

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ulrike Gottschalck, Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Diskrepanzen beim Krisenmanagement der Bundesregierung bei Ausbruch des Vulkans Grímsvötn

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/m^3 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/m^3 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 „Technik“ 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welchen wissenschaftlichen Untersuchungen von welchen unabhängigen Forschungsinstituten beruhten die durch den Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer am 23. Mai 2011 festgelegten Grenzwerte zwischen 0,2 und 2 mg/m³ Aschekonzentration?
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?
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?
4. Zu welchem Zeitpunkt wurde entschieden, dass im Luftraum am 25. Mai 2011 über Berlin die Aschekonzentration den festgelegten Grenzwert von 2 mg/m³ erreicht hat?
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/m³ erreicht hat, dem Krisenstab der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) bereits Informationen der Messstationen vorlagen, dass die Aschekonzentration geringer ist als öffentlich verkündet?
6. War die Sperrung des Luftraums über Deutschland aus heutiger Sicht in Kenntnis der realen Aschekonzentration sicherheitstechnisch notwendig?
7. Welche „second sources“ wurden als Bewertungsgrundlage für die Aschekonzentration hinzugezogen, bevor verkündet wurde, dass der Grenzwert von 2 mg/m³ Aschekonzentration erreicht ist?
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?
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?
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?
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?

12. Wenn ja, auf welche Art und Weise sind die Messergebnisse der 52 neuen Messstationen an die Zentrale des DWD übermittelt worden?
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?
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?
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?
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?
19. Mit welchen Flugzeugen sind letztlich Messungen durchgeführt worden, und welche Kosten sind dadurch entstanden?
20. Wer leitete den Krisenstab der DFS, und welche Organisationen, nachgeordneten Behörden und Unternehmen wurden daran beteiligt?
21. Wie wurden die Flughäfen und Fluggesellschaften an dem Krisenmanagement der DFS beteiligt?
22. Wann trat der Krisenstab der DFS nach dem Ausbruch des Vulkans Grímsvötn erstmals zusammen, und wie oft wurde getagt?
23. Wer trifft die letzte Entscheidung, dass der Grenzwert von $2\text{mg}/\text{m}^3$ Vulkanasche erreicht ist und damit der Flugverkehr über Deutschland eingeschränkt wird?
24. Wenn das BMVBS die letzte Entscheidung trifft, warum wird dann öffentlich die Verantwortung an ein privatwirtschaftliches Unternehmen (z. B. DFS) delegiert?

Berlin, den 8. Juni 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

