

Antrag

**der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Halo Saibold, Gila Altmann (Aurich),
Rainer Steenblock und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im internationalen Luftverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert:

1. Möglichst rasch ist auf europäischer Ebene eine „schwarze Liste“ nach US-Vorbild vorzulegen, welche diejenigen Staaten auflistet, die bekanntermaßen in der Erhebung und Kontrolle von Sicherheitsstandards Mängel aufweisen. Darüber hinaus ist bereits bis zum Sommer 1996 als dem Beginn der sommerlichen Hauptreisezeit eine „schwarze Liste“ auf nationaler Ebene zu veröffentlichen.
2. Solange die aufgelisteten Staaten die Mängel der Sicherheitsstandards nicht beseitigt haben, ist für die Fluggesellschaften aus diesen Staaten ein Start- und Landeverbot für deutsche Flughäfen zu erlassen.

Verkehrsrechte für Luftverkehrsgesellschaften sind zukünftig nur noch dann zu erteilen, wenn die Kontrolle der genannten Standards durch die entsprechenden nationalen Luftfahrtbehörden gewährleistet ist.

3. Sämtliche Verkehrsrechte, die von Dritten statt von der antragstellenden Fluggesellschaft wahrgenommen werden, sind kurzfristig zu streichen. Mittelfristig sind Verkehrsrechte nur an solche Fluggesellschaften zu erteilen, die allenfalls gelegentlich auf Sub-Charter-Unternehmen zurückgreifen. Dabei sind deren Sicherheitsstandards analog zur antragstellenden Fluggesellschaft zu überprüfen.
4. Möglichst rasch sind die Fachkompetenzen des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) so zu erweitern und zu stärken, daß eine effektive Aufsicht der Luftverkehrsgesellschaften und des Flugverkehrs erfolgen kann („Flugzeug-TÜV“). Dabei sind insbesondere folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen:
 - Wartung,
 - Struktur der Wartung,
 - Aus- und Fortbildung der Besatzung,
 - Flugdienst- und Ruhezeiten der Piloten.

Die Kosten für die Aufsicht des LBA sind in vollem Umfang von den Fluggesellschaften zu übernehmen.

Die Kompetenzen des Bundesministeriums für Verkehr und des LBA sind klar voneinander abzugrenzen. Die Zusammenarbeit mit allen geeigneten internationalen Institutionen ist anzustreben.

Mittel- bis langfristig kann an die Stelle des LBA eine entsprechende EU-Behörde treten, sofern hohe Sicherheitsstandards beibehalten werden.

5. Die Genehmigungspraxis bei Einflugerlaubnissen nach Deutschland ist so zu verschärfen, daß Genehmigungen nur noch vor dem Start des Flugzeuges vom Abflughafen erteilt werden. Eine erst während des Fluges beantragte Einflugerlaubnis ist zu versagen. Ohne Genehmigung landende Flugzeuge sind mit drastischen Strafgebühren zu belegen.

Bei Nichtbeachten international anerkannter Sicherheitsstandards sind die entsprechenden Fluggesellschaften mit hohen Bußgeldern und in schweren Fällen mit dem Entzug der Verkehrs- bzw. Landerechte zu belegen.

6. Für Reisende, die ihren Flug mit einer seriösen Fluggesellschaft gebucht haben, vor Ort aber ein Fluggerät vorfinden, das erhebliche Zweifel an der Sicherheit erweckt, ist im Interesse eines verbesserten Verbraucherschutzes ein Rechtsanspruch auf Reiserücktritt bzw. Ersatz sicherzustellen.

Bonn, den 7. März 1996

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Halo Saibold

Gila Altmann (Aurich)

Rainer Steenblock

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

Am 7. Februar 1996 ist es vor der Küste der Dominikanischen Republik zum Absturz eines Flugzeuges der türkischen Luftverkehrsgesellschaft Birgenair gekommen. Bei dem Unfall starben 176 Passagiere – darunter 164 deutsche Staatsangehörige – sowie 13 Besatzungsmitglieder.

Der Fall ist symptomatisch: In den letzten Jahren wurde mit gewaltiger kommerzieller Energie die Liberalisierung des Luftverkehrs betrieben, eine verbindliche Angleichung der Sicherheitsstandards aber versäumt. Im Ergebnis ist es zu einem Verdrängungswettbewerb und Preiskrieg zwischen den Fluggesellschaften gekommen. Diese Entwicklung wurde durch die lasche Genehmigungspraxis des Bundesministeriums für Verkehr für ausländische Fluggesellschaften gefördert. Anders ist es nicht erklärlich, daß in der Dominikanischen Republik ein türkisches

Flugzeug mit Ziel Deutschland startete, obwohl zum Zeitpunkt des Starts für dieses Flugzeug gar keine Einfluggenehmigung existierte. Offensichtlich konnte die türkische Fluggesellschaft darauf vertrauen, die Genehmigung auch noch „in der Luft“ zu erhalten.

Umgehend ist für einen effektiven „Flugzeug-TÜV“ zu sorgen. Dazu empfiehlt sich eine rasche Zuständigkeits- und Organisationsreform des LBA, wie sie in Nummer 4 vorgeschlagen ist. Dabei werden auch die Kriterien genannt, die zu einer effizienten Aufsicht über die Luftverkehrsgesellschaften zu beachten sind. Für die Mißachtung wichtiger Sicherheitsstandards sind hohe Bußgelder sowie bei besonders schwerwiegenden Verstößen der Entzug von Verkehrsrechten einzuführen.

Die Debatte um die möglichen Absturzursachen der türkischen Birgenair-Maschine hat nicht nur gravierende Sicherheitsmängel, sondern auch Mängel im Hinblick auf den Verbraucherschutz offengelegt, da Reisenden im Charterflugverkehr die Beurteilung der Sicherheitsstandards des jeweils eingesetzten Flugzeugs nicht zugemutet werden kann. Erforderlich erscheint daher die schnellstmögliche Verankerung eines Rechtsanspruchs auf Reiserrücktritt sowie Schadenersatz.

Bis zu einer entsprechenden Regelung auf europäischer Ebene ist auf nationaler Ebene eine sog. „schwarze Liste“ einzuführen, in der die Staaten aufgeführt werden, die in der Erhebung und Kontrolle von Sicherheitsstandards Mängel aufweisen.

Auch wenn die vorgeschlagenen Regelungen eine Reihe rechtlicher, finanzieller und organisatorischer Veränderungen erfordern, darf dies rasches und wirksames Handeln nicht verzögern. Ein weiterer Verfall notwendiger Sicherheitsstandards ist auf gar keinen Fall hinnehmbar.

