafen Zürich. Gerne werden Beiträge oder Vorschläge für Themen aufgenommen. Senden Sie uns Ihr Anliegen an: sicherheit@zurich-airport.com

Impressum

Redaktion: Flughafen Zürich AG
Autor der vorliegenden Ausgabe: Andrea Rahs

Flughafen Zürich AG

Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen
flughafen-zuerich.ch

Geschätzte Leserinnen und Leser

Der Jahreswechsel liegt nun schon ein paar Monate hinter uns, doch noch immer ist unser Alltag geprägt von den Einschränkungen, welche die COVID-19-Pandemie mit sich bringt. Beim einen oder anderen von uns, mag das negative Gefühle hervorrufen.

In dieser Ausgabe des Focus Safety & Security möchten wir uns aber auf die Chancen konzentrieren, welche die aktuelle Krise mit sich bringt. Lesen Sie, mit welchen teils sehr kreativen Methoden die Flughafen Zürich AG und ihre Partner sicherstellen, dass die Mitarbeitenden an der Front trotz Kurzarbeit die Arbeitsroutine nicht verlieren. Erfahren Sie, wie die Betriebsfeuerwehr der Flughafen Zürich AG aufgestellt ist und lernen Sie das neue Kommando kennen. Werfen Sie einen Blick hinter die Kulissen der Corona-Testzentren am Flughafen und verschaffen Sie sich einen Überblick über die verschiedenen Testarten.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre.



Peter Frei
Head Safety & Security
Flughafen Zürich AG



Pascal Honegger
Safety Manager und Head Safety Office
Flughafen Zürich AG

Gemeinsam sicher, gemeinsam gegen Corona

Seit dem 8. April sind in Apotheken gratis Selbsttests erhältlich. Die Geschäftsleitung der FZAG empfiehlt allen Mitarbeitenden, dieses Angebot zu nutzen. Wir möchten es auch allen anderen Mitarbeitenden am Flughafen ans Herz legen. Als Teil des Schutzkonzepts können diese Selbsttest helfen, Erkrankungen früh zu erkennen und so Ansteckungsketten zu unterbrechen. Ein wertvoller Beitrag jedes Einzelnen im Kampf gegen Corona!

Weitere Informationen: www.bag.admin.ch

Manpower und Fachwissen: Die Betriebsfeuerwehr der Flughafen Zürich AG

Als ergänzendes Element zur Berufsfeuerwehr wurde die Betriebsfeuerwehr des Flughafens Zürich im Jahr 1976 gegründet. Sie besteht derzeit aus 33 freiwilligen Mitgliedern – den sogenannten Angehörigen der Betriebsfeuerwehr (AdBFW) – allesamt Mitarbeitende der Flughafen Zürich AG.

von Andrea Rahs

«Wir können jederzeit autark alarmiert werden, um am Flughafen Zürich eingesetzt zu werden», erklärt Dominique Berner. Seit August 2020 ist er Kommandant der Betriebsfeuerwehr. An seine frühere Stelle als Ausbildungschef trat Michael Troxler. Mit Jochen Tussinger als Vize-Kommandant konnte das Führungstrio per Anfang 2021 komplettiert werden. Tatkräftig unterstützt wird das Kommando durch Fourier Johannes Bolli und Materialwart Roman Gaupp.

«Ein Team, mit dem man richtig etwas leisten kann!»

Die meisten AdBFW sind Mitarbeitende der Abteilung Airfield Maintenance. Dadurch kann die Betriebsfeuerwehr einerseits auf ein riesiges Fachwissen zurückgreifen: Spezialisten in Mechanik



Betriebsfeuerwehr

und Fahrzeugtechnik, Elektrik und Elektronik, Wasser und Abwasserhandlung sowie Bewirtschaftung von Grünflächen sind nur einige Beispiele für das breite Spektrum. Andererseits hat die Betriebsfeuerwehr Zugriff auf einen grossen Park von Spezialfahrzeugen sowie auf verschiedenste Maschinen und Geräte. Insbesondere bei klassischen Unterstützungseinsätzen, wie z.B. Wasserschäden oder Mineralöl-Unfällen, kann die Betriebsfeuerwehr mit Mannschaft und Maschine sofort Unterstützung bieten. «Es ist genau diese kurzfristig abrufbare Manpower und das breite Fachwissen, welche die Betriebsfeuerwehr zu einem wichtigen Pfeiler in der Ereignisbewältigung des Flughafens Zürich macht» erklärt Dominique Berner. «Ein Team mit dem man richtig etwas leisten kann».



Spass bei der Arbeit



Brandeinsatz am Brandübungsplatz: hier wird das taktische, sichere und effektive Vorgehen realitätsbezogen geübt.

Ausbildung und Teamgeist

«Der klassische Brandeinsatz ist nicht unser hauptsächliches Tagesgeschäft» erklärt Ausbildungschef Michael Troxler. «Dennoch sind alle AdBFW vollständig ausgebildet und ausgerüstet, um im Bedarfsfall Schutz & Rettung, die Berufsfeuerwehr am Flughafen Zürich, fachgerecht zu unterstützen.» Jochen Tussinger ergänzt: «Die selten vorkommenden Einsätze müssen kontinuierlich und so realistisch wie möglich geübt werden». Dafür steht der Brandübungsplatz westlich der Piste 16 zur Verfügung. Hier finden die

sogenannten Heissausbildungen statt, bei denen das taktisch sichere und effektive Vorgehen bei Bränden realitätsbezogen geübt wird.

Nebst den Ausbildungen und Übungen ist aber auch ein guter Team-Geist für das Miteinander in der Feuerwehr wichtig. «Es macht Freude, mit den Arbeitskollegen in die Rolle des Feuerwehrmannes zu schlüpfen» sagt Michael Troxler und fügt an: «Der Spass darf trotz der Professionalität auf keinen Fall zu kurz kommen».



Setzen einer Gewässersperre zum Auffangen von z.B. Mineralölen unter Beachtung der eigenen Sicherheit.

Gemeinsame Sache:

Eine Dreiecksbeziehung mit win-win-Situation

Die Betriebsfeuerwehr profitiert von der Präsenz und dem Knowhow der Berufsfeuerwehr von Schutz&Rettung Zürich auf dem Flughafenareal. Gemeinsam mit der Betriebsfeuerwehr der SR Technics ergibt das eine erfolgreiche Dreiecksbeziehung.

Kommandant Dominique Berner sagt dazu: «Letztlich erreichen wir das Maximum nur, wenn wir alle zusammenarbeiten, uns kennen und uns aufeinander verlassen können. Schutz & Rettung verfügt über Material und breites Fachwissen. Auch bei den Ausbildungen unterstützen sie uns tatkräftig. Einen so starken Partner an der Seite zu wissen, ist für uns ein absoluter Gewinn.»

Das Kommando stellt sich vor



Jochen Tussinger, Dominique Berner, Michael Troxler (v.l.)

Kommandant

Oberleutnant Dominique Berner

Fahr- und Sicherheitsinstruktor
bei Airfield Maintenance

Offizier bei der Feuerwehr Geissberg AG
Feuerwehrinstruktor bei der
Aargauischen Gebäudeversicherung

Vize-Kommandant

Oberleutnant Jochen Tussinger

Sicherheitsbeauftragter Brandschutz
bei Safety & Security

Zugführer bei der Feuerwehr Singen (D)
Abteilung Stadt
Feuerwehrausbilder für den Landkreis
Konstanz (D)

Ausbildungschef

Oberleutnant Michael Troxler

Sicherheitsbeauftragter Brandschutz
bei Safety & Security

Offizier und Zugchef Stellvertreter
bei der Feuerwehr Regensdorf

Dangerous Goods am Check-In?

Oft realisieren Passagiere erst am Check-in nach der Befragung durch die Check-In Agents, dass sie verbotene Gegenstände, Gefahrgut (Dangerous Goods) und /oder nicht erlaubte Flüssigkeiten mitführen. Wie und wo können diese Substanzen von den Passagieren oder gegebenenfalls auch von Mitarbeitenden der Handling Agents korrekt entsorgt werden?

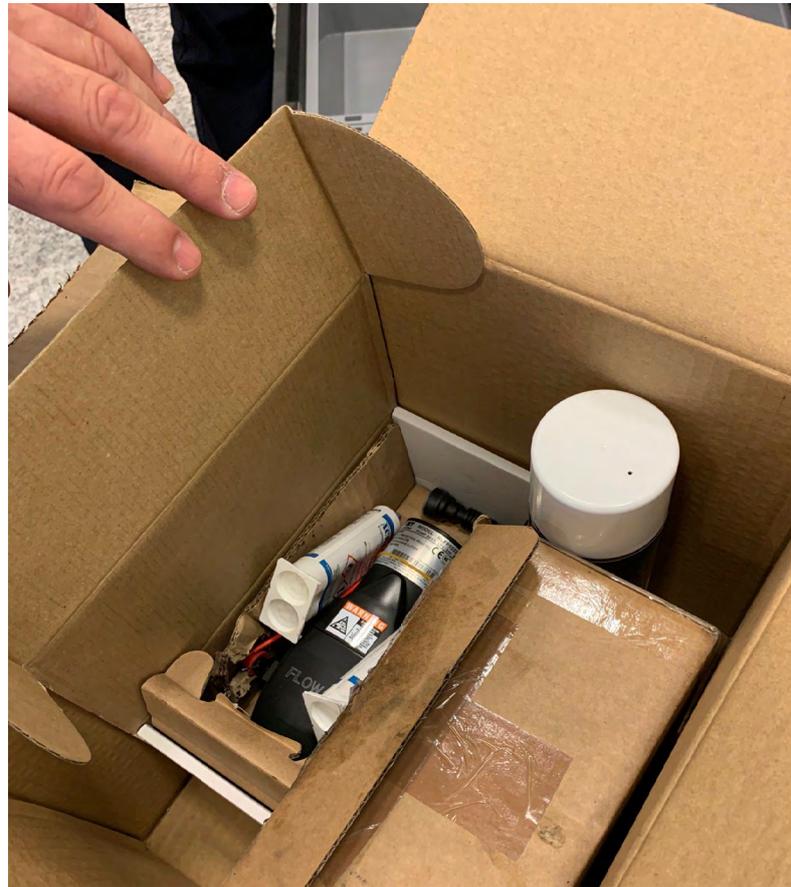
Von Rolf Blöchliger

«Mit der Sicherheitskontrolle wird sichergestellt, dass diese Gegenstände nicht ins Flugzeug gelangen», erklärt Rolf Blöchliger, Senior Project Leader bei der Airport Security. Doch wie geht es mit dem abgegebenen Gefahrgut weiter? Denn insbesondere bei Dangerous Goods (DG) ist es wichtig, dass diese nicht einfach im nächsten Abfalleimer entsorgt werden.

Vorfall vom 13. November 2020

Am 13. November 2020 wurde an der Sicherheitskontrolle im Sicherheitskontrollgebäude (SKG) von einem Mitarbeitenden die abgebildete Kartonschachtel mit DG zur Entsorgung abgegeben. Die Kartonschachtel enthielt DG's, welche am Check-in von Passagieren abgegeben wurden.

Wie Nachfragen der Airport Security ergaben, gab es in der Vergangenheit ähnliche Vorfälle mit versuchter Abgabe von Gefahrgut an den Sicherheitskontrollen. Aufgrund regulatorischer Vorgaben und aus Sicherheitsüberlegungen, darf an den Sicherheitskontrollen weder von Handling Agents noch von anderen Stellen Gefahrgut zur Entsorgung abgegeben werden.



Dangerous Goods

Neue Abgabemöglichkeit für am Check-in abgenommenes und abgegebenes Gefahrgut

Für nicht zugelassenes Gefahrgut aus dem Check-in-Prozess, wurde innert kurzer Zeit ein Entsorgungsprozess eingeführt, um zu vermeiden, dass diese Substanzen im regulären Abfalleimer entsorgt werden. Seit Januar 2021 kann solches Gefahrgut am Service Center des Flughafens bei der Kasse Parkhaus 2 während den Öffnungszeiten (zurzeit täglich von 06:00 – ca. 22:30 Uhr) unentgeltlich zur Entsorgung abgegeben werden. Die entsprechenden Substanzen werden dort in einem bereits vorhandenen Gefahrgutschrank kurz zwischengelagert und anschliessend fachgerecht entsorgt.

Wichtig: Dieser Ablauf gilt nur für aus dem Check-in-Prozess anfallendes Gefahrgut.



BAZL Auditoren Team: Florian Monthoux, Kathrin Stäubli, Philippe Roth, Michael Müntener, Mathieu Graz, Martin Schilt (v.l.n.r.) Foto: Steffi Baumgarten

EASA- Überprüfungsaudit am Flughafen Zürich

Die European Aviation Safety Agency (EASA) hat einheitliche und verbindliche Vorgaben für Organisation, Betrieb und Infrastruktur von Flugplätzen festgelegt. 2017 hat das erste Zertifizierungsaudit durch das BAZL stattgefunden. Dem Flughafen Zürich wurde dieses Zertifikat erteilt. Nach spätestens 48 Monaten muss die Konformität mit den europäischen Vorgaben überprüft werden. Diesen März 2021 war es für den Flughafen Zürich wieder soweit.

Von Nina Bodmer

Vorgehen

Das BAZL überprüfte vom 22. – 26. März 2021, ob die Sicherheitsprozesse den Vorgaben an Organisation, Operation und Infrastruktur entsprechen und, ob diese von der Flughafen Zürich AG wie im Flugplatzhandbuch beschrieben, angewendet werden. Zu den auditierten Sicherheitsprozessen gehören unter anderem folgende Abläufe: Flugzeugbetankung, Feuerwehr- und Rettungswesen,

Zustandskontrollen von Pisten sowie der Schneeräumung. Nach der Vorprüfung des Flugplatzhandbuchs und der darin referenzierten Dokumente werden Interviews mit den zuständigen Fachexperten des Flughafens Zürich und der Partnerfirmen durchgeführt. Dieses Jahr fanden diese per Skype statt, was für alle Beteiligten eine besondere Herausforderung war. Das Safety Office hat das Audit mit allen Beteiligten organisiert und koordiniert.

Ergebnis

Für Steffi Baumgarten, Safety&Compliance Expert, ist das EASA-Überprüfungsaudit ein Aufwand, der sich lohnt: «Wir sehen es als Chance, da unsere Flughafenprozesse, von denen wir überzeugt sind, einer Prüfung unterzogen werden. So ist auch für Aussenstehende ersichtlich, dass unsere Sicherheitsprozesse standhalten. Festgestellten Verbesserungen und allfälligen Abweichungen stehen wir positiv gegenüber. Diese werden wir mit den zuständigen Fachexperten gemeinsam bewerten und schauen, wie sie umgesetzt werden können. Dies machen wir anhand des Abschlussberichtes, der rund zwei Wochen nach dem Audit bei uns eingetroffen ist.»

Das BAZL hat am Freitag, 26. März 2021, die EASA Konformität und damit das Fortbestehen bzw. die Verlängerung des EASA Zertifikates während der Abschluss-Präsentation bestätigt. «Ein sehr erfreuliches Ergebnis. Der Dank gilt allen Mitarbeitenden des Flughafens und unserer Partnerfirmen, welche einen grossen Beitrag für die Sicherheit am Flughafen leisten und somit wesentlich zum Erhalt des Zertifikates beigetragen haben.» so Steffi Baumgarten zum Abschluss des Audits.

Nachgefragt: Wie geht die Arbeits- routine an der Front trotz Kurzarbeit nicht verloren?

Aufgrund der Corona-Pandemie befinden sich viele Mitarbeitende der Flughafen Zürich AG und der Partnerfirmen in Kurzarbeit. Wir haben nachgefragt, wie die Mitarbeitenden an der Front trotz allem die Arbeitsroutine nicht verlieren. Dabei sind wir auf die unterschiedlichsten Ideen und Umsetzungen gestossen. Aber etwas ist bei allen gleich: Ohne Flexibilität, Zusammenhalt und Optimismus geht gar nichts.

Von Nina Bodmer

«Digitalisierung als Chance für effiziente Schulungen»

AIRLINE ASSISTANCE SWITZERLAND AG

Der Ground Handler AAS setzt in der Operation zu einem grossen Teil temporäre Angestellte ein. Damit die Routine gewährleistet werden kann, versucht die AAS derzeit vorwiegend auf dieselben

aktiven und bewährten Mitarbeitenden zurückzugreifen.

Christian Schneider, Head of Training, Security, Quality & Compliance, hat ein neues Trainingskonzept erstellt, welches auf den Richtlinien und Vorgaben der IATA basiert: Mitarbeitende, welche länger als drei Monate nicht mehr im Einsatz waren, müssen ein on-the-Job-Training unter Aufsicht eines Instructors absolvieren. Durch ein «Check-Out» wird das on-the-Job-Training abgeschlossen. Das heisst, der Mitarbeitende wird von einem Instruktor begleitet, eventuelle Unsicherheiten werden besprochen und nachgeschult. Erst nachdem der Instruktor sein «Ok» mit Unterschrift gegeben hat, wird der Mitarbeitende wieder selbstständig in der Operation eingesetzt. Nach sechs Monaten ohne Arbeitseinsatz wird zusätzlich ein webbasiertes Refresher-Training mit Abschluss-test durchgeführt. Wer länger als ein Jahr nicht in der Operation arbeitete, wird erneut für die Grundschulungen eingeplant.

«Wir konnten unsere Schulungen nachhaltig webbasiert aufbauen. Die Digitalisierung der Ausbildungen war schon länger vorgesehen. Die Pandemie rückte unser Vorhaben aber in den Fokus», sagen Christian Schneider und Roman Sommerau, Head of Safety, Health, Emergency, Quality & Compliance, zur aktuellen Situation.

«Wir haben unsere Schulungen intuitiver und attraktiver gestaltet, selbsterklärende Inhalte erstellt und Videos inkludiert. So ermöglichen wir den Mitarbeitenden eine selbstständige Weiterbildung», erklärt Christian Schneider.

Wenn immer möglich wird der Unterricht durch virtuelle Schulungen via Video-Call durchgeführt. Die flughafenspezifischen Trainings vor Ort finden nur noch mit reduzierter Teilnehmeranzahl und unter Einhaltung der Hygienemassnahmen statt.

Das neue Trainingskonzept ermöglicht es AAS, flexibel auf die zukünftigen Entwicklungen zu reagieren. «Auch das Arbeitssicherheitstraining wurde mit den durch Corona bedingten Schutzmassnahmen ergänzt», erklärt Roman Sommerau. «Zusätzlich wird die interne Kommunikationsplattform von AAS rege genutzt, um die Mitarbeitenden über die aktuelle Situation auf dem Laufenden zu halten. Dort wird auch über die erwähnten webbasierten Refresher-Schulungen informiert.»



Festim Ramadani, Conrad Bryan Baumann (v.l.n.r.) Sepulveda, Foto: AAS



Desinfektion Gepäckwagen. Foto: Sandor Lauper

«Ohne Flexibilität geht's nicht»

GEPÄCKWAGENLOGISTIK FLUGHAFEN ZÜRICH AG

Das Team der Gepäckwagenlogistik ist im Regelbetrieb in die zwei Teams «Airside» und «Landside» aufgeteilt. Die Haupttätigkeit besteht darin, für die Passagiere jederzeit genügend Gepäckwagen zur Verfügung zu stellen. Dafür müssen in kürzester Zeit teilweise bis zu 200 Gepäckwagen gleichzeitig über mehrere Geschosse chauffiert werden.

Während dem ersten Lockdown wurde der Betrieb praktisch auf null runtergefahren. «Anstatt der üblichen 13 Mitarbeitenden pro Schicht, waren damals noch zwei Personen vor Ort» erzählt Sandor Lauper, Leiter der Gepäckwagenlogistik. Als sich das «neue Normal» einstellte wurde beschlossen, die kleineren Shopping Trolleys Airside aufgrund des verminderten Passagieraufkommens aus dem Betrieb zu nehmen. Damit das Team «Airside» in der Arbeitsroutine bleibt, wurden die Mitarbeitenden kurzerhand umgeschult: Sie sind für die neu entstandene, wichtige Aufgabe des Desinfizierens zuständig. Zusätzlich sammeln sie die «Gepäckwägel» im Check-in Bereich.

Auch für Mitarbeitende die Risikogruppen angehören, hat sich Sandor Laupers Team etwas überlegt: «Uns ist es wichtig, dass sich unsere Mitarbeitenden sicher fühlen. Damit auch Angehörige von Risikogruppen in der Arbeitsroutine bleiben, setzen wir sie da ein, wo sich wenige Passagiere aufhalten. So beispielsweise in den Parkhäusern.»

Trotzdem ist es eine Herausforderung, die richtige Anzahl Mitarbeitende pro Schicht zu planen. «Bei der Planung stützen wir uns auf die Passagierzahlen und nicht auf die Anzahl der ankommenden Flüge», erklärt Sandor. «Wir teilen die Mitarbeitenden immer für komplette und nicht für verkürzte Schichten ein. Dafür haben sie derzeit weniger Einsätze. So können wir sicherstellen, dass die Routine nicht verloren geht und gleichzeitig die Ressourcen des Unternehmens geschont werden.» Gefragt ist derzeit eine extreme Flexibilität. Nicht nur von den Mitarbeitenden, sondern auch vom Führungspersonal. Wo Letztere normalerweise ausschliesslich die Schichten führen und organisieren, packen sie derzeit an der Front mit an.

Zusätzlich zu diesen Massnahmen, wurden im vergangenen November Refresher-Tage durchgeführt. «Das Feedback der Mitarbeitenden ist sehr positiv», freut sich Sandor Lauper. «Auch vom Team «Airside», welches die wohl grösste Umstellung erlebt hat».



Gepäckwagen werden chauffiert. Foto: Sandor Lauper



AVATOR, die Simulationsumgebung



Sicht aus dem Turm bei Nacht

«Motivation dank Feedbackkultur»

APRON CONTROL FLUGHAFEN ZÜRICH AG

Apron Controller sind zuständig für einen sicheren und effizienten Flugbetrieb im Bereich der Rollwege, Vorfelder und Standplätze. Sie führen und überwachen nicht nur die rollenden Flugzeuge, sondern lotsen auch den Fahrzeug- und Schleppverkehr sicher ans Ziel. Dabei agieren sie mit hoher Eigenverantwortung.

«Bei uns müssen alle Mitarbeitenden mindestens 60% arbeiten. So stellen wir sicher, dass alle die Routine beibehalten», erklärt Marc Imfeld, Head Apron Control. «Zudem fördern wir die Zusammenarbeit aktiv, da wir immer mindestens zu zweit arbeiten. Langjährige und jüngere Mitarbeitende können sich austauschen und so gegenseitig vom Knowhow des anderen profitieren.»

Apron Controller trainieren regelmässig im Simulator, um Vorfälle und Ausnahmefälle zu üben. Marc Imfeld hat sich auch während der Pandemie für die Durchführung der regelmässigen Trainings stark gemacht: «Natürlich ist uns diese Entscheidung nicht leichtgefallen, gerade auch unter den erhöhten Hygieneanordnungen. Dank dem Simulator-Training sind wir aber auch beim aktuell geringen Verkehrsaufkommen stets up to date und auf Ausnahmefälle vorbereitet», erklärt Marc Imfeld.

Zusätzlich zum Simulator haben Marc Imfeld und seine Fachverantwortlichen Theorie-Refresher-Kurse mit Hilfe von Microsoft Forms erstellt. Dabei geht es nicht ausschliesslich um richtige Antworten, sondern es soll vor allem auch der fachliche Austausch unter den Mitarbeitenden gefördert werden. Auf die Frage, wie Marc Imfeld seine Mitarbeitenden zu diesen Refresher-Kursen motiviert, antwortet er: «Wenn der Bezug zur Arbeit da ist, ist automatisch auch die Akzeptanz für die Kurse da. Der Ehrgeiz der Mitarbeitenden für 100% richtige Antworten ist riesig. Wurde eine Frage falsch beantwortet, fördert das die Auseinandersetzung mit dem Thema. Entweder für den Mitarbeitenden alleine, oder im Gespräch mit den anderen.»

Diese neue Schulungsmethode hat bis jetzt so gut funktioniert, dass Microsoft Forms auch nach Corona eine Möglichkeit zur Schu-

lung sein kann. Das Gleiche gilt für Team-Meetings via Skype. Dank der Digitalisierung können auch Mitarbeitende am Meeting teilnehmen, die gerade nicht vor Ort sind. Der Austausch wird gefördert. Für das Apron-Team ist der regelmässige Austausch und eine gute Feedbackkultur essenziell, denn nur so können sie sich weiterentwickeln und einander in der anstehenden Ramp-Up-Phase unterstützen.

«Safety is not a cost, it's an investment»

JET AVIATION AG

Jet Aviation ist eine international tätige Tochtergesellschaft von General Dynamics. Sie operieren in acht Geschäftsbereichen: Aircraft Management, Aircraft Sales, Charter, Completions, Defence, Fixed Based Operations FBO (Handling Agents), Maintenance und Staffing. Im -Bereich der Business Aviation arbeitet Jet Aviation auf Anfrage und daher sind die Auftragszahlen während Corona noch unvorhersehbarer als bei einer Fluggesellschaft.

Martina Bartolic, Quality and Safety Manager, erklärt wie die Mitarbeitenden von Jet Aviation die Routine trotz Corona nicht verlieren: «Jet Aviation handelt nach den Vorgaben der IATA. Zusätzlich ist Jet Aviation IS-BAH (International Standard for Business Aircraft Handlers) zertifiziert. Das bedeutet, dass wir jährliche Trainings durchführen müssen, so auch während Corona». Auch bei Jet Aviation ist derzeit Flexibilität gefragt: Es ist immer mindestens eine Crew vor Ort, kurzfristige Änderungen gehören jedoch zum Alltag. Wie auch bei Linienflügen, haben sich bei den privaten Flügen die Peaks verändert. Das ist man sich bei Jet Aviation aber gewohnt, da das Daily Business seit jeher viel Flexibilität abverlangt: «Teils kommen Handling-Request-Anfragen sehr spontan rein und ruhige Tage verwandeln sich in aufreibende Marathons», erzählt uns Martina Bartolic vom normalen Alltag bei Jet Aviation.

«Klar, die Zeiten sind schwierig aber wir sorgen dafür, dass die Leute ihre Routine nicht verlieren. Wir haben die Classroom-Trainings zu Remote-Trainings umgestellt. Dafür und auch für alle Audits benutzen wir Microsoft Teams», führt Martina Bartolic weiter aus. «Wir haben uns angepasst. Und falls doch ein Face-to-Face-Training nötig ist, halten wir uns an die Regeln des BAG.» Jet Aviation hat sich schon letztes Jahr im Februar dazu entschieden, während der Präsenz-Trainings eine Maskenpflicht anzuordnen. Die Sicherheit der Mitarbeitenden steht an erster Stelle. Zusätzlich hat Jet Aviation sogenannte «Nebulizer» - also Zerstäuber - gekauft, um mit deren Hilfe die Räume nach der Nutzung zu desinfizieren.

Martina Bartolic merkt an: «Wir möchten in Zukunft die Trainings wieder im Klassenzimmer durchführen. Sozialkontakte sind uns sehr wichtig und bei operationellen Themen braucht es für uns Face-to-Face-Schulungen. Trotzdem profitieren wir von der Digitalisierung. Gerade bei Team Meetings.»

Team Jet Aviation



Ein Blick hinter die Kulissen der Corona-Testcentren am Flughafen Zürich

Für die Reisebranche war schnell klar, dass Flüge bald nur noch mit negativen Coronatests möglich sein werden. Die Flughafen Zürich AG bietet die nötige Infrastruktur für die Betreiber von Testcentern an. Wir haben nachgefragt, wie ein Testcenter aufgebaut ist und wie wichtig die Zusammenarbeit von Flughafen und Anbietern ist.

Von Nina Bodmer

Im Sommer 2020 startete die Flughafen Zürich AG mit einem Grobkonzept für eine mögliche Umsetzung der Testcenter am Flughafen Zürich. Das Berner Start-Up Ender Diagnostics, welches auf die Entwicklung von Testkits zum schnellen und zuverlässigen Nachweis von SARS CoV-2 spezialisiert ist, wurde in die Erstellung des Konzeptes miteinbezogen. Bis das Testcenter eröffnet werden konnte, sollten jedoch noch einige Monate vergehen.

Roger Weber, Key Account Manager SRZ im Emergency Management, war von Anfang an dabei: «Zuerst musste ein möglicher Generalunternehmer eruiert werden. Danach ging die Suche nach passenden Räumlichkeiten für die Testcenter los. Das war gar nicht so einfach, denn es mussten die behördlichen und betrieblichen Auflagen beachtet werden. Dazu gehörte beispielsweise die richtige Einrichtung. In einigen Räumen mussten wir noch einen Mieterausbau vornehmen, um den Vorgaben der Mieter und der Behörden Folge leisten zu können.»

Beim Aufbau der Testcenter war oft Flexibilität und Schnelligkeit gefragt. «Teils mussten wir vom einen auf den anderen Tag die Eröffnung bewilligen. Dann hiess es für uns: Schnell reagieren, bei den Örtlichkeiten vorbeigehen und sie kontrollieren. Auch Sicherheitsthemen wie Corona-Schutzkonzepte sowie der Passagierfluss mussten überprüft werden. Für uns als Flughafen Zürich AG ist es wichtig, dass die Konzepte der Testörtlichkeiten mit dem Betriebskonzept des Flughafens übereinstimmen.» Zusätzlich ist die Flughafenbetreiberin für die Ausschilderung und die Kommunikation zuständig. «Wir versuchen auch für unsere Partner da zu sein und sie zu unterstützen», erklärt Roger Weber die Verantwortlichkeiten der Flughafen Zürich AG.

Dass der Betrieb des Testcenters im Terminal 2 erst im Januar 2021 eröffnet werden konnte, liegt an verschiedenen Abklärungen und behördlichen Vorschriften und Auflagen. «Die gefühlte tägliche wechselnden Regelungen und Vorschriften der Behörden haben uns das Leben nicht gerade einfacher gemacht. Trotzdem sind wir froh, dass wir jetzt mehrere Testcentren eröffnet haben. Für die Flughafen Zürich AG ist es wichtig, dass ein gesunder Wettbewerb unter den Anbietern herrscht», erklärt Roger Weber.



Ein Blick ins Testcenter. Foto: Nina Bodmer

Einblick in ein Testzentrum

Natürlich wollten wir auch wissen, wie der «neue» Ablauf für unsere Passagiere vor dem Abflug ist. Daher haben wir das Testzentrum bei der Ankunft 1 besucht. Es wird von der Firma Wotchout GmbH betrieben. Getestet werden nur Personen, welche keine Symptome haben. Brendan Tschabold, Geschäftsführer der Wotchout GmbH, erklärt uns den Testablauf: «Zuerst muss man sich

bei der Reception melden. Entweder mit dem vorab ausgefüllten Online-Formular oder man füllt das Formular vor Ort aus. Bei uns kann niemand sein Gepäck mitnehmen, darum gibt es direkt neben der Reception ein Gepäckparkplatz. Dann geht es weiter in die Test-räumlichkeit, wo man dann auf dem zugewiesenen Stuhl Platz nimmt und das Formular abgibt. Sobald der Test durchgeführt wurde, geht man zur Hintertür wieder raus und zurück zu seinem Gepäck. Das Testergebnis erhält man dann als SMS oder E-Mail direkt auf sein Handy. Bei einem Antigen-Test kann der Passagier also direkt zum Check-in weitergehen. Dort angekommen, sollte er auch schon sein - hoffentlich negatives - Ergebnis erhalten haben. So verhindern wir lange Schlangen vor unserem Testzentrum und ermöglichen eine schnelle und angenehme Abwicklung für die Passagiere».



Antigen Testkit. Foto: Nina Bodmer



Die Tests im Überblick

PCR- Test:

Der PCR-Test stellt fest, ob man mit dem Coronavirus infiziert ist.
Der Test wird über einen Nasen-Rachen-Abstrich oder einen Rachen-Abstrich vom medizinischen Fachpersonal durchgeführt.
Die entsprechende Analyse der Probe erfolgt in einem bewilligten Labor.
Das Ergebnis liegt erst nach mehreren Stunden vor.

Antigen-Schnelltest:

Hier liegt das Testergebnis nach rund 15 -20 min vor. Es wird festgestellt, ob man sich mit dem Coronavirus angesteckt hat. Der Test wird über einen Nasen-Rachen-Abstrich durchgeführt. Die Antigen-Schnelltests ergeben aber ein weniger verlässliches Resultat als PCR-Tests. Daher wird oft noch zusätzlich ein PCR-Test verlangt.

Antikörper-Test (Serologischer Test):

Dadurch lassen sich Antikörper im Blut nachweisen. Antikörper weisen darauf hin, dass die getestete Person Kontakt mit dem Virus hatte. Es ist möglich, dass Antikörper fälschlicherweise angezeigt werden. So können sich getesteten Personen in falscher Sicherheit wiegen. Deshalb empfiehlt das BAG diesen Test zurzeit nicht.

Quelle: BAG



Quelle: www.bfu.ch/de/ratgeber/heimwerken

Sicheres Heimwerken beginnt schon beim Einkauf

«Do it yourself» ist das Motto all jener, die zu Hause den Unterhalt am liebsten selbst erledigen oder beim Heimwerken ihre Kreativität ausleben. Leider passieren bei solchen Arbeiten schweizweit jährlich rund 45'000 Unfälle, die ärztlich behandelt werden müssen.

Von Kristina Catalano

Durch COVID-19 sind viele Leute im Homeoffice und/oder beziehen Kurzarbeit, was zu mehr Freizeit führt. Seit dem Beginn der Pandemie sind viele Leute zu Hause kreativ geworden. Heimwerken und DIY-Mobiliar liegen voll im Trend. Oftmals trauen sich aber auch Personen an die Werkzeuge, die keine Erfahrungen damit aufweisen und sich überschätzen. Die häufigsten Unfallursachen beim Heimwerken sind mangelnde Erfahrung, Unwissenheit im Umgang mit Maschinen, unzuverlässiger Einsatz der Geräte und Zeitdruck. Dabei gibt es einfache Mittel, um solche Unfälle zu vermeiden: Eine gute Vorbereitung ist alles, denn sicheres Heimwerken, beginnt schon bei einem gut durchdachten Einkauf. Je nach geplanter Arbeit braucht es auch eine entsprechende Schutzausrüstung. Mit dem untenstehenden QR-Code lernst du die wichtigsten Tipps kennen, um zukünftig sicher «heimwerkeln» zu können.

Kenne die drei wichtigsten Tipps für sicheres Heimwerken:



Lesen Sie die
Bedienungsanleitung



Tragen Sie
Schutzausrüstung



Bereite dich
entsprechend vor



www.bfu.ch/de/ratgeber/heimwerken

bfu
bpa
upi