

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daubertshäuser, Kretkowski, Amling, Antretter, Bamberg, Berschkeit, Buckpesch, Curdt, Haar, Hettling, Ibrügger, Frau Dr. Martiny-Glotz, Pauli, Purps, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Flugsicherheit bei Einsatz zweimotoriger Flugzeuge im Langstreckenverkehr

Im Flugverkehr werden in zunehmendem Maße zweimotorige Flugzeuge auf Strecken eingesetzt, die bisher Flugzeugen mit drei oder vier Motoren vorbehalten waren.

Es handelt sich dabei um Flugstrecken über Wasser, Wüsten oder solchen Gebieten, wo in mittelbarer Nähe keine Flugplätze vorhanden sind, die in einem Notfall angeflogen werden könnten.

Die Bundesrepublik Deutschland ist in besonderem Maße davon betroffen. Bereits in 1985 unterhielten amerikanische Fluggesellschaften regelmäßige Transatlantik-Verbindungen mit zweimotorigem Gerät mit Frankfurt und München. In 1986 sollen zusätzliche Strecken aufgenommen werden, u. a. von und nach Düsseldorf, Hamburg und Berlin. Darüber hinaus finden von und nach der Bundesrepublik Deutschland vergleichbare Transsaharaflüge mit zweistrahligem Flugzeugen statt. Es ist zu bezweifeln, ob die eingesetzten zweistrahlgigen Maschinen das gleiche Maß an Sicherheit bieten, das den Flugpassagieren bei Beförderung in drei- oder vierstrahligen Maschinen zuteil wird.

Auch wenn die heutigen Strahltriebwerke eine hohe Zuverlässigkeit aufweisen, ist mit gelegentlichen Ausfällen zu rechnen. Für ein zweimotoriges Flugzeug stellt dies, im Gegensatz zu drei- und vierstrahligen Maschinen, einen Notfall dar, bei dem der nächstgelegene Ausweichflughafen anzusteuern ist. Dabei kann es vorkommen, daß Flugstrecken von zwei Stunden und mehr mit nur einem verbleibenden Triebwerk zurückzulegen sind.

Ein solcher Einmotorenflug stellt ein beträchtliches Risiko dar: nicht nur hängt das Leben von Passagieren und Besatzung von der Schubkraft des einzigen verbleibenden Triebwerks ab; darüber hinaus sind Instrumente und Teile wichtiger Systeme ausgefallen, die für einen sicheren Weiterflug notwendig sind.

Die in Frage kommenden Ausweichflughäfen verfügen vielfach nicht über den Ausrüstungszustand der regelmäßig angeflogenen internationalen Verkehrsflughäfen; schwierige Anfliegarkeit

aufgrund der geographischen Lage, mangelnde Instrumentenlandehilfen, widrige Wetterverhältnisse und eine fehlende Infrastruktur zur Abfertigung, Verpflegung und Unterbringung von Passagieren sind hervorzuheben.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welche Luftfahrtgesellschaften betreiben oder planen Atlantikflüge oder vergleichbare Flüge über Wüstenstrecken mit zweistrahligem Flugzeugen?
2. Welche Überlegungen und Vorbereitungen hat die Deutsche Lufthansa AG für den Einsatz zweistrahligem Flugzeuge im Langstreckenverkehr in die Wege geleitet, und welche Schlußfolgerungen wird die Deutsche Lufthansa AG aus diesen Überlegungen und Vorbereitungen ziehen?
3. Welche zweistrahligem Flugzeuge (Fabrikat, Typ) werden dabei eingesetzt oder sollen demnächst in diesem Einsatzbereich eingesetzt werden?
4. Inwieweit trifft es zu, daß diese Flugzeuge ursprünglich für den Kurz- und Mittelstreckenbereich geplant und nach den dafür gültigen baulichen Richtlinien gebaut wurden?
5. Wurden für den Einsatz im Langstreckenbetrieb bauliche Änderungen an diesen Maschinen vorgenommen?

Wenn ja, welche?

6. In welchem Umfang werden oder wurden zweistrahligem Maschinen auf Transatlantik- oder sonstigen Langstrecken eingesetzt, an denen die erwähnten baulichen Änderungen nicht vorgenommen wurden?
7. Welches sind die Gründe, aus denen Luftverkehrsgesellschaften derartige Flüge mit zweistrahligem Flugzeugen betreiben oder betreiben wollen?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Sicherheit von Langstreckenflügen mit zweistrahligem Flugzeugen? Ist der gleiche Sicherheitsstandard wie bei dem Einsatz von drei- oder vierstrahligen Flugzeugen gegeben?
9. Wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung der Einsatz zweistrahligem Flugzeugen im Langstreckenverkehr auf Entwicklung und Absatzchancen des vierstrahligen A 340 der Airbus-Industrie auswirken, und wie beurteilt die Bundesregierung dies im Hinblick auf die bisher aufgewendeten Milliarden-Beträge für die Entwicklung dieses Flugzeuges?
10. Wie häufig kommt es vor, daß bei einem Flugzeug ein Triebwerk ausfällt?
11. Wie würde sich ein Triebwerkausfall bei einem
 - a) zweistrahligem Flugzeug,
 - b) drei- oder vierstrahligen Flugzeugauswirken, wenn in einem solchen Falle nicht in unmittel-

- barer Nähe ein geeigneter Ausweichflughafen zur Verfügung stünde?
12. Wie häufig kommt es vor, daß bei einem Flugzeug ein Hauptsystem (Elektrik, Hydraulik oder Pneumatik) ausfällt?
13. Was wären die Folgen, wenn nach Triebwerksausfall bei einem
- a) zweistrahlgigen Flugzeug,
 - b) drei- oder vierstrahlgigen Flugzeug
- zusätzlich eines der verbleibenden Hauptsysteme ausfallen würde, oder bereits vorher nicht funktionsfähig gewesen wäre?
14. In welchem Zustand müssen zweistrahlgige Flugzeuge mindestens sein, wenn sie im Atlantik- oder vergleichbaren Verkehr eingesetzt werden?
- In welchem Umfang und in welcher Qualität dürfen technische Defekte vorhanden oder möglicherweise vorhanden sein?
15. In welchem Umfang sind sicherheitsrelevante Vorgänge und Vorfälle bei Langstreckenflügen mit zweimotorigen Flugzeugen welchen Behörden zu melden? Wie wird sichergestellt, daß dies vollständig und zügig geschieht?
16. Wie viele solcher sicherheitsrelevanten Vorgänge oder Vorfälle sind nach den Kenntnissen oder Ermittlungen der Bundesregierung bekanntgeworden? Wann haben sie sich ereignet, und wie sind sie im einzelnen bewältigt und abgewickelt worden?
17. Wodurch sind diese Vorgänge oder Vorfälle verursacht worden, und was wäre mit welchen Wahrscheinlichkeiten in den Fällen passiert, wenn die Flugzeuge nicht den Ausweichflughafen angesteuert sondern weiter ihren eigentlichen Zielflughafen angeflogen hätten?
18. Welche Flugbewegungen muß ein Flugzeug durchführen, das vom Luftstraßenverkehr über dem Nordatlantik einen Ausweichflughafen ansteuern muß und dabei andere Luftstraßen und andere Flughöhen durchfliegen muß (North Atlantic Contingency Procedure)?
- Welche Zeit beanspruchen solche Manöver?
- Werden die für solche Manöver benötigten Zeiten bei der Festlegung der Strecken für zweistrahlige Flugzeuge berücksichtigt?
- Welche Höhen müssen dabei aufgegeben werden und wie wirkt sich dieser Höhenverlust darauf aus, mit nur noch einem Triebwerk den Ausweichflughafen zu erreichen?
19. In welchem technischen Zustand (technische Mindestausrüstung, Instrumentenlandehilfen, Feuerbekämpfungsmitel etc.) müßten die Ausweichflughäfen sein? Wer trägt die Ver-

antwortung und die Garantie dafür, daß dieser Mindeststandard im akuten Fall zur Verfügung steht?

20. Welche Wettermindestbedingungen sind für die Ausweichflughäfen festgelegt?

Wie unterscheiden sich diese Bedingungen von den für den normalen, technisch ungestörten Betrieb festgelegten Wetterminima?

21. Wie zuverlässig sind die Wettervorhersagen für die Ausweichflughäfen für den Nordatlantikverkehr?

Welches statistische Material gibt es dazu?

22. Inwieweit werden bei den stündlich ausgestrahlten aktuellen Wetterberichten der Ausweichflughäfen in allen Fällen Informationen über die Landebahnbeschaffenheit gegeben (Schnee-, Eisglätte, Bremswirkung usw.)?

23. In welchem Umfang ist über dem Nordatlantik und der Sahara ein zuverlässiger und störungsfreier Sprechfunkverkehr gegeben?

Auf welche Weise ist sichergestellt, daß die Besatzung im Notfall ohne Zeitverlust einerseits die für die Entscheidungen notwendige Information erhalten und andererseits die für die Flugsicherung und andere Flugzeuge wichtigen Informationen absetzen kann?

24. Inwieweit sind die Piloten auf zweimotorigen Langstreckenflügen durch Flugsimulationen oder sonstige geeigneten Schulungsmittel mit den Besonderheiten und Schwierigkeiten der im Normalfall nie angeflogenen Ausweichflughäfen vertraut gemacht?

25. Welche Infrastruktur muß an den Ausweichflughäfen mindestens vorhanden sein, um die Fluggäste ausreichend zu versorgen (Verköstigung, Unterbringung etc.)?

26. In welchem Umfang sind an den Ausweichflughäfen geschultes technisches Personal, technische Vorrichtungen und Ersatzteile vorhanden, um Reparaturen an Flugzeugen zu ermöglichen?

27. Welche maximalen Dienstzeiten und minimalen Ruhezeiten zwischen Einsätzen gelten für die Zwei-Mann-Cockpitbesetzungen auf Langstreckenflügen?

28. Wie unterscheiden sich dabei diese maximalen Dienstzeiten von denen, die für Drei-Mann-Cockpitbesetzungen von drei- und vierstrahligen Flugzeugen gelten?

29. Wie beurteilt die Bundesregierung dies unter Sicherheitsgesichtspunkten?

30. Wie beurteilt die Bundesregierung die Empfehlung der amerikanischen „Task Force on Aircraft Crew Complement“ (eingesetzt von Präsident Reagan in 1981, um festzustellen, ob Flugzeuge sicher von einer Zwei-Mann-Besatzung geflogen

werden können), daß bei einer Zwei-Mann-Besatzung und Flugzeiten über acht Stunden Ruhepausen ermöglicht werden sollen durch zusätzliche Besatzungsmitglieder?

31. Wie bewertet es die Bundesregierung, daß diese Empfehlung inzwischen in den entsprechenden amerikanischen Vorschriften Berücksichtigung gefunden hat?

Plant die Bundesregierung eine Novellierung der entsprechenden bundesdeutschen Verordnung und welche Änderungen beabsichtigt sie?

32. In welcher Größenordnung belaufen sich die Einsparungen für die Gesellschaften pro Atlantikflug, wenn sie zweistrahlige Flugzeuge einsetzen?

33. Wie groß sind die Preisvorteile für die Fluggäste bei einem Transatlantikflug, wenn die Gesellschaft zweistrahlige Flugzeuge einsetzt?

34. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, daß jeder Passagier selbständig und eigenverantwortlich entscheidet, ob er aus Sicherheitsgründen lieber einen Langstreckenflug mit drei- oder vierstrahligem Fluggerät buchen soll, oder ob ihm ein zweistrahliges Flugzeug ausreichend sicher erscheint? Welche Aufgaben obliegen hier den Fluggesellschaften, Reisebüros etc., um den einzelnen Passagieren die für diese Entscheidung notwendigen Daten verständlich, rechtzeitig und umfassend zu liefern?

Bonn, den 28. April 1986

Daubertshäuser

Kretkowski

Amling

Antretter

Bamberg

Berschkeit

Buckpesch

Curdt

Haar

Hettling

Ibrügger

Frau Dr. Martiny-Glotz

Pauli

Purps

Dr. Vogel und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51

ISSN 0722-8333