

Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens

Nr. 23

Information 3/1994

Juli-September

Lärmbomber – politischer Wille in Tirol

In Kürze soll der Entwurf für ein österreichisches Fluglärngesetz vorliegen. Darin werden medizinische Aspekte wieder nicht bzw. nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt. Der Grund hierfür ist Innsbruck. Dann könnten die Lärmbomber mit in Innsbruck gemessenen Spitzenpegeln bis 105,8 dB hier nicht mehr landen. Das Verkehrsministerium beruft sich jedoch darauf, daß die Landung solcher Flugzeuge der politische Wille in Tirol ist. Wir haben Landeshauptmann Dr. Weingartner und Bürgermeister DDr. van Staa schriftlich gefragt, ob es wirklich der politische Wille der Tiroler Politiker sein kann, die Bevölkerung einem derart unzumutbaren Lärm auszusetzen. LH Weingartner gab zunächst keine Antwort. Auf nochmalige Urgenz teilte er uns mit, daß er aufgrund unseres Schreibens vom Verkehrsministerium ein lärmmedizinisches Gutachten angefordert hat. In unserer Antwort haben wir dem Landeshauptmann mitgeteilt, daß es keiner weiteren Gutachten mehr bedarf und es endlich an der Zeit wäre, zu handeln. Aus einem von der Flughafenbetriebsgesellschaft in Auftrag gegebenen Gutachten aus dem Jahre 1985 geht hervor, daß bei der Landung von Chapter II-Flugzeugen 5,8 km in der Länge und 1,5 km in der Breite unverbaut sein sollten! Mit anderen Worten: Den Flughafen dürfte es hier gar nicht geben! Es wurde der Einsatz von kleineren und leiseren Maschinen empfohlen. Nach dem Chapter II-Verbot landen nun aber immer größere Maschinen, deren Lärm dem der Chapter II-Flugzeuge um nichts nachsteht. Will der Landeshauptmann mit diesem Gutachten nur wieder Zeit gewinnen? Fehlt wirklich der politische Wille für eine Änderung der rund um den Flughafen herrschenden Mißstände?

Auf unsere Forderung nach Erweiterung der Lärmmeßanlage in Allerheiligenhöfe ist weder LH Weingartner noch BM van Staa eingegangen.

Was tut Bürgermeister van Staa in Sachen Flugverkehr?

Diese Frage wird immer wieder an uns gerichtet. Noch wissen wir es nicht. In seiner Antwort auf unser bereits erwähntes Schreiben hat er ein Gespräch mit Flughafendirektor Jilg angekündigt. Seither haben wir aber nichts mehr von ihm gehört. Bürgermeister van Staa hat ein sehr schweres Erbe angetreten. Aus diesem Grunde haben wir ihm eine gewisse "Schonzeit" eingeräumt. Wir erwarten jedoch, daß der Herr Bürgermeister seine vor der Wahl gegebenen Versprechen halten und sich für die Bürger dieser Stadt einsetzen wird.

Parlamentarische Bürgerinitiative der Österreich-Plattform Fluglärm

Am 7. Juni 1994 hat eine vom Dachverband initiierte Anhörung der Bürgerinitiativen gegen Fluglärm vor dem Petitionsausschuß des Parlaments stattgefunden. (Auch einige Mitglieder unserer Schutzgemeinschaft haben die hierfür notwendigen Unterschriften geleistet). Sprecher der Bürgerinitiativen waren ein Vertreter der Bürgerinitiative Schwechat sowie ein Wiener Rechtsanwalt. Ob und welche Hilfe die Parlamentarier leisten werden, ist noch offen.

Parlamentarische Anfrage von NR. Dr. Niederwieser und Genossen vom 26. 5. 1994

Der Flughafen Innsbruck bietet, obwohl in den letzten Jahren Maßnahmen zur Lärmvermeidung gesetzt wurden, den Anrainern nach wie vor Anlaß zur Beschwerde. Die Beeinträchtigung durch Fluglärm, insbesondere die Nichteinhaltung von Betriebszeiten (so werden beispielsweise auch in der Zeit zwischen Mitternacht und 5.00 Uhr "notwendige Triebwerksprobeläufe" gestattet und auch durchgeführt, und den Anrainern wird eine Nachtruhe von maximal 5 Stunden zugestanden) und schließlich die jährlichen Flugfrequenzsteigerungen, lassen die Wohnbevölkerung im Bereich des Innsbrucker Flughafens an der Sinnhaftigkeit ihrer jahrelangen Bemühungen - den Lebensraum trotz Flughafen durch Schutzbestimmungen zu erhalten - zweifeln.

Die Antwort von Verkehrsminister Klima auf die gestellten 5 Fragen war äußerst unbefriedigend und zeigt nicht einmal im Ansatz Interesse an den Problemen der Bevölkerung.

Unsere Beschwerde an Minister Klima wegen der lauten Flugzeugtype MD80 wurde in der üblichen Weise beantwortet. Schon Dr. Günter Nennung hat sich in der Kronenzeitung über die rotzigen Antworten von Verkehrsminister Klima geärgert! Und da kündigt Bundeskanzler Vranitzky auch noch an, daß er seine (teilweise verzichtbare) Mannschaft nicht austauschen will!

Sportflieger - aus für Schmarotzertum?

Das ist doch nicht normal, daß ich früher 120 Schilling für die Überprüfung meines Flugzeuges gezahlt habe und jetzt über 8000", bleibt Dieter Lukesch, ÖVP-Abgeordneter und Hobbyflieger, der Mund offenstehen.

„Es ist doch Wahnsinn“, kann Christian Ortner, Innsbrucker Rechtsanwalt und Hobbyflieger, die Praktiken des Privatamtes nicht fassen. „bei den vorgeschriebenen Kontrollen der Flieger muß extra ein Exkurs zum Wien“

◀ Aus "Wirtschaftswoche"
Nr. 29 v. 14. Juli 1994

Seit der Privatisierung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZ) - jetzt Austro-Control-GmbH - muß für seine gutdotierten Beamten jährlich eine Milliarde Schilling hereinfließen. Bisher "erwirtschaftete" das BAZ jährlich ein Defizit von 350 Millionen, die der Steuerzahler zu berappen hatte. Jetzt, da die Fliegerlobby infolge Privatisierung für ihr Hobby selbst aufkommen muß, erstickt die Austro-Control-GmbH laut "Wirtschaftswoche" in Tausenden von Rechtsmitteln, weil zahlreiche Vereine und Fluglinien die von ihnen verursachten Kosten nicht zahlen wollen und gegen jede Zahlungsaufforderung Einspruch erheben. Uns bleibt auch der Mund offen, aber wegen der Unverfrorenheit dieser Fliegerlobby. Um Kosten zu sparen, bietet der Aero-Club den Fliegern nun billige Dienstleistungen an, die Gehälter für die rund 1000 Beamten im BAZ müssen aber trotzdem bezahlt werden. Sollen vielleicht weiterhin die Steuerzahler als Melkkühe dienen? (PS. Dr. Dieter Lukesch ist Tiroler ÖVP-Abgeordneter im Nationalrat).

Und weil dieser Fliegerlobby viele Prominente aus Politik und Wirtschaft angehören, darf auch kein ...

Betriebszeit – ein abgekarteter Gummiparagraph

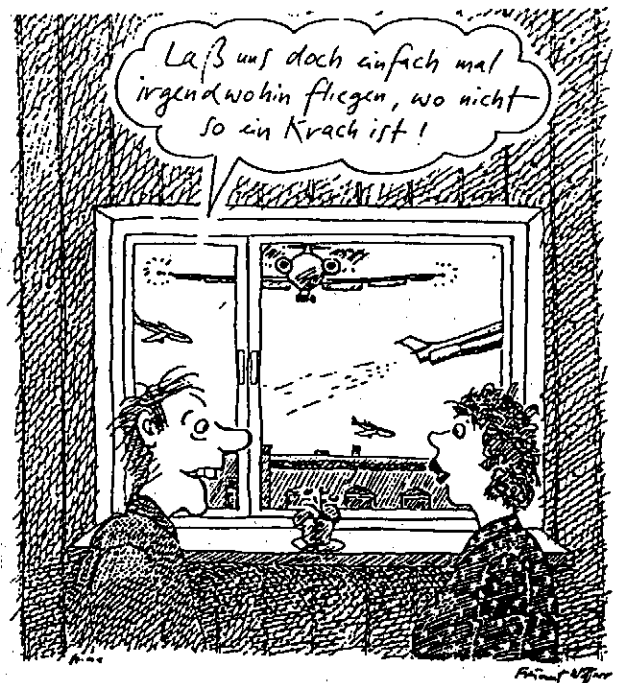
Sektionsleiter Dr. Stadler teilte mit Schreiben vom 18.4.1994 bezüglich Betriebszeit am Innsbrucker Flughafen folgendes mit:

Bezüglich der erwähnten Betriebszeitenregelung auf dem Flughafen Innsbruck muß ich darauf hinweisen, daß die tägliche Betriebszeit nach wie vor 6.30 Uhr Ortszeit bis 20 Uhr Ortszeit ist. Ausnahmen gibt es lediglich für gewerbsmäßige Flüge, sofern die eingesetzten Flugzeuge den Gesamtlärmpegel der anerkannt leisen Luftfahrzeugtype Dash 8 nicht überschreiten. Nur für derartige Flüge mit Propeller- und Turbopropflugzeugen gilt eine Betriebszeit von 6.00 Ortszeit bis 23.00 Uhr Ortszeit, wobei zwischen 22.00 Uhr Ortszeit und 23.00 Uhr Ortszeit diese leisen Propeller- und Turbopropflugzeuge nur mehr landen und nicht mehr starten dürfen. Strahlflugzeuge, welche maximal den Landelärmpegel einer Dash 8 aufweisen, dürfen – und zwar ausschließlich bei gewerbsmäßigen Flügen – zwischen 20.00 Uhr Ortszeit und 23.00 Uhr Ortszeit nur landen.

Wissen Sie nun, wer eigentlich die oben zitierte Betriebszeit von 6,30 Uhr bis 20 Uhr einhalten muß? Selbst die Magistratsdirektion Innsbruck hatte Zweifel und Bedenken geäußert. Aber das präpotente Duo Niescher/Wallnöfer samt seinen Vasallen sowie die ganze SPÖ-Riege mit Ausnahme von StR. Dr. Rettenmoser und die FPÖ haben dieser Betriebszeit ohne Rücksicht auf die Bevölkerung zugestimmt. Und dies bei einem Landelärmpegel der Dash 8 bis 96,6 dB !!

Trotz einer großzügig ausgebauten Lärmmessanlage in Salzburg wurden vom dortigen Umweltamt 400 Starts und Landungen der Dash 8 gemessen. Der höchste gemessene Lärmpegel erreichte in Salzburg 74 dB! Die Flughafenrainer von Innsbruck sind aufgrund der Lage des Flughafens einer weit größeren Lärmbelastung ausgesetzt. Eine Ausdehnung der Betriebszeit, die weit über jene in Salzburg hinausgeht, ist daher eine besondere Frechheit der Flughafenbetriebsgesellschaft und der Politiker. Außerdem darf die vom Verkehrsministerium genannte Zeit "aus besonderen Gründen" noch um eine Stunde überschritten werden.

Wir alle müssen uns daher verstärkt zur Wehr setzen, denn bei dem wachsenden Angebot, insbesondere nach einem EU-Beitritt, wird eine solche Betriebszeit zu einem immer größeren und letztlich unbeherrschbaren Problem werden.



In eigener Sache: Mitarbeiter gesucht!

Unser Team hat sich leider verkleinert. Zwei unserer engsten Mitarbeiter sind von Innsbruck weggezogen und unser langjähriger, zuverlässiger Kassier will aus triftigen gesundheitlichen Gründen seine Funktion zurücklegen. Im Interesse der Allgemeinheit muß jedoch die Arbeit weitergehen, sie darf aber nicht auf einigen wenigen lasten. Wir sind daher auf der Suche nach Ersatzmännern/frauen. Die Arbeit ist sehr interessant und gibt einen tiefen Einblick in das politische und rein wirtschaftlich orientierte Denken. Wer hat Interesse, mitzuarbeiten? Es gibt verschiedene Tätigkeiten, die jeder verrichten kann (z.B. Versand). Wer möchte in unserer Redaktion mitarbeiten und vielleicht unsere Zeitung besser und schöner gestalten? Wir hoffen, daß sich viele unserer Mitglieder in ihrem eigenen Interesse engagieren werden. Meldungen erbeten: Schriftlich an die Schutzgemeinschaft, Karl-Innerebner-Str. 54, Tel. 27 24 64 oder Tel. 27 67 83.

RISIKO AM HIMMEL: Immer häufiger

Dem Flugkapitän stand der Angstschweiß auf der Stirn. Für einen kurzen Augenblick war er unachtsam gewesen und beim Anflug auf die Piste 11 des Flughafens Schwechat um 500 Meter zu tief gesunken. Es war der Abendflug Tyrolean 079 von Innsbruck nach Wien. Die Maschine vom Typ Dash 8 befand sich über dem Wienerwald in dichten Wolken, als plötzlich die grellen Blitze eines Zusammenstoßwarnlichtes vor den Cockpitfenstern unmittelbare Gefahr signalisierten. Wegen der zu geringen Flughöhe hätte die Tyrolean-Turboprop beinahe ein anderes Flugzeug gerammt. Die Passagiere merkten nichts vom „Near Miss“, wie solche Nahsituationen im Fachjargon genannt werden. Pech bei der Sache: Die überforderten Tiroler hatten ausgerechnet das Dienstflugzeug der Luftfahrtbehörde aufs Korn genommen.

Start ohne Instrumente. Auch der harte Konkurrenzkampf für billige Tickets vermindert die Sicherheit. Beispiel Flughafen Innsbruck am 2. April 1994: Auf dem Vorfeld steht eine Tyrolean-Turboprop der Type Dash 7 mit dem Kennzeichen OE-LLU. Kapitän des geplanten Fluges ist Hans Siegl, stellvertretender Flugbetriebsleiter von Tyrolean und damit für die Sicherheit im Unternehmen verantwortlich.

Schon bei der Vorflugkontrolle stellt Siegl fest, daß durch den Regen der vergangenen Nacht wegen mangelhafter Abdeckung Wasser in das Instrumentensystem eingedrungen ist. An sich ein Grund, das Flugzeug gar nicht erst in Betrieb zu nehmen. Siegl entscheidet anders, um seine Passagiere nicht zu vergraulen. Doch schon beim Wegrollen aus der Parkposition zeigen die Höhenmesser falsch an. Beim Startlauf bleiben dann auch noch die lebenswichtigen Fahrtmesser hängen. Nach dem Abheben von der Piste gibt es plötzlich Alarm: Die Bodenannäherungswarnung heult auf, und eine Anzeige meldet einen Triebwerksfehler. Im Sichtflug und ohne ausreichende Instrumente schaffen die beiden Piloten die Rücklandung auf der Piste 08 in Innsbruck. Kapitän Siegl hatte durch den fragwürdigen Start seinen Copiloten, eine Stewardess und 17 Passagiere einem hohen Risiko ausgesetzt.

Nikis Boeing in der Wiese. Auch kleine Fehler können teure Folgen haben und lassen erkennen, unter welchem Druck die Airline-Manager manchmal sogar höchstpersönlich stehen. Kapitän Bernd Gausterer und sein Copilot Richard Taylor hatten die Boeing 767-300, Kennzeichen OE-LAX, der Lauda-air im vergangenen Winter sicher von München nach Wien pilotiert. Auf dem leicht vereisten Roll-

weg hatten es die Piloten dann aber zu eilig. Beim Abrollen rutschte die Maschine aus einer Kurve in die Wiese. Kein Schaden an Passagieren und Flugzeug, aber die Boeing rührte sich zunächst mit eigener Kraft keinen Zentimeter weiter. Chef Niki Lauda fürchtete den Imageverlust durch die „gestrandete“ Maschine. Also setzte sich der Gasaltmeister selbst an die Hebel der Triebwerke, gab vollen Schub und ackerte mit der Boeing Furchen ins Schwechater Gras. Die Folge: Schäden am Fahrwerk und eine teure Inspektion. Keine Freude für Niki Nationale, der erst einige Monate zuvor einen Kapitän wegen eines kunstflugartigen Manövers über Innsbruck entlassen hatte. Der Lauda-Pilot ist nach einem mißglückten Landeanflug auf die Tiroler Landeshauptstadt, der wegen des Talkessels und der oft stürmischen Winde als kritisch gilt, vom vorgeschriebenen Anflugverfahren abgewichen. Mit einem steilen Kurvenflug versuchte er zu retten, was zu retten war. Beobachtern am Boden verschlug es dabei die Sprache, und das Kabinenpersonal soll sich nach inoffiziellen Statements aus Laudas Zentrale geweigert haben, weiterhin mit diesem Flugzeugführer zu fliegen.

Heinz Drstak

Bericht in der „Tiroler Krone“ bestätigt

Fast Flugzeugunglück über Stadt Innsbruck!

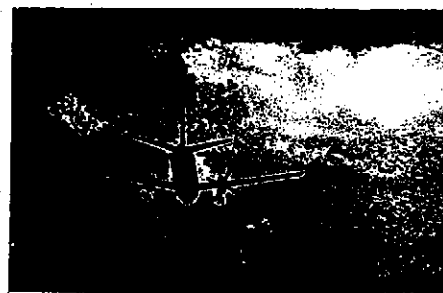
Blieb Innsbruck am 2. Juli nur haarscharf von einer Flugzeugkatastrophe verschont? Diese Frage stellte die „Tiroler Krone“ vor zehn Tagen der Flugsicherung. Die wußte von nichts. Nach weiteren Recherchen in Wien heißt die Antwort nun „Ja“. Skandalös: In Innsbruck wollte man den Vorfall offensichtlich vertuschen.

„Ihr solltet lieber nicht stören, wir brauchen unsere Ruhe“ und das „ganze sei ein Gerücht“, hieß es am 2. Juli, als die „Tiroler Krone“

brauchte! Denn tatsächlich, das bestätigte nun das Bundesamt für Zivilluftfahrt in Wien, kam es am 2. Juli um 12.07 Uhr beinahe zur Katastrophe. „Der französische Pilot eines Motorseglers hatte über Funk Anweisungen bekommen, der Air UK A 880 Platz zu machen.“ Aber er hielt sich nicht daran. Im letzten Moment wurde eine Katastrophe durch ein reaktionsschnelles Flugmanöver des britischen Piloten gerade noch verhindert.

VON CLAUD MEINERT

am Flughafen Innsbruck nach einer von mehreren Augenzeugen beobachteten Fast-Karambolage zwischen einem Motorsegler und einer britischen Chartermaschine fragte. Jetzt wissen wir, warum man dort Ruhe



Gefahr: Alpine Flughäfen verlangen oft haarsträubende Manöver.

Aus "NEWS" Nr. 24
vom 15. Juni 1994
"DICKE LUFT" (gekürzt)

Impressum: Herausgeber und Medieninhaber:
Schutzgemeinschaft zur Verminderung
schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker
Flughafens, Karl-Innerebner-Str. 54, 6020
Druck: Steiger-Druck, Axams
Kontaktadresse: Hilde Raich, Karl-Innerebner-Str. 54, 6020 Innsbruck, Tel. 272464