Zeitschrift: Zivilschutz = Protection civile = Protezione civile
Herausgeber: Schweizerischer Zivilschutzverband
Band: 45 (1998)
Heft: 9

Artikel: Zürich-Kloten : Sicherheit grossgeschrieben
Autor: Schweizer, Christa
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-369057

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 04.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Auch der Zürcher Flughafen hat seine Zivilschutzorganisation

Zürich-Kloten: Sicherheit grossgeschrieben

Anlässlich des Weiterbildungstages 1998 der Koordinationsstelle «Frau und Sicherheitspolitik» erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am 20. März einen ausgezeichneten Einblick in das Sicherheitskonzept aller Bereiche des Flughafens Kloten.

CHRISTA SCHWEIZER

Der Flughafen Zürich-Kloten ist der neuntgrösste Europas. 167 Betriebe beschäftigen gegen 20 000 Personen. Täglich starten und landen zwischen 50 000 und 70 000 Passagiere. Dazu kommen die zahlreichen Besucher, die einen Hauch der fernen Welt schnuppern wollen. Laut Geschäftsbericht 1996 der Flughafendirektion besichtigten rund 80 000 Personen den Flughafen auf einer Rundfahrt oder kamen in den Genuss einer der 14 verschiedenen Spezialführungen. Die Faszination eines Airportes ist eng mit dem uralten Wunsch des Menschen, die Technik des Fliegens zu beherrschen, verbunden.

Mit dem diesjährigen Weiterbildungstag wollte die Koordinationsstelle «Frau und Sicherheitspolitik» insbesondere Frauen aufzeigen, wie die Zusammenarbeit von Behörden und Privatwirtschaft in einer ausserordentlichen Lage vorbereitet und im Ernstfall durchgeführt wird. Das Programm ermöglichte einen Einblick in das Sicherheitskonzept für alle Bereiche des Flughafenbetriebes, in die Planung und Durchführung von koordinierten Sicherheitsmassnahmen im Rahmen der geltenden internationalen, eidgenössischen und kantonalen Vorschriften und der Flughafensicherheitspolitik. Der Anlass wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und der Flughafendirektion Zürich vorbereitet und durchgeführt.

Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr

Urs Haldimann, Sektionschef Internationales und Sicherheit im Bundesamt für Zivilluftfahrt, orientierte als erster Referent, dass der Flughafenhalter (also die Flughafendirektion Zürich, FDZ), laut Luftfahrtgesetz und Verordnung von 1993 über Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr verpflichtet ist, ein umfassendes und ausgewogenes Sicherheitskonzept zu erstellen und besondere Sicherheitsmassnahmen zur Verhütung von Angriffen auf die Sicherheit der Zivilluftfahrt zu gewährleisten.

Das «Sicherheitsprogramm Flughafen Zürich» definiert die Verantwortlichkeiten, die Sicherheitsorganisation, die Sicherheitsmassnahmen, die Flughafenzutrittsregelung, die Überwachung und die Kostentragung (im Gegensatz zum Ausland werden alle Sicherheitsmassnahmen vom Flughafen und nicht vom Staat finanziert). Die FDZ sorgt für die Umsetzung der Vorschriften in Konzepte und Projekte und beschafft die notwendigen Anlagen und Einrichtungen. Die Kantonspolizei (Flughafenpolizei) ist grundsätzlich dafür verantwortlich, dass die umgesetzten Sicherheitsmassnahmen mittels konkreten Kontrollen, Überwachungen usw. durchgeführt werden. Der Sicherheitsausschuss des Flughafens Zürich, bestehend aus allen Sicherheitsverantwortlichen der wichtigsten Flughafenpartner (Flughafendirektion, Flughafenpolizei, Swissair, Jet Aviation, Swissport, FIG, Swisscontrol, Bundesamt für Zivilluftfahrt), wirkt als Koordinations-, Planungs- und Entscheidungsorgan bei der Umsetzung der vorgeschriebenen Sicherheitsmassnahmen.

Bis Ende der sechziger Jahre war die Terrorbekämpfung (Security) im Luftverkehr noch kein Thema. Aufgrund der Ereignisse «Flugzeugabsturz über Würenlingen wegen Bombenexplosion» und «Hijacking mit Flugzeugsprengung in Zerqa» veränderte sich die Situation international, aber auch in der Schweiz, rapid. Entsprechende Übereinkommen innerhalb der ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) wurden getroffen, um den neuen Gefahren entgegenzutreten.

Haldimann zog folgende Schlussfolgerungen:

- Sicherheitsmassnahmen sind primär Prävention und daher nur negativ messbar.
- Sicherheitsmassnahmen sind nur bei negativen Ereignissen messbar.
- Die Mittel werden von den Politikern erst nach Grossereignissen gesprochen. Im Moment, da alles gut läuft, wird abgebaut.
- Alleingänge sind nicht sinnvoll, deshalb muss die Schweiz international zusammenarbeiten.
- Konzepte halten nicht ewig, deshalb müssen sie immer wieder überarbeitet und angepasst werden.
- Sicherheitsmassnahmen müssen zwar konzeptionell angegangen werden, doch zeigt sich ihr Wert erst, wenn sie umgesetzt sind. Ein reibungsloses Zusammenspiel aller Beteiligten ist unabdingbar.

Die Sicherheitsorganisation des Flughafens

Der Direktionsbereich «Sicherheitsdienste» der Flughafendirektion setzt sich zusammen aus der Abteilung Berufsfeuerwehr und Sanität sowie den Stabsstellen Safety, Security und Notfallplanung, wie der Bereichsleiter der Sicherheitsdienste der FDZ, Ernst Schlecht, ausführte. Weitere Organe sind der Zivile Flughafenführungsstab und die Zivilschutzorganisation des Flughafens.

Oberstes Ziel der Sicherheitsorganisation ist die Bereitstellung eines umfassenden, ausgewogenen, der Bedrohung angepassten und von allen Flughafenpartnern getragenen Sicherheitskonzeptes. Optimaler Schutz gegenüber allen Risiken sollte ohne wesentliche Behinderung eines effizienten, benutzerfreundlichen Flughafenbetriebes erreicht werden. Dabei wird zwischen Security und Safety differenziert.

Security befasst sich mit vorbeugenden Massnahmen gegen Ereignisse, die durch Personen in mutwilliger Absicht begangen werden. Dazu gehören im wesentlichen

- die Verhinderung des unbefugten Zutrittes zum nichtöffentlichen Bereich des Flughafens;
- die Entdeckung von gefährlichen Gegenständen, die unbefugterweise von Fluggästen im Handgepäck oder im aufgegebenen Gepäck mitgeführt werden;
- die Entdeckung von gefährlichen Gegenständen in Fracht- und Postsendungen.

Die Flughafenpolizei führt die entsprechenden Sicherheitsmassnahmen mittels Kontrollen und Überwachung aus.

Safety umfasst vorbeugende Massnahmen für die betriebliche Sicherheit gegen Ereignisse, die ihren Ursprung in nicht beabsichtigten menschlichen und/oder technischen Unzulänglichkeiten haben, wie zum Beispiel

- Unfallschutz,
- Gesundheitsvorsorge,
- Sanität,
- Brandschutz.

Ein wichtiger Punkt im Flughafen ist die Evakuation aus den Gebäuden. Die Grösse der Gebäude erfordert ein Konzept, das die Fluchtwege aus allen Räumen sicherstellt.

Die Notfallorganisation erfüllt für die Dauer eines Notfalles Aufgaben, die von der ordentlichen Flughafenorganisation nicht mehr wahrgenommen werden können. Sie sorgt für einen effizienten und koordinierten Ablauf des Notfallereignisses und einen möglichst raschen Übergang zurück zum Normalbetrieb. Es finden alle

Gespannte Aufmerksamkeit im Hauptquartier der Flughafenfeuerwehr.

FOTO: C. SCHWEIZER

zwei Jahre Notfallübungen statt. Die letzte Übung erfolgte am 16. März 1998.
Für die Führung und Koordination in ausserordentlichen Lagen hat der Flughafen ein Ziviles Flughafenführungsorgan mit einem Führungsstab sowie analog zu den Gemeinden eine Zivilschutzorganisation. Für die Wirtschaftliche Landesversorgung ist eine besondere Flughafenorganisation eingesetzt.
Die Berufsfeuerwehr und Sanität ist für sämtliche Rettungs- und Wehrdienstaufgaben auf dem gesamten Flughafenareal zuständig. Für die Region besorgt die Flughafensanität zudem den Kranken- und Unfalltransportdienst. Für die Erfüllung dieser Aufgaben sind bei der Feuerwehr und der Sanität etwa 160 Personen beschäftigt. Die Berufsfeuerwehr und Sanität ist während 24 Stunden einsatzbereit.
Hauptaufgaben der Flughafenfeuerwehr sind die Flugbrandbekämpfung und Rettungseinsätze an brennenden Flugzeugen am Boden. Dies erfordert eine Organisation, die im Ernstfall innert höchstens drei Minuten an jedem Ort im Flughafenareal einsatzbereit ist. Um diese kurzen Einsatzzeiten einhalten zu können, steht von morgens 5 Uhr bis Mitternacht, also während des Flugbetriebes, in einem «Satelliten» im nördlichen Teil des Flughafens ein Löschzug (6 Mann mit 3 Fahrzeugen) im Einsatz. Auf dem Vorfeld patrouillieren während dieser Zeit 3 Mann in einem Universallöschfahrzeug. Um alle diese Aufgaben in kürzester Zeit erfüllen zu können, verfügt die Flughafenfeuerwehr über einen umfangreichen Fahrzeug- und Gerätepark, wie zum Beispiel 10 modernste Grosslöschfahrzeuge, die speziell für Flughäfen entwickelt wurden.
Das grosse Personalaufkommen auf dem Flughafen erfordert eine effiziente sanitätsdienstliche Versorgung durch die Flughafensanität. Wichtige Aufgaben der Sanität sind die Katastrophenhilfe, die Schadenplatzorganisation und die Erstversorgung im Katastrophenfall auf dem Flughafen und im nördlichen Teil des Kantons Zürich. In speziellen Ausbildungskursen werden die Rettungssanitäter auf eine solche Situation vorbereitet. Für die Ausführung von Einsätzen stehen fünf geländegängige Rettungswagen für Notfalltransporte zur Verfügung. Für Grossereignisse und Katastrophen kann die Flughafensanität eine mobile Notfallstation als Triagestelle für lebensrettende Sofortmassnahmen und chirurgische Noteingriffe, eine Grossraumambulanz für Sammeltransporte sowie ein Kommandofahrzeug einsetzen.
Die am Flughafen Zürich bestehende Sicherheitsorganisation und das Sicherheitspositiv dürfen sich im internationalen Vergleich sehen lassen. Sie sind ausgewogen, wenn auch nicht lückenlos. Eine hundertprozentige Sicherheit gibt es ohnehin nicht. Sie wäre allein wegen der Komplexität des Betriebes nicht zu realisieren. Hinzu kommt, dass die Sicherheit stets mit der Wirtschaftlichkeit und dem Bestreben nach möglichst geringer Einschränkung der Bewegungsfreiheit in Konkurrenz steht. Dies verlangt von allen Beteiligten den Mut, die Verantwortung für klar definierte Restrisiken zu übernehmen.

Stichwort Luxor: Die Notfallplanung im Test

Zum Schluss der interessanten Tagung berichtete Cristina Monticelli, Sozialhelferin der Rega, über die Notfallplanung und -betreuung. Verschiedene Ereignisse hätten gezeigt, dass die psychologische Betreuung von Überlebenden eines Unglückes und ihrer Angehörigen eine nicht zu unterschätzende Aufgabe ist, die viele befähigte Helfer und eine gut vorbereitete Logistik erfordert.
Seit einiger Zeit umfasst das Notfallkonzept des Flughafens Kloten auch den Teil «Psychiatrische Notfallplanung». In Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnern ausserhalb der Flughafenorganisation wie zum Beispiel dem Psychiatriezentrum Hard, den Seelsorgern der Umgebung und dem Sozialdienst der Schweizerischen Rettungsflugwacht, wird versucht, die Opfer und Angehörigen auf der Gefühlsebene zu betreuen.
Damit das Team «Notfallbetreuung» seine Aufgaben wahrnehmen kann, benötigt es verlässliche rückwärtige Dienste, die unnötige und belastende Störungen von den Betroffenen und den Betreuerinnen und Betreuern fernhält.
Im Fall Luxor war das zum Beispiel der Heimtransport der Überlebenden und der Toten, die Überbringung der Verletzten vom Flughafen in die Spitäler, die Betreuung der wartenden Angehörigen, die Zusammenführung der Angehörigen und Überlebenden, die Aufbahrung der Toten, die Zuordnung der persönlichen Gegenstände, die Auskunftsstellen und Nottelefone, die Betreuung der Medienleute, der Schutz der Betroffenen vor den Medienschaffenden, das Auffangen des Ansturms von Neugierigen und vieles mehr.
Cristina Monticelli hat nebst vielen anderen Einsätzen (Flugzeugabsturz der Alitalia beim Flughafen Kloten im November 1990, Busunglück am Nufenen, Verkehrsunfälle, Lawinenereignisse) bei der Betreuung von Überlebenden des Anschlages von Luxor mitgewirkt. Ein ad hoc zusammengestelltes Betreuungsteam nahm die Betroffenen in Ägypten in seine Obhut. Während des ganzen Rückfluges nach Zürich waren die Betreuer/-innen in der Nähe der zum Teil noch unter Schock stehenden Menschen. Es waren so viele Helfer/-innen anwesend, dass beinahe eine 1-zu-1-Betreuung möglich war. Die Hauptaufgabe des Betreuungsteams war das aktive Zuhören, damit die traumatischen Erlebnisse bis ins Detail wieder und wieder erzählt werden konnten. Das Zuhören war oft so belastend, dass sich die Betreuer/-innen von Zeit zu Zeit zurückziehen mussten, um sich gegenseitig aufmuntern zu können. Bildlich gesprochen wurden ungeheure Lasten von Mensch zu Mensch weitergereicht. Aber auch die Betreuung der noch «sprachlosen» Personen war eine wichtige und anspruchsvolle Aufgabe.
«Der Einsatz zugunsten der Opfer des Anschlages von Luxor, hat einmal mehr gezeigt, dass Menschen, die Betreuungsarbeit leisten, eine Nachbetreuung (Debriefing) benötigen, um das Gehörte und Miterlebte so verarbeiten zu können, dass sie beim nächsten Einsatz wieder die Kraft zum vollen Hilfeeinsatz haben», meinte Cristina Monticelli zum Schluss ihrer Ausführungen. ▲