

Das Labyrinth wird neu gebaut

Der Flughafen Zürich plant für einen dreistelligen Millionenbetrag eine neue Gepäckanlage



Sie stehen am Anfang oder am Schluss in einer komplexen Kette: Gepäckwagen am Flughafen Zürich.

Neue Zürcher Zeitung

Der Flughafen Zürich dürfte 2016 einen neuen Passagierrekord verzeichnen. Eine Folge davon ist, dass der Druck auf Infrastrukturen wie die Gepäckanlage steigt. Diese ist so gross wie neun Fussballfelder und soll nun ersetzt werden.

ANDREAS SCHÜRER

Das Geschäft, von dem hier die Rede sein soll, steht nicht im Rampenlicht wie das Milliarden-Projekt «The Circle», das geplante neue Dienstleistungszentrum am Airport, es spielt sich hauptsächlich im Untergrund ab oder hinter verschlossenen Türen, in einem weit verzweigten Netz, in einem Labyrinth: das Geschäft mit dem Gepäck der Passagiere am Flughafen Zürich. Es funktioniert, es muss funktionieren, das ist die Erwartung der Kunden. Lukrativ ist es kaum, und so kommt es, dass das aktuelle, gross angelegte Erneuerungsprojekt nicht einmal einen klingenden, marketingtauglichen Namen hat: Projekt «Zone A» heisst es schlicht, in Anlehnung daran, dass sich die zentrale Gepäck- und die Steuerungsanlage nahe beim ehemaligen Terminal A befinden, nahe beim heutigen Check-in 1.

«Modelleisenbahn für Grosse»

Die Dimensionen des Projekts sind aber beachtlich: Kosten wird es sicherlich einen dreistelligen Millionenbetrag, wie die Flughafen-Sprecherin Sonja Zöchling auf Anfrage mitteilt, die Anlage soll bei laufendem Betrieb komplett ersetzt werden – eine Anlage notabene, die 23 Kilometer Förderstrecken inklusive Tunnelsystem umfasst und, alles zusammengerechnet, 66 000 Quadratmeter gross ist, was der Fläche von neun Fussballfeldern entspricht. «Es ist eine Modelleisenbahn für Grosse», sagte kürzlich Daniel Scheifele, Chief Real Estate Officer der Flughafen Zürich

AG, über die Anlage, die bis zum Grounding 2001 noch der Swissair gehörte und dann vom Flughafen übernommen wurde, um den Flugbetrieb nach dem Konkurs der SAirGroup aufrechterhalten zu können.

Die Gepäcksortieranlage ist eine zentrale Infrastruktur des Flughafens. Ihr Herzstück sind die Sortier- und die Steuerungsanlage. In diesem Cockpit des Systems wird an Bildschirmen der Gepäckfluss überwacht, in der Sortieranlage führt die Kantonspolizei Sicherheitskontrollen durch, dort werden die auf etlichen Förderbändern eintreffenden Gepäckstücke aufgrund ihres Codes in Container gekippt, die dann von Mitarbeitenden der Abfertigungsgesellschaften zum jeweiligen Flugzeug gebracht werden. Wichtige Elemente sind aber auch die Anbindungen an die Check-in-Bereiche oder die Verbindung zum Dock E («Midfield»).

Passagierwachstum hält an

Nun kommt die Anlage in die Jahre. Das heutige System wurde 2001 in Betrieb genommen und 2003 erweitert, um auch das damals neu eröffnete Dock E anzuschliessen. Und die Anlage steht unter grossem Druck: Das Passagieraufkommen wächst stetig und soll weiter zunehmen. Vor zehn Jahren benützten noch keine 20 Millionen Passagiere den Flughafen, diese Grenze wurde erst 2007 geknackt. Letztes Jahr betrug der Wert 26,3 Millionen, was einen neuen Rekord bedeutete. Dieses Jahr wird diese Bestmarke mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit schon wieder überboten. Von Januar bis und mit Oktober verzeichnete der Flughafen Zürich bereits 23,5 Millionen Passagiere. Bis Ende Jahr dürften locker noch rund 4 Millionen dazu kommen. Der Flughafen geht denn laut Sprecherin Zöchling auch davon aus, dass das Passagieraufkommen für das ganze Jahr um rund 4 Prozent zunehme, «voraus-

gesetzt, dass nichts passiert, was die Reisefreudigkeit beeinträchtigt». Bis 2030 rechnet der Flughafen sogar mit knapp 40 Millionen Passagieren. Trifft diese Prognose auch nur annähernd so ein, hat dies erhebliche Konsequenzen für die Infrastruktur – auch auf die geforderte Leistungsfähigkeit der Gepäckanlage. «Wir müssen vorausschauend mit der Planung der Erneuerung beginnen, um weiterhin einen Top-Service bei der Gepäckverarbeitung bieten zu können», sagt Zöchling.

Gebäude müssen weichen

Konkret heisst dies, dass der Flughafen ein Gesuch für den Bau einer neuen Gepäckanlage erarbeitet. Das Baugesuch solle im zweiten Quartal 2017 eingegeben werden. Die Inbetriebnahme der neuen Anlage erfolge dann schrittweise bis etwa im Jahr 2022, sagt Zöchling. Die effektiven Kosten müssten noch definitiv errechnet werden, der genannte «dreistellige Millionenbetrag» ist noch vage. Noch läuft die Projektierungsphase, noch steht nicht alles fest.

Folgen wird das Projekt aber sicher für einige Mieter haben, die sich heute im Perimeter der Zone A befinden, unter anderem die «Kantine A», in der sich sämtliche Mitarbeiter am Flughafen verpflegen können, die aber auch öffentlich zugänglich ist. Zöchling erläutert: «Der gesamte Perimeter muss freigelegt werden, weil viele Elemente der Gepäckanlage im Untergrund sind, zum Beispiel die Förderbänder. Für die Bauarbeiten müssen sie zugänglich sein.» Um dies zu erreichen, sollen einige Gebäude rückgebaut werden. Dies könne erst umgesetzt werden, wenn alle Mieter einen neuen Standort bezogen hätten, sagt Zöchling. Dies werde voraussichtlich im Frühjahr 2018 der Fall sein. Neue Hochbauten sollen dann in der Zone A wieder erstellt werden – wenn das Projekt unterirdisch fertig ist, auf die neue Gepäcksortieranlage oben drauf.