BORIS ROESSLER / PICTURE ALLIANCE / DPA

Geschäftsflieger am Flugplatz Egelsbach: *Wer Glück hat, kann vom Edelrestaurant aus Michael Schumacher beim Landen beobachten*

LUFTFAHRT

Absturz eines Überfliegers

Der Unfall eines Businessjets deutet auf Leichtsinn des Kapitäns und Sicherheitslücken am größten deutschen Verkehrslandeplatz Egelsbach hin – nahe am Frankfurter Airport.

Der letzte Dialog vor der Katastrophe bestand nur aus einem Wort: „Terrain?“, fragte der verdutzte Kapitän. Sein Co-Pilot, der das Unglück kommen sah, antwortete, panisch schreiend: „Terrain!!!“

Drei Ausrufezeichen vermerkt der Bericht der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU). Anschließend hält er nüchtern fest, dass wenige Sekunden später die Cessna Citation 750 „mit Bäumen kollidierte“.

Der über zehn Tonnen schwere Businessjet mit drei Passagieren in der Kabine drehte sich auf den Rücken und schlug 430 Meter nach dem ersten Kontakt mit den Baumwipfeln im Wald ein, 3,6 Kilometer vor der Piste des Verkehrslandeplatzes Egelsbach bei Frankfurt am Main.

Der Absturz am 1. März dieses Jahres war der seit Jahren schwerste Flugunfall in Deutschland. Der Pilot, Textilunternehmer Rainer Schulz, riss drei seiner Mitarbeiter mit ins Verderben – und den Co-Piloten Jon Jose.

Dessen Lebensgefährtin Chelsie Robicheaux erhebt nun schwere Vorwürfe gegen den Kapitän, der die über elf Millionen Euro teure Maschine als Firmenjet nutzte: „Jon hatte mir noch vor dem Abflug mitgeteilt, wie sehr er diesen Flug fürchtet“, sagt sie. Schon seit Monaten habe der ehemalige Air-Force-Mann darüber geklagt, wie draufgängerisch Rainer Schulz am Steuerknüppel agiere. „Immer wieder hat mir Jon erzählt, dass Rainer Sicherheitsregeln missachtet hatte“, sagt die junge Frau aus Kalifornien.

Die Ermittler der BFU haben Robicheaux bereits als Zeugin angehört. Auch mit einem ehemaligen Co-Piloten von Schulz haben sie gesprochen, der bedauert, nicht schon früher etwas gegen Schulz unternommen zu haben. Der zuständige Ermittler Johann Reuß verspricht: „Wir werden alle Hinweise und Aussagen in unsere Schlussfolgerungen einbeziehen.“

Noch hat Reuß sein endgültiges Urteil nicht abgegeben. Doch die ersten Indizien aus den sichergestellten Datenschreibern deuten auf einen ruppigen, schnellen Anflug, auf mangelnde Vorbereitung und Selbstüberschätzung hin. Die Crew wählte offensichtlich den falschen Anflugwinkel, weshalb ihr eine leichte Anhöhe im Waldgebiet zum Verhängnis wurde.

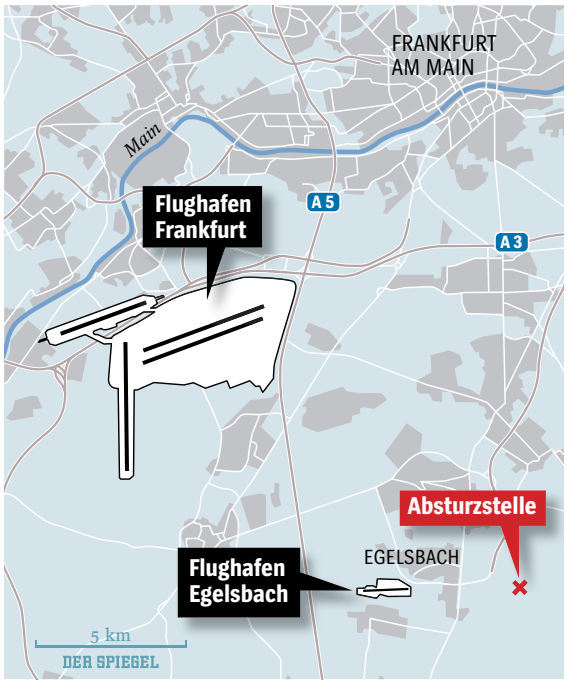
Der Hügel, nicht ausreichend in den Anflugkarten vermerkt, lag zur Unfallstunde vermutlich unter einer Nebelbank. Der Flugplatz dahinter aber darf nur im Sichtflug angesteuert werden. Hätte die zwölfsitzige Düsenmaschine, eine der schnellsten ihrer Art, demnach überhaupt sicher in Egelsbach landen können? „Auch diese Frage ist Teil unserer Untersuchung“, sagt BFU-Ermittler Reuß.

Nicht nur der Pilot, sondern auch der Flughafen gerät damit in die Kritik. Er gehört der Businessjet-Firma Netjets des US-amerikanischen Multimilliardärs Warren Buffet. Rund 72 000 Starts und Landungen, von der Propellermaschine der Hobbyflieger bis zum fast schallschnellen Businessjet, verzeichnete Egelsbach im vergangenen Jahr. Das macht ihn zum größten Verkehrslandeplatz Deutschlands, dessen Geschäftsfliegerszene unterentwickelt ist.

Doch Egelsbach ist höchst umstritten. Schon allein der Lage wegen ist der Flugplatz für viele Experten ein Ärgernis: Nur zehn Kilometer südlich des Frankfurter Großflughafens gelegen, steigen hier gutbetuchte Freizeitkapitäne auf. Den Anflug aus Westen müssen sie mit einer gewagten Rechtskurve über die Autobahn

MICHAEL PROBST / AP

Ausgebranntes Cessna-Wrack am 1. März
„Terrain?“ – „Terrain!!!“



A 5 bewältigen, um nicht die Frankfurter Startbahn West zu kreuzen. Im Osten, von wo Rainer Schulz mit seiner Citation auf seinem letzten Flug hereinkam, liegt ebenjener schicksalhafte Hügel als fliegerische Herausforderung im Weg.

Bereits im Jahr 2009 war hier ein anderer Geschäftsflieger in den Wald gekracht – nur 50 Meter von der Stelle entfernt, an der die Citation ausbrannte. Und schon dieser Unfall nährte den Verdacht, dass Egelsbach eine eher zweifelhafte Sorte von Piloten anlockt: Kapitäne, deren Kontostand sich umgekehrt proportional zu jenem an Flugstunden entwickelt und die mangelnde Erfahrung mit einem umso größeren Ego kompensieren.

Der Flugzeugführer, dessen Maschine 2009 vor Egelsbach zerschellte, verfügte über keine gültige Pilotenlizenz, wohl aber hatte er Alkohol im Blut, den er, das ergaben die Ermittlungen, im Flugzeug zu sich genommen haben muss.

Eine Flugsause in unmittelbarer Nachbarschaft zum Drehkreuz Frankfurt – die Deutsche Flugsicherung hätte wohl noch kritischer reagiert, würden ihre Lotsen nicht selbst gern in Egelsbach starten.

Der Flugplatz ist Treffpunkt vieler Hobbypiloten, die hier mit Enthusiasmus an ihren Maschinen schrauben. Vor allem aber ist Egelsbach berüchtigt für die neureichen Überflieger, die nach vollendeter Platzrunde bei Sternekoch Alfons Schuhbeck einkehren. Der betreibt am Flugplatz ein Edelrestaurant. Mit etwas Glück können die betuchten Fliegergäste dann vom Tisch aus beobachten, wie Michael Schumacher mit seiner Falcon einschwebt.

Ein Vorfall vor zwei Jahren lässt das Milieu erahnen: Ein Ferrari-Fahrer habe seinen Flitzer „beim rasanten Rückwärtsfahren“ aus der Parklücke gegen andere Nobelkarossen krachen lassen, so vermerkte die Polizei. Schaden: 250 000 Euro.

Die negativen Schlagzeilen könnten die Geduld von Eigentümer Buffet irgendwann überstrapazieren. Manch einer hatte schon beim Kauf 2009 geunkt, der Milliardeninvestor habe den Platz nur gekauft, weil er einen der größten Netjets-Kunden, die Deutsche Bank, umgarnen wollte. Deren Vorstände nämlich düsen bevorzugt von Egelsbach aus zu ihren Terminen rund um die Welt.

Um das Gerede um Egelsbach zu beenden, wäre es nötig, endlich ein Instrumentenlandesystem zu installieren. Das, so rühmt sich Netjets in Firmenbroschüren, zähle zur Mindestausstattung eines jeden ihrer Standorte, weil es auch in Dunkelheit und bei Nebel eine sichere Landung gewährleistet.

In Egelsbach fehlt es – und zwar paradoxerweise genau deshalb, weil der Platz so nahe am Frankfurter Großflughafen liegt. „Die Flugzeuge auf der Startbahn West müssten warten, wenn eine Maschine im Instrumentenlandeanflug nach Egelsbach einschwebt“, erklärt Axel Raab von der Deutschen Flugsicherung. Schließlich müssen die Privatjets jederzeit durchstarten können, ohne dass ihnen ein Flieger aus Frankfurt in die Quere kommt.

Eine solche Einschränkung des Flugbetriebs aber dürfte die Fraport kaum akzeptieren, zumal seit Eröffnung der dritten Landebahn in Frankfurt genug Kapazitäten auch für Privatjets bereitstehen. „Egelsbach wird für die Fraport erst wieder attraktiv als Ausweichplatz werden, wenn auch die dritte Bahn nicht mehr reicht“, glaubt Gerald Wissel, Berater der Geschäftsfliegerbranche.

Schon heute steht es den Privatfliegern frei, an gefährlichen Flugtagen in Frankfurt zu landen, statt die riskante Landung in Egelsbach zu wagen.

Doch das scheuen viele, einerseits, weil sie sich am Großflughafen im Vergleich zu den Passagiermaschinen benachteiligt fühlen. Zum anderen ist die sichere Landung in Frankfurt auch um einige hundert Euro teurer.

Warum Kapitän Schulz nicht ausgewichen ist – der Textilmillionär hat den Grund dafür mit ins Grab genommen. Am Geld dürfte es kaum gelegen haben.

Co-Pilot Jose sagte seiner Partnerin im letzten Internettelefonat vor dem Start nach Egelsbach, er wolle darauf drängen, in Frankfurt zu landen. „Wie so oft konnte er sich wohl nicht gegen Rainer durchsetzen“, sagt Robicheaux bitter.

Gerald Traufetter

Der digitale SPIEGEL

Jetzt für iPad/iPhone, Android und Mac/PC

Jetzt exklusiv in der neuen Ausgabe:

- **Anschlag** – **3-D-Grafik** der Olympia-Geiselnahme von München
- **Augenzeugen** – **Video-Spezial** über das Massaker in der syrischen Stadt Hula
- **Artenschutz** – **Video** über die Nashorn-Mörder Afrikas

Die neue Art zu lesen

Der digitale SPIEGEL lässt Sie so tief in ein Thema einsteigen, wie Sie es möchten. Mit zusätzlichen Hintergrundseiten, exklusiv produzierten Videos, interaktiven Grafiken, 360°-Panoramafotos und 3-D-Modellen.
Einmal anmelden und auf jedem Gerät lesen – egal, wo Sie gerade sind. Das komplette Heft immer schon ab Sonntag 8 Uhr.

Einfach QR-Code scannen, z. B. mit der App „Sminna“

www.spiegel.de/digital