

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Nickels und der Fraktion
DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/1561 —**

Absturz von vier Militärmaschinen in den letzten zwei Wochen

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung hat mit Schreiben vom 25. Juni 1984 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

I. Schauflüge der Luftstreitkräfte

1. Wie viele Unfälle mit Personen- oder Sachschaden gab es in den letzten zwei Jahren in der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit Schauflügen der deutschen und alliierten Luftstreitkräfte?
2. Wie viele Menschen starben bei diesen Unfällen?

In den letzten zehn Jahren haben sich bei Hunderten von Flugvorführungen anlässlich von Flugtagen drei Unfälle mit militärischen Luftfahrzeugen ereignet, bei denen elf Personen tödlich verletzt wurden.

3. Wie hoch waren die Gesamtkosten dieser Unfälle (einschließlich Leistungen an Hinterbliebene)?

Für die Abwicklung der Schadensersatzansprüche sind bei Unfällen mit Luftfahrzeugen der Bundeswehr die Wehrbereichsverwaltungen, bei Unfällen mit Luftfahrzeugen der alliierten Streikräfte die örtlichen Ämter für Verteidigungslasten zuständig. Die von diesen Dienststellen geleisteten Schadensersatzbeträge werden weder im Bereich des Bundesministers der Finanzen noch des Bundesministers der Verteidigung zentral erfaßt.

4. Beabsichtigt die Bundesregierung, als Konsequenz dieser Unfälle solche Flugtage abzuschaffen?
5. Wenn nein, warum nicht?

Flugtage dienen der Darstellung des fliegerischen Ausbildungs- und Leistungsstandes der Luftstreitkräfte; sie sind somit ein Teil sicherheitspolitischer Öffentlichkeitsarbeit und entsprechen auch dem ausdrücklichen Willen der Bevölkerung. Die hohe Zahl von Besuchern bei Flugveranstaltungen unterstreicht dies.

Die Teilnahme militärischer Luftfahrzeuge an Flugveranstaltungen wird im übrigen mehrheitlich von ziviler Seite angeregt.

Es wurden aber für die Genehmigung zur Durchführung oder Teilnahme an Flugvorführungen in sogenannten Ballungsräumen für die Streitkräfte Einschränkungen erlassen.

II. Vorkehrungen gegen Gefährdung durch Maschinen der Luftstreitkräfte im Normalbetrieb

1. Haben die Piloten von Militärmassen Anweisung, besonders dichtbesiedelte Wohngebiete, Schul-, Krankenhaus- und Wohnheimbereiche zu meiden?
2. Haben die Piloten Anweisung, diese Gebiete nicht im Tiefflug zu überfliegen?
3. Wie steht die Bundesregierung zu Vorwürfen von Angestellten des Linzer Krankenhauses, „seit Jahr und Tag“ hätten Militärmassen im Tiefflug das Krankenhaus überflogen?

Städte mit mehr als 100 000 Einwohner dürfen im Tiefflug, d. h. unter 1 500 Fuß (500 m) über Grund mit Strahlflugzeugen nicht überflogen werden.

Darüber hinaus besteht die Anweisung, auch kleinere Städte und Ortschaften nach Möglichkeit zu um- oder oberhalb des Tiefflubandes zu überfliegen.

Aufgrund der Siedlungsdichte ist dies bei den Geschwindigkeiten und Kurvenradien der Strahlflugzeuge nicht immer möglich.

Dies gilt sinngemäß auch für Schulen, Krankenhäuser und Wohnheimbereiche. Aufgrund der großen Anzahl dieser Anstalten (mehr als 3 300 Krankenhäuser und über 40 000 Schulen in der Bundesrepublik Deutschland) ist es nicht möglich, regionale Überflugverbote auszusprechen, da sonst die Ausbildungsmöglichkeiten der Luftstreitkräfte unannehmbar eingeschränkt würden und die Lärmbelastung der Bürger in anderen Landesteilen unvertretbar hoch wäre. Bewußt werden Schulen, Krankenhäuser oder Heilanstanlten nicht als Navigationshilfspunkte gewählt. Dies gilt auch für das Krankenhaus in Linz.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage französischer Armeekreise, die 40 Minuten dauernde, 150 km lange „Odyssee“ einer führerlosen Mirage am 1. Juni 1984 „habe zu keinem Zeitpunkt eine Gefahr für bewohnte Gebiete dargestellt“?

Der Bundesregierung ist die Stellungnahme des französischen Verteidigungsministers bekannt, der zufolge die französische Luftwaffe versucht hat, das führerlose Luftfahrzeug abzuschießen, solange es sich innerhalb französischen Territoriums über unbewohntem Gebiet befand.

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, ob und gegebenenfalls in welchem Zusammenhang die in der Frage enthaltene Aussage erfolgte.

5. Welche Vorkehrungen wurden von deutscher Seite innerhalb dieser 40 Minuten zur Abwehr einer Katastrophe getroffen?

Dienststellen der deutschen Luftwaffe wurden vor Einflug des führerlosen Luftfahrzeuges in den Luftraum der Bundesrepublik Deutschland von den französischen Streitkräften über den Vorfall unterrichtet.

Es konnte zu diesem Zeitpunkt davon ausgegangen werden, daß das Luftfahrzeug über französischem Gebiet abstürzen würde.

Der Flugweg wurde von NATO-Luftverteidigungsradarstellen in der Bundesrepublik Deutschland mitverfolgt.

Als offenkundig wurde, daß das Luftfahrzeug aufgrund einer unerwarteten Kursänderung in den Luftraum der Bundesrepublik Deutschland einfliegen würde, wurden zwei Abfangjäger angewiesen, das führerlose Luftfahrzeug zu eskortieren, um verzugslose Information über Flugverhalten und Flugweg zu erhalten. Sie hatten Genehmigung, das Luftfahrzeug zu zerstören, falls dies zur Vermeidung größerer Schadens notwendig würde.

6. Kann die Bundesregierung ausschließen, daß in einem zukünftigen ähnlichen Fall eine steuerlose Maschine dichtbesiedeltes Gebiet überfliegt?

Sind Absangeinsätze über einem besiedelten Gebiet überhaupt möglich?

7. Kann die Bundesregierung und durch welche Maßnahmen ausschließen, daß in einem zukünftigen ähnlichen Fall Atomkraftwerke oder Betriebe der chemischen Industrie gefährdet oder beschädigt werden?

8. Wenn nein, mit welchen höherstehenden Werten wird dieses Risiko gerechtfertigt?

Der Flugweg eines durch einen Notfall führerlosen oder nicht mehr steuerbaren Luftfahrzeuges ist kaum vorherzubestimmen oder zu beeinflussen.

Demzufolge ist auch nicht völlig auszuschließen, daß hierbei die in der Frage genannten Gebiete und Anlagen überflogen werden.

In diesem äußerst seltenen Fall kann ein solches Luftfahrzeug jedoch zerstört werden, wenn die Beurteilung dies im Einzelfall gebietet.