

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Diana Golze, Klaus Ernst, Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/10550 –**

Sicherheit von Kindern im Flugverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die europäische Verordnung (EG) Nr. 1899/2006 mit der EU-OPS 1, Abschnitt Q hat am 16. Juli 2008 auch für die Bundesrepublik Deutschland Gültigkeit erlangt und die bisherige Zweite Durchführungsverordnung zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (2. DV LuftBO) weitgehend abgelöst. Unter anderem regelt diese Verordnung die Verwendung von zusätzlichen Schlaufengurten zur Sicherung von Kindern auf dem Schoß eines Erwachsenen. Bisher war in der Bundesrepublik Deutschland dieser „Loopbelt“ wegen eines erwiesenen immensen Gesundheitsrisikos für die betroffenen Kinder verboten. Gemäß Rundschreiben des Luftfahrtbundesamtes (LBA) vom 26. Mai 2008 „müssen Mitgliedstaaten jedoch die Zulassung anerkennen, die ein anderer Mitgliedstaat oder eine in seinem Auftrag handelnde Stelle gemäß dieser Verordnung erteilt. Damit wird das bislang aufgrund erheblicher Sicherheitsbedenken bestehende deutsche Verbot des Schlaufengurtes von europäischem Recht überlagert.“ Im gleichen Rundschreiben heißt es: „Gleichzeitig ist damit die Verpflichtung verbunden, Kinder nur auf eigenen Fluggastsitzen mit zugelassenen Kinderrückhaltesystemen nach den Absätzen 2.1 bis 2.5 des LBA-Rundschreibens 03/2008 zu befördern.“ Das LBA appelliert an die Betreiber der Fluggesellschaften, qualifizierte Kinderrückhaltesysteme vorzuhalten und einzusetzen. Bislang haben aber noch nicht alle deutschen Airlines überhaupt ein entsprechendes Qualifizierungsverfahren durchlaufen (Lufthansa, Germanwings, Germania, LH Regional, Hamburg Airlines und Cirrus können derzeit keine in der Bundesrepublik Deutschland verfügbaren Kinderrückhaltesysteme an Bord einsetzen).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Von der Bundesregierung Mitte der neunziger Jahre in Auftrag gegebene Untersuchungen belegen, dass die gewährleisteteste Sicherheit durch den zum Anschnallen beim Transport eines Kleinkindes auf dem Schoß eines Erwachsenen verwendeten Schlaufengurt deutlich hinter dem Sicherheitsniveau für Erwachsene zurückbleibt. Schlaufengurte wurden in Deutschland in der Vergangenheit nicht zugelassen. Neuere Gutachten haben gezeigt, dass unter den betrachteten

Umständen das Lap-Holding das Kind auf dem Schoß in geeigneter Weise festhalten keine geeignete Alternative zum Schlaufengurt darstellt. Bei Turbulenzen während des Fluges kann der Schlaufengurt gegenüber dem Lap-Holding von Vorteil sein. Im Ergebnis bedeutet das aber, dass es für die Doppelbelegung kein geeignetes Rückhaltesystem gibt, das Kleinkindern das für Erwachsene übliche Sicherheitsniveau garantiert.

Mit der Einführung europäischer Vorschriften für die gewerbsmäßige Beförderung in Flugzeugen (EU-OPS) am 16. Juli 2008 wurden deutsches Recht und Verwaltungspraxis auf diesem Gebiet durch unmittelbar geltendes und vorrangiges europäisches Recht überlagert. Bei Doppelbelegung wurde die Verwendung des Schlaufengurtes fortan für alle europäischen Luftfahrtunternehmen verbindlich vorgeschrieben.

Aus Sicht der Bundesregierung ist dieser Zustand unbefriedigend. Die Bundesregierung hat deshalb bereits im Vorfeld der Einführung der EU-OPS die Europäische Kommission über die deutschen Erkenntnisse hinsichtlich der Sicherheit bei der Beförderung von Kleinkindern in Flugzeugen informiert und aufgefordert, die Gemeinschaftsvorschriften zugunsten geeigneter Kinderückhaltesysteme zu verbessern.

Die Europäische Kommission hat daraufhin die fachlich zuständige Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) beauftragt, sich des Themas der sicheren Beförderung von Kleinkindern in Flugzeugen anzunehmen. Zu diesem Zweck hat die EASA ein Gutachten zur Kindersicherheit in Auftrag gegeben. Dabei werden nach hiesigen Informationen nicht nur die vom Schlaufengurt ausgehenden Gefahren untersucht, sondern auch das eigentliche Sicherheitsrisiko bewertet, also der Zusammenhang zwischen den Gefahren und der Eintretenswahrscheinlichkeit.

1. Aufgrund welcher Rechtslage beabsichtigt die Bundesregierung, sich über die EU-OPS hinwegzusetzen und gegen die seit 16. Juli 2008 gültige Vorschrift zur Verwendung des Schlaufengurtes zu verstoßen?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, sich über unmittelbar geltendes europäisches Recht hinwegzusetzen.

2. Welche Auffassung hat die Bundesregierung zu der rechtlichen Vergabe der EU-OPS, und welche technischen Vorkehrungen zur Sicherheit von Kindern im Flugverkehr hält die Bundesregierung für notwendig?

Die nach den EU-OPS neben Kinderrückhaltesystemen ebenfalls zulässige Doppelbelegung von Sitzen mit einem Erwachsenen und einem Kleinkind unter Verwendung sog. Schlaufengurte gewährleistet nach Ansicht der Bundesregierung kein mit der Beförderung von Erwachsenen vergleichbares Sicherheitsniveau. Dies kann nur erreicht werden, wenn das Kind auf einem eigenen Platz mit einem geeigneten Kinderrückhaltesystem untergebracht wird.

3. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des LBA-Rundschreibens, wonach Kinder nur auf eigenen Fluggastsitzen mit zugelassenen Kinderückhaltesystemen zu befördern sind (bitte begründen)?

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, dass Kinder grundsätzlich nur unter Verwendung geeigneter Kinderrückhaltesysteme auf eigens dafür zur Verfügung gestellten Sitzplätzen befördert werden sollten, da nur hierdurch ge-

währleistet ist, dass Kleinkinder entsprechend gut geschützt sind wie Erwachsene.

4. Wie will die Bundesregierung verhindern, dass Kinder in Flugzeugen, die in anderen Mitgliedstaaten zugelassen sind, aber in der Bundesrepublik Deutschland starten und landen, mit dem Schlaufengurt „gesichert“ werden?

Aufgrund international bzw. EU-rechtlich geregelter Zuständigkeiten hat die Bundesregierung auf Luftfahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sind bzw. unter der Aufsicht einer anderen Luftfahrtbehörde operieren, keine Eingriffsgewalt.

5. Haben Kinder nach Auffassung der Bundesregierung das Recht auf einen eigenen Fluggastsitz mit zugelassenem Kinderrückhaltesystem (bitte begründen)?

Kleinkinder unter zwei Jahren haben nach den Beförderungsbedingungen der meisten Fluggesellschaften kein Anrecht auf einen eigenen Sitzplatz. Nur wenn für Kinder unter zwei Jahren ein Platz explizit gebucht und bezahlt wurde, besteht ein Anrecht auf einen eigenen Sitzplatz.

6. Wird die Bundesregierung über das Schreiben des LBA hinausgehend auf die Fluggesellschaften einwirken, um den Schlaufengurt zu verbieten und Kindern das Recht auf einen eigenen Fluggastsitz mit zugelassenem Kinderrückhaltesystem zu verschaffen (bitte begründen)?

Die Bundesregierung kann den Schlaufengurt nicht verbieten, wird aber weiterhin auf die Fluggesellschaften einwirken, die Abschaffung der Doppelbelegung und somit des Schlaufengurtes zu unterstützen. Die weiteren Schritte der Bundesregierung konzentrieren sich auf die Änderung internationaler bzw. europäischer Rechtsvorschriften.

7. Plant die Bundesregierung, das Verbot der Schlaufengurte in der Bundesrepublik Deutschland beizubehalten und die Verwendung gegebenenfalls durch ein Gesetz zu verhindern (bitte begründen)?

In der Bundesrepublik Deutschland gab es in der Vergangenheit ein faktisches Verbot des Schlaufengurtes, das sich aus der Tatsache ergab, dass das Luftfahrtbundesamt Schlaufengurte nicht zugelassen hat. Die europäischen Vorschriften (EU-OPS) hingegen erlauben seit dem 16. Juli 2008 die Verwendung von Schlaufengurten. Sie gelten unmittelbar im gesamten Gemeinschaftsgebiet und ersetzen nationales Recht in diesem Regelungsbereich. Sie können nicht durch nationale Gesetzgebung außer Kraft gesetzt werden.

8. Welche Auffassung hat die Bundesregierung zum Verbot der Schlaufengurte in anderen Staaten wie z. B. in Kanada?

Ein Verbot des Schlaufengurtes wie z. B. in Kanada ist aus Sicht der Bundesregierung nachvollziehbar, ist aber nur dann sinnvoll, wenn gleichzeitig die Doppelbelegung abgeschafft wird.

9. Über welche statistischen Daten verfügt die Bundesregierung in Bezug auf verletzte Kinder im Zusammenhang mit Startabbrüchen und Landezwischenfällen in der Bundesrepublik Deutschland (bitte nach Alter der betroffenen Kinder und Art der Verletzung unterteilen)?

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sind keine Fälle verletzter Kinder im Zusammenhang mit Startabbrüchen und Landezwischenfällen in der Bundesrepublik Deutschland bekannt.

10. Welche Schritte plant die Bundesregierung, um EU-weit ein Verbot des Schlaufengurtes zu erreichen?

Über die in der Vorbemerkung genannten Initiativen hinaus wirkt die Bundesregierung aktiv auf die Luftfahrtindustrie und ihre Verbände ein, die Abschaffung der Doppelbelegung und die industrieweite Einführung von Kinderrückhaltesystemen zu unterstützen.