

08.03.2012

## HFG will sich nicht an den Spekulationen zum Unfall beteiligen

Das Flugzeugunglück vom 1. März am Flugplatz Egelsbach wirft viele Fragen auf und lässt Sicherheitsdiskussionen am größten, regionalen Flugplatz in Deutschland laut werden. In Egelsbach starten zwischen 70 000 und 80 000 Flugzeuge im Jahr. Die am verunglückte Cessna Citation X gilt als eines der schnellsten Geschäftsflugzeuge der Welt und hat mit einem Gewicht von maximal 16 Tonnen und zwölf Passagierplätzen auch eine ordentliche Größe.

"Wir haben deutlich mehr Landungen der kleineren Flugzeuge, weil bei den klassischen Geschäftsflugzeugen meist nur ein, zwei oder auch mal drei Passagiere an Bord sind", betonte Nina Lamprecht, Pressesprecherin der Hessischen Flugplatz GmbH Egelsbach (HFG). Lamprecht sagte gestern auch, dass sich die HFG nicht an den Spekulationen zur Absturzursache beteiligen werde: "Es war ein perfekter Anflug, eine sternenklare Nacht zu diesem Zeitpunkt. Wir haben das Flugzeug gesehen, der Pilot hat uns gesehen", sagte die Pressesprecherin über den Unglücksabend. Auch die Stimmen, die jetzt laut werden, dieser Unfall wäre mit Instrumentenlandesystem (ILS) nicht passiert, dementiert Nina Lamprecht: "Das ist alles Spekulation. Grundsätzlich kann man sagen, dass ILS einen Flughafen sicherer macht, weil es eine Hilfe ist. Aber im Zusammenhang mit diesem Unfall kann das nicht gesagt werden, weil wir ja noch gar nicht wissen, was überhaupt passiert ist."

---

### Untersuchung abwarten

---

Bei einem technischen oder menschlichen Versagen hätte auch das ILS nichts geändert. Deswegen werde am Flugplatz die Untersuchungen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) abgewartet, die bis zu einem Jahr dauern könne. Grundsätzlich habe die HFG ein Interesse daran, ein ILS in Egelsbach zu installieren. "Der Antrag für eine Vorprüfung läuft", sagte Lamprecht, aber dies sei ein längerer Prozess, der Jahre dauern könnte.

---

### Wichtige Informationen

---

Das bestätigte die Deutsche Flugsicherung in Langen. "Mit der Nähe zum Frankfurter Flughafen würde diese technische Veränderung in Egelsbach die Luftraumstruktur und auch den Flugbetrieb in Frankfurt verändern", sagte die Pressesprecherin der Flugsicherung, Kristina Kelek. "Der Luftraum hier im Rhein-Main-Gebiet ist sehr komplex und sehr dicht, das hätte große Auswirkungen."

Indes sind die Mitarbeiter der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung noch mit der Unfallstelle in Egelsbach beschäftigt. "Der Cockpit-Voice-Recorder und der Flugdatenschreiber sind gefunden worden und können uns wichtige Informationen liefern", erklärte Jens Friedemann, Mitarbeiter der BFU.

Der Voicerecorder zeichnet alle Gespräche im Cockpit und im Flugzeug auf – auch Triebwerksgeräusche oder Knacken sowie Schläge, die im Flugzeug zu hören sind. Der Flugdatenschreiber hält viele Daten über den Kurs, die Höhe, die Geschwindigkeit und Parameter zu Bremsen und Hydraulik fest. "Wir haben beide Geräte und konnten auch die Daten bereits runterladen. Das ist eine wertvolle Informationsquelle für unser Untersuchungsteam. Wir stehen aber immer noch ganz am Anfang der Ermittlungen", betonte Jens Friedemann.

Der Bericht der BFU zu dem Flugzeugunglück in Egelsbach erfolge dann in mehreren Schritten. "Die erste Veröffentlichung wird es vermutlich Anfang Mai auf unserer Internetseite geben" kündigte Jens Friedemann an. In einem Abschlussbericht zu einem späteren Zeitpunkt stehe auch eine Analyse der Fachleute im Mittelpunkt, der die Absturzursache behandle und der bei einem möglichen Sicherheitsdefizit eine Sicherheitsempfehlung gebe. njo

---

© 2012 Frankfurter Neue Presse