

Ostanflug vom Winde verweht

Das Getöse um den ganzen Flughafen ist hier weit weg und doch so nah. Im Tower oberhalb des Fingerdocks A. Es herrscht eine ruhige Arbeitsatmosphäre. Vier Männer sitzen vor ihren Monitoren, schauen konzentriert manchmal auf den Bildschirm, manchmal aus dem Rundfenster in alle Richtungen. Immer wieder ist ein Dialog zu hören, beziehungsweise der eine Teil des Dialogs. Kauderwelsch. Sätze wie «Gueten Abig Blue Strip six nine three three line up runway three two (...) Blue Strip six nine three three wind two four zero degrees five knots runway three two cleared for take-off» werden in etwa zwei Sekunden heruntergerattert. Dieser bedeutete: Der Tower-Lotse begrüsst den (offenbar) Schweizer Piloten der ungarischen Airline «Blue Strip» mit der Flugnummer 6933 und fordert ihn auf, sich vom Rollweg mit seiner Maschine an den Anfang der Piste 32 zu begeben und gibt ihm danach die Windrichtung (240 Grad) und Windstärke (5 Knoten) an, die er beim Start vorfinden wird, und gibt ihm die Erlaubnis loszuliegen. Nach erfolgtem Start heisst es dann «Blue Strip six nine three three contact departure», was bedeutet, dass der Pilot sich nun an eine andere Einheit der Skyguide wenden soll. Die Flugsicherung in Kloten ist dreistufig. Der To-



Zahlreiche Monitore und beste Sicht auf das gesamte Flughafengeschehen: Fluglotse im Tower. Bilder: Andreas Wolfensberger

der Ostwind, die Bise, zu stark und würde den landenden Maschinen zu viel Rückenwind bescheren. Die Windstärke auf Flughafenhöhe beträgt 8 Knoten, weiter oben bläst es noch stärker. «Ab 5 Knoten wird es heikel», erklärt einer der Lotsen. Auf den Monitoren erscheint bei den Flügen, die nach 21 Uhr erwartet werden, plötzlich die Zahl «34» statt «28» für Südpiste statt Ostpiste. Im Kontrollzentrum unten werden die Flugzeuge nun im Süden aneinandergereiht. Es wird eine Weile dauern, bis die Pünktli auf den Monitoren sich nach Süden bewegt haben. Das heisst auch, dass die Alitalia aus Mailand vor der Swiss aus Hamburg landen wird. Um 21 Uhr eine seltene Konstellation: Nacheinander starten wegen des Regimewechsels vier Flugzeuge auf den Pisten 28, 16, 34 und 32. Um punkt 21 Uhr letzter Abflug auf der Piste 34, drei Minuten später landet die erste Maschine auf derselben Piste. Dazwischen nimmt der Lotse noch schnell einen Privatflieger dran: Er darf auf der «28» landen und braucht nur einen Drittel der Piste. Diese Flüge erscheinen nicht auf dem Anflug-Monitor und werden auf Papier protokolliert.

Um 21.05 Uhr läutet beim Dienstleiter das Telefon. Es ist der erste «Lärmruf». Ein Südschneiser macht seinem Ärger über den ungeplanten Abendanflug Luft. Dann schon bald das nächste Telefon, der Dienstleiter schreibt zuerst die Nummer auf, dann den Namen, erklärt, die Bise verunmögliche den Ostanflug, und leitet den Anrufer weiter ans «Lärmtelefon» des Flughafens. Der fünfte Anrufer gibt nicht auf, bindet ihn fünf Minuten am Telefon. Er schneidet sich damit ins eigene Fleisch. Denn der Dienstleiter hätte sich schon lange bei den Wettersta-

tionen nach einem allfälligen Windwechsel erkundigen wollen, um auf Ostanflug zu wechseln, kommt aber wegen der Protestanrufer nicht dazu. «Nazi» oder «DDR-Apparatschik» seien keine seltenen Ausdrücke, die er zu hören bekomme, erklärt der noch immer ruhige Dienstleiter. Vor allem die Südländer seien militant. «Es sind fast immer dieselben, die anrufen.» Die Telefonnummer ist publiziert, damit von aussen wichtige Informationen direkt dem Tower mitgeteilt werden können. Der Dienstleiter ist aber vor allem Ansprechperson der Lotsen im Dienst.

Um 21.15 Uhr beträgt der Wind am Boden nur noch 3 Knoten, aber der Dienstleiter traut der Sache nicht. Telefon: Auf der Lägern sind es 19 Knoten. «Noch zu stark», lautet das Urteil. Auch auf dem Zürichberg und in Winkel sind es noch über 10 Knoten. «Wenn es darunter geht auf dieser Höhe, könnten wir wechseln.» Mittlerweile hat sich von Süden her eine

richtige «Perlenkette» (von den Flugzeuglichtern) in der schon fast ganz dunklen Nacht gebildet. Um 21.17 Uhr meldet schon der zweite Pilot «Scheinwerferbeschuss» von Gockhausen aus. «Da zündet wieder einer», sagt ein Lotse und warnt die folgenden Piloten. Um 21.40 Uhr meldet ein Pilot, er habe über Gockhausen 10 Knoten Südwind. «Der Wind hat gedreht», stellt der Tower-Dienstleiter fest. Vier Minuten und ein paar Telefone später entscheidet er: Wechsel auf Ostanflug. Zwei Flieger sind noch in der Südanflug-Sequenz, die folgenden werden im Nordosten aufgereiht. Der letzte Anflug auf die Piste 34 erfolgt um 21.59 Uhr, der erste auf die «28» um 22.03 Uhr. In der letzten Stunde haben die Lotsen 15 Starts und 23 Landungen abgewickelt. In dieser Zeit wurde nach drei verschiedenen An- und Abflugregimes geflogen.

PASCAL UNTERNÄHRER

Bisher erschienene Beiträge:

www.landbote.ch



Kurz nach dem ersten Südanflug meldet sich der erste «Schneiser» beim Dienstleiter.

Demo für eine Surf-Welle in der Limmat

Mit einer «Surf-Demo» haben am Samstag rund 200 Wassersportler ihr Interesse an einer «künstlichen Welle» in der Limmat bekundet.

ZÜRICH – Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer paddelten mit ihren Boards und Kanus vom Bürkliplatz zum Platzspitz. Als möglichen Standort für die künstliche Welle schlagen die Organisatoren vom Verein «Stehende Welle» das Gebiet unterhalb des EWZ-Kraftwerks Letten vor. Sie würden die Anlage privat finanzieren und bieten an, das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich (EWZ) für die durch die Welle entstehende Stromproduktionseinbusse von 0,2 Promille zu entschädigen. Um die Anlage bauen zu können, benötigt der Verein eine Bewilligung der EWZ.

Auf der künstlichen Welle könnten sich Surfer und Kanuten quer zur Flussrichtung hin und her bewegen. «Surfen fast wie im Meer» sei möglich. Die «Limmatwelle» würde von fünf Wellenreitern gleichzeitig genutzt werden können. Erzeugt würde die künstliche Welle durch einen auf dem Flussgrund liegenden Schlauch, der mit Wasser vollgepumpt wird: Der Fluss fliesst über das Hindernis, dahinter entsteht ein Wellental für die Surfer.

Die Sportanlage, die knapp eine Million Franken kosten würde, soll gemäss Verein zwischen April und Oktober jeweils von 9 bis 17 Uhr als Trainingsplatz verwendet werden. Events seien nicht geplant. Da die Limmat an der vorgesehenen Stelle beidseitig durch betonierte Wände begrenzt sei, werde durch die Welle keine Ufervegetation zerstört, sagen die Initianten. (sda/ldb)

INKÜRZE

Schlägerei

ZÜRICH – Bei einer Schlägerei in einem Wohnwagenquartier in Zürich-Seebach (Glattalstrasse) sind am Samstagabend zwei Männer verletzt worden. Während des Streits fielen auch Schüsse. Ein 19-jähriger Schweizer wurde festgenommen. Kurz nach 21 Uhr wurde die Polizei benachrichtigt. Gemäss bisherigen Erkenntnissen kam es auf dem Areal zwischen mehreren Personen zu einer tätlichen Auseinandersetzung. Dabei wurde ein 24-jähriger Schweizer am Arm und ein 44-jähriger Schweizer am Auge verletzt.

Messerstecherei

KLOTEN – Bei einer Messerstecherei in Kloten sind am frühen Samstagmorgen zwei Personen verletzt worden. Der mutmassliche Täter, ein 24-jähriger Schweizer, wurde verhaftet. Das Motiv des Streits war zunächst nicht bekannt. Kurz nach Mitternacht hatte ein Passant einen am Boden liegenden und blutenden, 34-jährigen Mann entdeckt, worauf er die Polizei alarmierte. (sda)

24STUNDEN

«Landbote»-Sommerreihe:
24 Reportagen im Stunden-
takt aus Winterthur, Zürich
und der Region.

Heute 22. Teil: 21.00–22.00 Uhr
Im Tower des Flughafens



wer ist verantwortlich für alle Flugzeuge bis zu einer gewissen Höhe beim Start und ab dieser Höhe beim Landen. Der «Approach» regelt die Einreihung beim Anflug und die Wege nach dem Start, der «Transit» schliesslich die Überflüge. Letztere beiden Einheiten befinden sich in einem fensterlosen Raum unterhalb des Towers, dem Kontrollzentrum. Seltsamerweise ist Unique zuständig für das Lotsen der Flieger vom Dock bis zur Piste. Eine historisch gewachsene Arbeitsteilung, heisst es.

Draussen bewegen sich, scheinbar lautlos, die dicken und weniger dicken Flieger auf den Pisten. Hin und wieder hebt einer direkt vor dem Tower ab. Sie starten auf der Piste 28, was bedeutet: Es ist noch nicht ganz 21 Uhr. Noch wird an diesem Donnerstagabend nach dem Tagesregime geflogen: Landungen von Norden, Starts meist nach Westen. Bald müssen die An- und Abflugwege umgekrempelt werden: Landungen von Osten, Starts nach Norden. Laut der berüchtigten deutschen Flugverordnung darf dann kein Flugzeug mehr deutsches Territorium unter der Höhe von 12000 Fuss (3600 Meter) überfliegen. Um 20.40 Uhr fällt der Tower-Dienstleiter den Entscheid: Südanflug. Für den am Abend üblichen Ostanflug ist

Nach dem Unfall geflüchtet

ZÜRICH – Bei einer Kollision am Samstag um 5.30 Uhr auf der Autobahn A1 in Zürich sind zwei Lenker schwer verletzt worden. Die Polizei vermutet, dass sie zu schnell fuhren. Zuerst kam es auf der Fahrbahn Richtung St.Gallen zur seitlichen Kollision. Beide Autos prallten darauf gegen die rechte Leitplanke. Ein 22-jähriger Lenker wurde weggeschleudert und blieb schwer verletzt liegen. Seine drei Mitfahrer zwischen 15 und 21 Jahren entfernten sich zu Fuss und wurden festgenommen. Der 36-jährige Fahrer im zweiten Auto wurde erheblich verletzt. (sda)

Im Hafturlaub rückfällig geworden

Ein 49-jähriger, verwahrter Sexualstraftäter hat auf Hafturlaub im Kanton St. Gallen mehrfach versucht, Callgirls sexuell zu nötigen.

ZÜRICH – Der Häftling hatte sich im offenen Vollzug in der Strafanstalt Pöschwies (Regensdorf) befunden. Die Strafanstalt erfuhr im vergangenen April von einem Vorfall vom 18. Februar 2006 in Gähwil SG. Daraufhin wurde der Mann sofort wieder in den geschlossenen Vollzug versetzt, wie Ueli Graf, Direktor der

Pöschwies, einen Bericht der «NZZ am Sonntag» bestätigt.

Bereits im November 2005 soll er in Wil SG versucht haben, ein Callgirl zu nötigen. Wegen versuchter sexueller Nötigung eröffnete das Untersuchungsamt Gossau SG ein Strafverfahren. In den 80er Jahren hatte sich der Häftling im Kanton Zürich wegen Vergewaltigungen von Prostituierten und Taxifahrerinnen vor Gericht verantworten müssen. 1991 wurde er zu viereinhalb Jahren Zuchthaus verurteilt. Weil eine stationäre Therapie versagte, wird er seit 1996 in der Strafanstalt Pöschwies verwahrt.

Da er kein «Hochrisiko-Täter» sei und in einer Einzeltherapie Fortschritte gemacht habe, seien ihm ab 2000 begleitete und ab 2003 unbegleitete Urlaube gewährt worden, sagte Graf auf Anfrage. Ab Ende März 2005 wohnte er ausserhalb der Strafanstalt im offenen Vollzug. In ein bis zwei Jahren hätte er laut Graf in Halfreiheit versetzt oder probeweise entlassen werden können. Seit dem 21. April 2006 ist der Mann nun aber wieder im geschlossenen Vollzug.

Der Zürcher Justizdirektor Markus Notter lässt gemäss dem Zeitungsbericht nun abklären, ob bei der

Beurteilung des Verwahrten Fehler passiert sind. Zudem will er wissen, warum es so lange dauerte, bis die Polizei den Justizvollzug informierte und warum der Häftling sich eine Identitätskarte beschaffen konnte. Diese hatte ihm ermöglicht, sich bei Polizeikontrollen auszuweisen, ohne seinen Urlaubspass zeigen zu müssen.

Vollzugslockerungen sind auch bei Verwahrten möglich, wie die Justizbehörden kürzlich mitteilten. Dabei gibt es fünf Stufen: Urlaub und Integration, offener Vollzug, Halfreiheit und berufliche Integration sowie probeweise Entlassung. (sda)