



Blindflug statt Sichtflug

Rede von Herbert Behrens, 21. April 2010

Herbert Behrens (DIE LINKE):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen!
Herr Minister, zwar konnte auf Grundlage einer Untersuchung durch die Maschine vom Typ Falcon, die Sie schon erwähnt haben und die zurzeit aufgrund eines technischen Mangels nicht starten kann, der Flugverkehr wieder aufgenommen werden denn die Ergebnisse der Auswertung am gestrigen Abend haben gezeigt, dass es möglich ist, den Flugverkehr wieder aufzunehmen, ohne eine extreme Gefährdung von Maschinen und Passagieren zu riskieren, jedoch wurden die Fluggenehmigungen erteilt, nicht nachdem, sondern bevor dies feststand.

Noch am Donnerstag und am Freitag der vergangenen Woche hat es eine durchaus einheitliche Beurteilung des Hauses gegeben: Wegen der schwierigen Gefährdungsanalyse wollte man auf der sicheren Seite sein und entschied sich, den Luftraum nicht freizugeben. Diese Maßnahme war richtig.

Gleichwohl haben vorgestern und gestern auf der

Grundlage von Ausnahmegenehmigungen, die das Luftfahrt-Bundesamt erteilt hat, erste Flüge mit Passagieren an Bord stattgefunden. Es hat keine Zwischenfälle gegeben das ist gut so , obwohl vollbesetzte Flugzeuge unterwegs gewesen sind. Die Regulierung war höchst merkwürdig wir haben es gestern gehört :

Herrschte klare Sicht, war Sichtflug möglich, durften Passagiere an Bord genommen werden. War Sichtflug wegen Wolkenbildung nicht möglich, durften keine Flüge durchgeführt werden.

Wir wissen von den Fachleuten, dass bei Vulkanasche nicht von Wolken gesprochen werden kann, sondern eher von kontaminiertem Luftraum gesprochen werden muss. Diese „Wolken“ kann man nicht sehen. Das macht es für den Flugkapitän schwierig, zu entscheiden: Gehe ich rauf oder nicht?

Sie sagen, die Flugkapitäne sind sehr verantwortungsbewusste Menschen, denen in jedem Fall nicht nur in dieser Situation bewusst ist, dass sie für die Sicherheit ihrer Fluggäste verantwortlich sind. Man muss aber auch sehen, dass den Fluggesellschaften pro Tag, an dem nicht geflogen werden darf, Verluste von 150 Millionen Euro entstehen. Daran wird deutlich, wie schwierig die Situation ist, wenn die Flugkapitäne vor der Entscheidung stehen: Starten wir oder starten wir nicht?

Diese schwierige Situation hat dazu geführt, dass auch das Ministerium in dieser Situation nicht mehr souverän gehandelt hat. Andere nennen es Kritik am Krisenmanagement. Ich sage: Es hat etwas von Herumeierei, wenn Sie an der einen Stelle sagen: „Der Luftraum ist nicht sauber und deshalb nicht unbedingt sicher“, an anderer Stelle hingegen

feststellen: „Es geht in Ordnung, es darf geflogen werden“, der Deutschen Flugsicherung aber keine Möglichkeit geben, zu sagen: „Der Luftraum wird nicht freigegeben.“

Die Teilaufhebung der Sperrung des Luftraums war voller Widersprüche: Instrumentenflüge waren untersagt, Sichtflüge aber erlaubt, und das bei der gleichen Vulkanaschekonzentration in der Luft. Es ist für die Fluggäste, die davon betroffen gewesen sind, nicht nachzuvollziehen, wie diese Entscheidungen zustande gekommen sind. Das ist, was andere mit Fehlern im Krisenmanagement gemeint haben. Ich sage: Das ist keine eindeutige Positionierung. So etwas trägt dazu bei, dass bei den Passagieren große Verunsicherung herrscht. Wir nennen diese Haltung Herumeierei.

(Beifall bei der LINKEN - Zustimmung der Abg. Ulrike Gottschalck (SPD))

Es geht allein um die Zuständigkeiten und die Frage, wer später was zu verantworten hat. Wenn die Deutsche Flugsicherung sagt: „Sichtflug ist erlaubt, Instrumentenflug aber nicht“, dann heißt das, dass sie nicht garantieren kann, dass es sicher ist, zu fliegen. Der Grund, dass der Sichtflug erlaubt ist, liegt darin, dass die Verantwortung dafür allein beim Piloten liegt. Es gibt hier eine Regelungslücke. Wenn wir nicht wissen, ob der Luftraum sicher ist, dann müssen wir entsprechend entscheiden und feststellen, dass er nicht sicher ist, unabhängig davon, ob Vulkanaschepartikel am Himmel sind oder nicht. Der Luftraum muss sicher sein. Sonst können wir nicht erlauben, dass die Piloten ihre Maschinen starten.

Es gibt für Sichtflüge die etwas realitätsferne Startauflage, dass nicht nur am Abflugort und während des Flugverlaufs, sondern auch am Ankunftsort klare Sicht herrschen muss. Aber Wetter kann sich ja bekanntlich ändern! Ist nicht sichergestellt, dass am Landeort keine Wolke am Himmel ist, muss der Kapitän einen Ausweichflughafen suchen. An dieser Stelle sehen wir Änderungsbedarf.

In der gestrigen Sondersitzung wurde salopp gesagt, bei Glatteis auf der Autobahn müsse jeder Fahrer selbst entscheiden, ob und wie schnell er fahre, und so müsse auch der Pilot abwägen, wie er seiner Verantwortung gerecht werden könne. Ich denke, in Bezug auf den Luftraum darf man das nicht so salopp sehen; beim Luftverkehr muss absolute Sicherheit gewährleistet sein. Daran müssen sich die Empfehlungen des Bundesverkehrsministers orientieren.

(Beifall bei Abgeordneten der LINKEN)

Es darf nicht sein, dass allein die Haftungsgründe, die ich erwähnt habe, als Entscheidungsgrundlage für den Start von Flugzeugen dienen. Wir wollen hier eine Änderung erreichen, um den Piloten Rechtsicherheit zu ermöglichen und damit die erwähnten Belastungen der Piloten zu minimieren.

Ich habe kein Verständnis dafür, dass Flughafengesellschaften jetzt einen Ausgleich ihrer finanziellen Schäden fordern und hiermit bei Teilen der Bundesregierung zunächst auf offene Ohren stoßen. Wenn die Fluggesellschaften meinen, dass sie einen Anspruch auf Entschädigung haben, weil es schlechtes Wetter oder schwierige Situationen

gegeben hat, stellen sie das, was beispielsweise für die Fluggäste geregelt ist, auf den Kopf. Bei den Fluggastrechten ist das nämlich nicht so geregelt. Bei höherer Gewalt bekommen sie eben keinen Ausgleich. Insofern ist es absurd, dass die wirtschaftlich mächtigen Fluggesellschaften an dieser Stelle zunächst auf offene Ohren des Wirtschaftsministers stoßen. Das ist nicht nachvollziehbar und findet auch nicht unsere Zustimmung.

(Beifall bei der LINKEN)

Wie gesagt: Anfangs gab es eine Übereinstimmung in der Einschätzung der Situation. Dies galt aber nur hinsichtlich des Punkts, dass die Sicherheit an erster Stelle steht, was dazu geführt hat, dass Lufträume nicht freigegeben worden sind. Was danach kam, ist nicht nachzuvollziehen. Ich glaube, das hatte auch nichts mit einem kontrollierten Sichtflug der Bundesregierung, sondern eher mit einem unkontrollierten Blindflug zu tun. Insofern muss hier dringend nachgearbeitet werden, um solche Situationen in Zukunft zu vermeiden.

Danke schön.

(Beifall bei der LINKEN)