

# Knapp der Katastrophe entgangen

Erst jetzt wird das Ausmaß eines Zwischenfalls in 2017 bekannt – Das ärgert Fluglärm-Aktivisten

Von Johannes Geigenberger

**Freilassing/Salzburg.** Ungeübte Ruhe herrscht derzeit über Freilassing: Wie mehrfach berichtet, landen und starten fünf Wochen am Salzburger Flughafen wegen einer Erneuerung der Piste keine Flieger – und entsprechend Still ist der Luftraum über dem Rupertiwinkel. Doch genießen können die Fluglärmgegner die Ruhe nicht so recht: Schuld ist ein Vorfall, der bereits eineinhalb Jahre zurückliegt. Wie der breiten Öffentlichkeit erst jetzt bekannt wurde, kam es damals zu einem Beinahe-Absturz einer Boeing 737 mit 98 Passagieren über Salzburg, der nun vom Österreichischen Innenministerium aufgearbeitet wird. Die Ergebnisse eines Zwischenberichts sind Wasser auf die Mühlen der Freilassinger Fluglärm-Aktivisten: Für sie ist die knapp umgangene Katastrophe ein Grund mehr, warum der Stadtflughafen nicht länger tragbar ist.

Das ist passiert: Im Oktober 2017 herrschten mehrmals so ungünstige Wetterbedingungen über dem Salzburger Airport, dass Flugzeuge wieder durchstarten mussten. Von einem der Vorfälle gibt es sogar ein Video: Es zeigt, wie am 29. Oktober ein Flugzeug der „Enter Air“ beim Landen von einer Böe erfasst wurde und wieder durchstarten musste. Dabei streiften die Flügel beinahe den Boden. Von diesem Vorfall berich-



**Spektakuläre Bilder:** Am 29. Oktober kam ein Flugzeug der „Enter Air“ beim Landeanflug auf Salzburg ordentlich ins Trudeln, was ein Amateurfilmer zufällig festhielt. Wie sich erst im Nachhinein herausstellte, war es bereits zwei Tage zuvor zu einem noch ernsteren Zwischenfall gekommen. – Screenshot: Johannes Geigenberger

tete auch die Heimatzeitung. Das Video ist im Internet zu finden.

Erst im Nachhinein wurde bekannt, dass es bereits zwei Tage davor, am 27. Oktober, einen noch schwerwiegenderen Zwischenfall gegeben hatte, diesmal mit einem Flugzeug der Austrian Airlines (AUA). Auch der Pilot dieser Embraer E195 musste die Landung abbrechen, nachdem das Flugzeug vier Kilometer vor der Piste von sogenannten schweren Fallwinden erfasst worden war.

Beim Durchstarten beging der Pilot aber offenbar einen folgenschweren Fehler, wie die österreichische Zeitung „Kurier“ aus dem Zwischenbericht herausliest: Er schob zwar die Regler nach vorne, damit das Flugzeug wieder an Höhe gewinnt, versäumte aber, den in einer solchen Situation dringend notwendigen „TOGA-Knopf“ (Take-Off/Go Around) zu drücken, mit dem der Schub reguliert wird. Die Folge: zu niedrige Geschwindigkeit. Es kam zu ei-

nem Strömungsabriss, mit dem das Flugzeug ganze 73 Sekunden lang kämpfte. Erst dann wurde der „TOGA-Knopf“ aktiviert. Der „Kurier“ spekuliert nun: Wäre das Flugzeug nur fünf km/h langsamer gewesen, wäre es zum Absturz direkt über Salzburg gekommen.

Diese Einschätzung dementiert die AUA auf Anfrage der österreichischen Zeitung nicht. Stattdessen heißt es: „(...) Wie in solchen Fällen üblich, kooperieren wir mit

der Sicherheitsuntersuchungsstelle. Unser Ziel ist es, die Sicherheit auf einem höchstmöglichen Niveau zu halten. Eine Untersuchung solcher Szenarien ist dazu da, um ähnlich gelagerte Vorfälle in Zukunft zu vermeiden.“

## Oestreich vermisste Info in Fluglärmkommission

Das tut mehr als Not, findet Bettina Oestreich, Vorsitzende des Schutzverbands Rupertiwinkel. Denn tatsächlich komme es immer wieder zu derlei Vorfällen über dem Salzburger Flughafen – nur, dass die Öffentlichkeit äußerst selten davon erfährt. Sie ärgert sich, dass dieser „gravierende Vorfall“ in der Fluglärmkommission nicht angesprochen worden ist – weder vom Flughafen noch von der Austro Control, die den Luftraum überwacht. „Es stellt sich die Frage, was wohl sonst noch so über unseren Köpfen passiert, was der Öffentlichkeit möglicherweise teilweise sogar vorzuenthalten wird?“

Zumindest von Seiten des Flughafens Salzburg erklärt man auf Anfrage der Heimatzeitung allerdings, dass man gar nichts von dem Vorfall hätte mitteilen können, „weil wir selbst erst im Zuge der Aufarbeitung des Vorfalls davon erfahren haben“, erklärt Pressesprecher Alexander Klaus. „Wir sind erst zuständig, wenn die Maschine am Boden ist.“