

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/6157 –**

Diskrepanzen beim Krisenmanagement der Bundesregierung bei Ausbruch des Vulkans Grímsvötn

Vorbemerkung der Fragesteller

Aufgrund der Aschewolke des isländischen Vulkans Grímsvötn waren am 25. Mai 2011 erneut tausende Flugpassagiere mehrere Stunden mit Störungen im Flugverkehr konfrontiert. Infolge des vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, festgesetzten Grenzwert von 2 mg/m³ Vulkanasche wurden zahlreiche Flüge gestrichen.

Im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages erläuterte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Enak Ferlemann, am 25. Mai 2011 die Maßnahmen der Bundesregierung. Die Fraktion der SPD betonte in der Sitzung, dass die Sicherheit im Flugverkehr Priorität habe, gleichzeitig das Krisenmanagement auf rechtlich verbindlicher und wissenschaftlich fundierter Basis erfolgen muss. Beides war nicht vorhanden. Darüber hinaus zeigte sich, dass Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer seit April 2010 bei der Europäischen Union kein einheitliches europäisches Vorgehen im Krisenfall durchsetzen konnte.

In dem mündlichen Bericht des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann traten erhebliche Widersprüchlichkeiten auf. So informierte der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann, dass der Grenzwert für einen noch regulären Flugbetrieb zwischen 0,2 und 2 mg/m³ Asche auf wissenschaftlicher Basis festgelegt wurde. Auch auf mehrmaliges Nachfragen wurde das von ihm bestätigt.

Diese Aussage steht jedoch im Widerspruch zu der Aussage des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, der, am 26. Mai 2011, bei der Eröffnung des Weltverkehrsforums in Leipzig von der internationalen Luftfahrtindustrie klare wissenschaftliche Aussagen zu Aschegrenzwerten forderte. Seit April 2010 hat der Bundesverkehrsminister es nicht geschafft, sich mit der Industrie auf Triebwerktests zu einigen. Er konnte seine Forderung gegenüber der Herstellerindustrie nicht durchsetzen. Eine finanzielle Unterstützung verweigerte er und blockierte damit eine Einigung. Die zuständige Arbeitsgruppe „Tech-

nik“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) stellte im Sommer 2010 ihre Arbeit ohne Ergebnis ein.

Weiterhin berichtete der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages, dass das Forschungsflugzeug Falcon 20E am 25. Mai 2011 um 11 Uhr starten würde, um exakte Messdaten zu liefern.

Noch während der Ausschusssitzung meldeten jedoch Nachrichtenagenturen, dass das Forschungsflugzeug am 25. Mai 2011 für das Bundesministerium der Verteidigung im Messeinsatz sei. Bevor ein Messflug im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erfolgen könne, müsste es noch umgerüstet werden. Ein Einsatz sei frühestens in vier Tagen möglich.

1. Auf welchen wissenschaftlichen Untersuchungen von welchen unabhängigen Forschungsinstituten beruhen die durch den Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer am 23. Mai 2011 festgelegten Grenzwerte zwischen 0,2 und 2 mg/m³ Aschekonzentration?

Der Grenzwert einer höchstzulässigen Aschekonzentration von 2 mg/m³ für den Betrieb von Luftfahrzeugtriebwerken basiert auf einer Festlegung der Triebwerksindustrie als Konstruktionsverantwortliche für die Luftfahrzeugtriebwerke. Diese Firmen stützen sich bei dieser Festlegung auf Erfahrungsberichte von Luftfahrtunternehmen, wissenschaftliche Untersuchungen, die in den Jahren 1980 bis 1996 in den USA insbesondere bei der Calspan Corporation durchgeführt worden sind, und eigene Tests.

2. Warum unterstützt die Bundesregierung nicht die Empfehlungen von EUROCONTROL und dem britischen Volcanic Ash Advisory Centre (VAAC) in London, die in ihrem Modell einen Grenzwert von 4 mg/m³ Aschekonzentration empfehlen?

Der unter anderem auch von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) bekannt gegebene Grenzwert von 4 mg/m³ Aschekonzentration bezieht sich nicht auf die tatsächliche Konzentration, denen Triebwerke ausgesetzt sind, sondern auf eine Vorhersage möglicher Konzentrationen. In dem Modell des britischen VAAC werden Gebiete berechnet, in denen aufgrund von Ausbreitungsmodellen mit Konzentrationen der Asche von bis zu 4 mg/m³ gerechnet werden muss. Die Luftfahrtunternehmen müssen dann im Rahmen einer Risikobewertung und weiteren Informationen abwägen, ob ein Flug durch diese Gebiete derart durchführbar ist, dass dabei die Triebwerke möglichst keiner Aschekonzentration über 2 mg/m³ ausgesetzt werden. Insofern widersprechen sich diese Empfehlungen und der Grenzwert von 2 mg Asche pro Kubikmeter Luft nicht.

3. Treffen Medienberichte zu, dass die Messergebnisse vom Forschungszentrum Jülich GmbH laut Aussagen des Physikers Cornelius Schiller gezeigt haben, dass die Konzentration der Vulkanasche über Norddeutschland am 25. Mai 2011 nur bei etwa einem Zehntel des Grenzwerts von 2 mg/m³ Aschekonzentration lag?

Die punktuellen Messergebnisse des Forschungszentrums Jülich stimmen mit den Messungen, die der Deutsche Wetterdienst (DWD) selbst oder mit Hilfe von Messflugzeugen vorgenommen hat, im Wesentlichen überein. Die Erhebung von Messwerten ist in Deutschland generell für jeden uneingeschränkt möglich. Eine situative Bewertung und Berücksichtigung von Messungen obliegt in Deutschland jedoch allein der gesetzlichen Zuständigkeit des DWD.

4. Zu welchem Zeitpunkt wurde entschieden, dass im Luftraum am 25. Mai 2011 über Berlin die Aschekonzentration den festgelegten Grenzwert von 2 mg/m^3 erreicht hat?

Die Bewertung, dass der Grenzwert von 2 mg/m^3 erreicht bzw. überschritten werden würde, erfolgte ICAO-konform auf der Basis der Prognose des VAAC Ausbreitungsmodells, ausgehend von 02h MESZ für den Morgen des 25. Mai 2011 und wurde gegen 03h MESZ herausgegeben. Der DWD lieferte der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ein SIGMET (significant meteorological phenomena) zur Warnung vor mäßigen und hohen Konzentrationen für den Vormittag des 25. Mai 2011.

5. Entspricht es den Tatsachen, dass bei Verkündung, dass im Luftraum am 25. Mai 2011 über Berlin die Aschekonzentration den festgelegten Grenzwert von 2 mg/m^3 erreicht hat, dem Krisenstab der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) bereits Informationen der Messstationen vorlagen, dass die Aschekonzentration geringer ist als öffentlich verkündet?

Nein.

6. War die Sperrung des Luftraums über Deutschland aus heutiger Sicht in Kenntnis der realen Aschekonzentration sicherheitstechnisch notwendig?

Ja.

7. Welche „second sources“ wurden als Bewertungsgrundlage für die Aschekonzentration hinzugezogen, bevor verkündet wurde, dass der Grenzwert von 2 mg/m^3 Aschekonzentration erreicht ist?

Nach ICAO-Vorgaben sind Warnungen primär auf der Grundlage von Ausbreitungsrechnungen des VAAC zu erstellen. Abweichungen von den Aussagen der VAAC-Prognosen sind in fachlich begründeten Fällen auf der Grundlage von Sekundärinformationen zulässig. Als Sekundärquellen wurden Ceilometerdaten, Flugzeugmessungen, Satellitenprodukte und eine DWD-eigene Ausbreitungsmodellierung (COSMO-ART) hinzugezogen.

8. Sind im Bundeshaushalt 2011 im Vergleich zum Haushaltsjahr 2010 zusätzliche Bundesmittel für den Deutschen Wetterdienst (DWD) für die Weiterentwicklung des Messsystems zur Verfügung gestellt worden?

Im Bundeshaushalt 2011 wurden keine zusätzlichen Bundesmittel bereitgestellt. Die für den DWD erforderlichen Ressourcen zur Realisierung derjenigen Maßnahmen gestellt, die die im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingerichtete Arbeitsgruppe „Meteorologie und Messtechnik“ zur Vulkanasche im vergangenen Jahr vorgeschlagen hatte, wurden durch Umschichtungen erwirtschaftet.

9. Wie viele neue zusätzliche Planstellen sind im Jahr 2011 beim DWD geschaffen worden, um das Messsystem für Fälle erhöhter Vulkanaschekonzentration (Ceilometermessungen, Anbindung der deutschlandweiten Messstationen, Entwicklung der Messmodelle) fortzuentwickeln?

Eine Bereitstellung zusätzlicher Planstellen für den DWD im Bundeshaushalt 2011 war aufgrund der zum Zeitpunkt der Feststellung des Mittelbedarfs schon weit fortgeschrittenen Haushaltsverhandlungen nicht mehr möglich.

10. Sind die 52 neuen Messstationen des DWD in Deutschland bereits vollständig mit der Zentrale des DWD online elektronisch verbunden?

Wenn ja, seit wann?

Wenn nein, was sind die Gründe?

Ja. Eine solche Verbindung besteht seit dem Spätherbst 2010.

11. Lagen die Messergebnisse aller 52 neuen Messstationen des DWD zum Zeitpunkt der Verkündung, dass im norddeutschen Luftraum der Grenzwert von 2 mg/m³ Aschekonzentration erreicht ist, in der Zentrale des DWD vor?

Ja.

Es war nur ein Bruchteil der 52 Messstationen von der Vulkanaschewolke berührt. Die Messungen dieser Stationen wurden in den Entscheidungsprozess zur Luftraumsteuerung einbezogen.

12. Wenn ja, auf welche Art und Weise sind die Messergebnisse der 52 neuen Messstationen an die Zentrale des DWD übermittelt worden?

Die Messergebnisse wurden per DSL-Leitung sowie über das „Wide Area Network“ (WAN) an die Auswertezentrale zum Observatorium Hohenpeißenberg des DWD bzw. zum DWD nach Offenbach übermittelt.

13. Auf welcher Grundlage berichteten Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer am 25. Mai 2011 im Morgenfernsehen und der Parlamentarische Staatssekretär Enak Ferlemann im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages, dass der Start des Forschungsflugzeug Falcon 20E unmittelbar bevorstehe, obwohl es gar nicht einsatzbereit war?

Über einen solchen Bericht liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor. Bundesminister Dr. Peter Ramsauer berichtete vom geplanten Start eines Messflugzeuges, das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragt wurde. Es startete am 25. Mai 2011 bereits um 8 Uhr. Dabei handelte es sich nicht um das Forschungsflugzeug FALCON 20E des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR).

Siehe auch Antwort zu Frage 19.

14. Wann erfolgte im Mai 2011 die Beauftragung von Messflügen des Messflugzeugs Falcon 20E durch das BMVBS, und wann wurden die Messflüge durchgeführt?
15. Warum wurde von Seiten des Krisenstabes der DFS keine Prüfung der Einsatzfähigkeit des Forschungsflugzeuges Falcon 20E vorgenommen?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Beauftragung von Messflügen mit der FALCON 20E des DLR erfolgte nicht. Das Konzept der Bundesregierung sieht die Nutzung eines Messflugzeuges (LEARJET) der Firma Gesellschaft für Flugzieldarstellung (GFD) vor, für das im Dezember 2010 eine spezielle Messsensorik beschafft wurde, die im Jahr 2010 international als Referenz für diese Zwecke anerkannt wurde. Es

handelt sich hierbei, insbesondere unter den Gesichtspunkten Kosten- und Einsatzbereitschaft, um das preisgünstigste Angebot.

Für den Einsatz von Messflugzeugen ist nicht die DFS, sondern der DWD zuständig. Dieser nimmt die Verantwortung auf der Grundlage der ihm mit dem Strahlenschutzvorsorgegesetz übertragenen Aufgaben wahr.

16. Gibt es eine Abstimmung zwischen den Bundesministerien, wer Zugriff auf das Forschungsflugzeug Falcon 20E im Krisenfall hat oder gilt das sogenannte Windhundprinzip?
17. Welche Bundesministerien, außer dem Bundesministerium der Verteidigung, nutzen das Forschungsflugzeug Falcon 20E im Krisenfall ebenfalls?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Forschungsflugzeug Falcon 20E des DLR wird weder vom Bundesministerium der Verteidigung noch von anderen Ressorts im Krisenfall genutzt.

18. Hat das BMVBS einen Vertrag mit einem Dienstleister wie dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) oder einem anderen Forschungsinstitut abgeschlossen, auf deren Grundlage der Einsatz eines Messflugzeugs wie der Falcon 20E im Krisenfall vereinbart wurde?

Nein.

Zwischen dem DWD und der Firma Enviscope gibt es eine Vereinbarung auf technischer Arbeitsebene zum Einsatz eines von zwölf Learjets der GFD Gesellschaft für Flugzieldarstellung GmbH (GFD), die in Hohn bei Schleswig stationiert sind und die mit entsprechender Messsensorik zur Bestimmung von Vulkanaschekonzentrationen ausgerüstet werden können.

19. Mit welchen Flugzeugen sind letztlich Messungen durchgeführt worden, und welche Kosten sind dadurch entstanden?

Am Vormittag des 25. Mai 2011 wurde ab ca. 8 Uhr ein Messflug mit einem Kolbenmotor-Flugzeug der FH Düsseldorf durchgeführt, der mit Kosten in Höhe von 25 000 Euro verbunden war. Am Nachmittag wurde von der Firma Enviscope mit einem Learjet der GFD ein weiterer Messflug durchgeführt. Hierbei sind dem DWD Kosten in Höhe von 71 600 Euro entstanden.

20. Wer leitete den Krisenstab der DFS, und welche Organisationen, nachgeordneten Behörden und Unternehmen wurden daran beteiligt?

Die Leitung des DFS-Krisenstabes erfolgte nach den internen Vorgaben durch erfahrene Führungskräfte der DFS, die im 3-Schicht-24-h-Betrieb eine ununterbrochene Funktion des Krisenstabes gewährleistet haben. Es erfolgte eine enge Abstimmung mit dem BMVBS, dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), dem DWD und der Bundeswehr, z. T. vor Ort oder aber über regelmäßige Telefonkonferenzen.

21. Wie wurden die Flughäfen und Fluggesellschaften an dem Krisenmanagement der DFS beteiligt?

Die Luftfahrtberatungszentralen des DWD haben die an den Flughäfen befindlichen Entscheidungsträger stets aktuell informiert.

Der Bereich Kundenmanagement informierte Fluggesellschaften und Flughäfen über E-Mail-Verteiler unverzüglich über die Entscheidungen des Krisenstabs der DFS. Die in der E-Mail enthaltenen Informationen umfassten Luftraumregulierungen und die Anfliegbarkeit der internationalen Verkehrsflughäfen, ggf. auch der Regionalflughäfen. Die aktive Informationsverbreitung fand im 24-Stunden-Betrieb statt.

Zusätzlich bestand im Bereich Kundenmanagement eine 24-stündige Ansprechbarkeit am Telefon und per E-Mail, um individuelle Problemstellungen der Fluggesellschaften klären zu können.

Die Medien wurden mittels Presseerklärungen informiert. Die Presseerklärungen standen auf der DFS-Homepage zur Verfügung. Die größeren Medienagenturen (dpa, Reuters etc.) wurden telefonisch informiert.

Die Bundesländer und die Verkehrsleiter der Flughäfen wurden im Anschluss an die Telefonkonferenzen des DFS-Krisenstabes durch das BMVBS über den Sachstand unterrichtet.

22. Wann trat der Krisenstab der DFS nach dem Ausbruch des Vulkans Grimsvötn erstmals zusammen, und wie oft wurde getagt?

Bereits unmittelbar nach Ausbruch des Vulkans „Grimsvötn“ wurden die zuständigen Führungskräfte am 22. Mai 2011 über ein festgelegtes Meldesystem informiert. Ab diesem Zeitpunkt wurde die Entwicklung möglicher Auswirkungen auf den deutschen Luftraum regelmäßig beobachtet, und die erforderlichen Vorbereitungen für eine evtl. Einberufung des Krisenstabs wurden getroffen.

Als die erste Prognose mit einer Aschekonzentration über dem festgelegten Grenzwert (2 mg/m^3) im deutschen Luftraum vorlag, wurde der DFS-Krisenstab am 24. Mai 2011 um 18.00 Uhr aktiviert. Der DFS-Krisenstab tagte ununterbrochen bis zum 25. Mai 2011, 18:00 Uhr. Ab diesem Zeitpunkt lagen gemäß Daten des DWD keine Aschekonzentrationen im deutschen Luftraum über dem festgelegten Grenzwert mehr vor.

23. Wer trifft die letzte Entscheidung, dass der Grenzwert von 2 mg/m^3 Vulkanasche erreicht ist und damit der Flugverkehr über Deutschland eingeschränkt wird?

Die Vorhersage von Grenzwertüberschreitungen (nicht die Überwachung des Erreichens von Grenzwerten) wird im Rahmen seiner gesetzlichen Zuständigkeiten beim DWD getroffen und per SIGMET nach Vorgaben des ICAO-Regelwerks (EUR Doc.019) an die DFS übermittelt. Auf dieser Basis werden dort dann weitere Entscheidungen zur Luftraumsteuerung getroffen.

24. Wenn das Bundesministerium die letzte Entscheidung trifft, warum wird dann öffentlich die Verantwortung an ein privatwirtschaftliches Unternehmen (z. B. DFS) delegiert?

Die Aufgabe des BMVBS ist in diesem Zusammenhang die Festlegung der Grenzwerte und Verfahren, was durch Erlass einer Allgemeinverfügung erfolgt ist. Zuständige Fachbehörde für die benötigten flug-meteorologischen Vorher-

sagen ist der DWD. Die DFS nimmt als beliehenes Unternehmen alle Aufgaben der Flugsicherung einschließlich der Verbreitung der Luftfahrerinformationen wahr.

