

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Wagner, Tabea Rößner, Dieter Janecek, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/3230 –

Unfälle und Störungen durch herabstürzende Luftfahrzeugteile

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 6. Juni 2018 stürzte ein ca. 1,58 Meter langer und etwa 2 Kilogramm schwerer Gegenstand in den Garten eines Wohnhauses im Mainzer Stadtteil Hechtsheim. Dieses Vorkommnis wurde der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) gemeldet, welche bestätigte, dass es sich bei dem Gegenstand um eine Dichtung eines Luftfahrzeugs handele. Das betroffene Grundstück liegt im Einflugbereich des Flughafens Frankfurt am Main. Es entstand kein Personenschaden. Da nach Einschätzung der BFU dieser Vorfall weder als Unfall noch als Störung gemäß § 2 des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes (FIUUG) zu werten sei, bestehe auch keine Notwendigkeit, eine Sicherheitsuntersuchung gemäß § 1 Absatz 1 und 2 sowie § 3 Absatz 3 FIUUG vorzunehmen. Die zuständige Polizeiinspektion Mainz 3 sieht sich nicht imstande, ohne vorausgehende Untersuchungen durch die BFU weitere Ermittlungen anzustellen (www.allgemeinezeitung.de/lokales/mainz/nachrichten-mainz/flugzeugteil-landet-im-garten-eines-hechtsheimer-hausbesitzers-vorfall-wird-nicht-untersucht_18836528.htm).

Der bislang letzte Vorfall eines herabgestürzten Luftfahrzeugteils, das durch die BFU als Unfall oder Störung gewertet und untersucht wurde, ereignete sich am 19. Mai 2017. Unweit der Ortschaft Wartenburg (Bayern) war eine rund vier Meter lange Motorabdeckung einer Boeing 747 auf eine Wiese gestürzt (www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2017/FBericht_17-0540-TX_B747F_Wartenberg.pdf?__blob=publicationFile).

In ihrem aktuellen Mobilitätsbericht verzeichnet die Deutsche Flugsicherung (DFS) für das Jahr 2017 mit 3 211 771 kontrollierten Instrumentenflügen (IFR) in deutschem Luftraum einen neuen Rekord. Der Anteil reiner Überflüge ohne Start und Landung in Deutschland liegt bei 38,6 Prozent. Für den europäischen Luftverkehr spielt der deutsche Luftraum, bedingt durch seine zentrale Lage, eine wichtige Rolle. Die europäische Flugsicherungsbehörde EUROCONTROL prognostiziert bis zum Jahr 2024 einen weiteren Zuwachs auf rund 3 730 000 IFR-Flüge im deutschen Luftraum (www.dfs.de/dfs_homepage/de/Presse/Publikationen/Mobilitaetsbericht2017_Web.pdf). Mit der Zahl der Flugbewegungen über dem Bundesgebiet steigt zugleich die Wahrscheinlichkeit von Ereignissen, bei denen sich Teile von Luftfahrzeugen lösen und herabstürzen. Da

Deutschland zudem eine hohe Besiedlungsdichte aufweist, können Personenschäden, die durch herabstürzende Luftfahrzeugteile verursacht werden, gerade in Ballungszentren mit Flughäfen wie dem Rhein-Main-Gebiet, nicht ausgeschlossen werden.

Aufgrund der hohen Beschleunigung im freien Fall kann jedes herabstürzende Luftfahrzeugteil tödliche oder schwere Verletzungen bei Personen verursachen. Das Risiko ist besonders groß, wenn das Flugzeugteil in einem Wohngebiet aufschlägt, wie im eingangs beschriebenen Fall. Daher läge es nahe, den Vorfall gemäß § 2 FIUUG als Beinahe-Unfall zu werten, der laut Gesetz als schwere Störung gilt und gemäß § 3 Absatz 3 FIUUG eine Untersuchung durch die BFU zur Folge haben muss.

Wenn die BFU nicht tätig wird, ist es, wie im vorliegenden Fall, für die polizeilichen Ermittlungsbehörden schwierig bis unmöglich, den Verursacher zu ermitteln und für eventuell entstandene Schäden haftbar zu machen.

1. Werden nach Erkenntnis der Bundesregierung alle gemeldeten Fälle, bei denen sich ein Teil eines Luftfahrzeugs löst, auf Bundesgebiet herabstürzt und nicht als Unfall oder Störung im Sinne des FIUUG gewertet werden, erfasst und dokumentiert?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, von welchen Behörden werden diese erfasst?
 - c) Wie viele solcher Ereignisse gab es seit dem Jahr 2008 (bitte pro Jahr auflisten)?
9. Wie viele Fälle von herabgestürzten Luftfahrzeugteilen gab es nach Erkenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2008 im Bundesgebiet?
 - a) Wie viele davon wurden als Unfall gewertet, wie viele als Störung im Sinne des FIUUG, und in wie vielen Fällen wurden ggf. keine Untersuchungen vorgenommen, da das Ereignis durch die BFU weder als Unfall noch als Störung gewertet wurde?
 - b) Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, ob herabgestürzte Flugzeugteile auf dem Bundesgebiet Unfälle mit schweren oder tödlichen Verletzungen zur Folge hatten?

Wenn ja, in wie vielen Fällen?
 - c) Gibt es nach Erkenntnis der Bundesregierung Fälle, bei denen Ereignisse mit herabgestürzten Luftfahrzeugteilen als schwere Störung gewertet wurden, da sie beinahe zu Unfällen mit Personenschaden geführt haben?
 - d) Welcher Art waren die herabgestürzten Luftfahrzeugteile (bitte nach Material, Gewicht, Maßen und Funktion aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bereich der zivilen Luftfahrt ergibt sich die Pflicht zur Dokumentation solcher Fälle aus Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 in Verbindung mit der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018, Anhang I Punkt 2.1 (1). Entsprechende Meldungen werden durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) erfasst. Seit 2008 wurden 57 derartige Ereignisse registriert:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
3	4	9	4	2	5	2	7	3	13	5

Die BFU hat zehn Ereignisse untersucht. Davon wurde ein Ereignis als Unfall, drei Ereignisse als schwere Störungen und sechs Ereignisse als Störungen gewertet.

Im Bereich der militärischen Luftfahrt wird jeder Verlust von Luftfahrzeugteilen von der Bundeswehr erfasst und dokumentiert. Seit 2008 wurden 351 Zwischenfälle registriert:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
35	46	38	44	40	32	31	33	29	19	4

Unfälle mit schweren oder tödlichen Verletzungen in Verbindung mit herabstürzenden Luftfahrzeugteilen wurden im angegebenen Betrachtungszeitraum nicht registriert, ebenso wenig schwere Störungen, die beinahe zu Unfällen mit Personenschaden geführt haben.

Die Art der verlorenen Teile umfasst ein breites Spektrum, darunter Abdeckungen, Teile von Landeklappen, Reifenteile oder Schrauben. Für nicht von der BFU untersuchte Fälle können anhand des Datenbestandes keine detaillierten Aussagen zu Material, Gewicht und Abmessungen gegeben werden. In der militärischen Luftfahrt kam es in wenigen Fällen zum Verlust von relativ großen Teilen, in einem Fall von zwei Außentreibstofftanks. Die Daten für die von der BFU untersuchten Ereignisse lassen sich nachstehender Tabelle entnehmen.

Ereignisjahr	Material	Gewicht	Maße	Funktion
2017	Metall	5 Kg	3 x 0,5 m	Klappenantriebsverkleidung
2016	Metall	5 Kg	2 x 3 m	Fahrwerksabdeckung
2015	Metall Wabe	12 Kg	1,5 x 4 m	Triebwerksverkleidung
2014	Metall	3 Kg	1 x 0,8 m	Kleinere Frachtraumklappe
2014	Metall	10 Kg	4,5 x 1 m	Landeklappe
2010	Metall	5 Kg	2 x 1 m	Abdeckung der Schubumkehr
2010	Metall	1 Kg	0,3 x 0,1 m	Teil der Triebwerksverkleidung
2010	Metall	10 Kg	6 x 1 m	Zusatztank
2010	Metall	5 Kg	2 x 1 m	Abdeckung der Schubumkehr
2010	Metall	8 Kg	4,5 x 1 m	Landeklappe

2. Werden nach Erkenntnis der Bundesregierung alle gemeldeten Fälle, bei denen sich ein Teil eines Luftfahrzeugs löst und auf Bundesgebiet herabstürzt, unabhängig einer Einordnung als Unfall bzw. Störung oder als Fall, der nicht als Unfall bzw. Störung gewertet wird, durch die BFU untersucht?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Die BFU ist gemäß Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 verpflichtet, diejenigen Ereignisse im Bereich der zivilen Luftfahrt zu untersuchen, die als Unfälle oder schwere Störungen gemäß Artikel 2 der genannten Verordnung klassifiziert werden.

3. Wie erlangt die BFU und wie erlangt das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) nach Erkenntnis der Bundesregierung Kenntnis über auf Bundesgebiet herabgestürzte Luftfahrzeugteile?
4. Wie erlangt die BFU und wie erlangt das LBA nach Erkenntnis der Bundesregierung Kenntnis über auf Bundesgebiet herabgestürzte Luftfahrzeugteile, wenn das betroffene Luftfahrzeug nicht in Deutschland zugelassen ist?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 besteht unabhängig von der Herkunft des betroffenen Luftfahrzeuges eine Meldepflicht derartiger Ereignisse an das LBA sowie gemäß § 7 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) und Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 im Falle von Unfällen und schweren Störungen an die BFU.

Darüber hinaus kann jedermann eine Meldung gegenüber der zuständigen Polizeidienststelle abgeben, welche sich mit den genannten Behörden in Verbindung setzt.

5. Wie wird nach Erkenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass Ereignisse, bei denen Luftfahrzeuge Teile verloren haben könnten, gemäß § 7 der Luftverkehrsordnung (LuftVO) und Artikel 9 der EU-Verordnung Nr. 996/2010 gemeldet werden?

Das Nichteinhalten der Meldepflicht für Unfälle und schwere Störungen stellt gemäß § 44 Absatz 1 Nummer 4 LuftVO eine Ordnungswidrigkeit dar, die bußgeldbewehrt ist.

6. Werden nach Erkenntnis der Bundesregierung Fälle von herabgestürzten Luftfahrzeugteilen, die beim LBA gemeldet werden, in jedem Fall auch an die BFU übermittelt und umgekehrt?

Wenn nein, warum nicht?

An das LBA gemeldete Fälle von herabgestürzten Luftfahrzeugteilen werden gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 erfasst, analysiert und gegebenenfalls weiterverfolgt. Führt dies zum Ergebnis, dass es sich um eine schwere Störung oder einen Unfall handelt bzw. handeln könnte, übermittelt das LBA die entsprechenden Fälle an die BFU.

Umgekehrt erhält das LBA regelmäßig die Datensätze zu Ereignissen, die durch die BFU bearbeitet werden und gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 in der nationalen Datenbank für Ereignisse in Deutschland zu speichern sind.

7. Nimmt nach Erkenntnis der Bundesregierung das LBA Sicherheitsuntersuchungen bei Ereignissen wie Störungen im Flugverkehr vor?

Wenn ja, in welchen Fällen, und wenn nein, warum nicht?

Sicherheitsuntersuchungen im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 führt in Deutschland die BFU durch.

Das LBA analysiert gemäß Verordnung (EU) Nr. 376/2014 an das LBA gemeldete Einzelereignisse sowie die Gesamtheit der vorliegenden Ereignismeldungen im Hinblick auf mögliche sicherheitsrelevante Erkenntnisse (z. B. ungewöhnliche Häufungen bestimmter Ereignisse).

8. Ist nach Einschätzung der Bundesregierung das Ziel der BFU gemäß § 3 Absatz 1 FlUG, Erkenntnisse zu gewinnen, mit denen künftige Unfälle und Störungen verhütet werden können, zu erreichen, wenn nicht alle gemeldeten Fälle von herabgestürzten Luftfahrzeugteilen untersucht werden?

Für Unfälle und schwere Störungen besteht gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 eine Untersuchungspflicht. Darüber hinaus kann die BFU sonstige Störungen untersuchen, wenn sie daraus Lehren für die Sicherheit erwartet. Die Entscheidung über die zu untersuchenden sonstigen Störungen trifft die BFU im Einzelfall.

10. In wie vielen Fällen stürzten nach Erkenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2008 Teile von Luftfahrzeugen auf Siedlungsgebiete innerhalb Deutschlands herab?
- a) Welche Siedlungsgebiete sind hierbei mit jeweils wie vielen Vorkommnissen betroffen?
- b) Wie viele davon wurden als Unfall gewertet, wie viele als Störung und in wie vielen Fällen wurden ggf. keine Untersuchungen vorgenommen, da das Ereignis durch die BFU weder als Unfall noch als Störung gewertet wurde?
- c) Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, ob herabgestürzte Flugzeugteile in Siedlungsgebieten Unfälle mit schweren oder tödlichen Verletzungen zur Folge hatten?
- Wenn ja, in wie vielen Fällen?
- d) In wie vielen Fällen wurden herabgestürzte Teile von Luftfahrzeugen als schwere Störung gewertet, da sie beinahe zu Unfällen mit Personenschäden geführt haben?

Der Bundesregierung sind weder Fälle bekannt, bei denen seit dem Jahr 2008 durch herabgestürzte Flugzeugteile Siedlungsgebiete betroffen waren, noch Fälle, die Unfälle mit schweren oder tödlichen Verletzungen zur Folge hatten.

In Bezug auf Frage 10d wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

11. Sind nach Einschätzung der Bundesregierung Fälle, in denen sich ein Luftfahrzeugteil löst und auf ein Siedlungsgebiet herabstürzt, grundsätzlich als schwere Störung zu werten, und wenn nein, warum nicht?
12. Welche Kriterien müssen in Fällen von auf Siedlungsgebiete herabgestürzten Luftfahrzeugteilen erfüllt sein, damit die BFU diese als schwere Störung wertet und Sicherheitsuntersuchungen einleitet?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfung der Einstufung eines Ereignisses als schwere Störung erfolgt im Einzelfall auf Grundlage der Verordnung (EU) Nr. 996/2010. Beispiele für schwere Störungen, die anhand vergleichsweise hoher Unfallhäufigkeiten gewählt wurden, sind im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 enthalten.

13. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, ob bei bestimmten Flugphasen (wie z. B. Start und Landung) die Wahrscheinlichkeit erhöht ist, dass sich Luftfahrzeugteile lösen?

Wenn ja, bei welchen Flugphasen ist die Wahrscheinlichkeit ggf. erhöht?

Nein.

14. Gibt es nach Erkenntnis der Bundesregierung wiederholte Vorfälle bei bestimmten Luftfahrzeugteilen oder Luftfahrzeugen?

Falls ja, um welche Luftfahrzeugteile und welche Luftfahrzeuge handelt es sich dabei (bitte nach Luftfahrzeugklasse, nach höchstzulässiger Startmasse – MTOM, Hersteller, Baualter des Luftfahrzeugs, Typen, Land der Zulassung, Halter und/oder Eigentümer wie z. B. Flugunternehmen aufschlüsseln)?

Die gemeldeten Fälle in der zivilen Luftfahrt beziehen sich auf über 30 Luftfahrzeugmuster, darunter 15 Ereignisse mit Luftfahrzeugen der Airbus A320-Familie, neun Ereignisse mit Boeing 767, sechs Ereignisse mit EUROCOPTER EC-135 und jeweils vier Ereignisse mit Boeing 737 und 757. Weiterhin liegen je zwei Ereignisse mit Airbus A340 und A380 sowie DHC8 und BK117 vor. Diese wiederholten Vorfälle sind in Relation zur Gesamtzahl der Betriebsstunden des jeweiligen Luftfahrzeugtyps zu sehen, sodass sich keine signifikante Häufung von Fällen bestimmter Luftfahrzeugtypen und – soweit entsprechende Daten vorliegen – auch nicht in Bezug auf bestimmte Teile (siehe Antwort zu Frage 9) und andere Faktoren feststellen lässt. Nähere Informationen insbesondere zu Halter oder Eigentümer der Luftfahrzeuge sind gemäß Artikel 15 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 nicht möglich.

An den Zwischenfällen mit Verlust von Luftfahrzeugteilen bei der Bundeswehr hat das Luftfahrzeug EUROFIGHTER mit 100 Fällen den zahlenmäßig höchsten Anteil. Hierbei handelt es sich überwiegend um Kleinteile, von denen der Verlust einer Abdeckklappe (Durchmesser ca. 35 mm, Gewicht ca. 20 g) in 24 Fällen als signifikant zu bezeichnen ist.

Weitere statistische Auffälligkeiten ergaben sich bei den Mustern Airbus A340 (in 2014) und A319 (in 2015/2016) der Bundeswehr aufgrund des Verlustes von Inspektionskappen (Abdeckkappe „Flap-Track-Fairing“, Durchmesser ca. 60 mm, Gewicht unter 100 g). Nach Durchführung technischer Maßnahmen traten diese Vorfälle nicht mehr auf.

15. Luftfahrzeuge von welchem deutschen Flughafen aus startend weisen nach Kenntnis der Bundesregierung die häufigsten Unfälle, Störungen oder nicht als Unfälle und Störungen gewertete Vorkommnisse mit herabstürzenden Luftfahrzeugteilen auf?

Welche Regionen auf Bundesgebiet waren durch diese wiederholt betroffen?

Es liegen keine Hinweise auf eine statistische Auffälligkeit beim Verlust von Luftfahrzeugteilen in Bezug auf einzelne Flughäfen oder Stationierungsorte vor.

16. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, ob und in welchem Maße an welchen deutschen Flughäfen und bei welchen Fluggesellschaften es seit 2008 zu Personalmangel oder anderen Engpässen bei der Wartung von Luftfahrzeugen gekommen ist?
- a) Welche deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften sind ggf. in besonderem Maße von Engpässen bei der Wartung betroffen?
- b) Dokumentiert die BFU oder eine andere Einrichtung nach Kenntnis der Bundesregierung Mängel oder Auffälligkeiten bei der Wartung von Luftfahrzeugen an deutschen Flughäfen?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse darüber vor, dass bestimmte Fluggesellschaften oder Standorte in besonderem Maße von Engpässen bei der Wartung von Luftfahrzeuge betroffen sind.

17. Erfasst und dokumentiert die BFU nach Erkenntnis der Bundesregierung auch Unfälle und schwere Störungen, die durch militärische Luftfahrzeuge verursacht wurden?

Falls nein, durch wen werden diese erfasst und dokumentiert?

Die Zuständigkeit für die Untersuchung von Zwischenfällen, an denen ausschließlich militärische Luftfahrzeuge beteiligt sind, liegt bei der Bundeswehr.

18. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse von Unfällen, Störungen oder Vorkommnissen, die nicht als Unfall oder Störung gewertet werden, und durch militärische Luftfahrzeuge verursacht wurden?

Wenn ja, wie werden diese erfasst, dokumentiert und untersucht?

Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

19. In wie vielen Fällen lösten sich nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2008 Teile von militärischen Luftfahrzeugen und stürzten auf Bundesgebiet herab?
- a) Um welche Luftfahrzeuge welcher Nationen in wie vielen Fällen handelte es sich?
- b) Waren unter den herabgestürzten Teilen auch Gefahrgüter der Klasse 1 (Treibstofftanks, Munition o. Ä.), und wenn ja, welcher Art, in welchen Mengen und durch welche Nation verursacht?
- c) In wie vielen Fällen stürzten Luftfahrzeugteile über Siedlungsgebiet herab, und waren darunter auch Gefahrgüter der Klasse 1?
- Wenn ja, welcher Art, in welchen Mengen und durch welche Nation verursacht?

Seit dem Jahr 2008 wurden bei einem Zwischenfall Gefahrgüter der Klasse 1 (Übungsmunition mit Rauchkartusche, 38 Gramm netto Explosivstoffmasse) und bei einem weiteren Zwischenfall Gefahrgüter der Klasse 3 (zwei Kraftstofftanks, Restkraftstoffmenge unbekannt) verloren.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 10 verwiesen.

20. Wie werden nach Erkenntnis der Bundesregierung Sachschäden, die durch herabgestürzte Flugzeugteile verursacht worden sind, erfasst, dokumentiert und untersucht?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse bezüglich einer systematischen Erfassung von Sachschäden durch herabgestürzte Flugzeugteile vor.

21. Ist es nach Erkenntnis der Bundesregierung möglich, herabgestürzte Teile einem bestimmten Luftfahrzeug zuzuordnen?

Wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Herabgestürzte Teile von Luftfahrzeugen können je nach Art und Größe sowie abhängig von dem Grad der Beschädigung in einigen Fällen einem bestimmten Luftfahrzeugtyp oder gar einem bestimmten Luftfahrzeug zugeordnet werden.

22. Welche rechtlichen Möglichkeiten haben nach Erkenntnis der Bundesregierung Personen, denen durch herabstürzende Luftfahrzeugteile Verletzungen zugefügt oder Sachschäden entstanden sind, um den Verursacher haftbar zu machen?

23. Ist nach Einschätzung der Bundesregierung die Polizei der Länder in der Lage, Fälle von herabgestürzten Luftfahrzeugteilen, die seitens der BFU nicht als Unfall oder Störung gewertet werden, derart zu bearbeiten, dass zugefügte Verletzungen oder entstandener Sachschaden zur Anzeige gebracht und der Verursacher ermittelt und haftbar gemacht werden kann?

Wenn nein, welche Möglichkeiten haben geschädigte Personen, den Verursacher haftbar zu machen?

Die Fragen 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeugs durch Unfall jemand getötet oder verletzt oder eine Sache beschädigt, ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen (§ 33 Absatz 1 Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes – LuftVG).

Für Schäden, die durch militärische Luftfahrzeuge verursacht werden, haftet der Halter ebenfalls nach den Vorschriften der §§ 33 ff. LuftVG (§ 53 Absatz 1 erster Halbsatz LuftVG).

Die Polizeidienststellen vor Ort sind erste Ansprechpartner für Ermittlungen zur näheren Aufklärung des Sachverhalts. Verfügt das herabgestürzte Luftfahrzeugteil über eine sog. Part-Nummer, können die Polizei bzw. der Geschädigte selbst einen Instandhaltungsbetrieb oder den Flugzeughersteller um Unterstützung bitten, das Bauteil zu identifizieren.

24. Inwieweit kann nach Einschätzung der Bundesregierung die BFU unter Berücksichtigung von § 2 sowie § 18 FIUUG in Fällen von durch herabstürzende Luftfahrzeugteile verursachten Verletzungen und Sachschäden den Ermittlungsbehörden der Länder und/oder dem Geschädigten Informationen zur Verfügung stellen, die als Grundlage für polizeiliche Ermittlungen und/oder Klagen dienen können?

Bei einem Unfall im Sinne des § 2 FIUUG werden in der Regel zwei Untersuchungen eingeleitet: Zum einen ermittelt und untersucht die BFU nach den Vorgaben des FIUUG mit dem Ziel der zukünftigen Vermeidung von Unfällen und zum anderen leiten die Polizeibehörden als örtliche Strafverfolgungsbehörden eine Untersuchung ein. An der Unfallstelle haben gemäß § 11 Absatz 1 FIUUG

beide Behörden Zugriff auf die vorliegenden und für die Untersuchung erforderlichen Fakten. Soweit eine Sicherstellung von Trümmern, Bauteilen oder Bestandteilen der Ladung erforderlich ist, erfolgt diese in Absprache zwischen der BFU und der ermittelnden Polizeibehörde. Nach Feststellung des Sachverhalts erfolgen die weiteren Untersuchungen und Bewertungen der vorliegenden Fakten unabhängig voneinander.

Die BFU erstellt nach Abschluss der Untersuchung gemäß § 18 FlUUG einen Untersuchungsbericht, der auf den Untersuchungszweck verweist. Berichte der BFU werden veröffentlicht, so dass Strafverfolgungsbehörden auf den veröffentlichten Untersuchungsbericht der BFU zurückgreifen können.

25. Wurden nach Erkenntnis der Bundesregierung seit 1996 seitens Geschädigter, denen ein Schaden (Verletzung oder Sachschaden) durch herabstürzende Luftfahrzeugteile entstanden ist, juristische Verfahren angestrebt?
- a) Wenn ja, wie viele?
 - b) Um welche Verletzungen oder Schäden handelte es sich?
 - c) Wie wurden die Fälle jeweils geregelt?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

