

**Kloten** Der «Gekröpfte» steht bei Lotsen und Piloten in der Kritik

# «Oberschneiser» attackiert Piloten

Thomas Morf, umtriebiger «Schneiser»-Präsident, greift Aeropers-Präsident Christian Frauenfelder an. Er bezichtigt ihn, beim «Gekröpfte» eine 180-Grad-Wendung vollzogen zu haben.



Thomas Morf

Patrick Huber

Tempi passati. 2003 hatte sich der Pilot und Präsident der Pilotengewerkschaft Aeropers Christian Frauenfelder in einem Artikel in der Verbandszeitschrift «Rundschau» noch positiv zum gekröpften Nordanflug (GNA) geäußert. Fünf Jahre später bezeichnet er den GNA als «fliegerischen Murks».

Die Retourkutsche kam umgehend. An der Generalversammlung (GV) des Vereins Flugschneise Süd-Nein (VFSN) musste sich Frauenfelder von VFSN-Präsident Thomas Morf harsche Kritik gefallen lassen. «Wer steuert die Aeropers? Und wie teuer war wohl Frauenfelders

Meinung?», soll Morf, der von seinen Anhängern gerne als «Oberschneiser» bezeichnet wird, gemäss dem «Glattaler» an der GV gesagt haben.

## «Klarer Rückschritt»

Konfrontiert mit Morfs Aussagen sagt Frauenfelder, die Zeichen hätten sich geändert. 2003 sei der GNA «quasi ein Minipfad» in den Händen der Politiker gewesen, die gegen die damals eingeführte Deutsche Verordnung kämpften, die dem Flughafen massive Probleme bescherte und noch beschert.

Mittlerweile betrachte der Pilotenverband die Angelegenheit aus einer anderen Perspektive. Priorität genieße die Sicherheit, dann gilt das Augenmerk der



Christian Frauenfelder

Effizienz und erst an dritter Stelle kämen die Belange der Bevölkerung. Es dürfe kein kompliziertes An- und Abflugverfahren zur Anwendung gelangen. Unter diesem Gesichtspunkt sei der «Gekröpfte» «ein Rückschritt ins Steinzeitalter». Aeropers habe durchaus Verständnis für die Belange der Bevölkerung, nur könnten nicht alle berücksichtigt werden.

## Weiter mit Südanflügen

Für Frauenfelder steht auch fest, dass der Flughafen Zürich seiner Rolle als internationale Drehscheibe nur dann gerecht werden könne, wenn er weiterhin von Süden und Osten angefliegen werden kann. Der GNA sei kein Standardverfahren, auch wenn dies von Morf im-

mer wieder behauptet werde. Fliegar sei er zwar, aber nur in beschränktem Ausmass. Das sei, wie wenn man auf der Autobahn zwischen Winterthur und Zürich auf die Nationalstrasse ausweichen müsse.

Auf das neue Anflugverfahren ist nicht nur die Aeropers schlecht zu sprechen, auch die Fluglotsen haben sich dazu klar negativ geäußert (der «ZU» berichtete). Für Langstreckenpilot Frauenfelder ist der «Gekröpfte» eine politische Angelegenheit, in die zudem «viel zu viel Fantasie» gelegt werde. Zudem sei überhaupt nicht klar, was passiere, wenn Deutschland die Drohung wahr mache und die Kontrolle des Luftraums bis zur Grenze übernehme.

## Weitere Verzögerung

Erst kürzlich hatte der Chef des Bundesamts für Zivilluftfahrt (Bazl) Raymond Cron eingeräumt, dass das Bazl noch ein paar Wochen oder Monate brauche, bis über das von der Flughafenbetreiberin Unique eingereichte Gesuch entschieden werden könne. Der Entscheid war ursprünglich auf Ende 2007 angekündigt worden.

**Kloten** Neue Gehörschutzsysteme für besonders lärmige Arbeitsplätze

# Schäden erst nach 15 Jahren bemerkbar

Lärm und Kohlenmonoxid sind fürs Ohr besonders schädlich. Das Flughafenpersonal ist deshalb mit Gehörschutzsystemen ausgerüstet.

An diesem regnerischen Vormittag herrscht auf dem Flughafen kein Hochbetrieb. Doch auf der Zuschauerterrasse sind die Triebwerke und Pushback-Traktoren trotzdem nicht zu überhören. «Lärm und Kohlenmonoxid sind fürs Gehör eine gefährliche Mischung», erklärt Toni Gander, Verkaufsmanager des Gehörschutzherstellers Phonak, an einer Medienkonferenz zum Internationalen Tag gegen Lärm. «Die Schäden sind erst nach rund 15 Jahren bemerkbar.» Dann aber sei es für Massnahmen zu spät.

## Hühner habens besser

Rund 15 Prozent der europäischen Bevölkerung leiden gemäss Gander un-



Moderne Gehörschutzsysteme blenden nur besonders lauten Lärm aus, wie Phonak-Verkaufsmanager Toni Gander demonstriert. (ost)

ter einer Hörschädigung – leider werde das Thema vielerorts noch immer nicht ernst genommen. Sind die feinen Haarsinneszellen in der Gehörschnecke erst einmal zerstört, ist der Schaden beim

Menschen irreversibel. Anders als beispielsweise beim Huhn, dessen Zellen sich innert weniger Wochen regenerieren können. Wo am Arbeitsplatz ein konstanter Lärmpegel von mindestens

85 Dezibel erreicht wird, ist ein Gehörschutz heute zwingend vorgeschrieben. So auch am Airport. Gemäss Gander erreicht ein Pushback-Traktor über 100 Dezibel, ein Flugzeug mit laufenden Triebwerken gar bis zu 110 Dezibel.

## Kommunikation trotz Dämpfung

«Unsere Mitarbeiter auf dem Vorfeld sind alle mit Gehörschutzsystemen ausgerüstet», erklärt Unique-Sprecher Marc Rauch. Dabei kämen vor allem Ohrstöpsel oder Klappenohrschützer zur Anwendung. Gerade für Arbeitsplätze an denen trotz Lärm kommuniziert werden muss, gibt es heute aber auch weit ausgefilterte Systeme. Bei diesen sind exakt an die Ohrmuscheln angepasste Dämpfer mit Lautsprechern versehen, welche nur den gewünschten Lärmpegel übertragen und an ein Funkgerät oder Mobiltelefon angeschlossen werden können. Nachteil: Die Kosten belaufen sich rasch einmal auf mehrere 100 Franken pro Mitarbeiter. (ost)

Rom/Mailand

# Alitalia-Aktien legen zu

Nach dem Wahlsieg von Silvio Berlusconi sind die Alitalia-Aktien stark gestiegen.

Der Sieger der italienischen Parlamentswahl Silvio Berlusconi hat angekündigt, alles ihm Mögliche zur Rettung der Fluggesellschaft Alitalia zu tun. Auf diese Ankündigung folgte ein Kursprung der Alitalia-Aktien.

An der Börse in Mailand legten die Papiere des angeschlagenen Unternehmens 18 Prozent auf 59 Eurocent zu. Dutzende Unternehmer seien bereit, in die Airline zu investieren, sagte Berlusconi. Das Überleben von Alitalia sei eine der ersten dringenden Aufgaben, die er nach seiner Amtsübernahme angehen werde. Er hatte im Wahlkampf die mittlerweile gescheiterten Übernahmepläne des französisch-niederländischen Konkurrenten Air France-KLM abgelehnt.

Wie die Zukunft aussehen soll, ist alles andere als klar. Viel Zeit für eine Lösung bleibt Berlusconi nicht. Die Fluggesellschaft hat nach eigenen Angaben zwar kurzfristig ausreichend Geld, doch macht sie jeden Tag Verluste in Höhe von mehr als 1 Million Euro. Weitere staatliche Hilfen wurden von der Europäischen Union untersagt. (sda)

# Weltstädtische Provinzposse



Patrick Herr, 43, war bis heute Skyguide-Sprecher. Der bekennende FCB-Fan arbeitet künftig wieder als Journalist in Basel. Er wohnt in Reinach BL.

Ja wo kommen wir denn hin? Wollen diese Fussballspielbesucher doch tatsächlich nach dem Match am selben Abend wieder heimfliegen. «Zmitts i dr Nacht!» Wo doch jeder weiss – und es steht auch in der Hausordnung im Gang, die hängt neben dem Plastikfrühlingsstrauß – dass nach 22 Uhr Ruhe und Ordnung zu herrschen haben. Und das auch gleich noch an drei Tagen.

D-r-e-i Tage! Das muss man sich mal vorstellen. Gebt denen doch gleich den Wöschchuchischlüssel, oder?!

«Wir leben Zürich», das ist unser Slogan. Aber doch nicht bis morgens um 2. Nur weil irgendein dahergelaufener

Tschuttimatschbesucher wieder heim will, oder? Ja um Himmelsheiligens willen – wo sind wir denn?

Zürich ist eine Weltstadt, das urbane Zentrum helvetischen Seins, der Nabel und das Hirn der Schweiz, da sind wir Zürcher mit uns einig. Aber so gehts doch nicht. Wir sind uns anderes gewohnt. Ausweis zeigen, unauffällig verhalten, Bahnhofstrasse, Geld dalassen – Adieu. Sauber, leise, profitabel. Zu Büro- und Ladenöffnungszeiten. Und die wollen nachts nach dem Euro-Spiel heimfliegen.

Hat ja niemand gesagt, sie sollen herkommen, oder? Wenn sie schon keinen Stutz haben? Schauen Sie sich doch mal die Zürcher Homepage an, dort stehts doch: «Ob Shopping vom Feinsten, Kunst und Kultur auf internationalem Niveau, ein pulsierendes Nachtleben, kulinarische Köstlichkeiten oder Erholung in der Natur: In Zürich finden Sie das alles und noch viel mehr. Eben! Das spricht doch eine andere Klientel an. Wir sind Zürich, kein Reka-Ferienort.

Hat sie recht, die Regierung. Dieses Gesuch für diese Nachtflüge kann und darf man nur widerwillig eingeben, wegen dem Image und so. Ich meine, es

gibt ja ausser dem Image sonst keinen Grund, seine Besucher freundlich oder herzlich zu empfangen, oder? Schon gar nicht nach 22 Uhr. Alles was recht ist. Wir führen uns ja auch anständig auf, wenn wir auf Besuch sind. Wenn man zu anderen Leuten geht, nimmt man die Finken mit, ist leise im Treppenhaus – man weiss, was sich gehört und was erlaubt ist. Ist doch normal, oder? Kann man doch auch von anderen verlangen, gelled Si!

Wenn wir im Süden sind? Vergessen Sies. Das ist was völlig anderes. Sind schliesslich Ferien. Ausserdem sind die es gewohnt, wenn nachts um 12 noch Betrieb ist. Die müssen ja nicht arbeiten. Also... nicht so viel wie wir. Ausserdem leben die vom Tourismus, da muss man Kompromisse machen, oder? Und hier, im dichtest besiedelten Gebiet unseres Landes, wo weiss Gott kein Millimeter Unkraut mehr zwischen diesem und säbigem Gartenhag Platz hat, hier hat es auch keinen Platz mehr für solche Kompromisse. Da mag es einfach nichts mehr leiden, schon gar nicht nach 22 Uhr und das auch noch an drei Tagen.

Ich meine, das ist doch völlig klar. Das sehen Sie doch auch so, oder?

Sideline

Testflug

# Hübscher als der Allianzpartner



Florian Schaefer

**Gebucht und bezahlt:** Flug Zürich-Wien und zurück mit Fly Niki, inklusive drei Übernachtungen mit Frühstück im Mittelklassehotel Donauwalzer. Gebucht 72 Stunden vor Abflug über den Lastminute-Anbieter L'Tur. Bezahlte knapp 550 Franken – und das in der Woche nach Ostern. Das Paket war auf der Website nicht zu finden. Wer kurzfristig persönlich vorbeischaute, hat mehr Optionen und kann eine Beratung in Anspruch nehmen.

**Vor dem Abflug:** Erfahrung zum nachrechnen: Dauert ein Flug weniger lang als die 120 Minuten, die man vor Abflug am Flughafen ist, erreicht man die Maschine auch dann noch, wenn man die Ankunftszeit für die Abflugzeit hält. Und das sogar dann, wenn der Airbus mit der lustigen Insektenbemalung am Dock Midfield (E) steht.

**Über den Wolken:** Fly Niki ist die (neue) Airline von Exrennfahrer Andreas Nikolaus «Niki» Lauda. Die Billig-Fluggesellschaft steht in einer Allianz mit Air Berlin; die Service-Leistungen sind faktisch identisch. Abgesehen davon, dass das Personal in neckischen Jeans-Uniformen freundlicher und etwas hübscher ist als beim grossen Allianzpartner. Geworben wird mit dem Spruch «Double Satisfaction» (etwa «doppelte Befriedigung»). Die Beinfreiheit tendiert gegen Null, dafür erhalte ich ein Doppelstöcker-Sandwich, eine Cola und einen Kaffee umsonst. Für 60 Minuten Flugzeit mehr als genug. Die Landung in Wien erfolgt pünktlich.

**Gesamturteil:** Worauf sich die «doppelte Satisfaktion» bezieht, darf der Reisende wohl selber entscheiden. Die Leistungen gehen jedenfalls mehr als in Ordnung. Die Bordunterhaltung ist zwar eher dürftig. Mr. Bean hat mit Bildstörungen zu kämpfen und die Kopfhörer würden 2 Euro kosten. Darauf verzichtet man aber gerne, die Voralpen sind bei schönem Wetter ohnehin viel spannender.

London

# British Airways feuert nach Chaos Manager

Die Fluggesellschaft British Airways (BA) hat Konsequenzen aus dem Desaster bei der Neueröffnung des neuen Terminals am Londoner Flughafen Heathrow gezogen. Sie feuerte gestern mit Betriebschef Gareth Kirkwood und dem Leiter des Kundenservices David Noyes zwei hochrangige Manager, teilte die Airline mit. Künftig sollen beide Aufgaben nur noch von einer Person wahrgenommen werden. Nach der Öffnung des 5,3 Milliarden Euro teuren Terminals 5 im vergangenen Monat waren Hunderte Flüge gestrichen worden. Zehntausende von Gepäckstücken blieben liegen.

BA-Chef Willie Walsh hatte einen Rücktritt abgelehnt. Die Pannen kosteten bisher mehr als 16 Millionen Pfund (knapp 32 Millionen Franken). (sda)

Redaktion Flughafen

Patrick Huber (ph), Tel. 043 816 45 08  
Oliver Steimann (ost), Tel. 043 816 45 07  
Fax 043 816 45 05  
E-Mail: flughafen@zuonline.ch

«Zürcher Unterländer»  
Postfach 2574, 8060 Zürich