



Verein

Schutzgemeinschaft

zur Verminderung schädlicher Auswirkungen
des Innsbrucker Flughafens

Nr. 30

Information 2/1996

April - Juni

Internationale Plattform gegen Flugemission gegründet

Zahlreiche Vereine und Bürgerinitiativen aus den EU-Mitgliedsländern, der Schweiz und Slowenien haben sich in einer internationalen Plattform zusammengeschlossen und ein Manifest für einen menschen- und umweltgerechten Flugverkehr an die Kommission der Europäischen Gemeinschaft, das Europäische Parlament, die Regierungen der Mitgliedsstaaten usw. gerichtet, wie auch die Presse informiert. Das Manifest enthält 14 Forderungen, wobei die Kostenwahrheit im Luftverkehr d.h. zumindest eine steuerliche Gleichstellung mit Straße und Bahn an vorderster Stelle steht.

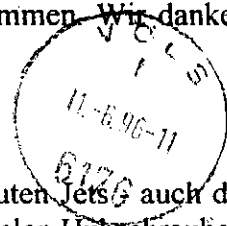
Mehrere Vereine gegen Fluglärm, darunter auch unsere Schutzgemeinschaft, haben Mitarbeit geleistet. Die Organisation wurde vom **Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Bozen** übernommen. Wir danken dem Dachverband, daß er soviel Mühe in diese umfangreiche Arbeit investiert hat.

Massive Beschwerden

Schon jetzt zeichnet sich ein lauter Sommer ab. Die große Anzahl der Charterflüge mit lauten Jets, auch die Fokker F 70 von Tyrolean Airways kann nicht als leise bezeichnet werden - aber auch die vielen Hubschrauberflüge (keineswegs nur Rettungsflüge!), Sportflieger (Nichteinhaltung der Mittagsruhe) usw. haben bereits zu zahlreichen Beschwerden geführt. Die Gesundheit der Bürger wird zunehmend beeinträchtigt. Ein Ergebnis der "bürgernahen" Politik!

Nach verhältnismäßig wenigen nächtlichen Triebwerksprobeläufen durch Tyrolean Airways in den Monaten Februar und März (vermutlich wegen der durchgeführten Lärmmessungen) nehmen diese wieder immens zu. Diesbezügliche Beschwerden werden von uns selbstverständlich weitergeleitet, wir halten es aber für unerlässlich, daß sich die Betroffenen selbst an die zuständigen Politiker wenden. Aufgrund unserer Vorsprache im Büro des Landeshauptmannes im April 1996 hat der Landeshauptmann in einem nachfolgenden Brief die Zusage gegeben, ein grundsätzliches Gespräch mit der Obersten Zivilluftfahrtbehörde zu führen, um eine Verbesserung des Ist-Zustandes zu erreichen.

Das **Flughafen-Umwelt-Forum** arbeitet. Ende Mai wurden von Ing. Jell die Meßdaten präsentiert. Nun ist ein intensives Studium notwendig. Wir werden darüber noch berichten.



Treffen der Innsbrucker und Bozner Stadträte

Der Innsbrucker Stadtrat besuchte zum ersten Mal nach über 100 Jahren Bozen. Anlaß des Treffens mit Bozner Kollegen war, über gemeinsame Probleme, aber auch Gegensätzliches zu sprechen.

Bürgermeister van Staa zum Bozner Flughafen:

In Sachen Flughafen rät van Staa den Boznern allerdings ab: „Wirtschaftlich rentabel sind nur Charterflüge, allerdings bringen diese unerträglichen Lärm für die Bewohner mit.“

Dolomiten, 21.3.1996

Fern von Innsbruck liefert BM van Staa das Einbekenntnis, daß Charterflüge unerträglichen Lärm verursachen und rät den Boznern von der Errichtung eines Flughafens ab. Und was sagt van Staa in Innsbruck? Vor der Wahl war er dafür, daß die großen und lauten Flugzeuge in München statt in Innsbruck landen. Heute schweigt er dazu und hat dem Vorstand der Schutzgemeinschaft in den zwei Jahren seiner "bürger-nahen" Amtstätigkeit bis heute keinen Gesprächs-

termin gewährt. Da Politiker aber immer etwas anderes meinen, als sie sagen, glauben wir keinesfalls, daß sein Bedauern der durch Charterflüge lärmgeplagten Bozner Bevölkerung gegolten hat, sondern vielmehr der Sorge, der Innsbrucker Flughafen könnte weniger Gewinne einfahren und die Ausbaumaßnahmen könnten in Frage gestellt sein. **Es geht den Politikern immer nur ums Geld und nicht um die Menschen!**

Die von Bürgermeister van Staa vor der Wahl versprochene "Wende" ist für viele Bürger nicht eingetreten, denn Umweltprobleme scheint es für ihn überhaupt nicht zu geben. Der Tatsache, daß durch die Hangverbauung in der Höttinger Au wie auch die Errichtung der bereits beschlossenen Siedlung Hötting-West (Harterhof-Gründe) die künftigen Bewohner vom Flugbetrieb allesamt schwer betroffen sein werden, wird überhaupt nicht Rechnung getragen. Noch dazu wurde am Nordhang die Baudichte drastisch angehoben. Dadurch wird ein immer größerer Personenkreis vom Fluglärm betroffen.

1000 Schilling Pachtzins für 1,2 Millionen Quadratmeter

Aufgrund des Schreibens von Bundeskanzler Vranitzky, u.a. die Kostenwahrheit am Innsbrucker Flughafen betreffend (siehe unser Mitteilungsblatt 4/1995!), kam es über unsere Veranlassung zu einer parlamentarischen Anfrage durch die "Grünen" in Wien.

Hier die Antwort von Wirtschaftsminister Dr. Johannes Ditz (Auszug):

Vor mehr als 30 Jahren wurden mit allen österreichischen Flughäfen d.s. Innsbruck (1,2 Mio m²), Salzburg (1,2 Mio m²), Linz (0,63 Mio m²), Klagenfurt (1,8 Mio m²) und Graz (2,8 Mio m²) **unkündbare Verträge auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Der Pachtzins wurde mit je 1000 Schilling jährlich festgelegt, um den Flugverkehr zu fördern.** Laut Ditz sind aus heutiger Sicht die niedrigen Pachtzinse gewiß unbefriedigend.

Vor einiger Zeit hat die Finanzprokuratur auf Ersuchen des Wirtschaftsministeriums einen solchen Vertrag geprüft und keine Möglichkeit für den Bund gefunden, den Vertrag vorzeitig zu beenden oder eine Änderung zu seinen Gunsten zu erzwingen. Versuche, die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft freiwillig zu einer Änderung zu bewegen, blieben ohne Erfolg. Eine gute Lösung wäre die Veräußerung der Liegenschaften an die Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft. Dazu müßten aber die Gesellschafter das Kapital der Gesellschaft stark aufstocken. Die Gebietskörperschaften - als Mitgesellschafter - waren dazu aber nicht bereit.

Ditz weiter: "Von einem Schaden kann nicht gesprochen werden, da weder ein Versäumnis des Bundes, noch eine Schädigung durch Dritte vorliegt".

Dies ist wieder einmal ein Beispiel mehr, wie in den Ministerien zum Nachteil der Steuerzahler gearbeitet wird, indem Verträge abgeschlossen werden, die auf "ewige Zeiten" ihre Gültigkeit haben.

Verein sucht für seine Mitglieder auf unbestimmte Zeit 1,2 Millionen Quadratmeter Grund in ruhiger Lage zu pachten. Preisvorstellung Schilling 1000 pro Jahr. Angebote bitte an die Schutzgemeinschaft.

■ OBERÖSTERREICH
LINZ - Flugzeug fegte Ziegel vom Dach. Der Sog eines türkischen Charter-Flugzeuges „deckte“ im Juli 1995 das Dach eines Hauses nahe des Flugplatzes Linz-Hörsching ab. Ein Gesetz für solche Fälle gibt es nicht. Nach längerem Hin und Her und mehreren parlamentarischen Anfragen bezahlte der Flughafen als Kulanzlösung 10.000 Schilling Schadenersatz an den Hausbesitzer.

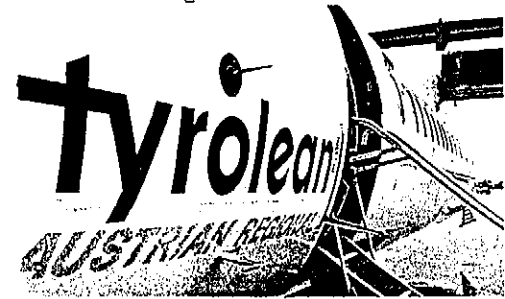
Nicht nur in Innsbruck!



Geschädigte und entrechtete Bürger!
Wann beseitigen Ministerien und Politiker endlich diesen gesetzeslosen Raum?

Die Airline für starke Nerven

Unter obigem Titel veröffentlichte der "Wiener" in seiner Ausgabe 10/1995 einen vierseitigen Bericht über diverse Pannen und Methoden bei Tyrolean Airways, die wir aus Platzgründen erst jetzt und nur auszugsweise wiedergeben können.



Risikante Blindflüge, brennende Bremsen, Ignoranz gegenüber Flugvorschriften aller Art: Ex-Mitarbeiter von tyrolean airways unterstellen der Airline am Inn eklatante Mängel bei der Flugsicherheit.

dokumentation von ALWIN SCHÖNBERGER

Um 20 Uhr spielen die Instrumente verrückt. Die Cockpit-Beleuchtung fällt aus, Meßanzeigen verlöschen, jäh reißen alle Funkverbindungen ab. Kapitän Gerd Pansy muß feststellen, daß er in der nagelneuen Fokker 70 mit einem bedrohlichen Teilausfall der Elektrik zu kämpfen hat, und leitet den Notsinkflug ein.

Kaum eine Minute zuvor ist der 250 Millionen Schilling teure Jet der tyrolean Airways noch ruhig in einer Höhe von 9000 Metern über dem Großraum München dahingeglitten. Schlagartig herrscht nun Panik an Bord des Fluges VO/OS 187 von Wien nach Stuttgart.

Geschirr klirrt, die Sauerstoffmasken klappen herunter, der Druck in der Maschine fällt rasant. Der tyrolean-Jet verschwindet vom Radar der Münchner Flugsicherung. Vom Tower alarmiert, rasen Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei los. Mit Lichtsignalen dirigieren die Münchner Lotsen die Maschine zur Landebahn.

Es ist Donnerstag, der 31. August 1995, 21.29 Uhr, als der Jet schließlich zur Notlandung aufsetzt. Sieben der 76 Passagiere erlei-

den Kreislaufschwächen, Herzbeschwerden oder Schocks. Als Grund für das Teilversagen der Bordelektronik in der Maschine, die erst am Morgen dieses Tages wegen eines Defekts in der Schubumkehr verspätet abgeflogen ist, wird eine schadhafte Sicherung oder Diode vermutet – die genaue Ursache muß ebenso erst von einer Expertenkommission geklärt werden wie allfällige Schuldfragen.

Daß die 735 Mitarbeiter und 23 Flugzeuge starke Airline am Inn sonst bislang von skandalträchtigen Schlagzeilen verschont geblieben ist, führen eingeweihte Mitarbeiter und Ex-Mitarbeiter jedoch weniger auf besonders vorbildliche Betriebsführung zurück als vielmehr darauf, daß eine Vielzahl brisanter Informationen über Mängel in der Flugsicherheit bislang nicht nach außen drang. Dem WIENER liegt nun ein umfangreiches Dossier vor, das zumindest punktuell Einblicke in prekäre Zwischenfälle der letzten beiden Jahre gibt.

29. März 1995. Um 11.05 Uhr steuert die Fokker 100 mit der Flugnummer TYR ...

Ex-Mitarbeiter wie Gerhard Praun (Name geändert) wollen überhaupt wissen, daß aufklärungswürdige Vorfälle wie der in Salzburg so selten nicht seien. Praun, von Jänner 1990 bis Oktober 1994 Copilot bei tyrolean, über seine Erfahrungen im Cockpit: „Minima wurden immer wieder unterschritten. Hätten wir uns strikt an die Vorschriften gehalten, hätten wir oft gar nicht landen dürfen, weil wir zuwenig gesehen haben.“ Widerspruch sei zwecklos gewesen. „Entweder man hat das Spiel der Firma gespielt oder gar keines.“

Der Copilot fand einen dritten Weg. Er sprang ab, nachdem er mit dem damaligen tyrolean-Flugbetriebsleiter Peter Linortner in den Clinch geraten war: „Der hat zu mir gesagt: ‚Wennst nicht unters Minimum gehst, wirst bei uns nie Kapitän, das geb’ ich dir schriftlich.‘“

Linortner, heute als Prüfpilot für die Schulung von tyrolean-Nachwuchspiloten zuständig: „So was hab’ ich nie gesagt.“

Dafür hat Gerhard Praun allerhand aufgeschrieben in seinen Dienstjahren bei tyrolean. Zum Beispiel Vorfälle, bei denen nach Meinung des Copiloten gegen Flugvorschriften verstoßen wurde. Praun hat sie allesamt penibel in den Flughandbüchern dokumentiert.

Nachfolgend einige brisante Protokolle auszugsweise (Red.):

..... Der WOW (weight on wheels), der unter anderem mißt, ob sich das Flugzeug auf dem Boden oder in der Luft befindet, ist zugefroren. Dann beginnt plötzlich eine Warnlampe zu blinken, eine Hupe heult auf – das GPWS (ground proximity warning system) gibt Alarm, daß sich die Maschine bedrohlich dem Boden nähert.

Die Crew kann in diesem Moment nicht wissen, ob die Dash tatsächlich abzustürzen droht oder nur ein Schalter nicht funktioniert. „Ich hab’ gebetet“, erzählt Praun, „daß wir, wenn’s passieren sollte, grad runterfallen und nicht auf dem Rücken.“ Der Grund für das schleißige Enteisen, mutmaßt der Copilot, habe wohl mit Geld zu tun – ein einziger Entscheidungsvorgang kostet an die 50.000 Schilling.

tyrolean-Flottenchef Seywald weist solche Nachrede schroff zurück. Allein heuer habe man 6,4 Millionen Schilling fürs Enteisen von Maschinen ausgegeben.

■ 2. April 1994. Ein „Take-off-Briefing“ gibt Aufschluß, daß bei einer Dash 7, die gleich von Innsbruck abheben soll, Instrumente (darunter der Geschwindigkeitsmesser) ausgefallen sind und teilweise nur noch Behelfsanzeigen funktionieren. Trotzdem wird kein Startabbruch veranlaßt.

In der Luft fallen weiters Fahrt- und Höhenmesser aus. Als dann auch noch die Bodenannäherungswarnung und eine Triebwerk-anzeige Alarm schlagen, fliegt Kapitän Hans Siegl die Maschine nach Innsbruck zurück.

Warum der damalige Flugbetriebsleiter Peter Linortner trotz des Take-off-Briefings, in dem die bereits vor dem Start bekannte Beeinträchtigung der Instrumente nachzulesen ist, in einem internen Rundschreiben behauptete, daß „beim Take-off alle Instrumente funktioniert haben“, kann dessen Nachfolger Harald Schanda naturgemäß nicht aufklären.

Gerhard Praun zog nach vier Jahren genervt die Konsequenz und stieg aus der kurzweiligen Cockpit aus. Aber auch anderer Cos und Captains machen die dauernder Turbulenzen zu schaffen.

So unterschrieb etwa gleich eine ganze Gruppe von Piloten einen Brief an Austrian Airlines (seit 1994 an der tyrolean beteiligt) in dem es heißt: „Wir möchten Sie bitten daß Sie uns in unserem Bemühen, einen geordneten und geordneten Flugbetrieb durchzuführen, unterstützen. Sollte eine tyrolean einen Unfall erleiden ... so wird es ganz sicher nicht zu verleugnen sein, daß Austrian 43 Prozent der tyrolean besitzt und dadurch Mitverantwortung übernommen hat.“

Selbst die Oberste Zivilluftfahrtbehörde (OZB) im Verkehrsministerium sah sich zum Einschreiten veranlaßt. Am 27. Juni 1994 wurden tyrolean airways per Bescheid verpflichtet, gleich acht verschiedene Auflagen binnen Wochenfrist umzusetzen, unter anderem seien „sämtliche Mitteilungen des Flugbetriebsleiters, Chefpiloten, technischen Piloten und Flottenchefs bis auf weiteres der OZB in Kopie vorzulegen“.

Als die ministeriellen Prüfer am 13. März 1995 erneut inspizierten, waren vier Auflagen noch immer offen. Flugbetriebsleiter Schanda merkt dazu an, daß die Forderungen – „Peanuts“ seiner Meinung nach – dann

aber innerhalb einer Woche erfüllt wurden.

Internationale Beobachter wie Oliver Will von der Frankfurter Pilotenvereinigung *Cockpit* sehen's nicht ganz so locker. Allein schon die Einmahnung gesetzlicher Vor-

schriften per Bescheid nimmt ihn wunder: „Das ist, als müßte ich jemanden drauf aufmerksam machen, daß es vielleicht doch empfehlenswert wäre, sich ans Strafgesetzbuch zu halten.“ ■

Replik von Tyrolean Airways

In einem **WIENER-Report** warf ein heimischer Kopilot seinem früheren Dienstgeber tyrolean airways eklatante Sicherheitsmängel vor. „Üble Unterstellungen“ laut Management der Fluglinie.

Leserbrief „Wiener“, Dez. 1995

tyrolean airways

Ein Ex-Pilot packte über vermeintliche Sicherheitsmängel aus (Heft 19/95)

Am 8. Oktober '95 flog ich mit tyrolean airways VOOS Flugnummer 463 um 6.55 Uhr von Salzburg nach Frankfurt und von dort weiter mit Singapore Airlines nach Singapur. Nach zirka einer Stunde gab die Stewardess durch, daß die Maschine leider in Frankfurt nicht landen könne, weil der Flughafen für alle Flüge wegen Nebels gesperrt sei. Ich hatte Sorge, meine Maschine nach Singapur, die um 11.30 Uhr abgeflogen wäre, nicht zu erreichen. Die Stewardess beruhigte mich: „Sie brauchen sich überhaupt keine Sorgen zu machen, denn Singapore Airlines konnte nicht landen, und alle Flüge werden Verspätung haben.“

Einige Zeit später meldete sich auch der Pilot der Maschine und erklärte in englischem Kauderwelsch, daß wegen Nebels seine Maschine in Frankfurt nicht landen könne und er sich dafür entschuldige. Auffällig war, daß normalerweise ein Pilot, der mit einer österreichischen Airline fliegt, deutsch spricht und auch auf deutsch erklärt, was los ist. Nach der Landung in Düsseldorf rief eine Passagierin des Flugzeugs mit dem Handy den Flugplatz in Frankfurt an. Dort wurde mitgeteilt, daß alle Maschinen in Frankfurt starten und landen können. Dies teilte sie der Stewardess mit. Diese aber wiederholte, daß das nicht stimmen kann. Ein Herr von der Lufthansa hat uns kurz darauf mitgeteilt, daß alle Maschinen in

Frankfurt landen können, mit Ausnahme dieser tyrolean-airways-Maschine, weil die Piloten noch keine entsprechende Prüfung haben, um bei Nebel zu landen. Wir wurden dann von der Maschine zu einem Gate gebracht mit dem Hinweis, daß dort das Gepäck ausgeladen wird und wir dann Informationen von Austrian Airlines Düsseldorf bekämen. Es kam kein Gepäck und auch niemand von Austrian Airlines Düsseldorf. Also suchte ich selber den AUA-Schalter, und dort mußte ich dann erfahren, daß ich automatisch auf den KLM-Abendflug von Amsterdam nach Singapur gebucht wurde und daß es für mich keine Möglichkeit gab,

meinen Zeitplan einzuhalten.

Es ist für mich unverständlich, daß es sich tyrolean airways leisten kann, Piloten in die Maschinen zu setzen, die nicht einmal in der Lage sind, bei Nebel in Frankfurt zu landen, obwohl jeder weiß, daß es im Herbst Nebel geben kann. Weiters empfinde ich es als äußerst befremdend, daß die Stewardess uns im Flugzeug bewußt angelogen hat. Da ich das Hauptziel meiner Geschäftsreise nicht erreichen konnte – einer meiner wichtigsten Termine ist dadurch ausgefallen –, werde ich gegen tyrolean airways auf dem Rechtsweg vorgehen.

J. Feichtinger
Takora GmbH
4820 Bad Ischl

Flughafen Innsbruck: Millionen für Passagierkomfort.

T.T. 14.5.1996

Nach den Investitionen für die Sicherheit des angeblich schon immer "sicheren" Flughafens geht es nun um den Passagierkomfort. Wann wird endlich in Maßnahmen für die vom Fluglärm betroffene Bevölkerung investiert, was an anderen österreichischen Flughäfen längst Selbstverständlichkeit ist?? - fragt sich die Schutzgemeinschaft seit langem.

Impressum: Herausgeber, Verleger und Medieninhaber: Schutzgemeinschaft zur Verminderung schädlicher Auswirkungen des Innsbrucker Flughafens, Karl-Innerebner-Str. 54, 6020 Innsbruck. Druck: Steiger-Druck, Axams
Kontaktadresse: Hilde Raich, Karl-Innerebner-Str. 54, 6020 Innsbruck, Telefon: 27 24 64

Bankverbindung: Konto-Nr. 66810-063-492 bei der Bank für Arbeit und Wirtschaft, Bankleitzahl 14000.