



Experten von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen begutachten im April dieses Jahres eines der beiden Wracks auf dem Feld südlich von Tübingen. Foto: Tobias Würth

Ein Flugzeug soll dem anderem den Weg abgeschnitten haben

Unfall Eine Bundesstelle in Braunschweig hat den tödlichen Crash von zwei Leichtflugzeugen vom 15. April analysiert. Die Anflugs-Reihenfolge wurde nicht beachtet. Von Tobias Würth

Eine Cirrus SR 20 und eine D4-Fascination krachten in der Nähe des Würth-Airports. Sie stürzten ab. Das Leichtflugzeug brennt aus. Beide Piloten starben am 15. April kurz nach 16.15 Uhr.

Nun hat die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung einen Zwischenbericht veröffentlicht. „Da steht noch nicht die Unfallursache drin“, stellt Germout Freitag, Pressesprecher der Bundesbehörde, klar.

Doch die Analyse der Wracks, die Obduktion der Leichen und die Auswertung des Funkverkehrs geben Einblicke, die bisher nicht bekannt waren.

So befanden sich mehrere Flugzeuge am Himmel in der Nähe des Würth-Airports. „Ein 74-jähriger Flugzeugführer war mit einer Cirrus SR 20 aus Stuttgart nach Hall geflogen, um dort zu Übungszwecken einen Anflug durchzuführen. Nachdem er wegen des hohen Verkehrsaufkommens zwei Anflüge abgebrochen hatte, setzte er zum dritten Anflug an und befand sich im kurzen Endanflug auf die Piste 28. Ein 76-jähriger Luftfahrzeugführer hat sich mit seiner D4 Fascination nach einem Überlandflug aus Regensburg in der nördlichen Platzrunde zur Landung eingereiht. Hinter ihm befand sich eine

HK 36 in der Platzrunde, die ebenfalls landen wollte.“

Im Zwischenbericht steht: „Der Flugleiter hatte hinsichtlich der Landereihenfolge im Funk die Cirrus SR 20 als Nummer 1, die D4 Fascination als Nummer 2 und die HK 36 als Nummer 3 gesetzt, beziehungsweise empfohlen.“

Nur einer dreht ab

Dazu muss man wissen: Das Tower-Personal in Hall leitet die Flugzeuge nicht wie Fluglotsen auf Großflughäfen zum Ziel. Die Pi-

loten sind selbst verantwortlich und müssen die Vorfahrtsregeln im Sichtflug einhalten. „Nach den Aufzeichnungen des Flugfunks, den Flugspuren (Radar) sowie den Angaben des Piloten der HK 36 drehte die D4 Fascination vor der Cirrus SR 20 aus dem rechten Queranflug in den Endanflug ein. Im weiteren Verlauf näherte sich die Cirrus SR 20 von hinten der D4 Fascination an und kollidierte mit dieser im kurzen Endanflug. Die beide Luftfahrzeuge prallten auf den Boden und wur-

den zerstört.“ Das eine Flugzeug, das eigentlich erst später landen sollte, schnitt also dem anderen den Weg ab – so könnte eine Interpretation der Beschreibung lauten. Beide Piloten verfügten über gültige Lizenzen und Gesundheitszeugnisse. Über technische Fehler der Flugzeuge ist nichts bekannt. Sie wurden regelmäßig gewartet. Die Wetterbedingungen waren mit einer Sicht bis 10 Kilometer und einem Wind von 13 Kilometern pro Stunde nicht außergewöhnlich. Wer ist nun schuld?

„Die Bewertung wird erst im Abschlussbericht stehen“, sagt Freitag. Der werde in der Regel erst ein Jahr nach dem Unfall fertiggestellt. „Am Ende des Abschlussberichts können Sicherheitshinweise stehen. Zum Beispiel Empfehlungen fürs Luftfahrt-Bundesamt oder für Flugzeughersteller.“ Die sicherheitsrelevante Auswertung diene dann auch Gerichten als eine Quelle für die juristische Aufarbeitung. Die kann auch erfolgen, wenn wie im Haller Fall beide Piloten starben. Freitag: „Manchmal fordern die Hinterbliebenen Schadenersatz. Das ist nicht unüblich.“

18 Mitarbeiter in ganz Deutschland unterwegs

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) führt Untersuchungen von Unfällen und schweren Störungen in der zivilen Luftfahrt durch. Im Jahr 2017 registrierte die BFU insgesamt 168 Unfälle und 22 schwere Störungen mit zivilen Luftfahrzeugen in Deutschland und mit in Deutschland zugelassenen Luftfahrzeugen im Ausland. Im Vergleich zu dem Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2016 ist für 2017 eine

Verringerung der Anzahl der tödlichen Unfälle von 31 auf 24 und der Unfälle mit Schwerverletzten von 33 auf 25 zu verzeichnen.

Die Untersuchung der Unfälle erfolgt zunächst vor Ort an den Wracks. Geachtet werde auf „Mensch, Maschine und Umwelt“, teilt der Pressesprecher der Bundesstelle mit. Die Daten werden an die Zentrale in Braunschweig weitergegeben. Dort wird der

Zwischenbericht erstellt, der die Vorgänge nur darstellt. Es schließt sich eine Bewertung an, die in einen Abschlussbericht mündet, der eine Unfallursache nennt.

Die Bundesstelle zählt 38 Mitarbeiter. 18 von ihnen sind Flugunfalluntersucher. Da der Aufgabenbereich recht umfangreich sei, dauert es vom Unfall bis zum Abschlussbericht rund ein Jahr. tob