

Die Task Force des Luftfahrt-Bundesamtes

- 25 Jahre im Dienst für mehr Sicherheit im Luftverkehr

Nach internationalen Regeln ist für die Sicherheit der einzelnen Flugzeuge jeweils die nationale Luftfahrtbehörde zuständig. Basis bilden bereits seit Jahrzehnten neben den nationalen und europäischen Vorschriften die Sicherheits-Mindeststandards der Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), einer Unterorganisation der Vereinten Nationen (UN). Theoretisch müsste somit bei allen Luftfahrzeugen weltweit zumindest ein Mindeststandard im Sicherheitsniveau vorhanden sein. Bei einer Vielzahl der Staaten ist das jedoch leider noch immer nicht der Fall.

Hier setzt die Verpflichtung des Staates ein, seine Bürger - sei es als Passagiere oder unbeteiligte Dritte - vor dem Risiko unsicherer Luftfahrzeuge zu schützen. Bei den im eigenen Staat registrierten Luftfahrzeugen ist das kein Problem, denn die nationalen Luftfahrtunternehmen werden nach den Vorgaben der EU und der ICAO von der nationalen Luftfahrtbehörde überwacht. Die ausländischen Luftfahrzeuge und Fluggesellschaften können von den deutschen Luftfahrtbehörden nur überwacht werden, wenn sie in der Bundesrepublik Deutschland landen. Denn eine deutsche Behörde hat keine hoheitlichen Befugnisse, in einem anderen Staat vor Ort Überprüfungen durchzuführen.

Bereits im Jahr 1994 stellten die europäischen Luftfahrtbehörden im Rahmen der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) daher den dringenden Bedarf fest, mehr Erkenntnisse zum generellen (Luftverkehrs-) Sicherheitsniveau ausländischer Luftfahrzeuge zu gewinnen. Die dazu vom damaligen Verbund der europäischen Luftfahrtbehörden, den Joint Aviation Authorities (JAA), ins Leben gerufene Task Force, basierte zunächst jedoch nur auf einer entsprechenden Vereinbarung und keiner rechtlich verbindlichen Grundlage.



Außenprüfung einer Boeing B777 durch Inspektor
Christian Volz. Quelle: LBA



Luftfahrt-Bundesamt
Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des
Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)



Marco Lütkemeyer überprüft in einem Airbus A 350 die Sicherheitsinformationen für die Fluggäste.

Quelle: LBA

Im Jahr 1996 begannen eine Reihe europäischer Staaten, darunter auch Deutschland, mit der regelmäßigen Durchführung von Vorfeldinspektionen im Rahmen des „SAFA“ (Safety Assessment of Foreign Aircraft) getauften Programms. So sollte überprüft werden, ob Luftfahrzeuge den ICAO-Sicherheitsstandards genügen. Gerade in Deutschland rückte das Thema noch im selben Jahr vehement in den Fokus, als beim Absturz eines Flugzeuges der türkischen Fluggesellschaft Birgenair in der Dominikanischen Republik zahlreiche deutsche Staatsbürger diesem zum Opfer fielen. Daraufhin wurde am

01.06.1996 vom Bundesministerium für Verkehr als eine der ersten Maßnahmen beim Luftfahrt-Bundesamt die Luftverkehrssicherheitsgruppe („Task Force“) eingerichtet, die seit dieser Zeit für die Überprüfung und Einhaltung der technischen und flugbetrieblichen Sicherheitsstandards ausländischer Luftfahrzeuge auf deutschen Flughäfen zuständig ist.

Nachdem sich im weiteren Verlauf der Jahre die Erkenntnisse aus den Vorfeldinspektionen als sehr nützlich erwiesen hatten, wurde die zunächst freiwillige Durchführung der Kontrollen mit der Richtlinie 2004/36/EG im Jahr 2004 für alle Mitgliedsstaaten der Europäischen Union rechtlich verbindlich. Im Jahr 2007 übernahm schließlich die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) die Koordinierung des „SAFA“-Programms von der JAA. Entsprechend heißt das Programm inzwischen „EU Ramp Inspection Programme“. Heute tragen im Referat B 3 Luftverkehrssicherheit / Gefahrgut / Ereignismeldungen des Luftfahrt-Bundesamtes 21 hauptamtliche Inspektorinnen und Inspektoren – unterstützt von mehr als 50 Inspektorinnen und Inspektoren bei den Luftaufsichten der Länder – mit jährlich etwa 1500 Vorfeldinspektionen zum EU-Programm bei. Sie leisten damit in Europa und darüber hinaus einen erheblichen Beitrag zur Informationsgewinnung und Verbesserung der internationalen Luftverkehrssicherheit.

Seitdem es vor 25 Jahren ins Leben gerufen wurde, spricht der Erfolg des EU Ramp Inspection Programme für sich: Mittlerweile nehmen nicht nur die 26 EU-Mitgliedsstaaten, sondern insgesamt 50 Staaten weltweit an diesem Programm teil – von Kanada über Singapur bis nach Australien. Durch Zusammenarbeit und Informationsaustausch sorgen sie dafür, dass die Sicherheit im Luftverkehr für seine Nutzer als auch die Menschen am Boden kontinuierlich verbessert wird. In den nächsten 25 Jahren wird dann vielleicht vom Global Ramp Inspection Programme gesprochen.

Für die Fluggäste auf den Airports sind diese unangekündigten Kontrollen kaum sichtbar, auch wenn die Inspektorinnen und Inspektoren durch ihre Warnwesten mit LBA-Logo gut zu erkennen

sind. Im Regelfall betreten sie erst die Flugzeuge, wenn die Passagiere diese bereits verlassen haben. Dann gilt es, ohne die Standzeit des Flugzeuges unnötig zu verlängern, die relevanten Papiere zum Flugzeug, der Crew und dem Versicherungsschutz zu kontrollieren.

Als Stichproben werden auch Drogen- und Alkoholtests durchgeführt. Zudem werden die für die Kabinensicherheit wichtigen Ausrüstungsgegenstände und technischen Einrichtungen überprüft. Gleichzeitig wird im Rahmen der Außenprüfung der Zustand von Fahrwerken, Antrieb und Außenhaut des Flugzeuges überprüft. Bei festgestellten Mängeln können die Konsequenzen von Nachbesserungsfristen bis hin zum Startverbot reichen. Durch die Erfassung der Mängel in der europäischen Datenbank ist gewährleistet, dass die Nachverfolgung auch außerhalb Deutschlands



Medieninteresse an der Arbeit der Task Force des Luftfahrt-Bundesamtes. Christian Bauer im Interview mit einem Kamerteam auf dem Flughafen München.
Quelle: LBA

stattfindet. Bei massiven Sicherheitsverstößen oder wiederholt auffallenden Fluggesellschaften kann dies zur Aufnahme der Fluggesellschaft in "Die gemeinschaftliche Liste unsicherer Fluggesellschaften, gegen die in der Europäischen Union ein Flugverbot vorliegt" führen. Das bedeutet dann ein Start- und Landeverbot auf allen europäischen Flughäfen.

Da das Thema Sicherheit im Luftverkehr von großer allgemeiner Bedeutung ist, berichten Medien immer wieder auch über die alltägliche Arbeit der Task Force.