

# 22. Focus Safety & Security

NOVEMBER 2021



Gemeinsam sicher.

Flughafen Zürich

# Inhalt

|  |    |
|--|----|
| «MC FLY 21» – 400 Einsatzkräfte trainieren für den Notfall                 | 4  |
| Ein Morgen bei der Airport Authority                                       | 5  |
| «Die Impfungen erhöhen unsere Lebensqualität»                              | 6  |
| Sicherheit am Flughafen Zürich während der Corona-Pandemie – ein Rückblick | 7  |
| Hinter den Kulissen:<br>Evakuierungsflug LX 8845 aus Taschkent             | 9  |
| «Einmal im Leben darf ich gezielte Brandstiftung begehen»                  | 10 |
| Jeder kann stürzen!  | 12 |

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](mailto: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](http://flughafen-zuerich.ch)

EDITORIAL

# Geschätzte Leserinnen und Leser

Der schlechteste Zeitpunkt den Notfall oder die Krise zu üben, ist der Notfall bzw. die Krise selbst.

Notfallübungen sind ein integraler Bestandteil unseres Notfall- und Krisenmanagements, denn im Ereignisfall müssen die Verantwortlichen innerhalb kürzester Zeit Entscheidungen treffen. Lesen Sie in dieser Ausgabe über die Herausforderungen und das Fazit der diesjährigen gross angelegten Notfall-Übung «MC FLY 21» und verfolgen Sie eine Übung der Betriebsfeuerwehr des Flughafens Zürich. Werfen Sie einen Blick in die Auswertungen der Safety Performance Indikatoren und begleiten Sie unsere Lernende auf ihrem Besuch bei der Airport Authority. Lesen Sie zudem, wie der Flughafen die Impfstrategie des Kantons Zürich unterstützt.

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

# «MC FLY 21» – 400 Einsatzkräfte trainieren für den Notfall

**Sicherheit hat am Flughafen Zürich oberste Priorität. Im Ereignisfall ist das Zusammenspiel einer Vielzahl von Notfallorganisationen und Krisenstäben gefragt. Unter Aufsicht des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) fand am 26. Oktober 2021 die gross angelegte Notfallübung «MC FLY 21» statt. Marc Schäfer, Head Emergency Management bei der Flughafen Zürich AG, hat die Übung zusammen mit den Vertretenden der Notfallorganisationen vorbereitet und koordiniert.**

von Andrea Rahs

Im Endanflug kollidiert eine Maschine der Swiss mit einer grossen Drohne. Bei der anschliessenden harten Landung, gerät eines der Triebwerke in Brand. Das Flugzeug wird evakuiert, verletzte Passagiere versorgt und der Brand gelöscht. Insgesamt waren rund 400 beübte Personen und rund 160 Figurantinnen und Figuranten an der Übung beteiligt.

Warum führt der Flughafen Zürich eine solche Notfallübung durch?

**Marc Schäfer:** Die EASA und die internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO schreiben vor, dass auf internationalen Flughäfen mit regelmässigem Linienverkehr alle zwei Jahre die gesamte Notfallorganisation beübt werden muss. Das zentrale Ziel von «MC FLY 21» war es, dass die Einsatzkräfte und Organisationen ihre Abläufe trainieren und wichtige Erkenntnisse für einen möglichen Ernstfall gewinnen konnten.

Was waren die besonderen Herausforderungen bei den Vorbereitungen der diesjährigen Übung?

Die Vorbereitungen für die Übungen dauerten rund ein Jahr. Besonders herausfordernd war es ein Szenario zu kreieren, bei welchem sämtliche involvierten Partnerinnen und Partner «etwas zu tun haben». Das heisst, sowohl die Rettungsdienste an der Front als auch die Krisenstäbe im Hintergrund.

Was hat deiner Meinung nach besonders gut funktioniert während der Übung?

Die Kommunikation innerhalb der Übungsleitung hat sehr gut funktioniert. Ich war immer im Bild, was an welcher Front gerade passiert. Ebenso hat der Ablauf der Übung so funktioniert, wie wir uns das vorgestellt haben. Über die Organisation der Übungsleitung hatten wir stets die Möglichkeit, gezielt Einfluss auf die Übung zu nehmen. Sprich, wir konnten unser Verhalten den Entscheidungen des Krisenstabes anpassen. Wir waren sehr gut auf alle Möglichkeiten vorbereitet.

Wo gibt es deiner Meinung nach noch Potential?

Innerhalb der Übungsleitung können wir uns in Bezug auf den Wissensgleichstand im Team verbessern. Aus der Übung selber haben wir diverse Erkenntnisse gewonnen. Daraus werden wir nun entsprechende Massnahmen ableiten, so dass wir unser Notfallmanagement kontinuierlich verbessern können.

Was ist dein persönliches Fazit zur diesjährigen Übung?

Die Übung ist meiner Meinung nach sehr gelungen. Es war meine erste Übung am Flughafen und es hat mich sehr beeindruckt, wie die Krisenstäbe der Flughafen Zürich AG, der Kantonspolizei Zürich, von Schutz- und Rettung Zürich sowie der Swiss zusammengearbeitet haben. Hier kennt man sich und das merkt man. Viele Sachen laufen reibungslos. Es ist unsere Eigenheit am Flughafen, vier Krisenstäbe auf engstem Raum zu haben. Das ist schon sehr aussergewöhnlich. Schlussendlich würde ich vieles gleich machen bei der nächsten Übung in zwei Jahren, denn vieles hat sehr gut funktioniert.



Das Flugzeug wird evakuiert.



Berugung von Verletzten



Löschen des brennenden Triebwerkes.



Der Krisenstab

# Ein Morgen bei der Airport Authority

**Die Lehrzeit bei der Flughafen Zürich AG ist vielfältig und bietet Einblicke in verschiedenste Bereiche. Als Lernende im 3. Lehrjahr in der Abteilung Occupational & Fire Safety, habe ich die Airport Authority besucht und konnte viele spannende Eindrücke mitnehmen.**

von Nicole Furrer

Am frühen Morgen treffe ich bei der Airport Authority ein, wo mich Jonas Weibel in Empfang nimmt und mir erklärt, was die Aufgaben eines Airport Managers sind.

Die Airport Authority ist verantwortlich für die operative Leitung des Flughafens Zürich. Als 24 Stunden Betrieb arbeiten sie in Schicht- und Pikett-Diensten. Jonas erklärt mir die verschiedenen Alarmkategorien. Dafür verfügt die Airport Authority über sogenannte Ablaufszenarien, welche die im Notfall benötigten Abläufe aufzeigen. Dazu gehören unter anderem der Flugzeugalarm, der Kriminalalarm, der Ölwehralarm aber auch die Brand- und Wetteralarme. All diese Alarme können von einem Touchpad in Sekundenschnelle ausgelöst werden, sowohl von der Airport Authority als auch von der Feuerwehr oder dem Tower.



Ablaufszszenarien



Anzeige der Pisten

port Manager über viele hilfreiche Bildschirme mit entsprechend wichtigen Informationen. Unter anderem arbeiten sie mit einem sehr genauen Wetterprogramm, einer Übersicht der Flugpisten mit der Anzeige der An- und Abflüge sowie diversen Videoüberwachungen, vorwiegend von der Luftseite. Speziell spannend für mich war es, einen Einblick in die Koordination und Planung der Airport Manager zu bekommen.

Das absolute Highlight an diesem Morgen war ganz klar die Pistenkontrolle. Mit dem perfekt ausgestatteten Fahrzeug der Airport Authority durfte ich mit Jonas auf die tägliche Kontrolle. Ziel der Pistenkontrolle ist es, allfällige Gegenstände, wie z.B. Metall- oder Pneu-Teile der Flugzeuge zu beseitigen. Diese könnten gravierende Schäden an Flugzeugen verursachen.



Nicole Furrer



Pistenkontrolle mit der Airport Authority

Anschliessend durfte ich die Ramp Safety kennenlernen. Sie ist für die Bodenbetriebsaufsicht, Ausbildung und Fahrinstruktionen sowie Fahrzeug- und Fahrberechtigungs-Kontrollen zuständig. Zusammen mit Beat Bless habe ich Flugzeugstandplätze beobachtet.

Immer bevor ein Flugzeug auf einen Standplatz einrollt muss zwingend kontrolliert werden, ob FOD (Foreign Object Debris) auf dem Boden liegen. Falls es ein FOD-Objekt hat, wird dies sofort aufgenommen und fachgerecht in den FOD-Abfalleimer entsorgt. Sollte ein FOD Objekt nicht gesehen werden, kann es je nach Art erheblichen Schaden am Flugzeug anrichten.

Es war ein spannender und lehrreicher Morgen. Ich konnte Arbeits- und Kontrollabläufe am Flughafen Zürich miterleben, die man als «normaler» Gast nicht zu Gesicht bekommt.



FOD



FOD Eimer

# «Die Impfungen erhöhen unsere Lebensqualität»

**Der Kanton hat die grossen Impfzentren im September 2021 geschlossen. Die Idee dahinter war, dass die Impfungen neu näher an den Aufenthaltsorten der Menschen erfolgen sollen, um weitere Impfwillige zu finden. Der Flughafen mit seinen 25'000 Mitarbeitenden, den Passagieren und Besuchenden ist dafür ein idealer Ort. Bruno Zanella, Head Human Resources der Flughafen Zürich AG, erklärt, wie die Zusammenarbeit mit dem Kanton entstanden ist und an wen sich das Angebot richtet.**

von Andrea Rahs

Bruno, was ist die Idee hinter dem Impfstand im Airport Shopping des Flughafens?

Als der Kanton uns um Unterstützung bei seiner Impfstrategie angefragt hat, haben wir spontan zugesagt. Da wir die genaue Umsetzung selber bestimmen konnten, hatten wir die Idee, ein «Walk-In Impfzentrum» einzurichten. Dieses sollte in Zusammenarbeit mit einem Unternehmen betrieben werden, welches die Impfungen durchführen kann. Die Victoria Apotheke, die sich im Circle und somit nur 250 Schritte vom Impfstand entfernt befindet, hat sofort zugesagt.

An wen richtet sich dieses Angebot?

Das Angebot richtet sich grundsätzlich an alle Personen, welche noch nicht zweimal geimpft sind. Hauptzielgruppe sind diejenigen Menschen, welche einer Impfung positiv gegenüber stehen, den Aufwand der Registrierung jedoch scheuen. An unserem Impfstand erfolgt die Registrierung durch das Standpersonal und die Impfung wird anschliessend in der Victoria Apotheke verabreicht. Es ist auch möglich, die zweite Impfung über die Victoria Apotheke zu beziehen. Mit unserem Angebot möchten wir Mitarbeitende der Flughafen Zürich AG sowie unserer Partnerunternehmen ansprechen, aber auch Reisende sowie Besucherinnen und Besucher.

Wie wird das Angebot bis anhin genutzt und wie lange wird es bleiben?

Wir haben den Stand am 3. September 2021 in Betrieb genommen und er ist sieben Tage die Woche geöffnet. Die Nachfrage ist gut, wir sind zufrieden. Pro Tag werden rund 40 Erstimpfungen durchgeführt. Wenn sich die Nachfrage für Impfungen weiterhin in diesem Rahmen bewegt und sich die Rahmenbedingungen nicht ändern, wird das Angebot bis Ende Jahr bestehen bleiben.



Bruno Zanella

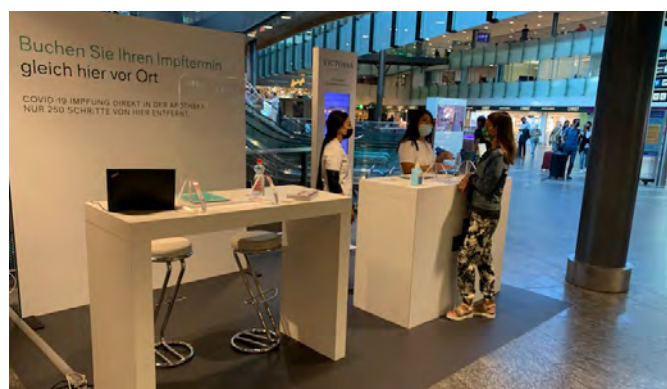
Gibt es auch kritische Stimmen?

Die so genannten «Impfgegnerinnen und -gegner» verhalten sich bisher ruhig. Hie und da mal ist ein Spruch zu hören. Es ist sicher ein Vorteil, dass der Stand dank den vielen Menschen am Flughafen eine Art Schutz erfährt.

Was ist deine persönliche Meinung zum Impfen?

Natürlich ist es jedem Menschen selbst überlassen sich impfen zu lassen oder auch nicht. Für mich sind die Impfungen aber eine wissenschaftliche Errungenschaft, welche unsere Lebensqualität erhöhen. Ich selbst habe mich sofort impfen lassen. Meine Mutter ist an Corona gestorben, da das Virus ins Altersheim gekommen ist. Ich bin mir sicher, dass sie noch länger hätte leben dürfen, wenn die Impfungen früher zur Verfügung gestanden hätten. Die Impfungen helfen uns, dass wir als Gesellschaft wieder zur Normalität zurückfinden. In der Schweiz ist die Impfquote Stand heute bei 64%\*, im restlichen Europa liegt diese höher. In Frankreich und Italien gar über 70%. Auf jeden Fall freue ich mich auf die neue Normalität und geniesse es, wieder das Geräusch eines Rollkoffers am Flughafen zu hören.

\*Stand Redaktionsschluss 9. November 2021



Impfstand am Flughafen Zürich

# Sicherheit am Flughafen Zürich während der Corona-Pandemie – ein Rückblick

**Seit mehr als eineinhalb Jahren gehört Corona zu unserem Alltag. Trotz all den schwierigen und sich schnell ändernden Bestimmungen zeigt ein Blick in die Statistiken, dass die Sicherheit am Flughafen während der Pandemie nicht gesunken ist. Ein Grund dafür ist mitunter auch die partnerübergreifende Vorbereitung auf die Ramp-Up Phase.**

von Pascal Honegger

Zu Beginn der Corona-Pandemie ist der Flugbetrieb am Flughafen Zürich praktisch zum Erliegen gekommen. Auch wenn wir im Sommer 2021 auf verkehrsstarke Monate zurückblicken können, sind die Flugbewegungen noch immer deutlich unter dem Vorkrisenniveau.

Auch während der Krise überwacht das Safety Office die Sicherheit unter anderem anhand der Safety Performance Indikatoren (SPI). Am Flughafen Zürich werden folgende SPI's ausgewertet:

- Runway Incursions (absolut)
- Beinaheunfälle, Near Misses (in Relation pro 1000 Flugbewegungen)
- Flugzeugschäden (in Relation pro 1000 Flugbewegungen)
- Fahrzeug & Infrastrukturschäden (in Relation pro 1000 Flugbewegungen)

Die Auswertungen während der Krise haben aufgezeigt, dass die SPI's teilweise in eine negative Richtung laufen. Das Safety Office evaluierte daraufhin speziell aufgrund von Corona umgehend, ob aus diesem Trend neue Gefahren für den Flugbetrieb hervorgehen.

Es stellt sich die Frage: Ist die Sicherheit am Flughafen Zürich während der COVID-19 Pandemie gesunken?

Das Safety Office kann die Frage mit einem klaren Nein beantworten. Die Gründe für den Negativ-Trend der SPI's sind wie folgt: Durch die starke Abnahme der Flugbewegungen sank der Vergleichswert für die SPI's. Zeitgleich wurde festgestellt, dass trotz weniger Flugverkehr der Bodenverkehr nicht gleich stark gesunken ist. So gab es beispielsweise mehr Flugzeugversteller (Towings) als noch vor der Krise, da mehr Flugzeuge auf dem Flughafen geparkt waren und dadurch der Platz knapp war. Auf Basis dieser Erkenntnis wurden alle SPI's dahingehend überprüft, ob auch in den absoluten Zahlen ein negativer Trend zu beobachten ist. Dies war bis heute nicht der Fall.

Nebst den stetigen Analysen der SPI's und Massnahmen zur Steigerung der Sicherheit, wurden auch Corona spezifische Risikobeurteilungen vorgenommen. Unter anderem wurden zusammen mit den Flughafenpartnerinnen und -partnern Schulungsstrategien oder Prozesse zur Wiederaufnahme von unterbrochenen Tätigkeiten assessiert. Damit verbundene Risiken wurden mit entsprechenden Sicherheitsmassnahmen mitigiert. Nebst individuellen Kampagnen der Partner hat auch die Flughafen Zürich AG unter der Dachkampagne «Gemeinsam Sicher» Kampagnenmaterial erarbeitet, welches den Partnerinnen und Partnern zur Verfügung gestellt wurde.

## Sicherheit am Flughafen – Vorfälle oder Gefahren melden



Die Sicherheit steht am Flughafen Zürich an oberster Stelle. Unser Ziel ist es, sicherheitsrelevante Risiken rechtzeitig zu erkennen und dadurch Vorfälle und Unfälle zu vermeiden. Dazu ist der Flughafen Zürich auf die Unterstützung aller am Flughafen beschäftigten Personen angewiesen – auch auf dich. Melde deshalb bitte besondere Vorfälle und mögliche Gefahren frühzeitig dem Safety Office.

[safetyoffice@zurich-airport.com](mailto:safetyoffice@zurich-airport.com)

# Lost the daily routine? Say something!



**Hast du aufgrund der Corona-Situation wenige Arbeitseinsätze und fühlst dich deshalb unsicher?**

Melde dich bei deinem Vorgesetzten und absolviere ein Training.



[flughafen-zuerich.ch/saysomething](https://flughafen-zuerich.ch/saysomething)



Gemeinsam sicher.

**Flughafen Zürich**



# Hinter den Kulissen: Evakuierungsflug LX 8845 aus Taschkent

**In der Nacht vom 24. August 2021 ist eine vom EDA gecharterte Maschine aus Taschkent in Zürich gelandet. An Bord befanden sich 219 Personen, die aus Afghanistan evakuiert wurden – darunter 141 afghanische Mitarbeitende der Direktion für Entwicklung und Zusammenarbeit (Deza) und ihre Angehörigen. Doch wie wurde die Abfertigung dieses Spezialfluges in Zürich organisiert?**

von Andrea Rahs

Es ist kurz nach Mitternacht. Marc Schäfer, Head Emergency Management der Flughafen Zürich AG, sowie sämtliche an der Abfertigung des Fluges involvierten Partner finden sich im Sicherheitspavillon X1 ein. Das X1 ist ein Mehrzweckgebäude, welches unter anderem für die separate Abfertigung von Spezialflügen genutzt wird.

«Die Maschine wird kurz vor zwei Uhr morgens in Zürich landen», instruiert Marc Schäfer die Partner. «Für die Einreise in die Schweiz werden die Passagiere in verschiedene Gruppen unterteilt.»

Bereits an Bord des Flugzeuges informiert das Staatssekretariat für Migration (SEM) die Passagiere über den genauen Ablauf der Einreise. Auch die Grobunterteilung in verschiedene Einreisegruppen geschieht bereits im Flugzeug. Die Feintriage wird anschliessend draussen auf dem Vorfeld vorgenommen. Danach werden die Passagiere mit Bussen gruppenweise ins X1 gefahren.

Die Einreise in die Schweiz erfolgt dann je Gruppeneinteilung in unterschiedlichen Prozessen. Zum Beispiel werden Schweizer Bürgerinnen und Bürger oder Personen mit einer Niederlassungsbewilligung nach erfolgtem PCR-Test mit einem Bus ins Grüezi Z gefahren und dürfen von hier aus die Heimreise selbstständig antreten. Einreisende, welche über ein Visum oder ein Laissez-passer verfügen, werden nach Eintreffen des Testresultates mit Bussen des SEM in die Bundesasylzentren weitertransportiert. Transitpassagiere wiederum werden mit Bussen zum Gate B4 gebracht und werden bis zu ihrem Weiterflug betreut.

Als um acht Uhr morgens der letzte Bus vom SEM das Gebäude X1 verlässt erklärt Marc Schäfer: «Es war eine grosse Herausforderung allen Personen den Flug sowie die Einreise in die Schweiz zu ermöglichen. Dank grossem Engagement der Partner und einer sauberen Planung, haben alle Abläufe reibungslos funktioniert.»



Marc Schäfer, Head Emergency Management, instruiert die Partner.



Die Maschine aus Taschkent mit 219 Personen an Bord ist gelandet.

## LAISSEZ-PASSER:

Ein Laissez-passer (französisch «Passierschein») ist ein diplomatisches Reisedokument, das insbesondere von internationalen Organisationen für dienstliche Auslandsreisen ausgestellt wird. (Quelle: Wikipedia)

# «Einmal im Leben darf ich gezielte Brandstiftung begehen»

**Die Betriebsfeuerwehr des Flughafens Zürich verfügt über freiwillige, kompetente und motivierte Feuerwehrmänner, die unter der Führung der Gruppenführer und Offiziere in jedem Fall bei einem Brandfall eingesetzt werden können.**

von Nicole Furrer

Am Mittwochmorgen, 22. September 2021, startet die Brandübung mit einem Feuer im 2. Stock des Brandhauses. Das Brandhaus ist so gebaut, dass alle Szenarien eines Brandfalls simuliert werden können. «Wir rücken nachher gleich aus», erklärt Lukas Traub, Tagesverantwortlicher, zu Beginn des Tages.

Gleich nach der Einführung machen sich die Feuerwehrmänner einsatzbereit. Ein Teil rüstet sich mit Atemschutzgeräten aus. Die Geräteträger werden über eine Atemschutzüberwachungstafel von einem Teamkollegen kontrolliert. Diese zeigt an, wieviel Zeit und Atemluft den Einsatzkräften bleibt. Jetzt gehen die Feuerwehrmänner in das brennende Haus.

Die Einsatzkräfte ohne Atemschutzgeräte dürfen sich während des Einsatzes nicht in verrauchten Gebäudeteilen aufhalten. Jochen Tussinger, Vizekommandant, erklärt: «Diese Feuerwehrleute suchen sich einen Platz hinter dem Haus und gehen erst hinein, wenn die Schläuche mit Wasser gefüllt sind». Diesmal ist die Ursache des Brandes eine kleine Gasflasche, die beim Löschen sehr schnell gefunden wird.

Nach der Einsatzübung findet eine Theorielektion statt. Dabei geht es um das Kugelrückschlagventil. Das Kugelrückschlagventil dient als Rückflussverhinderer und muss am Flughafen Zürich



Das Brandhaus

eingesetzt werden. «Das Wasser, welches von den Hydranten bezogen wird, gilt als Lebensmittel. Deshalb müssen die Feuerwehrmänner mittels Kugelrückschlagventil sicherstellen, dass kein schmutziges Wasser in die Hydranten gedrückt wird» erklärt Dominique Berner, Kommandant der Betriebsfeuerwehr.

Anschliessend wird das Verteilerstück angeschaut. Maximal drei Schläuche gleichzeitig können daran angebracht werden. Pro Anschluss gibt es ein Drehventil, welches individuell auf- oder zugeschraubt werden kann. Das Verteilerstück dient dem Verteilen des Wassers von einer Zuleitung auf mehrere Schlauchleitungen.

Nach der Theorie folgt eine weitere Übung mit der Metall-Feuerwehrleiter. Diese Leiter wird mit drei einzelnen Teilen zu einer langen Leiter zusammengefügt und vor allem für Einsätze in einem Haus mit mehreren Stockwerken eingesetzt.



Jochen Tussinger mit der Atemschutzüberwachungstafel



Verteilerstück



Metall-Feuerwehrleiter

Nach der Theorie folgt eine weitere Übung mit der Metall-Feuerwehrleiter. Diese Leiter wird mit drei einzelnen Teilen zu einer langen Leiter zusammengefügt und vor allem für Einsätze in einem Haus mit mehreren Stockwerken eingesetzt. Übungshalber machen die Einsatzleiter ein Feuer im obersten Stock des Brandhauses. Im Zweierteam wird das Feuer gelöscht.

Weiter werden Löschmöglichkeiten wie Löschdecke, Löschpulver und Handlöschgeräte angeschaut. Es werden Fritteusen- und Flächenbrände sowie auch eine Gasflaschenexplosion simuliert.

Am Nachmittag folgt die grosse Einsatzübung. In Zusammenarbeit mit SR Technics wird der Einsatz in einem brennenden Haus simuliert. Michael Troxler, Ausbildungschef, und Nicole Furrer, Lernende Flughafen Zürich AG, bereiten die Brände im Haus vor. «Einmal im Leben darf ich gezielte Brandstiftung begehen», lacht Nicole Furrer. Grosse Holzpaletten werden mit einer benzinähnlichen Substanz überschüttet und angezündet, dann startet die grosse Einsatzübung. Zum Abschluss des Tages geben die Einsatzverantwortlichen Rückmeldung und bedanken sich bei allen Einsatzkräften für die tolle Zusammenarbeit.



Impressionen

# Jeder kann stürzen!

**Auf einer Leiter stehend eine Lampe montieren, die Treppe hoch- und runtergehen, Einkäufe erledigen: Gerade bei selbstverständlichen und alltäglichen Tätigkeiten passieren Unfälle. Sturzunfälle gehören nicht nur schweizweit zu den häufigsten Unfallursachen, sondern stehen auch bei der Flughafen Zürich an oberster Stelle. Doch: Verliere nicht den Halt, denn Stürze kann man einfach verhindern.**

von Nicole Furrer

Die Ursachen der Unfälle sind unterschiedlich: rutschige Böden, unerwartete Absätze oder fehlende Handläufe sind Beispiele, genauso wie ungeeignete Schuhe, körperliche Beeinträchtigung oder Alkohol. Gerade bei fehlendem Training steigt die Sturzgefahr und die Kraft und Gleichgewichts- sowie Reaktionsfähigkeit nehmen ab. Doch die gute Nachricht ist: Training ist bis ins hohe Alter wirksam!

Finde mit dem Bewegungstest dein geeignetes Trainingsniveau. Mit einer Selbsteinschätzung und drei Übungen die Kraft, Gleichgewicht und Dynamik auf die Probe stellen, generiert es für dich eine perfekte Trainingseinheit. Am Ende erhältst du ein individuelles Trainingsprogramm und eine Einschätzung zu deiner Fitness. Probiere es jetzt aus!



Stolpern



Bewegungstest