

Timm, Privateinwender

Ich will mich hier ausschließlich zum Thema Flugsicherheit äußern. Ich kann fachlich zu diesem Thema wenig beisteuern, weil ich davon nichts verstehe. Ich werde mich also raushalten aus der Beurteilung von Gutachten ob so ein Flieger in 10.000 Jahren oder bereits in 500 Jahren abstürzen könnte. Eine Bemerkung kann ich mir allerdings nicht verkneifen. Auf einen unbeteiligten Beobachter, bzw. einem potentiellen Opfer, der man ja als betroffener Bürger ist, mutet diese Diskussion ziemlich absurd um nicht zu sagen pervers an.

Was ich aber für mich in Anspruch nehme ist ein halbwegs gesunder Menschenverstand. Und der kommt ganz schön ins grübeln, wenn ich einfach mal ein paar Fakten analysiere.

Unbestritten, Fliegen ist ein relativ sicheres Verkehrsmittel. Flugzeugabstürze sind Gott sei Dank relativ selten. Und wenn ein Flugzeug abstürzt so erfahren wir es auf der ganzen Welt. Aber wenn ein Flugzeug abstürzt, zumal, wenn es sich um ein Großflugzeug handelt, sind die Folgen katastrophal. Und sie sind umso verheerender, wenn sich ein solcher Absturz über einem dicht besiedelten Gebiet ereignet. Ich erinnere nur an den Absturz der EL AL-Maschine 1992 über Amsterdam.

Auf die Gefahr hin, dass ich mich wiederhole, ein Flughafen mit hunderttausenden von Flugbewegungen gehört nicht in ein dicht besiedeltes Stadtgebiet. Die zeitgemäße Antwort läge in einer sinnvollen Vernetzung vorhandener Flughäfen und im Bau von weitgehend außerhalb von Wohngebieten liegenden Sattelitenflughäfen. Dies wurde an dieser Stelle bereits hinreichend diskutiert, ich will dies hier auch nicht weiter vertiefen.

Aber wenn ein solcher „Stadtflughafen“ mit empfindlicher Industrie wie z.B. das immer wieder zitierte Beispiel Ticona und dicht besiedelten Wohngebieten schon nicht rückgebaut werden kann, ich bin ja nicht blauäugig, dann darf er allein aus Sicherheitsgründen nicht ausgebaut werden

Fliegen wird allein schon dadurch unsicherer je mehr Flugzeuge sich in einem begrenzten Luftraum bewegen. Dazu braucht man zunächst einmal kein statistisches Gutachten. Was mir zunehmend Sorge bereitet, sind die ständigen Rationalisierungsmaßnahmen und Einsparungen an Personal und Technik, mit der wir im Rahmen der Globalisierung beglückt werden. Die gleichen Leute, die das Risiko permanent nach unten reden, drehen ständig an den Rationalisierungsschrauben, beschneiden Ausbildungsstandards, privatisieren elementare Sicherheitseinrichtungen. Da wird die Flugsicherung auf dem Basar verhökert an den Meistbietenden. Und dreimal darf man raten was dann oberste Priorität haben wird. Und die Gefahr, dass das zu Lasten der Sicherheit geht, ist sicherlich nicht aus der Luft gegriffen. Gespart wird überall und es ist meiner Meinung nur eine Frage der Zeit bis das auch zu Lasten der Sicherheitsmaßnahmen der Flugzeuge geht.

Und selbst wenn man auch weiterhin einen relativ hohen Sicherheitsstandard für diesen Flughafen unterstellt, kommen nicht geringe Zweifel am Wartungsstandard einer Nicht unbeträchtlichen Anzahl von Airlines dubioser Herkunft auf, die nicht nach unseren strengen Regeln operieren aber den Flughafen hier anfliegen. Die Franzosen haben aus diesem Grund eine Reihe solcher Airlines auf eine schwarze Liste gesetzt und diesen den Anflug französischer Flughäfen untersagt. Mir ist nicht bekannt, dass für Deutschland oder Rhein-Main eine solche Liste existiert.

Die BFU Bundesanstalt für Unfalluntersuchung berichtet von einer Reihe gefährlicher Vorkommnisse und Unfälle, die glücklicherweise ohne Personenschäden abgelaufen sind. Obwohl die technischen Voraussetzungen angeblich immer perfekter werden, konnten eine Reihe von Vorfällen nur durch navigatorisches Geschick der Piloten und der Flugsicherung gerade noch abgelenkt werden. Die BFU hat allein zwischen 1998 und 2004, also in sieben Jahren, 208 Störfälle im deutschen Luftraum registriert. Zugegeben, in dieser Listung ist Fluggerät jeder Art vertreten und auch relativ harmlose Fälle registriert. Aber es sind, wie ich hier gleich ausführen werde, einige Vorfälle vertreten, mit Passagiermaschinen am Frankfurter Flughafen, bei denen sich einem die Nackenhaare sträuben. Dem navigatorischen Geschick, also dem menschlichem Eingreifen zum Positiven steht genauso menschliches Versagen gegenüber. Und wir Anwohner können hier von Glück reden, dass nicht mehr passiert ist.

Meiner Meinung nach wird in blindem Glauben an die technische Perfektion viel zu blauäugig mit diesen Problemen umgegangen.

Ich behaupte, dass im Zuge des Ausbaus von Egelsbach die Kontrollzone vom Flughafen Rhein-Main durch Sichtflugverkehr verletzt wird. Aufgrund der Nähe zur Kontrollzone ist formal der Betrieb in Egelsbach weiterhin auf Leichtflugzeuge (bis 5,7 t.) beschränkt. Faktisch werden aber auch in großem Umfange schwere strahlgetriebene Geschäftsreiseflugzeuge, die die vorgeschriebene Platzrunde nicht einhalten können, abgefertigt. Falls Interesse besteht, kann ich Fotos nachliefern. Wenn Sie wollen, schauen Sie in die Website von Egelsbach, in die Galerie, Sie sehen dort z. B. einen Learjet, der dort nicht landen dürfte.

Ist dies je untersucht worden? Gibt es darüber neutrale Gutachten? Wenn nicht, möchte ich hier den Antrag stellen, dieses zu tun.

Nun aber zu meiner Liste von Vorfällen:

- | | | |
|---|-------------------------|--------------|
| 04.04.1997 | Boeing 747-230B | 5x002-0.97 |
| Frachtflug Neu Delhi – Frankfurt | | |
| Kollision zwischen linkem äußerem Fahrwerk und dem Randfeuer der linken Seite der Landebahn. Die Ursache für die Störung konnte nicht ermittelt werden. | | |
| 22.02.1998 | ATR-72202 /TU 154 | 1x001-0.98 |
| Kollision zweier Maschinen auf dem Airport durch falsche Interpretation einer Toweranweisung. | | |
| 05.04.1998 | A320-200 | 5x002-098 |
| Linienflug Lyon – Frankfurt | | |
| Ausfall der Geschwindigkeitsanzeigen in beiden Primary Flight Displays (PFD) und im Standby-Anzeigegerät in einer Warteschleife. Verbunden damit schalteten sich die Anlagen zur automatischen Flugführung ab, und vom elektronischen Überwachungssystem(ECAM) wurden diverse Warn- und Fehlermeldungen angezeigt. Zum Zeitpunkt der Störung herrschten Instrumentenwetterbedingungen mit schwerer Vereisung, Regenschauern und Turbulenzen. Der verantwortliche Flugzeugführer (PIC)übernahm sofort die Führung des Flugzeugs und stabilisierte den Anflug. | | |
| 20.01.1999 | Boeing 747-400 | EX002-0.99 |
| Passagiermaschine von Delhi nach Frankfurt | | |
| Instabiler Landeanflug aufgrund von Hydraulikfehler bei rapider Verschlechterung der Landebahnsicht. Fortsetzung des manuellen Anfluges, obwohl die Besatzung nicht für Anflüge der Kategorie CATII/III qualifiziert war. Die Maschine hatte unbeabsichtigte Bodenberührung ca. 1 000 m vor der Aufsetzzone. Die Bodenberührung war die Folge eines instabilen Landeanfluges, der nicht durch das rechtzeitige Einleiten eines Durchstartverfahrens abgebrochen wurde. Die BFU kommt aufgrund der Untersuchung dieser schweren Störung zu dem Schluss, dass es bei dem betroffenen Luftfahrtunternehmen bei der Abwicklung des Flugbetriebes und der Ausbildung der Besatzungen, insbesondere auf dem Gebiet des „Crew Resource Managements“ (CRM) und des „Crew Coordination Concepts“ (CCC) erhebliche Defizite gibt. | | |
| 19.02.1999 | Beech 1900D | 1x001-099 |
| Überführungsflug von Düsseldorf nach Frankfurt. Die Landung erfolgte mit schweren Beschädigungen. Es wurde vergessen, das Fahrwerk auszufahren. Die Anhörung der Besatzung ergab, dass die in der Luftfahrt festgeschriebenen Arbeitsabläufe (Standard Operating Procedures) durch die Besatzung nicht eingehalten wurden. | | |
| 25.07.1999 | A320-211 u. Socata TB21 | 5x005-1-2.99 |
| Beinahezusammenstoß einer TB21 mit einer startenden A320 beim Landeanflug. Der Lotse hatte versäumt, den Flugzeugführer der TB21 rechtzeitig über das von ihm geplante Anflug- und Landeverfahren zu informieren. | | |
| 24.02.2001 | B737-300QC | 5x003.QC |
| Frachtflug von Frankfurt nach Bergamo. Eingeschränkte Manövrierfähigkeit bei Start und Landung durch Überladung. Bei der Beladung des Flugzeuges in Frankfurt/Main wurden statt der geplanten drei leeren Container drei beladene Container geladen. Das Flugzeug war um 6.116 kg schwerer als im Load & Trim Sheet ausgewiesen. Die falsche Beladung des Flugzeuges blieb unentdeckt, weil der Ramp Agent die angelieferten Container für Sektor A bis C nicht kontrollierte hatte. Beim Platzrundenanflug (Circling Approach) in Bergamo verhielt sich das Flugzeug erneut sehr träge und bei der Landung war kaum Rotation möglich. Die Höhenflosse stand fast am Anschlag | | |

(10,5). Das Flugzeug sackte bei der Landung regelrecht durch. Die im Landeanflug gehaltene Geschwindigkeit lag ca. 3% über der "Stick-shaker"-Geschwindigkeit. Die Besatzung konnte nur mit großen Schwierigkeiten den 3°-Gleitpfad einhalten.

20.03.2001 A320-200 5x004-0.01
Passagierflug Frankfurt nach Paris. Beim Sidestick eines A320 waren die Richtungsimpulse bei der Montage vertauscht worden. Der Fehler blieb bei den diversen Checks, also auch beim sog. FLIGHT CONTROL CHECK unentdeckt. Dadurch führte das Gegensteuern des Piloten fast zum Absturz. Nur die Geistesgegenwart des Co-Piloten rettete die Situation.

11.07.2001 A340-313 5x011-0.01
Passagierflug von Frankfurt nach Caracas mit 212 Passagieren. Beschädigung des Rumpfes beim Start. Umkehr nach zwei Stunden Flug unter Ablassung von 50 t. Treibstoff.

27.04.2002 A340-313 5x007.0.02
Ausbildungsflug auf einer Maschine mit 234 Passagieren an Bord. Tailstrike beim Start also Berührung der Startbahn mit der Rumpfunterseite. Der Pilot entschloss sich zu einer Overweight Landung, um ein Treibstoff Ablassen zu vermeiden.
(Hier stellt sich die Frage, wen er damit schonen wollte, die im Umland des Flughafens lebende Bevölkerung oder die Finanzen seiner Airline.)

04.06.2002 A330-343 Ex005-0.02
Passagierflug Frankfurt nach Montreal mit 253 Passagieren. Tailstrike. D.H. Berührung der hinteren Rumpfunterseite mit der Startbahn. Unbemerkt von der Besatzung. Der Tailstrike wurde vom Tower beobachtet und dieser informierte die Besatzung per Funk. Die Maschine kehrte um und riskierte eine Overweightlandung. Ursache für den Tailstrike war eine falsch in das Multipurpose Control Display (MCDN) eingegebene Entscheidungsgeschwindigkeit.

Dies alles mag sich für Fraport-Ohren normal anhören. Aber für mich als Bürger unter der Einflugschneise wohnhaft in einem dicht besiedeltem Gebiet ist das verbunden mit höchst bedrohlichen Ängsten.

Es gibt nicht nur das statistische Absichern von Risiken, sondern ich nehme für mich das Recht auf **subjektives Risikoempfinden** in Anspruch.

Dass ich bei Gutachterdiskussionen über Absturzwahrscheinlichkeiten oder Unwahrscheinlichkeiten in Tausendjahrenbereichen nur den Kopf schütteln kann, mögen Sie mir bitte nachsehen.

Ich kann hier nur noch einmal an die Vernunft aller in dieses Vorhaben involvierter Entscheidungsträger appellieren, lassen Sie die Hände von dem Ausbau. Der Risikozuwachs steht in keinem Verhältnis zum volkswirtschaftlichen Nutzenzuwachs und schon gar nicht zum Nutzen der Region, wie ich und andere hier schon mehrfach dargestellt haben.

Ihre betriebswirtschaftlichen Ziele lassen sich auch ohne Ausbau verwirklichen und die Region Rhein-Main wird deswegen nicht verelenden. Aber auch das habe ich hier schon mehrmals vorgetragen.

Neu-Isenburg, den 26.01.2006