

Wenn Koffer auf Reisen gehen

Seit dem Frühjahr 2001 wird am Flughafen Zürich eine neue Gepäcksortieranlage erfolgreich eingesetzt. Eigentümerin und Betreiberin ist die Swissport Zürich AG. Dr. Markus Stokar leitet dieses Projekt im Auftrag des CEO von Swissport.

Auf dem Flughafen Zürich wurden diesen Sommer zu Spitzenzeiten über 5'000 Gepäckstücke pro Stunde sortiert, fast 50'000 am Tag. Eine Bearbeitung dieser riesigen Mengen ist von Hand unmöglich.

Am 28. März 2001 ging das neue Gepäcksystem in Betrieb. Ein langsames Hochfahren der Kapazität war aus technischen Gründen nicht möglich. Die neue Anlage hatte also aus dem Stand den gesamten Gepäckfluss zu verarbeiten. Dank intensiver Vorbereitung verlief die Umstellung zufriedenstellend. Ausfälle gab es trotzdem, bei denen leider einige Gepäckstücke zurückblieben. Inzwischen konnte die Zuverlässigkeit des Systems laufend verbessert werden.

Wettbewerb der Ideen

Swissport Zürich hat die Gepäckanlage funktional, d.h. ohne Ausführungsdetails, ausgeschrieben. So entstand ein kreativer Ideenwettbewerb, bei dem schliesslich die Firma Siemens als Totalunternehmerin (TU) zu einem Pauschalpreis den Zuschlag für die Planung und Realisierung erhielt. Bei der Vergabe des Projekts waren nebst dem Preis und den Referenzen möglichst kurze Transportzeiten ausschlaggebend. Die neuartige Bagtrax-Schnellbahn von Vanderlande Industries (NL), einem Partner von Siemens, steigert das Leistungsvermögen. Im Rahmen des TU-Wettbewerbs konnten die Gesamtkosten durch Optimierungen massiv gesenkt werden.



Das Bagtrax-Schnellfördersystem verkürzt Transportzeiten.

Eckdaten Gepäcksortieranlage

Investitionen:

1. Etappe 1998–2001 ca. 74 Mio. CHF
2. Etappe 1999–2002 ca. 99 Mio. CHF

Kapazität:

- 800 Flüge pro Tag
- 12'000 Gepäckstücke pro Stunde
- 190 Check-in-Schalter
- 92 Sortierziele
- 4 Kippschalenvorsorter mit 5060 Schalen/h
- 5 Kippschalenfeinsorter mit 4300 Schalen/h
- 4 Bagtrax-Linien à 2400 Wagen/h
- 17 X-Ray-Anlagen
- Betriebszeit 18 h/Tag, 365 Tage/Jahr

Führende Rolle von Stokar + Partner

Markus Stokar – damals Partner bei der GSG Baucontrol AG – wirkte als externer Spezialist bei Aushandlung und Abschluss des TU-Werkvertrags mit. Zu seinen Aufgaben gehörte, den Wettbewerb sowie die Vertragsverhandlungen zu leiten, den Vergabevorschlag aufgrund von klaren Kriterien auszuarbeiten und dem Management von Swissport transparent darzulegen.

Rund ein Jahr später übernahm Markus Stokar von Swissport auch die Projektleitung, die er zusammen mit einem technischen Fachmann inne hat. Dazu gehört auch das Kosten-Controlling: Jederzeit soll volle Transparenz über den Kostenstand und die erwarteten Gesamtkosten herrschen.



**Selbst 8'000
Gepäckstücke pro
Stunde überfordern
diese Kippschalen-
sorter nicht.**

Aus der Sicht des Investors

Willy Hallauer, CEO der Swissport Zürich AG, äussert sich zum Totalunternehmer (TU)-Verfahren...

«In unserem Projekt «Neue Gepäcksortieranlage A4» führte das TU-Verfahren zu einem spannenden Wettbewerb, bei dem jeder Anbieter seine beste Lösung aufzeigen konnte. Wir fanden so eine optimierte und kostengünstige Lösung. Vorteilhaft ist, dass wir nur einen Vertragspartner haben und uns eine aufwändige interne Projektgruppe ersparen konnten. Weil bei diesem Vorgehen viel Risiko beim TU liegt, war es für uns als Investor sehr wichtig, eine renommierte Firma als Auftragnehmer zu wählen.»



**Willy Hallauer,
CEO der Swissport
Zürich AG, hat sich
für eine externe
Projektleitung ent-
schieden.**

...und zur externen Projektleitung

«Zuerst lag die Leitung des Projekts bei uns, bis der dafür Verantwortliche einen anderen Aufgabenbereich übernahm. Dass wir in dieser Situation mit Dr. Markus Stokar einen externen Projektleiter beauftragt haben, beruht auf Kosten-Nutzen-Überlegungen. Während der Projektdauer sind für eine solche Aufgabe kompetente Leute mit spezifischem Know-how gefragt. Da ist eine interne Stellenbesetzung nicht unbedingt zweckmässig. Ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis war für das Outsourcing ein wesentliches Argument. Gegenüber dem Auftragnehmer kann so notfalls mehr Druck gemacht werden, da ein externer Contractor weniger befangen ist. Uns blieb die Aufgabe, mittels kluger Projektorganisation die Koordination und Vernetzung mit internen Ansprechpartnern sicherzustellen.»

Chancen und Risiken des TU-Vertrags

Was ist aus Ihrer Sicht speziell am Swissport-Projekt?

Welches waren die grössten Herausforderungen für die Projektleitung?

Gab es positive Überraschungen und Enttäuschungen?

Sie verstehen sich auf TU-Verträge ...

Beinhaltet das Projekt besonders überzeugende Lösungen?

Was hat Sie beim Swissair-Debakel am meisten beschäftigt?

Mit einem Budget von CHF 170 Mio. ist die «Neue Gepäcksortieranlage» das zur Zeit grösste von Stokar + Partner betreute Projekt. Auch gehen die von Swissport an uns übertragene Projektverantwortung und die damit verbundenen Kompetenzen sehr weit. Das Projektteam auf der Auftraggeberseite ist mit weniger als 2 Stellen schlank und effizient.

Aus drei potenten Anbietern war innert kürzester Zeit der beste zu evaluieren und mit ihm ein «wasserdichter» TU-Vertrag abzuschliessen. Im Laufe des Projekts mussten die Verträge angepasst und manchmal in harten Verhandlungen für alle Seiten akzeptable Lösungen gefunden werden. Der grosse Zeitdruck führte zu dem Entscheid, eine nicht in allen Details ausgetestete Anlage in Betrieb zu nehmen. Wir sind damit ein gewisses Risiko eingegangen, um den weiteren Ausbau des Flughafens nicht zu gefährden.

Aufgrund von Erfahrungen auf anderen Flughäfen befürchteten wir, mit dem Leitsystem spätestens bei der Inbetriebsetzung Probleme zu haben. Doch es funktionierte vom ersten Tag an wie ein Uhrwerk! Hingegen gab es unerwartete Probleme mit den keineswegs neuen Sortersteuerungen zu meistern. Trotz aller Beschleunigungsmassnahmen liess sich ein kleiner Terminverzug nicht vermeiden.

Schon während meiner Tätigkeit in der Preiswerk-Gruppe lernte ich die Chancen und Risiken des TU von Grund auf kennen. Als Consultant betreute ich in den letzten Jahren die TU-Projekte ETH-Zürich Hönggerberg, UBS Zürich-Paradeplatz, SVTI-Neubau Wallisellen und ARA Region Bern. Auch die Sanierung eines Mehrfamilienhauses mit 90 Wohnung haben wir im TU-Verfahren abgewickelt.

Das Bagtrax-Schnellfördersystem von Vanderlande Industries ist eine Neuheit. Es befördert die Gepäckstücke in Einzelwagen auf einem Schienensystem mit 36km/h. Dank der hohen Geschwindigkeit konnten die Transportzeiten erheblich reduziert werden. Die Bagtrax-Anlage funktioniert seit der Inbetriebnahme ohne nennenswerte Probleme. Die neue Gepäckanlage in Zürich ist auch eine der ersten auf der Welt, die in der Lage ist, das gesamte Passagiergepäck zu röntgen, was die Sicherheit wesentlich erhöht.

Die Frage, wie es zum Grounding der Swissair kommen konnte. Wer dafür verantwortlich war, werden wir wohl nie erfahren. Der Schaden ist immens: Auf der Anlage werden heute gerade noch 50% des Gepäckvolumens vom September sortiert.

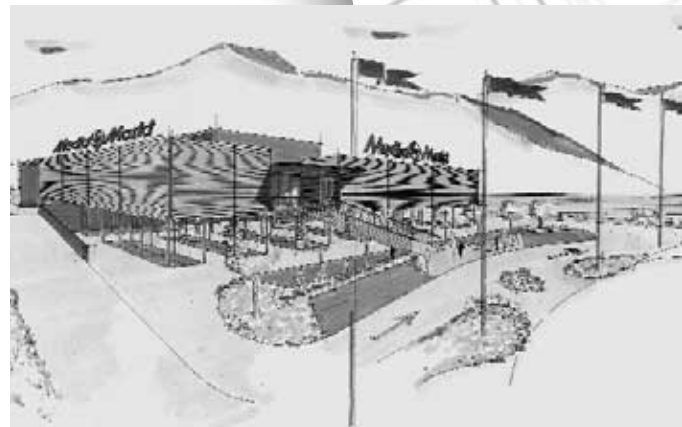


**Dr. Markus Stokar
leitet das Projekt
für Swissport
Zürich.**

Ausblick...

Der Gesamtleistungs-Wettbewerb ist ein ideales Instrument, um in der Projektentwicklung schon frühzeitig das Unternehmer-Know-how der Ausführenden einfließen zu lassen. Dabei steht nicht allein die technische Lösung im Vordergrund, sondern auch deren Umsetzung und alle Zeit- und Kostenaspekte.

Das Beispiel des Centre Commercial in Conthey VS zeigt, wie sich die im Wettbewerb zugelassenen Ausführungsvarianten äusserst positiv auf das Ergebnis auswirken können: Die Bauzeit hat sich verkürzt und die Gesamtkosten konnten verringert werden. Das Centre Commercial ist derzeit noch im Bau und wird im Frühjahr 2002 mit verschiedenen Fachmärkten auf 8'900 m² Fläche eröffnet. Mehr darüber erfahren Sie in den nächsten «Projektnews» von Stokar + Partner.



Direkt nach der A6-Ausfahrt in Conthey VS entsteht das neue Centre Commercial.

Das Team von Stokar + Partner

von links nach rechts:

Benno Kronenberg (Logistik, Informatik),
Michael Hüssle (HLKS),
David Foggetta (Architekt),
Wolfgang Jost (HLKS),
Dr. Markus Stokar (Projektmanagement, Chemie, Energie),
Lotti Stokar (Anwältin),
Marcel Rietschi (Bau Ing.)



Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Besuchen Sie unsere Homepage unter www.stokar-partner.ch

oder kontaktieren Sie uns:

Stokar + Partner AG

Dornacherstr. 50

4053 Basel

Tel. 061/270 96 00

Fax 061/270 96 01

Email: support@stokar-partner.ch