

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/9537 –**

### **Sicherheitsrelevante Zwischenfälle im Flugverkehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Wissenschaftler des Battelle Memorial Institute haben im Auftrag der NASA über mehrere Jahre hinweg rund 24 000 Piloten zu sicherheitsrelevanten Zwischenfällen im Flugverkehr befragt. Die Ergebnisse dieser Studie unter dem Titel „National Aviation Operations Monitoring Service (NAOMS)“ waren sehr viel alarmierender als die offiziellen Zahlen der amerikanischen Flugaufsichtsbehörde FAA. Aus diesem Grund wollte die NASA diese Studie auch geheim halten. Begründet hatte dies der stellvertretende Direktor der NASA gegenüber der Nachrichtenagentur AP damit, dass durch eine Veröffentlichung „das öffentliche Vertrauen in und das wirtschaftliche Wohlergehen der Fluggesellschaften wesentlich beeinträchtigen könnten“. Nachdem sogar Teile der Daten heimlich gelöscht werden sollten, brach in den USA ein Sturm der Empörung los. Schließlich musste sich NASA-Direktor Michael Griffin bei einer Anhörung des Kongresses entschuldigen. Ferner sagte er zu, bis Ende des Jahres die Studie nun doch zu veröffentlichen.

1. Welche Art von sicherheitsrelevanten Zwischenfällen im Flugverkehr werden in Deutschland registriert, und wie werden diese definiert?

In Deutschland werden Unfälle und Störungen im zivilen Luftverkehr gemäß § 5 der Luftverkehrsordnung (LuftVO) unverzüglich an die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) gemeldet. Parallel dazu sind gemäß § 5b LuftVO sicherheitsrelevante Ereignisse dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) anzuzeigen. Die der BFU angezeigten Unfälle und schweren Störungen sowie die dem LBA gemeldeten sicherheitsrelevanten Ereignisse werden in einer gemeinsamen Datei gemäß § 5c LuftVO erfasst.

Die genauen Begriffsbestimmungen für „Unfall“, „Störung“ und „Schwere Störung“ sind auf der Homepage der BFU (<http://bfu-web.de>) auffindbar.

2. Wie viele derartige Vorkommnisse wurden 1990, 1995, 2000, 2005 registriert (Angaben getrennt nach Jahr, Art der Vorkommnisse und nach Flughäfen bzw. Lufträume)?

Bei der BFU wurden in den Jahren 1990, 1995, 2000, 2005 folgende Ereignisse (ohne Luftsportgeräte) registriert. Nach Flughäfen bzw. Lufträumen wird üblicherweise nicht unterschieden.

#### Unfälle und Störungen nach Ereignisschwere

Ereignisart/Jahr	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Unfall	<b>436</b>	511	528	480	515	<b>493</b>	432	411	333	362	<b>343</b>	351	347	316	292	282
Schwere Störung*	–	–	–	–	–	–	–	–	39	38	<b>42</b>	55	52	57	36	61
Störung	<b>141</b>	181	106	59	65	<b>92</b>	53	35	7	7	<b>7</b>	12	7	10	3	18
Gesamt	<b>577</b>	692	634	539	580	<b>585</b>	485	446	379	407	<b>392</b>	418	406	383	331	361

\* Definition / Erfassung erst ab 1998

3. Welche Ursachen waren jeweils verantwortlich (Angaben wie oben)?

Stoerungsart/Jahr	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
harte Landung	91	109	105	106	96	82	75	95	55	55	58	45	53	56	42	45
Zusammenstoß/gefährliche Begegnung von Lfz	16	14	11	14	14	18	6	19	17	27	13	33	35	46	23	43
Berührung mit Hindernis	75	111	85	57	82	80	87	71	67	61	49	63	66	44	35	41
Triebwerksausfall oder Triebwerkstörung	70	102	79	66	82	69	32	40	39	33	33	49	42	36	37	40
unkontrollierte Fluglage	41	29	37	40	48	35	35	35	32	47	45	35	38	31	30	26
verschiedene/sonstige	29	35	27	26	26	32	27	28	17	14	20	23	28	12	15	22
Bodenberührung infolge Querneigung	31	28	31	27	27	20	19	29	17	19	23	25	23	12	15	21
Ausbrechen am Boden/ auf dem Wasser	37	36	41	38	30	42	30	16	23	41	27	28	15	25	18	18
Zuweitkommen	29	53	41	36	33	34	23	14	14	21	15	23	19	16	17	15
Ausfall von Bordsystemen bzw. -Komponenten	37	30	18	16	17	23	18	9	14	17	11	13	8	9	8	14
Boden-/Wasserberührung	10	12	10	9	11	16	10	8	7	13	15	15	15	13	15	13
Zukurzkommen	30	32	38	24	22	30	39	20	17	9	16	17	14	24	16	12
Ausfall des Startgerätes Störung des Start	9	15	9	10	19	18	11	11	11	10	4	8	7	11	17	9
Personenschaden im Flug	2	2	4	2	1	4	3	1	0	1	4	3	5	3	6	9
unbekannt/nicht feststellbar	4	3	3	2	3	7	4	4	8	5	6	4	6	3	5	7
Fahrwerksbruch	12	17	17	13	15	23	16	12	11	6	10	13	10	8	7	6
Turbulenz	1	4	3	4	2	2	2	0	1	0	1	1	0	3	0	4
Landung mit nicht/teilw. ausgefahrenem Fahrwerk	10	17	20	15	13	14	20	12	3	6	7	2	2	1	3	3
Brand oder Explosion	6	2	8	5	5	10	4	4	9	3	10	2	7	14	1	3
Umschlagen von Drehflüglern	1	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0	3
Flugwerk/Steuerung	6	10	8	9	8	3	6	4	3	4	8	4	4	4	4	2
Propeller-/Rotorausfall	5	2	3	3	5	5	3	3	1	0	3	2	3	1	3	1
Ausweichmanöver	0	1	2	0	1	0	0	0	1	1	1	2	0	1	2	1
Personenschaden am Boden	2	1	3	0	1	0	2	1	1	3	4	0	0	4	2	1
Notlandung/Notwasserung	9	4	8	4	5	4	3	3	3	4	0	0	0	0	0	1
Vogelschlag	0	0	0	1	0	1	0	0	0	4	1	0	0	1	0	1
Blitzschlag	1	2	1	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	3	0
unkontrollierte Abweichung von der Flughöhe	0	1	1	1	0	1	0	0	2	0	1	2	3	0	3	0
Kopfstand/Überschlag	4	0	5	1	4	3	1	4	0	2	3	2	0	1	2	0

Stoerungsart/Jahr	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Hagelschlag	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Landung neben der Landebahn	2	3	2	2	3	5	3	0	0	0	0	2	1	2	1	0
Wasserung mit ausgefahrenem Fahrwerk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Einfahren des Fahrwerks	5	15	11	6	6	4	5	3	3	0	1	1	1	2	0	0
Herausbrechen von Triebwerken	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Luftfahrzeug-Sachsch. durch Triebwerkstrahl	1	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>577</b>	<b>692</b>	<b>634</b>	<b>539</b>	<b>580</b>	<b>585</b>	<b>485</b>	<b>446</b>	<b>379</b>	<b>407</b>	<b>392</b>	<b>418</b>	<b>406</b>	<b>383</b>	<b>331</b>	<b>361</b>

4. Wurde in Deutschland je eine vergleichbare Umfrage durchgeführt, und wenn ja, wann, von wem, mit welchen Fragestellungen, mit wie vielen und welchen Beteiligten, und mit welchen Ergebnissen?

Nein

5. Wenn nein, ist die Bundesregierung bereit, möglichst schnell eine derartige Studie durchführen zu lassen, und wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

Nein. Die objektive Aussagekraft einer solchen Studie in Bezug auf das tatsächliche Niveau der Sicherheit in der Luftfahrt wird als verhältnismäßig gering gegenüber den bereits etablierten bzw. derzeit in der Entwicklung befindlichen Systemen zur Gewinnung sicherheitsrelevanter Daten eingestuft.

6. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass in Deutschland, anders als in den USA, die offiziellen Zahlen den Realitäten entsprechen, und wenn ja, wie begründet sich diese Auffassung?

Die offiziellen deutschen Zahlen entsprechen der Realität.

7. Sind der Bundesregierung ähnliche Studien wie NAOMS aus anderen Ländern bekannt, und wenn ja, um welche Studien handelt es sich, und zu welchen Ergebnissen kommen diese Studien?

Nein

8. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Statistiken der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), die zeigen, dass die Zahl der Unfälle und schweren Störungen kontinuierlich steigt und 2006 den bisherigen Höchstwert erreicht hat?

9. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen diesem Trend und dem alljährlich festzustellenden Zuwachs an Flugbewegungen?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Luftfahrt zählt heute zu den sichersten Verkehrsmitteln überhaupt. Die absolute Zahl der Unfälle ist in Deutschland trotz anhaltend hohem Wachstum rückläufig. Der Begriff der „Schweren Störung“ wurde erst im Jahre 1998 eingeführt. Die Zahl der „Schweren Störungen“ hat sich seit diesem Zeitpunkt in Wellenbewegung entwickelt und lag 2005 höher als 1998. Die Entwicklung

muss jedoch vor dem Hintergrund des anhaltend starken Wachstums in der Luftfahrt als erwartungsgemäß bezeichnet werden. Die Bundesregierung arbeitet auf nationaler und internationaler Ebene intensiv an der weiteren Erhöhung der Luftverkehrssicherheit.

10. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung, um das durch steigende Zahlen der Flugbewegungen wie der Unfälle und schweren Störungen erhöhte Unfallrisiko für Passagiere und Besatzungen wie auch der Bevölkerung in der Umgebung von Flughäfen zu reduzieren, und welchen Erfolg hatten diese Schritte bisher?

Es ist Ziel der Bundesregierung, die Luftverkehrssicherheit weiter zu erhöhen. Zu diesem Zweck wird zur Zeit ein nationaler Luftverkehrssicherheitsplan entwickelt. Ab 2009 muss jedes Luftfahrtunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt haben und sicherheitsrelevante Informationen systematisch sammeln und auswerten. Auf diese Weise sollen auch kleinere Ereignisse und Fehlerquellen, die die Sicherheit gefährden könnten, rechtzeitig erkannt werden, um gefährlichen Entwicklungen frühzeitig entgegenzuwirken, bevor es zu einer schweren Störung oder einem Unfall kommt.

Eine Reihe von Initiativen und Maßnahmen wurden von der Bundesregierung in Zusammenarbeit mit europäischen Partnern und der Europäischen Kommission in der jüngsten Vergangenheit bereits ergriffen. Im Folgenden kann nur auf die wichtigsten Initiativen eingegangen werden.

So wurde beispielsweise ein gemeinsames System zur Meldung jeglicher sicherheitsrelevanter Ereignisse erarbeitet und im Jahre 2005 beim LBA etabliert. Die gewonnenen Daten werden einer europaweiten Datenbank (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems; ECCAIRS) zugeführt, um frühzeitig Rückschlüsse auf sicherheitsrelevante Trends ziehen und eingreifen zu können.

Als wichtigen Beitrag zur Steigerung der Sicherheit in der Luftfahrt hat sich die Arbeit der Task Force „Luftverkehrssicherheit“ (LVS) des LBA erwiesen. Dieses in Deutschland vor mehr als zehn Jahren eingeführte Modell hat mittlerweile auf europäischer Ebene Schule gemacht und ist heute eine Standardeinrichtung nicht nur in jedem europäischen Mitgliedstaat sondern in vielen Staaten der Welt. Die Arbeit dieser Gruppe konzentriert sich mittlerweile nicht nur auf die Durchführung von Vorfeldkontrollen sondern u. a. auch auf die Auswertung und Beurteilung verschiedenster sicherheitsrelevanter Ereignisse, mit dem Ziel betriebsrelevante Entscheidungen zu treffen.

Als weiteres äußerst wirksames Mittel zur Steigerung der Sicherheit in der Luftfahrt hat sich darüber hinaus die gemeinsame Liste für unsicher befundener Luftfahrtunternehmen (sog. Schwarze Liste) erwiesen, die für eingetragene Unternehmen bzw. Luftfahrzeuge Betriebsuntersagungen in der gesamten Europäischen Gemeinschaft zur Folge hat.