

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Sören Bartol, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Krisenmanagement der Bundesregierung bei Beeinträchtigungen im Luftverkehr wegen erhöhter Konzentration von Vulkanasche durch den Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull

Aufgrund des Ausbruchs des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull und der damit verbundenen Aschekontaminierung u. a. auch des Luftraumes über Deutschland wurde der Flugbetrieb in Deutschland vom 15. bis 21. April 2010 weitgehend eingestellt. Von Montag, den 19. April 2010 abends bis Mittwoch, den 21. April 2010, 8.00 Uhr wurden durch das dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung untergeordneten Luftfahrt-Bundesamt (LBA) sog. kontrollierte Sichtflüge (CVFR) für große Verkehrsmaschinen über 14 Tonnen für unbedenklich erklärt. Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) ist bei Instrumentenflügen für die Sicherheit im Luftverkehr und damit auch für die Kontrolle des Abstands zu anderen Objekten im Luftraum und die Staffelung der Flugzeuge in der Luft verantwortlich. Bei kontrollierten Sichtflügen liegt trotz Begleitung der Flüge durch die Flugsicherungsorganisation im Hintergrund die alleinige Verantwortung bei den Piloten, obwohl auch diese mit bloßem Auge zwischen dem 19. April 2010 und dem 21. April 2010 nicht erkennen konnten, ob sie durch eine Aschewolke fliegen, die ihr Flugzeug hätte schädigen können oder nicht. Darstellungen in den Medien und von Betroffenen berichten, dass es zu verschiedenen kritischen Situationen aufgrund der kontrollierten Sichtflüge gekommen sein soll. Fluglotsen, Flugkapitäne und die Gewerkschaft der Flugkapitäne Vereinigung Cockpit e. V. haben öffentlich die Entscheidung für die Genehmigung der kontrollierten Sichtflüge für Passagiermaschinen kritisiert. Auch der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, will offenbar die Zustimmung durch das Luftfahrt-Bundesamt für kontrollierte Sichtflüge bei Flugverbot für Instrumentenflüge überdenken (vgl. ARD-Magazin report MÜNCHEN vom 17. Mai 2010).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Kann die Bundesregierung die öffentliche Darstellung, dass das Vorgehen, dass die deutschen Fluggesellschaften ab Montag, den 19. April 2010 trotz erhöhter Konzentration von Flugasche im deutschen Luftraum Flüge im kontrollierten Sichtflugverfahren (CVFR) beantragt haben und durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als unbedenklich bewertet wurden, im „Vorfeld gemeinsam mit dem Verkehrsministerium, dem Luftfahrtbundesamt sowie der

Deutschen Flugsicherung (DFS) erarbeitet [...]“ (vgl. DER SPIEGEL 19/2010 vom 10. Mai 2010) wurde, bestätigen?

2. Wie erklärt die Bundesregierung angesichts der Formulierung in der Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Jan Mücke, auf die Frage 108 des Abgeordneten Martin Burkert vom 5. Mai 2010, in der er darauf hinweist, dass „die Luftverkehrsgesellschaften [...] bereits vor dem 19. April 2010 entsprechende Anträge beim Luftfahrtbundesamt [hätten] stellen können“ (Plenarprotokoll 17/39, S. 3799(D)), den Widerspruch zwischen der Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dass „Flüge nach Sichtflugregeln [...] grundsätzlich keiner Genehmigung [bedürfen]“ und der Tatsache, dass deutsche Fluggesellschaften im April 2010 Anträge auf Flüge im kontrollierten Sichtflugverfahren, die durch Schreiben des Luftfahrt-Bundesamtes als unbedenklich erklärt wurden, gestellt haben?
3. Hätten die Fluggesellschaften auch ohne die Zustimmung des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) in der Zeit, als der Luftverkehr infolge erhöhter Konzentration von Vulkanasche in Deutschland eingeschränkt war, kontrollierte Sichtflüge (CVFR) beim Transport von Menschen mit Flugzeugen von mehr als 14 Tonnen durchführen können?
4. Wie bewertet die Bundesregierung in Anbetracht ihrer eigenen Aussage, dass „Flüge nach Sichtflugregeln [...] grundsätzlich keiner Genehmigung [bedürfen]“ die Regelungen im § 22a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) „Flugbetrieb mit Flugzeugen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen oder Sachen“, die in Verbindung mit den Vorschriften der Joint Aviation Authorities (JAA) als ein Zusammenschluss der zivilen Luftfahrtbehörden von 34 europäischen Ländern, niedergelegt in den „JAR-OPS 1 Betriebsvorschriften für den gewerblichen Verkehr mit Flugzeugen“ unter Punkt 1.230 und veröffentlicht in deutscher Fassung, u. a. durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, vorschreiben, dass für die Durchführung von kontrollierten Sichtflügen (CVFR) beim Transport von Menschen mit Flugzeugen von mehr als 14 Tonnen Gewicht, entsprechende Genehmigungen einzuholen sind?
5. Warum wurde der Flug LH 008 am Dienstag, den 20. April 2010 trotz der regnerischen Wetterlage in Norddeutschland, (vgl. DER SPIEGEL 19/2010 vom 10. Mai 2010) entgegen der Aussage der Bundesregierung, dass „gute Sichtverhältnisse“ die Voraussetzung für die Durchführung von kontrollierten Sichtflügen sind (Antwort zu den Fragen 101 und 102 der Abgeordneten Ute Kumpf, vom 5. Mai 2010, Plenarprotokoll 17/39, S. 3798(A)) im kontrollierten Sichtflug (CVFR) grundsätzlich durch das Luftfahrt-Bundesamt für unbedenklich erklärt bzw. durch die Deutsche Flugsicherung GmbH freigegeben?
6. Ab welcher Distanz auf der vertikalen wie auch auf der horizontalen Ebene zwischen zwei Flugzeugen ist eine „gefährliche Annäherung“ im Luftverkehr definiert, und kommt es zu einer Gefährdung des Luftverkehrs?
7. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass die entsprechenden nachgeordneten Behörden der Bundesregierung, die ab Montag, den 19. April 2010 von den Fluggesellschaften beantragten Flüge über deutschem Hoheitsgebiet nach dem kontrollierten Sichtflugverfahren ausdrücklich als unbedenklich erklärt haben, die Kritik des Lufthansa-Sicherheitspiloten Jürgen Steinberg an der Praxis der kontrollierten Sichtflüge während der Zeit als der deutsche Luftraum durch eine erhöhte Konzentration von Vulkanasche konterminiert war?

8. Wie bewertet die Bundesregierung die öffentliche Aussage von Bundesverkehrsminister, Dr. Peter Ramsauer, an die Adresse der deutschen Fluggesellschaften „wenn jemandem der eigene Sicherheitspilot hinschmeißt, den Dienst quittiert, weil er diametral anderer Auffassung ist“, solle man sich mit Angriffen zurückhalten (vgl. Handelsblatt vom 17. Mai 2010), vor dem Hintergrund, dass die von dem Sicherheitspiloten der Lufthansa Jürgen Steinberg kritisierten kontrollierten Sichtflüge grundsätzlich in den Antwortschreiben des Luftfahrt-Bundesamtes als nachgeordnete Behörde des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an die Fluggesellschaften als unbedenklich und regelkonform bezeichnet wurden?
9. Auf welcher rechtlichen Grundlage hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bzw. die ihm nachgeordneten Entscheidungsstellen auf der einen Seite Instrumentenflüge aufgrund der erhöhten Vulkanaschekonzentration verboten und auf der anderen Seite kontrollierte Sichtflüge als unbedenklich genehmigt, und wie erklärt die Bundesregierung diesen logischen Widerspruch?
10. Wie begründet die Bundesregierung die Entscheidung, kontrollierte Sichtflüge für Passagiermaschinen in Lufträumen zu genehmigen, während zur gleichen Zeit dieselben Lufträume für Instrumentenflüge gesperrt sind und nicht genügend Daten für die Genehmigung von Instrumentenflügen vorliegen?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik von Piloten (vgl. DER SPIEGEL 19/2010 vom 10. Mai 2010), dass das Fliegen im kontrollierten Sichtflug riskanter sei, als die Gefahr durch eine Vulkanaschewolke zu fliegen?
12. Was unterscheidet nach Ansicht der Bundesregierung kontrollierte Sichtflüge von Instrumentenflügen hinsichtlich des Risikos bei einem Flug durch einen mit Asche kontaminierten Luftraum?
13. Konnte vom 19. April bis zum 21. April 2010 aus Sicht der Bundesregierung ausgeschlossen werden, dass Passagierflugzeuge mit einem Gewicht über 14 Tonnen im kontrollierten Sichtflug aschekontaminierte Luft durchfliegen und durch eine in diesem Zusammenhang verursachte Schädigung des Flugzeugs Passagiere gefährdet werden?
14. Wenn ja, auf welche Informationen stützt sich die Bundesregierung hierbei?
15. Auf welche rechtsverbindlichen und sanktionierbaren Normen verweist Bundesverkehrsminister, Dr. Peter Ramsauer, wenn er betont, dass sich die „(...) Frage des Instruments „kontrollierter Sichtflug“ [nicht mehr stellt], weil (...) [es] (...) andere Regelungen (...)“ gebe (vgl. Ausgabe von Stern Online vom 17. Mai 2010)?
16. Warum hat die Bundesregierung im Vorfeld des Ausbruchs des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull nicht die entsprechenden rechtlichen Regelungen auf nationaler und internationaler Ebene herbeigeführt, dass die von Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, benannten „kuriosen Lücken“ im rechtlichen Regelsystem, die nach seiner Aussage von den Fluggesellschaften bei der Durchführung der kontrollierten Sichtflüge ausgenutzt wurden, geschlossen wurden?
17. Welche neuen Gründe gibt es, dass die Bundesregierung künftig kontrollierte Sichtflüge unterbinden will, während im April 2010 das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) noch die entsprechenden Anträge der Fluggesellschaften auf kontrollierte Sichtflüge für Flugzeuge über 14 Tonnen Gewicht als unbedenklich beantwortet hat?

18. Würde Bundesverkehrsminister, Dr. Peter Ramsauer, aus heutiger Sicht, mit seinen heutigen Kenntnissen und Erfahrungen, die Entscheidung zur Befürwortung der kontrollierten Sichtflüge bei erhöhter Konzentration von Vulkanasche in der Luft wieder genauso treffen, und wenn ja, mit welcher Begründung?
19. Auf welchen Informationen und Erkenntnissen basierte die Aussage des Bundesverkehrsministers, Dr. Peter Ramsauer, angesichts von Berichten von Fluglotsen in den Medien, dass der kontrollierte Sichtflug nicht so ungefährlich sei, da z. B. aufgrund der immensen Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Verkehrsflugzeugen mit Geschwindigkeiten von 500 bis 600 km/h und kleinen einmotorigen Sportflugzeugen mit 200 km/h Ausweichmanöver sehr schwer durchzuführen seien (vgl. ARD-Magazin report MÜNCHEN vom 17. Mai 2010), dass die „maximale Sicherheit“ der Reisenden bei den kontrollierten Sichtflügen gewährleistet sei (vgl. Meldung der Nachrichtenagentur ddp vom 20. April 2010, 18.05 Uhr)?
20. Wie wird durch die Bundesregierung „maximale Sicherheit“ definiert, und welches Restrisiko wird im Zustand der „maximalen Sicherheit“ durch die Bundesregierung akzeptiert?
21. Welche Gesetzeslücken, die zur Verhinderung von kontrollierten Sichtflügen in Zukunft auf nationaler Ebene geschlossen werden sollen, meint Bundesverkehrsminister, Dr. Peter Ramsauer, vor dem Hintergrund, dass für den Umgang mit Beeinträchtigungen des Luftverkehrs durch eine erhöhte Konzentration von Vulkanasche vorrangig internationale Regelungen einschlägig sind (vgl. Meldung der Nachrichtenagentur dpa vom 17. Mai 2010 um 13.46 Uhr, Zitat: „Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) will demzufolge eine entsprechende Gesetzeslücke schließen“)?
22. Welche wissenschaftlich fundierten Erkenntnisse lagen den von den Triebwerks- und Luftfahrzeugherstellern am 20. April 2010 festgelegten Werten von 2 mg/m³ Asche zu Grunde, und was waren die Ursachen dafür, dass entsprechende Grenzwerte noch nicht früher benannt wurden?
23. Basieren nach Kenntnis der Bundesregierung die Grenzwerte auf aktuellen Tests der Triebwerkshersteller?
24. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die durch den Verkehrsministerrat der Europäischen Union (EU) beschlossene Vereinbarung, bei den Grenzwerten dem empfohlenen Drei-Zonen-Modell der Europäischen Flugsicherung EUROCONTROL und des Vulkanaschezentrums VAAC zu folgen, gegenüber den EU-Mitgliedsländern lediglich den Charakter einer Empfehlung hat und keine zwingende Vorgabe ist, an die sich die EU-Mitgliedstaaten zu halten haben?
25. Wodurch wird die Verbindlichkeit der Beschlüsse des EU-Verkehrsministerates, bei den Grenzwerten dem empfohlenen Drei-Zonen-Modell der Europäischen Flugsicherung EUROCONTROL und des Vulkanaschezentrums VAAC zu folgen, gegenüber den EU-Mitgliedstaaten hergestellt, und welche Sanktionsmöglichkeiten gibt es angesichts der Tatsache, dass sich Mitgliedstaaten wie Frankreich zum Teil nicht an die einvernehmliche Verpflichtung, den Luftraum bei dem Erreichen von bestimmten Grenzwerten zu schließen, gehalten haben?
26. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, vorausgesetzt die mangelnde Verbindlichkeit der Beschlüsse des EU-Verkehrsministerrates ist nicht gegeben, Sanktionsmöglichkeiten zu schaffen, und wie könnten diese allein auf europäischer Ebene bis zum Erreichen von international verbindlichen Festlegungen aussehen?

27. Welche Elemente sollten nach Einschätzung der Bundesregierung, das für das Treffen der EU-Verkehrsminister am 24. Juni 2010 in Luxemburg angekündigte einheitliche europäische Messsystem, bestehend u. a. aus Boden- und Luftmessstationen, beinhalten, und welche Veränderungen sind zum bisherigen Verfahren geplant?
28. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Messergebnisse des Fluges der Lufthansamaschine mit dem Forschungscontainer „Caribic“ des Mainzer Max-Planck-Instituts an Bord vom 16. Mai 2010 vor, und wie bewertet sie etwaige Unterschiede zu den Ergebnissen der Messflüge des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)?
29. Kann die Bundesregierung Berichte von Betroffenen bestätigen, dass am Wochenende des 8./9. Mai 2010 in Süddeutschland bei erhöhter Konzentration von Vulkanasche neben Instrumentenflügen von Turbinenflugzeugen auch jegliche Flüge im Sichtflugverfahren von Hobbyfliegern wie Heißluftballons, Segelflugzeugen und Drachenfliegern untersagt wurden, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass nach Aussagen von Betroffenen, Segelflieger von der Deutschen Flugsicherung GmbH aufgefordert wurden, ihren Flug sofort abubrechen und auch außerhalb von Flugplätzen zu landen, die Verhältnismäßigkeit der Entscheidung?
30. Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik, dass gegen die Vorgaben der jeweiligen Rechtsverordnungen für Allgemeinverfügungen der Deutschen Flugsicherung GmbH, des Luftfahrt-Bundesamtes und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die dort enthaltene Festlegung, dass Veröffentlichungen der genannten Institutionen im Bundesanzeiger und/oder in den „Nachrichten für den Luftfahrer“ (NfL) zu erfolgen haben, während der Zeit der erhöhten Konzentration von Vulkanasche in der Luft in den letzten Wochen verstoßen wurde?

Berlin, den 9. Juni 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

