

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Dr. Marcel Klinge, Dr. Martin Neumann, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Dr. Gero Clemens Hocker, Manuel Höferlin, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Frank Sitta, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Flugzeugzertifizierungen in den USA und Europa 2**

Der amerikanischen Flugzeughersteller Boeing steht nach Ansicht der Fragesteller seit 2018 massiv in der Kritik. Ausgangspunkt waren die Abstürze zweier Maschinen vom Typ 737 Max 8 im Oktober 2018 und März 2019 in Indonesien und Äthiopien, bei denen sämtliche Insassen ums Leben kamen. Grund für die Abstürze war ein grundlegender Fehler in der Steuerungssoftware MCAS. In der Folge erließ die US-Luftaufsichtsbehörde FAA (Federal Aviation Administration) am 12. März 2019 ein Startverbot für den Maschinentyp, welches von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) am selben Tag übernommen wurde. Nachdem Boeing umfassende Änderungen an der Software vorgenommen hatte, erteilte die FAA am 18. November 2020 eine erneute Starterlaubnis für das Flugzeugmodell. Am 20. Januar 2021 erteilte die EASA ebenfalls eine erneute Starterlaubnis.

Allerdings wurde auch nach der wieder erteilten Starterlaubnis über Probleme an verschiedenen Boeing Modellen berichtet, wie am 9. April 2021 bezüglich einer fehlerhaften Notstromversorgung im Jet 737 Max, weswegen der Hersteller empfahl, die Jets dieses Typs zunächst nicht mehr zu starten (vgl. <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Boeings-Krisenjet-737-Max-hat-neues-Problem-article22480227.html>).

Die Zusammenarbeit zwischen amerikanischer FAA und europäischer EASA ist in einem Abkommen zwischen den USA und der EG (Abkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt) sowie einer technischen Übereinkunft zwischen FAA und EASA (Technical Implementation Procedures for Airworthiness and Environmental Certification) institutionalisiert. Demnach lassen sich Genehmigungen aus dem Kompetenzbe-

reich einer Behörde, von der anderen Behörde übernehmen, sodass eine Doppelprüfung in der Regel vermieden wird.

Für die Prüfung der Maschinen des amerikanischen Herstellers Boeing ist die FAA verantwortlich. An ihrer Kontrolle wurde jedoch in den letzten Jahren vermehrt Kritik laut. Im Dezember 2020 veröffentlichte der US-Senats-Ausschuss für Handel, Wissenschaft und Verkehr einen Bericht über die Luftsicherheitskontrolle in Bezug auf die FAA. Hierbei stellte man „signifikante Fehler in der Luftsicherheitskontrolle und eine schlechte Führungskultur („failed leadership“) in der FAA“ (<https://www.commerce.senate.gov/services/files/8F636324-2324-43B2-A178-F828B6E490E8>) fest. Insbesondere in Bezug auf die Zertifizierung der Boeing 737 habe die FAA unzulässige Manipulation seitens Boeings nicht unterbunden (vgl. ebd.). Der Verkehrsausschuss im US-Repräsentantenhaus gibt der FAA in ihrem Untersuchungsbericht zu den beiden Abstürzen aufgrund „fahrlässig unzureichender Kontrolle“ („grossly insufficient oversight“) eine Mitschuld an den Unglücken (<https://transportation.house.gov/imo/media/doc/2020.09.15%20FINAL%20737%20MAX%20Report%20for%20Public%20Release.pdf>).

Besonders in der Kritik steht das sogenannte Organization Designation Authorization-Programm (ODA), welches die Kontrolle von Maschinen an qualifizierte Dritte weitergibt. Dies ermöglicht jedoch, dass Boeing-Mitarbeiter Boeing-Flugzeuge im Auftrag der FAA kontrollieren konnten, was die Unabhängigkeit der Prüfung infrage stellt. So soll Boeing sich 2018 in 96 Prozent der Fälle selbst kontrolliert haben (vgl. <https://www.nytimes.com/2019/07/27/business/boeing-737-max-faa.html>). Laut dem US-Verkehrsministerium, stehen hierbei den 47 FAA-Beamten, die Boeing kontrollieren, 1 500 Boeing-Mitarbeiter gegenüber, die im Rahmen des ODA-Programms eine Eigenkontrolle durchführen (vgl. <https://www.oig.dot.gov/sites/default/files/FAA%20Certification%20of%20737%20MAX%20Boeing%20II%20Final%20Report%5E2-23-2021.pdf>). In seinem Bericht vom 23. Februar 2021 vermerkt der Generaldirektor des US-Verkehrsministeriums, dass die FAA durch die Auslagerung im Rahmen des ODA-Programms kein ausreichendes Verständnis der Steuerungssoftware MCA hatte, die die Abstürze verursachte. Zudem kritisiert er die fehlende personelle Unabhängigkeit, die mit den ODA-Kontrollen durch Boeing-Mitarbeiter einhergeht.

Die Fragesteller bekennen sich zur multilateralen Zusammenarbeit im Luftfahrtbereich, jedoch muss die Einhaltung von Qualitäts- und Sicherheitsstandards unter allen Umständen gegeben sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung eine Bewertung der Probleme, die seit 2018 bei Flugzeugen des Herstellers Boeing aufgetreten sind, und der Implikationen auf den deutschen Flugverkehr vorgenommen?

Wenn ja, wie fiel diese Bewertung aus?

Wenn nein, warum nicht?

2. Hat die EASA nach Kenntnis der Bundesregierung eine Bewertung der genannten aktuellen Probleme mit Flugzeugen des Herstellers Boeing und der Implikationen auf den europäischen Flugverkehr vorgenommen?

Wenn ja, wie fiel diese Bewertung aus?

Wenn nein, warum nicht?

3. Hat die Bundesregierung die oben genannten Berichte des US-Verkehrsministeriums sowie der Ausschüsse im Repräsentantenhaus und Senat zur Kenntnis genommen und anhand dieser eine Bewertung vorgenommen?  
Wenn ja, wie fiel diese Bewertung aus?  
Wenn nein, warum nicht?
4. Hat die Bundesregierung infolge der Berichte Konsequenzen gezogen bzw. sich für Konsequenzen bei der EASA eingesetzt?  
Wenn ja, um welche konkreten Konsequenzen handelte es sich?
5. Hat die FAA nach Kenntnis der Bundesregierung infolge der beiden Abstürze von Maschinen des Typs 737 Max Anpassungen an ihren generellen Kontrollmechanismen vorgenommen?  
Wenn ja, um welche konkreten Maßnahmen handelte es sich?
6. Hat die FAA nach Kenntnis der Bundesregierung infolge der beiden Abstürze von Maschinen des Typs 737 Max Anpassungen am ODA-Programm vorgenommen?  
Wenn ja, um welche konkreten Maßnahmen handelte es sich?
7. Hat die Bundesregierung eine Bewertung der ODA-Praxis der FAA in Bezug auf Boeing, hinsichtlich möglicher Interessenkonflikte, vorgenommen?  
Wenn ja, wie fiel diese aus?  
Wenn nein, warum nicht?
8. Kann beispielsweise der europäische Konzern Airbus als eine „qualifizierte Stelle“ nach Artikel 69 der EU-Verordnung 2018/1139 zertifiziert werden und somit Kontrollen analog dem ODA-Programm der FAA durchführen?  
Wenn ja, ist es Airbus-Mitarbeiter gemäß der Verordnung erlaubt, Airbus-Maschinen im Auftrag der EASA zu kontrollieren?  
Wenn ja, wird dies zurzeit bzw. wurde diese praktiziert?
9. Hat die EASA nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2018 von ihrem Recht gemäß Artikel 68 Absatz 2 der EU-Verordnung 2018/1139 Gebrauch gemacht und die Rechtsvorschriften des Regulierungssystems der FAA geprüft und evaluiert?
10. Wenn eine Evaluation gemäß Frage 9 stattgefunden hat, wann wurde die Evaluation nach Kenntnis der Bundesregierung vorgenommen?
  - a) Zu welchem Ergebnis kam die Evaluation nach Kenntnis der Bundesregierung?
  - b) Welche Konsequenzen folgten aus der Evaluation?
11. Wenn keine Evaluation gemäß Frage 9 stattgefunden hat, warum, nach Kenntnis der Bundesregierung, erfolgte keine Evaluation der vom amerikanischen Senats-Wirtschaftsausschuss und Verkehrsministerium bemängelten Praxis der FAA seitens der EASA?
  - a) Setzte sich die Bundesregierung für eine Evaluation der FAA-Praxis bei der EASA ein?  
Wenn ja, mit welchem Ergebnis?  
Wenn nein, warum nicht?

- b) Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die Prüfpraxis der FAA jemals gemäß Artikel 68 Absatz 2 der EU-Verordnung 2018/1139 geprüft?
12. Hat Boeing nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen einen dritten synthetischen Sensor („third angle-of-attack-sensor“) an den Flugzeugen der 737 Max-Reihe verbaut, den die EASA als Grundlage für die Erteilung einer erneuten Starterlaubnis verlangte (vgl. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/easa-eu-flugaufsicht-will-boeing-737-max-wieder-starten-lassen/26830606.html?ticket=ST-2104838-4f0IvUMyceal27Jf0WkD-ap3>)?
13. Auf welcher Basis werden die Mitgliedstaaten über die Aktivitäten der EASA informiert?
14. Welche Einflussmöglichkeiten hat die Bundesregierung auf die Aktivitäten, insbesondere die Sicherheitsprüfung, der EASA?  
Hat die Bundesregierung seit 2018 von diesen Möglichkeiten konkret Gebrauch gemacht?
15. Hat die EASA nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2018 eigenständige Prüfungen an Flugzeugen des Herstellers Boeing gemäß dem Artikel 15 B des Abkommens zwischen USA und der EG über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt vorgenommen?  
Wenn ja, wann, und mit welchem Ergebnis?  
Wenn nein, warum nicht?
16. Wie bewertet die Bundesregierung ihre Aussage in der Antwort auf die Kleine Anfrage „Flugzeugzertifizierungen in den USA und Europa“ (Bundestagsdrucksache 19/11072), dass das Abkommen zwischen FAA und EASA Doppelprüfungen vermeiden lässt (vgl. Antwort zu Frage 1, Absatz 4), im Lichte der angeführten Berichte des US-Kongresses, der erhebliche Zweifel an den Prüfungen der FAA äußert?
17. Wie bewertet die Bundesregierung überdies die Souveränität der EASA beim Erteilen von Starterlaubnissen und Startverboten beispielsweise im Fall Boeing?

Berlin, den 5. Mai 2021

**Christian Lindner und Fraktion**