

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Flugzeugabsturz in München-Trudering am 11. August 1987

Am 11. August 1987 stürzte über dem Münchner Stadtteil Trudering während eines Prüfungsfluges ein zweimotoriges Flugzeug vom Typ Piper Cheyenne II ab, prallte gegen einen Linienbus, explodierte und setzte ein Fast-Food-Restaurant in Brand. Bei dem Unfall wurden neun Menschen getötet und elf schwer verletzt. In der Zeitschrift „stern“, Nr. 50/87, vom 3. Dezember 1987 (Münchner Teil), wurden schwere Vorwürfe gegen das Luftamt Südbayern und den Prüfer P. H. erhoben.

Dazu fragen wir die Bundesregierung:

- I. Welche Erkenntnisse liegen dem Bundesverkehrsminister, der Bundesanstalt für Flugsicherung, dem Luftfahrtbundesamt oder der DFVLR über Ursache und Hergang des Flugzeugabsturzes vor?
- II. Kann die Bundesregierung die Vorwürfe des „stern“ gegen das Luftamt Südbayern und den Prüfer P. H. bestätigen?
- III. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus dem Flugzeugabsturz gezogen, um ähnliche Unfälle zukünftig auszuschließen? Sind weitere Konsequenzen seitens der Bundesregierung in Planung oder Vorbereitung? Ist der Bundesregierung bekannt, ob seitens der Bayerischen Staatsregierung Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Unfälle getroffen worden sind oder sich in Planung befinden?

Im einzelnen sind insbesondere folgende Detailfragen von Interesse:

1. Welche unabweisbare Notwendigkeit bestand, daß die Prüfungsaufgabe „Instrumenten-Anflug, manuell mit simuliertem Ausfall eines Triebwerkes“ über dem dicht besiedelten Stadtgebiet geflogen werden mußte, zumal eine Landung (und damit die Notwendigkeit der Flughafennähe) ohnehin nicht vorgesehen war, da nur ein Absinken auf 60 m und ein anschließendes Durchstarten durchgeführt werden sollte?
2. Hätte es, selbst wenn die Übung notwendigerweise oder aus Zweckmäßigkeitsgründen in der Nähe eines Flug-

platzes hätte durchgeführt werden müssen, nicht andere Flughäfen oder Landeplätze in Bayern gegeben, deren Umgebung keine dichte Besiedelung aufweist, und warum wurden sie nicht benutzt?

3. Kann die Bundesregierung die Aussage des Münchner Flugunternehmers und Sachverständigen A. F. bestätigen, daß der Prüfer P. H. verantwortlicher Auslöser der Katastrophe war?
4. Trifft es zu, daß der direkte Vorgesetzte von P. H. beim Luftamt Südbayern, der die Arbeit von P. H. überprüfen sollte, selbst überhaupt keinen Flugschein besitzt?
5. Trifft es zu, daß P. H. die Berechtigung dazu besaß, auf 36 verschiedenen Flugzeugtypen Prüfungen abzunehmen, und teilt die Bundesregierung die Bedenken, daß damit die Grenze des eigentlich Machbaren überschritten war, da kein Prüfer so viele verschiedene Flugzeugtypen alle mit der nötigen Sicherheit beherrschen kann?

Ist es richtig, daß P. H. mit 36 Musterberechtigungen nicht „Rekordhalter“ ist, und daß es in der Bundesrepublik Deutschland sogar Prüfer mit 47 Musterberechtigungen gibt?

6. Ist es üblich, daß Prüfer der Luftfahrtämter wie P. H. gleichzeitig bei zu prüfenden Firmen als freie Mitarbeiter tätig sind oder gar – wie P. H. zeitweise bei einer Müncher Privatfirma – im Nebenberuf als stellvertretende Flugbetriebsleiter arbeiten?
7. Wie konnte P. H. mit nur 60 Stunden Flugerfahrung als Co-Pilot auf dem „Citation-I“-Jet eine Kapitänslizenz für diesen Flugzeugtyp erwerben, obwohl normalerweise niemand unter 1 000 Flugstunden eine Lizenz erhält?

Stimmt es, daß sich ein Nürnberger Prüfer „des Behördenmannes erbarmt“ hat?

8. Wer war nach Ansicht der Bundesregierung der verantwortliche Pilot der Unglücksmaschine, der Prüfer P. H. oder der Prüfling H. J. T.?
9. Nach der „Verordnung über Luftfahrtpersonal“ muß ein Pilot mit Fluggästen an Bord (in diesem Fall die Regierungsamtfrau G. S.) innerhalb der vorangegangenen 90 Tage mindestens drei Starts und drei Landungen mit demselben oder einem ähnlichen Flugzeugtyp ausgeführt haben.

Wurde die Einhaltung dieser Vorschrift vor dem Start der Unglücksmaschine überprüft? Wenn ja, von wem?

Wer, P. H. oder H. J. T., erfüllte die Voraussetzung?

10. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß Sicherheitsbedenken bei P. H. als Prüfer bei verschiedenen oberbayerischen Flugfirmen bestanden haben? Ist der Bun-

desregierung bekannt, daß Münchner Flugfirmen Piloten zur Lizenzerneuerung in andere Bundesländer geschickt haben, weil sie ihnen aus Sicherheitsgründen P. H. als Prüfer nicht zumuten wollten?

11. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß P. H. bei früheren Prüfungsflügen bereits höchst riskante Manöver verlangt hat?

Sind den Behörden die im „stern“ geschilderten Fälle bekannt, wonach P. H. 1981 von einem Piloten verlangt haben soll, die Augen zu schließen und das Steuer loszulassen und anschließend das Flugzeug, eine Cessna 340, in eine kritische Fluglage gebracht haben soll?

Ist den Behörden der Fall der Fliegerin M. C. bekannt, bei der P. H. bei schlechten Sichtverhältnissen den künstlichen Horizont und den Kurskreisel abgedeckt haben und dann eine Landung verlangt haben soll?

Welche Konsequenzen wurden bzw. werden daraus gezogen?

12. Trifft es zu, daß P. H. bereits früher einen Flugunfall gehabt hatte und bei Landshut mit einer Cessna 150 abgestürzt ist?

Bestanden bei den Behörden dennoch keine Zweifel, daß P. H. als Prüfer für Piloten tätig werden durfte?

13. Wird untersucht, ob die Regierung von Oberbayern möglicherweise fahrlässig ihre Aufsichtspflicht gegenüber den Prüfern allgemein und insbesondere gegenüber P. H. verletzt hat?

Wenn ja, von wem?

Wenn nein, warum nicht?

14. Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung als notwendig an, um die Bevölkerung vor weiteren Flugzeugunglücken aufgrund möglicherweise nachlässiger Überwachungspraxis zu schützen?

Bonn, den 7. Januar 1988

Weiss (München)

Ebermann, Frau Rust, Frau Schoppe und Fraktion

