Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Wagner, Tabea Rößner, Dieter Janecek, Markus Tressel, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Unfälle und Störungen durch herabstürzende Luftfahrzeugteile

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.allgemeine-zeitung.de/lokales/mainz/nachrichten-mainz/flugzeugteil-landet-im-garten-eines-hechtsheimerhausbesitzers-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_Wartenburg.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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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

9. Wie viele Fälle von herabgestürzten Luftfahrzeugteilen gab es nach Erkenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2008 im Bundesgebiet?
- Wie viele davon wurden als Unfall gewertet, wie viele als Störung im Sinne des FlUUG, und in wie vielen Fällen wurden ggf. keine Untersuchungen vorgenommen, da das Ereignis durch die BFU weder als Unfall noch als Störung gewertet wurde?
 - 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?
 - 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?
 - Welcher Art waren die herabgestürzten Luftfahrzeugteile (bitte nach Material, Gewicht, Maßen und Funktion aufschlüsseln)?
10. In wie vielen Fällen stürzten nach Erkenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2008 Teile von Luftfahrzeugen auf Siedlungsgebiete innerhalb Deutschlands herab?
- Welche Siedlungsgebiete sind hierbei mit jeweils wie vielen Vorkommnissen betroffen?
 - 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?
 - 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?
 - In wie vielen Fällen wurden herabgestürzte Teile von Luftfahrzeugen als schwere Störung gewertet, da sie beinahe zu Unfällen mit Personenschaden geführt haben?
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?
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?
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)?

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?

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?

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?

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?

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?

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

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

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

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

Berlin, den 2. Juli 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion