

Antrag

der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, René Röspel, Dr. Hans-Peter Bartels, Klaus Barthel, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Willi Bräse, Ulla Burchardt, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Michael Gerdes, Iris Gleicke, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Klaus Hagemann, Gustav Herzog, Oliver Kaczmarek, Daniela Kolbe (Leipzig), Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Marianne Schieder (Schwandorf), Swen Schulz (Spandau), Andrea Wicklein, Dagmar Ziegler, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Die richtigen Lehren aus dem Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull ziehen – Klimaforschung und Geowissenschaften stärken und die Voraussetzungen für ein nationales und europäisches Krisenmanagement im Luftverkehr schaffen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Ausbruch des isländischen Vulkans Eyjafjallajökull zwischen März und Mai 2010 führte zu massiven Problemen im europäischen Flugverkehr. Zahllose Flüge wurden gestrichen und tausende Flugreisende konnten ihre geplanten Reisen nicht antreten oder mussten auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Auch wenn sich die volkswirtschaftlichen Kosten dieser Krise nur schwer exakt bezeichnen lassen, so muss doch davon ausgegangen werden, dass die Folgen des Ausbruchs des Eyjafjallajökull mehrere Mrd. Euro Schaden verursacht haben. Allein die Luftverkehrsunternehmen hatten laut Schätzungen Schäden in Höhe von über 1,3 Mrd. Euro zu verkraften; pro Tag seien vorübergehend 1,2 Millionen Passagiere durch die notwendigen Flugverbote betroffen gewesen.

Das Krisenmanagement der Bundesregierung war völlig unzureichend. Das bei der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH eingerichtete Krisenzentrum hat sich allein um technische Fragen gekümmert. Parallel dazu hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie eine Task Force mit Vertretern der Luftverkehrswirtschaft eingerichtet, in deren Arbeit das federführende Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nicht eingebunden war. Eine politische Führung in der Krise fehlte. Es wurde kein nationaler Krisenstab im verantwortlichen BMVBS eingerichtet.

Im Rückblick werden das ganze Ausmaß der fehlenden politischen Führung und das sich daraus ergebende Chaos deutlich. Während angeblich über ganz Deutschland der Luftraum geschlossen war, fand in Süddeutschland über deutschem Hoheitsgebiet weiterhin unter der Ägide der Schweizer Flugsicherungsgesellschaft Skyguide der vollständige Luftverkehr statt. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, sah sich offen-

sichtlich nicht in der Lage, seine Vorgaben für den gesamten deutschen Luftraum durchzusetzen.

Im Laufe der Beeinträchtigungen des deutschen Luftverkehrs durch die Vulkanasche haben die deutschen Fluggesellschaften Flüge im kontrollierten Sichtflugverfahren (CFVR) beantragt und durchgeführt, die vorher durch das dem BMVBS nachgeordnete Luftfahrt-Bundesamt (LBA) als unbedenklich gewertet wurden.

Fluglotsen, Flugkapitäne und die Gewerkschaft VEREINIGUNG COCKPIT E. V. haben diese Entscheidung massiv kritisiert, da damit die Verantwortung für die Sicherheit der Passagiere komplett auf den Piloten eines Flugzeuges übertragen wurde. Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat sich am 17. Mai 2010 ebenfalls von der Zustimmung zur Durchführung von kontrollierten Sichtflügen distanziert (vgl. ARD-Magazin „report MÜNCHEN“ vom 17. Mai 2010).

Ein einheitliches und koordiniertes Krisenmanagement der europäischen Staaten blieb aus. Ankündigungen von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, dass es aufgrund der Beschlüsse des Europäischen Verkehrsministerrates vom 4. Mai 2010 verbindliche Vorschriften zum Umgang mit einer erhöhten Vulkanaschekonzentration gibt, erwiesen sich als folgenlos. Die Einführung eines so genannten Drei-Zonenmodells der europäischen Flugsicherungsorganisation EUROCONTROL hatte lediglich empfehlenden Charakter.

Luftverkehrsunternehmen kritisierten, dass die Reaktion der politischen Entscheidungsträger nicht hinreichend durch Faktenwissen untermauert gewesen sei. Insbesondere die Abwesenheit fundierter und wissenschaftlich belegter Daten und Fakten als Grundlage der Entscheidungen über die Durchsetzung bzw. die Aufhebung von Flugverbots wurde kritisiert.

Der Generalsekretär des International Transport Forum, Jack Short, kritisierte im Mai 2010, dass weder die Entscheidungen zur Einschränkung noch die zur Wiederaufnahme des Flugverkehrs auf gesicherten (wissenschaftlichen) Erkenntnissen beruhten. Jack Short konstatierte zwar, dass die Situation völlig neu gewesen sei, man dessen ungeachtet jedoch bessere Informationen über die (potentiellen) Risiken benötige. Diese Erkenntnislücken lassen sich nur durch eine gezielte Stärkung von Wissenschaft und Forschung schließen.

In der Vergangenheit traten bereits mehrfach Probleme durch Vulkanasche bei Flugreisen auf. Die insgesamt drei bisher bekannt gewordenen Ereignisse, bei denen es im Luftverkehr zu Problemen mit Vulkanasche gekommen ist, zeigen, dass auch jenseits des Ausbruchs des Eyjafjallajökull im Luftverkehr Probleme durch Vulkanasche auftreten können und hier Forschungsbedarf besteht. Der Ausbruch des isländischen Vulkans hat gezeigt: Deutschland braucht eine engmaschige Forschungsinfrastruktur, um die Herausforderungen, die sich aus Naturkatastrophen für unsere Gesellschaft ergeben, zu bewältigen.

In der Sondersitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 20. April 2010 wurde deutlich, dass zu wenige Erkenntnisse vorliegen, welche Folgen Vulkanasche auf Flugzeugtriebwerke hat. Die Entscheidungen zur Einschränkung und zur Wiederaufnahme des Flugverkehrs basierten nicht auf gesicherten (wissenschaftlichen) Erkenntnissen. Hier fehlen notwendige Tests der Flugzeughersteller und ergänzend eine gezielte Forschungsförderung des Bundes.

Die deutschen Einrichtungen der Klima- und Atmosphärenforschung und der Geowissenschaften wie auch der Deutsche Wetterdienst (DWD) haben im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten ihr Wissen und ihre Daten zur Verfügung gestellt. Schnell wurde jedoch deutlich, dass die bestehenden Strukturen und Kapazitäten nicht ausreichen.

Nur nach einer Umrüstung eines Forschungsflugzeugs des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) war es möglich, im vorliegenden Krisenfall verlässliche Daten über die Ausbreitung der Aschewolke über Deutschland zu erhalten. Das große Engagement der beteiligten Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler sowie der Ingenieurinnen und Ingenieure, denen es innerhalb kürzester Zeit gelungen war, das besagte Flugzeug an die neuen Anforderungen anzupassen, ist ausdrücklich zu loben; es kann und darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir in Deutschland zusätzliche Messgeräte und Flugzeuge zur Atmosphärenforschung benötigen.

Die Tatsache, dass für die Erkundungsflüge nur ein Flugzeug zur Verfügung stand, wirkte sich unmittelbar negativ aus, als – wie Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer am 21. April 2010 im Plenum des Bundestages eingestand – die Maschine zudem durch einen (wie sich nachher zeigte) normalen mechanischen Verschleißdefekt – kurzzeitig ausfiel und damit die Forschungsflüge unterbrochen werden mussten. In seiner Regierungserklärung vom 21. April 2010 verkündete der Bundesverkehrsminister jedoch keine Maßnahmen zur Stärkung von Wissenschaft und Forschung, um die Wissensbasis zur Vorbereitung von denkbaren, zukünftigen Krisen zu verbessern.

Neben der Maschine des DLR wurde auch ein umgebauter Passagierflugzeug vom Typ Airbus A340-600 der Deutschen Lufthansa für Messflüge genutzt. Das an Bord der Maschine befindliche Forschungslabor des Projekts CARIBIC diente der Vermessung der Aschewolke im Luftraum zwischen Frankfurt und Skandinavien. Im Forschungsprojekt CARIBIC arbeiten elf Institute aus sechs europäischen Ländern zusammen. Das Projekt, welches unter anderem Faktoren der weltweiten Klimaveränderung untersuchen soll, konnte im Fall des Ausbruchs des Eyjafjallajökull dazu genutzt werden, am 20. April 2010 einen Messflug zur Erfassung der Höhenverteilung sowie der Partikelzusammensetzung der Aschewolke aus Island durchzuführen. Am 16. und 19. Mai 2010 folgten zwei weitere Untersuchungsflüge.

Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler des DLR nutzten außerdem intensiv Satellitendaten und -aufnahmen, um die Auswirkungen des Vulkanausbruchs sowie der Aschewolke zu untersuchen. Am Forschungszentrum Jülich wurden im Rahmen der Atmosphärenforschung über das LIDAR-System die Ausdehnung und der zeitliche Verlauf der Aschewolke untersucht. Forscherinnen und Forschern am GKSS-Forschungszentrum in Geesthacht gelang es, den Verbreitungsvorgang der Aschewolke zu rekonstruieren sowie Aussagen zur Konzentration der Aschewolke zu treffen.

Diese ausgewählten Beispiele verdeutlichen, wie wichtig eine engmaschige Forschungsinfrastruktur in der Bundesrepublik Deutschland insbesondere dann ist, wenn wir als Gesellschaft vor unerwartete Herausforderungen gestellt werden. Die Einrichtungen der Atmosphären- und Klimaforschung sowie der Geowissenschaften haben die Herausforderung durch den Ausbruch des Eyjafjallajökull angenommen und wichtige Daten und Fakten zur Fundierung weitreichender, politischer Entscheidungen gesammelt.

In der Sondersitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 20. April 2010 zu den Folgen des Vulkanausbruchs auf Island ist jedoch unter anderem auch deutlich geworden, dass zu wenige Erkenntnisse vorliegen, welche Folgen Asche und hierbei insbesondere Vulkanasche auf Triebwerke von Flugzeugen hat und welche Faktoren (Flugdauer, Partikelkonzentration usw.) sich hier in welcher Form qualitativ wie quantitativ auswirken. Diese und weitere Erkenntnislücken lassen sich nur durch gezielte Forschungsfördermaßnahmen des Bundes schließen.

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung fördert im Rahmen des Themenkomplexes „System Erde“ neben den Geowissenschaften auch die Klimaforschung. Ausdrücklich ist zu begrüßen, dass die Forschungsförderung zum Klimawandel in den nächsten drei Jahren um zusätzliche 255 Mio. Euro erhöht werden soll. Die Erforschung des Klimawandels sowie die Geowissenschaften sind nicht nur bedeutsame Forschungsfelder der Grundlagenforschung, sondern sie bieten auch große wirtschaftliche Chancen für den Innovationsstandort Deutschland. Darüber hinaus zeigt der Ausbruch des Eyjafjallajökull, wie kurzfristig – scheinbar reine – Grundlagenforschung unmittelbare Anwendungsrelevanz erlangen kann.

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Voraussetzungen für ein nationales, europäisches und internationales Krisenmanagement zu schaffen;
- für den Fall eines erneuten Ausbruchs eines Vulkans in Europa, unter der Beteiligung aller Betroffenen, ein Szenario zur Einrichtung eines nationalen Krisenstabes beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu entwickeln und dabei die Arbeit des operativen Krisenzentrums der DFS einzubinden und für den Krisenfall zu optimieren;
- die Erarbeitung und Festlegung eines einheitlichen Messsystems zur Erhebung von Messdaten über Konzentration, Verbreitung und örtliche Veränderung von Vulkanasche zeitnah abzuschließen und hierbei die Verwendung von deutscher Technologie und Know-how zu befördern;
- die Definition von in Bezug auf die Auswirkungen von Vulkanasche auf Luftfahrzeuge und Triebwerke wissenschaftlich fundierten und verbindlichen Grenzwerten auf der Ebene der Europäischen Union und deren rechtlich verbindliche Verankerung auf internationaler Ebene bei der Generalversammlung der International Civil Aviation Organization (ICAO) im Herbst 2010 herbeizuführen und rechtliche Regelungslücken zu schließen;
- die Umsetzung des Einheitlichen Europäischen Luftraums (Single European Sky) mit höchstem Engagement voranzutreiben und dafür Sorge zu tragen, dass der Abschluss des Staatsvertrages zur Errichtung des funktionalen Luftsraumblocks FABEC noch im Jahr 2010 erfolgt;
- auf europäischer Ebene während der laufenden belgischen EU-Ratspräsidentschaft darauf hinzuwirken, dass es notwendige Vereinbarungen für ein einheitliches gemeinsames Vorgehen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union bei einem erneuten Ausbruch eines Vulkans gibt, die durch entsprechende Sanktionsmöglichkeiten für alle Länder verbindlich sind;
- die Aktivitäten insbesondere der ICAO, sowie der International Air Transport Association (IATA) zu unterstützen, die darauf abzielen, aus den Erfahrungen des Ausbruchs des Eyjafjallajökull Rückschlüsse zu entwickeln, wie zukünftig insbesondere unnötige Sperrungen des Luftraums vermieden werden können, und hierfür den internationalen Organisationen alle notwendigen wissenschaftlichen Daten und Erkenntnisse bereitzustellen;
- angesichts der Anfälligkeit des Luftverkehrs bei Umweltkatastrophen in Deutschland und Europa den Ausbau von modernen umweltfreundlichen land- und wassergebundenen Verkehrsstrukturen (Hochgeschwindigkeitszüge, Fähren) als Alternative für den Personen- und Gütertransport verstärkt zu unterstützen;
- Forschungsprojekte zu unterstützen und Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass bei zukünftigen Vulkanausbrüchen und dem Auftreten von Aschewolken eine Gefährdung des Luftverkehrs vermieden und für eine

sichere Flugplanung Aschekonzentrationen besser vorhergesagt werden können;

- die Weiterentwicklung des NAME-Modells des britischen Met Office durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen;
- die Voraussetzungen zu schaffen, um für kommende Naturkatastrophen zügig eine einsatzfähige nationale Task-Force-Gruppe zu etablieren und zu prüfen, inwieweit die bereits in der jüngsten Krisensituation hervorragend tätigen Einrichtungen der Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher Forschungszentren hierbei als Nukleus dienen könnten;
- gegenüber den Bundesländern aufgrund der gesamtstaatlichen Erforderlichkeit zügig darauf zu drängen, die Einrichtung von mindestens einem Lehrstuhl für Vulkanologie auf den Weg zu bringen;
- zu prüfen, inwieweit Forschungsprojekte zur Erhebung von Quelldaten von Vulkanausbrüchen (wie etwa der Ausstoßrate oder der Injektionshöhe) auf den Weg gebracht werden können und welche Maßnahmen geeignet wären, um alle verfügbaren Observationsquellen und -daten bei Vulkanausbrüchen zusammenzuführen;
- Forschungsprojekte zu unterstützen und gegebenenfalls zu initiieren, die möglichst unter Beteiligung der Industrie die Auswirkungen von Vulkanasche auf Flugzeugtriebwerke untersuchen;
- sicherzustellen, dass die im Rahmen der Europäischen Forschungsrahmenprogramme aufgebauten Strukturen, wie etwa die des European Aerosol Research Lidar Network to Establish and Aerosol Climatology (EARLINET), sowie des In-service Aircraft for a Global Observing System (IAGOS-ERI) erhalten und mit einer verstetigten Finanzierungsgrundlage ausgestattet werden;
- den Aufbau der europäischen Forschungsinfrastruktur IAGOS-ERI (In-situ-Messungen verschiedener atmosphärischer Bestandteile auf Linienflugzeugen) durch geeignete Maßnahmen zügig voranzutreiben und bei Eignung daraus dauerhaft ein kontinuierliches Messnetz unter Nutzung von Linienflugzeugen zu entwickeln;
- die Beratungen über ein Messnetz, welches zur Erhebung von Messdaten über Konzentration, Verbreitung und örtliche Veränderung von Vulkanasche geeignet ist und die rasche Übertragung (möglichst in Echtzeit) solcher Messergebnisse an das Vulkanasche-Beratungszentrum (VAAC) in London ermöglicht, zügig abzuschließen und hierbei die Verwendung von deutscher Technologie und Know-how zu befördern;
- in enger Zusammenarbeit zwischen dem Bundesministerium des Inneren und dem BMVBS sicherzustellen, dass dem DLR die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stehen, um nach den Erfahrungen mit dem in der aktuellen Krise genutzten Flugzeug zukünftig mindestens eine Maschine zur flugzeugbasierten Atmosphärenforschung verfügbar zu halten, welches mit einer geeigneten Instrumentierung sowie entsprechenden Besatzung ausgestattet und zeitnah einsatzfähig ist. Hierzu zählt auch, dass eine ausreichende Zahl von Ersatzteilen für Messgeräte und Flugzeug verfügbar gehalten wird;
- dem DLR die notwendigen Ressourcen zur Verfügung zu stellen, um nötigenfalls zusätzliche Geräte wie etwa Messballons zu beschaffen;
- darauf hinzuwirken, dass beim VAAC sowie in den Luftfahrt-Kontrollzentren und den meteorologischen Einrichtungen ausreichende personelle Ressourcen vorhanden sind, damit auch bei längeren Krisenphasen eine angemessene Bearbeitung der Arbeitslast möglich bleibt;

- verstkt nach Möglichkeiten zu suchen, um in Krisensituationen den betroffenen Passagieren zeitnah solide Informationen und Unterstützung anzubieten;
- das deutsche Know-how zur Analyse und Bewertung von Gefahren durch Vulkanasche auch anderen Regionen der Welt – etwa in Südostasien – zur Verfügung zu stellen;
- die sozialwissenschaftliche Erforschung der Folgen des verstkten Reiseverkehrs und der hieraus resultierenden Abhangigkeit von Mobilitätsangeboten zu verstken;
- wissenschaftlich zu untersuchen, welche Möglichkeiten bestehen, um alternative Transportwege zu nutzen, und wie der Übergang von einem Transportmittel zu einem anderen im Krisenfall besser ermöglicht werden kann;
- gemeinsam mit den betroffenen Einrichtungen und Institutionen wissenschaftlich fundierte Empfehlungen zu entwickeln, wie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an Flughäfen und an anderen Verkehrsknotenpunkten effiziente Hilfs- und Informationsangebote für die betroffenen Reisenden bzw. Passagiere zeitnah zur Verfügung stellen können;
- zu überprüfen, ob der Fdererbereich „System Erde“ der Forschungsförderung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung ausreichend mit grundsätzlichen Fragestellungen (wie etwa der Vulkanologie) befasst ist.

Berlin, den 5. Oktober 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

