

Antwort

der Bundesregierung

auf die 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
— Drucksache 10/5413 —

Flugsicherheit bei Einsatz zweimotoriger Flugzeuge im Langstreckenverkehr

Der Bundesminister für Verkehr – LR 15/60.26 – hat mit Schreiben vom 4. Juni 1986 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

Für den Betrieb zweimotoriger Flugzeuge gilt gegenwärtig eine von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO festgelegte Leitlinie, wonach kein Punkt des Flugweges weiter als 90 Minuten Flugzeit bei normaler Reiseleistung von dem nächsten geeigneten Flughafen entfernt sein soll. Diese Regelung ist in die deutschen Rechtsvorschriften übernommen worden. Die ICAO hat nun eine Neufassung vorgelegt, die voraussichtlich noch in diesem Jahr in Kraft treten wird. Sie sieht die Festlegung einer bestimmten zulässigen Flugentfernung zum nächsten geeigneten Ausweichflughafen durch die Staaten vor; sofern der Flugweg nicht innerhalb dieser „Entfernungsschwelle“ verläuft, sind besondere technische Nachweise und Vorkehrungen betrieblicher Art erforderlich, um sicherzustellen, daß Flüge mit zweimotorigen Flugzeugen auch in diesen Fällen den gleichen Sicherheitsstandard haben wie mit drei- und viermotorigen.

Über die Größe dieser Entfernungsschwelle wird z. Z. noch diskutiert. Einige Staaten haben in Übereinstimmung mit einem von der ICAO genannten Beispiel die Schwelle auf 60 Minuten (im Einmotorenflug) festgelegt. Die Bundesregierung hat ihre Überlegungen hierzu noch nicht abgeschlossen.

1. Welche Luftfahrtgesellschaften betreiben oder planen Atlantikflüge oder vergleichbare Flüge über Wüstenstrecken mit zweistrahligen Flugzeugen?

Zur Zeit sind folgende Fluggesellschaften bekannt, die Langstreckenflüge mit zweimotorigen Flugzeugen nach den ICAO-Regelungen durchführen: Air Canada, Air India, Austrian Airlines*, Balair*, British Caledonian Airways*, Delta Airlines, Deutsche Lufthansa*, Eastern Airlines, El Al-Israel Airlines, Malaysian Airlines, Martinair Holland*, Pan American World Airways, Singapore Airlines, Trans Australian Airlines, Trans World Airlines. Die mit * gekennzeichneten Fluggesellschaften betreiben Langstreckenflüge mit zweimotorigen Flugzeugen vornehmlich über dem afrikanischen Kontinent.

2. Welche Überlegungen und Vorbereitungen hat die Deutsche Lufthansa AG für den Einsatz zweistrahliger Flugzeuge im Langstreckenverkehr in die Wege geleitet, und welche Schlußfolgerungen wird die Deutsche Lufthansa AG aus diesen Überlegungen und Vorbereitungen ziehen?

Die Deutsche Lufthansa führte kürzlich eine Untersuchung über Einsatzmöglichkeiten zweistrahliger Flugzeuge über dem Nordatlantik durch. Eine Entscheidung ist, soweit bekannt, noch nicht gefallen. Entsprechende Anträge liegen nicht vor.

3. Welche zweistrahligen 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 zweistrahlige Maschinen auf Transatlantik- oder sonstigen Langstrecken eingesetzt, an denen die erwähnten baulichen Änderungen nicht vorgenommen wurden?

Für längere Flugstrecken sind bestimmte Varianten der Flugzeugmuster Airbus A 300 und A 310 sowie Boeing B 757, B 767, für kürzere Strecken auch B 737 geeignet.

Die Bauvorschriften für diese Flugzeuge sind prinzipiell gleich. Die Belastung von Triebwerk und Zelle ist im Langstreckenverkehr grundsätzlich geringer als im Kurzstreckenverkehr mit den höheren Start- und Landeraten. Im Kurz- und Mittelstreckenverkehr hat sich zweimotoriges Luftfahrtgerät mit Zwei-Mann-Cockpit gut bewährt. Bei Triebwerkausfall wird der nächstgelegene Flughafen im Einmotorenflug aufgesucht, wobei die Flugzeit in der Regel unter einer Stunde liegt. Für den Fall, daß diese Einmotoren-Flugzeit länger dauern würde, hat sich in letzter Zeit die Ansicht durchgesetzt, daß dann zusätzliche technisch-betriebliche Vorkehrungen getroffen werden sollten, um den gleichen Gesamt-Sicherheitsstandard zu halten. Diese Vorkehrungen

betreffen z. B. den Brandschutz, die Redundanz von elektrischen und hydraulischen Systemen und den Nachweis der Triebwerk-zuverlässigkeit.

Das Problem bei zweimotorigen Langstreckenflügen besteht also weniger in der Frage, ob die Flugzeuge von der Konstruktion her dafür geeignet sind, als vielmehr in der Festlegung einer Maximalzeit, die man für den Einmotorenflug mit oder ohne zusätzliche Vorkehrungen zugestehen will, wobei sich die Diskussion um die Zeitspanne zwischen 60 und 120 Minuten dreht. An der sehr geringen Wahrscheinlichkeit eines Triebwerkausfalls ändert sich dadurch kaum etwas. Die Wahrscheinlichkeit, daß beide Triebwerke gleichzeitig ausfallen, ist so extrem niedrig, daß sie statistisch kaum noch erfaßbar ist (ca. 10^{-8}).

7. Welches sind die Gründe, aus denen Luftverkehrsgesellschaften derartige Flüge mit zweistrahligen Flugzeugen betreiben oder betreiben wollen?

Bestimmte Flugstrecken erfordern kleineres Fluggerät, das zur Zeit nur zweimotorig zur Verfügung steht, da Flugzeuge des Typs B 707 und DC 8 veraltet sind und aus Umweltgründen ausgemustert werden müssen.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Sicherheit von Langstreckenflügen mit zweistrahligen Flugzeugen? Ist der gleiche Sicherheitsstandard wie bei dem Einsatz von drei- oder vierstrahligen Flugzeugen gegeben?

Die besonderen Anforderungen, die mit der Genehmigung nach den neuen ICAO-Regeln verbunden sind, sollen bei zweimotorigen Langstreckenflügen ein gleiches Maß an Sicherheit gewährleisten wie beim Einsatz drei- oder viermotoriger Flugzeuge. Dies ist nach internationaler Beurteilung die Basis für die Genehmigung solcher Flugstrecken. Die Bundesregierung schließt sich dieser Beurteilung an.

9. Wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung der Einsatz zweistrahliger Flugzeuge 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?

Der Einsatz zweimotoriger Flugzeuge im Langstreckenverkehr mindert die Absatzchancen eines vierstrahligen Langstreckenflugzeugs. Es ist zunächst Aufgabe der Industrie, in Gesprächen und Verhandlungen mit potentiellen Kunden zu ermitteln, wie groß das Absatzpotential des Airbus A 340 einzuschätzen ist. Erst auf der Basis dieser Angaben, wie überhaupt einer Darstellung

der Wirtschaftlichkeit des Projekts, werden sich die Regierungen der am Airbus beteiligten Länder eine eigene Meinung bilden. Vorläufige Umfragen der Industrie haben ergeben, daß mehrere Luftverkehrsgesellschaften trotz der Verfügbarkeit zweistrahliger Langstreckenflugzeuge an einer spezifischen Lösung für die Langstrecke mit mehr als zwei Triebwerken interessiert sind. Daher wird auch in den USA ein Langstreckenprojekt, MD 11 mit drei Triebwerken, weiter vorbereitet.

Es ist jedoch nicht zutreffend, wie in der Frage unterstellt, daß für die vierstrahlige A 340 bereits „Milliardenbeträge für die Entwicklung“ aufgewendet worden sind.

10. Wie häufig kommt es vor, daß bei einem Flugzeug ein Triebwerk ausfällt?

Die Ausfallwahrscheinlichkeit von Triebwerken hängt vom Triebwerktyp, vom Reifegrad, vom Wartungszustand und anderen Faktoren ab. Der Nachweis zur Genehmigung von Langstreckenflügen in größerer Entfernung von Ausweichflughäfen muß sicherstellen, daß ein Ausfall beider Triebwerke extrem unwahrscheinlich ist. (Siehe auch Antwort auf Frage 3 bis 6).

11. Wie würde sich ein Triebwerkausfall bei einem

- a) zweistrahligen Flugzeug,
- b) drei- oder vierstrahligen Flugzeug

auswirken, wenn in einem solchen Falle nicht in unmittelbarer Nähe ein geeigneter Ausweichflughafen zur Verfügung stünde?

- a) Vor jedem Flugeinsatz eines zweistrahligen Flugzeuges im „Langstreckenverkehr“ sind im Flugdurchführungsplan Ausweichflughäfen für den Fall eines Triebwerkausfalls so einzuplanen, daß der festgelegte Schwellenwert nicht überschritten wird und die Einzelkriterien, wie sie in § 44 der 1. DVO LuftBO niedergelegt sind, erfüllt werden können.

Bei Triebwerkausfall muß der Flug zum nächstgelegenen Ausweichflughafen aufgrund der verringerten Flugleistung in entsprechend geringerer Reiseflughöhe und mit verringerter Reisegeschwindigkeit durchgeführt werden. Falls aus nicht vorhersehbaren Gründen eine Landung auf dem nächstgelegenen geplanten Ausweichflughafen nicht möglich sein sollte, ist der Flug zu einem weiter entfernt gelegenen Ausweichflughafen fortzusetzen.

- b) Bei einem drei- oder vierstrahligen Verkehrsflugzeug ist bei Ausfall eines Triebwerkes eine Landung auf dem nächstgelegenen Ausweichflughafen nicht erforderlich.

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) zweistrahligen Flugzeug,
 - b) drei- oder vierstrahligen Flugzeugzusätzlich eines der verbleibenden Hauptsysteme ausfallen würde, oder bereits vorher nicht funktionsfähig gewesen wäre?

Die Ausfallwahrscheinlichkeit der Hauptsysteme ist sehr gering (ca. 10^{-4}). Durch Mehrfach-Redundanz wird die Gesamt-Ausfallwahrscheinlichkeit noch auf wesentlich niedrigere Werte gebracht. Anzeichen dafür, daß dies nicht ausreicht, sind nicht bekannt. Im übrigen sind diese Betrachtungen nicht nur auf zweimotorige Flugzeuge zu beschränken. Sie sind u. a. Gegenstand der Musterprüfung von Verkehrsflugzeugen.

14. In welchem Zustand müssen zweistrahlige 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?

In einer besonderen Minimal-Ausrüstungsliste wird festgelegt, welche Defekte noch zulässig sind. Sicherheitsrelevante Defekte sind nicht zulässig.

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?

Nach einer kürzlich beschlossenen ICAO-Regelung soll in Zukunft im Hinblick auf zweimotorige Langstreckenflüge das bestehende Verfahren zur Meldung sicherheitsrelevanter Vorkommnisse erweitert werden. Die Einhaltung dieser Festlegungen sollen die Luftfahrtbehörden überwachen.

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?

Der Bundesregierung liegen nur Informationen aus den ersten Monaten nach Aufnahme des zweimotorigen Atlantikdienstes der TWA im vergangenen Jahr vor. Danach sind folgende Triebwerksausfälle aufgetreten:

- St. Louis – Paris am 13. Mai 1985
(Ausweichlandung nach 88 Minuten in Bangor),
- Paris – St. Louis am 21. Mai 1985
(Beendigung des Fluges am Bestimmungsort nach 80 Minuten),
- Frankfurt – St. Louis am 6. Juni 1985
(Ausweichlandung nach 33 Minuten in Keflavik).

Wenn Flugzeuge mit Triebwerkausfall nicht den ersten Ausweichflughafen, sondern den entfernter liegenden nächsten Ausweichflughafen oder den Zielflughafen anfliegen würden, würde sich die immer noch extrem geringe Wahrscheinlichkeit eines weiteren Ausfalls entsprechend der längeren Flugzeit erhöhen. Dieser Fall wird jedoch durch die Vorschrift vermieden, den nächsten Ausweichflughafen anzufliegen.

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 angegeben werden und wie wirkt sich dieser Höhenverlust darauf aus, mit nur noch einem Triebwerk den Ausweichflughafen zu erreichen?

- a) Auf dem Nordatlantik wird z. Z. folgendes Flugverfahren angewandt, wenn ein Flugzeug das Streckensystem verlassen muß: Das Flugzeug verläßt seitlich seinen Flugweg und fliegt in einer Zwischenflugfläche zum Ausweichflughafen. Kann die Flugfläche nicht gehalten werden, erfolgt der Sinkflug parallel zum Streckensystem. Ist die entsprechende Flugfläche erreicht, fliegt das Flugzeug in einer Zwischenflugfläche zum Ausweichflughafen.
- b) Da solche Zeiten für diese Manöver relativ geringe Schwankungsbreiten aufweisen, ist beabsichtigt, von Fall zu Fall diese Zeiten in die Gesamtzeitkalkulation miteinzubeziehen, die sich dadurch aber nur geringfügig erhöhen wird.
- c) Die aufzugebenden Flughöhen hängen von den jeweiligen Flugleistungsparametern des betreffenden Flugzeugmusters und dessen aktuellem Fluggewicht ab, wobei dem verbliebenen laufenden Triebwerk eine erhöhte Reiseflugleistung abverlangt wird.

19. In welchem technischen Zustand (technische Mindestausrüstung, Instrumentenlandehilfen, Feuerbekämpfungsmittel etc.) müßten die Ausweichflughäfen sein? Wer trägt die Verantwortung und die Garantie dafür, daß dieser Mindeststandard im akuten Fall zur Verfügung steht?

Der technische Zustand von Ausweichflughäfen muß den internationalen Anforderungen und daher dem von der ICAO festgelegten Standard entsprechen.

Die Verantwortung für die Einhaltung dieser Anforderungen trägt der Halter des Ausweichflughafens, der auch durch Eröffnung des Flughafenbetriebes zu gewährleisten hat, daß der Mindeststandard in jedem Fall verfügbar ist.

20. Welche Wettermindestbedingungen sind für die Ausweichflughäfen festgelegt?

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

Die Überlegungen zu diesem Punkt sind noch nicht abgeschlossen. Es ist aber vorgesehen, erhöhte Wettermindestbedingungen für Ausweichflughäfen festzulegen.

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

Welches statistische Material gibt es dazu?

Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß Flugplatzwettervorhersagen den in Annex 3 zur ICAO-Konvention festgelegten Genauigkeitsanforderungen genügen. Die Zuverlässigkeit der Wettervorhersagen für die Ausweichflughäfen im Nordatlantikflugverkehr dürfte daher dem Standard in der Bundesrepublik Deutschland entsprechen.

Statistisches Material über die Zuverlässigkeit der Wettervorhersagen für ausländische Flughäfen liegt der Bundesregierung nicht vor.

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

Die von den europäischen Flughäfen ausgestrahlten aktuellen Wetterberichte enthalten Angaben über die Landebahnbeschaffenheit, während dies bei Wettermeldungen von Flughäfen in den USA und in Kanada bisher nicht der Fall ist.

Es steht zu erwarten, daß die kritischen Ausweichflughäfen auf den Nordatlantikrouten zukünftig die aktuellsten Informationen über ihre Anfliegbarkeit zur Verfügung stellen.

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?

Der Sprechfunkverkehr wird über VHF (Ultra-Kurzwelle) und HF (Kurzwelle) durchgeführt und weist über dem Nordatlantik keine nennenswerten Störungen auf, während in Teilbereichen über der Sahara eine gewisse Störanfälligkeit gegeben ist.

Im Einzelfall wird im Rahmen der betrieblichen Genehmigung geprüft werden müssen, inwieweit auf bestimmten Strecken ein Verkehr mit zweimotorigen Flugzeugen im Langstreckenverkehr auch unter Berücksichtigung der Kommunikationsbedingungen zugelassen werden 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?

§ 54 1. DVO LuftBO regelt den Umfang der Strecken- und Flugplatzeinweisung. Praktisch geschieht dies in erster Linie durch eine im Flugsimulator durchzuführende „streckenorientierte Ausbildung“ unter Berücksichtigung bestimmter Notfallsituationen, in die auch die Ausweichflughäfen miteinbezogen sind. Weitere Schulungsmittel zum Vertrautmachen mit den örtlichen Gegebenheiten stehen durch Dia-Filmvorführungen und Kartenmaterial zur Verfügung. In schwierigen Fällen muß darüber hinaus der verantwortliche Flugzeugführer einen Anflug auf jeden Flugplatz der Strecke, auf dem eine Landung in Frage kommt, gemacht haben.

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

Dies ist kein Sicherheitsproblem. Es ist davon auszugehen, daß die Versorgung der Fluggäste von den Luftfahrtunternehmen geregelt wird.

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

Dies ist ebenfalls kein Sicherheitsproblem. Technisches Personal, Geräte und Ersatzteile können im Bedarfsfall zu dem Ausweichflughafen transportiert werden. Der Weiterflug von dem Aus-

weichflughafen ist nur gestattet, wenn das Flugzeug betriebs-sicher ist.

27. Welche maximalen Dienstzeiten und minimalen Ruhezeiten zwischen Einsätzen gelten für die Zwei-Mann-Cockpitbesatzungen auf Langstreckenflügen?
28. Wie unterscheiden sich dabei diese maximalen Dienstzeiten von denen, die für Drei-Mann-Cockpitbesatzungen von drei- und vierstrahligen Flugzeugen gelten?
29. Wie beurteilt die Bundesregierung dies unter Sicherheitsgesichtspunkten?

Für die maximalen Dienstzeiten und die minimalen Ruhezeiten gelten nach wie vor die Bestimmungen der 2. DVO LuftBO. Eine Änderung hinsichtlich der Langstreckenflüge speziell für Zwei-Mann-Cockpitbesatzungen ist nicht vorgesehen. Die Dienstzeiten unterscheiden sich daher nicht. Eine sicherheitsmäßige Relevanz ist nicht erkennbar.

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?

Die deutsche Flugdienst- und Ruhezeitenregelung für Besatzungsmitglieder (2. DV LuftBO) wurde von Flug- und Arbeitsmedizinern sowie von Flugbetriebsfachleuten erarbeitet. Den Regelungen liegt die Erkenntnis zugrunde, daß nicht die Flugzeit allein, sondern die Gesamtbelastung durch den Flugdienst (also einschließlich Flugvorbereitung, Abschlußarbeiten, ggf. Anreise, Zahl der Landungen, Tag- oder Nachtdienst usw.) bei der Bemessung der höchstzulässigen Flugdienstzeit zu berücksichtigen sind. Unter diesem Aspekt haben sich die deutschen Vorschriften i. d. F. vom 10. März 1982 durchaus bewährt und werden international als richtungsweisend angesehen.

Die Vorschriften bieten zudem der Aufsichtsbehörde genügend Handhabe, bei Auftreten besonderer Belastungen geringere Flugdienstzeiten oder längere Ruhezeiten für die Flugbesatzungsmitglieder festzulegen. Die Arbeitsbelastung von Flugbesatzungen wird im übrigen weiterhin bezüglich besonderer Belastungen erforscht. Erkenntnisse, die eine Novellierung der 2. DV LuftBO erforderlich machen würden, haben sich bisher nicht ergeben.

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?

Ob Einsparungen beim Einsatz zweimotoriger Flugzeuge im Atlantikverkehr möglich sind, hängt von mehreren Faktoren ab, wie Art der Strecke, Umwege im Hinblick auf Ausweichflughäfen, alternatives Luftfahrtgerät, u. a. m. Wenn gleich großes und gleich modernes Luftfahrtgerät gleicher Reichweite drei- oder viermotorig nicht zur Verfügung steht, fehlt die Basis für vergleichende Rechnungen. Pauschale Aussagen hierzu wären daher wenig realistisch.

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 zweistrahliger 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?

Wie bereits dargelegt wurde, sollen die von der ICAO empfohlenen Regelungen bei zweimotorigen Langstreckenflügen das gleiche Maß an Sicherheit gewährleisten wie bei drei- und viermotorigen Flügen. Unter diesen Umständen ist nicht erkennbar, welchen Sinn Diskussionen mit Fluggästen über Sicherheitsaspekte haben sollen. Sie könnten allenfalls zu einer unbegründeten Verunsicherung führen.

Im übrigen kann sich jeder Passagier an Hand der Flugpläne über das verwendete Flugzeugmuster unterrichten.

