

Flugzeuge mit „technischen Gebrechen“

Schutzverband: Mehr als ein Drittel der Betriebszeitenüberschreitungen durch angebliche Mängel an den Maschinen

Freilassing. „Ist das Fliegen mit Air Berlin oder Austrian Airlines am Salzburger Flughafen noch sicher?“ Diese Frage stellt der Schutzverband Rupertiwinkel nach der Auswertung der Betriebszeitenüberschreitungen seit Ende März. Mehr als ein Drittel der verspäteten Landungen basierte nach Angaben des Airports auf „technischen Gebrechen“.

Die Betriebszeit am Salzburg Airport ist auf 6 bis 23 Uhr beschränkt. Immer wieder kommt es aber aus den unterschiedlichsten Gründen zu verspäteten Landungen, also nach 23 Uhr. Im Rahmen einer Arbeitssitzung des Schutzverbands Rupertiwinkel stand das Thema Betriebszeitenüberschreitungen beim kommerziellen Flugverkehr, also ausgenommen Ambulanzflüge, im Focus. Vorsitzende Bettina Oestreich hat die Daten seit März 2016 ausgewertet und stellte die Ergebnisse vor.

In dem Zeitraum, den sie unter die Lupe nahm, kam es zu 57 verspäteten Landungen, bei 21 wird als Grund vom Airport „technisches Gebrechen“ angegeben, und hier wiederum überwiegend bei Air Berlin (12) und Austrian Airlines (6). Das sind fast 37 Prozent. Es folgen Verkehrsüberlastungen oder Organisationsmängel der Airlines (33 Prozent) und Wettergründe (28 Prozent). „Be-



Überdurchschnittlich häufig wird bei Maschinen von „Air Berlin“ technisches Gebrechen als Ursache für verspätete Landungen angegeben. – Foto: Hudelist

trachtet man den Zeitraum der letzten paar Wochen, so haben wir als Hauptursache das 'technische Gebrechen', das heißt, seit Einführung der neuen, späteren Landezeit des Berlinflugs wird ausschließlich technisches Gebrechen als Ursache von Betriebszeitenüberschreitungen angegeben“, so Oestreich. „Wie glaubwürdig das ist, soll jeder selbst entscheiden. Oder ist das technische Gebrechen nicht die beste Ausrede neben dem Wetter, wo niemand etwas einwenden kann?“ Beim Schutzverband fragt man sich angesichts dieser frappierenden Zahlen, ob seitens mancher Airli-

nes am Salzburger Flughafen nicht ausreichend gewartete Flugzeuge eingesetzt werden.

Ergänzend erläuterte Bettina Oestreich, dass manchmal auch Phasen gleicher Ursachen vorkommen. So gab es ihren Worten zufolge im Jahr 2016 eine Phase, in der fast ausschließlich die Verkehrsüberlastung als Grund genannt wurde. Da keimen Zweifel beim Schutzverband auf, ob es sich tatsächlich um die wahren Ursachen handelt. „Es liegen uns ja leider keine Details vor, sodass wir die Meldungen nur glauben können“, stellt Bettina Oestreich fest. Grundsätzlich ist sie der Mei-

nung, dass fast 70 Prozent der Betriebszeitenüberschreitungen vermieden werden könnten, wenn die Airlines nicht immer nur den wirtschaftlichen Profit, sondern auch die Sicherheit der Passagiere und den Anwohnerschutz im Auge hätten.

Hier nimmt die Freilassing Schutzverbandsvorsitzende auch den Airport in die Pflicht: „Seit Jahren verspricht uns der Salzburger Flughafen, auf die Airlines einzuwirken, damit die Flugpläne so gestaltet werden, dass insbesondere Betriebszeitenüberschreitungen, also Landungen nach 23 Uhr, vermieden werden. Das Ge-

genteil ist der Fall: so war die geplante Landung der Berlinmaschine 2016 bei 22.45 Uhr und ist heuer bei 22.50 Uhr. Also wird die Gefahr, dass Saaldorf-Surheimer und Freilassing Bürger aus dem Schlaf gerissen werden, wesentlich größer.“

Darüber hinaus stelle sich die Frage, ob die Airlines so sparen müssen, dass nur die notwendigsten sicherheitsrelevanten Wartungen vorgenommen werden. Bei dem gnadenlosen Preiskampf der Billig-Airlines könne man sich gut vorstellen, dass nicht nur bei den Piloten gespart wird. (Piloten werden nur für die Zeit bezahlt, wenn sie im Cockpit sitzen – ein weiteres Risiko, weil damit auch Piloten eingesetzt würden, die eigentlich arbeitsunfähig seien).

Aufklärung verlangt der Schutzverband zu dem Vorfall am 11. April dieses Jahres, als eine amerikanische Gulfstream G4 unmittelbar nach dem Start über Freilassing sofort wieder zum Flughafen zurückgekehrt ist. Ein paar Minuten nach der Landung ist das Bugrad eingeknickt, und die Maschine ist auf der Schnauze gelegen. „Was ist aus den Untersuchungen geworden? Schließlich hat der Pilot über Freilassing die Notlandung eingeleitet, und wir wüssten sehr gerne, was über unseren Köpfen so alles abläuft.“

– st