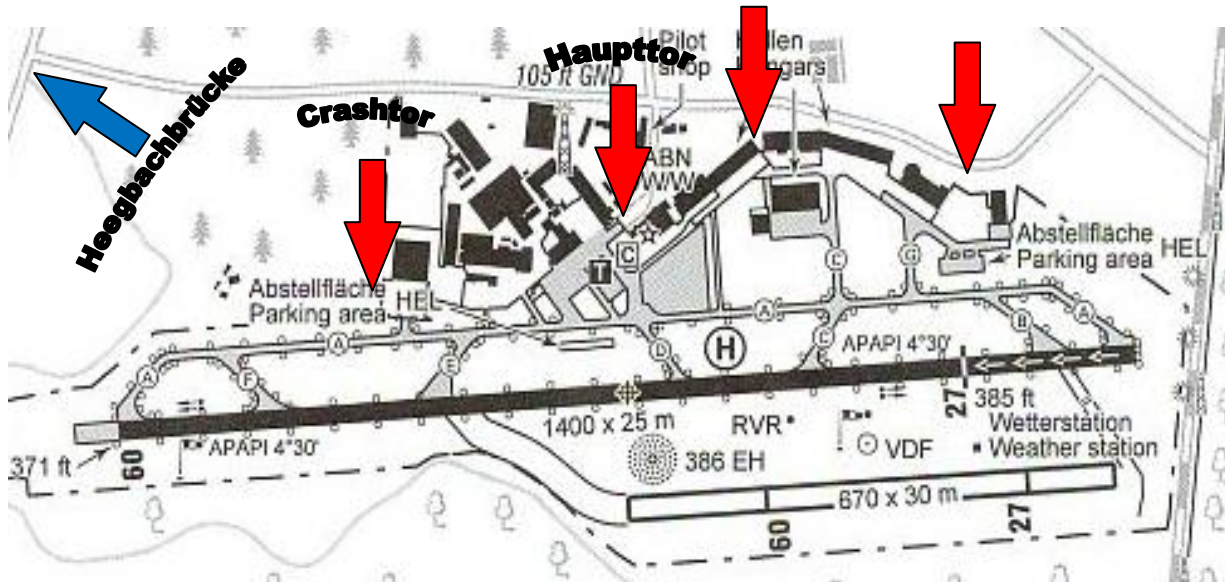


## Bedarfs- und Entwicklungsplan für die Freiwillige Feuerwehr der Gemeinde Egelsbach

halb der Betriebszeiten) im Bereich der Hangars erhebliche Umwege in Kauf genommen werden. Das wäre z. B. der Fall, wenn sich die Einsatzstelle im Bereich der Heli Trans Air befindet. Diese Wegstrecke führt zu einer unnötigen Verlängerung der Einsatzfahrzeit und somit zu einer Verlängerung der Hilfsfrist (Schadensausbreitung!). Deshalb erscheint eine Feuerwehrschießung am Haupttor sinnvoll.



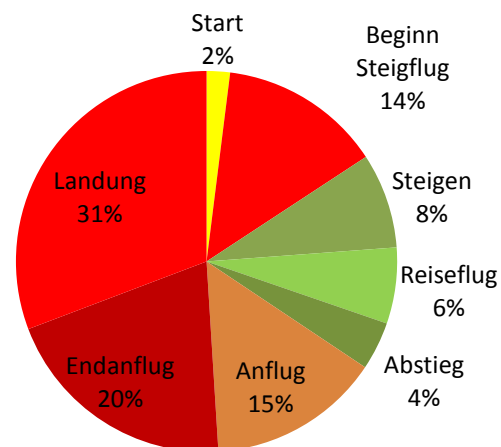
### Zufahrten HFG-Gelände

Es bestehen im Gegensatz zu anderen Gemeinden entsprechende Risiken durch den beruflichen sowie privaten Flugbetrieb. Der Flugbetrieb in Verbindung mit dem Überfliegen der Großmärkte und der Bahnlinie stellt neben der Fa. Röder Präzision als Störfallbetrieb das größte Gefahren- und Risikopotential innerhalb der Gemarkung Egelsbach dar.

Das bestätigt sich unter anderem auf Grund der Schadensereignisse, die bereits stattgefunden haben. Siehe hierzu die in der Anlage aufgeführten Einsatzberichte der FFE (Flugunfall/Bericht der BFU) und den Einsatzbericht (Feuer Fa. Röder Präzision / Galvanik).

Wie die hier beigefügte Statistik zeigt, ist es, obwohl das Luftfahrzeug als eines der sichersten Verkehrs- und Transportmittel gilt, noch nicht gelungen Luftfahrzeugunfälle ganz auszuschließen. Statistisch gesehen ist der gefährlichste Moment im Flugbetrieb der Endanflug, Landeanflug und der Beginn des Steigflugs. Hier ist wiederum festzustellen, dass der größte Anteil der Flugunfälle beim Landen zu verzeichnen ist.

prozentualer Anteil der Flugunfälle



Quelle BFU 2004

## Bedarfs- und Entwicklungsplan für die Freiwillige Feuerwehr der Gemeinde Egelsbach

Bei den beim Bundesamt für Flugunfalluntersuchung gemeldeten Flugunfällen (bis 5,7 t), ist der weitaus größte Teil im Bereich der Geschäfts-, Privat-, und Schulungsflüge zu verzeichnen. Bei den Flugzeugen über 5,7 t sind deutlich weniger Flugunfälle zu verzeichnen. Siehe hierzu die Statistik und die Berichte der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung im Internet:

<http://www.bfu-web.de>

Die jährliche Anzahl der Flugbewegungen macht den VLP Frankfurt-Egelsbach zum größten Verkehrslandeplatz der Allgemeinen Luftfahrt in Deutschland. Rund 2.000 Flugziele sind national und international von Egelsbach aus nonstop zu erreichen. Der Verkehrslandeplatz wird – insbesondere durch die Geschäftsflüge - durch die Nähe der Großstädte Frankfurt, Darmstadt, Offenbach, Mainz und Wiesbaden stark genutzt. Die Gewichtsklasse, die **ohne Ausnahmegenehmigung** in Egelsbach starten und landen darf, ist auf 20 t begrenzt. Hinzu kommen die Starts und Landungen, die **mit einer Ausnahmegenehmigung** des Luftfahrtbundesamtes / Regierungspräsidium Darmstadt durchgeführt werden, das sind dann die Gewichtsklassen bis 25 t.

Ebenfalls in der Diskussion war ein - ohne Ausnahmegenehmigung - zulässiges maximales Start- und Landegewicht von 25 t. Zwischenzeitlich wurde vertraglich mit der Fa. Netjets (Flugplatzbetreiber) festgelegt, dass es bei der „alten“ Regelung von maximal 20 t bleiben soll. Ob mit oder ohne Ausnahmegenehmigung es ändert sich für die Gefahrenabwehr der Feuerwehr Egelsbach nichts an dem Sachverhalt. Weiterhin bestünde - wie schon zurzeit – die Möglichkeit, eine Ausnahmegenehmigung für diese Flüge zu beantragen.

Es ist der subjektive Eindruck entstanden, dass die Starts und Landungen der Düsenflugzeuge zugenommen haben. Hierzu wird auf eine Vorlage der GV verwiesen, die das im Wesentlichen bestätigt.

Folgende Flugzeugtypen wurden festgestellt:

Für die Gefahrenabwehrplanung (Flugverkehr) wurden durch die Feuerwehr Egelsbach Datenblätter erstellt, die je nach Informationsfluss ständig aktualisiert werden. Die Datenblätter der Flugzeug- und Hubschraubermuster siehe Anlage.(Doppelklick auf PDF-Symbol)



Hubschrauberinfo



Flugzeuginfo

Sinnvoll wäre hier ein regelmäßiger Abgleich der Informationen, welche Fluggerätemuster im Einsatzfall anzutreffen sind.

Der Verkehrslandeplatz verfügte 2003 über 16 Hangars. Der größte Hangar wurde 2006 gebaut. Dieser Flugzeughangar hat eine Grundfläche von 2.125 m<sup>2</sup>. Der Hangar ist für 7-12 Flugzeuge, aber auch für Schlepper, Traktoren, sowie für Geräte der Bodendienstleistung gedacht.

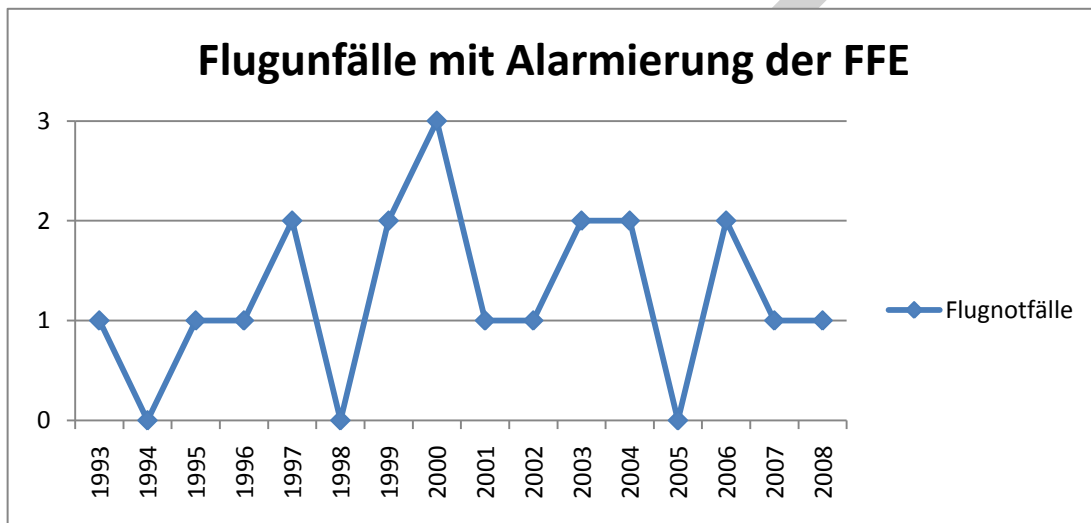
Der Statistik der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (<http://www.bfu-web.de>) ist zu entnehmen, dass im Zeitraum von 1999 bis 2008 in Egelsbach insgesamt 10 „Ereignisse“ gemeldet wurden, bei denen insgesamt 10 Luftfahrzeuge schwer und 3 Luftfahrzeuge nicht beschädigt wurden. Zu berücksichtigen ist aber hier, dass es sich um die „Luftfahrttechnischen Meldungen“ handelt, die nicht gleichzusetzten sind mit den Einsätzen der Feuerwehr. Hinzu kommen noch 7 Ereignisse, die unmittelbar im Bereich des Verkehrslandeplatzes vorgekommen sind. Diese Ereignisse erforderten zwar den Einsatz der Feuerwehr, waren aber nicht gegenüber der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung meldepflichtig.

## Bedarfs- und Entwicklungsplan für die Freiwillige Feuerwehr der Gemeinde Egelsbach

Der Statistik der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung ist auch zu entnehmen, dass es bei den Fluggeräten bis 2000 kg pro 100 Fluggeräten zu etwas weniger als 2 meldepflichtigen Unfällen pro Jahr kommt. Bei den Fluggeräten von 2.000 kg bis 5.700 kg (in der Regel mit Strahltriebwerken) ist die Unfallzahl geringer, sie beträgt hier etwas weniger als 1 pro 100 und Jahr. Wobei festzustellen ist, dass es bei Strahlflugzeugen insgesamt zu weniger Schadensereignissen kommt als bei Flugzeugen mit Kolbenmotoren.

Diese Unfallohftigkeit bestätigt auch die Einsatzstatistik der FFE, hier kam es innerhalb von 15 Jahren zu 20 Flugunfällen. Die Flugunfälle teilen sich auf in 7 Flugunfälle außerhalb des Verkehrslandeplatzgeländes und in 13 Flugunfälle auf dem Betriebsgelände der HFG.

Statistik der Flugnotfälle von 1993 – 2008, zu denen die FFE und auch ggf. andere Feuerwehren alarmiert wurden:



Bei der Abschätzung, wie häufig Schadensereignisse eintreten, findet man in der Literatur häufig die Wahrscheinlichkeitsberechnung der schwedischen Sicherheitsbehörden. Auf diese Berechnung wird auch in einem Manuskript hingewiesen, das am 15.02.-17.02.2002 anlässlich einer Dienstversammlung der Führungskräfte des Kreisfeuerwehrverbandes herausgegeben wurde. Hiernach wird der Wahrscheinlichkeitsfaktor von Gruppe 1 bis 5 ermittelt.

### Abschätzung der Gefahren (allgemein):

Gruppe 1	unwahrscheinlich	>1 in 1000 Jahren
Gruppe 2	kaum wahrscheinlich	1 mal in 100 –1000 Jahren
Gruppe 3	durchaus wahrscheinlich	1 mal in 10-100 Jahren
Gruppe 4	ziemlich wahrscheinlich	1 mal in 1-10 Jahren
Gruppe 5	sehr wahrscheinlich	> 1 mal pro Jahr

**Die Planquadrate der Gefahrenübersicht, die die Einflugschneise und den VLP abdecken, sind zur Gefahren- und Risikoabschätzung in die Gefahrenstufe B 4 (Brände in Gebäuden) und TH4 (Flugunfälle) einzustufen.**

Auch für die Gefahren des Flugbetriebs, ist logischerweise innerhalb der gesetzlichen Hilfsfrist schnellstmögliche, und ausreichende Hilfe (Erstmaßnahmen) durch die **örtlich zuständige öffentliche Feuerwehr** (HBKG § 3) zu erbringen (siehe hierzu das Schreiben des Kreisbrandinspektors).