

25. Focus Safety & Security

APRIL 2023



Gemeinsam sicher.

Flughafen Zürich

Inhalt

Dürfen wir vorstellen: Stephan Bühler	4
Schengen-Aussengrenze Flughafen Zürich	5
Ein Rückblick auf das Jahr 2022 – Die Ramp-Up Phase	6
Cool it down!	7
Viele Hände, schnelles Ende.	9
Neue Version des Flugplatzhandbuchs veröffentlicht	11
Was darf ins Gepäck? Von A wie Aerosole bis Z wie Zündkerzen	11
«Unsere Hauptaufgabe ist nicht das Fahren. Wir überwachen die Passagiere.»	12
Das Laserpointer-Verbot in der Schweiz gilt auch für Passagiere & Mitarbeitende am Flughafen Zürich	14
Unsere Lernende erklärt: Was ist Language Proficiency?	15
Sicherheitstage 2023 am Flughafen Zürich	16

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

EDITORIAL

Geschätzte Leserinnen und Leser

«Vorausschauen» ist ein zentraler Begriff, wenn es um die Sicherheit am Flughafen Zürich geht, denn vorausschauendes Denken und Handeln hilft, unerwünschte Ereignisse zu vermeiden. In dieser Ausgabe schauen wir auf den kommenden Sommer, und wie wir mit dem rechtzeitigen Einschalten der Pre-Conditioned Air-Anlagen (PCA) den Komfort der Passagiere gewährleisten können. Wir blicken aber auch zurück aufs Jahr 2022 und den damit verbundenen Ramp-Up nach der COVID-19 Pandemie.

Wir zeigen dir auf, was unser Busdienst tagesin, tagaus für die Sicherheit der Passagiere tut und erklären dir, was es für den Flughafen Zürich bedeutet, eine Schengen-Aussengrenze zu sein. Erfahre, was die Kantonale Zivilschutzorganisation am Flughafen Zürich und die Lernenden der Flughafen Zürich AG gemeinsam erreichen und lerne, was es mit der «Language Proficiency» auf sich hat.

Wir wünschen dir eine spannende Lektüre.



Pascal Honegger

Head Safety & Compliance Office
Flughafen Zürich AG



Stephan Bühler

Head Safety & Security
Flughafen Zürich AG

Dürfen wir vorstellen: Stephan Bühler

Per 1. Dezember 2022 hat Stephan Bühler bei der Flughafen Zürich AG die Leitung der Abteilung Safety & Security übernommen. Zuvor war er als Head Airport Authority bei der Flughafen Zürich AG tätig.

von Lia Hubler

Stephan, erzähl uns etwas über deinen beruflichen Werdegang.

Die Fliegerei hat mich schon immer fasziniert. 1992 habe ich bei der Swissair die Ausbildung zum Luftverkehrsangestellten absolviert und war anschliessend in verschiedenen Bereichen tätig. Mitunter habe ich in Nizza und in London für die Airline gearbeitet. Später war ich rund viereinhalb Jahre für die Crossair in Basel tätig. Als Mitglied im Emergency Response Team habe ich den Absturz der Saab 340 in Nassenwil (Januar 2000) hautnah miterlebt. Bis dahin kannte ich mich in vielen Bereichen der Aviatik gut aus, aber wie ein Flugzeug fliegt, resp. wie so ein Unglück passieren konnte, das war mir fremd. Auch deshalb habe ich mich dazu entschieden, die Linienpiloten-Lizenz zu erwerben. Kaum hatte ich die Ausbildung bei der Swissair beendet, kam das Grounding der Airline. Und damit wurde auch ich gegroundet. Der 09/11 hatte die ganze aviatische Industrie in eine Krise gestürzt und für Jungpiloten war es deswegen fast unmöglich, bei anderen Airlines unterzukommen. Sprich: Ich bin gar nie «richtig» abgehoben und habe mich anderweitig orientiert. 2003 startete ich bei der Flughafen Zürich AG als Airport Manager. Später habe ich die Teamleitung übernommen, anschliessend die Sektion und jetzt freue ich mich auf die neuen Herausforderungen als Head Safety & Security.

Was machst du in deiner Freizeit?

Ich lebe mit meiner Familie in einem alten Bauernhaus im Zürcher Oberland. Unsere beiden Jungs, 10 und 11 Jahre alt, halten mich auf Trab. Zudem gibt es immer handwerkliche Arbeiten zu erledigen oder einen guten Grund, ein Raclette abzustreichen. Ansonsten gehe ich gerne Wandern, Skifahren oder Biken – als passionierter Tennis-Fan möchte ich gerne mal einen Tennis-match am Grand-Slam Turnier in Wimbledon live vor Ort miterleben.

Was sind deine Visionen für die Abteilung Safety & Security?

Das oberste Ziel ist es, einen sicheren und effizienten Flugbetrieb gewährleisten zu können. Und da unsere Mitarbeiter:innen neben der Flughafen-Infrastruktur die wichtigste Ressource unserer Unternehmung sind, ist es mir sehr wichtig, meine Mitarbeitenden zu fordern und zu fördern. Denn mit motivierten Mitarbeitenden können wir unsere Themen leichter anpacken und erfolgreich weiterbringen – so wachsen wir fachlich wie auch als Organisation.



Stephan und seine Familie in Zermatt

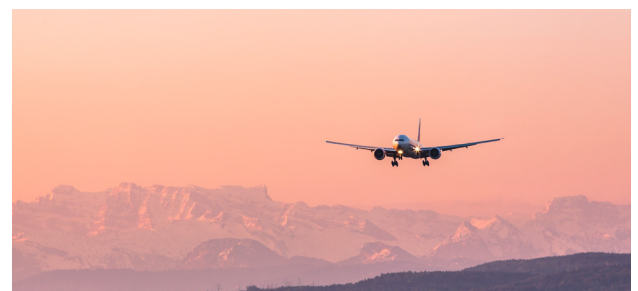
Auch die enge und bereits heute sehr gute Zusammenarbeit mit unseren Partnern möchte ich weiter voranbringen, denn es stehen grosse Projekte an.

Hast du am Flughafen Zürich prominente Leute getroffen und /oder lustige Dinge erlebt?

Ich habe über die letzten Jahre etliche Promis getroffen, war aber nie der Typ, der ein Selfie machen wollte. Zwei Erlebnisse kommen mir in den Sinn: Eines Tages waren Angelina Jolie und Brad Pitt zu Gast am Flughafen. Da unser Büro direkt neben dem VIP-Raum stationiert war, ging ich spontan vorbei, stellte mich vor und erkundigte mich, ob sie noch etwas benötigten oder ob alles in Ordnung sei. Ich wollte einfach ein bisschen plaudern, sie waren sehr zugänglich und sympathisch. Und: Einmal habe ich mit Niki Lauda in seinem Cockpit Kaffee getrunken. Ich war unterwegs für eine Inspektion und zufälligerweise war Lauda der Captain des Flugzeugs.

Last but not least: Was waren bis jetzt deine grössten Highlights am Flughafen Zürich?

Highlights gibt es jeden Tag! Begegnungen mit grossartigen Menschen, die erfolgreiche Bewältigung eines Ereignisses, die Vorfreude beim Abflug in die Ferien... Ein besonderes Highlight ist für mich jeweils die Stimmung am Flughafen in der Nacht und am frühen Morgen. Der Flugbetrieb ist zu Ende, der Flughafen ist geschlossen und dennoch offen. Auf der Piste ist dann die Energie des hektischen Tages noch spürbar, irgendwie mystisch. Ich mag dann die Stimmungen am Morgen, wenn das erste Flugzeug landet, sich der Bodennebel lichtet und die ersten Sonnenstrahlen den Flughafen erhellen.



Morgenstimmung am Flughafen Zürich

Schengen-Aussengrenze Flughafen Zürich

Das Reisen innerhalb von Europa ist aufgrund des Schengen-Abkommens einfach und effizient geworden. Touristen und Geschäftsreisende schätzen den mittlerweile selbstverständlich gewordenen Mobilitätsgewinn. Doch was bedeutet das für die Steuerung der Passagierströme am Flughafen Zürich?

von Andrea Rahs

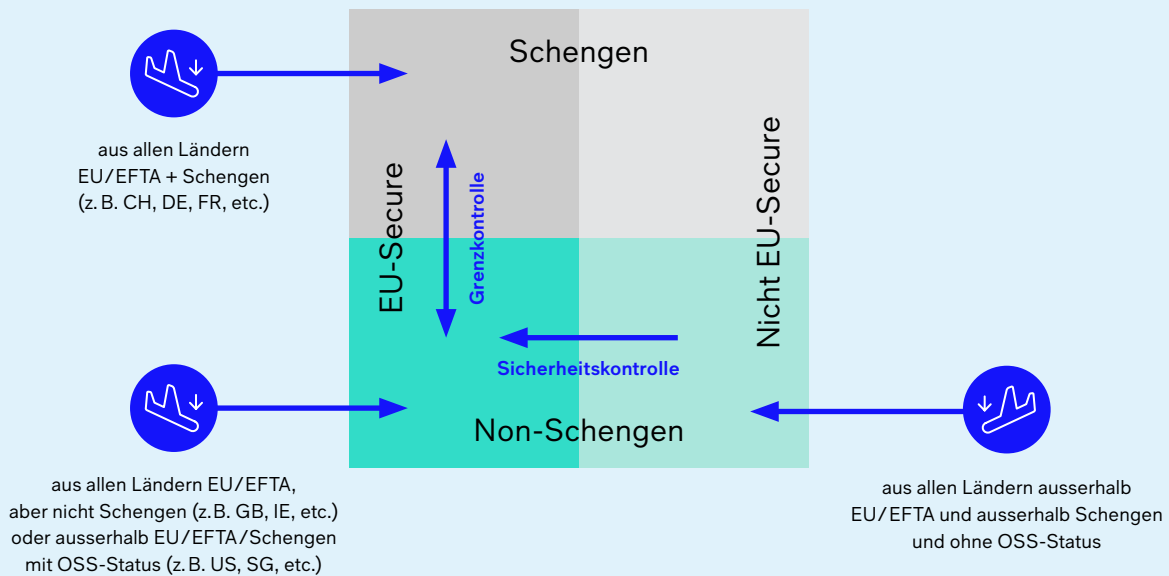
Die Schweiz ist seit dem 12. Dezember 2008 Teil des Schengenraumes. Das Schengen-Abkommen hat zum Ziel, den Reiseverkehr zwischen den Schengen-Staaten zu erleichtern. Sprich: An den gemeinsamen Grenzen zwischen den Schengen-Staaten muss keine Passkontrolle durchlaufen werden. Andersrum verhält es sich bei

Reisenden, welche die Schengen-Aussengrenzen überschreiten, hier müssen die Personalausweise einheitlich kontrolliert werden.

Auch bei den Sicherheitskontrollen der Passagiere gibt es Unterschiede. Die Europäische Union hat detaillierte Massnahmen für die Durchführung der Grundstandards für die Luftsicherheit festgelegt (EU-Secure). Auch Drittländer können als EU-Secure eingestuft werden, sofern sie die anerkannten Sicherheitsstandards der Europäischen Union übernehmen. So gelten z. B. die Vereinigten Staaten von Amerika sowie seit dem Brexit auch Grossbritannien als EU-Secure. Die allermeisten anderen Staaten gelten in Bezug auf die Sicherheitskontrolle nicht als EU-Secure.

Die verschiedenen Einreisebestimmungen sowie die unterschiedlichen Bestimmungen bei den Sicherheitskontrollen der Passagiere stellen die Flughäfen bei der Steuerung der Passagierströme vor Herausforderungen. Denn: Je nachdem woher ein Flugzeug ankommt, müssen die Passagiere Grenzkontrollen und/oder Sicherheitskontrollen durchlaufen – oder eben nicht.

Es gibt drei «Arten» Länder, aus denen Flugzeuge in Zürich ankommen können:



SICHERHEITSBEREICHE:

EU-Secure	Abfliegende sowie ankommende Passagiere aus EU/EFTA-Staaten und OSS-Länder, nach EU-Richtlinien sicherheitskontrolliert
Nicht EU-Secure	Ankommende Passagiere aus anderen Ländern, nicht nach EU-Richtlinien sicherheitskontrolliert

SCHENGEN:

Schengen	Abfliegende sowie ankommende Passagiere aus Ländern des Schengen-Bereiches
Non-Schengen	Ankommende Passagiere aus Ländern ausserhalb des Schengen-Bereiches

Entsprechend dieser Grafik ist der Flughafen Zürich in verschiedene Zonen eingeteilt. Es ist unabdingbar, dass die Passagiere in den richtigen Zonen ausgeladen werden. Denn, werden die Passagiere in einer falschen Zone ausgeladen, hat dies Konsequenzen. Wird beispielsweise ein Non-Schengen Flug in einem

Schengen-Bereich des Flughafens ausgeladen, sind die Passagiere ohne Grenzkontrolle, sprich illegal, in den Schengenraum eingereist. Oder: Werden Passagiere, die EU-Secure kontrolliert sind, im Nicht-EU-Secure Bereich ausgeladen, müssen sie unnötigerweise ein weiteres Mal durch die Sicherheitskontrolle.



Auf der Rampe am Flughafen Zürich

Ein Rückblick auf das Jahr 2022 – Die Ramp-Up Phase

Am Flughafen Zürich stellt sich langsam wieder der Normalbetrieb ein. Das Jahr 2022 war zu Beginn weiterhin geprägt durch die COVID-19 Pandemie. Der lang erhoffte «Ramp-Up» fand dann während den Ferienmonaten sehr intensiv mit verkehrsmässig grossen Spitzen statt, welche das ganze Flughafensystem forderten.

von Rahel Schaffner

Nach einem ersten Quartal, welches noch von der Pandemie geprägt war, hat sich das Passagieraufkommen am Flughafen Zürich im Verlauf des Jahres 2022 deutlich erholt. Die Passagierzahlen sind im ersten Halbjahr innert kurzer Zeit von teilweise 15'000 auf bis zu 90'000 Reisende an Spitzentagen angestiegen. Auch die Flugbewegungen verzeichneten im Jahr 2022 eine Zunahme. Gegenüber dem Jahr 2019 liegt die Gesamtanzahl an Flugbewegungen bei 79%.

Dieser starke Anstieg in den Passagierzahlen aber auch Flugbewegungen, stellten die Flughafen Zürich AG sowie die Flughafenpartner zum Teil vor grosse Herausforderungen. Während der Pandemie haben viele Mitarbeitende den Flughafen Zürich verlassen. Die Partnerfirmen waren aus diesem Grund im Jahr 2022 besonders von Personalknappheit betroffen. Es mussten demzufolge viele neue Mitarbeitende rekrutiert werden, welche jedoch über teilweise keine oder nur wenig Erfahrung im Flug-

hafensystem verfügten. Flächendeckend wurden Trainings, Kampagnen und Safety-steigernde Massnahmen eingeführt, um das Risiko von Ereignissen mit reduzierten und aus der Routine gekommenen Ressourcen so gering wie möglich zu halten. Dadurch konnte ausserdem das Bewusstsein für die flugbetriebliche Sicherheit bei den Mitarbeitenden gefördert werden.

Das Safety Office überwachte die flugbetriebliche Sicherheit unter anderem anhand Safety Performance Indikatoren (SPI). Alle SPI lagen Ende 2022 unter dem Zielwert, weshalb zusammenfassend gesagt werden kann, dass das Jahr 2022 trotz schwieriger Umstände keine wesentliche Verschlechterung der Safety Performance mit sich brachte. So haben uns gerade die grossen Spitzen aufgezeigt, dass das Flughafensystem robust aufgestellt ist und auch trotz erheblichen Störungen, wie die bereits erwähnten personellen Engpässe oder schwierig planbaren Ressourcen, sicher operiert werden kann. Dies ist vor allem auch auf die interdisziplinäre Zusammenarbeit aller Partner am Flughafen Zürich zurückzuführen. Die bestehenden und robusten Systemprozesse dienen einmal mehr als wichtiges Fundament der flugbetrieblichen Sicherheit. Wir danken unseren Flughafenpartnern für ihren unermüdlichen Einsatz.

Cool it down!

Urs Müller ist Expert Airport Manager am Flughafen Zürich. Die Aufgabe der Airport Manager ist es, rund um die Uhr die Flugbetriebsaufsicht auf dem gesamten Flughafenareal wahrzunehmen. Dazu gehört auch die Aufsicht über den regelkonformen Betrieb der Hilfstriebwerke (Auxiliary Power Units, kurz APU) für Strom und Klimatisierung. Im Interview erklärt Müller, warum es so wichtig ist, stattdessen die Pre-Conditioned Air-Anlagen (PCA) rechtzeitig einzuschalten.

von Andrea Rahs



Urs Müller, Expert Airport Manager

Braucht es überhaupt eine stationäre PCA-Anlage?
Die Flugzeuge haben ja eine APU.

Salopp gesagt: Die APU lärmen und verdrecken die Luft. Mit den PCA-Anlagen erfolgt die Klimatisierung der Flugzeugkabine viel effizienter und vor allem ohne Lärm und Schadstoffausstoss auf dem Vorfeld. Das kommt insbesondere jenen zugute, die auf dem Vorfeld arbeiten. Zudem wird kein CO₂ ausgestossen. Es ist also auch besser fürs Klima.

Wenn es heiss ist, sind die PCA-Anlagen schnell überlastet.

Flugzeuge, die an der prallen Sonne stehen, heizen sich stark auf. Gerade deshalb ist es so wichtig, die PCA-Anlage frühzeitig in Betrieb zu nehmen. So kann die Innentemperatur auch bei hohen Aussentemperaturen im angenehmen Bereich gehalten werden. Die Anlage benötigt einige Zeit, um Grossraumflugzeuge von 30 auf 20 Grad herunterzukühlen. Zehn Minuten vor Boarding ist es zu spät.

Oft funktioniert es trotzdem nicht richtig.

Wir Airport Manager erhalten oft Anfragen für den Betrieb der APU wegen einer nur vermeintlich defekten PCA-Anlage. Das lässt sich meist vermeiden, wenn man auf folgende drei Dinge achtet: 1. Schlauch ohne Knicke auslegen, 2. Thermostat in der Kabine platzieren und 3. frühzeitig in Betrieb nehmen. Bei Grossraumflugzeugen am besten zwei Stunden vor der geplanten Startzeit. Sollte die Anlage tatsächlich defekt sein, ist eine umgehende Meldung an Service24 nötig.

Warum ist euch das Ganze so wichtig?

Unser Anliegen ist es, den Flugbetrieb so reibungslos und sicher wie nur möglich zu gestalten. Indem alle Beteiligten dem Thema nur ein wenig mehr Aufmerksamkeit schenken, können wir den Aufwand für alle geringhalten und lästige Lärm- und Schadstoff-Immissionen für Mitarbeitende auf dem Vorfeld verringern. Wenn die Klimatisierung zuverlässig läuft, erhöht das den Komfort für Passagiere und Crews, was letztlich alles der Sicherheit zu Gute kommt.

Aktionswochen

vom 22. Mai bis 2. Juni 2023

- **Thermostat in der Kabine platzieren**
- **Knicke im Schlauch vermeiden**
- **Frühzeitig einschalten**

Mit diesen drei Botschaften finden vom 22. Mai bis 2. Juni 2023 die Aktionswochen der Airport Authority und des Umweltschutzes der Flughafen Zürich AG statt. Diverse Massnahmen haben zum Ziel, einen reibungslosen Betrieb in den Sommermonaten sicherzustellen. Unter anderem suchen die Airport Manager die Ramp-Crews aller Bodenabfertiger sowie die Cockpit-Crews am Dock E persönlich auf und sensibilisieren für den korrekten Einsatz der PCA-Anlagen.

Cool it down



Wichtige Hinweise zur Flugzeug-Klimaversorgung

- ✓ Thermostat in Kabine platzieren
- ✓ Knicke im Schlauch vermeiden
- ✓ PCA frühzeitig einschalten

Viele Hände, schnelles Ende.

Ein Bericht über die Kantonale Zivilschutzorganisation Kompanie Flughafen.

von Lia Hubler

An einem Nachmittag im Januar treffen wir Marcel Wirz, Kommandant der Kantonalen ZSO Kp Flughafen, in der Zivilschutzanlage am Flughafen Zürich. «Ereignisse, wie die Ankunft des Evakuierungsfluges aus Taschkent im August 2021 (vgl. Focus Safety & Security Ausgabe Oktober 2021) oder der Vulkanausbruch in Island 2011 zeigen auf, wie wichtig eine zusätzliche Passagierbetreuung durch Zivilschutzangehörige ist», erklärt Marcel Wirz. «Im Notfall können wir eine fertig eingerichtete Zivilschutzanlage mit rund 100 Schlafplätzen sofort in Betrieb nehmen».

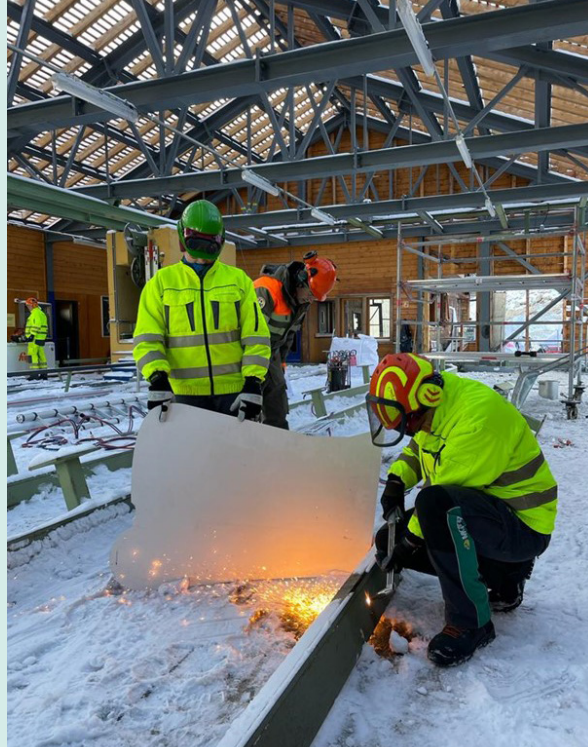
Der Leistungsauftrag der Kantonalen Zivilschutzkompanie ist in einer Leistungsvereinbarung zwischen der Flughafen Zürich AG und dem Kanton Zürich geregelt. Die Zivilschutzorganisation Kompanie Flughafen besteht aus rund 250 Personen. «Im Notfall sind wir innert zwei Stunden einsatzbereit», erklärt Marcel Wirz. Er, als Kommandant der ZSO und Daniel Dietschi, Zivilschutzstellenleiter für die administrativen Belange, sind am Flughafen Zürich gemeinsam für solche Einsätze verantwortlich.

Der Vulkanausbruch in Island im Jahre 2011 hatte gravierende Folgen für den Flugverkehr in ganz Europa. Wegen der grossen Aschewolke aus dem Eyjafjallajökull-Vulkan fielen europaweit zahlreiche Flüge aus und zehntausende Passagiere waren an Flughäfen gestrandet. Bei solchen Ereignissen am Flughafen Zürich kommt die Kantonale Zivilschutzorganisation Kompanie Flughafen zum Einsatz – sie unterstützt die Flughafenpartner bei Notfallereignissen im Rahmen des Bevölkerungsschutzes.

Der Notfall muss trainiert werden

Der Zivilschutz am Flughafen setzt sich aus den Bereichen Betreuung, Logistik, Führungsunterstützung und Unterstützung (Rettungspioniere) zusammen. Er kommt immer dann zum Einsatz, wenn eine Katastrophe oder eine Notlage besteht. Damit im Ernstfall alle wissen, was zu tun ist, muss die ganze Organisation regelmässig beübt werden.

Eine besondere Gelegenheit die Organisation zu beüben bot der Wiederholungskurs (WK) der Zivilschutzorganisation gemeinsam mit dem Lernenden-Lager 2022 der Flughafen Zürich AG. Dieser Anlass fand im Saastal (Wallis) statt. Es waren rund 140 Personen beteiligt, einer der Arbeitsplätze befand sich sogar auf 3142 M. ü. M. Es musste eine Unterkunft organisiert und bereitgestellt werden, ebenso war die Logistik damit gefordert, die ganzen Geräte des Zivilschutzes und die Verpflegung auf den Berg zu transportieren. Auch für 140 Personen zu kochen, konnte geübt werden. «Im Notfall haben wir auch immer sehr schnell Laienhelfer zur Stelle», äussert Marcel Wirz. «Im Lernenden-Lager konnten unsere Zivilschützer trainieren, die Laien – also die Lernenden – anzuweisen und richtig mit den Geräten des Zivilschutzes umzugehen».



Lernende arbeiten unter Anleitung mit Zivilschutzmitteln



Gemeinsame Instandstellungsarbeiten am Gebäude



Die Arbeiten auf über 3000 M. ü. M. bedingten eine gute Vorbereitung

Frauen im Zivilschutz? Ja klar!



Kanton Zürich
Amt für Militär und Zivilschutz
Abteilung Zivilschutz

www.zh.ch/zivilschutz

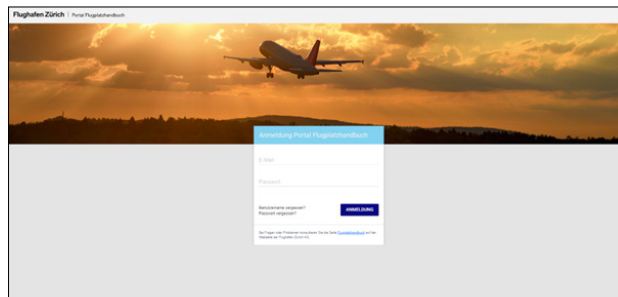


Neue Version des Flugplatzhandbuchs veröffentlicht

von Nina Thomet

Im Januar 2023 wurde eine neue Version des Flugplatzhandbuchs veröffentlicht. Neu muss die Version 9.0 durch das Flugplatzpersonal verwendet werden. Die Flughafen Zürich AG bittet die Partnerfirmen, die Aktualisierung Ihrer Dokumente sicherzustellen.

Im Portal Flugplatzhandbuch flugplatzhandbuch.zurich-airport.com ist jeweils das aktuelle Flugplatzhandbuch sowie die darin als mitgeltend referenzierte Dokumente auffindbar. Das Flugplatzhandbuch wird jährlich, aber auch unterjährlich überarbeitet.



Login-Seite Flugplatzhandbuch

Was darf ins Gepäck? Von A wie Aerosole bis Z wie Zündkerzen

Darf ich in meinem Gepäck eine Fondue-Fertigmischung mitnehmen? Und wie ist es mit dem Fondue-Rechaud? Die Sicherheitsvorgaben bezüglich des Mitführens von Gegenständen im Hand- oder registrierten Gepäck von Passagieren wird zunehmend komplexer. Mit der Suchfunktion auf der Website des Flughafens Zürich sind die aktuellen Vorgaben schnell und einfach verfügbar.

von Rolf Blöchliger

Die Suchfunktion wurde von der Flughafen Zürich AG entwickelt und inhaltlich durch die Airport Security, in enger Absprache mit der Kontrollabteilung der Kantonspolizei Zürich, betreut.

Die Suchfunktion ist auf der Website des Flughafens Zürich in den Sprachen Deutsch und Englisch wie folgt zu finden:

flughafen-zuerich.ch/sicherheit

Klick auf das Register «Was darf ins Gepäck»

zurich-airport.com/security

Klick auf das Register «What's allowed in your baggage»

Wichtig: Diese Angaben gelten nur für Flüge ab Flughafen Zürich. Auf der Website befinden sich weitere nützliche Informationen und Filme zur Vorbereitung auf die Sicherheitskontrollen.

Neue Suchbegriffe aufgrund von Kundenanfragen werden regelmässig in die Suchfunktion geladen und mit den entsprechenden Vorgaben ergänzt.



Suchfunktion auf der Website flughafen-zuerich.ch

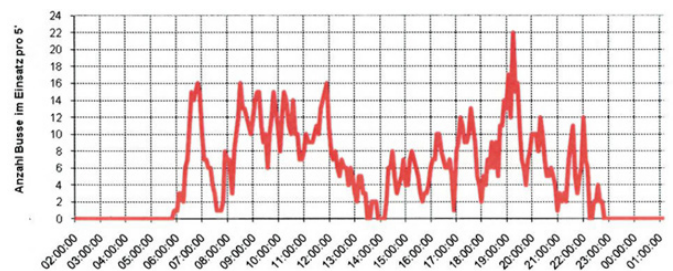
«Unsere Hauptaufgabe ist nicht das Fahren. Wir überwachen die Passagiere.»

Der Bus Service beförderte im Jahr 2019 rund 5.7 Millionen Passagiere. Das sind 137'000 Fahrten, sieben Tage die Woche von 04:45 bis 23:30 Uhr. Mit der sicheren und komfortablen Beförderung der Passagiere leisten die Chauffierenden einen wichtigen Beitrag zum reibungslosen und pünktlichen Flugbetrieb.

von Amina Abdelsattar

«Dienstbeginn ist in der Bushalle», erklärt uns Sabine Müller, Leiterin Dienstplanung und Disposition. «Die zugeteilten Busse werden von den Chauffierenden selbstständig gereinigt, bei Bedarf erfolgt auch eine Aussenreinigung». Sabine Müller arbeitet seit 22 Jahren am Flughafen, seit 2015 im Bus Service der Flughafen Zürich AG. Wir treffen sie an einem kühlen Morgen in ihrem Büro. Den insgesamt 85 Mitarbeitenden des Bus Service steht ein angenehm gestalteter Aufenthaltsraum mit Sofas, Fernseher und einem Tischfussballkasten sowie ein separater Schlafraum zur Verfügung. «Die Anzahl benötigter Passagierbusse und somit auch die Anzahl der Chauffierenden, wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst», erklärt uns Sabine weiter. So spielen die Anzahl der Flugzeuge auf offenen Standplätzen eine Rolle sowie auch die Menge der zu be-

fördernden Passagiere pro Flugzeug. Durch das Wellensystem mit extremen Spitzen ergeben sich auch flauere Tageszeiten, wodurch es für die Chauffierenden zu Wartezeiten kommen kann. Diese werden auf Abruf im Aufenthaltsraum verbracht.



Wellensystem

«Da wir im Kontakt mit Passagieren sind, tragen wir eine Uniform», informiert uns Sabine auf dem Weg zum Bus, mit dem wir heute unseren Dienst antreten. Der Bus Service hat drei Generationen Busse im Einsatz mit einer Ladekapazität von rund 112 Passagieren pro Fahrzeug. In der Praxis werden bei Inbound ca. 70 Passagiere, bei Outbound ca. 55 Passagiere geladen. «Mit den Handgepäckstücken, Kinderwagen etc. wird das sonst zu eng und unkomfortabel für die Passagiere», führt Sabine aus, «ebenfalls können wir so unsere Prozesse optimieren». Wir nehmen Platz auf dem Bei-



Die Bushalle



Datengerät (Tablett inkl. Angaben zum Auftrag)



Auf dem Standplatz



Sabine Müller, Leiterin Dienstplanung und Disposition

fahrsitz, Sabine setzt sich ans Steuer des Busses. «Wir haben soeben einen Auftrag erhalten», teilt uns Sabine mit und tippt mit dem Finger auf den Bildschirm des Datenempfang-Gerätes vor sich. Nebst Informationen wie Flugnummer, Ankunftszeit, Destination, Immatriculation und dem Standplatz wird auch die Anzahl Passagiere angezeigt. Die Aufträge werden von Disponenten zugewiesen. Diese haben die Übersicht über den Flugbetrieb und wissen genau, wo und wann wie viele Busse benötigt werden. «Auf geht's!». Ein Auftrag dauert durchschnittlich 15 Minuten, die Fahrwege sind kurz. Die Hauptaufgabe liegt im Überwachen der Passagiere: Am Gate, am Flugzeug oder auch am «Grüezi».

Beim Standplatz angekommen steigen wir aus dem Bus und geben der Flugzeugbesatzung das Zeichen, dass die Passagiere das Flugzeug verlassen können. Nach abgeschlossenem Deboarding des Flugzeuges stellen wir sicher, dass sich alle Passagiere im Innern des Busses befinden. «Die Türen werden nun geschlossen. Jetzt können wir auch einsteigen», sagt Sabine und lenkt den Bus kurz darauf in Richtung «Grüezi». Im Passagierbereich des Busses wird das Willkommens-Sprachband abgespielt. Kurze Zeit später treffen wir beim «Grüezi» ein. Hier müssen wir genau darauf achten, dass alle Passagiere ins Gebäude eintreten. Sobald sich die Türen geschlossen haben, kontrollieren wir den Bus. «Wichtig ist, dass niemand und nichts im Bus zurückbleibt». Bei diesem Einsatz ist nichts liegen geblieben. Wir schliessen die Türen und damit ist unser Auftrag automatisch beendet.

Das Laserpointer-Verbot in der Schweiz gilt auch für Passagiere & Mitarbeitende am Flughafen Zürich

Die Verordnung zum Bundesgesetz über den Schutz vor Gefährdungen durch nichtionisierende Strahlung und Schall (V-NISSG) verbietet in der Schweiz den Besitz und die Verwendung von Laserpointern, aber auch deren Ein- und Durchfuhr.

von Rolf Blöchliger

Was ist neu verboten?

Laserpointer und Presenter der Klassen 1M, 2, 2M, 3R, 3B und 4 sind in der Schweiz verboten. Erlaubt sind Laserpointer der Klasse 1 sowie verschiedene Messinstrumente mit Laser.

Warum sind die Laserpointer verboten?

Laserpointer können bei falscher Verwendung zu Gesundheitsschäden führen, insbesondere zu Augen- und Hautschäden. Das Verbot soll verhindern, dass Menschen durch die Strahlung von gefährlichen Laserpointern verletzt oder geblendet werden.

Was sind die Konsequenzen, wenn an der Sicherheitskontrolle oder am Zoll ein verbotener Laserpointer oder ein Presenter gefunden wird?

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben werden Passagieren sowie auch Mitarbeitenden verbotene Laserpointer abgenommen. Im Jahr 2022 wurden an den Sicherheitskontrollen des Flughafens Zürich 1286 verbotene Laserpointer abgenommen. Aufgrund der erwähnten Verordnung erfolgt die Abnahme nicht formlos oder im Ordnungsbussenverfahren, sondern es erfolgt eine Verzeigung durch die Polizei oder den Zoll.

Was mache ich, wenn ich einen verbotenen Laserpointer besitze?

Verbotene Laserpointer oder Presenter dürfen nicht mehr verwendet werden. Die Geräte müssen umgehend fachgerecht entsorgt werden.

Gibt es Alternativen zu verbotenen Presentern?

Auf dem Markt sind Presenter verfügbar, welche auf anderen Technologien basieren (z. B. der Logitech Spotlight Presenter).

Wo finde ich detaillierte Informationen zum Verbot von Laserpointern?

Mehr Infos zum Verbot findest du auf der Informationsseite des Bundesamts für Gesundheit BAG:

www.bag.admin.ch/bag/de/home/das-bag/aktuell/news/news-08-06-2020.html



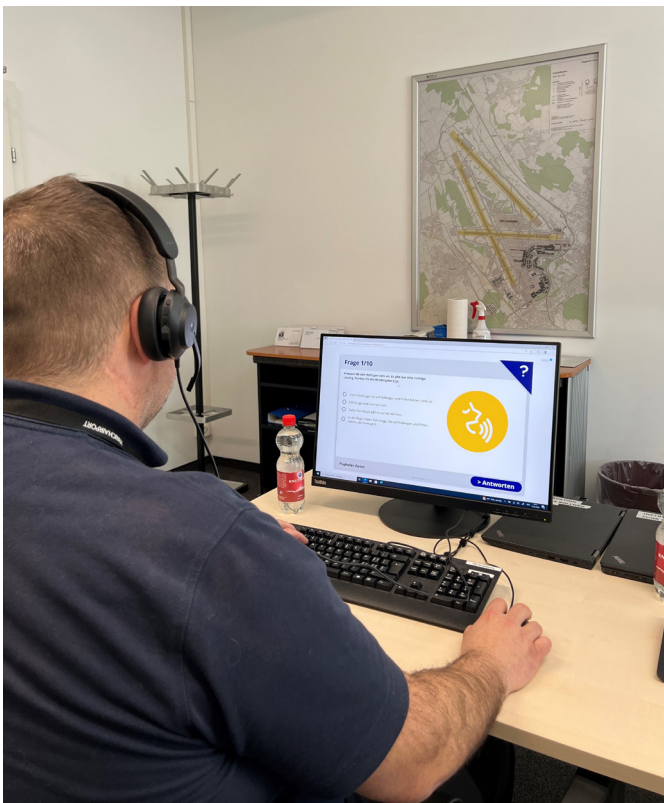
Durch die Kantonspolizei konfiszierte Laserpointer

Unsere Lernende erklärt's: Was ist Language Proficiency?

von Lia Hubler

Language Proficiency bedeutet auf Deutsch übersetzt «Sprachkenntnisse». Die Flugplätze in Europa haben die Vorgabe von der EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit) erhalten, die Sprachkenntnisse der Mitarbeiter:innen, die auf den Pisten und Rollwegen (Rollfeld) arbeiten, zu prüfen. In unserem Fall wird die deutsche Sprache geprüft. Es ist eine Vorgabe, die ab dem 7. Januar 2023 neu eingeführt wurde. Geprüft werden sämtliche Berufsgruppen, die auf dem Rollfeld ein Fahrzeug führen. Beispielsweise sind dies Marshaller, Follow-Me-Fahrer, SRZ (Schutz und Rettung Zürich) und Airfield Maintenance. Am Schluss wird eine Ausbildungsbestätigung und damit verbunden die Fahrberechtigung erteilt. Diese Vorgabe musste wegen Vorfällen durch sprachliche Missverständnisse in Europa eingeführt werden.

Der Flughafen Zürich hat den Sprachkenntnistest wie folgt umgesetzt. Der Test besteht aus zwei Teilen und erfolgt zusammen mit der Fahrberechtigung Rollweg und Funk. Im theoretischen Teil muss ein Hörverständnis bestehend aus 10 Fragen am Computer beantwortet werden. Mit 9 richtigen Antworten ist der erste Teil bestanden. Bei Nichtbestehen kann das Hörverständnis ein zweites Mal abgespielt werden. Der praktische Teil findet anhand eines persönlichen Gesprächs statt. Der/Die Assessor:in der Airport Authority führt ein Gespräch und achtet dabei auf korrekte und verständliche Antworten. Angenommen das Gespräch und die Kommunikation per Funk waren deutlich und der/die Assessor:in war zufrieden, ist der Sprachkenntnistest bestanden. Der ganze Prozess wird alle 2 Jahre als Recurrent Training inkl. Fahrberechtigung wiederholt. Die Assessoren:innen werden bezüglich Beurteilung der sprachlichen Kompetenzen wiederum bei ihrem Recurrent Training geschult und erhalten Tipps und Tricks, wie die Sprachkenntnisse am besten geprüft werden können.



Ein Mitarbeitender beim Hörverständnis



Sicherheitstage 2023 am Flughafen Zürich

Unter dem Motto «Gemeinsam sicher» informieren die Flughafen Zürich AG und verschiedene Partnerfirmen zum Thema Sicherheit. Die Besuchenden erwarten Informationsstände, praxisbezogene Übungen, ein gratis Mittagessen und Wettbewerbe mit tollen Preisen. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

WO Busgates A01–06

WANN Do 16.11.2023 10–15 Uhr
Di 21.11.2023 10–15 Uhr
Mi 22.11.2023 10–15 Uhr



Gemeinsam sicher.

Flughafen Zürich