Veloclub Sonnenberg besucht Swissport am Flughaben Zürich

Am 30. November fuhr eine grosse Schar mit dem Zug zum Flughafen Zürich. Ziel war nicht der Flugbetrieb sondern die Besichtiung der rückliegenden Infrastruktur. Dies betrifft die Anbindung an den öV, die Sicherheitsüberwachung, den Gepäcktransport wie auch den Pistenunterhalt. So werden an einem Schneetag 140 zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt. Darunter befinden sich Lastwagen mit einem 8m Pflug oder die grösste und stärkste Schneeschleuder der Schweiz.

Nach der Begrüssung wurden wir zuerst mit vielen Zahlen konfrontiert. Insgesamt arbeiten gegen 26‘000 Personen in verschiedenen Funktionen am Flughafen, davon alleine 1‘200 im Sicherheitsdienst. Der Flughafen wird täglich von 330 Zügen und über 600 Bussen angefahren. Danach gings durch die Sicherheitskontrolle. Wussten Sie dass 10 % aller Passagiere, wahlweise vom System ausgesucht, kontrolliert werden. So wurden auch 2 unserer Gruppe in einer Kabine abgetastet. Weiter ging es in den Untergrund zu der Gepäckverarbeitung. Nach dem Check In wird jeder Koffer automatisch auf einen Schlitten verladen und über ein Rollband in das 400m entferntes Zentrum geleitet. Dort wird jeder Koffer mit einem computergesteuerten Scanner auf gefährliche Inhalte geprüft. Sofern etwas auffällt wird der Koffer durch eine Kontrollperson geprüft (Scanner und Sprengstoffspürgerät). Alle anderen Koffer werden aufgrund der Flugetiketten über das Band direkt bis zu der Ausgabestelle geleitet. Dort werden sie wieder erstmals per Hand in die Container oder Handwagen verladen. Hier ein Tip = behalten sie die alten Koffer, weil diese bei der Sortierung nicht gerade bevorzugt behandelt werden.

Im zweiten Teil konnten wir mit einem Fahrzeug durch eine vierspurige Unterführung ins Midfielddock dislozieren. Aus nächster Nähe verfolgten wir die Ankunft bzw. die Abwicklung einen ankommenden Fliegers. Kaum sind die Triebwerke ausgeschaltet wird das Gepäck ausgeladen, die Cateringfirmen tauschen die Verpflegungsstationen aus, die Reinigungsequipe wartet bis die Passagiere draussen sind und die Tankleitung für das Kerosin wird angebracht. Grundsätzlich bleibt ein Flieger ca. 2 Stunden am Boden um danach wieder die nächste Destination anzufliegen. Zürückfahren konnten wir dann mit der offiziellen Verbindungsbahn, die wie ein Luftkissenboot funktionen und deshalb sehr ruhig fährt.

Die 2 stündige Führung war damit schon am Ende und alle konnten viele Eindrücke und interessante Geschichten mitnehmen. Vielen Dank dem Organisator Erich.

Beat Christinger