Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/5354

09. 10. 89

Beschlußempfehlung und Bericht

des Verteidigungsausschusses als 1. Untersuchungsausschuß nach Artikel 45a Abs. 2 des Grundgesetzes

zu dem auf Antrag der Fraktion der SPD am 21. September 1988 gefaßten Beschluß des Verteidigungsausschusses, sich zur Abklärung der Vorgänge bei und im Zusammenhang mit den Flugtagen in Ramstein und Nörvenich am 28. August 1988 als Untersuchungsausschuß nach Artikel 45a Abs. 2 des Grundgesetzes zu konstituieren.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Abschlußbericht des Verteidigungsausschusses als 1. Untersuchungsausschuß nach Artikel 45a Abs. 2 des Grundgesetzes wird zur Kenntnis genommen.

Bonn, den 29. September 1989

Der Verteidigungausschuß als 1. Untersuchungsausschuß nach Artikel 45a Abs. 2 des Grundgesetzes

Biehle	**Gerster (Worms)**	**Kossendey**	**Lowack**	**Nolting**	**Opel**	**Frau Schilling**	**Wilz**
Vorsitzender	Berichterstatter						

VERTEIDIGUNGSAUSSCHUSS
als 1. Untersuchungsausschuß
nach Artikel 45a Abs. 2 GG

Bonn, den 29. 9. 1989

Beschluß zur Feststellung des Abschlußberichtes

1. Dem Untersuchungsausschuß Ramstein/Nörvenich liegen zum Verlauf des Untersuchungsverfahrens, über die dazu ermittelten Tatsachen und das Ergebnis der Untersuchung

   — der gemeinsame Bericht der Berichterstatter der Fraktionen von CDU/CSU und FDP in der Fassung vom 8. September 1989

   — der abweichende Bericht der Berichterstatter der SPD-Fraktion in der Fassung vom 19. September 1989

   — die Anmerkungen der Abgeordneten der Fraktionen von CDU/CSU und FDP im Untersuchungsausschuß vom 27. September 1989 zu dem abweichenden Bericht und

   — die Zusammenfassung des abweichenden Berichts der Abgeordneten Gerster (Worms), Horn und Opel durch die Abgeordneten der SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß vom 28. September 1989

   vor.

   Die Fraktion DIE GRÜNEN hat keinen Bericht vorgelegt.

2. Die Fassung des Abschlußberichts wird wie folgt festgestellt:

   Als Bericht des Untersuchungsausschusses wird der Bericht der Berichterstatter der Fraktionen von CDU/CSU und FDP (Mehrheitsbericht) mit

   — dem davon abweichenden Bericht der Berichterstatter der Fraktion der SPD (Minderheitsbericht)

   — den Anmerkungen der Abgeordneten der Fraktionen von CDU/CSU und FDP im Untersuchungsausschuß zu dem abweichenden Bericht und mit

   — der Zusammenfassung des abweichenden Berichts der Abgeordnten Gerster (Worms), Horn und Opel durch die Abgeordneten der SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß

   festgestellt.

3. Der Abschlußbericht wird dem Deutschen Bundestag mit der Beschlußempfehlung vorgelegt, ihn zur Kenntnis zu nehmen.

Inhaltsübersicht

Seite

Bericht der Abgeordneten Kossendey, Lowack, Nolting, Wilz

Erster Abschnitt
Verlauf des Verfahrens

A. Einsetzung des Verteidigungsausschusses als Untersuchungsausschuß und sein Auftrag ... 11

B. Mitglieder, Vorsitzender, sein Stellvertreter, Obleute und Berichterstatter des Ausschusses ... 11

C. Verfahrensregeln, Einrichtung zusätzlicher Unterstützungsgremien ... 12

D. Vorgeschichte und Parallelverfahren ... 14

I. Vorgeschichte ... 14

II. Weitere, durch die Flugtage von Ramstein und Nörvenich ausgelöste Überprüfungen (Parallelverfahren) ... 16

1. Behandlung des Flugunglücks von Ramstein im Deutschen Bundestag ... 16
2. Beratungen im Landtag Rheinland-Pfalz ... 17
3. Beratungen im Landtag von Nordrhein-Westfalen ... 17
4. Beratungen im Bundesrat ... 17
5. Trinationale Flugunfalluntersuchung zum Flugunglück in Ramstein ... 17
6. US-nationale Unfalluntersuchung ... 18
7. „Steinhoff"-Kommission ... 18
8. Deutsch-alliierte Kommission ... 19
9. Staatsanwaltschaftliche Ermittlungsververfahren ... 19
10. Dienstrechtliche Prüfungen ... 19
11. Verwaltungsgerichtliches Verfahren im Vorfeld des Flugtages in Nörvenich ... 20
12. Arbeitsgruppe der Landesregierung Rheinland-Pfalz und der US-Streitkräfte ... 20
13. Länderübergreifende Arbeitsgruppe zur Verbesserung des Katastrophenschutzes ... 20
14. Bund-Länder-Kommission „Luftfahrt" ... 20
15. Untersuchung der medizinischen Versorgung der Brandverletzten ... 21

E. Beweisaufnahme und ihre Vorbereitung ... 21

I. Umfang der Beweisaufnahme ... 21

II. Rechtsfragen und sonstige bemerkenswerte Aspekte im Untersuchungsverfahren ... 22

1. Anhörung von Angehörigen verbündeter Streitkräfte und Beauftragten ihrer Regierungen ... 22
2. Verhältnis von Zeugenpflichten zur Rechtsstellung von NATO-Funktionsträgern ... 22
3. Unterstützung durch die eingerichtete Koordinierungsgruppe im Bundesministerium der Verteidigung ... 23
4. Beweiserhebungsrechte der qualifizierten Minderheit ... 23

Seite

Zweiter Abschnitt
Gegenstand der Untersuchung und festgestellter Sachverhalt

1. Unterabschnitt
Die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein

Vorbemerkungen zum Untersuchungsgegenstand 24

A. Genehmigungsverfahren 24

I. Rechtsvorschriften und militärische Regelung für Luftfahrtveranstaltungen der Alliierten in der Bundesrepublik Deutschland 24

1. Einschlägige Rechtsvorschriften 24

2. Militärische Regelungen 25

II. Verwaltungsabläufe vor der Veranstaltung 26

III. Antwortschreiben des Bundesministers der Verteidigung auf Eingaben vor der Veranstaltung 27

IV. Aussagen des Bundesministers der Verteidigung zu Genehmigungsverfahren und Ausnahmeerlaubnis 28

1. Zum Genehmigungsverfahren 28

2. Zu Ausnahmeerlaubnissen nach der Luftverkehrs-Ordnung 29

B. Vorbereitung der Luftfahrtveranstaltung 29

C. Die Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988 31

D. Maßnahmen nach dem Flugunfall 33

I. Melde-/Informationsflüsse 33

II. Folgemaßnahmen 34

E. Entschädigungsverfahren 34

2. Unterabschnitt
Die Luftfahrtveranstaltung in Nörvenich

Vorbemerkung zum Untersuchungsgegenstand 35

A. Vorbereitung der Luftfahrtveranstaltung 35

I. Planung, Genehmigung und Geschwaderbefehl 35

II. Schirmherrschaft durch den Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen 36

III. Verwaltungsstreitverfahren vor der Luftfahrtveranstaltung 38

IV. Einweisung und Vorübung 39

B. Durchführung der Luftfahrtveranstaltung und des Geschwaderfestes ... 40

I. Rahmenbedingungen, Organisation 40

II. Die Flugvorführung in Nörvenich — integraler Bestandteil des Tages der offenen Tür 41

1. Behauptete militärische Kunstflugdarbietungen 41

2. Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen 42

3. Umfang der fliegerischen Darbietungen 42

III. Kenntnisnahme vom Flugunglück in Ramstein durch den Veranstalter und seine Reaktionen 43

IV. Das Geschwaderfest 44

C. Die dienstrechtliche Untersuchung und Würdigung des Verhaltens der verantwortlichen Offiziere 45

Seite

Dritter Abschnitt
Ergebnisse und rechtliche Würdigung des festgestellten Sachverhalts durch den Untersuchungsausschuß

1. Unterabschnitt
Die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein

A. Rechtsgrundlagen und Genehmigung 46
I. Souveränität und Geltung deutschen Luftrechts 46
II. Das Genehmigungsverfahren 47
1. Die einschlägigen Rechtsvorschriften 47
2. Durchführungsvorschriften und militärische Organisation 48
3. Der tatsächliche Ablauf des Genehmigungsverfahrens 50
4. Fiktiver Ablauf bei anderer Gestaltung des Genehmigungsverfahrens 51
5. Die Antwortschreiben des Bundesministers der Verteidigung auf Eingaben im Zuge des Genehmigungsverfahrens 52

B. Vorbereitung und Durchführung 53
I. Vorbereitung 53
1. Allgemeine Organisation 53
2. Vorsorge gegen Katastrophen 53
3. Generalprobe am 27. August 1988 54
II. Durchführung, einschließlich Flugunfall 55
III. Rettungsmaßnahmen 55

C. Maßnahmen nach dem Flugunfall 56
I. Melde-/Informationswesen 56
II. Flugunfalluntersuchung 57
III. Folgemaßnahmen des Bundesministers der Verteidigung 58

2. Unterabschnitt
Die Luftfahrtveranstaltung in Nörvenich

A. Genehmigung und Vorbereitung der Luftfahrtveranstaltung 59
I. Genehmigungsverfahren 59
II. Vorbereitung 59
1. Vorübung 59
2. Aussagen des Kommodores JaboG 31 und des Bundesministers der Verteidigung zu den Vorbereitungen 60

B. Durchführung der Luftfahrtveranstaltung und des Geschwaderfestes ... 61
I. Die Luftfahrtveranstaltung 61
1. Durchführung allgemein 61
2. Meldelage und Entscheidung zur Fortführung 61
II. Das Geschwaderfest 62

C. Die dienstrechtliche Untersuchung und Würdigung des Verhaltens der verantwortlichen Offiziere 62
I. Die Feststellung zu den Verantwortlichkeiten 62
1. Verantwortlichkeit für die Entscheidung, die Luftfahrtveranstaltung nicht abzubrechen 62
2. Verantwortlichkeit für die Entscheidung, das Geschwaderfest nicht abzusagen 63
II. Diszplinare Ermittlungen und Würdigung 64
1. Disziplinare Ermittlungen und Würdigung durch den Kommandierenden General Luftflotte 64

Seite

2. Disziplinare Ermittlungen durch den Wehrdisziplinaranwalt 65
3. Disziplinare Würdigung durch den Bundesminister der Verteidigung 65

Vierter Abschnitt
Bewertung des Untersuchungsergebnisses durch den Untersuchungsausschuß

Vorbemerkung 65

A. Kritik an der Untersuchung 66

B. Verhalten des Bundesministers der Verteidigung und der Bundeswehr . 66

C. Verhalten der hier stationierten US-Streitkräfte 67

Abweichender Bericht der Abgeordneten Gerster (Worms), Horn und Opel

Vorbemerkungen 69

Erster Abschnitt
Einsetzung und Gang des Verfahrens 71

A. Vorgeschichte zum Untersuchungsverfahren 71

I. Die Flugveranstaltung in Ramstein am 28. August 1988 und ihr jähes Ende 71

II. Erste Reaktionen im Bundesministerium der Verteidigung auf das Flugunglück in Ramstein 71

III. Der Verlauf der Flugveranstaltung am gleichen Tag beim Jagdbombergeschwader 31 in Nörvenich 72

IV. Weitere Maßnahmen und Konsequenzen aus dem Unglück in Ramstein durch den Bundesminister der Verteidigung 72

V. Die öffentliche Diskussion nach den Flugtagen von Ramstein und Nörvenich 72

1. Die Versorgung der Unfallopfer 72
2. Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der Bundesrepublik Deutschland bei Flugveranstaltungen der verbündeten Streitkräfte 72
3. Verantwortung des Bundesministers der Verteidigung für die Flugveranstaltung in Ramstein 73
4. Folgerungen aus dem Flugunglück von Ramstein 73
5. Die Flugveranstaltung in Nörvenich 73

VI. Beratungen im Landtag von Rheinland-Pfalz 73

VII. Sondersitzung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages 73

VIII. Öffentliche Diskussion nach der Verteidigungsausschußsitzung; personelle Konsequenzen in der Luftwaffe 75

IX. Sondersitzung der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag am 9. September 1988 76

B. Einsetzung des Verteidigungsausschusses als Untersuchungsausschuß und sein Auftrag 76

I. Einsetzungsbeschluß; Beweisbeschluß; ergänzende Beweisanträge . 76

II. Mitglieder des Untersuchungsausschusses, Berichterstatter, Mitarbeiter der Fraktionen und des Ausschußsekretariats 76

III. Verfahrensregeln; Einrichtung von zusätzlichen Unterstützungsgremien 77

Seite

C. Ablauf des Untersuchungsverfahrens ... 80
I. Umfang der Beweisaufnahmen ... 80
II. Rechtsfragen und sonstige bemerkenswerte Aspekte im Untersuchungsverfahren ... 81
1. Anhörung von Angehörigen verbündeter Streitkräfte und Beauftragten ihrer Regierungen ... 81
2. Verhältnis von Zeugenpflichten zur Rechtsstellung von NATO-Funktionsträgern ... 82
3. Unterstützung durch die eingerichtete Koordinierungsgruppe im Bundesministerium der Verteidigung ... 82
4. Beweiserhebungsrechte der qualifizierten Minderheit ... 84
5. Einstufung von Beweismitteln als Verschlußsachen ... 85

D. Weitere, durch die Flugtage von Ramstein und Nörvenich ausgelöste Überprüfungen (Parallelverfahren) ... 86
I. Behandlung des Flugunglücks von Ramstein im Deutschen Bundestag ... 86
II. Beratungen im Innenausschuß des Landtages von Rheinland-Pfalz 86
III. Beratungen im Landtag von Nordrhein-Westfalen ... 87
IV. Beratungen im Bundesrat ... 87
V. Trinationale Flugunfalluntersuchung zum Flugunglück in Ramstein . 87
VI. US-nationale Unfalluntersuchung ... 88
VII. „Steinhoff"-Kommission ... 88
VIII. Deutsch-alliierte Kommission ... 89
IX. Staatsanwaltschaftliche Ermittlungsverfahren ... 89
X. Dienstrechtliche Prüfungen ... 90
XI. Verwaltungsgerichtliche Verfahren im Vorfeld der Nörvenicher Flugveranstaltung ... 92
XII. Arbeitsgruppe der Landesregierung Rheinland-Pfalz und der US-Streitkräfte für die deutsch-amerikanische Zusammenarbeit bei der Gefahrenabwehr ... 92
XIII. Länderübergreifende Arbeitsgruppe zur Verbesserung des Katastrophenschutzes ... 92
XIV. Bund-Länder-Kommission „Luftfahrt" ... 92
XV. Untersuchung der medizinischen Versorgung der Brandverletzten 93
XVI. Militärische Flugveranstaltungen ... 93

Zweiter Abschnitt
Gegenstand der Untersuchung und festgestellter Sachverhalt

1. Unterabschnitt
Die Luftfahrtveranstaltung der 316. US-Air-Division in Ramstein am 28. August 1988

A. Die rechtlichen und tatsächlichen Grundlagen des Genehmigungsverfahrens; Verfahrensabläufe ... 94
I. Vorbemerkung ... 94
II. Wesentliche Rechtsgrundlagen ... 94
III. Feststellungen zu den Verwaltungsabläufen und den Vorgängen im Zusammenhang mit der Genehmigung der Flugveranstaltung in Ramstein ... 96
1. Die Billigung des Flugtages durch US-Dienststellen ... 96
2. Die „Anmeldung" der Flugveranstaltung in Ramstein ... 97
3. Ausnahmegenehmigungen für den Flugbetrieb ... 98
4. Teilnahme von Einheiten der Bundeswehr ... 98
5. Chronologische Übersicht ... 99

Seite

IV. Feststellungen zum Genehmigungsverfahren gem. § 24 LuftVG 100
1. Das Ergebnis der Beweisaufnahme zur Rechtslage durch Beiziehung von juristischen Sachverständigen 100
2. Der Standpunkt des Bundesministers der Verteidigung zur Rechtslage 102
3. Erkenntnisse zum Genehmigungsverfahren gem. § 24 LuftVG aufgrund der beigezogenen Akten des Bundesministeriums der Verteidigung 104
4. Die übliche Verwaltungspraxis 104
5. Zur Genehmigung der Flugveranstaltung in Ramstein 106
V. Ausnahmegenehmigungen nach der Luftverkehrsordnung 108

B. Weitere für die Bewertung erhebliche Sachpunkte aus dem Vorfeld der Flugveranstaltung in Ramstein, insbesondere Prüfungen und Entscheidungen auf der Leitungsebene des BMVg 109
I. Eingaben an den Bundesminister der Verteidigung 110
II. Konsequenzen aus dem Flugunglück am 25. Mai 1983 bei Frankfurt 111

C. Die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein am 28. August 1988 112
I. Die Vorbereitung des Flugtages durch den US-Veranstalter 112
II. Die Generalprobe vor dem Flugtag 114
III. Die Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988 116

D. Die öffentliche Kritik an den Rettungsmaßnahmen 118

E. Maßnahmen nach dem Flugunfall im Bereich des Bundesministeriums der Verteidigung 122
I. Melde- und Informationswege 122
II. Maßnahmen und Erwägungen des Bundesministers der Verteidigung nach dem Flugunglück in Ramstein 123

F. Entschädigungsverfahren; Situation der Betroffenen des Flugunglücks . 125

2. Unterabschnitt
Die Luftfahrtveranstaltung des Jagdbombergeschwaders 31 „Boelcke" in Nörvenich am 28. August 1988 128

A. Vorbemerkungen 128

B. Genehmigung und Umfang der Luftfahrtveranstaltung in Nörvenich; Vorübung am 27. August 1988 128

C. Schirmherrschaft des Tages der offenen Tür/Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988 in Nörvenich durch den Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen und sein Briefwechsel mit dem Bundesminister der Verteidigung 131

D. Proteste von Bürgern gegen die geplante Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988 in Nörvenich/Verwaltungsstreitverfahren 132

E. Tag der offenen Tür 134
I. Rahmenbedingungen, Organisationsmaßnahmen 134
II. Die Flugvorführungen in Nörvenich, integraler Bestandteil des Tages der offenen Tür 134
III. Kenntnisnahme des Flugunglücks in Ramstein durch den Veranstalter in Nörvenich und seine Reaktionen 138
IV. Führungsverantwortung, Eigeninitiative der beim Flugtag anwesenden Generale 141
V. Das Hallenfest in Nörvenich 142

Seite

Dritter Abschnitt
Ergebnisse und rechtliche Würdigung des festgestellten Sachverhalts durch die SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß ... 145

1. Unterabschnitt
Zur Luftfahrtveranstaltung der 316. US-Air-Division in Ramstein am 28. August 1988 ... 145

A. Rechtsgrundlagen und Genehmigungen ... 145
I. Vorbemerkungen ... 145
II. Wesentliche Rechtsgrundlagen ... 146
III. Feststellungen zu den Verwaltungsabläufen und Vorgängen im Zusammenhang mit der Genehmigung der Flugveranstaltung in Ramstein ... 156
IV. Feststellungen zum Genehmigungsverfahren gem. § 24 LuftVG ... 157
1. Das Ergebnis der Beweisaufnahme nach Anhörung der juristischen Sachverständigen ... 158
2. Der Standpunkt des Bundesministers der Verteidigung zur Rechtslage ... 160
3. Erkenntnisse zum Genehmigungsverfahren aufgrund der beigezogenen Akten des Bundesministers der Verteidigung ... 161
4. Die übliche Verfahrenspraxis ... 161
5. Zur „Genehmigung" der Flugveranstaltung in Ramstein ... 165
V. Weitere für die Bewertung erhebliche Sachpunkte aus dem Vorfeld der Flugveranstaltung in Ramstein ... 167
1. Eingabe an den Bundesminister der Verteidigung ... 167
2. Konsequenzen aus dem Flugunglück am 25. Mai 1983 bei Frankfurt ... 170

B. Vorbereitung und Durchführung ... 172
I. Die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein am 28. August 1988 ... 172
1. Die Vorbereitungen des Flugtages durch den US-Veranstalter ... 172
2. Die Generalprobe vor dem Flugtag ... 173
3. Die Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988 ... 175
II. Die öffentliche Kritik an den Rettungsmaßnahmen ... 177

C. Maßnahmen nach dem Unfall ... 179
I. Maßnahmen nach dem Flugunfall im Bereich des Bundesministers der Verteidigung ... 179
II. Entschädigungsverfahren; Situation der Betroffenen des Flugunglücks ... 180
III. Zusammenfassung und Folgerungen ... 181

2. Unterabschnitt
Zur Luftfahrtveranstaltung des Jagdbombergeschwaders 31 „Boelcke" in Nörvenich am 28. August 1988 ... 183

A. Vorbemerkungen ... 183

B. Genehmigung und Umfang der Luftfahrtveranstaltung in Nörvenich; Vorübungen am 27. August 1988 ... 183

C. Die Schirmherrschaft des Tages der offenen Tür/Luftfahrtveranstaltung durch den Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen ... 184

D. Die Behandlung von Bürgerprotesten gegen die geplante Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988 in Nörvenich und der entsprechenden Verwaltungsstreitverfahren ... 185

Seite

E. Der Tag der offenen Tür 186

I. Rahmenbedingungen, Organisationsmaßnahmen 186

II. Die Flugvorführungen in Nörvenich 186

III. Kenntnisnahme des Flugunglücks in Ramstein durch den Veranstalter in Nörvenich und seine Reaktion 187

IV. Führungsverantwortung, Eigeninitiative der beim Flugtag anwesenden Generale 188

V. Das Hallenfest in Nörvenich 189

VI. Würdigung des Führungsverhaltens der beim „Tag der offenen Tür" in Nörvenich anwesenden hohen Funktionsträger der Luftwaffe ... 189

Anmerkungen der Abgeordneten der Fraktionen von CDU/CSU und FDP im Untersuchungsausschuß zum abweichenden Bericht der Abgeordneten Gerster (Worms), Horn und Opel 191

Zusammenfassung des abweichenden Berichts der Abgeordneten Gerster (Worms), Horn und Opel durch die Abgeordneten der SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß 193

Materialien zum Untersuchungsverfahren

Anlage 1: Beweisbeschluß mit Ergänzungsanträgen 200

Anlage 2: Liste der vernommenen Zeugen, Sachverständigen und sachverständigen Zeugen 215

Anlage 3: Chronologische Übersicht der wesentlichen Entscheidungsabläufe des Untersuchungsausschusses 217

Anlage 4: Verzeichnis der Ausschußdrucksachen 222

Anlage 5: Verzeichnis der zur Beweiserhebung beigezogenen Unterlagen 224

Anlage 6: Abkürzungsverzeichnis 230

Anlage 7: Auszug aus Gesetzen, Verordnungen, Abkommen 232

a) Luftverkehrsgesetz §§ 24, 30 232

b) Luftverkehrsordnung §§ 6, 8 232

c) Luftverkehrszulassungsordnung §§ 73, 74, 75 233

d) Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut Artikel 3 (Zusammenarbeit) 234

e) Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut Artikel 46 (Manöver und Übungen im Luftraum) 234

f) Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut Artikel 53 (Maßnahmen innerhalb von Liegenschaften) 235

g) Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut Artikel 57 (Grenzüberschreitender Verkehr, Verkehrsvorschriften) 236

h) STANAG 3533 FS
Sicherheitsvorschriften für Flugvorführungen und statische Ausstellungen 238

i) GAFO 1/84
Militärische Flugbetriebsvorschrift 250

Bericht der Abgeordneten Kossendey, Lowack, Nolting, Wilz

Erster Abschnitt

Verlauf des Verfahrens

A. Einsetzung des Verteidigungsausschusses als Untersuchungsausschuß und sein Auftrag

Der Verteidigungsausschuß beschloß in seiner 32. Sitzung am 21. September 1988 einvernehmlich auf Antrag der SPD-Fraktion, sich zur parlamentarischen Abklärung der Vorgänge bei und im Zusammenhang mit den Flugtagen in Ramstein und Nörvenich am 28. August 1988 als Untersuchungsausschuß nach Artikel 45a Abs. 2 GG zu konstituieren.

Die von der SPD-Fraktion zum Gegenstand der parlamentarischen Untersuchung eingebrachten Anträge vom 12. September 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/35 und 11/35 neu), vom 19. September 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/36) und vom 20. September 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/37) wurden im Antrag der SPD-Fraktion vom 21. September 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/37 neu) zusammengefaßt.

Die CDU/CSU-Fraktion und die FDP-Fraktion stellten den gemeinsamen Beweisantrag vom 6. Oktober 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/39), die SPD-Fraktion den Antrag vom 6. Oktober 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/40) und die Fraktion DIE GRÜNEN, die sich weitgehend dem SPD-Antrag anschloß, den vom 10. Oktober 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/44).

Der Verteidigungsausschuß als 1. Untersuchungsausschuß faßte in seiner 36. Sitzung, zugleich 1. Sitzung des Untersuchungsausschusses, am 13. Oktober 1988 den Beschluß, die von den vier Fraktionen im einzelnen genannten Beweisthemen zum Gegenstand seines Untersuchungsauftrages zu nehmen und bei der Beweisaufnahme die von den Fraktionen genannten Beweismittel, soweit wie möglich und im Laufe des Verfahrens erforderlich, auszuschöpfen. Der Beweisbeschluß mit Ergänzungsbeschlüssen ergibt sich aus *Anlage 1*.

B. Mitglieder, Vorsitzender, sein Stellvertreter, Obleute und Berichterstatter des Ausschusses

Der Untersuchungsausschuß setzte sich wie folgt zusammen:

Ordentliche Mitglieder:

CDU/CSU

Abg. Biehle, Alfred
— Vorsitzender —
Abg. Breuer, Paul
Abg. Ehrbar, Udo
Abg. Francke (Hamburg), Klaus
Abg. Ganz (St. Wendel), Johannes
Abg. Hauser (Esslingen), Otto
Abg. Kossendey, Thomas
Abg. Lowack, Ortwin
Abg. Petersen, Peter
Abg. Dr. Uelhoff, Klaus-Dieter
Abg. Wilz, Bernd
— Obmann ab 17.1.1989 —
Abg. Wimmer (Neuß), Willy;
— Obmann bis 18.12.1988 —
ab 24.2.1989 Abg. Frau Fischer, Leni
Abg. Zierer, Benno

SPD

Abg. Erler, Gernot
Abg. Frau Fuchs (Verl), Katrin
Abg. Gerster (Worms), Florian
Abg. Heistermann, Dieter
Abg. Horn, Erwin
— Obmann —
Abg. Dr. Klejdzinski, Karl-Heinz
Abg. Kolbow, Walter
— stellvertr. Vorsitzender —
Abg. Koschnick, Hans
Abg. Leonhart, Günther
Abg. Steiner, Heinz-Alfred
Abg. Zumkley, Peter

FDP

Abg. Dr. Hoyer, Werner
Abg. Nolting, Günther
Abg. Ronneburger, Uwe
— Obmann —

DIE GRÜNEN

Abg. Dr. Mechtersheimer, Alfred
— Obmann —
Abg. Frau Schilling, Gertrud

Stellvertretende Mitglieder:

CDU/CSU

Abg. Dr. Fell, Karl
Abg. Dr. Friedmann, Bernhard
Abg. Dr. Götz, Eicke
Abg. Graf Huyn, Hans
Abg. Kalisch, Joachim
Abg. Dr. Ing. Kansy, Dietmar
Abg. Michels, Meinolf
Abg. Frau Roitzsch (Quickborn), Ingrid;
ab 6.12.88 Abg. Doss, Hansjürgen;
ab 28. 2.89 Abg. Frau Roitzsch, Ingrid;
ab 27. 4.89 Abg. Würzbach, Peter Kurt
Abg. Rühe, Volker
Abg. Sauter (Epfendorf), Franz
Abg. Schemken, Heinz
Abg. Weiß (Kaisersl.), Werner
Abg. Dr. Wittmann, Fritz

SPD

Abg. Dr. von Bülow, Andreas
Abg. Gansel, Norbert
Abg. Frau Dr. Götte, Rose
Abg. Kühbacher, Klaus-Dieter
Abg. Leidinger, Robert
Abg. Nagel, Werner
Abg. Opel, Manfred
Abg. Dr. Scheer, Hermann
Abg. Frau Traupe, Brigitte,
jetzt Frau Schulte (Hameln)
Abg. Voigt (Frankfurt), Karsten D.
Abg. Wiefelspütz, Dieter

FDP

Abg. Beckmann, Klaus
Abg. Dr. Feldmann, Olaf
Abg. Frau Seiler-Albring, Ursula

DIE GRÜNEN

Abg. Frau Beer, Angelika
Abg. Dr. Lippelt (Hannover), Helmut bis 28.1.89;
ab 20.2.89 Abg. Eich, Tay

In ständiger Praxis und in verfassungskonformer Auslegung von Artikel 45 a GG war der Vorsitzende des Verteidigungsausschusses, Abgeordneter Alfred Biehle (CDU/CSU), zugleich Vorsitzender des Untersuchungsausschusses. In gleicher Weise nahm der stellvertretende Vorsitzende des Verteidigungsausschusses, Abgeordneter Walter Kolbow, die Funktion des stellvertretenden Vorsitzenden im Untersuchungsausschuß wahr.

Die Obleute des Verteidigungsausschusses, Abgeordneter Willy Wimmer (CDU/CSU), Abgeordneter Erwin Horn (SPD), Abgeordneter Uwe Ronneburger (FDP) und Abgeordneter Dr. Alfred Mechtersheimer (DIE GRÜNEN) nahmen auch im Untersuchungsausschuß diese Funktion wahr. Nach der Berufung des Abgeordneten Wimmer zum Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung am 19. Dezember 1988 wurde Abgeordneter Bernd Wilz unter Beibehaltung seiner Aufgabe als Berichterstatter als Obmann seiner Fraktion im Untersuchungsausschuß bestellt.

Zu Berichterstattern im Untersuchungsausschuß wurden folgende Mitglieder bestimmt:

CDU/CSU-Fraktion

Abg. Thomas Kossendey
Abg. Ortwin Lowack
Abg. Bernd Wilz

SPD-Fraktion

Abg. Florian Gerster (Worms)
Abg. Manfred Opel

FDP-Fraktion

Abg. Günther Nolting

DIE GRÜNEN

Abg. Frau Gertrud Schilling

C. Verfahrensregeln, Einrichtung von zusätzlichen Unterstützungsgremien

In Fortführung der bewährten Praxis der Untersuchungsausschüsse nach Artikel 45 a Abs. 2 GG in den vorangegangenen Wahlperioden beschloß der Untersuchungsausschuß in seiner 1. Sitzung am 13. Oktober 1988, bei der Durchführung seines Verfahrens — neben den bei der Beweisaufnahme sinngemäß anzuwendenden Vorschriften der Strafprozeßordnung (vgl. Artikel 44 Abs. 2 GG) — grundsätzlich folgende Verfahrensregeln anzuwenden:

— Die IPA-Regeln (Entwurf eines Gesetzes über Einsetzung und Verfahren von Untersuchungsausschüssen des Deutschen Bundestages, 5. Wahlperiode, BT-Drucksache V/4209), ergänzt durch die Erfahrungen des Verteidigungsausschusses als

Untersuchungsausschuß, auch in den vorangegangenen Wahlperioden;

- bei Bedarf auch den Gesetzentwurf über die Einsetzung und das Verfahren von Untersuchungsausschüssen des Deutschen Bundestages vom 26. Februar 1988 (BT-Drucksache 11/1896) und den Entwurf eines Gesetzes zur Regelung des Rechts der parlamentarischen Untersuchungsausschüsse der Fraktion der SPD vom 18. März 1988 (BT-Drucksache 11/2025);
- die Geschäfts- und die Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages.

Der Untersuchungsausschuß beschloß ferner einvernehmlich, die Beweisaufnahme in öffentlicher Sitzung durchzuführen, sofern nicht Sicherheitsinteressen oder die Behandlung disziplinarer Vorgänge eine andere Entscheidung gebieten würden. Dabei ging der Ausschuß von der Rechtsauffassung aus, daß durch die Negativverweisung des Artikel 45 a Abs. 3 GG für Beweiserhebungen nicht zwingend nichtöffentliche Verhandlung angeordnet, sondern diese nur zum Regelfall gemacht wird; gem. Artikel 44 Abs. 1 Satz 2 GG *kann* die Öffentlichkeit ausgeschlossen werden. Der Untersuchungsausschuß kann demnach bei seinen Untersuchungen selbst entscheiden, ob er Beweise in öffentlicher oder nichtöffentlicher Verhandlung erhebt (so auch Bonner Kommentar zum Grundgesetz, RandNr. 238 zu Artikel 45 a). Beratungs- und Beschlußsitzungen waren dagegen gem. §§ 69 Abs. 1, 54 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (GO-BT) nichtöffentlich.

Zutritt zu den nichtöffentlichen Beratungs- und Beschlußsitzungen hatten nach Artikel 43 Abs. 2 GG Mitglieder des Bundesrates und der Bundesregierung sowie ihre Beauftragten, außerdem die nach GO-BT zu den Ausschüssen zugelassenen Funktionsträger.

Im Hinblick auf die grundsätzlich andere Zielrichtung des parlamentarischen Untersuchungsverfahrens hielt es der Untersuchungsausschuß für erforderlich, über die in der Strafprozeßordnung niedergelegten Schutzvorschriften hinaus dem Schutzbedürfnis der Zeugen Rechnung zu tragen. Das öffentliche Interesse an einem parlamentarischen Untersuchungsverfahren, die Medienberichterstattung und die Beobachtung des Aussageverhaltens durch die eigene Dienststelle stellte für einen Teil der Zeugen nicht unbeträchtliche Belastungsfaktoren dar. Hinzu kommt, daß sich aus Fragen nach möglichen Verantwortlichkeiten für ein schwerwiegendes Unglück — auch im Hinblick auf die wörtliche Protokollierung der Aussagen — für die Zeugen Bedrängnisse ergeben können, die durch die Befragung durch ein so großes Gremium, wie es der Verteidigungsausschuß als Untersuchungsausschuß (mit 29 Mitgliedern und 29 stellvertretenden Mitgliedern) darstellt, verschärft werden.

Aus diesen Gründen wurde jedem vernommenen Zeugen auf seinen Wunsch das Protokoll seiner Vernehmung zur Überprüfung überlassen; darauf haben in einigen Fällen Zeugen Korrekturen des stenographischen Protokolls oder nachträgliche Änderungen/Ergänzungen ihrer Aussagen vorgenommen. Der Ausschuß sah im übrigen, insoweit der Praxis der anderen Untersuchungsausschüsse folgend, auch von der Vereidigung von Zeugen ab, was in zwei Fällen von der Fraktion DIE GRÜNEN beantragt worden war. Alle Zeugen hatten ferner die Möglichkeit, einen Beistand während der Vernehmung in Anspruch zu nehmen. Die Zeugen wurden bei ihrer Vernehmung schließlich dadurch entlastet, daß spätestens nach 90 Minuten eine 15minütige Pause eingelegt wurde.

Einvernehmlich räumte der Untersuchungsausschuß Beamten und Soldaten über das in § 55 der Strafprozeßordnung festgelegte Auskunftsverweigerungsrecht hinaus (nämlich im Fall des Drohens der Verfolgung wegen einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit) auch für den Fall des Drohens disziplinarrechtlicher Verfolgung ein Aussageverweigerungsrecht ein.

Nach § 69 der Strafprozeßordnung wurde jeder Anhörperson Gelegenheit gegeben, ihr Wissen zum Beweisgegenstand in einer Eingangserklärung mündlich vorzutragen. Von dieser Möglichkeit machten von den 28 vernommenen Zeugen, sachverständigen Zeugen und Sachverständigen 26 Personen Gebrauch.

Zur Beweisaufnahme verständigte sich der Untersuchungsausschuß bei Anhörung der Sachverständigen, sachverständigen Zeugen und Zeugen darauf, das Fragerecht zunächst dem Vorsitzenden, danach dem stellv. Vorsitzenden, sodann den Berichterstattern, anschließend den Obleuten und danach den übrigen Abgeordneten des Ausschusses einzuräumen. Die Dauer der Befragung sollte dabei 15 Minuten nicht übersteigen.

Wie schon in vorangegangenen Untersuchungsverfahren wurde neben der Obleutebesprechung die Einrichtung eines interfraktionellen Gremiums beschlossen, das die für die Durchführung des Untersuchungsverfahrens erheblichen Entschließungen vorbereiten sollte. Dieses Gremium setzte sich aus dem Vorsitzenden, dem stellv. Vorsitzenden, den Obleuten und den Berichterstattern des Untersuchungsausschusses zusammen. Die von den Fraktionen für die Arbeit im Untersuchungsausschuß bestellten Mitarbeiter konnten an den Sitzungen dieses Gremiums teilnehmen und sich wie der Sekretär des Untersuchungsausschusses ebenso wie dessen Mitarbeiter an der jeweiligen Erörterung entscheidungserheblicher Fragen beteiligen.

Zur Weitergabe der Protokolle legte der Untersuchungsausschuß in Anlehnung an die Richtlinien für die Behandlung von Ausschußprotokollen zu § 73 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages unter anderem durch Beschluß fest:

> Bis zur Beendigung des Untersuchungsauftrages dürfen Protokolle nichtöffentlicher Sitzungen nur auf Antrag im Wege der Rechts- und Amtshilfe (Artikel 35 Abs. 1 GG) abgegeben werden. Werden Protokolle öffentlicher Sitzungen im Wege der Rechts- und Amtshilfe angefordert, sind diese unter den Voraussetzungen des § 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes abzugeben. Protokolle öffentlicher Sitzungen kann in den Räumen des Bundestages einsehen, wer ein berechtigtes Interesse nachweist; die Genehmigung erteilt der Vorsitzende. Vor Beendigung des Untersuchungsauftrages wird der Untersuchungsausschuß über die spätere Behandlung seiner Protokolle beschließen.

Der Untersuchungsausschuß entschloß sich nach eingehender Prüfung, der Staatsanwaltschaft Zweibrücken (im Rahmen ihrer Überprüfung von Strafanzeigen im Zusammenhang mit dem Flugunglück von Ramstein) seine Vernehmungsprotokolle zu überlassen. Unter Zurückstellung erheblicher Bedenken wurde den entsprechenden Ersuchen des Generalstaatsanwalts Zweibrücken und des Justizministers des Landes Rheinland-Pfalz nach Beendigung der Beweisaufnahme entsprochen. Von nicht geringer Bedeutung für den Untersuchungsausschuß war in diesem Zusammenhang auch, daß die jeweilige Aussagegenehmigung für die vernommenen Beamten und Soldaten ausschließlich für deren Aussage vor dem Untersuchungsausschuß erteilt worden war.

Der Untersuchungsausschuß faßte in seiner abschließenden Beratungssitzung am 29. September 1989 zur Behandlung der Protokolle, Akten und sonstigen Unterlagen folgenden Beschluß:

- (1) Die im Rahmen des Untersuchungsverfahrens entstandenen Unterlagen und herangezogenen Beweismittel werden entsprechend dem Gesetz über die Sicherung und Nutzung von Archivgut des Bundes (Bundesarchivgesetz) vom 6. Januar 1988 und der Archivordnung des Deutschen Bundestages beim Deutschen Bundestag (Parlamentsarchiv) in je einer Ausfertigung archiviert.

  Die herangezogenen Disziplinarakten und die „VS — NfD" eingestuften Akten aus dem Bundesministerium der Verteidigung und dem Land Rheinland-Pfalz werden nicht archiviert. Sie werden dem BMVg und dem Innenminister des Landes Rheinland-Pfalz zurückgegeben.

- (2) Die Protokolle über die öffentlichen Beweisaufnahmesitzungen des Untersuchungsausschusses, einbezogen das schriftliche Gutachten von Prof. Dr. Eckart Klein, Universität Mainz, können in Räumen des Deutschen Bundestages (Parlamentsarchiv) von jedem eingesehen werden, der ein berechtigtes Interesse nachweisen kann.

  Dies gilt auch unter Beachtung der Geschäftsordnung und der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages für die Einsichtnahme und Auswertung der Protokolle nichtöffentlicher Beweisaufnahmesitzungen, für die beigezogenen Beweisakten und sonstigen Beweismittel. Dabei sind auch die vorgegebenen Beschränkungen zur Behandlung und Auswertung von Beweisunterlagen durch die abgebenden Stellen sowie deren primäre Verfügungsbefugnis zu beachten. Im Zweifel ist das Einverständnis der abgebenden Stelle herbeizuführen.

- (3) Werden Protokolle öffentlicher Sitzungen oder sonstige Beweismittel im Wege der Rechts- und Amtshilfe angefordert, können diese nach Prüfung der Voraussetzungen des § 5 Verwaltungsverfahrensgesetz abgegeben werden. Im übrigen gilt Ziffer 2, Satz 2, 3 und 4.

- (4) Die Entscheidung zu Ziffer 2 Satz 1 trifft der Vorsitzende des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages. Über weitergehende Entscheidungen zu Ziffer 2 entscheidet der Vorsitzende im Einvernehmen mit den Obleuten der Fraktionen im Verteidigungsausschuß. Zu Ziffer 3 wird ein Beschluß des Verteidigungsausschusses herbeigeführt.

- (5) In gleicher Weise wie die Protokolle nichtöffentlicher Beratungssitzungen, von Obleutebesprechungen und des interfraktionellen Gremiums werden die im Sekretariat entstandenen Verfahrensunterlagen in entsprechender Anwendung des § 73 Abs. 2 Satz 2 GO-BT mit dem Vermerk „nur zur dienstlichen Verwendung" versehen. Über das Ersuchen durch Dritte auf Einsicht in diese Unterlagen und deren Verwertung entscheidet der Vorsitzende im Benehmen mit den Obleuten.

- (6) Die festgelegten Beschränkungen zu Ziffer 2 bis 5 gelten bis 31. Dezember 1995. Entscheidungskompetenzen der abgebenden Stellen bleiben davon unberührt.

- (7) Über Abweichungen der beschlossenen Empfehlungen zu Ziffer 2 bis 5 entscheidet der Präsident des Deutschen Bundestages (vgl. Ziffer II.2. der Anlage zu § 73 GO-BT).

D. Vorgeschichte und Parallelverfahren

I. Vorgeschichte

Am Sonntag, dem 28. August 1988, veranstaltete die 316. Air Division der US-Luftwaffe ihren traditionellen jährlichen Flugtag auf der US-Luftwaffenbasis in Ramstein. Bei strahlendem Sommerwetter und Tagestemperaturen von annähernd 30 Grad hatten sich über 300 000 Zuschauer eingefunden. Die Veranstaltung sah ein umfangreiches Flugprogramm unter Beteiligung der Luftstreitkräfte der USA, Frankreichs, Großbritanniens, Italiens, Kanadas, Portugals und der Bundesrepublik Deutschland vor. Als Höhepunkt und Abschluß dieses Flugtages waren von 15.40 Uhr bis 16.05 Uhr fliegerische Darbietungen der international renommierten Kunstflugstaffel der italienischen Luftwaffe „Frecce Tricolori" mit 10 Maschinen vom Typ „Aer Macchi MB 339 A" vorgesehen. Am gleichen Tag fand von 10.00 Uhr bis 17.25 Uhr ein weiterer Flugtag vor fast ebensovielen Zuschauern in Nörvenich statt, den das dort stationierte Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke" aus Anlaß seines 30jährigen Bestehens als Tag der offenen Tür veranstaltete. Während die Flugvorführungen in Nörvenich ohne Zwischenfälle verliefen, fand der Flugtag in Ramstein durch den Zusammenstoß und den Absturz von 3 Flugzeugen der „Frecce Tricolori" um 15.45 Uhr ein jähes und katastrophales Ende:

Der Zusammenstoß ereignete sich, als die italienische Kunstflugformation die Flugfigur „Durchstoßenes Herz" zeigen wollte. Bei dieser Flugfigur teilt sich die Zehnerformation nach einem senkrechten Steigflug in zwei Teilformationen von je 5 und 4 Luftfahrzeugen, deren Flugbahnen ein vertikales Herz zeichnen, und eine Solomaschine, die dieses Herz wie ein Pfeil

schräg nach oben durchstößt. Bei dieser Flugfigur soll der Solopilot die beiden anderen Gruppen, die sich an der unteren Spitze des Herzens kreuzen, mit kurzer zeitlicher Verzögerung im Steigflug überfliegen.

Bei diesem Manöverteil stieß der Solopilot mit den Luftfahrzeugen Nummer 1 und Nummer 2 der ersten Teilformation in der Luft zusammen, weil er ca. 4 Sekunden zu früh und in zu tiefer Flugbahn den vorgesehenen Kreuzungspunkt erreichte. Die beiden betroffenen Luftfahrzeuge der Fünferformation schlugen im Bereich des südlichen Rollweges auf und brannten aus. Das brennende Luftfahrzeug des Solofliegers stürzte in Fortsetzung seiner ursprünglichen Bewegungsrichtung auf den Tower und den Zuschauerbereich hin ab und explodierte beim Aufprall. Durch Feuer und Splitter des Flugzeuges wurden 31 Zuschauer sofort getötet und ca. 500 verletzt. Die drei Piloten fanden beim Absturz den Tod. In der Folgezeit erlagen 36 weitere Zuschauer ihren erlittenen Verletzungen.

In Anbetracht des Ausmaßes der Katastrophe, der Anzahl der Toten und Verletzten und der Art der Verletzungen gestalteten sich die Rettungsarbeiten außerordentlich schwierig.

Eine erste Meldung durch die Medien erfolgte bereits 10 Minuten nach dem Unglücksfall. Die immer detaillierter werdende Berichterstattung mit erschütternden Bildern der Katastrophe im Fernsehen im Verlauf der nächsten Stunden löste tiefe Bestürzung im In- und Ausland aus.

Die Bereitschaftsdienste im Bundesministerium der Verteidigung erhielten erste Meldungen über das schwere Flugunglück um 16.25 Uhr. Der Bundesminister der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz, der sich an diesem Sonntagnachmittag im Bundesministerium der Verteidigung aufhielt, wurde ab 16.40 Uhr laufend zum Sachstand unterrichtet. Noch am selben Abend sagte er einen für September vorgesehenen Flugtag der deutschen Luftwaffe in Lechfeld ab und ordnete eine umfassende Aufklärung der Sachlage und die Darstellung der Rechtslage an. Der Inspekteur der Luftwaffe veranlaßte umgehend die Entsendung des Generals Flugsicherheit der Bundeswehr nach Ramstein.

Unterdessen wurde die Flugveranstaltung in Nörvenich wie vorgesehen um 17.25 Uhr beendet. Im Anschluß daran fand ein Fest für Geschwaderangehörige und Personen aus dem regionalen Bereich von Nörvenich statt, die zur Vorbereitung und Durchführung des Flugtages maßgeblich beigetragen hatten.

Am Tag nach dem Flugunglück in Ramstein, am 29. August 1988, fuhr Bundesminister Prof. Dr. Scholz nach Ramstein, um sich vor Ort ein eigenes Bild über das Ausmaß des Unglücks und über die Versorgung der Unfallopfer zu machen. Er traf dort mit dem Ministerpräsidenten des Landes Rheinland-Pfalz, mit den Botschaftern der USA und der Republik Italien sowie mit dem NATO-Oberbefehlshaber und dem Oberbefehlshaber der alliierten Luftstreitkräfte in Mitteleuropa zusammen. Dabei wurde vereinbart, eine Unfalluntersuchungskommission zur Aufklärung des Unglücks unter Leitung des deutschen Generals Flugsicherheit der Bundeswehr einzusetzen. Zugleich legte der Minister mit den genannten US-Repräsentanten fest, den nichtöffentlichen Flugtag der US-Luftwaffe in Hahn bei Bitburg, der für den 4. September 1988 geplant war, abzusagen. Gegenstand der Gespräche des Ministers in Ramstein mit der US-Seite war auch das Verbot von Kunstflugvorführungen militärischer Flugzeuge in der Bundesrepublik Deutschland.

Am frühen Nachmittag des 29. August 1988 ließ Bundesminister Prof. Dr. Scholz durch seinen Pressesprecher erklären, er habe angesichts der tragischen Ereignisse von Ramstein entschieden, daß Kunstflugvorführungen bei militärischen Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland für alle Zukunft nicht mehr stattfänden; dies gelte auch für die alliierten Streitkräfte. Darüber hinaus lasse er zusammen mit den Verbündeten untersuchen, auf welche Weise den Bürgern der Bundesrepublik Deutschland in Zukunft Einsatzbereitschaft und Leistungsfähigkeit der Luftstreitkräfte überzeugend dargestellt werden könnten. Bis zum Vorliegen entscheidungsfähiger Vorschläge werde es im Einverständnis mit den alliierten Luftstreitkräften in der Bundesrepublik Deutschland keine Flugtage mit militärischem Flugbetrieb geben.

Noch am Tage des Unglücks setzte eine öffentliche Diskussion über die Verantwortung für den Flugunfall und seine Folgen, über den Sinn militärischer Großflugtage und die aus der Katastrophe von Ramstein zu ziehenden Konsequenzen ein. Die Erschütterung über die Vielzahl der Toten und Verwundeten, die zum Teil erhebliche Brandverletzungen erlitten hatten, löste eine starke allgemeine Anteilnahme am Schicksal der Opfer aus. Kontroverse Diskussionen entzündeten sich in den folgenden Tagen aufgrund von Vorwürfen einzelner Ärzte, Sanitäter und Betroffener in der Presse, der Verlauf der Rettungsmaßnahmen sei mangelhaft organisiert, die Erstversorgung der Brandverletzten unzureichend und deren Transport und Verteilung auf Krankenhäuser sei medizinisch unsachgemäß und unkoordiniert gewesen. Dabei wurden den US-Veranstaltern unzureichende Vorkehrungen für einen größeren Unglücksfall, mangelhafte Koordination mit deutschen Stellen und die Anwendung einer sogenannten „Schlachtfeldtaktik", nämlich schnellstmöglicher Abtransport Verletzter von der Unglücksstelle unter Vernachlässigung medizinischer Erstversorgung vor Ort, vorgeworfen.

Einen weiteren Schwerpunkt der öffentlichen Erörterungen bildeten — ausgelöst durch die Frage nach der Verantwortung für den Unfall — die rechtlichen Kompetenzen und Einflußmöglichkeiten, die bundesdeutsche Behörden bei Flugveranstaltungen alliierter Stationierungsstreitkräfte in deren Liegenschaften haben. Widersprüchliche Äußerungen aus dem politischen Bereich führten zudem zu unterschiedlichen Interpretationen: Der Pressesprecher des Bundesministeriums der Verteidigung verneinte in einer ersten, allerdings noch am selben Tage korrigierten Erklärung ebenso wie der Justizminister des Landes Rheinland-Pfalz Entscheidungskompetenzen deutscher Behörden hinsichtlich alliierter Flugveranstaltungen, da diese von den Sonderrechten der Stationierungsstreitkräfte bei Manövern bzw. im Bereich der ihnen überlassenen Liegenschaften umfaßt seien. Demgegenüber erklärte der Bundesminister der Verteidigung

am Abend des 29. August 1988, die Genehmigung des Ramsteiner Flugtages nach deutschem Luftverkehrsrecht habe in der Zuständigkeit und Verantwortung seines Ministeriums gelegen; demgemäß sei auch gehandelt worden.

Zunehmend geriet auch die zeitgleich am 28. August 1988 durchgeführte deutsche Flugveranstaltung in Nörvenich in den Blickpunkt der Kritik. In den Medien wurde behauptet, daß — entgegen den vorherigen Antworten des Bundesministers der Verteidigung an den Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen und entgegen den Aussagen des Verteidigungsministeriums in einem verwaltungsgerichtlichen Streitverfahren um die Genehmigung der Nörvenicher Flugveranstaltung — auch beim Flugtag in Nörvenich ähnlich gefährliche Kunstflugvorführungen stattgefunden hätten. Dies wurde durch das Ministerium nachdrücklich verneint.

Heftige Reaktionen lösten insbesondere einige in dem Fernsehmagazin „Monitor" des Westdeutschen Rundfunks vom 31. August 1988 gezeigte Amateurfilmaufnahmen aus, die ein dem „Durchstoßenen Herzen" ähnliches Begegnungsmanöver der „Aguilas" beim Flugtag in Nörvenich erkennen lassen sollten. Erst nachträglich stellte sich heraus, daß die behauptete Flugfigur jedenfalls nicht am Sonntag bei der öffentlichen Flugveranstaltung, sondern allenfalls am Samstag bei der Generalprobe als Teil des für schlechte Sichtbedingungen vorgesehenen Alternativprogramms demonstriert worden war.

Da sich bei dieser Generalprobe, die als nichtöffentliche, d. h. nur für geladene Gäste vorgesehene Veranstaltung keiner gesonderten Genehmigung bedurfte, ca 9 000 Besucher auf dem Flugplatz aufhielten, wurden auch die Abgrenzungskriterien zwischen öffentlichen und nichtöffentlichen Flugveranstaltungen in Frage gestellt.

Empörung und Unverständnis im Hinblick auf die Ramsteiner Opfer löste das Geschwaderfest in Nörvenich aus, bei dem in Kenntnis der Katastrophe bis in die Nacht hinein gefeiert wurde. Die unveränderte Fortsetzung des Nörvenicher Flugprogramms trotz der Ramsteiner Katastrophe wurde mit der späten Unterrichtung der entscheidungsbefugten Offiziere über diese Ereignisse erklärt.

Am 8. September 1988 erörterte der Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages in einer über sechsstündigen Sitzung die Vorgänge im Zusammenhang mit der Flugkatastrophe von Ramstein. Dabei wurde auch der Flugtag in Nörvenich mit einbezogen, vor allem das dort am Abend stattgefundene Hallenfest wurde heftig kritisiert. Im Vordergrund der Verteidigungsausschußsitzung in Anwesenheit von Bundesminister Prof. Dr. Scholz, den Parlamentarischen Staatssekretären Würzbach und Frau Hürland-Büning, den Inspekteuren von Luftwaffe und Marine sowie des Generals Flugsicherheit der Bundeswehr standen die Ursachen des Unglücks in Ramstein, die Erstversorgung der Verletzten, die zu ziehenden Konsequenzen in haftungs- und versorgungsrechtlichen Fragen, mögliche Mängel bei den Informations- und Kommunikationsstrukturen im Bereich des Bundesministers der Verteidigung in Zusammenhang mit den Flugtagen in Ramstein und Nörvenich, das Geschwaderfest in Nörvenich, daraus zu ziehende dienstrechtliche Konsequenzen für dafür verantwortliche Offiziere und die Gesamtverantwortung des Bundesministers der Verteidigung. Unter letzterem Aspekt wurde insbesondere der Ablauf des Genehmigungsverfahrens, Art und Umfang der dabei erfolgten Prüfungen und die im einzelnen maßgeblichen Sicherheitsbestimmungen für den Flugtag in Ramstein erörtert.

Im Zusammenhang mit den Vorgängen in Nörvenich teilte der Pressesprecher des Verteidigungsministeriums am 8. September 1988 mit, der Divisionskommandeur, Generalmajor Rimmek, habe bereits am 2. September 1988 die Verantwortung für die getroffene Entscheidung zur Durchführung des Hallenfestes in Nörvenich übernommen und um seine Versetzung in den einstweiligen Ruhestand gebeten. Der Bundespräsident habe auf Vorschlag des Ministers den General in den einstweiligen Ruhestand versetzt. Am 12. September 1988 wurde dann der Kommodore des Jagdbombergeschwaders 31, Oberst Hoppe, auf eigenen Wunsch von seinem Posten abgelöst.

II. Weitere, durch die Flugtage von Ramstein und Nörvenich ausgelöste Überprüfungen (Parallelverfahren)

1. Behandlung des Flugunglücks von Ramstein im Deutschen Bundestag

Neben dem Gedenken im Plenum des Deutschen Bundestages für die Opfer von Ramstein am 6. September 1988 und der Sondersitzung des Verteidigungsausschusses am 8. September 1988 befaßte sich der Deutsche Bundestag über das Untersuchungsverfahren Ramstein/Nörvenich hinaus mit den durch diese Ereignisse aufgeworfenen Fragen wie folgt:

a) Beratung des Entschließungsantrages der SPD-Fraktion vom 9. September 1988

Am 23. September 1988 fand im Deutschen Bundestag eine Beratung des Antrags der SPD-Fraktion „Konsequenzen aus der Katastrophe des Flugtages in Ramstein am 28. August 1988" — BT-Drucksache 11/2897 — statt. Dieser Antrag, der auf ein dauerhaftes Verbot jeglicher Beteiligung von Militärluftfahrzeugen an öffentlichen Flugschauen in der Bundesrepublik Deutschland zielte, ist dem Verteidigungsausschuß mit anderen Fachausschüssen des Deutschen Bundestages zur weiteren Beratung überwiesen worden.

b) Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN vom 9. September 1988

Die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Schilling und ihrer Fraktion Die GRÜNEN „Rechtlich und politisch Verantwortliche für die Katastrophe in Ramstein und die Beinahe-Katastrophe in Nörvenich — BT-Drucksache 11/2901 —" vom 9. September 1988

wurde vom Bundesminister der Verteidigung am 7. Oktober 1988 beantwortet (BT-Drucksache 11/3079).

c) Beratungen im Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages

Am 15. Februar 1989 befaßte sich der Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages — ausgelöst auch durch den Absturz eines Flugzeugs der US-Streitkräfte in Remscheid — mit Fragen der Entschädigung der Opfer dieses sowie des Ramsteiner Flugzeugunglücks. Der zuständige Abteilungsleiter im Bundesministerium der Finanzen erläuterte auf der Grundlage der NATO-rechtlichen Regelungen und des deutschen Haftungsrechts den Sachstand der Verwaltungsverfahren und die besonderen Probleme bei der Entschädigung der Opfer von Ramstein und Remscheid. Das Protokoll dieser Sitzung machte der Untersuchungsausschuß zum Gegenstand seiner Beweisaufnahme.

2. Beratungen im Landtag von Rheinland-Pfalz

Am 8. September 1988 befaßte sich der Landtag von RheinlandPfalz in einer fünfstündigen Debatte mit dem Flugunglück in Ramstein und den daraus zu ziehenden Konsequenzen. Im Vordergrund dieser Landtagsdebatte stand die Erörterung des Einsatzes der deutschen Rettungsdienste in Ramstein, ihrer Verantwortlichkeiten und der Art ihrer Zusammenarbeit mit den entsprechenden US-Stellen beim Flugtag, des Einsatzes der deutschen Polizei und der Art und Weise, wie die Verletzten in Ramstein unmittelbar nach der Katastrophe versorgt worden waren. In einer Entschließung forderte der Landtag u. a. die Einstellung aller militärischen und zivilen Flugtage mit Flugvorführungen, von denen eine Gefährdung für Zuschauer und Bevölkerung der Umgebung ausgehen könnte und die das Maß des regulären Luftverkehrs überschreite; zugleich sprach er sich nachdrücklich für entsprechende Rechtsänderungen sowie andere Formen zur Bekundung der deutsch-amerikanischen Freundschaft aus und kündigte weitere Prüfungen in seinem zuständigen Fachausschuß an.

Im Anschluß an diese Plenardebatte befaßte sich der Innenausschuß des Landtages von Rheinland-Pfalz in seinen Sitzungen am 14. Oktober 1988 und 21. November 1988 sehr eingehend mit der Flugkatastrophe von Ramstein. Dabei standen die Vorbereitungen des Flugtages durch die zuständigen Katastrophenschutzstellen und der Ablauf der Katastrophenschutzmaßnahmen nach Eintritt des Unglücks im Blickpunkt. Grundlage für die Erörterung in der Sitzung vom 14. Oktober 1988 war ein ausführlicher Bericht von Innenminister Geil zu den Ereignissen bei und im Zusammenhang mit dem Flugunglück in Ramstein. In der Sitzung vom 21. November 1988 führte der Innenausschuß entsprechend dem Auftrag des Landtages vom 10. November 1988 eine öffentliche Anhörung durch. Dabei hörte der Ausschuß folgende Personen an:

- Den Einsatzleiter des Deutschen Rotes Kreuzes (Kreisverband Kaiserslautern-Land) einschließlich der von ihm eingesetzten DRK-Ärzte,
- den Einsatzleiter der Polizei,
- den Landrat des Landkreises Kaiserslautern,
- die ärztlichen Direktoren und die am Abend des 28. August 1988 diensttuenden leitenden Ärzte der deutschen Krankenhäuser, in die eine größere Anzahl von Verletzten eingeliefert worden waren und
- die Notärzte, die als Besatzung von Rettungshubschraubern bei der Erstversorgung im Einsatz waren.

3. Beratungen im Landtag von Nordrhein-Westfalen

Der Landtag von Nordrhein-Westfalen beriet am 15. September 1988 einen gemeinsamen Entschließungsantrag der Fraktionen der SPD und der CDU zum dauerhaften Verbot aller militärischen Kunst- und Schauflüge sowie zur Verminderung von Lärm und Gefährdungen durch militärische Tiefflüge (LT-Drucksache 10/3600 vom 15.9.1988). In seiner Entschließung forderte der Landtag u. a., alle Kunst- und Formationsschauflüge auf Dauer zu verbieten, keine Militärflugzeuge bei zivilen Flugschauen einzusetzen und Kunstflugvorführungen mit zivilen Strahlflugzeugen auszuschließen.

4. Beratungen im Bundesrat

Das Land Rheinland-Pfalz legte dem Bundesrat am 7. September 1988 einen Entschließungsantrag zur Novellierung des Luftverkehrsgesetzes vor; danach sollte die Bundesregierung aufgefordert werden, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß grundsätzlich keine Flugvorführungen mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen mehr stattfinden. Während die Ausschüsse für Verkehr und Post sowie für Verteidigung die unveränderte Annahme des Antrages empfahlen, einigte sich der Ausschuß für Innere Angelegenheiten des Bundesrates mehrheitlich darauf, dem Bundesrat die Annahme des Antrages in geänderter Fassung zu empfehlen. Entsprechend dieser Empfehlung beschloß der Bundesrat am 4. November 1988 u. a. einen Appell zur Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen, daß im Rahmen militärischer wie ziviler Luftfahrtveranstaltungen grundsätzlich keine Kunstflugvorführungen und Formationsflüge mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen stattfinden.

5. Trinationale Flugunfalluntersuchung zum Flugunglück in Ramstein

Nach Maßgabe des NATO-Standardisierungsabkommens 3531 „Untersuchung von Unfällen/Zwischenfällen mit Luftfahrzeugen oder Flugkörpern" wurde die Flugunfalluntersuchung zum Flugunglück in Ramstein durch die Luftwaffen der drei betroffenen Staaten (Bundesrepublik Deutschland, USA, Italien) aufgrund entsprechender Vereinbarungen gemeinsam

durchgeführt. In diesem Verfahren untersuchte die italienische Luftwaffe die näheren Ursachen des Zusammenstoßes der drei Flugzeuge der italienischen Kunstflugstaffel „Frecce Tricolori" in der Luft, die US-Luftwaffe alle mit der Organisation des Flugtages verbundenen Aspekte und die deutsche Luftwaffe alle mit dem Flugunglück verbundenen möglichen ursächlichen Zusammenhänge. Aus Mitgliedern der deutschen, amerikanischen und italienischen Untersuchungsgruppen wurde zur Koordinierung und Bewertung der Ergebnisse eine gemeinsame Kommission gebildet, deren Vorsitz der Leiter der deutschen Untersuchungsgruppe, der General Flugsicherheit der Bundeswehr, Brigadegeneral Griese, übernahm.

Die Flugunfalluntersuchung nach STANAG 3531 dient allein dem Ziel, die für einen Flugunfall festgestellten Ursachen für die Zukunft auszuschließen. Mit einer solchen Untersuchung soll demgemäß nicht die Frage der Haftung oder einer Schuldzuweisung geklärt werden; daraus folgt auch, daß sie getrennt von eventuellen sonstigen Untersuchungen der beteiligten Staaten, wie z. B. Disziplinarverfahren oder Schadensersatzverfahren, durchgeführt wird.

Die gemeinsame Kommission stellte fest, daß menschliches Versagen des Solopiloten der „Frecce Tricolori" die Ursache für den Flugzeugzusammenstoß beim Flugtag in Ramstein gewesen und die Vorschriften des NATO-Standardisierungsabkommens 3533 „Sicherheitsvorschriften für Flugvorführungen und statische Ausstellungen" eingehalten worden seien. Die Kommission empfahl allerdings, die maßgeblichen Rechtsvorschriften für Flugveranstaltungen und die Flugvorführungen selbst einer kritischen Betrachtung zu unterziehen.

Die Ergebnisse der trinationalen Flugunfalluntersuchung wurden in einem gemeinsamen Abschlußbericht zusammengefaßt, der zusammen mit den Feststellungen der amerikanischen und der italienischen Untersuchungsgruppe zum Gegenstand der Beweisaufnahme im Untersuchungsverfahren gemacht wurde. Sie waren zugleich wesentlicher Gegenstand der Zeugenvernehmung von Brigadegeneral Griese im Ausschuß.

6. US-Nationale Unfalluntersuchung

Bei der US-Air-Force ist es üblich, bestimmte Luftfahrzeugunfälle zu untersuchen, um das verfügbare Beweismaterial für eventuelle Rechtsansprüche, Prozesse sowie disziplinare und administrative Maßnahmen sicherzustellen. Diese gemäß Air-Force Regulation 110-14 durchzuführende Untersuchung dient nicht der Feststellung der Unfallursache. Dementsprechend hat neben der Flugunfalluntersuchung, die von der amerikanischen Untersuchungsgruppe im Rahmen der trinationalen Untersuchung durch die US-Untersuchungsgruppe erfolgt ist, eine weitere US-nationale Flugunfalluntersuchung stattgefunden, die die Einhaltung der maßgeblichen Rechtvorschriften für die Durchführung des Flugtages in Ramstein überprüfen sollte.

Der hierzu vorliegende Bericht erstreckt sich im wesentlichen auf die Untersuchung und Feststellung der Tatbestände über die Maßnahmen des USAF-Personals bei der Planung sowie der Koordinierung der Pläne für den Flugtag am 28. August 1988 auf dem Flugplatz Ramstein. Außerdem befaßte sich die Untersuchung mit der Katastrophenbereitschaft, die Brandbekämpfungs- und Rettungsmaßnahmen sowie polizeiliche und sanitätsdienstliche Unterstützung umfaßte und sich in erster Linie auf Maßnahmen des USAF-Personals direkt nach dem Flugplatz Ramstein beschränkte.

Auch diesen Bericht hat der Untersuchungsausschuß zum Gegenstand seiner Beweisaufnahme genommen.

7. „Steinhoff"-Kommission

Der Bundesminister der Verteidigung berief den früheren Inspekteur der Luftwaffe, General a. D. Johannes Steinhoff, am 16.9.1988 zum Leiter einer Kommission mit der Aufgabe, die Kriterien für die Abgrenzung zwischen Kunstflug, militärischem Flugbetrieb zu Demonstrationszwecken sowie zur normalen Einsatzausbildung aufzuzeigen.

Am 16. Januar 1989 legte General a. D. Steinhoff eine Expertise vor. Darin kam die Kommission zu dem Ergebnis, daß alle existierenden Rechtsgrundlagen ungeeignet seien, die Grenzen und Kriterien von Kunstflug festzulegen und daß der Begriff des „Kunstflugs" nur noch im zivilen Bereich Anwendung finden könne, weil infolge der Fortentwicklung des militärischen Flugbetriebs fast alle Flugfiguren des klassischen Kunstflugs in die militärischen Ausbildungsformen Eingang gefunden hätten.

Der Kommissionsbericht trifft für die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit der Luftstreitkräfte u. a. folgende Feststellungen:

> Es wäre abwegig und überhaupt nicht zu vertreten, wollte man eine Leistungsschau, wie z. B. den „Tag der offenen Tür", grundsätzlich verbieten. Es entspreche dem Charakter unserer offenen technischen Leistungsgesellschaft, das Können, also die Leistung des militärischen Apparates, vor dem Bürger zu demonstrieren. Dies werde in anderen Bereichen des öffentlichen Dienstes, z. B. bei Polizei und Feuerwehr, auch so getan. In der Bundeswehr seien die drei Teilstreitkräfte auf diese Form der „Akzeptanz" durch die Öffentlichkeit angewiesen.
>
> Von der Abhaltung von Großflugtagen, wie in Nörvenich stattgefunden und in Lechfeld geplant gewesen, rate die Kommission jedoch ab. Es sei fraglich, ob derartige Massendemonstrationen in der Luft und vor Zuschauermengen, die sich zum Teil in Kirmesstimmung befänden, den gewünschten Erfolg der Anerkennung der Leistung der Streitkräfte erfüllten. Jedoch werde die Leistungsdarstellung auf jeden Fall trotz der Ramstein-Katastrophe erhalten werden müssen.

Flugtage hätten sich zunehmend zu stereotypen Leistungsshows entwickelt. Zukünftig müsse wieder vermehrt der Kontakt zwischen den Soldaten des jeweiligen Verbandes und der Öffentlichkeit hergestellt werden. Gespräche seien oftmals für die Sache der Streitkräfte von bleibenderem Wert als die spektakuläre Flugvorführung. Auch sei es eine Fehleinschätzung, wenn angenommen werde, daß allein ein spektakuläres Flugshowprogramm zu großem Zuschauerandrang führe. Völlig abwegig wäre es, wollte man auf den Überflug verzichten. Start und Vorbeiflug des jeweiligen Verbandes sei höchst eindrucksvoll und bei strikter Einhaltung der Sicherheitsabstände gefahrlos.

Was die Leistungdemonstration einzelner Waffensysteme bzw. Flugzeuge betreffe, so sollten die bisher bei den Verbänden der Luftwaffe geplanten, jedoch noch nicht standardisierten „solo flying displays" „abgemagert", d. h. ohne zusätzliche Show-Effektmanöver (Rolle, Immelmann) im Programm des Tages der offenen Tür beibehalten werden. Daraus folgere, daß

1. ein Tag der offenen Tür mit statischer Ausstellung der Geräte und Waffensysteme (static display),

2. die Demonstration des Verbandes im taktischen Überflug und die

3. taktische Demonstration einzelner Waffensysteme

die Forderung nach wirksamer Öffentlichkeitsarbeit fliegerischer Verbände erfüllten.

Der Ausschuß hat diesen Bericht beigezogen und bei seinen Untersuchungen ausgewertet.

8. Deutsch-alliierte Kommission

Auf Veranlassung des Bundesministers der Verteidigung vom 29. August 1988 ist am 22. September 1988 eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit den Alliierten mit der Aufgabenstellung eingesetzt worden, die Voraussetzungen und Bedingungen für Flugtage grundlegend zu überprüfen. Dabei soll untersucht werden, in welcher Weise künftig in der Bundesrepublik Deutschland Einsatzbereitschaft und Leistungsfähigkeit der Luftstreitkräfte demonstriert und zugleich alle Voraussetzungen für die Sicherheit der Zuschauer gewährleistet werden können; insbesondere das Genehmigungs- und Ablaufverfahren von Flugtagen soll einer eingehenden Überprüfung unterzogen werden.

Die Arbeiten dieser Kommission, die am 27. September 1988 ihre erste Sitzung durchführte, sind noch nicht abgeschlossen.

9. Staatsanwaltschaftliche Ermittlungsverfahren

a) Verfahren im Zusammenhang mit dem Ramsteiner Flugtag

Aufgrund mehrerer Anzeigen gegen „die Verantwortlichen" für das Ramsteiner Flugunglück, gegen den Bundesminister der Verteidigung und andere wegen des Verdachts der fahrlässigen Tötung bzw. der fahrlässigen Körperverletzung leitete die Staatsanwaltschaft Zweibrücken am 30. August 1988 entsprechende Prüfungen ein. Ausgenommen hiervon waren Angehörige der italienischen und der US-Streitkräfte, da die amerikanischen und italienischen Militärbehörden auf ihr Vorrecht zur Ausübung der Gerichtsbarkeit über diese Personen gem. Artikel VII Abs. 3 Ziffer a ii NATO-Truppenstatut nicht verzichteten.

Die Staatsanwaltschaft Zweibrücken sah nach eingehender Prüfung davon ab, ein Ermittlungsverfahren einzuleiten. Nach den getroffenen Feststellungen bestünden keine zureichenden tatsächlichen Anhaltspunkte dafür, daß sich der frühere Bundesminister Prof. Dr. Scholz, sein Vorgänger im Amt oder sonstige Verantwortliche im Bundesministerium der Verteidigung und in den ihm nachgeordneten Stellen, oder eine andere Person, über die deutsche Strafgerichtsbarkeit auszuüben sei, im Zusammenhang mit der Genehmigung und Durchführung der Flugschau auf dem Flugplatz in Ramstein am 28.8.1988 pflichtwidrig verhalten und sich damit wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Körperverletzung strafbar gemacht haben könnten.

b) Ermittlungsverfahren im Zusammenhang mit dem Nörvenicher Flugtag.

Die Staatsanwaltschaften in Köln und Bonn gingen den Anzeigen von Bürgern gegen Angehörige des Bundesministeriums der Verteidigung wegen abgegebener Erklärungen im Verwaltungsstreitverfahren gegen die Flugveranstaltung in Nörvenich nach. Diese Verfahren wurden durch die Staatsanwaltschaft Bonn am 4. Januar 1989 und die Staatsanwaltschaft Köln am 28. Februar 1989 eingestellt.

Der Untersuchungsausschuß hat die staatsanwaltschaftlichen Akten im Rahmen seiner Beweisaufnahme beigezogen.

10. Dienstrechtliche Prüfungen

Im Zusammenhang mit der Durchführung des Flugtages in Nörvenich vom 28. August 1988, seinem Nichtabbruch trotz des Flugunglücks von Ramstein und dem anschließenden, bis in die späte Nacht gefeierten Hallenfest wurden — bezogen auf Geschwaderkommodore, Divisionskommandeur, Amtschef Luftwaffenamt und den Stellv. Kommandierenden General der Luftflotte — Prüfungen im Hinblick auf mögliche Verletzungen gesetzlich begründeter Pflichten durch diese Offiziere durchgeführt. Die diesbezüglichen Unterlagen sind vom Untersuchungsausschuß zum Gegenstand der Beweisaufnahme gemacht worden. Die

darin enthaltenen Feststellungen wurden ergänzt durch die Zeugenaussagen der genannten Offiziere und ihrer Disziplinarvorgesetzten vor dem Untersuchungsausschuß.

11. Verwaltungsgerichtliches Verfahren im Vorfeld des Flugtages in Nörvenich

Im Zuge von Protesten von Bürgern und Bürgerinitiativen aus dem regionalen Bereich von Nörvenich stellten vier Ehepaare und zwei Einzelpersonen am 22. August 1988 beim Verwaltungsgericht Köln den Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung gegen die Durchführung des Flugtages in Nörvenich.

Das Verwaltungsgericht Köln und das Oberverwaltungsgericht Münster (auf Beschwerde gegen die erstinstanzliche Entscheidung) wiesen diesen Antrag am 25. bzw. 26. August 1988 kostenpflichtig zurück. Klage zur Hauptsache erhoben die Antragsteller nicht.

12. Arbeitsgruppe der Landesregierung Rheinland-Pfalz und der US-Streitkräfte

Die Landesregierung Rheinland-Pfalz hatte bereits im Jahr 1986 mit den US-Streitkräften eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit der Zielsetzung gebildet, die Zusammenarbeit auf den Gebieten der Gefahrenabwehr zu intensivieren. Diese Arbeitsgruppe hat eine Mustervereinbarung für „Abkommen über gegenseitige Hilfeleistungen im Brandschutz, in der allgemeinen Hilfe und im Katastrophenschutz" entworfen. Hierdurch sollen die für die Umgebung von Liegenschaften der US-Streitkräfte bestehenden, von Ort zu Ort unterschiedlichen Vereinbarungen über die gegenseitige Hilfeleistung zwischen den jeweiligen Kommandeuren und den im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung zuständigen Gemeinden, kreisfreien Städten und Landkreisen vereinheitlicht und verbessert werden.

Ein Entwurf dieser Mustervereinbarung war im Juli 1988 bereits fertiggestellt und sollte in der Folgezeit mit den Kommandobehörden der US-Streitkräfte, der Bundeswehr sowie den für den Brand- und Katastrophenschutz zuständigen kommunalen Aufgabenträgern abschließend abgestimmt werden. Nach dem Ramsteiner Unfall wurde die Mustervereinbarung unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus diesem Unglück noch einmal überarbeitet. Am 23. August 1989 wurde ein entsprechendes Abkommen vom Minister für Inneres und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz und dem Kommandeur der 17. US-Luftflotte für die in Rheinland-Pfalz stationierten US-Streitkräfte unterzeichnet.

Die Mustervereinbarung sieht vor, daß die US-Streitkräfte künftig die Unterstützung durch deutsche Hilfskräfte bei Veranstaltungen immer mit den deutschen Behörden absprechen, die ihrerseits dann private Hilfsorganisationen einschalten können. Bei der Zusammenarbeit deutscher und amerikanischer Hilfseinheiten soll immer eine gemeinsame Einsatzleitung gebildet werden, die für Maßnahmen außerhalb von US-Liegenschaften unter deutscher Führung stehen soll. Die Zusammenarbeit soll regelmäßig geübt und eine ständige gegenseitige Information über das Hilfeleistungspotential und die Hilfeleistungskonzepte sichergestellt werden. Außerdem sieht die Mustervereinbarung die Erstellung gemeinsamer Alarm- und Einsatzpläne vor. Die Arbeitsgruppe hat hierfür den Entwurf eines zweisprachigen Rahmen-, Alarm- und Einsatzplanes erarbeitet, in dem u. a. Alarmierungs- und Informationschemata, Meldeweg, Meldeeinhalt mit Anforderungsstichworten, Alarmanschriften (auch von Dolmetschern), Führungsschemata, Kommunikationsschemata und Einsatzhinweise enthalten sind. Insbesondere ist darin auch die deutsche Konzeption des Leitenden Notarztes berücksichtigt.

Die diesbezüglichen Beratungen waren Gegenstand der Zeugenvernehmung des Innenministers des Landes Rheinland-Pfalz, Rudi Geil, im Untersuchungsverfahren.

13. Länderübergreifende Arbeitsgruppe zur Verbesserung des Katastrophenschutzes

Unter dem Vorsitz des Landes Rheinland-Pfalz prüft derzeit der Bund-Länder-Ausschuß „Rettungwesen" Konzepte zum Einsatz und zur Koordinierung von Luftrettungsmitteln bei einem Massenunfall von Verletzten, insbesondere die Einrichtung einer zentralen Leitstelle für Rettungshubschrauber. Das Land Rheinland-Pfalz hat vorgeschlagen zu überprüfen, ob und inwieweit die Leitstelle des Such- und Rettungsdienstes der Bundeswehr (SAR) in Goch die Aufgabe einer derartigen Koordinierung übernehmen können, wenn aufgrund des Umfanges der Schadenslage nicht nur die regionalen Rettungshubschrauber, sondern auch Luftrettungsmittel aus weiter entfernten Standorten angefordert werden müßten. Durch Beschluß des Bund-Länder-Ausschusses vom 26. April 1989 ist das Ministerium des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz gebeten worden, mit der Bundeswehr die entsprechenden Verhandlungen aufzunehmen.

14. Bund-Länder-Kommission „Luftfahrt"

Unter dem Vorsitz des Bundesministers für Verkehr hat der Bund-Länder-Fachausschuß „Luftfahrt" am 23. September 1988 eine Kommission eingesetzt, die untersuchen soll, welche Arten von Flugvorführungen gefährlich sind und deshalb nicht genehmigt werden dürfen.

Aufgrund der Beratungsergebnisse dieses Unterausschusses hat der Bundesminister für Verkehr am 4. April 1989 „Richtlinien für die Genehmigung von Flugvorführungen bei zivilen Luftfahrtveranstaltungen" erlassen. Diese Richtlinien enthalten neben der Definition der Begriffe Verbands-(Formations-)Flug und Kunstflug und Regelungen über Lage der Zuschauer- und Vorführungsbereiche sowie der An- und Abflugpisten spezielle Bestimmungen für Vorführungen strahlgetriebener Flugzeuge, von Luftfahrzeugen mit Propellerantrieb, von Hubschraubern und von Motorseglern.

Danach darf für Vorführungen strahlgetriebener Flugzeuge u. a. kein Kunstflug sowie kein (Formations-)Verbandskunstflug genehmigt werden. (Formations-)Verbandsflüge dürfen in Ausnahmefällen mit bestimmten Auflagen genehmigt werden, die u. a. eine Mindestflughöhe von 150 m über Grund, das Verbot des Anflugs oder Überflugs der festgelegten Zuschauerbereiche beinhalten und nur parallel zu den festgelegten Zuschauerbereichen und ohne Richtungsänderungen durchgeführt werden dürfen.

Das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr hat — über diese Richtlinien hinausgehend — die für die Genehmigung ziviler Luftfahrtveranstaltungen zuständigen Bezirksregierungen angewiesen, die Mitwirkung von Strahlflugzeugen an Luftfahrtveranstaltungen nicht zu gestatten.

15. Untersuchung der medizischen Versorgung der Brandverletzten

Der Leiter der berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik Ludwigshafen, Prof. Zellner, führt in Absprache mit der Landesregierung Rheinland-Pfalz eine Untersuchung durch, um eine optimale Versorgung der einzelnen Brandopfer des Flugunglücks von Ramstein aus medizinischer Sicht sicherzustellen. Diese Überprüfungen, die Berichte von über 50 Krankenhäusern — auch in den USA — einbeziehen, sind nach dem Kenntnisstand des Ausschusses noch nicht abgeschlossen.

E. Beweisaufnahme und ihre Vorbereitung

I. Umfang der Beweisaufnahme

Der Verteidigungsausschuß trat als 1. Untersuchungsausschuß nach Artikel 45a Abs. 2 GG einschließlich der konstituierenden Sitzung in der Zeit vom 21. September 1988 bis 29. September 1989 30mal zusammen. Die Beweisaufnahme wurde in 18 öffentlichen Sitzungen durchgeführt. Lediglich während der Beweisaufnahmesitzung am 26. Januar 1989 und seiner weiteren Anhörung am 13. Februar 1989 wurde bei der Vernehmung eines Zeugen die Öffentlichkeit ausgeschlossen. Der Untersuchungsausschuß vernahm insgesamt 23 Zeugen, zwei sachverständige Zeugen und drei Sachverständige (vgl. Liste Anlage 2 des Berichts); dabei wurden sechs Zeugen und zwei Sachverständige nach ihrer ersten Einvernahme erneut geladen und vernommen, davon ein Zeuge viermal, zwei Zeugen dreimal, vier Zeugen und zwei Sachverständige zweimal. Vier Zeugen nahmen bei ihrer Aussage die vom Ausschuß angebotene Hilfe eines Beistandes in Anspruch.

Für die Beratungen der Verfahrensfragen, der Beweiserhebung, aufkommender Rechtsfragen und der Behandlung des Abschlußberichtes benötigte der Ausschuß 12 Sitzungen.

Insgesamt tagte der Untersuchungsausschuß 150 Stunden. Das interfraktionelle Gremium trat neunmal zusammen. Hinzu kamen zur Vorbereitung von Entschließungen des Untersuchungsausschusses sechs Obleutebesprechungen. Die Sitzungen dieser Gremien für die Vorbesprechungen zur Durchführung der öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzungen des Untersuchungsausschusses nahmen rund 20 Stunden in Anspruch.

Der Untersuchungsausschuß zog zur Beweisaufnahme zahlreiche Beweismittel, insbesondere umfangreiche Akten heran (vgl. *Anlage* 5 des Berichts). Dabei handelte es sich im wesentlichen um:

- die entsprechenden Unterlagen des Bundesministeriums der Verteidigung und nachgeordneter Kommandobehörden, die im Zusammenhang mit den Flugtagen in Ramstein und Nörvenich entstanden waren; die Bilddokumentationen, Videoaufnahmen und Berichte der italienischen und US-Streitkräfte zum Flugunglück in Ramstein;
- den Bericht der „Steinhoff-Kommission" vom 16. Januar 1989 über Grenzen und Abgrenzungskriterien zwischen Kunstflug, militärischem Flugbetrieb zu Demonstraktionszwecken und militärischem Flugbetrieb;
- die eingeholten Auskünfte durch den Bundesminister der Verteidigung
  - zu dem von ihm nach dem Flugunglück in Ramstein und dem Flugtag von Nörvenich am 28. August 1988 getroffenen, veranlaßten und konkret beabsichtigten Maßnahmen;
  - zu Initiativen zu möglichen Neuordnungen von Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland, zur Beteiligung daran und der dazu von ihm vertretenen Auffassung;
  - zu welchem Zwecke die von den US-Streitkräften auf dem Militärflugplatz Ramstein unabhängig von den Untersuchungen der gemeinsamen Untersuchungskommission unter Leitung des deutschen Generals Flugsicherheit durch eine Kommission angestellten Untersuchungen geführt wurden und zu welchem Ergebnis diese Kommission gekommen ist;
- die im Zusammenhang mit der Flugkatastrophe von Ramstein beim Landtag in Rheinland-Pfalz vorhandenen Beweisunterlagen, die Protokolle über die Sitzungen des Landtages am 8. September und 10. November 1988 sowie des Innenausschusses vom 14. Oktober und 21. November 1988, die bei der Landesregierung Rheinland-Pfalz insbesondere beim Innenminister, beim Regierungspräsidenten Neustadt/Weinstraße, bei der Kreisverwaltung Kaiserslautern und die bei der Polizei Kaiserslautern entstandenen Unterlagen und Dokumente; die von Privatpersonen und kommerziellen Gesellschaften zum Flugtag und Flugunglück in Ramstein gemachten Videoaufnahmen;
- die Akten der Staatsanwaltschaft Zweibrücken zur Prüfung von Strafanzeigen im Zusammenhang mit dem Flugunglück von Ramstein;

- die Akten der Staatsanwaltschaften Köln und Bonn zur Prüfung von Strafanzeigen im Zusammenhang mit Erklärungen von Angehörigen des Bundesministeriums der Verteidigung in dem Verwaltungsstreitverfahren gegen die Flugvorführungen in Nörvenich;
- das Protokoll über die 62. Sitzung des Verteidigungsausschusses vom 15. Februar 1989 zu Entschädigungsleistungen für die Opfer der Flugkatastrophen in Ramstein und Remscheid sowie weitere Berichte des Bundesministers der Finanzen;
- ein schriftliches Gutachten von Prof. Dr. Eckart Klein, Johannes-Gutenberg-Universität, Mainz: „Zu den Rechten der Bündnisstreitkräfte, insbesondere der Luftstreitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika im Zusammenhang mit Flugveranstaltungen gem. § 24 Luftverkehrsgesetz, der Luftverkehrs-Ordnung und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, dabei zu den Besonderheiten der Genehmigungsverfahren, den Auflagen und Sicherheitsabständen für Flugveranstaltungen unter Berücksichtigung aller Rechtsgrundlagen."

II. Rechtsfragen und sonstige bemerkenswerte Aspekte im Untersuchungsverfahren

Nicht nur die derzeitigen gesetzgeberischen Initiativen zum Recht der parlamentarischen Untersuchungsausschüsse, sondern auch die Bedeutung einiger wichtiger Fragen, die sich im Untersuchungsausschuß Ramstein/Nörvenich gestellt haben, und der dazu getroffenen Entscheidungen des Untersuchungsausschusses lassen es als sachdienlich erscheinen, in diesem Bericht erläutert und festgehalten zu werden.

1. Anhörung von Angehörigen verbündeter Streitkräfte und Beauftragten ihrer Regierungen

Aus der Beteiligung ausländischer Streitkräfte an dem maßgeblichen Teil der zu untersuchenden Vorgänge zum Flugunglück in Ramstein stellte sich dem Untersuchungsausschuß zunächst die Frage nach den rechtlich zulässigen und politisch angemessenen Möglichkeiten, ausländische Staats- bzw. Truppenangehörige als Zeugen oder Sachverständige anzuhören. Artikel 37 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut eröffnet zwar die Möglichkeit der Ladung des genannten Personenkreises vor deutsche Behörden und Gerichte; die Ladung ausländischer Soldaten vor parlamentarische Untersuchungsausschüsse der Aufnahmestaaten ist jedoch in den NATO-Abkommen nicht geregelt.

Die Klärung der Frage konnte letztlich vom Untersuchungsausschuß dahingestellt bleiben, weil ein zwangsweises Durchsetzen des Erscheinens nicht möglich ist und zudem nach Rückkehr des Truppenangehörigen in seinen Endsendestaat die Vernehmung ohnehin nur mit Unterstützung des Endsendestaates — sei es im Wege der Rechts- und Amtshilfe, sei es nach Maßgabe des den Stationierungsverträgen zugrunde liegenden Kooperationsprinzips — erfolgen kann.

Dementsprechend wurde im Untersuchungsausschuß Einvernehmen darüber erzielt, die USA und die Republik Italien über deren diplomatische Vertretungen um Unterstützung in der Weise zu bitten, daß eine informatorische Anhörung bestimmter, noch zu benennender Angehöriger der verbündeten Streitkräfte ermöglicht wird. Dem Vorschlag wurde von den Regierungen dieser Staaten in erster Linie wegen der Befürchtung nicht zugestimmt, daß sich daraus für die Zukunft ein Präzedenzfall ergebe; stattdessen wurde von beiden Regierungen die schriftliche Beantwortung von durch den Untersuchungsausschuß gestellten Fragen zugesichert. Von dieser Möglichkeit machte der Ausschuß jedoch keinen Gebrauch, weil er auf umfangreiche Ermittlungsunterlagen der italienischen und der US-Luftwaffe zum Flugunglück in Ramstein zurückgreifen konnte.

Die italienische Regierung hat sich dann später auf Grund eigener Entschließung durch ihren Botschafter in der Bundesrepublik Deutschland mit einer Note vom 19. April 1989 zu einzelnen Beweisthemen geäußert.

In diesem Zusammenhang ist auch die vom Ausschuß beabsichtigte Vernehmung des Weltmeisters im militärischen Kunstflug, einem Oberst aus dem österreichischen Ministerium für Landesverteidigung in Wien, als sachverständiger Zeuge zu Abgrenzungsfragen des Kunstflugs zu erwähnen. Das entsprechende Ersuchen des Ausschusses wurde über die österreichische diplomatische Vertretung in der Bundesrepublik Deutschland an die Bundesregierung in Wien gerichtet. Darauf erklärte sich der sachverständige Zeuge für befangen. Von weiteren Schritten wurde im Hinblick auf die Beendigung der Beweisaufnahme abgesehen.

2. Verhältnis von Zeugenpflichten zur Rechtsstellung von NATO-Funktionsträgern

Im Zuge der Ladung und Vernehmung des früheren Bundesministers der Verteidigung und jetzigen NATO-Generalsekretärs, Dr. Manfred Wörner, hat sich der Ausschuß die Rechtsauffassung zu eigen gemacht, daß dessen Rechtsstellung als Funktionsträger der NATO einer Zeugenvernehmung durch den parlamentarischen Untersuchungsausschuß nicht entgegensteht. Voraussetzung für die Vernehmung ist, daß sich die betreffenden Beweisthemen auf frühere Funktionsbereiche des Zeugen im nationalen Bereich der Bundesrepublik Deutschland erstrecken. Der Ausschuß hat diese Rechtsauffassung den Regelungen in Artikel 20 und 23 des Übereinkommens über den Status der Nordatlantikvertrags-Organisation, der nationalen Vertreter und des internationalen Personals vom 20.9.1951 (BGBl II 1958, Seite 117ff) und der entsprechenden Durchführungsvereinbarung hierzu vom 30.11.1961 (BGBl 1962 II, Seite 113ff) entnommen.

Der Zeuge war auf entsprechenden Antrag der SPD mit Ladungsschreiben vom 19.12.1988 als „General-

sekretär der NATO", nicht als „Bundesminister a. D." geladen worden; darüber hinaus erstreckten sich die von der SPD bezeichneten Beweisthemen, zu denen der Zeuge gehört werden sollte, auch auf Angelegenheiten, die nicht mehr in seine Dienstzeit als Bundesminister fielen (Durchführung und Kontrolle der Flugtage). Der Zeuge lehnte daraufhin ein Erscheinen vor dem Untersuchungsausschuß im Hinblick auf seinen derzeitigen Status und die ständige Verfahrenspraxis der NATO in diesen Fällen ab. Auf erneute Ladung vom 27.1.1989, die jetzt an den „Bundesminister a. D." gerichtet war und die die Beweisthemen ausschließlich auf seine damalige Tätigkeit beschränkte, wurde die Vernehmung dieses Zeugen durch den Untersuchungsausschuß in der öffentlichen Beweisaufnahmesitzung am 23. Februar 1989 problemlos durchgeführt.

3. Unterstützung durch die eingerichtete Koordinierungsgruppe im Bundesministerium der Verteidigung

Der Untersuchungsausschuß erhob gegen eine im Bundesministerium der Verteidigung eingerichtete Koordinierungsgruppe, die die Aufgabe der Unterstützung des Untersuchungsverfahrens hatte, keine Einwände. Diese Gruppe übernahm die Aufgaben, die sich aus der Ausführung der den Bundesminister der Verteidigung betreffenden Beweisbeschlüsse des Untersuchungsausschusses ergaben, die z.T. umfangreiche Vorarbeiten erforderten.

Der Untersuchungsausschuß vermochte keinerlei Anhaltspunkte dafür finden, daß diese Gruppe unzulässigen Einfluß auf das Aussageverhalten von Zeugen aus dem Verteidigungsressort oder von Sachverständigen genommen hat (vgl. auch Ausführungen unter folgender Nr. 4).

4. Beweiserhebungsrechte der qualifizierten Minderheit

Unstrittig im Untersuchungsausschuß war, daß auf zulässigen Beweisantrag der qualifizierten Minderheit (nämlich einem Viertel der Ausschußmitglieder) der Ausschuß die entsprechende Beweiserhebung zu beschließen hat. Über die Frage, ob der Antrag zulässig ist, entscheidet der Ausschuß mit einfacher Mehrheit.

Anlaß zu unterschiedlichen Auffassungen über die Grenzen dieses Minderheitsrechts gab ein Antrag von SPD-Fraktion und DIE GRÜNEN auf Vernehmung des Bundesministers der Verteidigung, des Leiters seines Ministerbüros sowie von Mitgliedern der o.a. Koordinierungsgruppe als Zeugen. Diese Beweiserhebung sollte die näheren Umstände zur Überlassung von Unterlagen des Bundesministeriums der Verteidigung durch die Koordinierungsgruppe an einen vom Ausschuß bestellten Sachverständigen klären.

Die Koalitionsfraktionen vertraten hierzu die Auffassung, daß die zeitlich nach der Einsetzung des Untersuchungsausschusses erfolgte Aktenüberlassung nicht mehr vom Untersuchungsgegenstand — parlamentarische Klärung der Vorgänge bei und/im Zusammenhang mit den Flugtagen in Ramstein und Nörvenich — umfaßt war. Die Minderheitsfraktionen wiesen demgegenüber darauf hin, daß die Beweiserhebung u. a. dazu dienen solle, die Verwertbarkeit des Gutachtens dieses Sachverständigen festzustellen, so daß ein ausreichender Zusammenhang mit dem Untersuchungsauftrag bestünde. Hierzu wurde von Seiten der Koalitionsfraktionen darauf verwiesen, daß die Umstände der Überlassung der Unterlagen durch eine schriftliche Äußerung des Bundesministers der Verteidigung sowie die eingehenden Darlegungen des Sachverständigen selbst hervorgingen; daraus waren keinerlei Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der Unparteilichkeit des Sachverständigen erkennbar. Im übrigen bestand im Untersuchungsausschuß Einvernehmen darüber, daß der Sachverständige die überlassenen Unterlagen, die dann auch andere Sachverständige vereinbarungsgemäß erhielten, zur sachgerechten Vorbereitung seines Gutachtens benötigte.

Der Untersuchungsausschuß lehnte daher nach § 244 Abs. 3 der Strafprozeßordnung mehrheitlich den Beweisantrag als unzulässig ab.

Zweiter Abschnitt:

Gegenstand der Untersuchung und festgestellter Sachverhalt

1. Unterabschnitt:

Die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein

Vorbemerkungen zum Untersuchungsgegenstand

Auf Grund des Untersuchungsauftrages hatte sich der Untersuchungsausschuß mit der Genehmigung, Vorbereitung und Durchführung des Flugtages am 28. August 1988 in Ramstein sowie zu den Maßnahmen und Entscheidungen nach dem Flugunfall zu befassen.

Im Hinblick auf die Erklärungen des Bundesministers der Verteidigung und die öffentliche Diskussion stellten sich dabei zahlreiche Rechtsfragen im Zusammenhang mit derartigen Veranstaltungen in Liegenschaften, die den in der Bundesrepublik Deutschland stationierten NATO-Streitkräften zur Nutzung überlassen sind. Der Untersuchungsausschuß hat zu diesen Rechtsfragen Sachverständige und sachverständige Zeugen gehört, ein Rechtsgutachten erstellen lassen und amtliche Auskünfte eingeholt. Auf der Grundlage der hieraus gewonnenen Erkenntnisse wurden anschließend die Verwaltungsabläufe, die Vorbereitung des Veranstalters und die Durchführung des Flugtages in Ramstein im einzelnen überprüft. Die folgende Darstellung ist das für die Bewertung wesentliche Ergebnis der Untersuchung des Sachverhalts, wie es zur Überzeugung des Untersuchungsausschusses feststeht. Eine Zusammenfassung mit rechtlicher Bewertung der tatsächlichen Feststellungen folgt im Dritten Abschnitt.

A. Genehmigungsverfahren

I. Rechtsvorschriften und militärische Regelungen für Luftfahrtveranstaltungen der Alliierten in der Bundesrepublik Deutschland

Rechtlich bedeutsame Regelungen für Luftfahrtveranstaltungen der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland sind im deutschen Luftverkehrsrecht und im Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut enthalten. Daneben sind aber auch bestimmte militärische Regelungen/Vereinbarungen heranzuziehen.

1. Einschlägige Rechtsvorschriften

Ausgangspunkt der Untersuchung war, daß nach deutschem Recht öffentliche Veranstaltungen von Schauvorstellungen mit Luftfahrzeugen nach § 24 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) der Genehmigung bedürfen, für die im militärischen Bereich nach § 30 Abs. 2 LuftVG der Bundesminister der Verteidigung zuständig ist. Eine solche Genehmigung ist zu erteilen, wenn kein Grund zu der Annahme besteht, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Veranstaltung gefährdet werden kann. Daß die Vorschrift des § 24 LuftVG auch für Luftfahrtveranstaltungen der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland gelte und daß diese Kompetenz bei der Luftfahrtveranstaltung in Ramstein pflichtgemäß wahrgenommen worden ist, hatte der Bundesminister der Verteidigung nach dem Flugunglück von Ramstein wiederholt betont.

Ergänzend zu diesen Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes sind für die Beurteilung der Rechtslage weitere nationale, luftverkehrsrechtliche Bestimmungen sowie auch völkerrechtliche Regelungen von Bedeutung, die für Luftfahrtveranstaltungen der alliierten Streitkräfte gelten oder möglicherweise zum Tragen kommen können. Im einzelnen handelt es sich um folgende Rechtsvorschriften (auszugsweiser Abdruck dieser Vorschriften in *Anlage 7)*:

- die Luftverkehrsordnung (LuftVO), die in § 6 die allgemeine Mindestflughöhe und in § 8 die für den Kunstflug geltenden Beschränkungen enthält;
- die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO), die in §§ 73 bis 75 Zuständigkeit und Verfahren der Erteilung von Genehmigungen nach § 24 LuftVG durch zivile Behörden regelt;
- das Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut; Artikel 46 befaßt sich mit Übungsrechten der verbündeten Streitkräfte im Aufnahmestaat, Artikel 53 mit ihren Rechten in den zu ihrer Nutzung überlassenen Liegenschaften und Artikel 57 mit den geltenden Verkehrsvorschriften bei Truppenbewegungen der verbündeten Streitkräfte im Aufnahmestaat, auch im Luftwege.

Die Klärung der Frage, ob und inwieweit die genannten Rechtsvorschriften auf alliierte Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland anzuwenden sind, nahm einen erheblichen Zeitraum der Arbeit des Untersuchungsausschusses in Anspruch, weil

die damit zusammenhängenden, komplexen Rechtsfragen sowohl von den angehörten Sachverständigen als auch von den Rechtsexperten des Bundesministeriums der Verteidigung unterschiedlich beurteilt wurden. Die Auffassungen der Sachverständigen reichten dabei von der Feststellung, alliierte Luftfahrtveranstaltungen unterlägen keiner Genehmigungspflicht durch deutsche Behörden, über die Bejahung der Genehmigungspflicht bei eingeschränktem Prüf- und Entscheidungsspielraum bis zur umfassenden Prüf- und Genehmigungspflicht aller Einzelheiten des Flugtages, insbesondere der beabsichtigten Flugvorführungen. Die Auffassung des Untersuchungsausschusses zu diesen rechtsgrundsätzlichen Fragen und die rechtliche Würdigung des zum Flugtag in Ramstein nachfolgend festgestellten Sachverhalts sind im Dritten Abschnitt zusammenfassend dargestellt.

2. Militärische Regelungen

Auf dem Hintergrund der für Luftfahrtveranstaltungen geltenden Rechtsvorschriften hat die militärische Praxis eine Reihe von Durchführungsvorschriften hervorgebracht, die der Untersuchungsausschuß ebenfalls in die rechtliche Beurteilung der Vorgänge zum Flugtag in Ramstein einbeziehen mußte und auf die auch zum besseren Verständnis des nachfolgend geschilderten Sachverhalts kurz einzugehen ist:

a) Die „German Air Force Office — Military Flight Operations Regulation 1/84" des Luftwaffenamtes (sog. GAFO 1/84)

Das Luftwaffenamt vereinbarte im Jahre 1984 mit den in der Bundesrepublik Deutschland stationierten alliierten Streitkräfte die GAFO 1/84 (vgl. Anlage 7i des Berichts) als eine Verfahrensregelung für deren fliegerische Aktivitäten im deutschen Luftraum. Diese Regelung ging aus einem bereits seit dem Jahre 1972 geltenden Anmeldeverfahren für unter dem Sammelbegriff „Luftübungen" zusammengefaßte Flugvorhaben der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland hervor. Im Jahre 1979 wurde eine Genehmigungspflicht von Flugvorhaben an Wochenenden eingeführt und im Jahre 1982 eine einheitliche Verfahrensregelung für die Anmeldung und Genehmigung besonderer militärischer Vorhaben der Bundeswehr und verbündeten Streitkräfte im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland herausgegeben. Erstmals im Jahre 1982 sind die Alliierten durch das Luftwaffenamt auf die Genehmigungspflichtigkeit des Flugbetriebs an Wochenenden und Feiertagen sowie auf ggf. erforderliche weitere Ausnahmegenehmigungen bei Flugtagen und militärischen Flugschauen hingewiesen worden.

Nach GAFO 1/84 sind Flugtage beim Luftwaffenamt anzumelden. Das Luftwaffenamt prüft, ob eine Kollision mit anderen Vorhaben vorliegt, Ausnahmen (z. B. vom Wochenendflugverbot) erforderlich und Ballungsgebiete betroffen sind. Notwendige Ausnahmen genehmigt der Führungsstab der Luftwaffe, dem das Luftwaffenamt in der Regel im April des Jahres die Gesamtheit der von den Alliierten angemeldeten Flugtage mit Empfehlung vorträgt.

Die GAFO 1/84, die als Grundlage das Luftverkehrsgesetz nennt, beschreibt ihre Zielsetzung u. a. wie folgt:

> „Die folgenden Verfahren für die Anmeldung, Genehmigung und Koordinierung der ...militärischen Flugaktivitäten im Luftraum über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland sollen
>
> a) durch Vermeiden von Luftraumüberlastungen zur Flugsicherheit beitragen;
>
> b) die durch Militärflugzeuge verursachte Lärmbelästigung auf ein Minimum beschränken;
>
> c) die Entflechtung verschiedener sich überschneidender Übungsvorhaben ermöglichen;
>
> .....

Nr. 15 der GAFO 1/84 legt eine Anmeldepflicht von Flugveranstaltungen auf Militärflugplätzen fest. Nr. 21 lit. e bestimmt überdies:

> HQ USAFE meldet Flugveranstaltungen/Tag der offenen Tür auf Flugplätzen der USAFE an.

Unter Nr. 17 ff. dieses Dokuments sind weiterhin Antrags- und Genehmigungspflichten für fliegerische Aktivitäten statuiert, bei denen bestimmte Flugsicherungsmaßnahmen (wie Änderung der Luftraumstruktur, Herausgabe entsprechender Warnhinweise — sog. NOTAM-Nachrichten — für Luftfahrer) durch die zuständigen deutschen zivilen oder militärischen Behörden zu treffen sind. Zuständig für die Erteilung dieser Genehmigungen ist der Bundesminister der Verteidigung; über dessen Entscheidung erhält die antragstellende NATO-Streitkraft vom Luftwaffenamt eine schriftliche Bestätigung.

b) Weisung des Bundesministers der Verteidigung und des Inspekteurs der Luftwaffe zu Ballungsgebieten

Nach einem schweren Flugunfall in Frankfurt im Jahre 1983 waren vom damaligen Bundesminister der Verteidigung Dr. Wörner militärische Vorführungen über Ballungsgebieten generell bis auf weiteres untersagt worden. Die Entscheidung über die Einstufung als Ballungsgebiet sowie über die künftige Zulassung von Flugvorführungen über diesen Gebieten war dem Inspekteur der Luftwaffe übertragen worden. Der Führungsstab der Luftwaffe legte darauf noch im Jahre 1983 an Hand der Siedlungsdichte und -struktur die als Ballungsgebiet einzustufenden Regionen fest. Vorführungen militärischer Strahlflugzeuge über diesen Gebieten blieben nach wie vor untersagt. Vorführungen und Überflüge anderer Luftfahrzeuge wurden in der Folgezeit nur noch auf besonderen Antrag (schriftlich) genehmigt.

c) Das NATO-Standardisierungsabkommen 3533 (STANAG 3533)

Die NATO-Staaten vereinbarten bereits im Jahre 1964 im Wege einer völkerrechtlichen Vereinbarung — dem STANAG 3533 — einheitliche Sicherheitsstandards für militärische Flugtage. Seit 1986 ist die 4. Ausgabe des STANAG 3533 (vgl. Anlage 7h des

Berichts) in Kraft. Die Vereinbarung enthält umfassende Regelungen für Sicherheitsvorkehrungen des militärischen Veranstalters, die nicht unterschritten werden dürfen und deshalb auch im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach § 24 LuftVG in Betracht zu ziehen sind.

Nach dem STANAG 3533 ist ein erfahrener Gesamtleiter der Veranstaltung zu bestellen, der die Verantwortung für das von ihm zu genehmigende Flugprogramm und den Erlaß genauer Bestimmungen für die Flugvorführungen, einschließlich Wettermindestbedingungen und sonstiger Grenzbedingungen für den Flugbetrieb hat. Dem Gesamtleiter obliegt auch die Entscheidung über die Zulassung bestimmter, im STANAG 3533 näher beschriebener Flugmanöver und die Festlegung der Mindestflughöhe. Im übrigen enthält das STANAG 3533 eingehende Regelungen zur Einweisung der teilnehmenden Besatzungen, Durchführung des Flugbetriebs und den dabei einzuhaltenden Sicherheitsauflagen gegenüber Zuschauern.

d) Die militärische Dienstvorschrift „Air Force Regulation 60-18" (AF Reg 60-18) der USAFE

Für die Beurteilung von Rechts- und Sicherheitsfragen nicht unwesentlich erwiesen sich nach den Erkenntnissen des Untersuchungsausschusses schließlich auch die nationalen Dienstvorschriften der Alliierten, mit denen diese ihren Streitkräften verbindliche Regelungen für die Vorbereitung und Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen insbesondere in den jeweiligen Aufnahmestaaten an die Hand gegeben haben. In diesem Zusammenhang ist für die US-Streitkräfte die AF Reg 60-18 die maßgebliche Dienstvorschrift, die zusätzliche Bestimmungen neben dem STANAG 3533 enthält. Die AF Reg 60-18 ist damit als das Pendant zur (deutschen) Zentralen Dienstvorschrift 44/31 (ZDv 44/31), die entsprechende Bestimmungen für Luftfahrtveranstaltungen der Bundeswehr enthält, anzusehen.

II. Verwaltungsabläufe vor der Veranstaltung

Zur Luftfahrtveranstaltung in Ramstein am 28. August 1988 hat der Untersuchungsausschuß folgende, insbesondere den Verantwortungsbereich des Bundesministers der Verteidigung berührende Verwaltungsabläufe vor der Veranstaltung ermittelt:

Das Hauptquartier der United States Air Force in Europe mit Sitz in Ramstein (HQ USAFE) beantragte mit Fernschreiben vom 17. Dezember 1987 die Zustimmung des United States Commander in Chief Europe (USCINCEUR) zum Gesamtprogramm der für das Jahr 1988 von der USAFE geplanten Luftfahrtveranstaltungen in Europa; das Luftwaffenamt in Köln wurde dabei nachrichtlich beteiligt. Zugleich wurde um Erlaubnis gebeten, mit den US-Botschaften in insgesamt siebzehn — größtenteils der NATO angehörenden, aber auch neutralen — Staaten Kontakt aufzunehmen, um die Teilnahme von deren Streitkräfte an den geplanten Luftfahrtveranstaltungen zu erreichen. USCINCEUR erteilte mit Fernschreiben vom 13. Januar 1988 die Genehmigung zu der Jahresplanung, einschließlich der Veranstaltung in Ramstein. Die genehmigte Jahresliste 1988 enthielt neben acht nichtöffentlichen Flugtagen und einem Freundschaftsfest (ohne Flugvorführungen) insgesamt dreizehn öffentliche Flugtage in Europa, darunter den in Ramstein am 28. August 1988. Nach dieser Genehmigung durch USCINCEUR übermittelte HQ USAFE am 1. Februar 1988 allen zu beteiligenden militärischen Dienststellen und US-Botschaften fernschriftlich die Liste der in Europa geplanten Luftfahrtveranstaltungen. Das Luftwaffenamt war jetzt nicht nur nachrichtlich, sondern direkt angeschrieben („TO-Adressat" des Fernschreibens). Das Fernschreiben lautet auszugsweise wie folgt:

> Subj.: 1988 USAFE open/closed house schedule
> 1. USCINCEUR ECPAO has concurred with the CINCUSAFE approved 1988 USAFE open/closed house program as requested.
>
> 2. The approved 1988 USAFE open/closed house schedule follows:
>
> ...
> 5. June Hessisch-Oldendorf AS, GE
> ...
> 26. June Rhein-Main AB, GE
> ...
> 28. August Ramstein AB, GE
> ...

HQ USAFE hielt sich mit dieser Anmeldung an das Verfahren nach der GAFO 1/84 (vgl. Schilderung unter Nr. I.2 a). Für die geplante Veranstaltung in Ramstein am Sonntag, dem 28. August 1988, waren nach der GAFO 1/84 außerdem — über diese bloße Anmeldung hinaus — beim Luftwaffenamt Genehmigungen wegen des Flugbetriebs am Wochenende und der notwendigen Flugsicherungsmaßnahmen einzuholen. Das Luftwaffenamt hatte auf entsprechenden Antrag durch HQ USAFE zu veranlassen, daß für die Veranstaltung in Ramstein rechtzeitig die Kontrollzonen am Wochenende 27./28. August 1988 aktiviert wurden und ein entsprechendes NOTAM herausgegeben wurde. Darüber hinaus war dem HQ USAFE die Genehmigung des Flugbetriebs am Wochenende nach Nr. 20, 16 lit. c der GAFO 1/84 schriftlich zu bestätigen.

Mit Schreiben vom 9. Februar 1988 an den Bundesminister der Verteidigung — Fü L III 3 — bat dann das Verbindungsbüro der USAFE bei der US-Botschaft in Bonn, bestimmte Luftfahrtveranstaltungen — u. a. auch die in Ramstein — mit Flugvorführungen und Ausstellungen der deutschen Luftwaffe zu unterstützen. Der Bundesminister der Verteidigung — Fü L III 3 — legte darauf mit Weisung vom 8. April 1988 das Gesamtprogramm des fliegerischen Einsatzes der (deutschen) Luftwaffe im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit bei deutschen und alliierten Veranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland fest, einschließlich der Veranstaltung in Ramstein. Zuvor hatte der zuständige Bearbeiter im Bundesministerium der Verteidigung — Fü L III 4 —, Oberstleutnant Schöllhorn, mit HQ USAFE mehrere fernmündliche Gespräche, die durch Eingaben von Abgeordneten sowie eines Bürgermeisters einer Verbandsgemeinde aus der Nachbarschaft von Ramstein ausgelöst worden waren (Näheres hierzu unter Nr. III).

Am 29. April 1988 besprachen die zuständigen Bearbeiter des Luftwaffenamtes, Oberstleutnant Kroll, und des Bundesministers der Verteidigung, Oberstleutnant Schöllhorn, die Liste der für 1988 angemeldeten militärischen Flugtage sowie die erbetene Unterstützung durch die deutsche Luftwaffe bei zivilen und alliierten Veranstaltungen. Oberstleutnant Schöllhorn kam auf Grund des Vortrages des Vertreters des Luftwaffenamtes zu dem Ergebnis, daß gegen die Veranstaltung in Ramstein von deutscher Seite keine Einwände beständen. Der in der Planung und Genehmigung derartiger Luftfahrtveranstaltungen erfahrene Offizier legte seiner Prüfung und Entscheidung u. a. die GAFO 1/84 und die Weisung des Inspekteurs der Luftwaffe zu Flugveranstaltungen über Ballungsgebieten zugrunde (vgl. Schilderung unter Nr. I.2 a und b); es sei keine Kollision mit anderen Vorhaben feststellbar sowie kein Ballungsgebiet betroffen und lediglich eine Freigabe des Wochenendflugbetriebes erforderlich.

Mit Schreiben vom gleichen Tag wurden das Verbindungskommando der Luftwaffe zu HQ USAFE und die US-Botschaft über die Beteiligung der deutschen Luftwaffe an den US-Veranstaltungen unterrichtet; für die Veranstaltung in Ramstein wurde so die erbetene Unterstützung mit Flugvorführungen und Ausstellungen am Boden zugesagt. Anfang August 1988 wurde HQ USAFE vom Luftwaffenamt telefonisch darüber informiert, daß auch die notwendigen Flugsicherungsmaßnahmen veranlaßt seien, die HQ USAFE inzwischen mit Fernschreiben vom 15. Juli 1988 beantragt hatte. Das NOTAM für Ramstein wurde am 20. Juli 1988 veröffentlicht; außerdem wurde die Luftfahrtveranstaltung im VFR-Bulletin 16/88 der Bundesanstalt für Flugsicherung bekannt gegeben.

III. Antwortschreiben des Bundesministers der Verteidigung auf Eingaben vor der Veranstaltung

Begleitend zu den vorstehend beschriebenen Verwaltungsabläufen wurde der Bundesminister der Verteidigung auch durch Eingaben mit der Luftfahrtveranstaltung in Ramstein befaßt, mit denen Einwendungen gegen die geplante Veranstaltung erhoben wurden. Hierzu hat der Untersuchungsausschuß folgendes festgestellt:

Auf eine Mitteilung der rheinland-pfälzischen Landesregierung vom 3. Dezember 1987, daß die US-Luftwaffe erwäge, am 28. August 1988 in Ramstein einen Flugtag mit militärischer Flugschau zu veranstalten, wandte sich der rheinland-pfälzische Landtagsabgeordnete Dr. Gerhard Schmidt mit Schreiben vom 22. Dezember 1987 an den damaligen Bundesminister der Verteidigung Dr. Wörner. Er schlug vor, statt der geplanten Flugschau ein „amerikanisch-deutsches Freundschaftsfest" auf dem Flugplatz in Ramstein durchzuführen, und verwies dabei auf die schon früher von Seiten zahlreicher Kreis- und Kommunalparlamente dieser Region geäußerten Sicherheits- und Fluglärmbedenken. Er bat um Mitteilung,

„ob die Bundesregierung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach dem Luftverkehrsgesetz eine Gefährdung durch die Flugvorführungen für die öffentliche Sicherheit ausschließt„.

Der Parlamentarische Staatssekretär Würzbach beim Bundesminister der Verteidigung antwortete darauf mit Schreiben vom 8. März 1988 wie folgt:

„Sehr geehrter Herr Kollege!

Für Ihr Schreiben vom 22. Dezember 1987, in dem Sie sich gegen die Durchführung eines Flugtages in Ramstein im August dieses Jahres aussprechen, danke ich Ihnen.

Der nach dem Luftverkehrsgesetz zuständige Bundesminister der Verteidigung prüft jeden Einzelfall vor der Genehmigung militärischer Luftfahrtveranstaltungen bzw. Tagen der Offenen Tür sowohl der Bundeswehr als auch der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Verbündeten. Lärmbelastung und Sicherheit des Luftverkehrs werden dabei besonders berücksichtigt. Für den Flugtag im Ramstein liegen zwar noch nicht alle Planungsdaten vor, doch gehe ich davon aus, daß sich nach deren Prüfung keine Hinderungsgründe für die Durchführung ergeben werden.

Zwar ist nicht zu bestreiten, daß militärischer Flugbetrieb an Wochenenden mit Lärmbelastungen für die Anliegergemeinden von Flugplätzen verbunden ist, doch würde ein Verzicht auf Flugvorführungen bei einem Tag der Offenen Tür eines Einsatz-Flugplatzes der Zielsetzung der Veranstaltung zuwider laufen.

Das öffentliche Interesse an derartigen Veranstaltungen wird durch die regelmäßig in die Hunderttausende gehenden Zahlen von Besuchern bewiesen. Die Bürger unseres Landes, denen u. a. aufgrund der Tiefflugausbildung der Streitkräfte ein hohes Maß an Lärmbelastung zugemutet werden muß, haben als Staatsbürger ein Anrecht darauf, zu erfahren, wie die von ihnen aufgebrachten erheblichen finanziellen Mittel für die Verteidigung in Leistung und Fähigkeit umgesetzt werden.

Im übrigen ist der geplante Flugtag in Ramstein die einzige Veranstaltung dieser Art durch die US-Luftwaffe in der Bundesrepublik Deutschland in diesem Jahr.

Mit freundlichen Grüßen

Würzbach"

Nahezu gleichlautend war die Antwort des Bundesministers der Verteidigung — Fü L III 4 — vom 13. 6. 1988 auf eine Eingabe des Bürgermeisters der Verbandsgemeindeverwaltung Weilerbach; die ersten beiden Sätze von Absatz 2 dieses Schreibens sind — bis auf ein für die Aussage unwesentliches zusätzliches Wort — identisch mit denen des Absatzes 2 des Antwortschreibens an den Abgeordneten Dr. Schmidt. Auch dem Mitglied des Deutschen Bundestages Walter Kolbow, der sich — zugleich in seiner Funktion als Vorsitzender des Unterausschusses „Militärischer Fluglärm/Truppenübungsplätze" des Verteidigungsausschusses — an den Parlamentarischen Staatssekretär Würzbach gewandt hatte, wurde mit

Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs Würzbach vom 19. Mai 1988 mitgeteilt, daß „jeder Einzelfall" einer Flugveranstaltung der Genehmigung des Bundesministers der Verteidigung bedürfe und Lärmbelastung sowie Sicherheit des Luftverkehrs „besonders berücksichtigt" würden.

Alle Anwortschreiben des Bundesministers der Verteidigung waren von Oberstleutnant Schöllhorn verfaßt worden; das Schreiben an den Bürgermeister der Verbandsgemeinde Weilerbach ist auch von ihm unterzeichnet. Das vom Parlamentarischen Staatssekretär Würzbach unterzeichnete Schreiben vom 8. März 1988 war zuvor vom Referatsleiter Fü L III 4, Stabsabteilungsleiter Fü L III, Vertreter des Chef Stab Fü L sowie dem Stellvertreter des Inspekteurs der Luftwaffe mitgezeichnet worden. Der Absatz 2 des Entwurfs dieses Schreibens war im Zuge dieses Mitzeichnungsgangs von den höheren Vorgesetzten des Oberstleutnant Schöllhorn sprachlich neu gefaßt worden, ohne daß sich hierdurch der materielle Aussagegehalt der Entwurfsfassung veränderte.

Auf Grund der Eingabe des Abgeordneten Schmidt und vor Abfassung der Entwürfe der Antwortschreiben hatte sich Oberstleutnant Schöllhorn am 21. Januar 1988 telefonisch mit HQ USAFE in Verbindung gesetzt und den für die Öffentlichkeitsarbeit zuständigen Bearbeiter über die Widerstände aus dem politischen Raum informiert. Ihm wurde erklärt, daß HQ USAFE von den Einwänden aus dem politischen Raum wisse, aber an der Luftfahrtveranstaltung, die wie in den Vorjahren nach Standard-Verfahren ablaufen solle, festhalte. In weiteren fernmündlichen Gesprächen im Februar 1988 wurde Oberstleutnant Schöllhorn auch über Einzelheiten der geplanten Veranstaltung am 28. August 1988 von US-Seite informiert; ihm wurde erläutert, daß seit Jahren die gleichen allgemeinen Sicherheitsbedenken aus dem politischen Raum vorgebracht würden, die aber im Hinblick auf die hohen Sicherheitsvorkehrungen nicht geteilt würden.

IV. Aussagen des Bundesministers der Verteidigung zu Genehmigungsverfahren und Aussageerlaubnis

Da die Rechtsauffassung des Bundesministers der Verteidigung zum Genehmigungsverfahren auch Gegenstand der Überprüfung durch den Untersuchungsausschuß war, sollen nachfolgend die entsprechenden Aussagen des Bundesministers der Verteidigung zusammenfassend geschildert werden.

1. Zum Genehmigungsverfahren

Noch am Tag nach dem Flugunfall erklärte der Bundesminister der Verteidigung, daß die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein nach § 24 LuftVG genehmigungspflichtig gewesen sei; die Genehmigung sei auch erteilt worden. Eine vorherige, noch an demselben Tag korrigierte Presseverlautbarung des Sprechers des Bundesministers der Verteidigung wurde damit korrigiert. Bundesminister Prof. Dr. Scholz, der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Jungkurth, und der Abteilungsleiter Verwaltung und Recht, Ministerialdirektor Hildebrandt, haben als Zeugen vor dem Untersuchungsausschuß übereinstimmend bekundet, daß im Zuge des Anmelde- und Genehmigungsverfahrens nach der GAFO 1/84 die Genehmigung für die Luftfahrtveranstaltung nach § 24 LuftVG erteilt worden sei.

Insoweit wurden die dahingehenden Aussagen in der Sitzung des Verteidigungsausschusses am 8. September 1988 bekräftigt. Die Aussagen der weiter hierzu gehörten Zeugen des Bundesministeriums der Verteidigung und des Luftwaffenamtes decken sich hiermit.

Zum Ablauf des Genehmigungsverfahrens Ramstein haben insbesondere die Zeugen Generalleutnant Jungkurth und Ministerialdirektor Hildebrandt bekundet, daß in der Besprechung am 29. April 1988 zwischen den Vertretern des Luftwaffenamtes und des Bundesministeriums der Verteidigung die Genehmigungsentscheidung nach § 24 LuftVG gefallen sei. Die Anmeldung der Jahresvorhaben durch HQ USAFE mit Fernschreiben vom 1. Februar 1988 sei der erste Schritt, der in das Genehmigungsverfahren hineingeführt habe. HQ USAFE habe durch das NOTAM konkludent von der erteilten Genehmigung erfahren, sei darüber hinaus aber ausdrücklich in einem Ferngespräch Anfang August 1988 über die erteilte Genehmigung informiert worden. Die Zeugen Oberst i.G. Vogler (Stabsabteilungsleiter III des Führungsstabs der Luftwaffe), Generalleutnant Schmitz (Amtschef Luftwaffenamt) sowie die weiter gehörten Zeugen des Führungsstabs der Luftwaffe und des Luftwaffenamtes (Oberst i.G. Merkle, Oberstleutnant Schöllhorn) haben den Ablauf des Verwaltungsverfahrens in ähnlicher Weise geschildert. Oberst i.G. Vogler hat dabei auf die Frage, weshalb zunächst die Weisung des Bundesministers der Verteidigung — Fü L III 3 — vom 8. April 1988 als die Genehmigungsentscheidung nach § 24 LuftVG bezeichnet worden sei, einen Irrtum eingeräumt; unter dem 8. April 1988 sei in dem mehrstufig abgelaufenen Genehmigungsprozeß lediglich die Weisung über die Beteiligung der deutschen Luftwaffe an Veranstaltungen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit ergangen, unter dem 29. April 1988 dagegen die eigentliche Entscheidung nach § 24 LuftVG.

Der Zeuge Ministerialdirektor Hildebrandt hat allerdings Kritik daran zum Ausdruck gebracht, daß der Genehmigungsvorgang sich nur unzureichend in schriftlichen Vorgängen niedergeschlagen habe; er hat in dieser Hinsicht Verbesserungswürdigkeit des Verfahrens betont. Der Zeuge hat jedoch ausdrücklich hervorgehoben, daß — wie auch das Verfahren in seinen einzelnen Schritten und Phasen zu bewerten sein möge — eine luftverkehrsrechtliche Genehmigung nach § 24 LuftVG vorgelegen habe. Der Leiter des Informations- und Pressestabes des Bundesministeriums der Verteidigung habe vor der Presseverlautbarung am 29. August 1988 Rücksprache bei einem Mitarbeiter seiner Abteilung gehalten, die zu einer richtigen Darstellung der Rechtslage nicht genügt habe; deshalb sei eine Korrektur nötig gewesen.

Die Zeugen aus dem Bundesministerium der Verteidigung haben gegenüber dem Untersuchungsausschuß schließlich auch besonders auf das hohe Sicherheitsempfinden der US-Luftwaffe und allgemein auf die strengen Sicherheitsvorschriften bei militärischen Luftfahrtveranstaltungen hingewiesen, die z. T. durch entsprechende organisatorische Vorkehrungen höher als bei zivilen Luftfahrtveranstaltungen seien. Das STANAG 3533 stelle Mindest-Sicherheitsanforderungen für die Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen auf, die im Genehmigungsverfahren nicht nochmals festgelegt werden müßten.

2. Zu Ausnahmeerlaubnissen nach der Luftverkehrs-Ordnung

Bundesminister Prof. Dr. Scholz hatte in der Sitzung des Verteidigungsausschusses am 8. September 1988 auf die Frage nach dem Vorliegen einer Ausnahmegenehmigung nach § 8 Abs. 2 Satz 2 LuftVO erklärt, die erteilte Genehmigung der Luftfahrtveranstaltung als ganzes nach § 24 LuftVG umfasse auch Ausnahmegenehmigungen von bestimmten Detailbestimmungen. Abweichend von dieser Auffassung, die indirekt die Geltung der zur Durchführung des ersten Abschnitts des Luftverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen (wie der Luftverkehrs-Ordnung) zum Ausdruck bringt, haben sich der Bundesminister der Verteidigung und seine später vom Untersuchungsausschuß als Zeugen vernommenen Bediensteten dahin eingelassen, daß spezielle militärische Dienstvorschriften die allgemeinen Durchführungsvorschriften nach dem Luftverkehrsgesetz verdrängten und daher kein Raum für die in §§ 6, 8 LuftVO vorgesehenen Ausnahmegenehmigungen sei.

Der Zeuge Ministerialdirektor Hildebrandt hat insbesondere unter Hinweis auf ein Urteil des Bundesarbeitsgerichts vom 16. März 1983 (4 AZR 351/80) dargelegt, daß dem Bundesminister der Verteidigung nach § 30 Abs. 2 LuftVG die Luftverkehrsverwaltungskompetenz für den militärischen Flugverkehr einschließlich desjenigen der Alliierten in der Bundesrepublik Deutschland zustehe. Die vom Bundesminister der Verteidigung erlassenen Bestimmungen seien zwingendes öffentliches Luftrecht, das gleichwertig neben den allgemein gültigen Durchführungsvorschriften des Bundesministers der Verteidigung stehe und diese dort verdränge, wo spezielle militärische Bestimmungen erlassen worden seien. Für militärische Luftfahrtveranstaltungen seien derartige Spezialvorschriften durch das STANAG 3533 erlassen; dessen Regelungen verdrängten insbesondere die Vorschrift des § 8 LuftVO zum Kunstflugverbot, so daß eine Ausnahmegenehmigung hier nicht in Betracht komme.

B. Vorbereitung der Luftfahrtveranstaltung

Bereits seit Mitte 1987 war mit den Vorbereitungen für den Flugtag begonnen worden. Die 316. Air-Division hatte einen in der Folgezeit mehrfach überarbeiteten Operationsplan erlassen, in dem alle notwendigen Einsatzkomponenten zur Durchführung der Veranstaltung angesprochen waren. Für Vorbereitung und Durchführung verantwortlich waren die 316. Air Division und das ihr unterstellte 86. Tactical Fighter Wing. Mit dem Operationsplan (316. Air Division OPlan 316-12) wurden u. a. folgende Organisationelemente für den Flugtag gebildet:

- „Operations" (Einsatz): Planung, Organisation und Leitung der eigentlichen Flugvorführungen.
- „Logistics" (Logistik): Allgemeine logistische Unterstützung, einschließlich Kraftstoffversorgung, Transport usw. sowie medizinische Unterstützung.
- „Communication and air traffic control": (Fernmeldeverbindungen und Flugsicherung).
- „Flight Safety" (Flugsicherheit): Verteilung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Einhaltung der geltenden Bestimmungen und der zur Flugsicherheit festgelegten Richtlinien.
- „Security" (Sicherheit): Sicherheit der Einrichtungen und Gewährleistung der öffentlichen Ordnung während der Flugschau
- „Engineering and services" (technische und sonstige Dienstleistungen): Gewährung von Unterstützung innerhalb des allgemeinen infrastrukturellen Rahmens und Durchführung der erforderlichen Maßnahmen bei Unfällen.

Zum Gesamtleiter der geplanten Flugvorführungen wurde der stellv. Kommandeur des 86. Tactical Fighter Wing, Colonel Parlatore, bestimmt. Ihm wurde, über die Vorschriften des STANAG 3533 hinaus, ein Team von Stabsoffizieren zur Seite gestellt; ein sog. Flugschaukoordinator, Lieutenant Colonel Schmidt, wurde ernannt, den Lieutenant Colonel Blanco unterstützte. Projektoffizier für den Flugtag war Lieutenant Colonel Ingrassia.

Für die sanitätsdienstliche Versorgung während des geplanten Flugtages war der Kommandeur der Base-Clinic auf dem Flugplatz Ramstein verantwortlich. Zusätzlich wurde ein Projektoffizier und Koordinator für den Sanitätsdienst beauftragt. Wie bei vorangegangenen Luftfahrtveranstaltungen wurden vier Sanitätsstationen vorgesehen; diese Stationen sollten personell und materiell vom Deutschen Roten Kreuz und durch die USAFE ausgestattet werden. Für einen möglichen Massenanfall von Verletzten wurde Bereitschaft des US-Krankenhauses in Landstuhl angeordnet; neben den drei US-Sanitätshubschraubern auf dem Flugplatz war ein weiterer, bei diesem Krankenhaus stationierter Rettungshubschrauber für den Flugtag verfügbar.

Das Deutsche Rote Kreuz wurde am 22. Juni 1988 um Unterstützung wie in den Vorjahren gebeten; die Einzelheiten wurden in Besprechungen zwischen dem Deutschen Roten Kreuz und dem US-Koordinator für den Sanitätsdienst abgesprochen. Das Deutsche Rote Kreuz setzte für den Flugtag zwei Krankenwagen, zwei Notarztwagen und eine fahrbare Erste-Hilfe-Station ein und stellte sieben Ärzte und 90 Sanitäter zur Verfügung. Die USAFE setzte auf dem Flugplatz 9 Krankenwagen, 14 Ärzte und 82 Sanitäter ein. Außerhalb des Flugplatzes hatte das Deutsche Rote

Kreuz neun Krankenwagen, drei Ärzte und fünfundzwanzig weitere Sanitäter in Bereitschaft. In sechs weiteren Stationen des Deutschen Roten Kreuzes in den Nachbarorten wurden telefonische Bereitschaftsdienste angeordnet.

Im Juli 1988 nahm die 316. Air Division ferner Verbindung mit der deutschen Polizei auf und bat um Unterstützung wie in den Vorjahren. Den deutschen Polizeibeamten wurden auf dem Flugplatz Kontrollfunktionen und die Ausübung des Hausrechts gegenüber Störern übertragen. Friedlichen Demonstranten sollte nach dem ausdrücklichen Willen des US-Veranstalters der Zutritt gewährt werden. Die rheinland-pfälzische Polizei stellte für den Flugtag ca. 500 Polizeibeamte zur Verfügung. Auf dem Flugplatz Ramstein setzte der Veranstalter ca. 800 Soldaten der US-Militärpolizei ein. Diesen US-Sicherheitskräften wurden für den Flugtag auch Teilaufgaben im vorbeugenden Katastrophenschutz zugewiesen. Hierfür wurde auf dem Flugplatz eine Befehlszentrale mit einem Offizier und drei Mannschaften sowie eine Katastrophenschutz-Leitstelle, besetzt von einem Offizier und einem Soldaten, eingerichtet.

Diesen Leitstellen unterstand auch die Flugplatzfeuerwehr mit 56 im Einsatz befindlichen Feuerwehrleuten und 12 nach entsprechendem Einsatzplan an 9 verschiedenen Orten stationierten Feuerlösch- und Rettungsfahrzeugen. Der Einsatzplanung der 316. Air-Division für den vorbeugenden Katastrophenschutz lag der Katastrophenschutzplan des US-Krankenhauses Ramstein vom 1. Februar 1988 zugrunde. Darüber hinaus sah der Operationsplan der 316. Air-Division neben den eingerichteten Leit- und Kontrollstellen die Verbindungsaufnahme zu der deutschen örtlichen Katastrophenschutz-Leitstelle vor, die aus Anlaß des Flugtages in Miesenbach eingerichtet wurde. Dorthin wurde auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem US-Veranstalter und dem Hauptverwaltungsbeamten des Landkreises Kaiserslautern ein Verbindungsoffizier des US-Veranstalters entsandt.

Der Landkreis Kaiserslautern seinerseits hatte vorsorglich den Katastrophenschutz-Stab für diesen Flugtag teilaktiviert und verschiedene Krankenhäuser in der näheren und weiteren Umgebung, darunter auch die auf die Behandlung von Brand- und Explosionsopfern spezialisierte berufsgenossenschaftliche Unfallklinik in Ludwigshafen, auf den Flugtag hingewiesen. Gemäß § 23 des rheinland-pfälzischen Brand- und Katastrophenschutzgesetzes wurden den Krankenhäusern, die nicht der Aufsicht der Kreisverwaltung unterliegen, anheim gestellt, in eigener Zuständigkeit Vorsorgemaßnahmen zu treffen. Als Begründung für die Teilaktivierung des Katastrophenschutz-Stabes hatte der Landrat des Landkreises Kaiserslautern auf die besondere Gefahrenlage durch die Ansammlung einer großen Menschenmenge auf engem Raum, auch im Hinblick auf die geplanten Kunstflugvorführungen, hingewiesen. Im Rahmen der Aktivierung des vorbeugenden Katatstrophenschutzes hatte die Kreisverwaltung Kaiserslautern ferner mit Schreiben vom 28. Juli 1988 insgesamt sieben Organsiationen des regionalen Sanitäts-, Brand- und Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes auf die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein hingewiesen und gebeten, geeignete Vorsorgemaßnahmen zu treffen.

Am 27. August 1988 fand die Generalprobe des Flugtages statt. Das für die Flugvorführungen bestellte Team hatte zuvor die einzelnen Programmpunkte und Flugmanöver insbesondere auf Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen überprüft. Die teilnehmenden Besatzungen hatten hierzu entsprechende Banddiagramme über den genauen Flugweg der geplanten Manöver vorgelegt. Dem Flugschaukoordinator, Lieutenant Colonel Schmidt, war dabei das Cardioid-Manöver der „Frecce Tricolori" aus früheren Vorführungen bekannt. Für den anstehenden Flugtag hatten die „Frecce Tricolori" zwei sich ergänzende Banddiagramme vorgelegt, denen die geplanten Flugwege entnommen werden konnten. Zu dem letzten Teil des Cardioid-Manövers war aus den Banddiagrammen erkennbar, daß der Soloflieger nach Abschluß seines Loopings den Kreuzungspunkt der beiden anderen Formationen mit einer zeitlichen Verzögerung von ca. 3 bis 5 Sekunden und in ansteigender Flugbahn (mit einer Mindesthöhe von 100 — 300 feet) überfliegen sollte. Nach Überflug dieses Punktes sollte der Soloflieger den Zuschauerbereich überfliegen und in die Formation zurückkehren. Zu der Frage, welchen Flugweg des Solofliegers die US-Flugsicherheitsoffiziere ihrer Beurteilung zugrunde legten, wurden bei den Flugunfalluntersuchungen später zwar unterschiedliche Auffassungen geäußert; zur Überzeugung des Ausschusses steht jedoch fest, daß alle Offiziere, die die Flugwege überprüften, von einem tatsächlichen Überflug der Zuschauerbereiche ausgingen und unterschiedliche Auffassungen nur insoweit bestehen, wie es um die (subjektive) Absicht des Solofliegers, den Zuschauerbereich zu überfliegen, ging.

Bei der Generalprobe am 27. August 1988 wurden vom Kommandeur der 316. Air Division, Brigadegeneral Boese, dem Gesamtleiter und seinem Team alle Sicherheitsvorkehrungen und organisatorischen Vorbereitungen überprüft. Die nach STANAG 3533 vorgesehene Abstandsregelung zwischen Zuschauerbereich und Vorführungsachse der Luftfahrzeuge wurde von 700 feet auf 1 500 feet erhöht, weil Brigadegeneral Boese diesen letzteren Abstandswert, der in der AF Reg 60-18 niedergelegt ist, für sicherer hielt. Als für die teilnehmenden Piloten markante, aus der Luft deutlich sichtbare Linie für die Vorführungsachse wurde die sog. „Hot Cargo Pad"-Abstellfläche bestimmt, die in einer Entfernung von 1500 bis 1600 feet parallel zum Zuschauerbereich verläuft. Für die Mindestflughöhe der teilnehmenden Besatzungen galten die nationalen Mindesthöhenregelungen der Teilnehmer. Alle teilnehmenden Piloten wurden ferner am 27. August 1988 in Anwesenheit des Kommandeurs der 316. Air Division und des Gesamtleiters in die festgesetzten Flugbetriebsregeln eingewiesen. Zusätzlich wurde eine schriftliche Ausfertigung der Einweisung ausgehändigt.

Anschließend wurden alle am Flugtag geplanten Flugvorführungen geprobt und durch den Gesamtleiter mit seinem Team auf die Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen überprüft; Gegenstand dieser Überprüfung war auch das Programm der „Frecce Tri-

colori". Über die Ausführung dieses Manövers bei der Generalprobe liegen zwar unterschiedliche Aussagen der Beteiligten vor, weil die Betrachter die Flugmanöver von unterschiedlichen Standorten und mit unterschiedlicher Intensivität beobachteten. Es steht jedoch zur Überzeugung des Ausschusses fest, daß dieses Manöver vollständig geflogen wurde und eine nur unbedeutende Abweichung wegen der Wetterlage vorgenommen wurde. Die Abweichung bestand darin, daß der Solopilot bei seinem Looping vor Abschluß des Manövers in die Wolken geriet, dadurch eine Verzögerung in Kauf nehmen mußte und den Kreuzungspunkt der beiden Formationen statt mit der vorgesehenen Verzögerung von 3—5 Sekunden ca. 7—8 Sekunden später überflog. Der Gesamtleiter genehmigte darauf nach kurzer Besprechung mit seinen Offizieren diese, auch aus den eingereichten Banddiagrammen im Verlauf präzise erkennbare Vorführung der „Frecce Tricolori". Bei einer anderen Flugvorführung (des portugisischen Teams „Asas de Portugal") ordnete der Gesamtleiter eine Korrektur der Vorführungen an.

Auch die Sanitäts-, Brandschutz- und Katastrophenschutz-Vorbereitungen wurden am 27. August 1988 überprüft. Der Kommandeur der Base-Clinic inspizierte den Aufbau der vier vom US-Sanitätsdienst und dem Deutschen Roten Kreuz gemeinsam zu besetzenden Sanitätsstationen. Der Leiter der Flugplatzfeuerwehr wies die Mannschaften für die bereit gestellten 12 Feuerwehrfahrzeuge und zwei Führungsfahrzeuge anhand einer Karte näher ein. Außerdem nahm der für den Katastrophenschutz zuständige Kommandeur des 377. Combat Support Wing am Tag der Generalprobe mit den Leitstellen der Polizei, des Deutschen Roten Kreuzes und der Feuerwehr Verbindung auf und überprüfte die Koordination der deutschen und amerikanischen Leitstellen.

C. Die Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988

Vor einem Publikum von ca. 300 000 Personen fanden ab 11.00 Uhr des 28. August 1988 die Flugvorführungen statt. Für die Organisation des Flugtages hatte die 316. Air Division als Veranstalter umfangreiches Einsatz- und Unterstützungspersonal abgestellt. Daneben erfolgte die geplante Unterstützung durch deutsche Polizeibeamte und das Deutsche Rote Kreuz. Der Flugtag verlief bis zu dem Flugunfall reibungslos.

Zum Abschluß der Flugvorführungen startete 15.40 Uhr die italienische Kunstflugstaffel der „Frecce Tricolori". Bei dem Cardioid-Manöver kam es zu dem folgenschweren Flugunfall, indem der Soloflieger die Flugbahn der sich begegnenden beiden Teilformationen zum gleichen Zeitpunkt kreuzte. Das Luftfahrzeug des Solofliegers kollidierte mit zwei Flugzeugen der Fünferformation, die anschließend ca. 200 m westlich des „Hot Cargo Pad" in Fortsetzung ihrer ursprünglichen Flugbahn abstürzten. Der von einem Luftfahrzeug abgerissene rechte Flügel traf einen dort plazierten Rettungshubschauer, wobei dieser schwer beschädigt und ein Besatzungsmitglied schwer verletzt wurde. Das brennende Luftfahrzeug des Solofliegers, dessen gesamter Vorderteil bei dem Zusammenstoß abgerissen worden war, schlug in Fortsetzung seiner Flugbahn etwa 30 m vom Pistenrand auf dem Boden vor den Zuschauern auf und rutschte in den Zuschauerbereich. Die drei Piloten der abgestürzten Luftfahrzeuge wurden sofort getötet. Zwei weitere Luftfahrzeuge der Teilformationen wurden durch Trümmer der anderen leicht beschädigt, konnten aber anschließend auf dem Ausweichflugplatz Sembach sicher gelandet werden.

Als Ursache der Kollision steht aufgrund des gemeinsamen Untersuchungsberichts der trinationalen Unfalluntersuchungskommission, an dessen Richtigkeit der Untersuchungsausschuß keinen Zweifel hat, menschliches Versagen des voll einsatzfähigen Solopiloten fest. Der Solopilot hatte in der anfänglichen Steigphase des Cardioid-Manövers eine größere Höhe als die beiden Hauptgruppen erreicht und versuchte, durch eine scharfe Bahnkorrektur und eine extreme Erhöhung der Fluggeschwindigkeit im vertikalen Flugteil seinen Rückstand auszugleichen. In der Annahme, daß er auch nicht den üblichen horizontalen Abstand (nämlich ca. 1400 feet) von der Bahnebene der beiden Hauptgruppen hatte, reduzierte er später die Leistung auf ein Minimum und fuhr die Bremsklappen aus, während er seine abwärtsgerichtete Flugbahn entlang einer nahezu vertikalen Linie fortsetzte. Er fing das Luftfahrzeug auf einer Höhe von 108 feet über der Piste und etwa 560 bis 600 feet von dem Kreuzungspunkt der beiden Formationen ab. Anschließend folgte das Luftfahrzeug des Solofliegers ca. 435 bis 530 feet einer ansteigenden Flugbahn. An diesem Punkt erkannte der Pilot anscheinend, daß ein Zusammenstoß unmittelbar bevorstand und unternahm in letzter Sekunde einen verspäteten und unzureichenden Versuch, das Luftfahrzeug hochzuziehen. Der damit bewirkte Höhengewinn reichte nicht aus, um der sich von rechts in einer praktisch horizontalen Bahn nähernden Fünferformation nach oben auszuweichen, so daß es zu dem Zusammenstoß kam.

Beim Aufprall des Luftfahrzeugs des Solofliegers explodierten dessen Tanks und das austretende Kerosin entfachte einen Feuerball, der zusammen mit Flugzeugteilen in Bruchteilen von Sekunden den Zuschauerbereich bis zu einer Tiefe von mindestens 100 m erfaßte. Durch Feuer und Splitter des Luftfahrzeugs wurden 31 Zuschauer getötet und ca. 500 verletzt. In der Folgezeit erlagen 36 weitere Zuschauer ihren erlittenen Verletzungen. Infolge ihrer Verletzungen und des Unfallschocks brachte später eine Frau ihr Kind tot zur Welt. Eine große Anzahl der Verletzten wird dauerhafte gesundheitliche Schäden im wesentlichen aufgrund schwerer Brandverletzungen zu tragen haben. Nachwirkende schwere Folgen in psychosomatischer Hinsicht können in ihrem vollen Ausmaß heute noch nicht abschließend bewertet werden.

Die Besatzungen der Feuerlöschfahrzeuge, die den Flugunfall um 15.45 Uhr von ihren Einsatzplätzen aus beobachtet hatten, erreichten etwa 2 Minuten später die Brandherde und hatten um 15.59 Uhr alle Brände gelöscht. Anschließend unterstützten die Feuerwehrleute das Sanitätspersonal bei der Bergung und Ver-

sorgung der Verletzten, wegen der Gefahr der Explosion von Treibsätzen der Schleudersitze in den abgestürzten Maschinen zum Teil unter Lebensgefahr. Auch die Sanitätsdienste, die Zeugen des Flugunfalls geworden waren, begannen sofort mit den Rettungsmaßnahmen, die sich unter den gegebenen Umständen, vor allem wegen der anfänglich unübersichtlichen Situation, der panikartigen Reaktion der unmittelbar an der Absturzstelle befindlichen Zuschauer, der extremen Hitzeentwicklung und der Art der Verletzungen außerordentlich schwierig gestalteten. Über die auf dem Fluplatz eingerichteten Funk- und Notruffrequenzen wurde jede verfügbare sanitätsdienstliche Unterstützung angefordert. Der Leiter der Katastrophenbereitschaft, der Kommandeur des 377. Combat Support Wing, befahl über Funk die sofortige Besetzung der Katastrophen-Einsatzgruppe und aller Stellen für die Katastrophenbekämpfung. Der Base-Clinic wurde befohlen, das gesamte verfügbare Sanitätspersonal einzusetzen. Darüber hinaus wurden sofort Freiwillige aus der Zuschauermenge zur Unterstützung des Sanitätspersonals bei der Betreuung der Verletzten gesucht; acht Ärzte, ungefähr ein Dutzend Krankenschwestern und eine nicht mehr feststellbare Anzahl von sonstigen freiwilligen Helfern kamen so zusätzlich zum Einsatz. Die Verletzten wurden im wesentlichen in den vier eingerichteten Sanitätsstationen erstversorgt. Eine weitere Verletzten-Sammelstelle wurde zusätzlich eingerichtet. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme durch den Untersuchungsausschuß sind präzise Angaben darüber, wieviele Verletzte auf dem Flugplatz Ramstein erstversorgt wurden, nicht möglich. In einigen Fällen wurde auf die Erstversorgung verzichtet und stattdessen der (ca. 2—3 Minuten dauernde) Lufttransport zum US-Krankenhaus in Landstuhl durchgeführt. Eine große Anzahl der Verletzten erreichte auf eigene Initiative oder durch private Hilfe umliegende Krankenhäuser.

Die Besatzung eines der intakten US-Rettungshubschrauber auf dem Flugplatz forderte sofort nach dem Flugunfall zusätzliche Hubschrauberunterstützung beim US-Krankenhaus in Landstuhl an und begann unmittelbar danach mit dem Abtransport der Verletzten. Einige Minuten später trafen zwei weitere Hubschrauber (der rheinland-pfälzischen Polizei und des US-Krankenhauses in Landstuhl) auf dem Flugplatz ein. Innerhalb der ersten Stunde nach dem Flugunfall kamen 10 weitere Hubschrauber der US-Armee, der deutschen Polizei, der Bundeswehr und der zivilen Rettungsorganisationen zum Einsatz. Danach standen noch zusätzliche 4 Hubschrauer zur Verfügung. Auf dem Luftwege wurden 169 Verletzte in die umliegenden Krankenhäuser transportiert, wobei zunächst schwerpunktmäßig das medizinische Zentrum der US-Armee in Landstuhl angeflogen wurde. Je nach der dort für notwendig gehaltenen medizinischen Versorgung wurde eine Vielzahl von Verletzten in andere Krankenhäuser oder Spezialkliniken weitergeleitet. Weitere, überwiegend geringfügig Verletzte wurden in deutschen oder US-Krankenwagen oder in sonstigen verfügbaren Fahrzeugen abtransportiert. Aufgrund der unstrittigen Angaben des Deutschen Roten Kreuzes steht fest, daß bereits 96 Minuten nach dem Flugunfall alle Verletzten vom Flugplatz abtransportiert waren. Insgesamt 336 Verletzte sind am Unfalltag in Krankenhäuser der Umgebung des Unfallortes gebracht worden. Krankenhäuser der näheren Umgebung, in die jeweils eine beträchtliche Anzahl von Verletzten eingewiesen worden war, wurden dabei bis an die Grenzen ihrer peronellen und materiellen Möglichkeiten gefordert. Am 1. September 1988 befanden sich noch 172 Unfallverletzte in 46 Krankenhäusern, davon 24 Patienten in Krankenhäusern außerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Zahlreiche Verletzte wurden im Verlauf der nächsten fünf Tage nach dem Unglück in andere Krankenhäuser, zum Teil Spezialkliniken, gebracht.

Im Rahmen der Rettungsmaßnahmen war die SAR-Leitstelle der Bundeswehr in Goch um 16.01 Uhr von der Einsatzleitstelle des Landkreises Kaiserslautern über einen Flugunfall in Ramstein in Kenntnis gesetzt worden; nähere Angaben über das Ausmaß und die genaue Anzahl der Verletzten konnten dabei nicht gemacht werden. Darauf erteilte die SAR-Leitstelle um 16.02 Uhr Einsatzbefehl an die beiden auf dem Flugplatz Pferdsfeld und beim Bundeswehr-Zentralkrankenhaus in Koblenz stationierten SAR-Hubschrauber, die auch sofort nach Ramstein starteten. Um 16.12 Uhr wurde der SAR-Leitstelle von der Einsatzleitstelle Ramstein mitgeteilt, daß durch den Flugzeugabsturz mindestens 40 bis 50 Personen verletzt seien; darauf ordnete die SAR-Leitstelle den Einsatz eines in Mendig stehenden Transporthubschraubers CH-53 an, der zuvor ein Team von 8 Ärzten und 4 Sanitätssoldaten mit entsprechendem Material zur Versorgung von Brandverletzten aufnehmen mußte. Die beiden SAR-Rettungshubschrauber landeten um 16.25 Uhr und 16.37 Uhr in Ramstein und unterstützten die Rettungsarbeiten. Der Tranport-Hubschrauber CH-53 kam in Ramstein nicht mehr zum Einsatz und wurde zum US-Krankenhaus in Landstuhl umgeleitet. Auf dem Rückflug nach Koblenz transportierte er fünf Schwerverbrannte ins Verbrennungszentrum des Bundeswehr-Zentralkrankenhauses Koblenz.

Der Kommandeur des Verteidigungskreiskommandos 453, der bei dem Flugtag zugegen war, begab sich nach dem Flugunfall in die gemeinsame Einsatzzentrale der Security-Police des Flugplatzes Ramstein und der deutschen Polizei und bot von dort aus dem Katastrophenschutzstab des Landkreises Kaiserslautern telefonisch Hilfe an. Über den Offizier vom Führungsdienst des Verteidigungskreiskommandos 453 veranlaßte er, daß auf Abruf des Leiters des Katastrophenschutzstabes des Landkreises Kaiserslautern 14 Fahrzeuge und 30 Mann zum US-Krankenhaus in Landstuhl in Marsch gesetzt wurden.

Die rheinland-pfälzische Polizei richtete auf dem Flugplatz Ramstein zunächst eine vorläufige Vermißtensammelstelle ein, deren Aufgaben nach Abtransport der Verletzten durch den Katastrophenschutzstab des Landkreises Kaiserslautern fortgeführt wurden. Die Polizei sperrte im übrigen den Verkehr zum Flugplatz Ramstein, richtete eine Katastrophenroute für die Fahrzeuge ein und stellte Kradfahrer als Lotsen für die Rettungsfahrzeuge zur Verfügung. Der Katastrophenschutzstab des Landkreises Kaiserslautern ermittelte über die Zentrale Anlaufstelle „Schwerbrandverletzte" in Hamburg freie Betten für die Aufnahme dieser Fälle.

D. Maßnahmen nach dem Flugunfall

I. Melde-/Informationsflüsse

Zu den wesentlichen Informationsflüssen im Bereich der Bundeswehr und im Bundesministerium der Verteidigung hat der Untersuchungsausschuß anhand einer vom Bundesminister der Verteidigung vorgelegten Auflistung, an deren Glaubhaftigkeit sich keinerlei Zweifel ergeben haben, folgenden chronologischen Ablauf ermittelt:

- 15.45 Uhr Flugunfall in Ramstein
- 16.01 Uhr Rettungsleitstelle Kaiserslautern alarmiert SAR-Leitstelle Goch; dabei ist lediglich von mehreren Verletzten die Rede
- 16.02 Uhr SAR-Leitstelle Goch gibt Einsatzbefehl für SAR-Hubschrauber in Pferdsfeld und Koblenz
- 16.05 Uhr Meldung von Einsatzleitstelle Kaiserslautern an Polizei-Führungs-Gruppe Düren in Nörvenich: Flugtag Ramstein Flugunfall. Zwei Militärmaschinen sind zusammengestoßen; mit Zuschauerfolgen; Ausmaß unbekannt
- 16.09 Uhr SAR-Leitstelle Goch informiert den Offizier vom Stabsdienst des Luftwaffenamtes in Wahn über den bis dahin vorliegenden Informationsstand
- 16.10 Uhr Lagezentrum Rheinland-Pfalz informiert Offizier vom Dienst des Wehrbereichskommandos IV in Mainz über den Flugunfall
- 16.12 Uhr Einsatzleitstelle Ramstein informiert SAR-Leitstelle Goch: 40 bis 50 Personen verletzt; Landstuhl hat Hubschrauber eingesetzt
- 16.13 Uhr SAR-Leitstelle Goch nimmt Voralarmierung einer CH-53 des Heeresfliegerregiments 35 in Mendig vor
- 16.16 Uhr Rettungsleitstelle Kaiserslautern informiert SAR-Leitstelle Goch: Crash war 15.45 Uhr; drei Luftfahrzeuge; mehrere schwerverletzte Zuschauer; Krankenhäuser verständigt. Goch informiert: zwei SAR-Hubschrauber im Anflug
- 16.19 Uhr SAR-Leitstelle Goch alarmiert CH-53 des Heeresfliegerregiments 35 in Mendig und fordert beim Bw-Krankenhaus in Koblenz Notfallteam für CH-53 an
- 16.23 Uhr Einsatzleitstelle Ramstein fordert bei SAR-Leitstelle Goch alles, was verfügbar ist, an.
- 16.25 Uhr SAR-Hubschrauber Pferdsfeld landet in Ramstein
- 16.25 Uhr Offizier vom Stabsdienst des Luftwaffenamtes informiert Generalstabsoffizier vom Dienst des FüL/BMVg über Eingang der Meldung der SAR-Leitstelle Goch: Absturz von zwei italienischen Luftfahrzeugen bei Flugtag Ramstein; Erkenntnisse über Personen-/Sachschäden liegen nicht vor
- 16.30 Uhr DPA-Meldung 173 trifft im Bereitschaftszentrum/BMVg ein: Zusammenstoß bei Kunstflug; möglicherweise 100 Verletzte. Bereitschaftszentrum/BMVg hält Rückfrage beim Lagezentrum des BMI; dort Bestätigung ohne ergänzende Information
- 16.32 Uhr Kommandeur VKK 453 alarmiert von Flugplatz Ramstein aus den Offizier vom Führungsdienst des VKK 453
- 16.34 Uhr Offizier vom Führungsdienst des VKK 453 bietet dem Stab beim Hauptverwaltungsbeamten des Landkreises Kaiserslautern Unterstützung mit Krankentransport und Bettenkapazität an
- 16.35 Uhr Bereitschaftszentrum informiert Generalstabsoffizier vom Dienst des FüL über die vorliegende dpa-Meldung von 16.30 Uhr
- 16.36 Uhr SAR-Leitstelle fragt beim Zentralen Bettennachweis für Verbrennungen in Hamburg nach
- 16.36 Uhr Offizier vom Führungsdienst des VKK 453 alarmiert von zu Hause aus das Sanitätszentrum 420 in Zweibrücken
- 16.37 Uhr SAR-Hubschrauber aus Koblenz landet in Ramstein
- 16.40 Uhr Bereitschaftszentrum informiert Adjutant des Ministers über die DPA-Meldung von 16.30 Uhr; Minister wird durch persönlichen Referenten informiert
- 16.45 Uhr/16.48 Uhr Information von Sts Dr. Pfahls und Parl Sts Würzbach über Sachstand durch Bereitschaftszentrum
- ca. 16.49 Uhr Information Generalinspekteur durch Bereitschaftszentrum, über Adjutant
- 16.50 Uhr Stab beim Hauptverwaltungsbeamten des Landkreises Kaiserslautern fordert bei VKK 453 Krankentransportkapazität an
- 16.53 Uhr Generalstabsoffizier vom Dienst informiert Inspekteur der Luftwaffe über bislang bekannten Sachstand
- 16.54 Uhr SAR-Leitstelle nimmt Verbindung mit Einsatzleitstelle Ramstein auf und weist darauf hin, daß CH-53 und Ärzteteam kommen; Hinweis auf Telefonnummer der Zentralen Bettenvergabe in Hamburg; Einsatzleitstelle Ramstein erwidert, daß nach letzten Meldungen Verletzte ausreichend versorgt seien und keine neuen Kräfte zu alarmieren sind
- 16.55 Uhr Offizier vom Führungsdienst des VKK 453 gibt Auftrag an Sanitätszentrum 420 in Zweibrücken, alle verfügbaren Kräfte in Marsch zu setzen
- ca. 17.00 Uhr Bereitschaftszentrum informiert Sts Prof. Dr. Timmermann über Sachstand
- 17.05 Uhr SWF 3/Nachrichten: drei Maschinen abgestürzt, gesicherte Information: drei tote Piloten, ein toter Zuschauer, 30 Schwerstverletzte
- 17.06 Uhr Generalstabsoffizier vom Dienst des FüL erhält Kenntnis von folgender Meldung des VKK 453 in Zweibrücken: 25 Tote, viele Schwerver-

letzte, Rettungshubschrauber zur Unfallstelle unterwegs. Generalstabsoffizier vom Dienst informiert General Flugsicherheit der Bundeswehr

— ca. 17.10 Uhr Eingang DPA-Meldung bei Bereitschaftszentrum/BMVg: italienisches Flugzeug stürzte in Zuschauermenge; Tote und offenbar mehrere Hundert Verletzte.

Neben diesen vorgenannten, wichtigsten Informationsprozessen gab es eine Reihe weiterer, nebenherlaufender und nachfolgender Meldungen innerhalb des Bundesministeriums der Verteidigung und unter den beteiligten zivilen und militärischen Stellen. Diese Meldungen sind jedoch für die Beurteilung des hier zur Debatte stehenden Sachverhalts nicht von Gewicht.

II. Folgemaßnahmen

Bundesminister Prof. Dr. Scholz ordnete noch am 28. August 1988 (um ca. 17.50 Uhr) an, daß der Flugtag des Jagdbombergeschwaders 32 in Lechfeld, der für den 25. September 1988 geplant war, abgesagt wird.

Am 29. August 1988 informierte sich Bundesminister Prof. Dr. Scholz in Ramstein über das Ausmaß des Unglücks und die Versorgung von Unfallopfern im Krankenhaus in Landstuhl. In Gesprächen mit US-Botschafter Burt, NATO-Oberbefehlshaber Galvin und dem Oberbefehlshaber der Alliierten Luftstreitkräfte in Mitteleuropa Kirk wurde vereinbart, daß auch der Flugtag der US-Luftwaffe in Hahn/Bitburg, der für den 4. September 1988 geplant war, abgesagt wird.

Am 29. August 1988 wurde nach den Bestimmungen des NATO-einheitlich geltenden STANAG 3533 eine trinationale Unfalluntersuchungskommission zur Aufklärung des Flugunfalls unter der Leitung des deutschen Generals für Flugsicherheit der Bundeswehr eingesetzt.

Noch am 29. August 1988 entschied der Bundesminister der Verteidigung, daß Kunstflugvorführungen militärischer Flugzeuge in der Bundesrepublik Deutschland verboten sind. Zum STANAG 3533 wurde darauf am 5. Oktober 1988 ein entsprechender Vorbehalt eingebracht. Ferner entschied der Bundesminister der Verteidigung am 29. August 1988, daß militärische Flugtage oder die Teilnahme deutscher Streitkräfte an zivilen Flugtagen bis auf weiteres nicht mehr genehmigt werden.

Durch Weisung des Bundesministers der Verteidigung vom 29. August 1988 wurde weiterhin eine Arbeitsgruppe der Luftwaffe eingesetzt, die in Zusammenarbeit mit den Alliierten Vorschläge für die zukünftige Gestaltung von Tagen der Offenen Tür für die Luftstreitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland erarbeiten sollen.

Am 30. August 1988 wurde der gesamte militärische Flugbetrieb bis zur Trauerfeier in Ramstein am 3. September 1988 eingeschränkt. Am 6. September 1988 wurde ferner der Flugbetrieb im Rahmen der Übung „Cold Fire" in Rheinland-Pfalz eingeschränkt.

Am 16. September 1988 setzte der Bundesminister der Verteidigung die sog. „Steinhoff-Kommission" ein, die die Grenzen und Kriterien zwischen Kunstflug, militärischem Flugbetrieb zu Demonstrationszwekken und militärischem Flugbetrieb im Rahmen der üblichen Einsatzausbildung untersuchen sollte. Der Abschlußbericht der Kommission wurde dem Bundesminister der Verteidigung am 16. Januar 1989 vorgelegt; er wurde im Rahmen der Beweisaufnahme des Untersuchungsausschusses beigezogen.

Bundesminister Prof. Dr. Scholz hat zu den weiteren Folgemaßnahmen im übrigen vor dem Untersuchungsausschuß folgendes ausgeführt:

> Militärische Flugtage in der Bundesrepublik Deutschland werden solange nicht genehmigt, wie die Entscheidung über das „ob" und „wie" künftiger Flugtage auf der Grundlage der Empfehlungen der „Steinhoff-Kommission", der gemeinsamen Alliierten Arbeitsgruppe und des Untersuchungsausschusses nicht vorliegt. Ferner sollen alle formellen und materiellen Vorschriften zur Genehmigung und Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen im Hinblick auf Sicherheitsaspekte überprüft werden. Außerdem sollen die „Richtlinien für sanitätsdienstliche Hilfeleistungen der Bundeswehr bei Naturkatastrophen und besonders schweren Unglückfällen" im Hinblick auf die Versorgung einer großen Zahl von Brandopfern überprüft werden.

E. Entschädigungsverfahren

Aufgrund der Aussage des Innenministers des Landes Rheinland-Pfalz vor dem Untersuchungsausschuß sowie nach einem Bericht des Bundesministers der Finanzen in der 62. Sitzung des Verteidigungsausschusses am 15. Februar 1989, deren Protokoll der Untersuchungsausschuß beigezogen hat, steht zum — einstweiligen — Stand der Entschädigungsverfahren folgendes fest:

Aufgrund des Flugunfalls in Ramstein wurden 1458 Entschädigungsanträge gestellt; davon entfielen 1290 auf Personenschäden. Die Antragsfrist zur Stellung von Entschädigungsansprüchen war bis Ende November abgelaufen. Bis zum 9. Februar 1989 waren etwa 9,5 Mio. DM an Vorauszahlungen zum Zwecke schneller Hilfe geleistet worden. Die Abwicklung der Entschädigungsansprüche lief problemlos; begründete Beschwerden sind nicht bekannt geworden. Es gab keinen Anlaß zum Eingreifen von Seiten des Bundes im Rahmen seiner Rechtsaufsicht.

Die Katastrophe von Ramstein gibt jedoch Anlaß, das Haftungsrecht des Bundes zu überprüfen und neu zu regeln. Denn mögliche Verbesserungen der Entschädigungsleistungen (z. B. Berechnung der Entschädigung nach Wiederbeschaffungs-, nicht nach Zeitwert bei Sachschäden) können nur im Rahmen einer einheitlichen Neuregelung des Haftungsrechtes des Bundes erreicht werden.

2. Unterabschnitt:

Die Luftfahrtveranstaltung in Nörvenich

Vorbemerkung zum Untersuchungsgegenstand

Wie schon in der „Vorgeschichte" näher dargelegt, beschloß der Untersuchungsausschuß in seiner konstituierenden Sitzung am 21. September 1988, über die Abklärung der Zusammenhänge bei der Flugunfallkatastrophe von Ramstein hinaus auch die näheren Umstände bei und im Zusammenhang mit der Flugveranstaltung in Nörvenich am 28. August 1988 in seine parlamentarische Überprüfung einzubeziehen. Die Gründe für diese Entscheidung ergaben sich insbesondere daraus, daß trotz des schweren Unglücks am selben Tage bei der Flugveranstaltung der 316. US-Air-Division in Ramstein der Flugtag in Nörvenich nicht abgebrochen und das nach Abschluß des Flugtages vorgesehene Hallenfest für Geschwaderangehörige, beteiligte Luftfahrzeugbesatzungen und für Personen aus dem regionalen Bereich von Nörvenich, die zum Gelingen des Flugtages beigetragen hatten, nicht abgesagt worden war. Gegenstand der Beweisaufnahme war dabei auch, ob bei der Flugveranstaltung in Nörvenich ähnliche Manöver wie die Flugfigur des „Durchstoßenen Herzens" der „Frecce Tricolori" in Ramstein geflogen wurden und ob es sich dabei — entgegen den vorherigen Aussagen des Bundesministers der Verteidigung — um Kunstflug handelte.

A. Vorbereitung der Luftfahrtveranstaltung

I. Planung, Genehmigung und Geschwaderbefehl

Die Planung für den Tag der offenen Tür mit einer Fülle von Flugvorführungen in Nörvenich anläßlich des 30jährigen Bestehens des dort stationierten Jagdbombergeschwaders 31 „Boelcke" begann bereits im Frühjahr 1987, um rechtzeitig verbindliche Vorabsprachen und Einplanungen sicherzustellen. Am 12. Mai 1987 stellte der damalige Kommodore, Oberst Böttcher, auf dem Dienstweg den Antrag zur grundsätzlichen Genehmigung des Tages der offenen Tür in Verbindung mit einer fliegerischen Großveranstaltung. Mit Fernschreiben vom 7. August 1987 teilte der Führungsstab der Luftwaffe, Fü L III 3, dem Luftflottenkommando mit, daß die beantragten Großflugtage des Jagdbombergeschwaders 31 in Nörvenich am 28. August 1988 für den Bereich Nord und des Jagdbombergeschwaders 32 in Lechfeld am 24. September 1988 für den Bereich Süd aus Anlaß der 30jährigen Wiederkehr der Indienststellung beider Geschwader durch den Inspekteur im Grundsatz genehmigt worden seien. Diese Mitteilung wurde noch am gleichen Tage unter anderem an das Jagdbombergeschwader 31 in Nörvenich weitergegeben.

Danach setzte durch das Geschwader ein kontinuierlicher und gezielter Vorbereitungsprozeß für den Flugtag ein, der mit der erfolgreichen Durchführung des Flugtages am 28. August 1988 seinen Abschluß fand. So wurde mit Organisationsbefehl 1/87 vom 8. September 1987 ein Arbeitsstab gem. Nr. 204 der Zentralen Dienstvorschrift (ZDv) 44/31 zur Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung anläßlich des 30jährigen Bestehens eingesetzt.

Zum Leiter des Arbeitsstabes und zum Gesamtleiter gem. Nr. 201 der ZDv 44/31 ernannte der Kommodore seinen Vertreter, Oberstleutnant Schulte-Bisping. Diesem wurden auf der Grundlage von Nr. 203 der ZDv 44/31, jeweils unter Benennung eines verantwortlichen Leiters, die Projektgruppen

- Flugdienstleiter/Flugbetrieb
- Sprungdienst
- Flugsicherheit/ SAR/ Brandschutz
- Flugsicherung
- Geophysikalischer Beratungsdienst
- Sanitätsdienst
- Flugzeugtechnik/ Static Display/ Waffen, Gerät, Sonder ausstellung
- Verkehrsdienst
- Presse-/ Öffentlichkeitsarbeit
- Absperrdienst/ Militärische Sicherheit
- Werbung, Ehrengäste/ Veranstaltungen
- Verwaltung/ Versorgung/ Verbindung und Standortverwaltung
- Verpflegung
- Betreuung

zugeordnet.

In der Folgezeit wurden seitens des Geschwaders die sehr intensiven Bemühungen fortgesetzt, für den Flugtag ein möglichst attraktives Programm unter Beteiligung von Luftfahrzeugen aus den Teilstreitkräften Heer, Luftwaffe und Marine der Bundeswehr sowie der verbündeten und befreundeten Luftstreitkräfte des Auslandes sicherzustellen. Unter anderem beantragte das Geschwader beim Führungsstab der Luftwaffe, abweichend von der Regelung in Ziffer 9 der „Weisung für die Luftwaffe 3301 vom 4. März

1987" bei der Flugveranstaltung zwei Kunstflugstaffeln zuzulassen. Nach dieser Weisung war lediglich die Möglichkeit der Teilnahme einer Kunstflugformation bei einer Flugveranstaltung der Luftwaffe gegeben. Die dabei vom Geschwader favorisierten Kunstflugformationen waren in erster Linie die „Frecce Tricolori" der italienischen Luftwaffe und zusätzlich entweder die „Red Arrows" der Royal Air Force oder die „Patrouille de France", die Kunstflugformation der französischen Luftwaffe.

Der Führungsstab der Luftwaffe, Fü L III 3, lehnte den Antrag des Jagdbombergeschwaders 31 auf Zulassung einer zweiten Kunstflugstaffel am 18.12.1987 mit der Begründung ab, die vom Inspekteur der Luftwaffe nach der o.a. Weisung 3301 für die Luftwaffe verfügte Einschränkung, nämlich nur eine Kunstflugstaffel an Flugveranstaltungen der Luftwaffe zu beteiligen, sehe keine Ausnahmegenehmigung vor.

Dem Jagdbombergeschwader 31 gelang es in der Folgezeit jedoch nicht, die Teilnahme auch nur einer der drei vorgenannten Kunstflugstaffeln zu erreichen. Dabei hatte sich die italienische Kunstflugstaffel der „Frecce Tricolori" für die Einladung des US-Veranstalters für den Flugtag am gleichen Tage in Ramstein entschieden.

Im März 1988 gelang es dem Geschwader, das Vorführungsteam „Aguilas" der spanischen Luftwaffe für den Flugtag am 28.8.1988 zu verpflichten. Bei dieser Formation handelt es sich um eine Gruppe spanischer Fluglehrer, die mit sieben Serienflugzeugen des Typs CASA 101 Ausschnitte ihres Übungsprogramms im Formationsflug in komprimierter Weise darbieten. Die Piloten sind hauptamtlich als Fluglehrer der spanischen Flugschule in Sankt Javier in der Nähe von Murcia (Spanien) eingesetzt. Übung und Durchführung von Demonstrationsprogrammen in der am 28. August 1988 bei der Flugveranstaltung in Nörvenich gezeigten Art nehmen nur einen kleinen Teil ihrer normalen Tätigkeit in Anspruch. Diese Feststellungen zur Einordnung der „Aguilas" haben sich nach dem Ergebnis der entsprechenden Beweisaufnahme im Untersuchungsverfahren bestätigt.

Am 6. Juni 1988 legte das Luftflottenkommando unter Bezugnahme auf Nr. 217 der ZDv 44/31 den Rahmenplan für den Tag der offenen Tür auf dem Dienstweg zur Genehmigung vor. Durch Verfügung des Führungsstabes der Luftwaffe, Fü L III 3, vom 15. August 1988 wurde die Flugveranstaltung in Nörvenich mit dem im Rahmenplan vorgelegten Vorführungsprogramm gem. § 24 des Luftverkehrsgesetzes i.V.m. Nr. 219 der ZDv 44/31 genehmigt. Auf die Einhaltung der Bestimmungen des Flugbetriebshandbuches und der Sicherheitsbestimmungen der ZDv 44/31 wurde ausdrücklich hingewiesen.

Da das zusammen mit dem Rahmenplan am 6. Juni 1988 vorgelegte und am 15. August 1988 durch den Führungsstab Luftwaffe genehmigte Programm zwischenzeitlich in einigen Punkten abgeändert werden mußte, legte das Geschwader am 26. August 1988 ein aktualisiertes Programm für die Flugveranstaltung in Nörvenich auf dem Dienstweg vor.

Mit Wirkung vom 15. Juli 1988 war Oberst Hoppe, der zuvor fast fünf Jahre als ranghöchster deutscher Offizier unter der entsprechenden Funktionsbezeichung „Dienstältester Deutscher Offizier" in der trinationalen Tornadoausbildung in Cottesmore/England tätig war, als neuer Geschwaderkommodore in Nörvenich eingesetzt worden. Oberst Hoppe trat seinen Dienst am 25. Juli 1988 im Geschwader in Nörvenich an. Vom 2. bis 23. August 1988 nahm er mit kurzen Unterbrechungen an der Tornado-Waffenausbildung beim Jagdbombergeschwader 33 in Jever teil. Oberst Hoppe stand damit von der Übernahme des Geschwaders bis zum Flugtag am 28. August 1988 in seiner Funktion als Kommodore tatsächlich nur zehn Tage zur Verfügung.

Oberst Hoppe unterzeichnete am 1. August 1988 den für die Durchführung des Tages der offenen Tür/Flugveranstaltung am 28. August 1988 maßgeblichen Geschwaderbefehl. In diesem Befehl wurden für die Geschwaderangehörigen nochmals die für die Durchführung des Flugtages zugeteilten Funktionen der einzelnen Projektgruppen in Zuordnung zum Gesamtleiter festgelegt. Ferner heißt es in diesem Gesamtbefehl:

> „Am 20. Juni 1988 feiert das Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke" sein 30jähriges Bestehen. Aus diesem Anlaß ist ein Tag der offenen Tür mit flieg. Leistungsdemonstrationen am 28.8.1988 auf dem Flugplatz Nörvenich geplant. An dieser Veranstaltung beteiligen sich alle Einheiten/Dienststellen des Geschwaders.
>
> Einheiten/Dienststellen des Geschwaders organisieren und führen die Veranstaltung anläßlich des 30jährigen Bestehens des Geschwaders am 28.8.1988 in Zusammenarbeit mit StOV Düren, FeldjägerdienstKdo Köln und den Polizei- und Sanitätskräften des Kreises Düren und des Erftkreises durch.
>
> Mit der geplanten Veranstaltung feiert der Verband sein 30jähriges Bestehen und möchte aus diesem Anlaß der Öffentlichkeit einen Einblick in den Dienstbetrieb und die Ausrüstung des Geschwaders gewähren."

II. Schirmherrschaft durch den Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen

Mit Schreiben vom 4.2.1988 bat der Kommodore des Jagdbombergeschwaders 31 den Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, für den aus Anlaß des 30-jährigen Bestehens seines Verbandes geplanten Tag der offenen Tür am 28.8.1988 die Schirmherrschaft zu übernehmen. Der Kommodore wies in diesem Schreiben u. a. darauf hin:

> Das Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke", das am 20. Juni 1958 indienstgestellt worden sei, begehe in diesem Jahr sein 30jähriges Bestehen.
>
> Aus diesem Anlaß sei am 28. August 1988 für die Öffentlichkeit ein „Tag der offenen Tür" mit Darstellung des Flugbetriebes geplant. Dabei solle ein möglichst großer Teil der Bevölkerung angesprochen werden und das Geschwader, seine Einrichtungen, das verfügbare Gerät sowie außer unserem

Tornado auch andere Flugzeuge vorgeführt werden. Trotz eines sehr regen „Besucherdienstes" — rund 250 Besuchergruppen mit über 6 000 Teilnehmern hätten 1987 das Geschwader besucht — könnten natürlich nicht alle interessierten Bürger sich im Rahmen eines Besuchs vor Ort informieren.

....

Auch er sei von der guten, wechselseitigen Zusammenarbeit und des ausgeprägten, gegenseitigen Vertrauens überzeugt. In dieser Überzeugung trage er — auch namens seiner Mitarbeiter — daher die Bitte an ihn heran, für den „Tag der offenen Tür" die „Schirmherrschaft" zu übernehmen.

Über seine positive Reaktion würde er sich sehr freuen und gleichzeitig auch begrüßen, wenn er am Tag der Veranstaltung (Sonntag, 28. August) persönlich zugegen sein könnte.

Der Befehlshaber im Wehrbereich III unterstützte dieses Anliegen des Geschwaderkommodores durch sein Schreiben an den Ministerpräsidenten vom 24.2.1988; er verwies dabei auf die herausragende Bedeutung der Veranstaltung des Geschwaders am 28. August 1988 im Hinblick auf die Öffentlichkeitsarbeit der Bundeswehr und die dabei zu erwartende hohe Besucherzahl.

Der Ministerpräsident antwortete mit Schreiben vom 16.3.1988 dem Befehlshaber im Wehrbereich III und dem Geschwaderkommodore, daß er die Schirmherrschaft für den Tag der offenen Tür am 28.8.1988 gerne übernehmen wolle; trotz der frühzeitigen Einladung werde er aber nicht kommen können, weil an diesem Tag in Münster der Bundesparteitag der SPD stattfinde.

Mit Schreiben vom 30.6.1988 wandte sich Ministerpräsident Dr. Rau an den Bundesminister der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz. In diesem Schreiben führte er u. a. aus:

Er habe die Schirmherrschaft über die Jubiläumsveranstaltung zum 30jährigen Bestehen des Geschwaders gern übernommen, weil damit nach seiner Überzeugung das gute Verhältnis zwischen der Bundeswehr und dem Land Nordrhein-Westfalen dokumentiert werden könne. Darüber hinaus wolle er das Verständnis in der Bevölkerung für die vielen jungen Männer vergrößern, die mit ihrem Dienst in der Bundeswehr für die äußere Sicherheit aller Bürger unseres Staates sorgten. Die an ihn gerichteten Briefe auf Übernahme der Schirmherrschaft der Veranstaltung am 28.8.1988 hätten keinen Hinweis darauf enthalten, daß dieser Tag der offenen Tür von einem Flugtag mit einem umfangreichen fliegerischen Programm begleitet werden solle; inzwischen bereiteten die Flugzeugabstürze der letzten Wochen und Monate große Sorgen. Ihn erreichten vor diesem Hintergrund zunehmend sehr kritisch gehaltene Stimmen von Bürgern aus der Nachbarschaft des Fliegerhorstes in Nörvenich und eine von allen Fraktionen des Rates der Stadt Kerpen verabschiedete Entschließung gegen das geplante 5stündige Flugprogramm.

Das Ziel der Verbundenheit der Bevölkerung mit der Bundeswehr werde seiner Ansicht nach gründlich verfehlt, wenn etwa spektakuläre fliegerische Aktionen zusammen mit öffentlichen Auseinandersetzungen um die Einschränkung von Tiefflügen und um andere Fragen die Atmosphäre des Besuchstages beim „Boelcke"-Geschwader beeinträchtigten. Er kenne zwar das Programm vom 28.8.1988 nicht im einzelnen, aber selbstverständlich gehe er davon aus, daß die Bundesluftwaffe die gesamte Veranstaltung mit aller Umsicht und unter der Priorität höchster Sicherheit vorbereiten und durchführen werde. Dennoch befürchte er, daß auch diese Umsicht gerade unter dem Druck der tragischen Ereignisse der jüngsten Zeit nicht ausreichen werde, um eine möglichst ungeteilte Zustimmung der Menschen zum Tag in Nörvenich sicherzustellen. Niemand könne die Gefahr eines Unfalles bei Flugtagen ausschließen, die um so schwerer wiegen müsse, als mit mehr als 100 000 Besuchern in Nörvenich zu rechnen sein werde. Er könne die großen Sorgen der Menschen in der Region verstehen, die sich vor allem auch auf die fliegerischen Darbietungen ausländischer Piloten erstreckten, weil diese eventuell einem anderen Sicherheitsempfinden als die Piloten der Bundeswehr folgen könnten.

Er bitte daher um Prüfung, ob unter den derzeitigen Belastungen der geplante Flugtag sinnvoll sei, sich die Programmgestaltung des 28.8.1988 nicht vielmehr vor allem auf die Besichtigung von Fluggeräten konzentrieren und der Flugbetrieb, wenn auf ihn schon nicht völlig verzichtet werden könne, auf ein Maß reduziert werden sollte, das über einen normalen Dienst-Tag in Nörvenich nicht hinausgehe.

Mit Schreiben vom 13. Juli 1988 antwortete Bundesminister Prof. Dr. Scholz Ministerpräsidenten Dr. Rau. Er führte u. a. aus:

Besonders danke er für die Bereitschaft, die Schirmherrschaft über diese Veranstaltung zu übernehmen, da dies gerade in den Zeiten einer deutlich ansteigenden Sensibilisierung der Bevölkerung gegenüber Umweltfragen allgemein und der besonderen Belastungssituation im Zusammenhang mit militärischem Übungsflugbetrieb ein wichtiges, von der Truppe dankbar empfundenes Zeichen setze. Er habe volles Verständnis für die in seinem Schreiben geäußerten Sorgen. Es sei eine regelmäßig wiederkehrende Erfahrung seines Hauses, daß sich vor derartigen Veranstaltungen Bürgergruppierungen, aber auch Mandatsträger voller Bedenken an die Organisatoren wendeten, wobei die Frage nach etwaigen Sicherheitsrisiken angesichts der großen Besucherkonzentration im Mittelpunkt stünde. Er könne versichern, daß bei solchen Flugveranstaltungen sehr strenge nationale Vorschriften erlassen seien und internationale Abkommen im NATO-Rahmen (STANAG) gelten würden. Die geplanten Flugmanöver in Nörvenich gehörten zur fliegerischen Praxis der Piloten; hinzu komme, daß sowohl bei der Flugsicherung am Boden als auch bei den fliegenden Besatzungen besonders erfahrenes und gezielt vorbereitetes Personal eingesetzt werde. Die Überschaubarkeit der Vorführungen erleichtere die Überwachung, so daß auch hierbei ein Sicherheitsbonus entstünde. Platzfremde Besatzungen würden

bei Flugvorbesprechungen besonders intensiv eingewiesen, wobei die Frage der Lärmbelastung für umliegende Gemeinden (deren Bewohner erfahrungsgemäß in überwiegender Mehrzahl unter den Zuschauern vor Ort weilten) an zentraler Stelle stünden. Gerade den ausländischen Besatzungen, die das Leistungsvermögen ihrer bei uns stationierten Waffensysteme einer besonders interessierten Öffentlichkeit vorstellten, sei ein ausgeprägtes Sicherheitsempfinden zu attestieren; sie seien Botschafter ihrer Teilstreitkraft und ihres Landes.

Der Umfang der Flugvorführungen werde den eines normalen Flugbetriebes in Nörvenich nicht übersteigen. Auch an den Dienst-Tagen des Geschwaders landeten und starteten regelmäßig Gastmaschinen befreundeter Streitkräfte, die dort ihre Übungsplatzrunden fliegen würden. Daß dies an einem solchen Tag der offenen Tür in konzentrierter, exemplarischer Weise geschehe, sei aus seiner Erfahrung heraus ganz im Sinne der Besucher, die (u. a. als Steuerzahler) ein besonderes Interesse an einer entsprechenden Unterrichtung über das Leistungsvermögen der ihre Sicherheit garantierenden Systeme mitbrächten. Diesen Bürgern nur eine Besichtigung von Fluggerät am Boden zu ermöglichen, hieße einen eindeutig artikulierten Wunsch nach Information außer Acht zu lassen. Er hoffe sehr, daß seine Gedanken zu dieser Veranstaltung ausreichend Aufklärung böten, um den geäußerten Bedenken entgegentreten zu können. Für weitere Informationen stehe ihm der Führungsstab der Luftwaffe bzw. auch das Geschwader in Nörvenich gerne zur Verfügung.

In seinem Erwiderungsschreiben vom 22.8.1988 wiederholte Ministerpräsident Dr. Rau seine bereits zur Flugveranstaltung geäußerten Bedenken und führte darüber hinaus aus:

Er könne nicht verstehen, daß der Bundesminister der Verteidigung die wachsenden Sorgen in der Bevölkerung gegen einen Flugtag in Nörvenich, die er teile, so wenig ernst nehme. Er regte nochmals an, das geplante Flugprogramm in Nörvenich sehr ernsthaft zu überdenken. Er verbinde diese Bitte mit der übernommenen Schirmherrschaft. Ein Schirmherr könne für den organisatorischen Ablauf einer Veranstaltung keine Verantwortung übernehmen, sie werde ihm auch nicht zugemutet. Dennoch seien Mißdeutungen möglich. Da er das Flugprogramm in Nörvenich nicht gutheißen könne, wolle er das nicht mit seinem Namen verbinden.

In einem weiteren Antwortschreiben vom 26.8.1988 bekräftigte der Bundesminister der Verteidigung darauf nochmals seinen zuvor dargelegten Standpunkt.

III. Verwaltungsstreitverfahren vor der Luftfahrtveranstaltung

Eine Reihe von Bürgern aus dem regionalen Bereich von Nörvenich erhob seit Ende 1987, auch unter Bezugnahme auf entsprechende kritische Bemerkungen des Regierungspräsidenten Köln in der Öffentlichkeit, Proteste gegen die geplante Flugveranstaltung. Von diesen stellten 6 Eheleute und 2 Einzelpersonen durch einen beauftragten Rechtsanwalt am 22.8.1988 beim Verwaltungsgericht Köln den Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung. Dabei wurde im wesentlichen geltend gemacht:

Flugdemonstrationen der bei der Flugveranstaltung Nörvenich geplanten Art mit der beabsichtigten komprimierten Darstellung des tatsächlichen Ausbildungsprogramms stellten eine nicht unerhebliche Gefährdung von Leib, Leben und Gesundheit der Besucher und der Anwohner in näheren Bereich des Flugplatzes von Nörvenich dar. Im Gegensatz zur Durchführung des normalen Flugbetriebes sei eine gesteigerte Unfallhäufigkeit bei solchen Flugtagen zu verzeichnen, weil bei derartigen Demonstrationsflügen der jeweilige Flugzeugführer bestrebt sei, die fliegerische Leistung als besonders vorteilhaft und „schneidig" erscheinen zu lassen. Die Flugzeugführer seien versucht, bei einer so großen Zuschauerkulisse fliegerische Extremleistungen zu präsentieren. Bei einer zu erwartenden Zuschauerzahl von 300 000 lasse sich nicht leugnen, daß Flugzeugführer optimale Eigendarstellungen anzustreben versuchten.

Es wurde beantragt, die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister der Verteidigung Prof. Dr. Scholz, zu verpflichten, bei der für den 28. August 1988 auf dem Gelände des Jagdbombergeschwaders 31 „Boelcke" geplanten Veranstaltung auf die Durchführung von Demonstrationsflügen zu verzichten.

Der Bundesminister der Verteidigung — VR II 5 — beantragte mit Schriftsatz vom 23.8.1988 beim angerufenen Verwaltungsgericht, den Antrag kostenpflichtig abzuweisen. Zur Begründung dieses Antrages führte er u. a. aus:

Die Antragsteller hätten keine Tatsachen vorgetragen, aus denen zu folgern wäre, daß bei der Durchführung des Flugtages eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit eintreten werde. Bei den Flugvorführungen am 28.8.1988 in Nörvenich würden sämtliche für den fliegerischen Einsatz bestehenden Gesetze, Bestimmungen und Regelungen sowie Weisungen beachtet. Das Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke" habe bei der Durchführung der Veranstaltung die geltenden Flugbetriebsbestimmungen und das Gebot der Rücksichtnahme auf die Bevölkerung in gleichem Maße zu beachten wie beim täglichen Routineflugbetrieb. Gleiches gelte für die an der Veranstaltung teilnehmenden Luftfahrzeuge der verbündeten Luftstreitkräfte. Ihr Verhalten sei in dem STANAG 3533 festgelegt. Der Flugbetrieb am Tag der offenen Tür werde nicht umfangreicher sein als an sonstigen Tagen. Besucher hätten unter anderem auch als Steuerzahler ein besonderes Interesse an einer entsprechenden Unterrichtung über das Leistungsvermögen der ihre Sicherheit garantierenden Systeme. Es werde keine akrobatischen Luftübungen oder Kunstflüge geben, sondern nur Darstellungen dessen, was der Flugzeugführer bzw. die Besatzung eines Luftfahrzeuges für den Einsatz und die Beherrschung ihres Waffensystems können müsse. Es sei also im wesentlichen eine komprimierte Darstellung des taktischen Ausbil-

dungsprogramms. Die verantwortlichen Luftfahrzeugführer würden weder an diesem Tag noch an anderen Tagen auf „Show" oder in der befürchteten Form „schneidig" fliegen.

Die Flüge, die am 28.8.1988 im Bereich des Fliegerhorstes Nörvenich durchgeführt würden, seien Teil des jährlichen Ausbildungsprogramms der für die alliierten Luftstreitkräfte gültigen Planung, d. h. es finde kein zusätzlicher Flugbetrieb und deshalb auch keine zusätzliche Fluglärmbelastung der Bevölkerung statt. Alle Flugwege und Flughöhen, soweit Anlieger betroffen sein könnten, entsprächen den üblichen An- und Abflugrouten des Fliegerhorstes Nörvenich.

Die 4. Kammer des Verwaltungsgerichts Köln lehnte durch Beschluß vom 25.8.1988 — 4 L 1330/88 — den Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung kostenpflichtig ab. Dabei schloß sie sich im wesentlichen den Argumenten des Bundesministers der Verteidigung an und begründete ihre Entscheidung u. a. damit:

Die Antragsgegnerin habe dargelegt, daß sie hinreichende Vorkehrungen zur Gewährleistung des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft im Hinblick auf etwaige Gesundheitsgefahren getroffen habe und auch für unzumutbare Lärmbelästigungen nichts ersichtlich sei. Nach dem Flugprogramm, das im übrigen aufgrund der im Vorfeld der Veranstaltung erhobenen Proteste bereits reduziert und modifiziert worden sei, solle ein Auszug bzw. eine komprimierte Darstellung des taktischen Ausbildungsprogramms der Streitkräfte geflogen werden. Es fänden keine akrobatischen Luftübungen oder Kunstflüge statt. Die Flüge beschränkten sich vielmehr ausweislich des Flugprogramms auf eine Darstellung dessen, was der Flugzeugführer bzw. die Besatzung für den Einsatz beherrschen müsse.

Die Beschwerde der Antragsteller gegen diese Entscheidung des Verwaltungsgerichts Köln wies das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen am 26.8.1988 AZ: — 20 C 2334/80 — kostenpflichtig zurück. Dabei führte es unter anderem aus:

Nach den Verlautbarungen über die Veranstaltung sei deren Ziel eine Information durch Demonstration des taktischen Ausbildungsprogramms, bei der ausdrücklich auf akrobatische Luftübungen und Kunstflüge verzichtet werden solle. Das bedeute eine Vergleichbarkeit der vorgesehenen fliegerischen Tätigkeit mit dem Normalbetrieb in Erfüllung der militärischen Aufgabenstellung. Das mit dem Normalbetrieb verbundene Risiko der Allgemeinheit sei nach den gesetzlichen Grundentscheidungen hinzunehmen. Die Konzentration von derartigem Flugbetrieb im Rahmen einer Luftfahrtveranstaltung könne als solche noch keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung im Sinne des § 24 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes darstellen. Dem von Antragstellerseite angeführten Gesichtspunkt, wegen eines besonderen Ehrgeizes des eingesetzten Flugpersonals könne sich eine Erhöhung des Risikos ergeben, stehe gegenüber, daß für derartige Veranstaltungen — wie von der Antragsgegnerin hervorgehoben — besonders qualifiziertes Personal ausgesucht werde. Es spreche nichts Überzeugendes dafür, daß die geplante Veranstaltung über den Rahmen dessen, was die Flugzeugführer beherrschen müßten, hinausgehen werde. Der mit einer eidesstattlichen Versicherung seitens der Antragsteller belegte Einsatz einer spanischen „Kunstflugstaffel" mit „Luftakrobaten", die ihr Können vorführen sollten, möge zwar darauf hindeuten, daß die Grenze überschritten werden könne, sei aber letztlich kein überzeugender Hinweis darauf, daß die konkret vorgeführten Flüge über den von der Antragsgegnerin dargetanen Rahmen hinausgingen.

IV. Einweisung und Vorübung

Am 26. August 1988 führte der für die Flugveranstaltung verantwortliche Flugdienstleiter die gem. Nr. 312 der ZDv 44/31 geforderte Einsatzbesprechung durch, bei der neben Besonderheiten des Flugbetriebs insbesondere auf die gültigen Sicherheitsbestimmungen eingegangen wurde. Die überwiegende Mehrheit der an der Flugveranstaltung beteiligten Luftfahrzeugbesatzungen nahm an dieser Besprechung teil. Verhinderte Besatzungsangehörige wurden später gesondert eingewiesen.

Am Vortag des Flugtages, am Samstag, 27. August 1988, war eine Vorübung des Flugprogramms angesetzt. Diese Vorübung diente in erster Linie zur Durchführung von Orientierungs- und Einweisungsflügen und zur Überprüfung der vorgeschriebenen Sicherheitsbestimmungen für die am Tag der offenen Tür geplanten Flugvorführungen.

Die Wetterverhältnisse am Samstag, dem 27. August 1988, erlaubten wegen der niedrigen Wolkenuntergrenze bei der Vorübung nicht die gesamten, für den Flugtag am 28. August 1988 genehmigten fliegerischen Darbietungen. So ließen die Witterungsverhältnisse keine vertikalen Flugmanöver zu. Es wurde daher in der Vorbesprechung beim Flugdienstleiter des Jagdbombergeschwaders 31 mit den Teilnehmern vereinbart, im Rahmen der Vorübung nur die Teile des für den Flugtag am 28. August vorgesehenen Programms zu fliegen, die das Wetter zulassen würde, nämlich das sogenannte „Low Ceiling Program" (Schlechtwetter-Programm).

Die spanische Formation der „Aguilas" hatte sich ebenfalls an dieser Wetterlage zu orientieren, fügte aber bei der Vorübung überraschend zusätzlich ein Element ein, das in der dem Geschwader vorgelegten Beschreibung der Flugvorführungen nicht enthalten und dem Geschwader nicht bekannt war.

Dieses Vorführungselement der „Aguilas" wurde nach dem Flugtag in einigen Medien als „mi der von der italienischen Kunstflugformation ‚Frecce Tricolori' in Ramstein geflogenen Cardioid-Flugfigur vergleichbar" bezeichnet, bei deren Vorführung es zu dem schweren Unglücksfall gekommen war.

Die Flugfigur der „Aguilas" unterschied sich jedoch von der der „Frecce Tricolori". Es fand ein sich kreu-

zender Aneinandervorbeiflug von je zwei Flugzeugen mit größerem horizontalen Abstand entlang der Vorführlinie parallel zu den Zuschauern statt, während zwei weitere Flugzeuge verspätet, auseinandergezogen und seitlich versetzt in unterschiedlichen Höhen im Winkel von 90 Grad über den Flugweg der anderen Flugzeuge hinwegflogen. Dabei überflogen — die Flugfigur abschließend — die beiden zuletzt genannten Flugzeuge im Geradeausflug den Zuschauerbereich.

Der vom Kontrollturm aus diesen Vorgang beobachtende Kommodore und der Flugdienstleiter des Jagdbombengeschwaders 31 entschieden nach kurzer Abstimmung, die Figur jedenfalls für den eigentlichen Flugtag am nächsten Tag aus dem Programm zu nehmen.

Die Vorflugbesprechung am 28. August 1988 vor Beginn des Flugtages unter Leitung des Flugdienstleiters des Jagdbombergeschwaders 31 ergab, daß das spanische Team sein dem Geschwader mitgeteiltes, ursprüngliches Programm fliegen würde, in dem die beanstandete Figur nicht enthalten war. Das Geschwader sah daher keine Veranlassung mehr, bei dieser Sachlage noch irgendwelche Beanstandungen vorzunehmen.

Dieser Sachverhalt steht zur Überzeugung des Untersuchungsausschusses nach der durchgeführten Beweisaufnahme, insbesondere nach Auswertung des zur Vorübung vorliegenden Videobandes und aufgrund der Aussage von Oberst Hoppe vor dem Untersuchungsausschuß fest. Dabei hat sich für den Untersuchungsausschuß bestätigt, daß im Vergleich zur Flugfigur der „Frecce Tricolori", die in Ramstein zum Unfall führte, bei der o. a. Flugfigur der „Aguilas" die vertikalen Anteile (Loopings) fehlten. Nach der Beweiswürdigung des Untersuchungsausschusses läßt sich allenfalls eine Vergleichbarkeit unter dem Gesichtspunkt von sich kreuzenden Flugzeugen feststellen, einem im übrigen unkomplizierten Manöver.

Neben der fliegerischen Vorübung wurden am Samstag noch weitere geschwaderinterne Aktivitäten unter Einbeziehung von „Ehemaligen" und deren Familien durchgeführt.

Auf Grund der folgenden Falschinformation der örtlichen Presse (Dürener Zeitung vom 26. August 1988)

> „Am Samstag ist der Fliegerhorst ebenfalls schon für die Öffentlichkeit geöffnet",

die vom Geschwader sofort dementiert wurde, fanden sich am Samstag bei der Generalprobe zusätzlich ca. 3 000 nicht geladene Besucher zu der Vorübung beim Fliegerhorst ein und verursachten dort erhebliche Verkehrsstaus. Diese Zuschauer wurden auf Anraten der Polizei in den Fliegerhorst eingelassen, weil die aufgetretenen Verkehrsprobleme auf den Zufahrtstraßen nur so gelöst werden konnten. Diese 3 000 Besucher einbezogen, belief sich die Gesamtzahl der Zuschauer auf ca. 9.000. Diese relativ hohe Besucherzahl ergab sich daraus, daß neben den Angehörigen und Bekannten der Soldaten des Geschwaders auch Angehörige der Funktionsträger aus den Kommunen und anderen verschiedenen Organisationen zum Dank für geleistete Hilfen intern eingeladen worden waren.

Die Sicherheitsvorkehrungen bei den fliegerischen Darbietungen am Tage der Vorübung entsprachen, abgesehen von dem nicht genehmigten Überflug des Zuschauerbereichs durch die spanische Formation der „Aguilas", denen des Sonntags.

B. Durchführung der Luftfahrtveranstaltung und des Geschwaderfestes

I. Rahmenbedingungen, Organisation

Zum Tag der offenen Tür und dem damit verbundenen Großflugtag am 28. August 1988 in Nörvenich fanden sich bei schönem Sommerwetter und Temperaturen von bis zu 30 Grad annähernd 250 000 Zuschauer ein. Zu den Zuschauern zählte eine Reihe hochrangiger Ehrengäste. Der Amtschef des Luftwaffenamtes, Generalleutnant Schmitz, der Stellvertreter des Kommandierenden Generals der Luftwaffe, Generalmajor Vieth, und der Kommandeur der 3. Luftwaffendivision, Generalmajor Rimmek, waren anwesend. Generalleutnant Schmitz hatte dabei vom Inspekteur der Luftwaffe den Auftrag erhalten, ihn in protokollarischer Hinsicht zu vertreten. Anzumerken ist, daß der Disziplinarvorgesetzte des Kommodore des Jagdbombergeschwaders 31 der Kommandeur der 3. Luftwaffendivision, dessen Disziplinarvorgesetzter der Kommandierende General der Luftflotte und dessen Disziplinarvorgesetzter wiederum der Inspekteur der Luftwaffe ist.

Für die geplanten Flugvorführungen ab 10.20 Uhr boten sich ideale Wetterbedingungen mit der Einschränkung der Vorhersage möglicher Gewitter am späten Nachmittag. Die Flugvorführungen konnten programmgemäß und ohne Zwischenfälle abgewikkelt werden. Sicherheitsrelevante Störungen an beteiligten Luftfahrzeugen wurden nicht gemeldet.

Bei der Durchführung stützte sich der Gesamtleiter, Oberstleutnant Schulte-Bisping, in erster Linie auf vier Organisationsbereiche ab:

- Die Unfallzentrale unter Leitung des Flugsicherheitsstabsoffiziers, Major Kummer. Diese Zentrale befand sich abgesetzt im Flugbetriebsbereich. Sie koordinierte die Notdienstgruppen für erforderliche Luftnotlagen sowie die sanitätsdienstlichen Belange und für den Fall einer Katastrophe die Notfallversorgung.
- Die Flugdienstleitung unter Leitung des Kommandeurs der fliegenden Gruppe, Oberstleutnant Baltes. Sie überwachte den Flugbetrieb vom Kontrollturm aus.
- Einen Informationsstand, abgesetzt in einer mobilen Kontrollanlage. Ihm oblag es, die notwendigen Ansagen vorzunehmen und die jeweiligen Flugvorführungen den Zuschauern zu verdeutlichen.

— Den Leitungsstab für die Bodensicherheit, abgesetzt in Räumen der Technischen Gruppe. Dieser Stab setzte sich zusammen aus Offizieren des Jagdbombergeschwaders 31, Vertretern der regionalen Polizei und einer Ansprechverbindungsstelle zu dem eingesetzten Feldjägerdienstkommando.

Diese organisatorischen Vorkehrungen und Einrichtungen waren für den Veranstalter die maßgebliche Gewähr dafür, daß der Tag der offenen Tür und die geplanten Flugvorführungen mit den gebotenen Sicherheitsanforderungen durchgeführt werden konnten. Bei der sanitätsdienstlichen Vorsorge und Betreuung stützte sich der Veranstalter ab auf umfangreiches Personal und Material des Jagdbombergeschwaders 31, der Luftwaffensanitätsstaffeln Mechernich, Geilenkirchen, Teveren und Wahn, des DRK-Kreisverbandes Düren und des Grenzschutzkommandos West sowie auf die eingerichtete Unfallzentrale mit zwei SAR-Hubschraubern und eine Flugunfallbereitschaft.

II. Die Flugvorführungen in Nörvenich — integraler Bestandteil des Tages der offenen Tür

Neben einer breitgefächerten Bodenausstellung von Flugausrüstung und Fluggerät fanden im Rahmen des Tages der offenen Tür die angekündigten Flugvorführungen statt. Mit Einzel- und Formationsvorführungen verschiedener Jet-, Propeller- und Drehflügelflugzeuge wurden das Leistungsvermögen und die Einsatzmöglichkeiten der insbesondere in der NATO eingesetzten Luftfahrzeugmuster demonstriert.

Dabei kamen altgediente Jets (wie der deutsche Starfighter, die britische Buccaneer und der dänische Draken) und Kampfflugzeuge des derzeitigen NATO-Inventars (wie A-10 Thunderbolt, Alpha-Jet, F-4 Phantom, Tornado, F-16 Falcon, F-15 Eagle, F-18 Hornet und Mirage 2000) zum Einsatz. Höhepunkte des Programms bildeten die Formationsdarbietungen der „Grasshoppers", einer Hubschrauberstaffel der königlich niederländischen Luftwaffe, und der „Aguilas", dem Vorführungsteam der spanischen Luftstreitkräfte. Außerdem fanden parademäßige Vorbeiflüge von Formationen des in Nörvenich beheimateten Typs Tornado sowie vom Typ F-16 der belgischen Luftwaffe aus Kleine Brogel statt. Auch der deutsche Meister im zivilen Kunstflug „Walter Extra" zeigte sein Programm. Mit dem Absprung von Fallschirmjägern aus einer Transall des Lufttransportkommandos fanden die fliegerischen Darbietungen schließlich um 17.25 Uhr ihren Abschluß.

1. Behauptete militärische Kunstflugdarbietungen

In der Öffentlichkeit, insbesondere durch einige Medien, wurde nach dem Flugtag in Nörvenich behauptet, auch bei der dortigen Luftfahrtveranstaltung und ihrer Vorübung hätten militärische Luftfahrzeuge, vornehmlich die spanische Flugstaffel „Aguilas", ebenso wie die italienische Kunstflugstaffel beim Flugtag in Ramstein bei ihren Vorführungen Kunstflug demonstriert. Dies stehe auch in einem eklatanten Widerspruch zu den schriftlichen Äußerungen des Bundesministers der Verteidigung in dem Verfahren auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung zum Verzicht von Demonstrationsflügen beim Flugtag in Nörvenich gegenüber dem Verwaltungsgericht Köln und dem Oberverwaltungsgericht Münster. In diesen Schriftsätzen, aber auch im Rahmen seines Briefwechsels mit dem Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, habe der Bundesminister der Verteidigung wiederholt erklärt, es werde beim Flugtag in Nörvenich keine akrobatischen Luftübungen oder Kunstflug geben. Die verantwortlichen Luftfahrzeugführer würden weder auf „Schau" noch „schneidig" fliegen. — Der Untersuchungsausschuß hat dazu im Rahmen seiner Beweisaufnahme folgenden Sachverhalt festgestellt:

Einschließlich der Starts und Landungen zeigte die spanische Siebener-Formation der „Aguilas" beim Flugtag in Nörvenich 16 Flugfiguren bzw. 10 zusammenhängende Vorführteile, die im wesentlichen wie folgt beschrieben werden können:

— (1) Start einer Fünfer-Formation und einer Zweier-Formation.

— (2) Anflug der Siebener-Formation von Südwesten. Überflug der Zuschauer von hinten, danach Looping in Formation.

— (3) Faßrolle der Siebener-Formation von Ost nach West.

— (4) Anflug im Winkel von 90 Grad gegen die Vorführlinie in der Siebener-Formation mit anschließender Linkskurve; zurück nach Norden mit nachfolgendem Looping.

— (5) Faßrolle mit Siebener-Formation von Ost nach West;

— (6) Anflug der Siebener-Formation von Westen. Rollen der jeweils vom Formationsführer rechts und links fliegenden Luftfahrzeuge nach außen;

— (7) Anflug im Winkel von 90 Grad gegen die Vorführlinie mit anschließendem Hochziehen zum Looping; nach dem Looping Auflösen der Formation und Abflug der einzelnen Luftfahrzeuge in verschiedene Richtungen.

— (8) Begegnungsflug von zwei Luftfahrzeugen mit sicherem seitlichen Abstand parallel zur Vorführlinie.

— (9) Begegnungsflug von zwei Luftfahrzeugen mit seitlichem Abstand parallel zur Vorführlinie, Abflug von Vorführlinie weg

— (10) Anflug einer Fünfer-Formation von Osten mit Faßrolle.

— (11) Anflug von zwei Luftfahrzeugen im Winkel von 90 Grad zur Vorführlinie mit einem Kreuzungsmanöver gegeneinander.

— (12) Anflug einer Vierer-Formation im Winkel von 90 Grad gegen die Vorführlinie mit anschließendem Looping und Auflösung der Forma-

tion; bei der Auflösung der Formation Durchflug eines einzelnen Flugzeuges.

— (13) Rückenflug eines einzelnen Luftfahrzeuges mit anschließendem Hochdrücken des Luftfahrzeuges.

— (14) Anflug einer Sechser-Formation unter gleichzeitigem Rollen aller Luftfahrzeuge; danach Hochziehen zu einem Dreiviertel-Looping.

— (15) Anflug der Siebener-Formation im Winkel von 90 Grad gegen die Vorführlinie; Hochziehen zum Looping und Abflug der einzelnen Luftfahrzeuge in verschiedene Richtungen.

— (16) Landung der Siebener-Formation.

Zur Überzeugung des Untersuchungsausschusses steht auf Grund der Aussagen der vernommenen Zeugen Generalleutnant Jungkurth, Generalleutnant Kuebart, Generalleutnant Schmitz, Generalmajor Vieth, Generalmajor Rimmek und Oberst Hoppe fest, daß bei den in Nörvenich gezeigten Flugmanövern von Kunstflug nicht die Rede sein kann. Es handelte sich vielmehr um Leistungsdemonstrationen unterschiedlicher Waffensysteme der Bundeswehr und befreundeter NATO-Partner, die sich auf Flugbewegungen und Manöver des täglich zu absolvierenden Einsatzprogramms der Anfänger- und Fortgeschrittenenausbildung — in komprimierter Form aneinandergereiht — beschränkten. Das gilt uneingeschränkt auch für das spanische Demonstrationsteam „Aguilas". Zwar ist einzuräumen, daß mangels einer allgmeinverbindlich festgelegten Bestimmung des Begriffs „Kunstflug" unterschiedliche Auslegungen möglich sind; nach dem Verständnis der Luftwaffe kann als Kunstflug aber nur das bezeichnet werden, was von der täglichen Routine des Einsatzflugbetriebs und des Ausbildungsflugbetriebs abweicht. Die Abgrenzung zu Kunstflugteams der Qualität von „Frecce Tricolori", „Patrouille de France" und „Red Arrows" liegt dabei in der professionellen, ausschließlich auf Kunstflugdarbietungen und Showeffekte angelegten Ausrichtung dieser Teams.

Der Zeuge Generalleutnant Kuebart hat zu den Leistungsdemonstrationen durch Luftfahrzeuge der Luftwaffe ergänzend erläutert, daß er sich mit besonderer Sorgfalt der Entwicklung der Programme der einzelnen Flugzeugtypen der Luftwaffe angenommen habe. Bereits 1986 habe er dem damaligen Inspekteur der Luftwaffe empfohlen, versuchsweise Leistungsdemonstrationen der Typen Tornado und Alpha-Jet fliegen zu lassen mit dem Ziel der Darstellung im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit. Die vorgeschlagenen Flugprofile habe er geprüft und mit wenigen Änderungen genehmigt. Sie bestünden aus einer Folge von fliegerischen Grundmanövern und taktischen Verfahren, wie sie täglich geübt würden. Nachdem auch für die Muster F-4 und RF-4 je eine Besatzung ausgebildet worden war, habe er sich jede einzelne Leistungsdemonstration persönlich, zum Teil mit dem Inspekteur der Luftwaffe, vorführen lassen. Er habe sie für sicher und für den Zweck geeignet befunden.

Der Untersuchungsausschuß hat auch den Bericht der Steinhoff-Kommission zum Gegenstand seiner Beweisaufnahme gemacht. Auch aus diesem Bericht ergibt sich, daß für den Einsatz von militärischen Luftfahrzeugen die derzeit existierenden Kriterien für den Kunstflugbegriff nicht anwendbar sind, weil bei den Streitkräften viele Flugfiguren und Einzelelemente von Flugfiguren, die Außenstehende oder Zivilflugzeugführer dem Kunstflug zuordnen, zur täglichen Einsatzroutine, zur fliegerischen Grund- und Fortgeschrittenenausbildung des Militärpiloten gehören.

2. Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen

Der Untersuchungsausschuß ging auch der Frage nach, ob bei der Flugveranstaltung in Nörvenich bei den dortigen Flugvorführungen die Sicherheitsbestimmungen hinreichend beachtet worden sind. Hierzu steht nach Überzeugung des Untersuchungsausschusses folgendes fest:

Der Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen wurde bei Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung in Nörvenich hohe Bedeutung beigemessen. Es haben sich nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme keine Anhaltspunkte dafür ergeben, daß bei den Flugvorführungen Sicherheitsbestimmungen verletzt wurden. Insbesondere wurden die Sicherheitsabstände zu den Zuschauerbereichen bei den Vorführungen eingehalten. Durch eine in zulässiger Weise erteilte Ausnahmegenehmigung des Führungsstabes der Luftwaffe war die an sich vorgesehene Distanz von 150 m zwischen Zuschauern und startenden/landenden Luftfahrzeugen in einem Teilabschnitt auf 120 m verringert worden, die auch eingehalten wurde. Bei den eigentlichen Flugvorführungen wurde der hierfür festgelegte Abstand von 230 m eingehalten. Allerdings steht aufgrund der dahingehenden Feststellungen des Geschwaders selbst auch fest, daß Luftfahrzeuge in mehreren Fällen Zuschauerbereiche überflogen haben. Dies erscheint auf den ersten Blick als ein Widerspruch zu den Ankündigungen des Geschwaders und des Bundesministers der Verteidigung im Briefwechsel mit Ministerpräsident Dr. Rau. Diese Erklärungen konnten sich jedoch ausschließlich nur auf die eigentlichen Flugmanöver beziehen und wurden auch eingehalten; die festgestellten Überflüge betrafen lediglich Fälle des Einflugs in die eigentlichen Flugmanöver und des Abflugs nach diesen zum Zweck der Wiedereingliederung in die Formation und waren im übrigen vom Gesamtleiter genehmigt.

3. Umfang der fliegerischen Darbietungen

Im Vorfeld des Flugtages von Nörvenich, konkret in dem Verfahren auf einstweilige Anordnung zum Verzicht des Flugtages und auch im Schriftwechsel des Bundesministers der Verteidigung mit dem Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen, war von Seiten des Bundesministeriums der Verteidigung angekündigt worden, der Umfang der Flugvorführungen werde den eines normalen Flugbetriebes in Nörvenich nicht übersteigen. Der Untersuchungsausschuß hat auf Grund des Akteninhalts und der Aussage des Zeugen Oberst Hoppe hierzu festgestellt, daß dieser Ankündigung entsprochen wurde. Die fliegerischen Darbietungen beim Flugtag in Nörvenich bewegten

sich in der Größenordnung, die dort für das Flugaufkommen eines normalen Dienst-Tages gilt. Der Zeuge Oberst Hoppe konnte dem Ausschuß schlüssig darlegen, daß die ursprünglich vorgesehenen 47 — allerdings alternativ vorgestellten — fliegerischen Darbietungen nach und nach vor dem Flugtag auf 27 reduziert worden sind. Die im übrigen dazu vom Untersuchungsausschuß vernommenen Zeugen, insbesondere der Inspekteur der Luftwaffe, haben diese Sachdarstellung des Zeugen bestätigt.

III. Kenntnisnahme vom Flugunglück in Ramstein durch den Veranstalter und seine Reaktionen

Der schwere Unglücksfall bei dem Flugtag in Ramstein hatte sich am 28. August 1988 gegen 15.45 Uhr ereignet. Gegen 15.55 Uhr erreichte den Leitungsstab des Flugtages in Nörvenich, Oberleutnant Braun, ein von außerhalb des Fliegerhorstes kommender Anruf eines Bürgers, der unter Bezugnahme auf diesen Flugunfall fragte, was man in Nörvenich beim Flugtag zu tun gedenke. Oberleutnant Braun unterrichtete hierüber Major Kuhn, den im Leitungsstab für die Zusammenarbeit zwischen Polizei und Geschwader verantwortlichen Verbindungsoffizier. Major Kuhn vermutete in diesem Anruf eine weitere mögliche Störaktion der Flugveranstaltung von außen. Er entschloß sich jedoch, die 16.00 Uhr-Nachrichten des Westdeutschen Rundfunks (WDR 2) abzuwarten. Kurz vor 16.00 Uhr hatte der Südwestfunk (SWF 3) eine erste Unfallmeldung über das Unglück in Ramstein außerhalb der Nachrichtensendungen verbreitet.

Um 15.57 Uhr war die spanische Flugformation der „Aguilas" zu ihren Flugvorführungen gestartet. Die 16.00 Uhr-Nachrichtensendung des WDR 2 enthielt keine Meldungen über das Flugunglück in Ramstein, ebensowenig die Nachrichtensendung zur gleichen Zeit des SWF 3. Major Kuhn bat daraufhin gegen 16.05 Uhr den Leiter der Polizeiführungsgruppe Düren beim Flugtag in Nörvenich, über deren Fernmeldeleitungen nähere Erkundigungen zu einem möglichen Flugunglück in Ramstein und dessen Ausmaß einzuholen. Etwa zur gleichen Zeit teilte die für den Flugtag in Ramstein zuständige Einsatzleitstelle der Polizei in Kaiserslautern an die Polizeiführungsgruppe in Nörvenich mit:

> „Flugtag Ramstein, Flugunfall; zwei Militärmaschinen zusammengestoßen; mit Zuschauerfolgen; Ausmaß unbekannt".

Major Kuhn erhielt diese Meldung um 16.10 Uhr und gab sie unverzüglich an den Geschwaderkommodore, Oberst Hoppe, wie folgt weiter:

> „Flugunfall in Ramstein. Mit Verletzten im Zuschauerbereich ist zu rechnen".

Oberst Hoppe entschied bei der ihm noch recht unklar erscheinenden Lage über das Ausmaß des Flugunglücks in Ramstein, die eigenen Flugvorführungen fortzusetzen; zugleich wies er den Leitungsstab an, weitere Einzelheiten zum Flugunglück in Ramstein festzustellen. Gegen 16.15 Uhr unterrichtete er Generalmajor Vieth sinngemäß, in Ramstein habe es einen Flugunfall gegeben, dessen Ausmaß noch nicht bekannt sei. Er habe entschieden, das Flugprogramm fortzusetzen. Generalleutnant Schmitz, der Generalmajor Vieth und Oberst Hoppe beisammenstehen sah, trat hinzu und wurde von Oberst Hoppe entsprechend wie Generalmajor Vieth informiert. Beide Generale stimmten nach kurzer Erörterung der Entscheidung von Oberst Hoppe zur Fortsetzung des Flugprogramms zu. Anschließend meldete sich Oberst Hoppe mit dem Hinweis ab, weitere Informationen zu einem möglichen Flugunglück in Ramstein und dessen Ausmaß zu beschaffen. Auf dem Weg zum Leitungsstab traf er Generalmajor Rimmek und unterrichtete diesen ebenfalls. Dieser war bereits zuvor gegen 16.15 Uhr durch einen Oberleutnant des Geschwaders informiert worden, „daß in Ramstein etwas passiert sei". Oberst Hoppe ging danach in das für den Flugtag eingerichtete Informationsbüro, um dort weitere Informationen zu erhalten.

Auf Anfrage der Polizei in Nörvenich gegen 16.15 Uhr teilte die Nachrichten- und Führungszentrale des Innenministeriums in Düsseldorf mit, es lägen keine Meldungen über einen Flugunfall in Ramstein vor. Diese Meldung wurde an den Leitungsstab des Flugtags in Nörvenich sofort weitergegeben. Gegen 16.20 Uhr ließ sich der stellvertretende Geschwaderkommodore, Oberstleutnant Schulte-Bisping, durch die Polizei in Nörvenich über den Sachstand der vorliegenden Informationen zum Flugunglück in Ramstein unterrichten. Neue Erkenntnisse ergaben sich dabei nicht. Um 16.25 Uhr erhielt die beim Flugtag in Nörvenich eingerichtete Unfallzentrale von der SAR-Leitstelle Goch die Auskunft:

> „Drei Maschinen in Ramstein zusammengestoßen, angeblich eine in die Zuschauermenge. Angaben über das Ausmaß des Unfalls, ob Tote oder Verletzte, können nicht gemacht werden."

Auch diese Meldung wurde an den Leiter des Informationsstabes und Stellvertreter des Kommodore, Oberstleutnant Schulte-Bisping, unverzüglich weitergegeben.

Um 16.30 Uhr meldete die Leitstelle der Polizei in Ramstein an die Polizeiführungsgruppe in Nörvenich:

> „Zusammenstoß im Bereich Tower; Ausmaß immer noch nicht klar; Tote im Zuschauerbereich."

Um 16.35 Uhr wurde der stellvertretende Kommodore, OTL Schulte-Bisping, durch Major Kuhn über diese Meldung unterrichtet. Auch Oberst Hoppe erhielt von dieser Meldung Kenntnis. Ob er den genauen Inhalt oder die Tragweite dieser Meldung aufgenommen hat, konnte bei der Beweisaufnahme durch den Untersuchungsausschuß nicht eindeutig festgestellt werden. Oberst Hoppe sah jedenfalls in dieser Meldung keine Änderung des bisherigen Informationsstandes. Er wies Oberstleutnant Schulte-Bisping an, zu versuchen, über das Flugsicherungsnetz der Bundeswehr Ramstein zu erreichen. Dabei machte er deutlich, daß Vorrang vor jeder anderen Maßnahme die Kontrolle des eigenen Flugbetriebes habe. Oberst Hoppe sah auch keine Veranlassung, die Generale Schmitz, Vieth und Rimmek über die von Oberstleutnant

Schulte-Bisping weitergegebene neue Meldung zu informieren.

Ein der Weisung des Kommodore entsprechender Versuch, mit Ramstein fernmündlich Verbindung aufzunehmen, war erfolglos. Gegen 16.48 Uhr teilte dann die SAR-Leitstelle Goch auf entsprechende Anfrage der Flugabfertigung in Nörvenich fernmündlich mit:

„Drei italienische Maschinen, Personenschaden unbekannter Art, es sollen 40 — 50 Personen sein."

Danach brach das Ferngespräch zusammen. Diese Information wurde an den Kontrollturm in Nörvenich weitergegeben. Um 16.49 Uhr meldete die Einsatzleitstelle der Polizei in Kaiserslautern an die Polizeiführungsgruppe in Nörvenich:

„Laut dpa-Meldung von 16.22 Uhr: zwei ital. Maschinen einer Kunstflugstaffel stießen im Bereich des Towers Ramstein zusammen und stürzten auf die Startbahn/Zuschauerränge. Mindestens 100 Schwerstverletzte, auch Tote. Flugunfallzeit ca. 16.00 Uhr."

Diese Meldung wurde von dem Leiter der Polizeiführungsgruppe in Nörvenich an Major Kuhn unverzüglich weitergegeben. Beide berieten die neue Sachlage und kamen zu dem Ergebnis, Oberst Hoppe den sofortigen Abbruch der Flugvorführungen zu empfehlen. Als Major Kuhn diese Empfehlung telefonisch um 16.50 Uhr an Oberst Hoppe weitergeben wollte, wurde er nach seinem ersten Satz

„die Polizei und ich schlagen vor, den Flugtag abzubrechen, da wir eine dpa-Meldung erhalten haben"

von diesem mit der Feststellung unterbrochen, daß die Generale und er übereingekommen seien, den Flugtag fortzusetzen.

Kurz nach dem Telefongespräch mit Major Kuhn begab sich Oberst Hoppe gegen 16.55 Uhr zu den Generälen Schmitz und Vieth und berichtete ihnen, daß nach seinem Erkenntnisstand noch immer keine gesicherten Informationen zum Flugunglück in Ramstein und dessen Auswirkungen vorlägen.

Kurz vor 17.00 Uhr begleitete Oberst Hoppe nach seinem Gespräch mit Major Kuhn die Generale Schmitz und Vieth zum Hubschrauberlandeplatz, um sie zu verabschieden, nachdem diese sich zuvor von Generalmajor Rimmek verabschiedet hatten. Auf dem Weg zum Hubschrauberlandeplatz ging Generalmajor Vieth zusammen mit seiner Frau, Frau Schmitz und einem Oberst, der ebenfalls für den Rückflug mit dem Hubschrauber nach Wahn eingeplant war, einige Meter hinter Generalleutnant Schmitz und Oberst Hoppe her. Er konnte deshalb deren Gespräch nicht mitverfolgen. Generalleutnant Schmitz und Oberst Hoppe sprachen dabei auch über das geplante Geschwaderfest, das infrage gestellt sei. Sie stimmten darin überein, daß bei dem derzeitig dürftigen Informationsstand eine definitive Entscheidung über Durchführung oder Absage nicht getroffen werden könne.

Die Generale Schmitz und Vieth verließen Nörvenich mit dem Hubschrauber zum Rückflug nach Wahn um 17.08 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt sah das Programm des Flugtages noch den Vorbeiflug einer belgischen F-16-Staffel, den Absprung von Fallschirmspringern und die Landung von Transportmaschinen vor. Planmäßig um 17.25 Uhr endete der Tag der offenen Tür mit der Flugveranstaltung in Nörvenich.

Generalleutnant Schmitz und Generalmajor Vieth erhielten während des Fluges nach Wahn keine weiteren Informationen über das schwere Flugunglück in Ramstein. Nach ihrer Landung gegen 17.20 Uhr auf dem Fliegerhorst in Wahn meldete ihnen der dortige Offizier vom Gefechtsstand, daß in Ramstein drei italienische Flugzeuge abgestürzt seien, die Piloten verunglückt, Zuschauer verletzt und getötet worden seien.

Anschließend begaben sich die Generale ohne weitere Erörterung der Sachlage in ihre Wohnungen. Dort wurden sie nach ihrem Eintreffen gegen 18.00 Uhr fernmündlich jeweils durch den Stabsoffizier vom Dienst ihrer Kommandobehörden über das Flugunglück in Ramstein und dessen bis dahin bekanntes Ausmaß unterrichtet.

Generalmajor Vieth setzte sich gegen 18.00 Uhr fernmündlich mit dem Kommandierenden General der Luftflotte, Generalleutnant Kuebart, an dessen Urlaubsort in Tirol in Verbindung und unterrichtete ihn über das schwere Unglück und dessen Ausmaß in Ramstein. Die beiden Generale vereinbarten, daß Generalmajor Vieth Generalleutnant Kuebart in den nächsten Tagen über die weitere Entwicklung unterrichten sollte, was dann auch bis zum 8. September 1988 so geschah. Generalleutnant Kuebart beauftragte Generalmajor Vieth zu prüfen, ob und in welchem Umfang jetzt noch die geplante Flugveranstaltung am 16. September 1988 der Luftwaffe in Lechfeld beim dortigen Jagdbombergeschwader stattfinden könne.

IV. Das Geschwaderfest

Zwischen 17.25 Uhr, dem Ende des Flugtages in Nörvenich, und 17.45 Uhr erörterte der Kommodore des Geschwaders, Oberst Hoppe, mit seinen Offizieren die Durchführung des ab 18.00 Uhr geplanten Hallenfestes. Dieses Hallenfest war für das Geschwaderpersonal, dessen Angehörige, die aktiven Teilnehmer und für Helfer, die zum Gelingen des Tages der offenen Tür und der Flugveranstaltung beigetragen hatten, als Dank für die monatelang geleistete zusätzliche Arbeit sowie für den Einsatz am Flugtag gedacht.

Das Hallenfest wurde um 17.45 Uhr mit Marsch- und Tanzmusik als Vorprogramm eingeleitet. Danach sah das Programm die Auftritte einer Tambourgruppe, der Musikgruppe „Paveier", des Musikers „King Size Dick" sowie zum Abschluß die Durchführung einer Tombola vor. Die Programmpausen sollten durch Tanzmusik von Schallplatten ausgefüllt werden. Major Langer, der Projektleiter des Hallenfestes, gab entsprechend der Entscheidung von Oberst Hoppe die Order, das Fest wie geplant durchzuführen.

Oberst Hoppe erfuhr kurz nach 18.00 Uhr durch die Rundfunknachrichten das bis dahin bekannte Ausmaß der Flugkatastrophe von Ramstein. Er sah keine Veranlassung, aufgrund seines neuen Kenntnisstan-

des mit Generalmajor Rimmek weiteren Kontakt aufzunehmen, um möglicherweise mit diesem nochmals die Durchführung des Hallenfestes zu erörtern. Er ging davon aus, daß Generalmajor Rimmek den gleichen Kenntnisstand zum Unglück von Ramstein hatte. Er ließ sich insbesondere von der Erwägung leiten, daß zwischen dem Flugunglück in Ramstein und der nichtöffentlichen Veranstaltung des Hallenfestes kein unmittelbarer Zusammenhang herzustellen sei. In der Folgezeit begab sich Oberst Hoppe in die verschiedenen Arbeitsbereiche des Fliegerhorstes, um sich bei den Soldaten für ihre hervorragende Arbeit beim Flugtag zu bedanken. Gegen 20.00 Uhr traf er beim Hallenfest ein. Wegen des hohen Geräuschpegels ließ er zunächst die Musik leiser stellen. Anschließend erörterte er kurz mit Generalmajor Rimmek den weiteren Verlauf des Hallenfestes. Sie verständigten sich darauf, daß das Fest nach einer kurzen Ansprache von Oberst Hoppe in „gedämpfter Form" fortgesetzt werden solle; dabei sollte Oberst Hoppe auf das Flugunglück und seine Folgen näher eingehen.

Generalmajor Rimmek hatte sich mit Angehörigen und persönlichen Gästen von Oberst Hoppe gegen 19.00 Uhr in die Festhalle begeben. Nach dem Gespräch mit Oberst Hoppe gegen 20.00 Uhr zum weiteren Verlauf des Hallenfestes verließ er die Veranstaltung gegen 21.00 Uhr. Im Unterkunftsbereich der Kaserne in Kerpen schaute er sich gegen 21.45 Uhr die ausführliche Fernsehberichterstattung des ZDF über das Unglück in Ramstein und dessen Ausmaß an. Dies gab ihm indes keine Veranlassung, als Divisionskommandeur und nächster Disziplinarvorgesetzter von Oberst Hoppe noch zu diesem Zeitpunkt auf den Ablauf des Hallenfestes Einfluß zu nehmen.

Gegen 21.30 Uhr hielt Oberst Hoppe vor den etwa 2 200 anwesenden Gästen eine Rede in deutscher und englischer Sprache, in der er u. a. seine Betroffenheit über das Unglück in Ramstein zum Ausdruck brachte. Anschließend begab er sich in den hinteren Teil der Halle, um die Gelegenheit für Gespräche mit den wehrpflichtigen Soldaten bei einem Glas Bier zu nutzen. Während des Festes wurde getanzt, vereinzelt gesungen und geschunkelt; insbesondere bei den Musikdarbietungen der „Paveier" und von „King Size Dick" wurde mitgesungen.

Da es in dem Teil der Halle, in dem sich Oberst Hoppe aufhielt, sehr laut war, nahm er nicht wahr, wie gegen 22.30 Uhr ein Gastgeschenk an das Jagdbombergeschwader 31 durch einen Repräsentanten der Gastgeschwader übergeben und entsprechende Ansprachen gehalten wurden. Im Anschluß an die vom stellvertretenden Kommodore, Oberstleutnant Schulte-Bisping, gehaltene Rede, die dieser mit Worten der Trauer über das Unglück von Ramstein geschlossen hatte, rief ein Discjockey spontan zu einer Gedenkminute für die Opfer von Ramstein auf. Wegen der gegebenen Umstände registrierte Oberst Hoppe auch diesen Vorgang nicht. Er verließ gegen 23.00 Uhr das Hallenfest.

Als um 23.45 Uhr die Ziehung des Hauptgewinns der Tombola stattfand, feierten noch etwa 600 bis 800 Gäste in der Halle. Um 2.00 Uhr wurde der Getränkeausschank geschlossen. Die letzten Teilnehmer des Festes verließen gegen 2.45 Uhr die Halle.

C. Die dienstrechtliche Untersuchung und Würdigung des Verhaltens der verantwortlichen Offiziere

Bundesminister Prof. Dr. Scholz beauftragte am 19. September 1988 den für den Bereich des Inspekteurs der Marine und des Inspekteurs des Sanitäts- und Gesundheitswesens zuständigen Wehrdisziplinaranwalt im Bundesministerium der Verteidigung mit Ermittlungen wegen des Verdachts von Dienstpflichtverletzungen im Zusammenhang mit dem unterbliebenen Abbruch der Luftfahrtveranstaltung in Nörvenich und dem Geschwaderfest. Diesem Auftrag war eine truppendienstliche Überprüfung zum gleichen Gegenstand auf Weisung des Inspekteurs der Luftwaffe vom 1. September 1988 durch den Kommandierenden General der Luftwaffe vorausgegangen, der dazu einen Bericht vom 12. September 1988 vorlegte. Im Zuge dieser Ermittlungen vernahm der Stellvertreter des Kommandierenden Generals der Luftflotte, Generalmajor Vieth, den ehemaligen Divisionskommandeur der 3. Luftwaffendivision, Generalmajor Rimmek, den früheren Kommodore des Jagdbombergeschwaders 31, Oberst Hoppe, den stellvertretenden Kommodore des Jagdbombergeschwaders 31, Oberstleutnant Schulte-Bisping, und Major Kuhn, der beim Flugtag in Nörvenich als verantwortlicher Offizier des Geschwaders für die Zusammenarbeit mit der Polizei eingesetzt war. Auf diese Ermittlungen verhängte der Kommandierende General Luftflotte im Rahmen seiner Disziplinargewalt eine Disziplinarmaßnahme gegen Oberst Hoppe.

In seinem dazu dem Bundesminister der Verteidigung vorgelegten Bericht vom 3. Oktober 1988 kam der Wehrdisziplinaranwalt zu der abschließenden Empfehlung, gegen die o. a. vier betroffenen Offiziere keine bzw. keine weiteren disziplinarrechtlichen Schritte zu unternehmen. Er stellte dazu im einzelnen fest:

Der frühere Divisionskommandeur der 3. Luftwaffendivision und der ehemalige Geschwaderkommodore des Jagdbombergeschwaders 31 hätten durch ihr Verhalten im Zusammenhang mit dem Flugtag in Nörvenich gesetzlich begründete Pflichten verletzt, auf die aber bereits hinreichend dienstrechtlich reagiert worden sei. Der für den Flugtag am 28. August 1988 und für das anschließende Hallenfest verantwortliche Geschwaderkommodore sei aus seiner Verwendung genommen und zusätzlich mit einer Maßnahme belegt worden. Der die Dienstaufsicht führende Divisionskommandeur habe die persönliche Verantwortung übernommen und sei entsprechend seiner eigenen Entschließung vorzeitig in den einstweiligen Ruhestand versetzt worden. Soweit im Zuge der Ermittlungen in der Öffentlichkeit gegen weitere hohe Luftwaffenoffiziere Verdächtigungen ausgesprochen worden seien, hätten keine Dienstpflichtverletzungen festgestellt werden können.

Der Bundesminister der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz, folgte dem Votum des Wehrdisziplinaranwalts. Zu seiner Entscheidung, gegenüber dem früheren Divisionskommandeur und dem versetzten Geschwaderkommodore keine weitere Maßnahme zu veranlassen, verwies er u. a. auch auf das bisher untadlige Verhalten beider Offiziere. Es sei bei diesen von einem einmaligen Fehlverhalten in langen und erfolgreichen Berufslaufbahnen auszugehen.

Dritter Abschnitt:

Ergebnisse und rechtliche Würdigung des festgestellten Sachverhalts durch den Untersuchungsausschuß

1. Unterabschnitt:

Die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein

Die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein ist in voller Übereinstimmung mit den Vorschriften des deutschen Luftrechts, des NATO-Truppenstatuts (NTS) und des Zusatzabkommens (ZNTS), sowie den einschlägigen Dienstvorschriften und NATO-Standardisierungsabkommen genehmigt worden; die militärischen Regelungen zum luftrechtlichen Genehmigungsverfahren werden der Forderung des Luftverkehrsgesetzes auf prognostische Gefahrenabwehr mindestens in gleichem Maße gerecht, wie es bei zivilen Luftfahrtveranstaltungen der Fall ist (Kapitel A der folgenden Ausführungen). Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung in Ramstein erfolgten auf der Grundlage verschärfter Sicherheitsvorschriften der in Europa stationierten US-Luftstreitkräfte (USAFE) und sind in keiner Beziehung zu beanstanden (Kapitel B). Der Flugunfall war unvorhersehbar und unabwendbar; bei dieser Beurteilung ist von dem bis zum 28. August 1988 allgemein geltenden Sicherheitsstandard nach einschlägigen Sicherheitsvorschriften und vorhandenem empirischen Erkenntnisstand auszugehen (Kapitel B). Die Katastrophenschutz-Vorbereitungen und Rettungsmaßnahmen der USAFE nach dem Flugunfall entsprachen den geltenden Anforderungen für die Vorsorge gegen derartige Katastrophen (Kapitel B). Die nach der Katastrophe ergriffenen Maßnahmen des Bundesministers der Verteidigung, dessen Verhalten in keiner Hinsicht für die Katastrophe ursächlich war, lassen die notwendigen unfallprophylaktischen Konsequenzen erwarten (Kapitel C).

A. Rechtsgrundlagen und Genehmigung

Die Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988 in Ramstein ist rechtlich einwandfrei genehmigt worden.

Die Untersuchung der Rechts- und Durchführungsvorschriften sowie der Rechtspraxis der alliierten militärischen Luftfahrtveranstaltungen hat klar erkennbar gemacht, daß auf luftrechtlichem Gebiet keinerlei Vorbehalte der Alliierten gegen die Souveränität der Bundesrepublik Deutschland bestehen (Nr. I der folgenden Ausführungen) und sich die USAFE vor der Veranstaltung einem rechtlich unbedenklichen, den Sicherheitsintentionen des Luftverkehrsgesetzes voll gerecht werdenden Genehmigungsverfahren unterzogen hat (Nr. II). Keiner der vom Untersuchungsausschuß zu den Rechtsfragen gehörten Sachverständigen, die — jeder mit anderem Schwerpunkt — zu den völker- und luftrechtlichen Voraussetzungen militärischer Luftfahrtveranstaltungen Stellung genommen haben, hat Maßnahmen oder Entscheidungen des Bundesministers der Verteidigung und der USAFE im Zusammenhang mit der Genehmigung der Luftfahrtveranstaltung in Ramstein als rechtswidrig bewertet.

I. Souveränität und Geltung deutschen Luftrechts

a) Die Besatzungszeit in der Bundesrepublik Deutschland ist mit dem Inkrafttreten des Pariser Protokolls vom 23. Oktober 1954 mit Wirkung vom 5. Mai 1955 beendet worden. Mit diesem Protokoll wurde Artikel 1 Abs. 2 des Deutschland-Vertrags vom 26. Mai 1952 geändert und der Bundesrepublik Deutschland „die volle Macht eines souveränen Staates über ihre inneren und äußeren Angelegenheiten" zurückgegeben. Im Einvernehmen mit der Bundesrepublik Deutschland haben sich die Drei Mächte dabei Rechte und Verantwortlichkeiten in bezug auf Berlin und auf Deutschland als Ganzes, einschließlich der Wiedervereinigung Deutschlands und einer friedensvertraglichen Regelung vorbehalten. Sie haben gleichzeitig festgestellt, daß sie ihre Rechte betreffend die Stationierung von Streitkräften in der Bundesrepublik Deutschland nur in vollem Einvernehmen mit dieser ausüben wollen.

Die Stationierung alliierter Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland beruht auf ihrer Zustimmung, die sie nach Maßgabe des Artikel 4 des Deutschland-Vertrags im Aufenthaltsvertrag vom 23. Oktober 1954 auf Grund ihrer eigenen, souveränen Entscheidung gegeben hat. Auch die geltenden NATO-Regelungen zur integrierten Luftverteidigung sind unter Mitwirkung der Bundesrepublik Deutschland im Bündnis vereinbart worden und beinhalten damit keine Einschränkung ihrer Lufthoheit. Es ist im Gegenteil Ausdruck der Souveränität eines Staates, völkerrechtliche Regelungen zur Wahrnehmung auch seiner Lufthoheit zu treffen.

Seit Inkrafttreten des Deutschland-Vertrages und des Aufenthaltsvertrages gibt es daher auf dem Boden der Bundesrepublik Deutschland (mit Ausnahme des Landes Berlin) keine Besatzungstruppen mehr. Der Aufenthalt der hier stationierten Truppen beruht wie bei den übrigen NATO-Mitgliedsstaaten auf Vertrag. Die Rechtsstellung der Stationierungsstreitkräfte und ihre Befugnisse im Aufnahmestaat ergeben sich ebenfalls aus völkerrechtlichen Verträgen, insbesondere dem NATO-Truppenstatut und dem Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut. Alliierte Vorbehaltsrechte und Souveränitätsbeschränkungen der Bundesrepublik Deutschland existieren hier nicht (vgl. auch Rechtsgutachten des von der SPD-Fraktion benannten Sachverständigen Prof. Dr. Klein, S. 15).

b) Die Untersuchung hat auch keinerlei Anhaltspunkte dafür erbracht, daß die Alliierten in der Bundesrepublik Deutschland von ihren Rechten im Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut (hier einschlägig: Artikel 46, 53 und 57 ZNTS) in einer der deutschen Souveränität abträglichen Weise Gebrauch machen. Lediglich der Sachverständige Dr. Deiseroth hat sich in diese Richtung eingelassen; seine Auffassung beruht jedoch bereits auf einer offenkundigen Fehlinterpretation des deutschen Luftrechts (nähere Ausführungen hierzu unter Nr. 4 b, letzter Absatz), so daß eine nähere Auseinandersetzung mit seiner Meinung entfallen kann. Das Verhalten der USAFE, wie es im Untersuchungsausschuß zur Debatte stand, beweist eher das Gegenteil, nämlich die vorbehaltlose, uneingeschränkte Anerkennung deutscher Souveränität auf dem Gebiet des Luftrechts, dessen Beachtung durch Artikel 46 Abs. 1 Satz 2 und Artikel 57 Abs. 3 ZNTS besonders angesprochen ist:

aa) Mit dem 6. Änderungsgesetz zum Luftverkehrsgesetz vom 25. Juli 1964 wurde dem Bundesminister der Verteidigung durch Änderung des § 30 Abs. 2 Satz 1 eine Regelungskompetenz der Verwaltungszuständigkeiten auch für die auf Grund NATO-Truppenstatut und Zusatzabkommen in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen eingeräumt. Die Gesetzesmaterialien dieses Änderungsgesetzes weisen ausdrücklich darauf hin, daß mit der Übertragung der Befugnis zum Erlaß von Verwaltungsakten zugunsten der stationierten Streitkräfte auf den Bundesminister der Verteidigung die Souveränitätsrechte der Bundesrepublik berücksichtigt werden sollen (vgl. amtliche Begründung zur Änderung des § 30 Abs. 2 — BT-Drucksache IV/1646, S. 8; auch: BT-Drucksache IV/2121, S. 2).

Der vom Bundesminister der Verteidigung zur Genehmigung alliierter Luftfahrtveranstaltungen vorgelegte Schriftwechsel mit seinen zahlreichen Bezugnahmen der USAFE auf eben diese Vorschrift ist bereits genügende Bestätigung dafür, daß die Alliierten diese gerade unter Souveränitätsgesichtspunkten festgelegte Entscheidungskompetenz jederzeit voll respektierten.

bb) Nach dem schweren Flugunfall in Frankfurt anläßlich einer Luftfahrtveranstaltung auf dem Rhein-Main-Flughafen im Jahre 1983 ordnete der damalige Bundesminister Dr. Wörner ein Flugverbot für militärische Kampfflugzeuge bei Luftfahrtveranstaltungen über Ballungsgebieten an. Die Genehmigung derartiger Veranstaltungen wurde durch den Bundesminister der Verteidigung nur noch in einem von der üblichen Verwaltungspraxis (nähere Ausführungen hierzu unter Nr. II) abweichenden, formalen Verfahrensgang erteilt. Die Alliierten, einschließlich die USAFE, haben diese Entscheidung, die den Sicherheitsinteressen der deutschen Bevölkerung in dicht besiedelten Gebieten besonders Rechnung trägt, widerspruchslos akzeptiert.

Nur am Rande sei darauf verwiesen, daß die sofort nach der Katastrophe in Ramstein vom Bundesminister der Verteidigung getroffene Entscheidung, keinen militärischen Kunstflug in der Bundesrepublik Deutschland mehr zuzulassen, von den Alliierten aus der gleichen partnerschaftlichen, die gegenseitigen Souveränitätsrechte respektierenden Haltung heraus ebenfalls anstandslos akzeptiert wurde.

cc) Im Rahmen der Verhandlung der Flugbetriebsvorschrift 1/84 des Luftwaffenamtes (GAFO 1/84 — Näheres hierzu unter Nr. II) mit den Vertretern der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten alliierten Luftwaffen ergab sich eine Diskussion über die Rechte der Alliierten auf Grund Artikel 46, 57 ZNTS. Die alliierten Vertreter waren, offenbar unter Hinweis auf die nach dem Zusatzabkommen vereinbarten Übungsrechte, mit der Einführung bestimmter Genehmigungspflichten bei ihren fliegerischen Aktivitäten nicht einverstanden. Der Bundesminister der Verteidigung setzte sich über die Bedenken hinweg und legte in der endgültigen Fassung dieser Vorschrift die Genehmigungspflichtigkeit durch terminologisch eindeutige Begriffswahl („approval") fest.

Die Beweisaufnahme ergab auch hier die widerspruchslose Akzeptanz der endgültigen deutschen Entscheidung, mit der übrigens erstmals seit Bestehen der Bundeswehr derart weitreichende Genehmigungspflichten des alliierten Flugbetriebs unter ausdrücklicher Bezugnahme auf das deutsche Luftverkehrsgesetz eingeführt wurden.

II. Das Genehmigungsverfahren

1. Die einschlägigen Rechtsvorschriften

a) Die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein war nach §§ 24, 30 LuftVG in Verbindung mit Artikel 57 Abs. 3 ZNTS genehmigungspflichtig.

Der Einzelmeinung des vom Untersuchungsausschuß gehörten Sachverständigen Prof. Dr. Schröder, wonach aus formellen Gründen, nämlich auf Grund des Artikel 46 ZNTS (als entgegenstehenden völkerrechtlichen Vertrags im Sinne des § 30 Abs. 2 LuftVG) eine Genehmigungskompetenz des Bundesministers der Verteidigung ausscheide, kann nicht gefolgt werden. Luftfahrtveranstaltungen sind nach der Legaldefinition des § 24 Abs. 1 LuftVG fliegerische Aktivitäten eigener Art und keine Übungen oder Manöver nach Artikel 46 ZNTS. Der Sachverständige hat in einer nachgereichten schriftlichen Ausarbeitung seine Auffassung auf Grund näherer Prüfung der Akten später korrigiert, eine Genehmigungspflichtigkeit nunmehr jedoch deshalb verneint, weil die Alliierten innerhalb

der ihnen überlassenen Liegenschaften ihre eigenen Vorschriften auf dem Gebiet der öffentlichen Sicherheit und Ordnung anwenden könnten. Auch dieser Gesichtspunkt vermag die Genehmigungspflichtigkeit nach § 24 LuftVG nicht infrage zu stellen, weil Luftfahrtveranstaltungen — insbesondere die in Ramstein — sich regelmäßig nicht auf den Bereich der zur ausschließlichen Nutzung durch Alliierte überlassenen Liegenschaft beschränken, wie dies auch der Bundesminister der Verteidigung stets zutreffend hervorgehoben hat.

b) Die Genehmigungspflicht militärischer Luftfahrtveranstaltungen nach § 24 LuftVG ist durch die Vorschrift des § 30 Abs. 2 Satz 1 LuftVG aber formell anders gestaltet als die der zivilen Luftfahrtveranstaltungen, die von den Luftfahrtbehörden der Länder nach den Vorschriften der §§ 73ff. LuftVZO zu genehmigen sind.

§ 30 Abs. 2 Satz 1 LuftVG ermächtigt den Bundesminister der Verteidigung, für den Bereich der Streitkräfte die luftverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten nach dem Luftverkehrsgesetz und seinen Durchführungsverordnungen sowie das dabei gebotene Verwaltungsverfahren selbst zu regeln. Es ist demnach Sache des Bundesministers der Verteidigung, wie er die Zuständigkeiten auch für alliierte Luftfahrtveranstaltungen festlegt und das Verfahren der Genehmigung im militärbehördlichen Dienstweg regelt. Ein bestimmtes Verwaltungsverfahren mit besonderen Formvorschriften, wie im Verhältnis der Luftfahrtbehörde zu Bürger bzw. Personenvereinigung vorzufinden, ist dabei nicht vorgeschrieben; die auch von ihrem Wortlaut her unanwendbaren Vorschriften der §§ 73ff. LuftVZO werden durch die Verfahrensvorschriften des Bundesministers der Verteidigung verdrängt (so auch Rechtsgutachten des Sachverständigen Prof. Dr. Klein, S. 39 m.w.Nachw.).

Der Bundesminister der Verteidigung könnte die Genehmigungsbefugnis für alliierte Luftfahrtveranstaltungen z. B. auch rechtlich unbedenklich auf alliierte Dienststellen in der Bundesrepublik Deutschland übertragen, und zwar im Wege eines völkerrechtlichen Vertrags nach § 30 Abs. 2 Satz 1 LuftVG. Sofern hierfür Zweckmäßigkeitsgründe sprechen, steht es ihm ferner frei, das Genehmigungsverfahren als mehrstufigen Entscheidungsprozeß auszugestalten, in den auch alliierte Dienststellen — etwa wegen ihrer größeren Sachnähe — einbezogen werden. Bei einer einheitlichen Verfahrensweise der NATO-Partner im Falle derartiger Zuständigkeitsverlagerungen auf Dienststellen der jeweiligen Entsendestaaten könnten hiergegen auch unter Souveränitätsgesichtspunkten keine Bedenken erhoben werden. Bei einer derartigen — vollständigen oder teilweisen — Zuständigkeitsverlagerung käme es nur darauf an, daß materiell dem mit § 24 LuftVG verfolgten Ziel einer prognostischen Gefahrenabwehr hinreichend genügt wird.

c) Durch die Vorschrift des § 30 Abs. 2 Satz 1 LuftVG sind ferner auch die luftfahrtbehördlichen Entscheidungsbefugnisse nach den Durchführungsverordnungen zum Luftverkehrsgesetz für den Bereich der Bundeswehr und hier stationierte Truppen formell anders gestaltet als für den zivilen Luftverkehr. Die im Zusammenhang mit Luftfahrtveranstaltungen bedeutsamen Entscheidungsbefugnisse über Ausnahmeerlaubnisse nach § 6 Abs. 3 und § 8 Abs. 2 Satz 2 LuftVO können auf Grund freier Regelungskompetenz des Bundesministers der Verteidigung auf von ihm zu bestimmende deutsche oder alliierte Dienststellen nach von ihm festzulegenden Verfahren übertragen werden.

2. Durchführungsvorschriften und militärische Organisation

Die Untersuchung der für alliierte Luftfahrtveranstaltungen geltenden Durchführungsvorschriften einschließlich der zur Durchführung eingesetzten militärischen Organisation hat ein klares Bild darüber ermöglicht, in welcher Weise die militärische Praxis den inhaltlichen Anforderungen und Möglichkeiten der vorgenannten Rechtsvorschriften entspricht.

Nach § 24 Abs. 2 LuftVG ist die Erteilung der Genehmigung von einer konkreten Überprüfung auf das Vorliegen von Anhaltspunkten für eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung abhängig (sog. Gefahrenprognose), die nach überwiegender Auffassung der vom Untersuchungsausschuß gehörten Sachverständigen und auch Zeugen des Bundesministers der Verteidigung auch im militärischen Bereich angestellt werden muß. Verfahren und Inhalte dieser Gefahrenprognose, für die das Luftverkehrsgesetz keinerlei Vorgaben enthält, sind aber mit Rücksicht auf antizipierte Auflagen in besonderen Durchführungsvorschriften sowie bestimmte aufbau- und ablauforganisatorischen Voraussetzungen der Streitkräfte standardisiert. Der materiellen Zielsetzung des § 24 LuftVG auf prognostische Gefahrenabwehr wird dadurch mindestens in gleichem Umfang wie bei zivilen Luftfahrtveranstaltungen Rechnung getragen.

a) Das NATO-Standardisierungsabkommen 3533 (STANAG 3533) enthält als völkerrechtliches Verwaltungsabkommen im Sinne des § 30 Abs. 2 Satz 1 LuftVG formell und materiell beachtliche Sicherheitsvorschriften für militärische Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland, die nicht nur ihre Durchführung, sondern auch ihre Genehmigung berühren. Der Inhalt des STANAG 3533 wurde in die nationalen militärischen Dienstvorschriften aller beteiligten NATO-Streitkräfte umgesetzt, so daß seine unbedingte Beachtung sichergestellt ist.

aa) Zum einen wurden dem jeweiligen Gesamtleiter einer militärischen Luftfahrtveranstaltung weitreichende Entscheidungsbefugnisse über das Flugprogramm und die einzelnen Flugvorführungen übertragen. Nach Nr. 5 des STANAG 3533 hat der Gesamtleiter u. a. die Verantwortung für die Einzelheiten des Flugprogramms sowie den Erlaß genauer Bestimmungen für die Flugvorführungen, einschließlich der Festlegung der Wettermindestbedingungen und sonstiger Grenzbedingungen für den Flugbetrieb. Ihm steht die Genehmigungsbefugnis des Programms und — unter bestimmten Vorgaben — die Entscheidung über die Abweichung von Vorschriften sowie die einzuhaltende Mindestflughöhe zu, einschließlich für Kunstflugvorführungen.

Der Bundesminister der Verteidigung hat so im Einvernehmen mit den NATO-Partnern im Rahmen der ihm nach § 30 Abs. 2 Satz 1 LuftVG überlassenen Regelungsbefugnis bestimmte, auch luftverkehrsrechtlich relevante Einzelentscheidungsbefugnisse zum Programm der Luftfahrtveranstaltung auf den Gesamtleiter übertragen. Die Entscheidung über Ausnahmeerlaubnisse zum Kunstflug und zur Mindestflughöhe (§§ 6, 8 LuftVO), die implizit in einer vorbehaltlosen Genehmigung nach § 24 LuftVG liegt (vgl. Rechtsgutachten des Sachverständigen Prof. Dr. Klein, S. 59), wird nach Maßgabe standardisierter, vom Gesamtleiter vor Ort zu prüfender Entscheidungskriterien des STANAG 3533 erteilt. Insoweit kann hier auch nicht von einer (unzulässigen) „Selbstprüfung des Veranstalters" die Rede sein, weil der ausschließlich zur Wahrung der Flugsicherheit eingesetzte Gesamtleiter bei seiner Entscheidung nicht frei ist, sondern seine Genehmigung der einzelnen Programmteile nur nach Maßgabe der festgelegten Sicherheitsstandards und in nachprüfbarer Weise erteilen darf. Angesichts der größeren Sachnähe und der schnelleren Reaktionsmöglichkeiten des Gesamtleiters vor Ort (z. B. auf Wetteränderungen) muß diese von den NATO-Staaten einheitlich festgelegte Entscheidungskompetenz des Gesamtleiters als sachgerecht bezeichnet werden. Auf die vom Bundesminister der Verteidigung angeschnittene Frage, inwieweit die Vorschriften der Luftverkehrsordnung generell durch militärische Dienstvorschriften (einschl. STANAGs) verdrängt sind, kommt es im Hinblick auf diese auch mit den Vorschriften der Luftverkehrsordnung vereinbarte Verfahrensweise somit nicht an.

bb) Zum anderen legt in materieller Hinsicht das STANAG 3533 zahlreiche, eingehende Sicherheitsauflagen für militärische Luftfahrtveranstaltungen fest, die dem anerkannten Erkenntnisstand militärischer Luftfahrtexperten der NATO entsprechen. Das typische Gefahrenpotential einer Luftfahrtveranstaltung ist damit — so wie bei zivilen Luftfahrtveranstaltungen — erfaßt. Diese konkreten Sicherheitsauflagen, die bei zivilen Luftfahrtveranstaltungen regelmäßig Bestandteil eines Verwaltungsakts nach § 24 Abs. 1 Satz 2 LuftVG werden, sind hiermit vorweggenommen und reduzieren den Umfang der nach § 24 Abs. 2 gebotenen Gefahrenprognose. Der Untersuchungsausschuß hat in keinem einzigen Punkt eine Regelungslücke des STANAG 3533 gegenüber den für zivile Luftfahrtveranstaltungen geltenden Sicherheitsauflagen feststellen können.

Dem STANAG 3533 kann allerdings nicht die Bedeutung beigemessen werden, daß hierdurch der Begriff der öffentlichen Sicherheit und Ordnung nach § 24 Abs. 2 LuftVG verbindlich festgelegt ist, wie dies der Sachverständige Prof. Dr. Randelzhofer bei seiner Anhörung ausgeführt hat. Das STANAG 3533 dispensiert nicht von der durch Artikel 57 Abs. 3 ZNTS getroffenen Grundentscheidung der Geltung deutschen Rechts (vgl. Rechtsgutachten des Sachverständigen Prof. Dr. Klein, S. 55) und vermag daher auch nicht die nach § 24 Abs. 2 LuftVG gebotene Entscheidung zu präjudizieren. Es beeinflußt lediglich den Umfang dieser Prüfung, was auch zutreffend vom Bundesminister der Verteidigung ausgeführt wurde.

b) Die Flugbetriebsvorschrift 1/84 des Luftwaffenamtes (GAFO 1/84), die nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme von den in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen als verbindliche Vorschrift anerkannt ist, enthält auch für das Genehmigungsverfahren nach § 24 LuftVG beachtliche Verfahrensregelungen. Sie legt eine Anmeldepflicht von verstärktem Luftverkehrsaufkommen, insbesondere auch von Luftfahrtveranstaltungen fest und sieht die Einholung von Ausnahmegenehmigungen des Bundesministers der Verteidigung vor, und zwar bei einer nur für den militärischen Luftverkehr geltenden zeitweiligen Änderung der Luftraumstruktur, bei Abweichen von militärischen Flugregeln und -vorschriften sowie bei Flugbetrieb an Wochenenden und Feiertagen. Diesem Verfahren haben sich die Alliierten, wie die Beweisaufnahme ergab, auch bei nichtöffentlichen und daher nicht genehmigungspflichtigen Flugtagen freiwillig unterworfen; daher kann die Klärung der Frage dahinstehen, ob die Alliierten möglicherweise Luftfahrtveranstaltungen durchgeführt haben, die sie fälschlich als nichtöffentliche Veranstaltungen angemeldet hatten.

Der materielle Gehalt der GAFO 1/84, die ausdrücklich auf das Luftverkehrsgesetz Bezug nimmt, beschränkt sich nicht auf flugsicherungstechnische Verfahrensregelungen, sondern erfaßt auch die luftverkehrsrechtliche Genehmigung nach § 24 LuftVG, soweit Luftfahrtveranstaltungen von dieser Vorschrift erfaßt sind. Denn die Zielrichtung der nach der GAFO 1/84 vorzunehmenden Prüfschritte ist, wie sich im einzelnen aus ihrem Inhalt ergibt, auch die Wahrung öffentlicher Sicherheit und Ordnung in Teilbereichen des Flugbetriebs:

Die Prüfung der Überlappung verschiedener Flugvorhaben dient der Flugsicherheit, die Prüfung der zu erwartenden Lärmbelastung eines fliegerischen Vorhabens dient der öffentlichen Ordnung und die Prüfung/Veranlassung der flugsicherungstechnischen Maßnahmen ist zugleich ein Element der Flugsicherheit. Die Prüfung und Genehmigung des Flugbetriebs an Wochenenden und Feiertagen stellt schließlich einen Verfahrenstakt dar, der die luftverkehrsrechtliche, auch nach Sicherheits- und Ordnungskriterien ausgerichtete Genehmigungspflichtigkeit der Veranstaltung als Ganzes durch den Bundesminister der Verteidigung zum Ausdruck bringt; denn nur das Luftverkehrsgesetz gibt für die Einführung einer derartigen Genehmigungspflichtigkeit die notwendige Rechtsgrundlage her.

c) Die zur Frage der Gefahrenprognose nach § 24 Abs. 2 LuftVG gehörten Zeugen des Bundesministeriums der Verteidigung haben schließlich zu Recht auf die andersartigen Voraussetzungen organisatorischer Art bei Luftfahrtveranstaltungen im militärischen Bereich gegenüber zivilen Veranstaltungen hingewiesen, die ebenfalls Einfluß auf die rechtlichen Anforderungen an die Genehmigungspraxis haben:

Die Durchführung gefahrengeneigter Großvorhaben (z. B. Übungen) ist eine der ständigen Aufgaben der Streitkräfte. Dies hat zur Folge, daß Gefahrenprognose und -abwehr im militärischen Bereich erheblich stärker instrumentalisiert sind, als dies einem privaten Veranstalter jemals möglich wäre. Für alle Bereiche

der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, die durch militärische Luftfahrtveranstaltungen tangiert sind (einschl. Umweltschutz), gibt es eigene militärische Organisationselemente, die vor der Veranstaltung die Aufgabe intensiver Vorausschau und entsprechender Vorkehrungen gegen Unfälle/Zwischenfälle haben, besonderen fachlichen Weisungen sowie militärischen Kontrollmechanismen unterliegen und darüber hinaus einschlägige fachliche Erfahrungen aufweisen. Der Ablauf der Luftfahrtveranstaltung wird, ohne daß dies luftverkehrsrechtlich vorgeschrieben ist, in einer gesonderten Vorübung erprobt und von höheren militärischen Vorgesetzten geprüft. Die Kenntnisse militärischer Vorgesetzter über die Zuverlässigkeit ihres bei einer Luftfahrtveranstaltung eingesetzten Personals sind tiefgehender, als dies eine außenstehende Behörde ermitteln könnte. Durch (straf- und disziplinarrechtlich sanktionierte) Befehlsgebundenheit des eingesetzten Personals ist der Grad der Gewißheit der Einhaltung von Sicherheitsvorschriften hoch anzusetzen. Die Regelung einer besonderen Aufsicht von Seiten der Genehmigungsbehörde, wie nach § 65 LuftVZO bei zivilen Veranstaltungen vorgesehen, entfällt mit Rücksicht auf die ohnehin vorhandene militärische Pflicht zur Dienstaufsicht.

Diese organisatorischen Gegebenheiten machen — auch in Verbindung mit den vorgenannten speziellen Durchführungsvorschriften — eine konkrete, einzelfallbezogene Prüfung eventueller Gefahrenmomente einer alliierten militärischen Luftfahrtveranstaltung zwar nicht entbehrlich, reduzieren aber den Prüfumfang auf die von der Genehmigungsbehörde selbst wahrzunehmenden Prüftakte (vgl. Ausführungen zu b) sowie auf das Vorhandensein bisher nicht erfaßter oder neu eintretender Gefährdungsmerkmale. Der Bundesminister der Verteidigung kann bei seiner Genehmigungsentscheidung insbesondere von der gewissenhaften Vornahme der eigens hierfür eingerichteten Prüf-, Auswahl- und Kontrollschritte des militärischen Apparates ausgehen; so brauchen z. B. die Flugvorführungen von der Genehmigungsbehörde nicht erneut überprüft werden, weil ein formalisiertes Verfahren der Entwicklung und Abnahme der Vorführungsprofile besteht und darüber hinaus dem Gesamtleiter die Genehmigungsbefugnis der Vorführungen anläßlich der konkreten Luftfahrtveranstaltung in rechtlich zulässiger Weise übertragen worden ist. Ferner kann der Bundesminister der Verteidigung davon ausgehen, daß die insbesondere im STANAG 3533 niedergelegten, verbindlichen Sicherheitsstandards bei alliierten Luftfahrtveranstaltungen gewahrt werden (so auch Rechtsgutachten des Sachverständigen Prof. Dr. Klein, S. 55f.).

3. Der tatsächliche Ablauf des Genehmigungsverfahrens

Das Genehmigungsverfahren der Luftfahrtveranstaltung in Ramstein entspricht den rechtlichen Anforderungen des § 24 LuftVG, wie sie vorstehend näher präzisiert wurden. Zwar bestanden unmittelbar nach der Katastrophe auf Grund irrtümlicher Angaben des Bundesministers der Verteidigung einige Unklarheiten über den Ablauf des Verfahrens; die Beweisaufnahme hat jedoch diese Unklarheiten beseitigt.

Das Genehmigungsverfahren wurde mit der fernschriftlichen, listenmäßigen Anmeldung der Luftfahrtveranstaltung am 1. Februar 1988 durch das Hauptquartier der USAFE eingeleitet. Das Luftwaffenamt war zuvor bereits über das US-interne Genehmigungsverfahren schriftlich unterrichtet worden. Die Genehmigungsentscheidung wurde am 29. April 1988 durch den Bundesminister der Verteidigung nach Prüfung der in der GAFO 1/84 genannten Voraussetzungen mündlich getroffen. Anfang August 1988 wurde die Genehmigung durch das auf Weisung des Luftwaffenamtes veröffentlichte NOTAM dem Hauptquartier der USAFE schriftlich bekannt gegeben; außerdem geht die Genehmigung aus der fernmündlichen Aufhebung des Wochenendflugverbotes hervor.

a) Die Genehmigung durch den Bundesminister der Verteidigung ist insbesondere inhaltlich in keiner Weise zu beanstanden:

aa) Der Bundesminister der Verteidigung hatte bis zum 28. August 1988 keinerlei Anhaltspunkte für besondere Gefahrenmomente der geplanten Veranstaltung, die nicht über den in der NATO üblichen, standardisierten Rahmen der fliegerischen Selbstdarstellung hinausging. Auch im Hinblick auf die der Genehmigungsbehörde bekannte strenge Vorschriftentreue und das herausragende Sicherheitsbestreben der USAFE gab es, wie in den Vorjahren, keinen Anlaß zu besonderen Auflagen oder Kontrollmaßnahmen. Für die beabsichtigten, bisher weder bei zivilen noch bei militärischen Luftfahrtveranstaltungen eingeschränkten Vorführungen von Kunstflug-Teams galten die entsprechenden Sicherheitsvorschriften des STANAG 3533.

bb) Die allgemeinen Einwendungen in den Schreiben des MdL Dr. Schmidt und des Bürgermeisters der Verbandsgemeinde Weilerbach an den Bundesminister der Verteidigung gaben weder eine rechtliche Handhabe noch sonst einen Grund für die Verweigerung der Genehmigung. Der Bundesminister der Verteidigung kann nicht wegen allgemeiner Proteste, die wegen der Belastungen der Bürger aus dem Verteidigungsauftrag des Grundgesetzes nicht gerade selten sind, in seiner zweckmäßigen Öffentlichkeitsarbeit für die Streitkräfte eingeschränkt werden. Luftfahrtveranstaltungen fördern den Einblick der Öffentlichkeit in den Dienstbetrieb der Streitkräfte (auch ein demokratisches Anliegen), die Nachwuchswerbung sowie die Verbundenheit der NATO-Partner. Gerade die fliegerische Selbstdarstellung der Streitkräfte hat zudem großen Zuspruch. Ohne jeglichen konkreten Anhaltspunkt für eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung durch die Flugvorführungen besteht kein Anlaß dafür, die NATO-Streitkräfte nur in der Bundesrepublik Deutschland auf einem Gebiet Restriktionen zu unterwerfen, das gerade wegen seiner Werbewirksamkeit Möglichkeiten zum Abbau von Vorbehalten gegen die Streitkräfte bietet. Politische Proteste einzelner Gruppen gegen militärische Luftfahrtveranstaltungen, die ein Verstecken der Streitkräfte in ihre Kasernen anstreben, rechtfertigen erst recht keine Ablehnung der Genehmigung.

b) Das vom Untersuchungsausschuß festgestellte Fehlen sonst üblicher Formalakte eines Genehmigungsverfahrens (schriftlich ausdrücklich so bezeichneter Antrag und Bescheid) — u. a. auch das Unterlassen der nach der GAFO 1/84 vorgesehenen schriftlichen Bestätigung der erteilten Genehmigung des Wochenendflugbetriebs — hat sich für die Rekonstruktion der Verwaltungsvorgänge als nachteilig erwiesen, mindert aber nicht die Rechtsqualität der Genehmigung. Das Verfahren lief so ab, wie es in den seit Jahren geltenden Durchführungsvorschriften festgelegt war.

Es besteht insbesondere kein Zweifel am Antrags- und Genehmigungswillen nach § 24 LuftVG der beteiligten deutschen und US-Dienststellen, auch wenn es an ausdrücklich auf § 24 LuftVG Bezug nehmenden Schriftstücken fehlt. Wie aus dem Schriftwechsel im Fall der (nach damaliger Einschätzung) allein problematischen Luftfahrtveranstaltungen über Ballungsgebieten hervorgeht (vgl. Ausführungen zu Nr. I.b, bb), war beiden Seiten die Genehmigungspflichtigkeit klar. In diesem Zusammenhang hat der Bundesminister der Verteidigung bereits im Jahre 1984 — nach Inkrafttreten der GAFO 1/84 — auf die Kleine Anfrage des MdB Wolfgramm (FDP) ausdrücklich auf die Genehmigungspflichtigkeit alliierter Luftfahrtveranstaltungen nach § 24 LuftVG hingewiesen und die regelmäßige Versagung der Genehmigung bei Vorführungen von Strahlflugzeugen über Ballungsgebieten besonders hervorgehoben (vgl. BT-Drucksache 10/1657 Nr. 61). Darüber hinaus ergibt sich zum vorliegenden Genehmigungsverfahren aus dem US-Unfalluntersuchungsbericht ein klarer Hinweis auf das diesbezügliche Rechtsbewußtsein der USAFE. Bei der Befragung des Flugschaukoordinators, des Lieutenant Colonel Schmidt, durch den Leiter der US-Untersuchungskommission am 1. September 1988 — also zu einem Zeitpunkt, als die Genehmigungsfrage noch nicht öffentlich debattiert wurde — ist das Vorliegen einer deutschen luftverkehrsrechtlichen Genehmigung eingehend behandelt worden, wenn auch mit dem Ergebnis, daß bereits in der Entscheidung über die deutsche fliegerische Beteiligung konkludent diese Genehmigung gesehen wurde. Schließlich geht auch aus Nr. 8 lit. h (1) der AF Reg 60-18 das allgemeine Rechtsverständnis der USAFE hervor, wonach sich die Air Force der USA nach den — auch verfahrensrechtlichen — Regeln des Gastgeberlandes zu verhalten haben (vgl. Rechtsgutachten des Sachverständigen Prof. Dr. Klein, S. 36).

In formaler Hinsicht fehlerhaft war lediglich, daß die Freigabe des Wochenendflugbtriebs nicht in der nach GAFO 1/84 vorgesehenen schriftlichen Form erfolgte. Dagegen kann das Fehlen eines Aktenvermerks über die Besprechung am 29. April 1988, bei der intern die Genehmigungsentscheidung fiel, nicht beanstandet werden. Das Ergebnis der Besprechung wurde nämlich noch am gleichen Tag in Maßnahmen des Bundesministers der Verteidigung und des Luftwaffenamtes nach außen umgesetzt; das Verbindungskommando zum Hauptquartier der USAFE und die US-Botschaft wurden über die positive Entscheidung unterrichtet, indem die erbetene Unterstützung des Flugtages zugesagt wurde. Später folgten die Maßnahmen nach der GAFO 1/84. Das Besprechungsergebnis war damit für die Aktenführung ausreichend dokumentiert, so daß in Übereinstimmung mit § 32 des Allgemeinen Teils (GGO I) der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien ein Aktenvermerk unterbleiben durfte.

Auf Grund der festgestellten Unklarheiten über den Ablauf des Genehmigungsverfahrens ist aber anzuregen, das Genehmigungsverfahren klarer als bisher zu strukturieren, damit die Nachweisbarkeit erleichtert und letztlich auch der Truppe der Bezug der einzelnen Verfahrensakte zu den Rechtsgrundlagen klarer werden. Dies kann im Rahmen der vom Bundesminister der Verteidigung ohnehin angeordneten rechtlichen Überprüfung der Verfahren geschehen.

4. Fiktiver Ablauf bei anderer Gestaltung des Genehmigungsverfahrens

Ergänzend sei der Frage nachgegangen, ob der Ablauf der Luftfahrtveranstaltung in Ramstein durch eine andere rechtliche Ausgestaltung des Genehmigungsverfahrens in irgendeiner Form verändert worden wäre. Diese Frage kann klar verneint werden. Auf Grund des damaligen Erkenntnisstandes kommen dabei nur zwei realistische Möglichkeiten fiktiver Nachzeichnung in Betracht:

a) Bei einer der Bundeswehr angepaßten Verfahrensweise hätte vom Veranstalter nach der Zentralen Dienstvorschrift des Bundesministers der Verteidigung (ZDv) 44/31 ein Vorführungsprogramm vorgelegt werden müssen (Nr. 217 der ZDv 44/31). Das Vorführungsprogramm ist, was den Ablauf der Vorführungen selbst angeht, keine Beschreibung der einzelnen Flugmanöver, sondern lediglich eine zeitlich gegliederte Darstellung über die Art der fliegerischen Darstellungen mit Angabe über voraussichtliche Zeitdauer und geforderte Mindestflughöhe (vgl. Nr. 215 der ZDv 44/31 und — vergleichsweise — den Genehmigungsantrag im Fall Nörvenich). Vom Bundesminister der Verteidigung als Genehmigungsbehörde werden also auch vor Luftfahrtveranstaltungen der Bundeswehr nicht die einzelnen Flugmanöver der teilnehmenden Besatzungen geprüft. Dies ist vielmehr auch in der Bundeswehr Aufgabe des Gesamtleiters vor Ort, der sachnäher, flexibler und auf Grund eigener Inaugenscheinnahme (bei Vorübung) den eigentlichen flugtechnischen Anteil der Veranstaltung genehmigt.

Der Bundesminister der Verteidigung hätte sich über die einzelnen Flugmanöver also kein eigenes Bild machen und nur außerhalb des Genehmigungsverfahrens gewonnene Anhaltspunkte über besondere Gefahrenmomente der Flugmanöver berücksichtigen können. Dahingehende Erkenntnisse zu den Vorführungen der „Frecce Tricolori" lagen aber bis zum 28. August 1988 weder beim Bundesminister der Verteidigung noch bei den anderen NATO-Partnern vor. Der Auftritt des international bekannten Kunstflug-Teams war nichts Neues. Die gleichen Flugvorführungen fanden auch im Jahr 1987 in Ramstein statt und waren nach einhelligem Urteil der militärischen Luftfahrtexperten auf Grund des hohen Leistungsvermögens und der jahrelangen Erfahrung der italienischen

Staffel nicht gefährlicher als andere Flugvorführungen einzuschätzen. Die „Frecce Tricolori" hatten zuvor bereits elfmal an Flugtagen in der Bundesrepublik Deutschland ohne Beanstandung teilgenommen.

Der Bundesminister der Verteidigung hätte demnach auch in diesem Fall den Antrag anstandslos genehmigt.

b) Bei einer dem zivilen Genehmigungsverfahren angepaßten Verfahrensweise hätte nach § 74 LuftVZO, was den Veranstaltungsinhalt betrifft, lediglich das „Programm" dem Bundesminister der Verteidigung vorgelegt werden müssen. Unter Programm ist nur eine Übersicht über Art und zeitlichen Ablauf der einzelnen Vorführungen, nicht aber eine Beschreibung der Form der einzelnen Flugmanöver zu verstehen. Dies geht insbesondere aus den (von der Bundesanstalt für Flugsicherung in den „Nachrichten für Luftfahrer" 1-105/85 veröffentlichten) Hinweisen des Bundesministers für Verkehr für das Verfahren bei der Genehmigung von zivilen Luftfahrtveranstaltungen hervor, die zum Flugprogramm lediglich Angaben über die Art der Vorführung, Muster und Kennzeichen sowie Zu- und Vorname der beteiligten Luftfahrzeugführer verlangen.

Das Genehmigungsverfahren wäre demnach nicht anders als im Fall a) abgelaufen. Bei Vorlage des Programms hätte der Bundesminister der Verteidigung keine weitergehenden Erkenntnisse erlangt, als er sie ohnehin schon hatte. Auch eine zivile Genehmigungsbehörde hätte bei diesem nach § 74 LuftVZO geltenden Prüfrahmen und dem vorliegenden empirischen Erkenntnisstand die Genehmigung erteilen müssen.

Dieses Ergebnis entzieht zugleich der Auffassung des Sachverständigen Dr. Deiseroth zu angeblichen Souveränitätsdefiziten der Bundesrepublik Deutschland ihre Grundlage. Der Sachverständige hat Kritik daran geübt, daß dem Bundesminister der Verteidigung als Genehmigungsbehörde nicht die einzelnen Flugfiguren zur Genehmigung vorgelegt werden und hat dies als ein Anzeichen für eine nur eingeschränkte Wahrnehmung deutscher Hoheitsrechte gewertet. Der Sachverständige, der seine Rechtsmeinung auch in politischen Beiträgen der Medien verbreitet hat, ist insoweit einem juristischen Fehlschluß erlegen, weil er versäumt hat, sich mit den §§ 73 ff. LuftVZO näher auseinanderzusetzen. Wenn die Vorschriften zum zivilen Genehmigungsverfahren ebenfalls keine Prüfung der Flugfiguren durch die deutsche Genehmigungsbehörde vorsehen, ist der Schluß auf Souveränitätsdefizite geradezu abwegig.

5. Die Antwortschreiben des Bundesministers der Verteidigung auf Eingaben im Zuge des Genehmigungsverfahrens

Zu beanstanden sind jedoch die Antwortschreiben des Bundesministeriums der Verteidigung auf die Eingaben des MdL Dr. Schmidt, MdB Kolbow sowie des Bürgermeisters der Verbandsgemeinde Weilerbach auf deren Eingaben, weil sie Mißverständnisse über den Umfang der vom Bundesminister der Verteidigung vorzunehmenden Prüfung im Rahmen der Genehmigung nach § 24 LuftVG erzeugen können.

Die in den hier maßgeblichen Passagen gleichlautenden Antwortschreiben geben kein präzises Bild vom Inhalt der luftverkehrsrechtlichen Prüfung durch den Bundesminister der Verteidigung, nach der insbesondere MdL Dr. Schmidt gefragt hatte. Zwar sind die Ausführungen, daß jeder Einzelfall einer Luftfahrtveranstaltung vom Bundesminister der Verteidigung geprüft sowie Lärmbelastung und Sicherheit des Luftverkehrs besonders berücksichtigt würden — für sich allein genommen — noch zutreffend. Die Verbindung dieser Aussagen mit dem Hinweis darauf, daß „für den Flugtag in Ramstein noch nicht alle Planungsdaten" vorlägen, kann jedoch den objektiv falschen Eindruck einer Detailprüfung der geplanten Flugvorführungen durch den Bundesminister der Verteidigung erwecken (als der ausschlaggebenden Faktoren für Lärm- und Sicherheitsfragen); gerade diese Prüfungs- und Genehmigungsaufgabe hatte der Bundesminister der Verteidigung jedoch durch das STANAG 3533 auf den Gesamtleiter vor Ort übertragen. Die fernmündlichen Besprechungen des zuständigen Referenten mit dem Hauptquartier der USAFE können dabei nicht als ein luftverkehrsrechtlich relevanter Schritt, der dann über das nach STANAG 3533 geregelte Verfahren hinausgegangen wäre, gewertet werden. Hierbei ging es erkennbar nicht um Ermittlung von Daten der geplanten Luftfahrtveranstaltung zum Zwecke einer Überprüfung auf Genehmigungsfähigkeit, sondern um gegenseitige Information über die Widerstände aus dem politischen Raum und Erkundung der Einstellung der USAFE hierzu.

Verantwortlich für diese mißverständliche Formulierung sind der Referent Fü L III 4 als Verfasser der Antwortschreiben, seine Vorgesetzten im Führungsstab der Luftwaffe, die zwei der Antwortschreiben mitzeichneten, und der damalige Parlamentarische Staatssekretär Würzbach, der zwei der Antwortschreiben schlußzeichnete. Den beteiligten Soldaten, aber auch Staatssekretär Würzbach, der volle Kenntnis des Genehmigungsverfahrens und Akteninhalts vor dem Untersuchungsausschuß bekundete, war der Inhalt der vom Bundesminister der Verteidigung vorzunehmenden Prüfschritte im Rahmen des Genehmigungsverfahrens bei alliierten Luftfahrtveranstaltungen bekannt. Dennoch versäumten sie es, die mißverständliche, aufbauschende Darstellung in den Antwortentwürfen zu korrigieren. Die im Dezember 1988, also im Laufe des Untersuchungsausschusses vorgenommene Klarstellung von Seiten des Bundesministers der Verteidigung in einem weiteren Schreiben an MdL Dr. Schmidt macht diese Beanstandung nicht obsolet.

Der redaktionelle Mißgriff hat allerdings nur geringe Bedeutung und steht in keinem Zusammenhang mit der Katastrophe. Irgendwelche Folgerungen über diese Beanstandung hinaus sind nicht zu ziehen.

B. Vorbereitung und Durchführung

Der Veranstalter, die 316. US-Air-Division, hat den Flugtag gewissenhaft und umsichtig vorbereitet und durchgeführt. Die mit hohem personellen und materiellen Aufwand betriebenen, langfristigen Vorbereitungen lassen an Genauigkeit, Sicherheitsbewußtsein und auch Sensibilität gegenüber der deutschen Bevölkerung nichts zu wünschen übrig (Nr. I der folgenden Ausführungen). Der Flugtag wurde diesem hohen Standard der Vorbereitungen entsprechend durchgeführt und endete mit dem unvorhersehbaren Flugunfall (Nr. II). Die militärischen Rettungsmaßnahmen, auf die sich die Beweisaufnahme wegen der verfassungsrechtlichen Grenzen der Untersuchungskompetenz beschränken mußte, wurden schnell, flexibel und mit hohem Einsatzwillen ergriffen (Nr. III).

I. Vorbereitung

1. Allgemeine Organisation

Die Vorbereitungen der 316. Air-Division wurden nach dem „316 Air Division Oplan 316-12 Ramstein Open House Flugtag" getroffen, der auf den Erfahrungen aus früheren Luftfahrtveranstaltungen aufbaute. Dieses umfangreiche Regelungswerk erfaßt vollständig die zur Durchführung der Großveranstaltung benötigten Einsatzkomponenten und gibt einen Überblick über den hohen Aufwand gerade auf dem Gebiet der Flugsicherheit. Die Durchführungsbefehle gehen in Teilen über den im STANAG 3533 niedergelegten Sicherheitsstandard deutlich hinaus, indem Sicherheitsvorschriften verschärft und zusätzliches Führungspersonal für die fliegerischen Programmteile abgestellt wurden.

Wie bei früheren Luftfahrtveranstaltungen wurde rechtzeitig vor dem Flugtag Verbindung mit den deutschen Behörden, insbesondere zur rheinland-pfälzischen Polizei aufgenommen und die Absprachen über die Zusammenarbeit getroffen. Die Befugnis zur Ausübung des Hausrechts gegenüber Störern wurde partiell der deutschen Polizei übertragen. Die ausdrückliche Weisung des Veranstalters, friedlichen Demonstranten den Zutritt zu gestatten, zeigt Toleranz und aufrichtiges, unvoreingenommenes Bemühen um Verständigung.

2. Vorsorge gegen Katastrophen

Die Beweisaufnahme hat gezeigt, daß ein ausreichender Brandbekämpfungs-, Rettungs-, Bergungs- und Sanitätsdienst für die Veranstaltung zur Verfügung stand. Bei dieser Bewertung ist von den Anforderungen auszugehen, wie sie dem vorgeschriebenen oder allgemein anerkannten Standard bis zur Veranstaltung entsprachen. Nachträglich gewonnene Erkenntnisse aus dem tatsächlichen Verlauf der Katastrophe können nicht den Maßstab der Bewertung bilden; sie bieten lediglich Anlaß zur Prüfung möglicher Verbesserungen.

a) Der Veranstalter verfügte über einen eigenen, ausreichenden Brandbekämpfungs- und Bergungsdienst auf dem Flugplatz.

b) Auf dem Flugplatz befanden sich eigene Sanitätseinheiten des Veranstalters und die Base-Clinic. Überdies war das nur wenige Kilometer entfernte medizinische Zentrum der US-Armee in Landstuhl zu sofortiger Aufnahme einer Vielzahl von Verletzten in der Lage. Durch direkte, wie in den Vorjahren praktizierte Absprache mit dem Deutschen Roten Kreuz war weiterhin sichergestellt, daß die sanitätsdienstliche Versorgung personell und materiell verstärkt war. Ein Mehr an Vorkehrungen in sanitätsdienstlicher Hinsicht wäre im Hinblick auf mögliche Unfälle andernorts nicht zu verantworten gewesen; so hatte der Kreisverband Kaiserslautern des Deutschen Roten Kreuzes sein gesamtes Potential ausschließlich für diesen Flugtag mobilisiert. Ein offizielles Hilfeersuchen von Seiten des Veranstalters an den Landkreis Kaiserslautern nach dem Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut auf Leitung, Koordinierung und Durchführung von Rettungsmaßnahmen auf dem Flugplatz war auf Grund dieser bereits seit Jahren gleichen Vorsorgepraxis und Einschätzung der Gefahrenlage nicht erforderlich. Veraltete Infusionsbestecke gab es weder bei den US-Sanitätseinheiten noch beim unterstützenden Deutschen Roten Kreuz; die dahingehende Behauptung in einigen Medien hat sich als nachweislich falsch erwiesen. Das Rettungskonzept der US-Streitkräfte sieht eine Erstversorgung der Verletzten vor, wo dies möglich ist. In Ramstein war dabei in Betracht zu ziehen, die Erstversorgung in geeigneten Fällen auch im medizinischen Zentrum in Landstuhl nach nur wenige Minuten dauerndem Lufttransport vorzunehmen. Die leichtfertig erhobene, spätere Kritik an dieser fachlich kompetent vertretenen Alternative ist unbegründet und kann dazu führen, daß Notfallmediziner künftig bei Katastrophen ähnlicher Größenordnung aus Scheu vor öffentlicher Kritik vor zweckmäßigen Entscheidungen zurückschrecken.

c) Die Beweisaufnahme hat weiterhin keinerlei Hinweis auch auf Seiten der Katastrophenschutzbehörde, dem Landkreis Kaiserslautern, darauf ergeben, daß der Veranstalter das Gefährdungspotential der Veranstaltung unterschätzte oder seine Einsatzkonzepte hierfür nicht ausreichten. Durch den Landkreis Kaiserslautern waren die erforderlichen Katastrophenschutzmaßnahmen wie in den Vorjahren getroffen worden; die Zusammenarbeit mit dem Veranstalter war durch Entsendung eines Verbindungsoffiziers der USAFE in den Katastrophenschutzstab des Landkreises Kaiserslautern sichergestellt. Mit Rücksicht auf die zu erwartende Menschenmenge auf engem Raum und die Kunstflugvorführungen (vgl. Schreiben der Kreisverwaltung Kaiserslautern vom 25. Juli 1988) war dieser Katastrophenschutzstab bei dem Flugtag teilaktiviert. Außerdem war die Zusammenarbeit auch über den deutschen Polizei-Führungsstab auf dem Flugplatz gewährleistet.

Das sog. Konzept des Leitenden Notarztes und die vom Innenministerium des Landes Rheinland-Pfalz erarbeitete Mustervereinbarung einer Zusammenarbeit deutscher und amerikanischer Hilfseinheiten gal-

ten für den Flugtag in Ramstein nicht. Bei diesen Dokumenten, die die Koordinierung von Katastrophenschutzmaßnahmen verbessern sollen, handelt es sich um Konzepte, die noch erprobt werden müssen.

d) In den letzten acht Jahren vor der Katastrophe gab es vier größere Übungen unter Beteiligung deutscher und US-Katastrophenschutzeinheiten. Dabei wurde auch die Zusammenarbeit zwischen deutschem und US-Katastrophenschutz sowie die Versorgung einer größeren Anzahl Brandverletzter erprobt. Vorwürfe, die US-Streitkräfte hätten die Übungserfahrungen nicht ausreichend ausgewertet, konnten nicht näher begründet werden und sind im übrigen unzutreffend.

3. Generalprobe am 27. August 1988

Die Generalprobe am 27. August 1988 hatte insbesondere die Erprobung und Genehmigung der einzelnen Flugvorführungen nach den Sicherheitsvorschriften des STANAG 3533 sowie der AF Reg 60-18 zum Ziel. Das fliegerische Programm, zu dem auch Banddiagramme vorlagen, wurde von erfahrenen Offizieren der USAFE überprüft und vom Gesamtleiter, Colonel Parlatore, korrekt genehmigt. Auch die Vorführungen der „Frecce Tricolori" sind dabei vom Gesamtleiter in nicht zu beanstandender Weise nach persönlicher Inaugenscheinnahme genehmigt worden:

a) Zwar wurde bei der Generalprobe das Vorführungsprogramm der „Frecce Tricolori" nicht vollständig in der beabsichtigten Form geflogen, weil der Solopilot bei dem Cardioid-Manöver mit einem länger als geplanten zeitlichen Rückstand den Kreuzungspunkt der beiden Formationen überflog. Für die Erteilung der Genehmigung reichte dieser Probeflug jedoch voll aus. Zum einen war dem Gesamtleiter aus früheren Vorführungen der „Frecce Tricolori" das Manöver hinlänglich bekannt. Zum anderen zeigte das Manöver besonnenes Verhalten des Solopiloten, der nicht versuchte, seinen zeitlichen Rückstand durch ein riskanteres, schnelleres Flugmanöver aufzuholen, sondern die Verzögerung in Kauf nahm. Damit verfügte er über eine hinreichende Beurteilungsbasis hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den Sicherheitsvorschriften, insbesondere einer eventuellen Gefährdung des Zuschauerbereichs.

b) Die Genehmigung des Cardioid-Manövers — mit seinem abschließenden Überflug des Solopiloten über den Kreuzungspunkt der beiden Formationen — stand auch im Einklang mit dem STANAG 3533. Bei dieser Bewertung kann dahinstehen, ob der anschließende Flug zur Repositionierung in die Formation einen Überflug des Zuschauerbereichs erforderte oder nicht. Denn dieses Manöver wurde vom Gesamtleiter isoliert geprüft und nach Besprechung mit seinen Offizieren in zulässiger Weise nach Nr. 16 des STANAG 3533 genehmigt; die Genehmigung entsprach auch der allgemeinen Genehmigungspraxis derartiger, bis zum Flugunfall in Ramstein als ungefährlich eingestufter Manöver.

Bedenken gegen die erteilte Genehmigung könnten nur aus der allgemeinen Gefahrenklausel der Nr. 14 des STANAG 3533 abgeleitet werden. Nach dieser Bestimmung sind Flugmanöver zu vermeiden, die im Falle eines Schadens am Luftfahrzeug oder einer Fehlbeurteilung die Sicherheit von Personen und Sachen gefährden können. Bei einem ausschließlich nach dieser Bestimmung ausgerichteten Beurteilungsmaßstab dürfte allerdings ein Überflug über die Zuschauer überhaupt nicht genehmigt werden, weil im Falle z. B. eines Schadens eine Gefährdung nie ausgeschlossen werden könnte; auch die sonstigen, in Nr. 17 ff. des STANAG 3533 angesprochenen, dort unter eingeschränkten Bedingungen zugelassenen Manöver wären insoweit unzulässig. Eine derartige Auslegung war aber ersichtlich vom Vorschriftenherausgeber nicht beabsichtigt, denn sonst hätte er diese Manöver nicht besonders angesprochen und nach Maßgabe einschränkender Regelungen gestattet. Die allgemeine Gefahrenklausel des STANAG 3533 ist demnach durch die folgenden Regelungen relativiert worden und bringt insoweit nur das Bestreben zum Ausdruck, bei der Genehmigung derartiger Manöver auch die Fälle eines technischen oder menschlichen Versagens mit einzukalkulieren; ein generelles Verbot derartiger Manöver bedeutet die Gefahrenklausel damit nicht. Es erscheint allerdings geboten, dieses Verhältnis der Nr. 17 ff. zu der allgemeinen Gefahrenklausel der Nr. 14 des STANAG 3533, dessen Fassung insoweit seit Inkrafttreten der 1. Ausgabe des STANAG 3533 im Jahre 1964 unverändert ist, ausdrücklich im STANAG 3533 klarzustellen.

Nach der bis zum 28. August 1988 geltenden Einschätzung war das Cardioid-Manöver auch unter Berücksichtigung der Gefahr technischen oder menschlichen Versagens mit Nr. 14 des STANAG 3533 vereinbar und ungefährlich. Der Flug in Richtung Zuschauer war kein Kurvenflug, sondern ein nach STANAG 3533 zulässiger, flugtechnisch anspruchsloser Geradeausflug nach Abschluß des vertikalen Kurvenflugteils. Der weiterhin ins Auge zu fassenden Gefahr menschlichen Versagens durch Fehlbeurteilung eines Piloten bei dem Kreuzungsmanöver war in doppelter Hinsicht vorgebeugt. Einmal war ein ausreichender zeitlicher Abstand von drei bis fünf Sekunden vorgesehen; über dessen Einhaltung bei früheren Vorführungen konnte sich auch der Untersuchungsausschuß auf Grund des übermittelten Filmmaterials überzeugen. Danach sollte der Solopilot den Kreuzungspunkt deutlich höher (100 bis 300 ft) und in ansteigender Flugbahn überfliegen. Im Fall einer Fehlbeurteilung durch zeitliche Verschätzung und verfrühtes Erreichen des Kreuzungspunktes gab es ein genügendes Abstandspolster nach unten; im Fall einer Verschätzung der eigenen Flughöhe gab es ein genügendes zeitliches Abstandspolster. Diese Faktoren, verbunden mit dem großen fliegerischen Können und der reichen Erfahrung der Besatzungen, konnten nur dann als nicht ausreichende Gewähr für die Sicherheit angesehen werden, wenn man völlig unwahrscheinliche, auch im sonstigen Flugbetrieb nie ganz auszuschließende Fallgestaltungen der Beurteilung zugrunde legt, z. B. das Versagen eines Ruders mit anschließendem direkten Kollisionskurs auf andere Luftfahrzeuge oder Zuschauer.

II. Durchführung, einschließlich Flugunfall

Die Beweisaufnahme des Untersuchungsausschusses, die nur auf die wesentlichen Einzelheiten der Durchführung der Luftfahrtveranstaltung erstreckt wurde, hat in keinem Punkt eine Abweichung des Veranstalters von Sicherheitsvorschriften oder von Festlegungen sonstiger Art, die im Rahmen der Vorbereitungsphase getroffen wurden, erbracht.

Der Flugunfall ist ausschließlich auf eine Fehleinschätzung des äußerst erfahrenen und voll einsatzfähigen Solopiloten zurückzuführen. Für den US-Gesamtleiter wie für die italienischen Team-Kollegen unvorhersehbar — versuchte er seinen zeitlichen Rückstand durch ein riskantes Manöver aufzuholen, das ihn beim Abfangen des Luftfahrzeugs ca. 700 ft zu nah und daher zu früh an den Kreuzungspunkt führte. Er kreuzte anschließend die Flugbahn einer der beiden Formationen, ohne zuvor in den vorgesehenen Steigflug übergegangen zu sein.

Die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Wahrnehmungsfähigkeiten des Solopiloten durch die hohe G-Belastung zum Abschluß des Vertikalfluges vor dem Flugunfall ist nicht auszuschließen, ändert jedoch an der Feststellung nichts, daß der Flugunfall durch den Gesamtleiter nicht vorhersehbar war. Gerade im Hinblick auf das besonnene Verhalten des Solopiloten bei der Vorübung konnte niemand davon ausgehen, daß er überhaupt dieses riskante Aufholmanöver vornahm.

III. Rettungsmaßnahmen

Die Soldaten der USAFE sowie die zur Unterstützung eingesetzten Soldaten der Bundeswehr leisteten ebenso wie die zivilen Hilfsorganisationen, Polizei und freiwilligen Helfer überragende Arbeit. Die jeder Katastrophe eigenen Unvorhersehbarkeiten wurden durch ein außergewöhnliches Maß an selbstloser Einsatzbereitschaft und Flexibilität voll ausgeglichen.

Nachträglich geübte Kritik an den Rettungsmaßnahmen beruht offensichtlich auf der irrigen Annahme, daß die Katastrophenschutzmaßnahmen auf dieses konkrete Ereignis mit eben diesem Verlauf und diesem Umfang hätten eingestellt werden müssen. Angesichts der Vielzahl denkbarer Unfälle im Zusammenhang mit dem Flugverkehr, mit ihren unterschiedlichsten Verlaufsalternativen und Folgen, verkennt diese Denkweise Ausgangslage und Möglichkeiten des Katastrophenschutzes. Darüber hinaus fehlt ein Vergleichsfall einer Katastrophe wie in Ramstein, an dem die Qualität der Katastrophenschutz- und Rettungsmaßnahmen gemessen werden könnte; dieses empirische Fehl sollte ohnehin Zurückhaltung bei Kritik auferlegen. Die auf der Grundlage der geltenden Vorschriften, Standards und Einsatzpläne abgegebene Bewertung der Rettungsmaßnahmen rechtfertigt jedenfalls das Urteil „gut", soweit es um die hier zur Debatte stehenden militärischen Verantwortungsbereiche geht.

a) Der Brandschutz- und Bergungsdienst der USAFE reagierte in kürzestmöglicher Zeit. In nur zwölf Minuten waren alle Brände gelöscht. Deutsche Feuerwehren unterstützten die späteren Bergungsarbeiten.

b) Es gab insbesondere keinen Mangel an Rettungspersonal und sanitätsdienstlichen Mitteln (z. B. an Infusionslösung). Zeitweilige Engpässe bei einzelnen Stationen wurden sofort durch Nachführen von Mitteln, die auf dem Flugplatz verfügbar waren, behoben. Die Vorstellung, sanitätsdienstliche Mittel für eine Katastrophe derartigen Ausmaßes an jedem möglichen Ort in und um den Flugplatz greifbar zu haben, wäre lebensfremd.

c) Der Sanitätsdienst der USAFE stellte die Erstversorgung so weit wie möglich und ärztlich geboten sicher. Daneben wurden Verletzte auch zur Erstversorgung in die Base-Clinic und das medizinische Zentrum in Landstuhl gebracht; dies ist aus ärztlicher Sicht nicht zu beanstanden. Der von einigen Krankenhausärzten erhobene Vorwurf, die US-Streitkräfte hätten die ärztlich gebotene Erstversorgung versäumt, ist durch die Beweisaufnahme nicht bestätigt worden. Der Vorwurf dürfte darauf zurückzuführen sein, daß sich eine Vielzahl von Verletzten nach dem Flugunfall selbst in Krankenhäuser begab oder auf private Initiative dort angeliefert wurde. Ebenso erwies sich der Vorwurf des Gebrauchs veralteter Infusionsbestecke durch den US-Sanitätsdienst als nicht haltbar.

Weshalb ein Bus mit Verletzten, die im US-Krankenhaus in Landstuhl von dortigen Ärzten gesichtet und als nicht schwerwiegend verletzt angesehen worden waren, nach Ludwigshafen ohne deutsches Lotsenfahrzeug geschickt wurde, konnte trotz eingehender Nachforschungen der Landesregierung Rheinland-Pfalz und auch des Untersuchungsausschusses nicht aufgeklärt werden.

d) Bei der Zusammenarbeit der eingesetzten deutschen und US-Rettungskräfte ergaben sich Koordinierungsprobleme, die sich jedoch auf die Versorgung der Verletzten nicht nachteilig auswirkten. Ferner zeigte sich die Notwendigkeit einer besseren Koordinierung der Rettungstransporte, insbesondere bei der Verteilung der Verletzten auf Krankenhäuser. Eine gemeinsame Einsatzleitstelle hätte diese Koordinierungsprobleme vermeiden können.

Um einen vorwerfbaren Mangel handelt es sich dabei nicht, weil die Einrichtung einer gemeinsamen Einsatzleitstelle bis zu der Luftfahrtveranstaltung weder vorgeschrieben oder anerkannter Standard noch in den Einsatzplänen vorgesehen war. Vor dem Flugtag gemachte Anregungen zur Verbesserung der Zusammenarbeit können, ohne daß konkret zur Sprache gebrachte Mängel den Anlaß darstellen, nicht nachträglich zum Gegenstand von Vorhaltungen gegenüber dem Veranstalter gemacht werden.

Im Hinblick auf die Bemühungen der Landesregierung Rheinland-Pfalz im Zuge der jetzt erreichten Mustervereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen deutschen und US-Rettungsdiensten sowie die Einführung des Konzeptes des Leitenden Notarztes sind die notwendigen Konsequenzen in der Frage besserer Koordinierung bereits gezogen. Es besteht keinerlei Anlaß zu der Vermutung, daß sich die US-Streitkräfte und die Bundeswehr diesen eingeleiteten

Bemühungen um Verringerung der allen Katastrophen immanenten Koordinierungsprobleme verschließen.

C. Maßnahmen nach dem Flugunfall

Die Untersuchung der Melde-/Informationsabläufe anläßlich des Flugunfalls in Ramstein hat keinen Hinweis auf mangelhafte Informationsstrukturen im Bereich der Streitkräfte erbracht (Nr. I der folgenden Ausführungen). Das Ergebnis der trinationalen Flugunfalluntersuchung ist einwandfrei und vom Bemühen um objektive Aufklärung sowie Sensibilität gegenüber der deutschen Öffentlichkeit geprägt (Nr. II). Die Folgemaßnahmen des Bundesministers der Verteidigung und seine Prüfaufträge lassen umfassende Konsequenzen aus der Katastrophe erwarten (Nr. III), über die zu gegebener Zeit dem Verteidigungsausschuß zu berichten sein wird.

I. Melde-/Informationswesen

Der Melde- und Informationsfluß nach dem Flugunfall zum, im und vom Bundesministerium der Verteidigung sowie zwischen den beteiligten Bundeswehr-Dienststellen entsprach im vollen Umfang dem notwendigen Informationsbedarf, der aus der jeweiligen Aufgabenstellung abzuleiten ist; die Normierung von Informationspflichten zur Führung der Streitkräfte darf diesen Grundsatz nicht vernachlässigen.

a) Das Bundesministerium der Verteidigung erhielt die notwendigen ersten und weiteren Informationen auf unterschiedlichen Wegen. Das geht insbesondere aus der dem Untersuchungsausschuß vorgelegten Übersicht BMVg — Fü S VII 1 vom 5. Januar 1989 über den chronologischen Ablauf der Informationsprozesse am 28. August 1988 hervor. Danach wurde das Bundesministerium der Verteidigung durch das Luftwaffenamt sowohl auf Grund der Alarmierung der SAR-Leitstelle Goch als auch auf Grund der Hilfeleistung des VKK 453 bei den Rettungsmaßnahmen rechtzeitig und situationsangemessen unterrichtet. Neben diesen, auf Grund der Hilfeleistung der Bundeswehr gebotenen Meldungen erhielt das Bundesministerium der Verteidigung laufend Informationen über zivile Quellen außerhalb der Bundeswehr. Bei der Art des Ereignisses in Ramstein kann es dabei als nicht ungewöhnlich angesehen werden, daß das Ministerium die ersten näheren Informationen über diese zivilen Quellen und nicht über militärische Informationsnetze erhielt:

aa) Eine Sofort-Information des Bundesministeriums der Verteidigung von Seiten der USAFE im Hinblick auf die sich abzeichnende Dimension der Katastrophe und das dementsprechende Informationsbedürfnis der Bundesregierung kam deshalb nicht in Betracht, weil durch den Flugunfall nicht die Bundeswehr, sondern die zivilen Besucher des Flugtags und italienische Piloten betroffen waren. Die USAFE konnten deshalb davon ausgehen, daß derartiger Informationsbedarf der Bundesregierung durch das Führungs-/Informationssystem der auf dem Flugplatz präsenten Polizei gedeckt wird. Soweit es um die nach festgelegten Verfahren der Zusammenarbeit ablaufende Hilfeleistung der Bundeswehr ging, war es ohnehin Sache der jeweiligen Bundeswehr-Dienststelle, entsprechende Meldungen an vorgesetzte Dienststellen abzugeben.

bb) Eine Sofort-Meldung an das Bundesministerium der Verteidigung durch die SAR-Leitstelle Goch nach erster Alarmierung um 16.01 Uhr kam nicht in Betracht, weil jeglicher Hinweis auf das Ausmaß und die Folgen des Flugunfalls fehlte. Das gilt auch für das Luftwaffenamt, das um 16.09 Uhr Meldung über einen Absturz erhielt. Dem Bundesministerium der Verteidigung wurde zu Recht erst um 16.25 Uhr gemeldet, als halbwegs sichere Kenntnis über das Unfallereignis vorlag.

cc) Eine Sofort-Meldung durch das VKK 453 konnte erst erwartet werden, nachdem dieses selbst auf Grund eines Ersuchens um Hilfeleistung durch den aktivierten Katastrophenschutz-Stab des Landkreises Kaiserslautern unterrichtet war. Durch die (zufällige) Anwesenheit des Kommandeurs VKK 453 in Ramstein geschah dies tatsächlich jedoch weit früher.

dd) Auf Grund der ersten Meldungen aus zivilen Quellen war in der Anfangsphase auch keine Nachfrage von Seiten des Bundesministeriums der Verteidigung bei militärischen Dienststellen geboten, um nähere Informationen zu erhalten. Das Bereitschaftszentrum der Bundeswehr hat sich auf Grund der vorliegenden Meldungen zu Recht auf eine — allerdings auch nicht weiterführende — Nachfrage beim Lagezentrum des Innenministeriums beschränkt (um ca. 16.30 Uhr). Die Zeugen Oberstleutnant Bretschneider sowie Major Schneider haben zu der Frage nach Versuchen auf schnelleren Informationserhalt zutreffend ausgeführt, daß derartige Versuche bei der sich vage abzeichnenden Lage nicht angebracht waren. Zum einen verlangte die Fernmeldedisziplin ein Freihalten der Fernmeldewege nach Ramstein und zur SAR-Leitstelle und eingesetzten Rettungshubschraubern, also zu den Stellen, die am ehesten ein genaueres Lagebild hätten haben können. Bei Flugunfällen außerhalb der Bundeswehr wäre es unverantwortlich, für Rettungsmaßnahmen dringend benötigte Fernmeldekapazität aus lediglich allgemeinem, über andere Informationsquellen nicht abdeckbarem Informationsbedürfnis der militärischen Führung der Bundeswehr zu binden; diesen Gesichtspunkt haben die Zeugen Generalleutnant Jungkurth und Generalleutnant Kuebart zutreffend hervorgehoben. Zum anderen waren Versuche, von anderen Dienststellen der Bundeswehr nähere Informationen zu erhalten, in dieser Phase von vornherein erfolglos; außer den SAR-Hubschraubern, von denen der erste um 16.25 Uhr in Ramstein landete, konnte ersichtlich keine Einrichtung der Bundeswehr über bessere Informationen verfügen. Selbst Versuche, in Ramstein näheren Aufschluß über das Ausmaß des Flugunfalls zu erhalten, hätten in dieser Phase zu keinem Ergebnis geführt.

Aus den Informationsabläufen kann keinerlei Rückschluß auf das Funktionieren der Informationswege bei Flugunfällen der Bundeswehr oder gar im Krisen-/Verteidigungsfall gezogen werden. Hierfür sind ge-

sonderte Informations- und Einsatznetze eingerichtet, die bei dieser Sachlage nicht zu aktivieren waren und deshalb nicht zur Debatte stehen (vgl. hierzu insbesondere die eingehende Darstellung des Bundesministers der Verteidigung — Fü S VII 1 vom 19. April 1989 „Führungsfähigkeit und Führungsinstrumentarium der Bundeswehr"). So hätte bei einem Flugunfall eines Luftfahrzeugs der Bundeswehr entsprechende Sofort-Meldung des betroffenen Verbandes nach festgelegtem Meldeschema erfolgen müssen, um die dann gebotenen Entscheidungen (auch) des Bundesministers der Verteidigung herbeizuführen.

b) Die Informationsabläufe im Bundesministerium der Verteidigung waren ebenfalls sachgerecht. Die Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung wurde rechtzeitig unterrichtet, als auf Grund der Meldung des Luftwaffenamtes um 16.25 Uhr und der dpa-Meldung von 16.30 Uhr das größere Ausmaß des Geschehens in Ramstein abschätzbar war. Die Beweisaufnahme zu diesem Punkt hat im übrigen keinen Zweifel offen gelassen, daß die Informationspflichten und -abläufe gerade bei Flugunfällen in ausreichend detaillierter und differenzierter Form festgelegt sind und keiner Korrektur bedürfen.

c) Die im Rahmen der Beweisaufnahme außerdem erörterte Frage, ob das Bundesministerium der Verteidigung die ersten Meldungen aus Ramstein an das JaboG 31 in Nörvenich hätte weitergeben müssen, ist zu verneinen. Eine derartige Weitergabe an das Geschwader ist aus nachträglicher Sicht allerdings nur deshalb diskutabel, weil es in Nörvenich innerhalb des Geschwaders zu Informationspannen und später zur unterbliebenen Absage des Hallenfestes kam.

Die Vorfälle in Nörvenich sind nicht mit mangelhaften Informationsstrukturen zu erklären; sie beruhen ausschließlich auf falschem Entscheidungsverhalten, das nie — auch nicht durch mehrfach abgesicherte Informationspflichten — ausgeschlossen werden kann. Denn das Geschwader erhielt tatsächlich rechtzeitig alle relevanten Informationen über das Geschehen in Ramstein und hätte situationsangemessen reagieren können. Das Bundesministerium der Verteidigung konnte voraussetzen, daß das Geschwader aus seinen reichlich vorhandenen Informationsquellen (auch über Führungsnetz der Polizei) so versorgt wird, wie es tatsächlich geschah; eine Kontrolle des jeweiligen Informationsstandes bei der Geschwaderführung kam deshalb nicht in Betracht.

d) Informationslücken im Bereich nachgeordneter Dienststellen des Bundesministers der Verteidigung sind nicht feststellbar. Die von den Hilfsmaßnahmen berührten Dienststellen wurden rechtzeitig und lageangemessen informiert. Insbesondere der Zeuge Generalleutnant Jungkurth hat überzeugend dargelegt, daß die militärischen Kommunikationswege ausreichend waren und funktioniert haben; er hat darauf verwiesen, daß die Einrichtung neuer Kommunikationswege nur mit der jeweiligen taktischen oder operativen Aufgabenstellung der Verbände begründet werden kann, nicht mit lediglich allgemeinem Informationsbedürfnis, und hat deshalb zu Recht gesonderte Fernmeldenetze der einzelnen Flugplätze untereinander als unnötig abgelehnt.

II. Flugunfalluntersuchung

Die trinationale Untersuchungskommission ist in ihrem gemeinsamen Abschlußbericht zu einer plausiblen, widerspruchsfreien und vor allen Dingen nachprüfbaren Feststellung der Unfallursachen gekommen. Die z. T. weit über den geforderten Rahmen hinausgehenden Teilberichte der italienischen und US-Ausschußmitglieder, die das Bemühen um akribische Aufklärung dokumentieren, stützen die Feststellungen in der gemeinsamen Zusammenfassung. Danach liegt die Unfallursache ausschließlich im menschlichen Versagen des Solopiloten; andere Faktoren scheiden aus. Im übrigen liegt kein Verstoß des US-Veranstalters gegen Sicherheitsvorschriften vor. Dieses Ergebnis wird auch durch die Beweisaufnahme des Untersuchungsausschusses gestützt. Die Auswertung der Zeugenaussagen, schriftlichen Unterlagen sowie der Video-Aufnahmen von dem Unglücksflug haben keinen Zweifel an den Feststellungen der Untersuchungskommission aufkommen lassen. Der General Flugsicherheit der Bundeswehr hat insoweit folgendes als Ergebnis der Flugunfalluntersuchung vor dem Untersuchungsausschuß vorgetragen:

> „Die trinationale Untersuchungskommission ist zu dem Ergebnis gekommen, daß kein Verstoß gegen die Bestimmungen der für die NATO-Staaten verbindlichen Rechtsvorschrift für Planung und Durchführung von Flugveranstaltungen vorlag. Der Veranstalter hat die einschlägigen Sicherheitsauflagen erfüllt, in Teilen sogar verschärft.
>
> Als Ursache für den Zusammenstoß in der Luft zwischen dem Soloflieger und zwei anderen Flugzeugen der italienischen Kunstflugstaffel ‚Frecce Tricolori' wurde menschliches Versagen des Solopiloten festgestellt. Andere Ursachen wie z. B. technische Gründe oder Vogelschlag scheiden nach dem Ergebnis der Ermittlungen aus."

Besonders hervorzuheben ist, daß Italien und USA den Vorsitz in der trinationalen Untersuchungskommission, der nach dem einschlägigen STANAG 3531 an sich dem ranghöchsten italienischen Offizier oblag, dem General Flugsicherheit der Bundeswehr zugestanden haben. Hier wurde von den NATO-Partnern das Bestreben des Bundesministers der Verteidigung anerkannt, dem rückhaltlosen Aufklärungsinteresse gerade der deutschen Öffentlichkeit zu entsprechen. Diese Haltung dokumentierte sich auch in der Abfassung der Teilberichte und des gemeinsamen Abschlußberichts; die deutschen Vertreter in der Unfalluntersuchungskommission und der deutsche Vorsitzende haben diese Berichte und die Formulierung der Ergebnisse entscheidend mitgestaltet. Die hier praktizierte Zusammenarbeit der NATO-Partner bei der Aufklärung der Unfallursachen widerlegt jegliche Kritik an der bis jetzt in der NATO geübten Untersuchungspraxis von Flugunfällen, bei denen mehrere NATO-Staaten beteiligt sind. Es gibt nicht den geringsten Anlaß für die Annahme, daß Kommissionsmitglieder aus eigenen, nationalen Interessen versucht hätten, die objektive Aufklärung und Bewertung zu verhindern oder zu erschweren.

III. Folgemaßnahmen des Bundesministers der Verteidigung

Neben den zeitweiligen Einschränkungen des militärischen Flugbetriebs aus Mitgefühl und Trauer hat der Bundesminister der Verteidigung sofort nach der Katastrophe ein Bündel weitreichender Entscheidungen getroffen, die die notwendigen Konsequenzen auf dem Gebiet der fliegerischen Selbstdarstellung der Streitkräfte erwarten lassen. Sie erfassen vollständig das Gefährdungspotential der militärischen Luftfahrtveranstaltungen und sind lediglich an einigen Stellen um Anregungen aus der Arbeit des Untersuchungsausschusses zu ergänzen.

a) Die Entscheidung, bis auf weiteres keine Genehmigung militärischer Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland mehr zu erteilen, war angesichts der erforderlichen Neubewertung des Gefährdungspotentials der Flugvorführungen aus unfallprophylaktischer Sicht angemessen.

b) Die Weisung, durch eine Arbeitsgruppe Vorschläge für eine andere Gestaltung militärischer Luftfahrtveranstaltungen zu erarbeiten und mit den Alliierten abzustimmen, wird einerseits den Sicherheitsinteressen, andererseits dem Anspruch der Streitkräfte auf fliegerische Selbstdarstellung in der Öffentlichkeit gerecht. Ein gänzlicher Verzicht auf diese Form der Selbstdarstellung der Streitkräfte wäre eine zu weitgehende Konsequenz, wenn auf nichtmilitärische Luftfahrtveranstaltungen künftig nicht gleichermaßen verzichtet wird. Denn die Katastrophe in Ramstein beruht nicht auf Mängeln militärischer Veranstaltungsorganisation oder Leichtfertigkeit im Umgang mit Sicherheitsvorschriften; sie hätte gleichermaßen bei einer zivilen Luftfahrtveranstaltung geschehen können. Dies zeigt sich schon daran, daß der Bundesminister für Verkehr unter ausdrücklichem Hinweis auf „das schwere Unglück am 28. August 1988 in Ramstein" am 4. April 1989 „Richtlinien für die Genehmigung von Flugvorführungen bei zivilen Luftfahrtveranstaltungen" erlassen hat, die insbesondere den Kunstflug einschränkende Regelungen aufweisen (vgl. Nachrichten für Luftfahrer der Bundesanstalt für Flugsicherung 1-77/89, S. 126ff.).

c) Die Einsetzung der „Steinhoff-Kommission" führte inzwischen zu wertvollen Erkenntnissen über die zweckmäßige Gestaltung und Regelung künftigen Demonstrationsflugbetriebs; alle Flugvorführungen mit reinen „Showeffekten" wurden von der Kommission abgelehnt. Bei der Umsetzung der Ergebnisse in die für Flugtage gültigen militärischen Dienstvorschriften und Weisungen sollte angestrebt werden, auch das Verfahren der jeweiligen Entwicklung und Festlegung fliegerischer Vorführungen anzusprechen.

d) Der zum STANAG 3533 eingebrachte Vorbehalt der Bundesrepublik Deutschland, wonach militärische Kunstflugvorführungen hier künftig untersagt sind, stellt eine bereits heute wirksame, für den Fall erneuter Zulassung militärischer Luftfahrtveranstaltungen gültige Sicherheitsgarantie dar, wenn er sich einstweilen auch nur auf die entsprechenden Vorführungen von Kunstflug-Teams bezieht. Dem Fortgang der Arbeiten zu b) und c) entsprechend sind die Vorschriften des STANAG 3533 den höheren Sicherheitsforderungen anzupassen. Darüber hinaus sind die bisherigen Regelungen des STANAG 3533 darauf zu überprüfen, ob sie nach heutiger Einschätzung noch mit der allgemeinen Gefahrenklausel des STANAG 3533 vereinbar sind; insbesondere der Überflug von Kampfflugzeugen über Zuschauerbereiche wird auszuschließen sein.

e) Die Überprüfung der Rechtsvorschriften hat hauptsächlich Sicherheitsaspekte, daneben eine stärkere, auch von Seiten des Untersuchungsausschusses befürwortete Formalisierung des Genehmigungsverfahrens zum Ziel.

In die sicherheitsmäßige Überprüfung sollte auch die Frage einer stärkeren Harmonisierung der für Luftfahrtveranstaltungen geltenden Durchführungsvorschriften in der NATO einbezogen werden; es ist z. B. zu prüfen, ob die für die USAFE geltende, höhere Abstandsregelung zum Zuschauerbereich in das STANAG 3533 zu übernehmen ist. Daneben wird der Frage nachzugehen sein, inwieweit der Normgehalt des § 8 LuftVO zum Kunstflug bei künftigen Regelungen für fliegerische Vorführungen von Bedeutung ist. Zu begrüßen ist auch die Ankündigung des Bundesministers der Verteidigung, ggf. durch gesetzgeberische Maßnahmen strengere Anforderungen an die Zulassung größerer Zuschauerkreise zu nichtöffentlichen Flugtagen anzustreben.

f) Die angeordnete Überprüfung der „Richtlinien für die Hilfeleistung der Bundeswehr bei Naturkatastrophen und schweren Unglücksfällen" in Bezug auf Verbrennungsopfer zeigt schließlich das Bemühen des Bundesministers der Verteidigung, jenseits der eigentlichen Aufgaben der Bundeswehr auf verbesserte Vorsorge insbesondere für Katastrophen hinzuwirken.

2. Unterabschnitt:

Die Luftfahrtveranstaltung in Nörvenich

Die Luftfahrtveranstaltung in Nörvenich wurde einwandfrei genehmigt und vorbereitet (Kapitel A der folgenden Ausführungen). Auch bei ihrer Durchführung sind keinerlei Verstöße gegen Vorschriften, insbesondere Sicherheitsbestimmungen feststellbar; sie hätte allerdings vorzeitig abgebrochen werden müs-

sen, nachdem um 16.50 Uhr Gewißheit über die Folgen des schweren Flugunfalls in Ramstein eingetreten war. Das Geschwaderfest im Anschluß an die Luftfahrtveranstaltung war ebenso dienstpflichtwidrig und auch nicht mit der in der Luftwaffe bei derartigen Unglücksfällen geübten Praxis vereinbar (Kapitel B). Verantwortlich für diese Fehler waren der Geschwaderkommodore des JaboG 31 und der Kommandeur der 3. Luftwaffendivision, nicht aber der Stellvertreter des Kommandierenden Generals Luftflotte sowie der Amtschef des Luftwaffenamts, deren Verhalten im Zusammenhang mit den Vorgängen in Nörvenich auch sonst nicht zu beanstanden ist. Die Vorfälle in Nörvenich wurden durch den Bundesminister der Verteidigung im Wege disziplinarer Untersuchung und Würdigung im wesentlichen aufgeklärt (Kapitel C).

A. Genehmigung und Vorbereitung der Luftfahrtveranstaltung

Das Genehmigungsverfahren war rechtlich einwandfrei (Nr. I der folgenden Ausführungen). Die Vorbereitungen, einschließlich Vorübung, entsprachen den Durchführungsvorschriften; die zu den Vorbereitungen gemachten Aussagen des Kommodores JaboG 31 sowie des Bundesministers der Verteidigung im Schriftverkehr mit dem Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen sowie den Verwaltungsgerichten waren im übrigen in jedem Punkt zutreffend (Nr. II).

I. Genehmigungsverfahren

Die Luftfahrtveranstaltung wurde nach § 24 LuftVG ordnungsgemäß genehmigt.

a) Die Durchführungsvorschriften der ZDv 44/31 zum Genehmigungsverfahren der Bundeswehr, die Ähnlichkeit mit den Verfahrensvorschriften der §§ 73 ff. LuftVZO aufweisen, geben in keiner Beziehung Anlaß zu Kritik. Die der Genehmigungsbehörde danach vorzulegenden Unterlagen ermöglichen die erforderliche Gefahrenprognose in gleicher standardisierter Form, wie dies auf Grund insbesondere des STANAG 3533 bei alliierten Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland der Fall ist. Auch hier werden die einzelnen Flugvorführungen nicht von der Genehmigungsbehörde, sondern vom Gesamtleiter nach den gleichen Vorgaben, wie sie das STANAG 3533 aufstellt, geprüft (vgl. Ausführungen im 1. Unterabschnitt, A II.4). Gegen diese sachgerechte, gerade den Sicherheitsintentionen des Luftverkehrsgesetzes eher entsprechende Entscheidungskompetenz des Gesamtleiters vor Ort, der durch eigene Inaugenscheinnahme bei der Vorübung weit bessere Anhaltspunkte über mögliche Gefahren erhält, bestehen keinerlei Rechtsbedenken.

Bemerkenswert ist, daß durch die Weisung für die Luftwaffe Nr. 3301 über die Vorschriften der ZDv 44/31 hinaus weitere Kontrollschritte in den Planungsprozeß des militärischen Veranstalters eingebaut sind. Der Bundesminister der Verteidigung hat auf diesem Wege eine kontinuierliche Überwachung der Vorbereitungen durch den militärischen Instanzenweg, einschließlich der Genehmigungsbehörde selbst sichergestellt. Diese über das rechtlich Gebotene hinausgehenden Vorschriften stellen ein Pendant zu den nationalen Vorschriften der alliierten Streitkräfte dar (z. B. AF Reg 60-18), die ebenfalls weitergehende Weisungen zur Durchführung und Kontrolle der Vorbereitungen enthalten.

b) Das Genehmigungsverfahren für die Luftfahrtveranstaltung in Nörvenich steht im Einklang mit diesen rechtlich einwandfreien Durchführungsvorschriften. Von den darin enthaltenen Kontrollmöglichkeiten vorgesetzter Kommandobehörden wurde reichlich Gebrauch gemacht, indem erheblich weitergehende Wünsche des Veranstalters u. a. aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen reduziert wurden. Der Zeuge Generalleutnant Jungkurth hat die aus Anlaß der Jubiläumsveranstaltung des JaboG 31 beabsichtigten, später aber abgelehnten Einzelvorhaben im einzelnen glaubwürdig geschildert; hierauf braucht nicht näher eingegangen werden.

II. Vorbereitung

1. Vorübung

Die Vorübung am Samstag, dem 27. August 1988, ist — ebenso wie die sonstigen Vorbereitungen der Veranstaltung — vorschriftsmäßig abgelaufen.

a) Die Vorübung diente dem Zweck, den fliegerischen Gesamtablauf des folgenden Flugtages in erster Linie unter Sicherheitsaspekten zu überprüfen, darüber hinaus auch die organisatorischen Vorbereitungen zu kontrollieren. Der Flugbetrieb diente damit dem Vertrautmachen der Gast-Besatzungen mit der Umgebung, der Erprobung der Vorführungen sowie der Prüfung durch den Gesamtleiter, wie es im einzelnen auch in den Vorschriften der ZDv 44/31 vorgesehen ist. Das Überfliegen der Zuschauerbereiche außerhalb der eigentlichen Flugmanöver war in zulässiger Weise vom Gesamtleiter gestattet worden, auch soweit es um die Vorführungen der „Aguilas" geht. Der Gesamtleiter beanstandete bei den „Aguilas" das zusätzlich geflogene Vorführungselement, weil es in der eingereichten Beschreibung der Flugmanöver nicht enthalten war. Im übrigen sind Verstöße gegen Sicherheitsbestimmungen und Flugbetriebsvorschriften nicht erkennbar. Der Amtschef des Luftwaffenamtes überzeugte sich eingehend vom hohen Stand der Sicherheitsvorkehrungen.

b) Die Vorübung war nichtöffentlich und deshalb auch nicht genehmigungspflichtig nach § 24 LuftVG.

Die hohe Zahl bereits zum 27. August 1988 geladener Gäste machte die Veranstaltung nicht zu einer öffentlichen im Sinne des Luftverkehrsgesetzes. Nach den Ausführungen der vom Untersuchungsausschuß gehörten Sachverständigen hängt die Beurteilung des Öffentlichkeitsbegriffs des § 24 LuftVG nicht von der Zahl zuschauender Besucher, sondern von dem nach

außen hin erkennbaren Willen des Veranstalters ab, ob er einem abstrakten Personenkreis die Teilnahme gestatten will. Letzteres lag bei der Vorübung, bei der nur bestimmte Gäste geladen waren, eindeutig nicht vor.

Darüber hinaus dienen die Vorübungen regelmäßig nicht dem Zweck der Zurschaustellung, der nach § 24 LuftVG dem Wesen einer Luftfahrtveranstaltung anhaftet, sondern dem Training und dessen Prüfung; so würde auch die Teilnahme einer unbestimmten Vielzahl von Zuschauern am regulären Flugbetrieb eines Geschwaders keine Luftfahrtveranstaltung darstellen. Das — nachweislich notgedrungene — Hereinlassen des größeren Personenkreises, der auf Grund der Falschmeldung der örtlichen Presse zum Geschwader gefahren war und dort erhebliche Verkehrsstaus verursachte, vermochte deshalb den Charakter der Vorübung nicht zu verändern, ganz gleich, um wieviele Personen es sich dabei handelte; hierauf hat zutreffend der Zeuge Ministerialdirektor Hildebrandt hingewiesen.

Über diese rechtlichen Erwägungen hinaus bleibt festzustellen, daß die Sicherheit der Zuschauer bei der Vorübung in gleicher Weise wie bei der öffentlichen Veranstaltung am folgenden Tag gewährleistet war. Aus den Aussagen der Zeugen des Bundesministers der Verteidigung und dem Akteninhalt geht klar hervor, daß sich die Gäste und sonstigen Zuschauer innerhalb der bereits installierten Absperrungen hielten und auch sonst die Sicherheitsvorschriften eingehalten wurden. Mehr hätte auch von Seiten der Genehmigungsbehörde nicht angeordnet werden können, wenn man der rechtlichen Qualifizierung der Vorübung nicht folgen und die Vorübung ebenfalls als genehmigungspflichtige Luftfahrtveranstaltung ansehen würde.

2. Aussagen des Kommodores JaboG 31 und des Bundesministers der Verteidigung zu den Vorbereitungen

Der Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen und das Verwaltungsgericht Köln sowie Oberverwaltungsgericht Münster wurden in jeder Beziehung zutreffend über Art und Umfang des geplanten Flugtages unterrichtet.

a) Nachdem der Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen, Dr. Johannes Rau, sich anfänglich ohne Vorbehalte zur Übernahme der Schirmherrschaft bereit erklärt hatte, äußerte er im Hinblick auf einige spätere Bürgerproteste mit Schreiben vom 30. Juni 1988 an den Bundesminister der Verteidigung Bedenken gegen das fliegerische Programm, von dem in der Bitte um Übernahme der Schirmherrschaft nicht die Rede gewesen sei. Dieser an die Bundeswehr gerichtete Vorwurf ist nachweislich unberechtigt. Der Geschwaderkommodore hatte mit seinem Schreiben vom 4. Februar 1988 an Ministerpräsident Dr. Rau u. a. folgendes ausgeführt:

> „. . . Aus diesem Anlaß ist am 28. August 1988 für die Öffentlichkeit ein ‚Tag der offenen Tür' mit Darstellung des Flugbetriebs geplant. Dabei soll ein möglichst großer Teil der Bevölkerung angesprochen werden und das Geschwader, seine Einrichtungen, das verfügbare Gerät sowie außer unserem Tornado auch andere Flugzeuge vorgeführt werden."

Damit war ein hinreichender Überblick über das Geplante gegeben worden. Das Schreiben vom 4. Februar 1988 war unmißverständlich Einladung zu einer Luftfahrtveranstaltung; der Hinweis auch auf Vorführung anderer Flugzeuge zeigte zudem die Absicht, auch geschwaderfremde Luftfahrzeugmuster vorzuführen. Das Vorgehen von Ministerpräsident Dr. Rau, seinen Rückzugsversuch aus der Schirmherrschaft mit angeblicher Täuschung über Art und Umfang des Flugbetriebs zu begründen, vermag deshalb nicht zu überzeugen.

b) Auch die weiteren Aussagen des Bundesministers der Verteidigung in seinen Schreiben vom 13. Juli und 26. August 1988, mit denen er die allgemeinen Sicherheits- und Fluglärmbedenken von Ministerpräsident Dr. Rau ausräumen wollte, entsprachen der Sachlage. Mit diesen Schreiben wurde zu Recht auf das hohe Sicherheitsbewußtsein der teilnehmenden Besatzungen und die besonderen Sicherheitsvorkehrungen verwiesen. Auch die darüber hinaus gegebene Zusicherung wurde eingehalten, daß kein Kunstflug stattfinden werde, sondern Demonstrationsflüge geplant seien, die sich im Rahmen des üblichen Flugbetriebes hielten:

Zum einen steht insbesondere auf Grund der Aussage des Zeugen Generalleutnant Jungkurth fest, daß das — stark reduzierte — Flugprogramm quantitativ nicht über den Rahmen eines regulären Dienst-Tages des Geschwaders hinausging. Die Aussage des Bundesministers der Verteidigung, daß an dem Flugtag „in konzentrierter, exemplarischer Weise" geflogen werde, konnte dabei aus objektiver Sicht nur als zusätzliche Gewähr dafür gelten, daß vorbildlich geflogen und jegliche überflüssige Fluglärmbelastung der Bevölkerung außerhalb des Flugplatzes vermieden werden sollte; die Bedenken von Ministerpräsident Dr. Rau gegen den „konzentrierten, exemplarischen" Flugbetrieb sind deshalb nicht nachvollziehbar.

Zum anderen kann nach Aussage insbesondere des Zeugen Generalleutnant Jungkurth, aber auch auf Grund des Akteninhalts kein Zweifel daran bestehen, daß Kunstflugvorführungen nicht stattfanden und sich die fliegerischen Vorführungen auf Darstellung der taktischen Einsatzmanöver beschränkten, die jede Besatzung beherrschen muß. Die Beweisaufnahme hat auch ergeben, daß im Begriffsverständnis der Luftwaffe bereits früher klar zwischen Kunst- und Demonstrationsflug unterschieden wurde und nicht etwa nachträglich von Seiten der Luftwaffe die in Nörvenich gezeigten Vorführungen zu Demonstrationsflügen umgedeutet wurden. Denn bereits im Jahr 1987 hatte der Führungsstab der Luftwaffe nach gründlicher Prüfung die einzelnen Flugmanöver (schriftlich) festgelegt, die bei Demonstration des Einsatzausbildungsprogramms der einzelnen Luftfahrzeugmuster in Betracht kommen. Das Programm in Nörvenich hielt sich an diese Vorgaben. Auch die Vorführungen der ausländischen Besatzungen, wie z. B. der „Aguilas", waren Teile deren regulären Ausbildungsprogramms. Der geplante Doppeldecker-Kunstflug des zivilen Sportfliegers Walter Extra lag dabei au-

ßerhalb der Diskussion und brauchte nicht besonders angesprochen werden, weil es Ministerpräsident Dr. Rau nur um die Probleme aus dem — weit aufwendigeren und belastenderen — militärischen Flugbetrieb ging.

c) Die gleichen Aussagen, die in den Schreiben an Ministerpräsident Dr. Rau enthalten sind, hat der Bundesminister der Verteidigung gegenüber dem Verwaltungsgericht Köln und Oberverwaltungsgericht Münster im Verfahren auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung gemacht. Sie sind nicht zu beanstanden. Die Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaften Bonn und Köln, die z. T. auf Anzeige der unterlegenen Antragsteller eingeleitet wurden, sind eingestellt worden. Zu dem erhobenen Vorwurf des Prozeßbetruges durch falsche Angaben gegenüber den Verwaltungsgerichten hat die Staatsanwaltschaft Bonn abschließend folgendes festgestellt:

> „Es fehlt demnach an einer Täuschung der Gerichte, die erste Voraussetzung für einen vollendeten oder versuchten Prozeßbetrug ist."

B. Durchführung der Luftfahrtveranstaltung und des Geschwaderfestes

Die Luftfahrtveranstaltung selbst wurde bis zu ihrem Ende korrekt durchgeführt; allerdings hätte sie vorzeitig auf Grund der Polizeimeldung von 16.49 Uhr abgebrochen werden müssen (Nr. I der folgenden Ausführungen). Das Feiern des Geschwaderfestes stellte eine weitere Dienstpflichtverletzung dar; die hierfür verantwortlichen militärischen Vorgesetzten hätten dieses Fest entweder vor Beginn oder später absagen können und müssen (Nr. II).

I. Die Luftfahrtveranstaltung

1. Durchführung allgemein

Die Beweisaufnahme hat keinerlei Anhaltspunkte dafür ergeben, daß das JaboG 31 in irgendeiner Hinsicht Sicherheitsvorschriften oder Auflagen außer acht gelassen hätte. Allen Zeugenaussagen zum Komplex Nörvenich konnte das unablässige Bemühen insbesondere des Geschwaderkommodores und des Gesamtleiters um Gewährleistung der Sicherheit bei dieser Großveranstaltung entnommen werden. Möglicherweise liegt in dieser ungewöhnlich starken Fixierung auf die Sicherheitsbelange die Ursache für die zu geringe Sensibilität gegenüber den Meldungen über das Geschehen in Ramstein.

2. Meldelage und Entscheidung zur Fortführung

Ein Anlaß zum Abbruch der Luftfahrtveranstaltung ergab sich frühestens auf Grund der Meldung von 16.49 Uhr, und nicht schon auf Grund der vorherigen Meldungen von 16.05 und 16.30 Uhr. Bei der Bewertung soll hier zunächst dahingestellt bleiben, wer für die Entscheidung, den Flugtag nicht abzubrechen, verantwortlich war; dieser Frage wird bei Erörterung der dienstrechtlichen Untersuchung und Würdigung nachgegangen (vgl. Ausführungen unter Nr. C).

a) Die erste Meldung der Polizei von 16.05 Uhr gab nur einen bruchstückhaften Hinweis auf das Geschehen in Ramstein. Die Entscheidung, den Flugtag fortzusetzen, ist mit Rücksicht auf den vagen Charakter derartiger Erstmeldungen von Unglücksfällen nicht zu beanstanden.

Das folgende Bemühen um Erhalt genauerer Informationen war allerdings nur insoweit sachgerecht, wie davon Rettungsmaßnahmen nicht berührt wurden; die Versuche, mit Ramstein und der SAR-Leitstelle Kontakt aufzunehmen, waren deshalb nicht angebracht. Das JaboG 31 hatte im Zusammenhang mit dem Geschehen in Ramstein keine Aufgaben (etwa zur Hilfeleistung) zu erfüllen, so daß zeitkritischer, vorrangig zu deckender Informationsbedarf nicht bestand. Das Geschwader war lediglich indirekt berührt, indem je nach Schwere des Flugunfalls in Ramstein eine Entscheidung über die Fortführung der Veranstaltung getroffen werden mußte. Für diese Entscheidung genügte die rechtzeitige Information aus den regulären Informationsquellen des Geschwaders, durch deren Inanspruchnahme die Hilfs- und Rettungsmaßnahmen nicht gestört wurden. Der Melde- und Informationsfluß in Nörvenich, insbesondere auch über das Polizei-Informationssystem, zeigt dann auch, daß alle wesentlichen Informationen das Geschwader auf regulärem Weg zum frühestmöglichen Zeitpunkt erreichten.

b) Auch die weitere Meldung von 16.30 Uhr gebot es nicht, den Flugtag abzubrechen.

Durch diese Meldung wurden die Hinweise auf die anfangs noch unklaren Zuschauerfolgen präzisiert, indem jetzt von „Toten im Zuschauerbereich" die Rede war. Die Polizeimeldung war aber noch nicht genügend gesichert; sie hatte ersichtlich nur vorläufigen, möglicherweise korrekturbedürftigen Gehalt. Eine so schwerwiegende Entscheidung, den Flugtag mit seinen über 300 000 Besuchern abzubrechen, konnte nur auf hinreichend gesicherter, auch umfassenderer Informationsbasis über das Geschehen in Ramstein erfolgen. Zu diesem Zeitpunkt war nicht auszuschließen, daß die Meldung auf nicht genügend verifizierten, die Folgen überschätzenden ersten Eindrücken von dem Flugunfall beruhte, wie es bei Unglücksmeldungen oft der Fall ist; so enthielt z. B. die spätere Meldung von 16.49 Uhr nur die Vermutung von Toten unter den Zuschauern, korrigierte also insoweit (fälschlich) die vorherige, bestimmte Aussage. Es war daher aus Sicht der Verantwortlichen in Nörvenich sachgerecht, die Entscheidung über den Abbruch auf dieser Grundlage noch nicht zu treffen und aufzuschieben.

c) Erst die Polizeimeldung von 16.49 Uhr, mit der eine entsprechende dpa-Meldung weitergegeben wurde, war als gesicherte Information über das Ausmaß des Flugunfalls in Ramstein anzusehen. Der Hinweis der Polizei auf das Vorliegen der Agenturmeldung gab die nötige Gewißheit über den Flugunfall

mit schweren Zuschauerfolgen. Es war zu diesem Zeitpunkt schon nach dem Selbstverständnis der Luftwaffe geboten, den Flugtag aus Anteilnahme an dem Geschehen in Ramstein abzubrechen, auch wenn nur noch ein kurzes Restprogramm von ca. einer halben Stunde ausstand. Der demgegenüber u. a. vom Zeugen Generalleutnant Jungkurth vor dem Untersuchungsausschuß vorgebrachte Gesichtspunkt, daß die Gefahr einer Panik unter den Zuschauern bei der Entscheidung über den vorzeitigen Abbruch hätte berücksichtigt werden müssen, vermochte kein Hindernis für den Abbruch darzustellen; eine umfassende und unmißverständliche Lautsprecheransage zu den Ereignissen in Ramstein hätte dieser Gefahr ohne weiteres vorgebeugt.

Das Unterlassen des Abbruchs in Kenntnis von den Geschehnissen in Ramstein ist insbesondere mit der Pflicht zur Ansehenswahrung der Bundeswehr nach § 17 Abs. 2 des Soldatengesetzes nicht vereinbar. Insoweit macht sich der Untersuchungsausschuß die zutreffende Beurteilung des Bundesministers der Verteidigung, des Inspekteurs der Luftwaffe und des Kommandierenden Generals Luftflotte zu eigen, die alle bei der disziplinaren Bewertung der Vorgänge in Nörvenich von einer Dienstpflichtverletzung wegen des unterbliebenen Abbruchs der Luftfahrtveranstaltung ausgegangen sind. Die Fortführung eines in der Öffentlichkeit als Schauveranstaltung angesehenen Flugtages im Wissen um die Toten und Verletzten einer nahgelegenen Parallelveranstaltung überschreitet die Grenzen konventionell gebilligten Verhaltens und ist dadurch geeignet, das Vertrauen in die Bundeswehr zu erschüttern.

II. Das Geschwaderfest

Das Geschwaderfest ab 17.45 Uhr, das in Kenntnis der Katastrophe von Ramstein durchgeführt wurde, war erst recht nicht mit den Dienstpflichten der verantwortlichen Offiziere vereinbar. Das Fest wurde im wesentlichen wie geplant und in lockerer Form durchgeführt. Der Geschwaderkommodore und der Kommandeur der 3. Luftwaffendivision unternahmen vor und während des Festes keinen ernstzunehmenden Versuch zum Abbruch oder zu einer situationsangemessenen Modifikation; sie hätten dieses Fest z. B. auf ein gemeinsames Essen der zahlreichen Helfer und geladenen Gäste reduzieren können.

C. Die dienstrechtliche Untersuchung und Würdigung des Verhaltens der verantwortlichen Offiziere

Die dienstrechtlichen Feststellungen des Bundesministers der Verteidigung zu den Verantwortlichkeiten für die Fehlentscheidungen in Nörvenich sind zutreffend (Nr. I der folgenden Ausführungen). Die diesen Feststellungen zugrunde liegenden disziplinaren Ermittlungen und die disziplinare Würdigung sind im Ergebnis zu billigen (Nr. II).

I. Die Feststellungen zu den Verantwortlichkeiten

1. Verantwortlichkeit für die Entscheidung, die Luftfahrtveranstaltung nicht abzubrechen

Der Bundesminister der Verteidigung ist auf Grund der von ihm veranlaßten Ermittlungen des Wehrdisziplinaranwalts bei dem Truppendienstgericht Mitte für den Bereich des Inspekteurs der Marine (WDA) zu dem zutreffenden Ergebnis gelangt, daß ausschließlich Generalmajor Rimmek und Oberst Hoppe für den unterbliebenen Abbruch des Flugtages verantwortlich waren, nicht aber Generalleutnant Schmitz und Generalmajor Vieth.

a) Nach dem Ergebnis der disziplinaren Ermittlungen, aber auch nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme durch den Untersuchungsausschuß steht unzweifelhaft fest, daß die für den unterbliebenen Abbruch maßgeblichen Polizeimeldungen von 16.30 und 16.49 Uhr nicht an die anwesenden Generäle Schmitz, Vieth und Rimmek weitergegeben wurden und diese daher keine Gelegenheit zu einer lageangemessenen Entscheidung hatten.

Von der Meldung um 16.05 Uhr waren die Generäle in Kenntnis gesetzt worden; dies führte auf Vortrag des Oberst Hoppe zu der nicht zu beanstandenden Entscheidung des Generalmajors Vieth, den Flugtag fortzusetzen. Die Generäle Vieth und Schmitz erhielten aber von den folgenden, wesentlichen Meldungen (über die Auswirkungen des Flugunfalls in Ramstein auf die Zuschauer) keine Kenntnis; nur Generalmajor Rimmek wurde durch Oberleutnant Scheffel um 16.35 Uhr darüber informiert, daß in Ramstein zwei italienische Flugzeuge zusammengestoßen seien und es dabei zwei Tote gegeben haben soll, was jedoch auch keine neuen Erkenntnisse über Auswirkungen auf Zuschauer ergab. Die Polizeimeldung von 16.30 Uhr (über Tote im Zuschauerbereich) sowie die von 16.49 Uhr (über den Absturz auf Zuschauerränge und mindestens 100 Schwerstverletzte, vermutlich auch Tote) erhielten jedoch alle drei Generäle unstreitig nicht. Es steht vielmehr auf Grund der Aussagen aller Zeugen und Beteiligter fest, daß Oberst Hoppe bis zum Abflug der Generäle Vieth und Schmitz um 17.00 Uhr auf Frage nach dem Ergebnis seiner Bemühungen um Erhalt näherer Informationen lediglich äußerte, es liege kein neuer Sachstand vor. Damit ist ausschließlich das Verhalten des Oberst Hoppe dafür ursächlich, daß der Flugtag nicht auf die Meldung von 16.49 Uhr abgebrochen wurde. Generalmajor Rimmek ist erst ab 17.00 Uhr, nach Abflug der Generäle Schmitz und Vieth, für den unterbliebenen Abbruch verantwortlich zu machen, als er von dem ganzen Ausmaß der Katastrophe erfuhr.

b) Die Generäle Schmitz, Vieth und Rimmek waren auch nicht aus Dienstaufsichtsgründen verpflichtet, in der Zeit zwischen 16.15 und 17.00 Uhr von sich aus Nachforschungen über das Geschehen in Ramstein anzustellen. Sie durften auf korrekte Unterrichtung durch Oberst Hoppe vertrauen. Es kann dabei dahinstehen, ob Generalleutnant Schmitz, der auf Weisung des Inspekteurs der Luftwaffe bei der Luftfahrtveranstaltung nur protokollarische Aufgaben wahrzuneh-

men hatte, ebenfalls Vorgesetzter des Oberst Hoppe war und deshalb nach § 10 Abs. 2 des Soldatengesetzes zur Dienstaufsicht verpflichtet war.

Nach der gegen 16.15 Uhr getroffenen Entscheidung, den Flugtag fortzusetzen, hatte sich Oberst Hoppe zur Einholung neuer Informationen abgemeldet, ohne daß es hierzu eines Anstoßes durch die Generäle bedurfte. Generalleutnant Schmitz hat als Zeuge vor dem Untersuchungsausschuß hierzu folgendes ausgesagt:

„Wir brauchten ihn nicht zu beauftragen . . ., Informationen einzuholen und nun das Normale zu machen: herauszubekommen, was da los ist, sondern er bat uns, sich abmelden zu dürfen, um Informationen einzuholen. Das ist auch der richtige Mann, der auch weiß, wo man dann hingeht und wo man die Informationen bekommen kann . . .

Wenn Oberst Hoppe nicht von sich aus darum gebeten hätte, sich abmelden zu dürfen, um Informationen einzuholen, hätte ich das selbstverständlich anordnen müssen, das Selbstverständliche zu tun, hierzu Informationen heranzuholen . . ."

Daher mußten die Vorgesetzten des Oberst Hoppe davon ausgehen, daß dieser die von Generalmajor Vieth im allseitigen Einverständnis angeordnete Fortsetzung des Flugtages nur als eine einstweilige, dem momentanen Informationsstand entsprechende und nach Erhalt neuer Informationen jeweils überprüfungsbedürftige Entscheidung verstanden hatte; sie mußten annehmen, daß Oberst Hoppe die reichlich vorhandenen Informationsquellen des Geschwaders zum Erhalt neuer Informationen ausschöpft. Jegliches Mißtrauen gegenüber der Ernsthaftigkeit der Bemühungen des — auch sonst untadeligen — Geschwaderkommodores, der seine Gewissenhaftigkeit bei Durchführung der Veranstaltung eindrucksvoll unter Beweis gestellt hatte, war fehl am Platze. Ein Eingreifen von Seiten der Generäle, das in der Truppe als Mißtrauensakt gegenüber dem „Hausherrn" hätte verstanden werden müssen, kam deshalb nicht in Betracht.

Auch das Ausbleiben neuer Informationen aus Ramstein nach 16.15 Uhr bis zu ihrem (bereits gegen 15.00 Uhr beschlossenen) Abflug um 17.00 Uhr gab keinen Anlaß zu eigenen Nachforschungen durch die Generäle. Nach ohne weiteres nachvollziehbarer Aussage der Zeugen Generalleutnant Jungkurth und Generalleutnant Kuebart ist es bei Flugunfällen durchaus nicht ungewöhnlich, wenn sogar Stunden bis zum Vorliegen genauerer Informationen vergehen; diese luftwaffentypische Erfahrung muß einer situationsangemessenen Beurteilung zugrunde gelegt werden. Darüber hinaus haben die disziplinaren Ermittlungen nicht etwa eine Gleichgültigkeit der Generäle gegenüber dem Informationsdefizit bis 17.00 Uhr ergeben. Vor dem Abflug der Generäle Schmitz und Vieth wurde über den — nach Aussage des Oberst Hoppe unveränderten — Informationsstand aus Ramstein gesprochen, der noch keine neue Entscheidung erfordere. Der Zeuge Oberst Hoppe hat vor dem Untersuchungsausschuß hierzu ausgeführt:

„Selbstverständlich haben die beiden Herren auf mich gewartet, ob es etwas Neues gäbe; denn das war ja eine Sache, die jedem eigentlich im Kopfe stand. Nach dieser Meldung oder nach dem Gespräch, daß sich wesentliche neue Informationen nicht ergeben hätten, beschlossen sie dann abzufliegen. Dann bin ich mit den beiden Herren gegen 17.00 Uhr zum Hubschrauberlandeplatz gegangen."

Damit bestand bei den höheren Vorgesetzten Gewißheit darüber, daß dem zurückbleibenden Kommodore die Notwendigkeit entsprechender eigener Entscheidungen auf neue Informationen hin bewußt war; sie brauchten deshalb nach wie vor nicht selbst tätig zu werden.

2. Verantwortlichkeit für die Entscheidung, das Geschwaderfest nicht abzusagen

Auch hier ist der Bundesminister der Verteidigung auf Grund der Ermittlungen des WDA zu dem zutreffenden Ergebnis gelangt, daß ausschließlich Generalmajor Rimmek und Oberst Hoppe für das dienstpflichtwidrige Geschwaderfest verantwortlich sind. Die Generäle Schmitz und Vieth sind hierfür weder auf Grund ihres Verhaltens vor noch nach dem Abflug um 17.00 Uhr in irgend einer Beziehung verantwortlich.

a) Die Entscheidung von Generalmajor Vieth um 16.15 Uhr, den Flugtag fortzusetzen, hatte (wie bereits unter Nr. 1 b) ausgeführt) nur einstweiligen, dem momentanen Informationsstand entsprechenden Charakter und bezog sich ohne jeden Zweifel — wie es sich insbesondere aus der Beweisaufnahme vor dem Untersuchungsausschuß ergibt — nur auf die Luftfahrtveranstaltung selbst, nicht aber auch auf das abendliche, nichtöffentliche Geschwaderfest. Es war allen Beteiligten klar, daß mit Abflug der Generäle Schmitz und Vieth die Entscheidungsbefugnis über den Abbruch der Luftfahrtveranstaltung und erst recht über die Absage des abendlichen Geschwaderfestes bei den vor Ort zurückbleibenden, ranghöchsten Offizieren Rimmek und Hoppe lag. Die Beweisaufnahme des WDA hat jedenfalls einen deutlichen Anhaltspunkt dafür erbracht, daß sich insbesondere Oberst Hoppe der Entscheidungsbefugnis und -notwendigkeit zur Durchführung des Geschwaderfestes bewußt war. Im Gespräch mit Generalleutnant Schmitz wurde nämlich auch über das abendliche Geschwaderfest gesprochen, das infrage gestellt sei. Damit war bei Abflug der Generäle präventiv einem Mißverständnis oder einer Fehlentscheidung vorgebeugt. Mehr konnte von Seiten der höheren Vorgesetzten, die über den wahren Informationsstand aus Ramstein nicht unterrichtet waren, vor ihrem Abflug nicht getan werden.

b) Die Generäle Schmitz und Vieth hatten auch nicht aus Fürsorge- oder Dienstaufsichtsgründen die Pflicht, nach Ankunft in Wahn (und Abschluß der Luftfahrtveranstaltung in Nörvenich) sich über die Absage des Geschwaderfestes in Nörvenich zu vergewissern, um ggf. korrigierend einzugreifen. Dabei ist es ohne Belang, ob sich die Generäle nach Ankunft in Wahn noch im Dienst oder außer Dienst befanden; denn es gab aus Sicht der beiden Generäle keinerlei Anlaß zu

Zweifeln an sachgerechter Entscheidung der beiden Vorgesetzten in Nörvenich:

aa) Die Entscheidung des Generalmajor Vieth von 16.15 Uhr war von allen Beteiligten zweifelsfrei und zu Recht nur auf die Luftfahrtveranstaltung selbst, nicht aber auf das Geschwaderfest bezogen worden. Wäre dies nicht der Fall, müßte in der Tat eine Verpflichtung des Generalmajors Vieth angenommen werden, sich über die dann notwendige Abänderung seiner Entscheidung durch die Untergebenen zu vergewissern. So aber konnte keine zu dienstaufsichtlicher Kontrolle verpflichtende Unklarheit bei den Vorgesetzten vor Ort angenommen werden.

bb) Auf Grund des Gesprächs des Generalleutnant Schmitz mit Oberst Hoppe über das Geschwaderfest durfte zudem entsprechendes Problembewußtsein bei Oberst Hoppe angenommen werden. Generalleutnant Schmitz konnte deshalb darauf vertrauen, daß die selbstverständliche Entscheidung zur Absage des Geschwaderfestes bei entsprechender Meldelage aus Ramstein getroffen wurde.

cc) Das untadelige Verhalten und der persönliche Eindruck, den die höheren Vorgesetzten des Oberst Hoppe von diesem gewonnen hatten, gaben zusätzliche Gewähr für sachgerechtes Entscheidungsverhalten; das gleiche gilt für Generalmajor Rimmek. Bei dieser Einschätzung der Fähigkeiten der beiden Vorgesetzten vor Ort konnte der Tatsache, daß Oberst Hoppe erst seit kurzem mit der Geschwaderführung betraut war, keine Bedeutung beigemessen werden. Dies gilt um so mehr, als es sich bei der Absage des Geschwaderfestes um eine Entscheidung handelte, die nicht spezifische Erfahrungen in der Verwendung als Geschwaderkommodore erforderte. Es hatte allen Luftwaffenoffizieren bekannte Präzedenzfälle in der Luftwaffe gegeben, bei denen Feste auf Grund längst nicht so folgenschwerer Flugunfälle wie in Ramstein abgesagt worden waren.

II. Disziplinare Ermittlungen und Würdigung

1. Disziplinare Ermittlungen und Würdigung durch den Kommandierenden General Luftflotte

Die auf Veranlassung des Inspekteurs der Luftwaffe geführten Ermittlungen durch den Stellvertreter des Kommandierenden Generals Luftflotte waren rechtmäßig, auch soweit sie sich auf den Vorwurf bezogen, die Luftfahrtveranstaltung nicht abgebrochen zu haben. Die disziplinare Würdigung des Sachverhalts durch den Kommandierenden General Luftflotte ist im Ergebnis zutreffend.

a) Nach Aussage von Generalleutnant Kuebart vor dem Untersuchungsausschuß hatte der Inspekteur der Luftwaffe dem Kommandierenden General Luftflotte den Auftrag zu Ermittlungen und zur Würdigung u. a. zu folgendem, klar als Tatvorwurf formulierten Sachverhaltskomplex erteilt:

> „Nach bisher vorliegenden Erkenntnissen über die Entscheidungsfindung zur Weiterführung der Veranstaltung ist die Reaktion im Leitungsstab auf die 16.30-Uhr-Information der Polizei unverständlich. Hier wäre der Abbruch der Veranstaltung geboten gewesen."

Demnach lagen die in § 28 Abs. 1 Satz 1 WDO genannten Voraussetzungen disziplinarer Ermittlungen vor. Die von Generalmajor Vieth in Vertretung des Kommandierenden Generals Luftflotte geführten Ermittlungen können daher nicht, wie er es dem Untersuchungsausschuß darzulegen versuchte, als „Voruntersuchungen" o.ä. im Rahmen seiner Dienstaufsicht umgedeutet werden. Es handelte sich unmißverständlich um disziplinare Ermittlungen zum Zwecke disziplinarer Würdigung des Verhaltens der Verantwortlichen. Dementsprechend wurden Oberst Hoppe und Generalmajor Rimmek auch als beschuldigte Soldaten unter Beachtung der Verfahrensvorschriften des § 28 Abs. 4 und 5 WDO vernommen. Schließlich ist die gegen Oberst Hoppe auf Grund dieser Ermittlungen verhängte Disziplinarmaßnahme klare Bestätigung für den disziplinaren Charakter der Ermittlungen.

Die Bestimmung des § 26 Abs. 1 Satz 1 WDO stand diesen Ermittlungen nicht entgegen. Nach dieser Bestimmung ist für disziplinare Ermittlungen und Ahndung der nächsthöhere Disziplinarvorgesetzte dann zuständig, wenn die Tat von dem nächsten Disziplinarvorgesetzten nicht geahndet werden kann, weil dieser selbst an der Tat beteiligt ist. Generalmajor Vieth war durch Abwesenheit des Kommandierenden Generals Luftflotte der nächsthöhere Disziplinarvorgesetzte des Oberst Hoppe. Durch seine Anwesenheit bei dem Flugtag in Nörvenich und seine Entscheidung um 16.15 Uhr, den Flugtag fortzusetzen, wurde er jedoch nicht „Tatbeteiligter" im Sinne des § 26 Abs. 1 Satz 1 WDO. Der Tatvorwurf lautete auf pflichtwidriges Unterlassen des Abbruchs der Luftfahrtveranstaltung ab 16.30 Uhr. Dieser Tatvorwurf konnte nur den treffen, der für den unterlassenen Abbruch dienstrechtlich verantwortlich zu machen ist. Dies gilt für Oberst Hoppe, nicht aber für Generalmajor Vieth, der von den weiteren Meldungen keinerlei Kenntnis hatte und deshalb nicht lageangemessen handeln konnte. Voraussetzung für die Annahme einer Tatbeteiligung in diesem Fall pflichtwidrigen Unterlassens ist aber, daß der nächste Disziplinarvorgesetzte Kenntnis von den zum Handeln verpflichtenden Tatsachen hat oder die Kenntnisnahme in vorwerfbarer Weise unterlassen hat; dies ist bei Generalmajor Vieth nicht der Fall (vgl. Ausführungen unter Nr. I.1).

Der vorliegende Sachverhalt gab Generalmajor Vieth auch keinerlei Anlaß, sich nach § 26 Abs. 2 Nr. 3 WDO für befangen zu erklären. Aus Sicht eines objektiven Vorgesetzten konnte kein Zweifel an vorurteilsfreier Ausübung seiner disziplinaren Befugnisse bei Aufklärung des Sachverhalts bestehen, weil er in die entscheidenden Informationsabläufe nicht eingeschaltet war und seine Entscheidung von 16.15 Uhr — wie dargestellt — nicht zu beanstanden ist.

b) Die disziplinare Würdigung des auf diese Ermittlungen festgestellten Sachverhalts durch den Kommandierenden General Luftflotte war im Ergebnis zutreffend. Dienstrechtlich nicht unbedenklich erscheint lediglich die vom Kommandierenden General Luftflotte dabei zum Ausdruck gebrachte Auffassung, daß nur Generalmajor Rimmek für das Unterbleiben des Abbruchs bzw. der Modifizierung des Geschwaderfe-

stes verantwortlich zu machen ist. Das Falschverhalten eines Vorgesetzten kann einen Untergebenen nicht von jeglicher Mitverantwortung freistellen, wenn der untergebene Soldat hinreichend Gelegenheit zum Eingreifen hatte. Aus der Treuepflicht des Soldaten (§ 7 des Soldatengesetzes) folgt sogar die Pflicht des Untergebenen, selbst auf eine Änderung einer dienstpflichtwidrigen Maßnahme hinzuwirken. Oberst Hoppe hatte am Abend des 28. August 1988 hierzu ausreichend Gelegenheit.

Es ist allerdings anzumerken, daß dieser kritische Aspekt die Angemessenheit der verhängten Disziplinarmaßnahme nicht infrage stellt.

2. Disziplinare Ermittlungen durch den Wehrdisziplinaranwalt

Im Hinblick auf die in der Öffentlichkeit erhobenen, schweren Vorwürfe gegen die höheren Luftwaffenoffiziere, die am Flugtag in Nörvenich teilgenommen hatten, sowie den Vorwurf der Kameraderie in der Luftwaffe war es sachgerecht, daß der Bundesminister der Verteidigung eine erneute, umfassendere Aufklärung durch einen beauftragten Wehrdisziplinaranwalt anordnete und diese nicht dem Inspekteur der Luftwaffe überließ. Diese Untersuchung des WDA ist zu zutreffenden Ergebnissen gelangt, insbesondere was die Feststellung der Verantwortlichkeiten angeht (vgl. Ausführungen unter Nr. I). Aus heutiger, distanzierter Sicht ist dabei zu berücksichtigen, daß die disziplinaren Ermittlungen durch die Mutmaßungen und schweren Vorwürfe in den Medien unter großem Zeitdruck standen und deshalb nicht auf alle sich heute stellenden Fragen zum Verhalten des Oberst Hoppe Antwort geben können. Im Kern ist jedenfalls der Hergang der Ereignisse geklärt.

3. Disziplinare Würdigung durch den Bundesminister der Verteidigung

a) Auf Grund des Ergebnisses der disziplinaren Ermittlungen des WDA steht fest, daß weder Generalleutnant Schmitz noch Generalmajor Vieth irgendeine Dienstpflichtverletzung im Zusammenhang mit den Veranstaltungen in Nörvenich zur Last gelegt werden kann. Eine disziplinare Ahndung schied deshalb aus. Es ist darüber hinaus anzumerken, daß das festgestellte Verhalten der beiden Generäle auch keinerlei Zweifel an ihrer Führungseignung aufwirft. Die nachträgliche Schlußfolgerung, daß ein Kontrollanruf der Generäle in Nörvenich das dienstpflichtwidrige Geschwaderfest hätte verhindern können, ist ohne Belang, solange in der konkreten Situation aus objektiver Sicht eines militärischen Vorgesetzten keinerlei Anlaß für eine derartige Kontrollmaßnahme bestand. Im Hinblick auf die ungeheure Dimension des Geschehens in Ramstein ist auch ohne weiteres verständlich, daß sich die beiden Generäle, wie sie vor dem Untersuchungsausschuß ausführten, gedanklich nahezu ausschließlich mit den möglichen Folgen für die Luftwaffe befaßten und daß das nach damaligem Kenntnisstand als unproblematisch angesehene Geschehen in Nörvenich in den Hintergrund trat.

b) Der Bundesminister der Verteidigung ist ferner zu dem richtigen Ergebnis gelangt, daß nach der Zurruhesetzung des Generalmajors Rimmek kein Anlaß für eine — nur noch in Betracht kommende — disziplinargerichtliche Sanktion bestand. Zutreffend wurde dabei die jahrzehntelange untadelige Führung dieses Offiziers berücksichtigt. Das einmalige Versagen, das er sofort und uneingeschränkt eingeräumt und bedauert hat, darf nicht überbewertet werden. Ihrem Gewicht nach handelt es sich um eine Dienstpflichtverletzung, die eine gerichtliche Disziplinarmaßnahme nicht gerechtfertigt hätte.

c) Die disziplinare Würdigung des Verhaltens des Oberst Hoppe ist jedenfalls im Ergebnis zutreffend. Seine Mitverantwortlichkeit für die Durchführung des Geschwaderfestes hätte durch den Kommandierenden General Luftflotte zwar nicht verneint werden dürfen. Die verhängte Maßnahme, die Ablösung des Oberst Hoppe sowie die erhebliche öffentliche Kritik, die dieser bis dahin ebenfalls untadelige Offizier erleiden mußte, rechtfertigten jedoch ein Absehen von weitergehender disziplinarer Maßregelung. Deshalb ist die Entscheidung des Bundesministers der Verteidigung im Ergebnis auch hier zu billigen.

Der Sachverhalt ist durch die dienstrechtliche Untersuchung des Bundesministers der Verteidigung im wesentlichen aufgeklärt. Der Untersuchungsausschuß hat zu den Vorgängen in Nörvenich keine anderen oder weitergehenden Sachverhaltsfeststellungen im Rahmen seiner Beweiswürdigung getroffen.

Vierter Abschnitt:

Bewertung des Untersuchungsergebnisses durch den Untersuchungsausschuß

Vorbemerkung

Der Untersuchungsauftrag ist erfüllt. Zwar wurden nicht alle beantragten Beweismittel ausgeschöpft; der ermittelte Sachverhalt macht weitere Beweiserhebungen aber entbehrlich, weil er für die Zielsetzung des Untersuchungsausschusses, nämlich politische Kontrolle auszuüben, voll ausreicht.

A. Kritik an der Untersuchung

Einsetzung und Verlauf des Untersuchungsausschusses waren nahezu ausschließlich vom Bestreben der Opposition bestimmt, dem Bundesminister der Verteidigung und den US-Streitkräften ein Fehlverhalten im Zusammenhang mit der Katastrophe von Ramstein nachzuweisen. Die Opposition unternahm vor allem den Versuch, aus der Katastrophe von Ramstein wahlkampftaktische Vorteile durch Erschütterung des Vertrauens in pflichtbewußtes Handeln deutscher und US-Militärbehörden zu erringen. Das sog. Beweiserhebungsrecht der qualifizierten Minderheit wurde zu diesem Zweck in einem Maße strapaziert, daß den eigentlichen Flugsicherheitsfragen, denen sich der Bundesminister der Verteidigung als Konsequenz aus dem Geschehen in Ramstein gestellt hatte, im Untersuchungsausschuß kaum nachgegangen werden konnte. Das Vorgehen der Opposition im Untersuchungsausschuß lief bedauerlicherweise nach dem Grundmuster ab, erst öffentlich Vorverurteilungen vorzunehmen, diese nach Erweis der Unhaltbarkeit sodann auf Restvorwürfe zu reduzieren und schließlich, wenn die Unhaltbarkeit durch die Beweisaufnahme zu offenkundig zu werden drohte, auf weitere Beweisaufnahme zu verzichten.

Als das öffentliche Interesse am Untersuchungsausschuß wegen der langatmigen, für sie zunächst noch erfolgversprechenden Beweisaufnahme zu Rechtsfragen schwand, begann die Opposition den Untersuchungsausschuß für unergiebige Verfahrensstreitigkeiten zu nutzen: Die Weigerung des NATO-Generalsekretärs Dr. Wörner, als NATO-Generalsekretär vor dem Ausschuß auszusagen, wurde angeprangert; dabei hatten SPD und DIE GRÜNEN ausdrücklich die Ladung des Zeugen „NATO-Generalsekretär Dr. Wörner", nicht des Bundesministers a. D. beantragt, darüber hinaus zu Sachverhalten, die z. T. schon in seine Amtszeit als NATO-Generalsekretär fielen. Auf die notwendige Aktenüberlassung an einen Sachverständigen durch den Bundesminister der Verteidigung statt durch den Untersuchungsausschuß beraumte die SPD eine Pressekonferenz an, um ihre Verdächtigungen wegen einer angeblichen Verfahrensmanipulation loszuwerden.

Die Feststellungen, die der Untersuchungsausschuß auf Grund seiner Beweisaufnahme treffen kann, hätten auch ohne einen Untersuchungsausschuß im Wege kooperativer Zusammenarbeit mit der Exekutive gewonnen werden können. Insgesamt betrachtet handelt es sich hier um eine besondere Form des Mißbrauchs parlamentarischen Untersuchungsrechts, indem die Opposition das Forum des Untersuchungsausschusses lediglich für die Suche nach Belegen für ihre haltlosen Schuldzuweisungen und ihr Konzept der Nadelstiche gegen den Bündnispartner USA benutzte.

B. Verhalten des Bundesministers der Verteidigung und der Bundeswehr

Die Untersuchung hat in vollem Umfang die Erkenntnisse bestätigt, die der Bundesminister der Verteidigung bereits auf Grund der trinationalen Flugunfalluntersuchung und seiner sonstigen Untersuchungen aus Anlaß der Geschehnisse in Ramstein und Nörvenich gezogen hatte.

1. Der Flugunfall in Ramstein mit seinen katastrophalen Folgen ist nicht auf irgendein Versäumnis deutscher Behörden bei Erteilung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung zurückzuführen. Er hätte in gleicher Weise bei einer zivilen Luftfahrtveranstaltung geschehen können. Die für zivile Luftfahrtveranstaltungen geltenden Rechtsvorschriften sehen eine Überprüfung der fliegerischen Vorführungsmanöver durch die Genehmigungsbehörde ebensowenig vor wie die entsprechenden militärischen Regelungen. Schon deshalb ist ein Kausalzusammenhang zwischen Genehmigungsverfahren und Flugunfall nicht herzustellen. Außerdem gab es aus den Auftritten der „Frecce Tricolori" bei zivilen Flugtagen keine anderen Erfahrungen als sie der Bundesminister der Verteidigung aus militärischen Flugtagen hatte.

2. Das vom Bundesminister der Verteidigung praktizierte Genehmigungsverfahren bei alliierten Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland entspricht in vollem Umfang dem Luftverkehrsgesetz. Der Bundesminister der Verteidigung hat von seiner Regelungskompetenz nach dem Luftverkehrsgesetz in sachgerechter Weise Gebrauch gemacht. Für die militärischen Luftfahrtveranstaltungen gelten auf Grund einer völkerrechtlichen Vereinbarung besondere Sicherheitsauflagen, die im Genehmigungsverfahren nicht nochmals festgelegt werden müssen; in keinem einzigen Punkt hat der Untersuchungsausschuß ein Defizit dieser Sicherheitsauflagen gegenüber den bei zivilen Veranstaltungen üblichen Auflagen festgestellt.

Das angewandte Genehmigungsverfahren entsprach in jeder Beziehung der seit jeher üblichen Verfahrenspraxis aller Verteidigungsminister; dabei ist hervorzuheben, daß erst unter dieser Bundesregierung die luftverkehrsrechtlichen Restriktionen verschärft wurden.

Die Konsequenzen aus dem Flugunfall in Ramstein sind — ungeachtet einiger formaler Verbesserungsvorschläge zum militärischen Genehmigungsverfahren — nicht in einer Abänderung von Genehmigungsvorschriften zu suchen; das schließt höhere Sicherheitsstandards für die Durchführung ziviler und militärischer Flugtage gleichermaßen nicht aus.

3. Die vom Bundesminister der Verteidigung eingeleiteten Maßnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit bei Flugtagen werden begrüßt. Sie tragen dem erschreckenden Ausmaß der Katastrophe von Ramstein weitsichtig Rechnung. Im Hinblick auf die eingeleiteten Maßnahmen sowie die umfangreichen Prüfaufträge des Bundesministers der Verteidigung besteht von Seiten des Untersuchungsausschusses — außer einigen Anregungen — kein Anlaß zu konkreten Vorschlägen für die Gestaltung künftiger Flugtage. Der

Bundesregierung wird jedoch ein einheitliches Vorgehen bei Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von zivilen und militärischen Flugtagen gleichermaßen empfohlen. Dem Verteidigungsausschuß ist zu gegebener Zeit zu berichten.

4. Auch die Ergebnisse der vom Bundesminister der Verteidigung veranlaßten Untersuchung und dienstrechtlichen Würdigung der Vorgänge in Nörvenich wurden durch die Feststellungen des Untersuchungsausschusses bestätigt.

C. Verhalten der hier stationierten US-Streitkräfte

1. Die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein wurde nach den gegenüber deutschen Maßstäben verschärften Sicherheitsvorschriften der in Europa stationierten US-Luftstreitkräfte vorbereitet und durchgeführt. Der für die Flugsicherheit verantwortliche US-Gesamtleiter genehmigte die Flugvorführungen auch der „Frecce Tricolori" in Übereinstimmung mit den geltenden Sicherheitsvorschriften und bis dahin erhältlichen Erfahrungswerten zur Einschätzung derartiger Flugmanöver. Der Flugunfall war für den Gesamtleiter nach menschlichem Ermessen unvorhersehbar und von ihm nicht abwendbar.

2. Der Untersuchungsausschuß hat keinen Anhaltspunkt dafür finden können, daß die hier stationierten US-Streitkräfte von ihren Vertragrechten im NATO-Truppenstatut und Zusatzabkommen in einer der deutschen Souveränität abträglichen Weise Gebrauch machen. Das Verhalten der US-Streitkräfte im Zusammenhang mit der Genehmigung, Vorbereitung und Durchführung von Flugtagen beweist eher das Gegenteil, nämlich die uneingeschränkte, vorbehaltlose Anerkennung deutscher Souveränität. Der Versuch von SPD und DIE GRÜNEN, unter dem Vorwand der Wahrung deutscher Souveränitäts- und Sicherheitsinteressen die US-Streitkräfte als rücksichtslose Besatzungstruppe hinzustellen und dadurch Emotionen gegen deren Stationierung hier zu erwecken, ist gegen das Bündnis gerichtet. Der Untersuchungsausschuß vermißt bis heute die notwendige Entschuldigung der Opposition für die haltlosen Vorwürfe gegenüber dem Bündnispartner. Die Opposition übersieht, daß derartige unqualifizierte Angriffe auch das Ansehen und Vertrauen der Bundesrepublik Deutschland bei befreundeten Nationen belasten.

Der Untersuchungsausschuß hat im übrigen keine Probleme in der Anwendung des NATO-Truppenstatuts und Zusatzabkommens feststellen können. Die uneingeschränkte Geltung des deutschen Luftrechts bei alliierten Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland ist durch diese Abkommen gesichert.

3. Die Katastrophenschutz-Maßnahmen des US-Veranstalters sind ebenfalls nicht zu beanstanden. Sie waren gründlich, flexibel und von außerordentlicher Einsatzbereitschaft getragen und verdienen ebenso Anerkennung wie der Einsatz der zivilen Rettungsdienste, freiwilligen Helfer und zivilen Behörden.

Der Untersuchungsausschuß bedauert, daß Teile der Opposition angesichts der Erschütterung über das Schicksal der Opfer und der Sorge um die Verletzten nichts anderes als in Rheinland-Pfalz wahlkampftaktisch passende Kritik an den Rettungsmaßnahmen zuwege gebracht haben. Die leichtfertigen Vorverurteilungen zeigen fehlendes Einfühlungsvermögen in die Arbeit der Rettungsdienste und Unkenntnis über den tatsächlichen Ablauf der Ereignisse. Der Untersuchungsausschuß verurteilt diese abwertende Form der Kritik insbesondere an den US-Rettungsmaßnahmen, die bei der deutschen Bevölkerung psychologische Abneigung gegenüber den US-Streitkräften fördern soll.

Der Untersuchungsausschuß begrüßt die Fortschritte in der Verbesserung des Katastrophenschutzes, die bereits vor der Katastrophe von Ramstein eingeleitet wurden. Es besteht kein Zweifel daran, daß die zusätzlichen Erkenntnisse aus der Katastrophe von Ramstein im Bereich der Streitkräfte entsprechend berücksichtigt werden.

Abweichender Bericht der Abgeordneten Gerster (Worms), Horn und Opel

Vorbemerkungen

Es entspricht der üblichen Praxis parlamentarischer Untersuchungsausschüsse, bei der Erstellung des Berichts ein möglichst weitgehendes Einvernehmen über dessen Inhalt, insbesondere über den Verlauf des Verfahrens und die zum Sachverhalt zu treffenden Feststellungen zu erzielen; dies ermöglicht es auch der Ausschußminderheit, ihren abweichenden Bericht auf die streitig gebliebenen Feststellungen bzw. eine abweichende Bewertung zu beschränken. Ein in seinen wesentlichen Feststellungen vom gesamten Ausschuß getragener Bericht erfordert eine intensive Zusammenarbeit aller Fraktionen, um die sich die SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß bis zuletzt bemüht hatte. Als Grundlage hierfür hatte das Sekretariat des Untersuchungsausschusses einen umfangreichen und ausgewogenen Vorentwurf erarbeitet, in dem nach dem Untersuchungsauftrag und der Beweisaufnahme der Verfahrensablauf und die ermittelten Sachverhalte — teils in Form einer beschlußfähigen Vorlage, teils als Ausgangsbasis für eine notwendigerweise wertende Auswahl und Ergänzung durch die Fraktionen — dargestellt wurde.

Die Fraktionen von CDU/CSU und FDP lehnten eine gemeinsame Arbeit am Berichtsentwurf sowie Gespräche über konsensfähige Feststellungen ab und kündigten die Vorlage ihres Berichts dem Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses für den 11. September 1989 an. Am 8. September 1989 legten sie ihren Bericht, zugleich bezeichnet als Entwurf einer Beschlußempfehlung und eines Berichts des Untersuchungsausschusses an das Plenum des Deutschen Bundestages, dem Ausschußvorsitzenden und zeitgleich in einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vor; so erfuhren die Minderheitsfraktionen des Untersuchungsausschusses durch die Presse erstmals vom Inhalt der bevorstehenden Mehrheitsentscheidung im Untersuchungsausschuß. Durch diese Verfahrensweise wurde jeglichem Bemühen um einen Konsens in der Sache bei der Erstellung eines gemeinsamen Sachverhalts die Basis entzogen.

Die Vorgehensweise der Koalitionsfraktionen ist ohne Beispiel in anderen parlamentarischen Untersuchungsverfahren; sie ist zudem mit dem Selbstverständnis eines parlamentarischen Aufklärungsgremiums nicht vereinbar.

Die Absage an jeglichen Versuch einer gemeinsamen Darstellung des Ergebnisses der Ermittlungen im Untersuchungsausschuß ist auch deshalb unverständlich, weil in der Sache in großen Teilen Konsens besteht. Der Verfahrensablauf steht weitgehend objektiv fest; auch die tatsächlichen Abläufe im Zusammenhang mit den Flugveranstaltungen in Ramstein und Nörvenich sind bis auf wenige Einzelpunkte unstreitig. Dementsprechend ist der Bericht der Koalitionsfraktionen in weiten Passagen wortgleich mit dem Sekretariatsentwurf und lehnt sich in weiten Teilen inhaltlich eng an ihn an. Auffällig und für die SPD-Fraktion nicht hinnehmbar ist jedoch, daß selbst im Sachverhalt der Koalitionsfraktionen alle die Aussagen und Berichtsteile weggelassen wurden, die eine andere Bewertung möglich gemacht hätten.

Die SPD-Fraktion hat wiederholt ihre Bereitschaft betont, den Entwurf des Ausschußsekretariats als gemeinsame Verfahrens- und Sachverhaltsdarstellung zu akzeptieren und einzelne ergänzende bzw. gegenteilige Feststellungen im Rahmen ihrer Bewertung anzusprechen. Dem Bericht der Koalitionsfraktionen, der den Verfahrensablauf jedoch zum Teil in unvertretbarer Weise bewertet und in seiner Sachverhaltsdarstellung wesentliche Teile nicht aufgenommen hat, kann die SPD-Fraktion dagegen nicht zustimmen.

Die vollständige Abhandlung des untersuchten Sachverhalts wurde für die SPD-Fraktion auch deshalb erforderlich, weil die Koalitionsfraktionen bei ihren Darstellungen die öffentliche Diskussion im Vorfeld der beiden Flugveranstaltungen im wesentlichen nur in den Teilen wiedergeben, aus denen sich die ihnen genehmen Ergebnisse herleiten lassen. So werden kritische Fragen in der Öffentlichkeit zum „pauschalen" Genehmigungsverfahren nicht dargestellt; die öffentliche Kritik an den Generalen Schmitz und Vieth wird ausgespart. Auch wird nicht erwähnt, warum sich gerade aus der Sitzung des Verteidigungsausschusses vom 8.9.1988 die Notwendigkeit eines Untersuchungsausschusses nach Artikel 45 a Abs. 2 GG zwingend ergab. Ebenso fehlt die Wiedergabe der Umstände, aus denen sich die Gefährlichkeit der Flugvorführungen der „Frecce Tricolori" herleiten ließ. Dies betrifft insbesondere den Kurvenflug auf die Zuschauer hin und die Behandlung der Mindesthöhen für Flugveranstaltungen.

Die SPD-Fraktion möchte an dieser Stelle die ausschließlich sachorientierte und von dem Bemühen um Aufklärung bestimmte Verfahrensleitung des Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses und seines Stellvertreters hervorheben. Ihrer Verhandlungsleitung ist es zu verdanken, daß trotz des an jedem Verhandlungstag offensichtlich gewordenen Desinteresses der Koalitionsfraktionen an Sacharbeit und Wahrheitsfindung heute Ergebnisse und Folgerungen gezogen werden können, die dem Untersuchungsanlaß gerecht werden. Wir hoffen, daß die Koalitionsfraktionen, sich wenigstens dann, zur gemeinsamen Zusammenarbeit bereit finden können, wenn es darum geht, im Verteidigungsausschuß Maßnahmen zu beraten, die eine Wiederholung der Katastrophe von Ramstein

auf dem Boden der Bundesrepublik Deutschland für alle Zeiten unmöglich machen.

Die Vorgehensweise der Koalitionsfraktionen ist mit den parlamentarischen Gepflogenheiten und insbesondere mit der traditionell engen Zusammenarbeit im Verteidigungsausschuß unvereinbar. Die SPD-Fraktion sieht es als unzumutbar an, jetzt noch nach Gemeinsamkeiten mit den Feststellungen in dem bereits von den Koalitionsfraktionen veröffentlichten Bericht zu suchen. Entgegen ihrer ursprünglichen Absicht sieht sie deshalb jetzt davon ab, ihren abweichenden Bericht in Anlehnung an den Mehrheitsbericht auf die Wiedergabe ergänzender oder abweichender Feststellungen sowie die eigene Bewertung zu beschränken. Deshalb legt die SPD-Fraktion einen selbständigen und vollständigen eigenen Bericht vor. Weil die einzelnen Teile des Berichts in sich verständlich und lesbar bleiben sollten, wurden Wiederholungen unvermeidbar.

Erster Abschnitt

Einsetzung und Gang des Verfahrens

A. Vorgeschichte zum Untersuchungsverfahren

I. Die Flugveranstaltung in Ramstein am 28. August 1988 und ihr jähes Ende

Am Sonntag, dem 28. August 1988, veranstaltete die 316. Air Division der US-Luftwaffe ihren traditionellen jährlichen Flugtag auf der US-Luftwaffenbasis in Ramstein. Bei strahlendem Sommerwetter und Tagestemperaturen von annähernd 30 Grad hatten sich über 300 000 Zuschauer eingefunden. Die Veranstaltung sah ein umfangreiches Flugprogramm unter Beteiligung der Luftstreitkräfte der USA, Frankreichs, Großbritanniens, Italiens, Kanadas, Portugals und der Bundesrepublik Deutschland vor. Als Höhepunkt und Abschluß dieses Flugtages waren von 15.40 Uhr bis 16.05 Uhr fliegerische Darbietungen der international bekannten Kunstflugstaffel der italienischen Luftwaffe „Frecce Tricolori" mit 10 Maschinen vom Typ „Aer Macchi MB 339 A" vorgesehen. Am gleichen Tag fand von 10.00 Uhr bis 17.25 Uhr ein weiterer Flugtag vor fast ebensovielen Zuschauern in Nörvenich statt, den das dort stationierte Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke" aus Anlaß seines 30jährigen Bestehens als Tag der offenen Tür veranstaltete. Während die Flugvorführungen in Nörvenich ohne Zwischenfälle verliefen, fand der Flugtag in Ramstein durch den Zusammenstoß und den Absturz von 3 Flugzeugen der „Frecce Tricolori" um 15.45 Uhr ein jähes und katastrophales Ende:

Der Zusammenstoß ereignete sich, als die italienische Kunstflugformation die Flugfigur „Durchstoßenes Herz" zeigen wollte. Bei dieser Flugfigur teilt sich die Zehnerformation nach einem senkrechten Steigflug in zwei Teilformationen von 5 bzw. 4 Luftfahrzeugen, deren Flugbahnen parallel zur Zuschauerfront ein vertikales Herz zeichnen, und eine Solomaschine, die dieses Herz wie ein Pfeil schräg nach oben in Richtung auf die Zuschauerfront zu durchstößt. Gegen Ende dieser Flugfigur soll der Solopilot vom Horizont kommend die beiden anderen Gruppen, die sich an der unteren Spitze des Herzens kreuzen, mit kurzem zeitlichen Nachlauf überfliegen.

Bei diesem Manöverteil stieß der Solopilot mit den Luftfahrzeugen Nummer 1 und Nummer 2 der ersten Teilformation in der Luft zusammen, weil er ca. 4 Sekunden zu früh und in zu tiefer Flugbahn den vorgesehenen Kreuzungspunkt erreichte. Die beiden betroffenen Luftfahrzeuge der Fünferformation schlugen im Bereich des südlichen Rollweges auf und brannten aus. Zuschauer kamen dabei nicht zu Schaden. Das brennende, führerlos gewordene Soloflugzeug, dessen gesamter Vorderteil beim Zusammenstoß abgerissen worden war, stürzte in Fortsetzung seiner ursprünglichen Bewegungsrichtung auf den Tower und den Zuschauerbereich hin ca. 30 Meter von der Landebahn entfernt flach auf die Grasnarbe unmittelbar vor dem Zuschauerbereich. Beim Aufprall explodierten die Tanks des Flugzeugs und das austretende Kerosin entfachte einen riesigen Feuerball, der zusammen mit Flugzeugteilen in Bruchteilen von Sekunden bis zu einer Tiefe von mindestens 100 Meter den Zuschauerbereich erfaßte. Durch Feuer und Splitter des Soloflugzeuges wurden sofort 31 Zuschauer getötet und ca. 500 verletzt. Die drei Piloten fanden beim Absturz den Tod. In der Folgezeit erlagen 36 weitere Zuschauer ihren erlittenen Verletzungen. Eine große Anzahl der Verletzten wird dauerhafte gesundheitliche Schäden, zumeist aufgrund von sehr schweren Brandverletzungen, zu tragen haben. Nachwirkende schwerwiegende Folgen in psychosomatischer Hinsicht können in ihrem vollen Ausmaß heute noch nicht abschließend bewertet werden.

In Anbetracht des Ausmaßes einer solchen Katastrophe, der ungenügenden Vorbereitung auf einen solchen Unfall, der Anzahl der Toten und Verletzten und der Art der Verletzungen gestalteten sich die Rettungsarbeiten außerordentlich schwierig.

Eine erste Meldung durch die Medien erfolgte bereits 10 Minuten nach dem Unglücksfall (gegen 15.55 Uhr im Rundfunk). Die immer detaillierter werdende Berichterstattung mit erschütternden Bildern der Katastrophe im Fernsehen im Verlauf der nächsten Stunden löste tiefe Bestürzung im In- und Ausland aus.

II. Erste Reaktionen im Bundesministerium der Verteidigung auf das Flugunglück in Ramstein

Die Bereitschaftsdienste im Bundesministerium der Verteidigung erhielten erste Meldungen über das schwere Flugunglück nach ca. 40 Minuten gegen 16.25 Uhr. Der damalige Bundesminister der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz, der sich an diesem Sonntagnachmittag auf der Hardthöhe aufhielt, wurde ab 16.55 Uhr laufend zum Sachstand unterrichtet. Noch am selben Abend sagte er einen im September vorgesehenen Flugtag der deutschen Luftwaffe in Lechfeld ab und ordnete eine umfassende Aufklärung der Sach- und Rechtslage an. Der Inspekteur der Luftwaffe veranlaßte umgehend die Entsendung des Generals Flugsicherheit nach Ramstein.

III. Der Verlauf der Flugveranstaltung am gleichen Tage beim Jagdbombergeschwader 31 in Nörvenich

Unterdessen wurde die Flugveranstaltung in Nörvenich wie vorgesehen um 17.25 Uhr beendet. Erste Hinweise auf einen Flugzeugunfall beim Flugtag in Ramstein trafen dort gegen 16.00 Uhr ein. Für die Fortsetzung der Veranstaltung trugen die anwesenden höheren Offiziere (Geschwaderkommodore, Divisionskommandeur, Stellvertreter des Kommandierenden General der Luftflotte für den in Urlaub befindlichen Kommandierenden General und der Amtschef des Luftwaffenamtes als Vertreter des Inspekteurs der Luftwaffe) die Verantwortung oder hätten diese übernehmen können. Diese Herren wurden bereits gegen 16.15 Uhr erstmals davon unterrichtet, daß „in Ramstein etwas passiert ist".

Die Verantwortlichen und Dienstgradhöchsten vor Ort erklärten vor dem Untersuchungsausschuß, sie hätten von dem sofortigen Abbruch des Flugtages abgesehen, da zu diesem Zeitpunkt die Flugveranstaltung sich ihrem Ende näherte (vorgesehen war ca. 17.30 Uhr). Ein nach Abschluß des Flugtages vorgesehenes Hallenfest für Geschwaderangehörige und Personen aus dem regionalen Bereich von Nörvenich, die zur Vorbereitung und Durchführung des Flugtages maßgeblich beigetragen hatten, wurde nicht abgesagt, sondern ohne jede Änderung, wie geplant durchgeführt. In Nörvenich flog von 16.05 Uhr (Start um 15.57 Uhr, Programmbeginn um 16.05 Uhr) bis 16.25 Uhr das spanische sogenannte Demonstrationsteam „Aguilas".

IV. Weitere Maßnahmen und Konsequenzen aus dem Unglück in Ramstein durch den Bundesminister der Verteidigung

Am Tag nach der Katastrophe in Ramstein, am 29. August 1989, fuhr der Bundesminister der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz, nach Ramstein, um sich vor Ort ein eigenes Bild über das Ausmaß des Unglücks und über die Versorgung der Unfallopfer zu machen. Er traf dort mit dem damaligen Ministerpräsidenten des Landes Rheinland-Pfalz, mit den Botschaftern der USA und der Republik Italien sowie mit dem NATO-Oberbefehlshaber und dem Oberbefehlshaber der alliierten Luftstreitkräfte in Mitteleuropa zusammen.

Dabei wurde vereinbart, eine trilaterale Unfalluntersuchungskommission unter Leitung des deutschen Generals Flugsicherheit einzusetzen. Zugleich bewegte der Minister die genannten US-Repräsentanten, den nichtöffentlichen Flugtag der US-Luftwaffe in Hahn bei Bitburg, der für den 4. September 1988 geplant war, abzusagen. Gegenstand der Gespräche des Ministers in Ramstein mit der US-Seite war auch das generelle Verbot von Kunstflugvorführungen militärischer Luftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland, das bis dahin nur für die deutsche Luftwaffe galt.

Am frühen Nachmittag des 29. August 1988 ließ Bundesminister Prof. Dr. Scholz durch seinen Pressesprecher erklären, er habe angesichts der tragischen Ereignisse von Ramstein entschieden, daß Kunstflugvorführungen bei militärischen Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland für alle Zukunft nicht mehr stattfänden; dies gelte auch für die alliierten Streitkräfte. Darüber hinaus lasse er — der Minister — zusammen mit den Verbündeten untersuchen, auf welche Weise den Bürgern der Bundesrepublik Deutschland in Zukunft Einsatzbereitschaft und Leistungsfähigkeit der Luftstreitkräfte überzeugend dargestellt werden könnten.

Bis zum Vorliegen entscheidungsfähiger Vorschläge werde es im Einverständnis mit den alliierten Luftstreitkräften in der Bundesrepublik Deutschland keine Flugtage mit militärischem Flugbetrieb geben.

V. Die öffentliche Diskussion nach den Flugtagen von Ramstein und Nörvenich

Noch am Tage des Unglücks setzte eine heftige öffentliche Diskussion über die Verantwortung für den Flugunfall und seine Folgen, über den Sinn militärischer Großflugtage und die aus der Katastrophe von Ramstein zu ziehenden Konsequenzen ein.

1. Die Versorgung der Unfallopfer

Die Erschütterung über die Vielzahl der Toten und Verwundeten, die zum Teil entsetzliche Brandverletzungen erlitten hatten, löste eine starke allgemeine Anteilnahme am Schicksal der Opfer aus. Kontroverse Diskussionen entzündeten sich in den folgenden Tagen aufgrund von Vorwürfen von Ärzten, Sanitätern und Äußerungen von Betroffenen in der Presse, der Verlauf der Rettungsmaßnahmen sei mangelhaft organisiert, die Erstversorgung der Brandverletzten unzureichend und deren Transport und Verteilung auf Krankenhäuser sei medizinisch unsachgemäß und unkoordiniert gewesen. Dabei wurden den US-Veranstaltern unzureichende Vorkehrungen für einen denkbaren größeren Unglücksfall, mangelhafte Koordination mit deutschen Stellen und die Anwendung einer sogenannten „Schlachtfeldtaktik", nämlich schnellstmöglicher Abtransport Verletzter von der Unglücksstelle unter Vernachlässigung medizinischer Erstversorgung vor Ort, vorgeworfen.

2. Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der Bundesrepublik Deutschland bei Flugveranstaltungen der verbündeten Streitkräfte

Einen weiteren Schwerpunkt der öffentlichen Erörterungen bildeten — ausgelöst durch die Frage nach der Verantwortung für den Unfall — die rechtlichen Kompetenzen und Einflußmöglichkeiten, die bundesdeutsche Behörden bei Flugveranstaltungen alliierter Stationierungsstreitkräfte über ihren Liegenschaften haben. Widersprüchliche Äußerungen aus dem politischen Bereich führten zudem zu unterschiedlichen Interpretationen: Der Pressesprecher des Bundesministeriums der Verteidigung verneinte in einer ersten, allerdings noch am selben Tage korrigierten Erklä-

rung ebenso wie der Justizminister des Landes Rheinland-Pfalz Entscheidungskompetenzen deutscher Behörden hinsichtlich alliierter Flugveranstaltungen, da diese von den Sonderrechten der Stationierungsstreitkräfte bei Manövern bzw. im Bereich der ihnen überlassenen Liegenschaften umfaßt seien. Demgegenüber erklärte der Bundesminister der Verteidigung am Abend des 29. August 1988, die Genehmigung des Ramsteiner Flugtages nach deutschem Luftverkehrsrecht habe in seiner Zuständigkeit und Verantwortung gelegen; demgemäß sei auch gehandelt worden.

3. Verantwortung des Bundesministers der Verteidigung für die Flugveranstaltung in Ramstein

Die Erklärungen des Bundesministers der Verteidigung, sein Ministerium bzw. das Luftwaffenamt hätten in Wahrnehmung seiner Zuständigkeit die Flugveranstaltung in Ramstein genehmigt, gaben der Frage besonderes Gewicht, ob der Bundesminister der Verteidigung hierbei seiner Verantwortung für die Sicherheit der Zuschauer hinreichend nachgekommen sei. Zugleich wurde Kritik daran geübt, daß die zahlreichen Warnungen von Politikern und Bürgerinitiativen vor den mit solchen Flugtagen verbundenen Risiken, von denen allerdings nicht alle das Bundesministerium der Verteidigung erreichten, im Vorfeld der Ramsteiner Veranstaltung nicht ausreichend berücksichtigt worden seien.

4. Folgerungen aus dem Flugunglück von Ramstein

Gegenstand der öffentlichen Diskussionen waren auch die aus dem Unglück zu ziehenden Konsequenzen und die Frage nach dem Sinn und der Verantwortbarkeit derartiger Flugveranstaltungen angesichts des damit verbundenen Risikos. Einigkeit bestand darüber, daß künftig „akrobatische Flugvorführungen" keinesfalls mehr stattfinden dürften.

5. Die Flugveranstaltung in Nörvenich

Zunehmend geriet auch die zeitgleich am 28. August 1988 durchgeführte deutsche Flugveranstaltung in Nörvenich in den Blickpunkt der Kritik. In den Medien wurde behauptet, daß — entgegen den vorherigen Antworten des Bundesministers der Verteidigung auf die Warnungen des Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen und entgegen den Zusicherungen des Verteidigungsministeriums in einem verwaltungsgerichtlichen Streitverfahren um die Genehmigung der Nörvenicher Flugveranstaltung — auch beim Flugtag in Nörvenich ähnlich gefährliche Kunstflugvorführungen stattgefunden hätten. Dies wurde durch das Ministerium nachdrücklich bestritten.

Heftige Reaktionen lösten insbesondere einige im Fernsehmagazin „Monitor" des Westdeutschen Rundfunks vom 31. August 1988 gezeigte Amateurfilmaufnahmen aus, die ein dem „Durchstoßenen Herzen" ähnliches Bewegungsmanöver der „Aguilas" beim Flugtag in Nörvenich erkennen lassen sollten. Erst nachträglich stellte sich heraus, daß die behauptete Flugfigur jedenfalls nicht am Sonntag, dem 28.8.1988, bei der öffentlichen Flugveranstaltung, sondern allenfalls am Samstag bei der Generalprobe demonstriert worden war.

Da sich bei dieser Generalprobe, die als nichtöffentliche, d. h. nur für geladene Gäste vorgesehene Veranstaltung geplant war, ca. 9 000 Besucher auf dem Flugplatz aufhielten, wurden auch die Abgrenzungskriterien zwischen öffentlichen und nichtöffentlichen Flugveranstaltungen in Frage gestellt.

Die unveränderte Fortsetzung des Nörvenicher Flugprogramms trotz der Ramsteiner Katastrophe wurde mit der späten Unterrichtung der verantwortlichen bzw. entscheidungsbefugten Offiziere über diese Ereignisse erklärt: Dies warf jedoch weitere Fragen nach eventuellen Unzulänglichkeiten der Informations- und Kommunikationsstrukturen im Bereich des Bundesministeriums der Verteidigung und seinem nachgeordneten Bereich (mit speziellem Bezug auf die Luftwaffenbasis Nörvenich), aber auch zwischen bundesdeutschen und alliierten Dienststellen auf.

Empörung und Unverständnis im Hinblick auf die Opfer der Katastrophe von Ramstein löste die Veranstaltung des Nörvenicher Hallenfestes aus, bei dem in Kenntnis der Katastrophe bis in die Nacht hinein gefeiert und getanzt wurde.

VI. Beratungen im Landtag von Rheinland-Pfalz

Am 8. September 1988 befaßte sich der Landtag von Rheinland-Pfalz in einer fünfstündigen Debatte mit dem Flugunglück in Ramstein und den daraus zu ziehenden Konsequenzen. Im Vordergrund dieser Landtagsdebatte stand die Erörterung des Einsatzes der deutschen Rettungsdienste in Ramstein, ihrer Verantwortlichkeiten und der Art ihrer Zusammenarbeit mit den entsprechenden US-Stellen beim Flugtag, des Einsatzes der deutschen Polizei und der Art und Weise, wie die Verletzten in Ramstein unmittelbar nach der Katastrophe versorgt worden waren. In einer Entschließung forderten ausnahmslos alle Parteien des Landtages u. a. die Einstellung aller militärischen und zivilen Flugtage mit Flugvorführungen, von denen eine Gefährdung für Zuschauer und Bevölkerung der Umgebung ausgehen könnte und die das Maß des regulären Luftverkehrs überschritten; zugleich sprach sich der Landtag entsprechend einer schon seit 1984 erhobenen Forderung der SPD-Landtagsfraktion ausdrücklich für entsprechende Rechtsänderungen sowie andere Formen zur Bekundung der deutsch-amerikanischen Freundschaft aus und kündigte weitere Prüfungen in seinem zuständigen Fachausschuß an.

VII. Sondersitzung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages

Ebenfalls am 8. September 1988 erörterte der Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages in einer über sechsstündigen Sondersitzung die Vorgänge im Zusammenhang mit der Flugkatastrophe von Ram-

stein. Dabei wurde auch der Flugtag in Nörvenich mit einbezogen; vor allem das dort am Abend stattgefundene Hallenfest wurde heftig kritisiert. Im Vordergrund der Verteidigungsausschußsitzung in Anwesenheit des damaligen Bundesministers Prof. Dr. Scholz, der Parl. Staatssekretäre Hürland-Büning und Würzbach, der Inspekteure von Luftwaffe und Marine sowie des Generals Flugsicherheit standen die Ursachen des Unglücks in Ramstein, die Erstversorgung, der Transport und die medizinische Betreuung der Verletzten in Ramstein, die zu ziehenden Konsequenzen in haftungs- und versorgungsrechtlichen Fragen, mögliche Mängel bei den Informations- und Kommunikationsstrukturen im Verantwortungsbereich des Bundesministers der Verteidigung im Zusammenhang mit den Flugtagen in Ramstein und Nörvenich, das Hallenfest in Nörvenich, daraus zu ziehende dienstrechtliche Konsequenzen für dafür verantwortliche Offiziere und vor allem die politische Gesamtverantwortung des damaligen Bundesministers der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz.

Unter diesem Aspekt wurden insbesondere der Ablauf des Genehmigungsverfahrens, Art und Umfang der dabei erfolgten Prüfungen durch die zuständige Genehmigungsbehörde (insbesondere zur Gefahrenprognose) und die im einzelnen maßgeblichen Sicherheitsbestimmungen für den Flugtag in Ramstein erörtert. Dem damaligen Verteidigungsminister wurde auch vorgehalten, daß er am 6.9.1988 an den Intendanten des WDR u. a. geschrieben habe:

> Bei der Vorübung in Nörvenich habe das spanische Demonstrationsteam eine Flugfigur geflogen, die in ähnlicher Form Ursache des Unglücks von Ramstein war, das aber am Tage der offenen Tür gerade nicht Bestandteil des Programms gewesen sei.

Der Minister verwies in dieser Sitzung auf die bereits von ihm getroffenen bzw. veranlaßten Maßnahmen:

- Er unterstrich, daß für die deutsche Luftwaffe aufgrund seiner Entscheidung im Rahmen der ihm unmittelbar gegebenen Zuständigkeit Flugveranstaltungen der in Ramstein und Nörvenich durchgeführten Art bis auf weiteres nicht mehr in Frage kämen; dies gelte auch für Flugveranstaltungen der Amerikaner, wie ihm dies von US-Botschafter Burt und dem NATO-Oberbefehlshaber in Europa, General Galvin, zugesichert worden sei.
- Es werde künftig keine Kunstflugvorführungen durch deutsche und alliierte Luftstreitkräfte in der Bundesrepublik geben.
- Eine gemeinsame, genaue Untersuchung des Flugunglücks von Ramstein und seiner Ursachen durch amerikanische und italienische Unfallsachverständige unter deutscher Leitung sei eingeleitet.
- Darüber hinaus gelte es, die Rechtsgrundlagen für Flugtage der verbündeten Streitkräfte in der Bundesrepublik, vor allem unter Einbeziehung der geltenden Sicherheitskriterien, zu überprüfen und gegebenenfalls zu ändern.
- Im übrigen sei der Flugtag von Ramstein in einem umfassenden Genehmigungsverfahren bei den zuständigen Instanzen, Führungsstab der Luftwaffe und dem Luftwaffenamt, geprüft und genehmigt worden.

Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Jungkurth, legte dar:

- Der Flugtag in Ramstein sei ordnungsgemäß nach deutschem Recht (§ 24 Luftverkehrsgesetz) am 8. April 1988 durch das Luftwaffenamt genehmigt worden.
- Das Genehmigungsverfahren habe sich nicht auf die Inhalte des Flugprogramms bezogen; genehmigt worden sei in einem Pauschalverfahren.
- Es habe eine mündliche Übermittlung dieser Billigung des Vorhabens durch das Luftwaffenamt an das Hauptquartier der US-Luftstreitkräfte in Europa gegeben.
- Ein detailliertes Flugprogramm habe zum Zeitpunkt des Antrages auf Genehmigung nicht vorgelegen. Eine detaillierte Prüfung fände bei der Genehmigung alliierter Flugtage bisher nicht statt.
- Bei der Vorführung des italienischen Kunstflugteams habe es sich um eine Show um der Show willen gehandelt; insoweit seien diese Flugvorführungen mit den normalen Ausbildungsinhalten der Luftstreitkräfte nicht vergleichbar. Für die Durchführung des Flugtages sei das NATO-Standardisierungsabkommen STANAG 3533 maßgeblich. Danach hätten sich die Veranstalter zu richten.
- Für die Genehmigung von Ausnahmeregelungen von den Vorschriften und Sicherheitsauflagen des STANAG 3533 sei der Veranstalter zuständig.
- Es habe nach seiner Auffassung keine akrobatischen Flugvorführungen in Nörvenich gegeben; dort habe es sich um eine konzentrierte Darstellung von Flugfiguren gehandelt, die in den Ausbildungsprogrammen für die Luftwaffe enthalten seien.

Der General Flugsicherheit, Brigadegeneral Griese, äußerte im einzelnen:

- Die Sicherheitsvorschriften des Standardisierungsabkommens 3533 seien nach damaligem Erkenntnisstand bei der Planung wohl eingehalten worden.
- Nach dem Standardisierungsabkommen STANAG 3533 sei es vorgesehen, daß die von einem Flugunfall betroffene Nation den Vorsitz der Untersuchung stelle.
- Nicht alle italienischen Piloten des Kunstflugteams „Frecce Tricolori" seien der englischen Sprache mächtig gewesen. Der englische Sprechfunkverkehr mit dem Tower sei daher vom Formationsführer geführt worden. Der Formationsführer habe dann mit seinen Teamkollegen italienisch gesprochen.
- Die Staffel „Frecce Tricolori" habe als einzige Aufgabe das Vorbereiten, Üben und die Durchführung derartiger Flugvorführungen.

- Eine abgestürzte Maschine habe einen Rettungshubschrauber der US-Streitkräfte stark beschädigt.
- Das STANAG 3533 besage, wenn Flugzeuge mit bestimmter Geschwindigkeit (über 450 Knoten) auf die Zuschauer zukurvten, erhöhe sich der Sicherheitsabstand von 450 m auf 900 m. Der Solopilot hätte in der Richtung auf die Zuschauer vom Horizont kommend im Sturzflug durch das von den übrigen Formationen gezeichnete Herz fliegen sollen. Es sei sogar beabsichtigt gewesen, daß der Solopilot die Zuschauer überflogen hätte. Die Einzelheiten hierzu seien aber noch nicht abschließend geklärt.
- Die Verantwortung für die ordnungsgemäße Durchführung von Flugtagen der verbündeten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland und die Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsbestimmungen liege dagegen ausschließlich beim jeweiligen Veranstalter. Das NATO-Standardisierungsabkommen 3533 (STANAG 3533) sei maßgebend.

Der General Flugsicherheit äußerte weiterhin die Ansicht, daß die Sicherheitsvorschriften dieses Standardisierungsabkommens nach derzeitigem Erkenntnisstand bei der Planung anscheinend eingehalten worden seien. Noch nicht abschließend sei allerdings die Frage geklärt, ob dies auch bei den Flugdarbietungen der „Frecce Tricolori" in Ramstein für den Anflug des Solopiloten auf die Zuschauer zu gelte.

Hinsichtlich der Flugveranstaltung von Nörvenich wurde u. a. erneut bekräftigt, daß die Flugvorführungen des spanischen Teams „Aguilas" am Sonntag nicht über militärische Ausbildungsinhalte hinausgegangen seien. Zu einem Abbruch der Flugvorführungen wegen der Katastrophe in Ramstein sei es u. a. deshalb nicht gekommen, weil eine gegen 16.30 Uhr eingegangene detaillierte Nachricht über das Ausmaß des dortigen Unglücks nicht an den Kommodore weitergegeben worden sei.

Während und nach dieser Sondersitzung wurde die Unterrichtung des Parlaments durch den Bundesminister der Verteidigung als unzureichend kritisiert. Angehörige aller Fraktionen hoben hervor, daß wesentliche Fragen offengeblieben seien. Unpräzise und widersprüchlich seien vor allem der Ablauf des Genehmigungsverfahrens für den Ramsteiner Flugtag, Art und Umfang der hierbei erfolgten Prüfungen zur Risikoabschätzung und die maßgeblichen rechtlichen Grundlagen dargestellt worden; bei dieser Sachlage sei eine Beurteilung notwendiger Änderungen der Genehmigungspraxis nicht möglich. Auch die Angaben zu den maßgeblichen Vorgängen beim Flugtag in Nörvenich seien zu vage und weiterhin aufklärungsbedürftig.

Zur Ergänzung und Präzisierung der gegebenen Informationen wurden dem Bundesminister der Verteidigung seitens der Ausschußmitglieder über 100 schriftliche Fragen vorgelegt.

Die Oppositionsfraktionen beanstandeten unzureichende Vorbereitung und fehlendes Engagement des Ministers und leiteten daraus die Befürchtung ab, die umfassende Aufklärung der in seinem Ressort bestehenden Verantwortlichkeiten, die gebotene Wahrnehmung seiner Dienstaufsicht und die Veranlassung der notwendigen Konsequenzen zur künftigen Vermeidung vergleichbarer Geschehnisse seien nicht sichergestellt.

Die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß ließ noch am 8. September 1988 verlautbaren, Bundesminister Prof. Dr. Scholz trage prinzipiell die Verantwortung für die Katastrophe von Ramstein, der bislang 56 Menschen zum Opfer gefallen seien. Der Minister sei seiner Aufsichts-, Kontroll- und Sorgfaltspflicht nicht nachgekommen. Das Risiko für einen Flugunfall sei unverantwortlich hoch gewesen; der Minister habe in Kenntnis dieses Risikos gehandelt oder hätte bei sorgfältiger und pflichtgemäßer Prüfung dieses Risiko erkennen müssen. Er hätte desweiteren bei sorgfältiger Prüfung der verbindlichen NATO-Bestimmungen eine Genehmigung für den Flugtag, bei dem es zu dem folgenschweren Unglück gekommen sei, in der geplanten Form nicht erteilen dürfen.

VIII. Öffentliche Diskussion nach der Verteidigungsausschußsitzung; personelle Konsequenzen in der Luftwaffe

Der Vorsitzende des Verteidigungsausschusses, Alfred Biehle, äußerte am 9. September 1988 in der Öffentlichkeit erhebliche Kritik an den verantwortlichen Luftwaffenoffizieren, die trotz des katastrophalen Unglücks von Ramstein in Nörvenich die Durchführung des Hallenfestes im Anschluß an den dortigen Flugtag zugelassen hätten. Daraus seien personelle Konsequenzen im Bereich der Luftwaffe zu ziehen.

In diesem Zusammenhang teilte der Pressesprecher des Verteidigungsministeriums am gleichen Tage mit, der Divisionskommandeur, Generalmajor Rimmek, habe bereits am 2. September 1988 die Verantwortung für die getroffene Entscheidung zur Durchführung des Hallenfestes in Nörvenich übernommen und um seine Versetzung in den einstweiligen Ruhestand gebeten. Der Bundespräsident habe auf Vorschlag des Ministers den General in den einstweiligen Ruhestand versetzt.

Am 12. September 1988 wurde der Geschwaderkommodore, Oberst Hoppe, auf eigenen Wunsch von seinem Posten abgelöst. Aber auch die beiden anderen beim Flugtag in Nörvenich anwesenden Generale, Generalleutnant Schmitz als Vertreter des Inspekteurs der Luftwaffe und Generalmajor Vieth als verantwortlicher Vertreter des Kommandierenden Generals der Luftflotte, gerieten zunehmend ins Kreuzfeuer öffentlicher Kritik: Ihnen wurde vor allem vorgeworfen, daß sie trotz erster Kenntnisse über den Flugzeugabsturz in Ramstein die Fortsetzung der Veranstaltung in Nörvenich zugelassen und diese noch vor deren Ende verlassen hätten, ohne genauere Informationen abzuwarten oder sich wenigstens nachträglich zu vergewissern, daß in Nörvenich aus der Katastrophe bei der Parallelveranstaltung die richtigen Konsequenzen gezogen worden seien. Als dieses Verhalten seitens der Luftwaffe und des Ministeriums mit der Anwesenheit entscheidungsbefugter Unter-

gebener gerechtfertigt wurde, in deren Kompetenzen nach der geltenden „Auftragstaktik" grundsätzlich nicht eingegriffen werden solle, wurden auch die Führungsgrundsätze der Bundeswehr in die öffentliche Auseinandersetzung einbezogen. Nach dem Bekanntwerden verschiedener Einzelheiten aus den dienstrechtlichen Untersuchungen wurden öffentlich Zweifel an der Richtigkeit der bisherigen Darstellungen geäußert.

IX. Sondersitzung der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag am 9. September 1988

Als Ergebnis der Sondersitzung der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag am Morgen des 9. September 1988 wurde mitgeteilt, die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses des Bundestages zur Aufklärung der Flugkatastrophe von Ramstein sei nunmehr unabdingbar geworden; die dazu erforderlichen Formalitäten würden veranlaßt.

B. Einsetzung des Verteidigungsausschusses als Untersuchungsausschuß und sein Auftrag

I. Einsetzungsbeschluß; Beweisbeschluß; ergänzende Beweisanträge

Der Verteidigungsausschuß beschloß in seiner 32. Sitzung am 21. September 1988 einvernehmlich auf Antrag der SPD-Fraktion, sich zur parlamentarischen Abklärung der Vorgänge bei und im Zusammenhang mit den Flugtagen in Ramstein und Nörvenich am 28. August 1988 als Untersuchungsausschuß nach Artikel 45 a Abs. 2 GG zu konstituieren.

Die von der SPD-Fraktion zum Gegenstand der parlamentarischen Untersuchung eingebrachten Anträge vom 12. September 1988 (Ausschuß-Drucksache. 11/35 und 11/35 neu), vom 19. September 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/36) und vom 20. September 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/37) wurden im Antrag der SPD-Fraktion vom 21. September 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/37 neu) zusammengefaßt.

Die CDU/CSU-Fraktion und die FDP-Fraktion stellten den gemeinsamen Beweisantrag vom 6. Oktober 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/39), die SPD-Fraktion den Antrag vom 6. Oktober 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/40) und die Fraktion DIE GRÜNEN, die sich weitgehend dem SPD-Antrag anschloß, den vom 10. Oktober 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/44).

Der Verteidigungsausschuß als 1. Untersuchungsausschuß faßte in seiner 36. Sitzung, zugleich 1. Sitzung des Untersuchungsausschusses, am 13. Oktober 1988 den Beschluß, die von den vier Fraktionen im einzelnen genannten Beweisthemen zum Gegenstand seines Untersuchungsauftrages zu nehmen und bei der Beweisaufnahme die von den Fraktionen genannten Beweismittel, soweit wie möglich und im Laufe des Verfahrens erforderlich, auszuschöpfen. Der Beweisbeschluß mit den Ergänzungsanträgen der Fraktionen ist als Anlage 1 beigefügt.

II. Mitglieder des Untersuchungsausschusses, Berichterstatter, Mitarbeiter der Fraktionen und des Ausschußsekretariats

Der Untersuchungsausschuß setzte sich wie folgt zusammen:

Ordentliche Mitglieder

CDU/CSU

Abg. Biehle, Alfred
— Vorsitzender —
Abg. Breuer, Paul
Abg. Ehrbar, Udo
Abg. Francke (Hamburg), Klaus
Abg. Ganz (St. Wendel), Johannes
Abg. Hauser (Esslingen), Otto
Abg. Kossendey, Thomas
Abg. Lowack, Ortwin
Abg. Petersen, Peter
Abg. Dr. Uelhoff, Klaus-Dieter
Abg. Wilz, Bernd
— (Obmann ab 17.1.89) —
Abg. Wimmer (Neuß), Willy;
— Obmann bis 18.12.88 —
ab 24.2.89 Abg. Frau Fischer, Leni
Abg. Zierer, Benno

SPD

Abg. Erler, Gernot
Abg. Frau Fuchs (Verl), Katrin
Abg. Gerster (Worms), Florian
Abg. Heistermann, Dieter
Abg. Horn, Erwin
— Obmann —
Abg. Dr. Klejdzinski, Karl-Heinz
Abg. Kolbow, Walter
— stellvertr. Vorsitzender —
Abg. Koschnick, Hans
Abg. Leonhart, Günther
Abg. Steiner, Heinz-Alfred
Abg. Zumkley, Peter

FDP

Abg. Dr. Hoyer, Werner
Abg. Nolting, Günther
Abg. Ronneburger, Uwe
— Obmann —

DIE GRÜNEN

Abg. Dr. Mechtersheimer, Alfred
— Obmann —
Abg. Frau Schilling, Gertrud

Stellvertretende Mitglieder

CDU/CSU

Abg. Dr. Fell, Karl
Abg. Dr. Friedmann, Bernhard
Abg. Dr. Götz, Eicke
Abg. Graf Huyn, Hans
Abg. Kalisch, Joachim
Abg. Dr. Ing. Kansy, Dietmar
Abg. Michels, Meinolf
Abg. Frau Roitzsch (Quickborn), Ingrid;
ab 6.12.88 Abg. Doss, Hansjürgen;
ab 28.2.89 Abg. Frau Roitzsch, Ingrid;
ab 27.4.89 Abg. Würzbach, Peter Kurt
Abg. Rühe, Volker
Abg. Sauter (Epfendorf), Franz
Abg. Schemken, Heinz
Abg. Weiß (Kaisersl.), Werner
Abg. Dr. Wittmann, Fritz

SPD

Abg. Dr. von Bülow, Andreas
Abg. Gansel, Norbert
Abg. Frau Dr. Götte, Rose
Abg. Kühbacher, Klaus-Dieter
Abg. Leidinger, Robert
Abg. Nagel, Werner
Abg. Opel, Manfred
Abg. Dr. Scheer, Hermann
Abg. Frau Traupe, Brigitte, jetzt Frau Schulte (Hameln)
Abg. Voigt (Frankfurt), Karsten D.
Abg. Wiefelspütz, Dieter

FDP

Abg. Beckmann, Klaus
Abg. Dr. Feldmann, Olaf
Abg. Frau Seiler-Albring, Ursula

DIE GRÜNEN

Abg. Frau Beer, Angelika
Abg. Dr. Lippelt (Hannover), Helmut bis 28.1.89;
ab 20.2.89 Abg. Eich, Tay

In ständiger Praxis und in verfassungskonformer Auslegung von Artikel 45 a GG war der Vorsitzende des Verteidigungsausschusses, Abgeordneter Alfred Biehle (CDU/CSU), zugleich Vorsitzender des Untersuchungsausschusses. In gleicher Weise nahm der stellvertretende Vorsitzende des Verteidigungsausschusses, Abgeordneter Walter Kolbow (SPD), die Funktion des stellvertretenden Vorsitzenden im Untersuchungsausschuß wahr.

Die Obleute des Verteidigungsausschusses, Abgeordneter Willy Wimmer (CDU/CSU), Abgeordneter Erwin Horn (SPD), Abgeordneter Uwe Ronneburger (FDP) und Abgeordneter Dr. Alfred Mechtersheimer (DIE GRÜNEN) nahmen auch im Untersuchungsausschuß diese Funktion wahr. Nach der Berufung des Abgeordneten Wimmer zum Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung am 19. Dezember 1988 wurde Abgeordneter Bernd Wilz, unter Beibehaltung seiner Aufgabe als Berichterstatter, als Obmann seiner Fraktion im Untersuchungsausschuß bestellt.

Die Fraktionen bestimmten als Berichterstatter im Untersuchungsausschuß folgende Mitglieder:

CDU/CSU-Fraktion

Abg. Thomas Kossendey
Abg. Ortwin Lowack
Abg. Bernd Wilz

SPD-Fraktion

Abg. Florian Gerster
Abg. Manfred Opel

FDP-Fraktion

Abg. Günther Nolting

DIE GRÜNEN

Abg. Frau Gertrud Schilling

Zum Sekretär des Untersuchungsausschusses wurde Ministerialrat Werner Aufenanger bestimmt, dem als Mitarbeiter Frau Oberregierungsrätin Martina Schreiter-Vogl und Oberamtsrat Roland Gohla zugeordnet worden sind.

Mitarbeiter der Fraktionen im Untersuchungsausschuß waren für

die CDU/CSU-Fraktion

Regierungsdirektor Bernd Bavink

die SPD-Fraktion

Oberstleutnant Dieter Puschke

die FDP-Fraktion

Oberstleutnant Ekkehard Hetzke

die Fraktion DIE GRÜNEN

Herr Erich Schmidt-Eenboom

III. Verfahrensregeln; Einrichtung von zusätzlichen Unterstützungsgremien

Der Untersuchungsausschuß beschloß in seiner 1. Sitzung am 13. Oktober 1988, in Fortführung der bewährten Praxis der Untersuchungsausschüsse nach Artikel 45 a Abs. 2 GG in den vorangegangenen Wahlperioden bei der Durchführung seines Verfahrens grundsätzlich folgende Verfahrensregeln anzuwenden:

— Die IPA-Regeln (Entwurf eines Gesetzes über Einsetzung und Verfahren von Untersuchungsausschüssen des Deutschen Bundestages, 5. Wahlperiode, BT-Drucksache V/4209), ergänzt durch die Erfahrungen des Tornado-Untersuchungsausschusses in der 9. Wahlperiode und des Untersuchungsverfahrens in Sachen General a. D. Dr. Kießling in der 10. Wahlperiode,

- die Geschäfts- und die Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages sowie
- sinngemäß die Vorschriften des Strafprozesses auf der Grundlage der Regelungen in Artikel 45a Abs. 2 u. 3 GG in Verbindung mit Artikel 44 Abs. 2 GG.

Dabei bestand bei den Fraktionen Einvernehmen, bei Bedarf auch auf den Gesetzentwurf über die Einsetzung und das Verfahren von Untersuchungsausschüssen des Deutschen Bundestages vom 26. Februar 1988 (BT-Drucksache 11/1896) und den Entwurf eines Gesetzes zur Regelung des Rechts der parlamentarischen Untersuchungsausschüsse (Untersuchungsausschußgesetz) der Fraktion der SPD vom 18. März 1988 (BT-Drucksache 11/2025) zurückzugreifen, und die Bestimmungen über die Sicherheit in der Bundeswehr (Zentrale Dienstvorschrift 2/30) zu beachten.

Zur Vorbereitung der für die Durchführung des Untersuchungsverfahrens erheblichen Entschließungen und Verfahrensweisen wurde wie schon im Untersuchungsverfahren General a. D. Dr. Kießling, neben der Obleutebesprechung die Einrichtung eines interfraktionellen Gremiums beschlossen.

Dieses Gremium setzte sich aus dem Vorsitzenden, dem stellv. Vorsitzenden, den Obleuten und den Berichterstattern des Untersuchungsausschusses zusammen. Die von den Fraktionen für die Arbeit im Untersuchungsausschuß bestellten Mitarbeiter konnten an den Sitzungen dieses Gremiums teilnehmen und sich, wie der Sekretär des Untersuchungsausschusses, ebenso wie dessen Mitarbeiter an der jeweiligen Erörterung entscheidungserheblicher Fragen beteiligen. Weitere Ausschußmitglieder oder sonstige Funktionsträger konnten an den Sitzungen dieses Gremiums nicht teilnehmen.

Der Untersuchungsausschuß beschloß ferner einvernehmlich, die Beweisaufnahme in öffentlicher Sitzung durchzuführen, sofern nicht Sicherheitsinteressen oder die Behandlung disziplinarer Vorgänge eine andere Entscheidung gebieten würden. Außerdem bestand im Untersuchungsausschuß Einvernehmen, alle Beratungs- und Beschlußsitzungen nichtöffentlich durchzuführen.

Das Zutrittsrecht zu den nichtöffentlichen Beratungs- und Beschlußsitzungen wurde derart geregelt, daß

- namentlich genannte Vertreter des Bundesrates und der Bundesregierung (Artikel 43 Abs. 2 GG) sowie der Länder auf Antrag und
- zum Verteidigungsausschuß zugelassene Funktionsträger (z. B. Fraktionsvorsitzende — § 69 Abs. 2 GO BT, Wehrbeauftragter)

an diesen Sitzungen teilnehmen konnten.

An den nichtöffentlichen Sitzungen des Untersuchungsausschusses konnten die Mitarbeiter der Fraktionen nicht teilnehmen. Dem stand die unverändert ablehnende Grundsatzentscheidung des Ältestenrates des Deutschen Bundestages vom 5. Mai 1983 entgegen.

Im Untersuchungsausschuß gab es gegen eine durch den Bundesminister der Verteidigung zur Begleitung des Untersuchungsverfahrens eingerichtete „Koordinierungsgruppe" keine Einwände. Die SPD-Fraktion verzichtete zunächst auf Kritik an der Tätigkeit dieser Arbeitsgruppe, da sie erst die tatsächlichen Erfahrungen mit der Koordinierungsgruppe abwarten wollte. Diese Gruppe setzte sich vornehmlich aus Beamten aus dem Leitungsbereich und der Abteilung Verwaltung und Recht (VR) im Bundesministerium der Verteidigung sowie aus Offizieren der Luftwaffe zusammen. Zum Leiter dieser Gruppe bestellte der Minister den Ministerialdirigenten Dr. Krüger-Sprengel unter vorübergehender Entbindung von seinen Aufgaben als Unterabteilungsleiter VR II. Dessen Aufgaben als Leiter dieser Koordinierungsgruppe übernahm ab 1. Februar 1989 Ministerialrat Kähne aus dem Leitungsbereich des Bundesministeriums der Verteidigung. Der Leiter der Koordinierungsgruppe und dessen Stellvertreter wurden zugleich zu Beauftragten des Ministeriums gem. Artikel 43 Abs. 2 GG benannt; demgemäß stand ihnen das Zutritts- und Rederecht auch in nichtöffentlichen Sitzungen des Untersuchungsausschusses sowie dem interfraktionellen Gremium zu. Sie erhielten dort jederzeit Rederecht. Zu bemerken ist noch, daß die Ministerialräte Kähne und Schwierkus, Leiter des Ministerbüros, das besondere Vertrauen des damaligen Ministers Prof. Dr. Scholz besaßen. Er hatte sie persönlich aus Berlin zu sich geholt.

Wegen der grundlegenden strukturellen Unterschiede zwischen Strafprozeß und parlamentarischem Untersuchungsverfahren hielt es der Untersuchungsausschuß ferner für erforderlich, dem Schutzbedürfnis der Zeugen durch geeignete Maßnahmen Rechnung zu tragen. Dabei ließ sich der Ausschuß davon leiten, daß das öffentliche Interesse an einem parlamentarischen Untersuchungsverfahren, die Medienberichterstattung und die Beobachtung des Aussageverhaltens durch die eigene Dienststelle für die Zeugen nicht unbeträchtliche Belastungsfaktoren darstellen. Hinzu kommt, daß sich aus Fragen nach möglichen Verantwortlichkeiten für ein schwerwiegendes Unglück — auch im Hinblick auf die wörtliche Protokollierung der Aussagen — für die Zeugen Bedrängnisse ergeben können, die durch die Befragung durch ein so großes Gremium, wie es der Verteidigungsausschuß als Untersuchungsausschuß mit 29 Mitgliedern und 29 stellvertretenden Mitgliedern darstellt, verschärft werden.

Vor diesem Hintergrund wurde allen Zeugen die Möglichkeit eingeräumt, einen technischen oder rechtskundigen Beistand während der Vernehmung in Anspruch zu nehmen.

In diesem Sinne ist auch die Maßnahme des Untersuchungsausschusses einzuordnen, daß jedem vernommenen Zeugen das Protokoll seiner Vernehmung überlassen wurde, um eventuelle Korrekturen oder Ergänzungen vorzunehmen. Diese Belastungssituation für die Zeugen bestimmte den Ausschuß auch, von der Vereidigung von Zeugen, obwohl in zwei Fällen von der Fraktion DIE GRÜNEN beantragt, abzusehen. Bei dieser Frage konnte auch nicht ohne Ansatz bleiben, daß sich in einem Untersuchungsverfahren nach Artikel 45a Abs. 2 GG die genannten typischen und eigendynamischen Umstände ergeben, die

— auch im Hinblick auf § 61 StPO — gegen eine Vereidigung sprechen.

Demgemäß räumte der Untersuchungsausschuß Beamten und Soldaten im Rahmen des § 55 Strafprozeßordnung auch ein Aussageverweigerungsrecht für den Fall ein, daß sie sich durch ihre Aussage der Gefahr aussetzen könnten, wegen eines Dienstvergehens verfolgt zu werden.

Die Zeugen wurden bei ihrer Vernehmung soweit wie möglich auch dadurch entlastet, daß spätestens nach 90 Minuten eine 15minütige Pause eingelegt wurde. Jeder Anhörperson wurde aufgrund der vom Untersuchungsausschuß vereinbarten Verfahrensregeln in Verbindung mit § 69 StPO Gelegenheit gegeben, ihr Wissen zum Beweisgegenstand in einer gestrafften Eingangserklärung mündlich vorzutragen. Von dieser Möglichkeit machten von den 28 vernommenen Zeugen, sachverständigen Zeugen und Sachverständigen, 26 Anhörpersonen Gebrauch.

Zur Beweisaufnahme in öffentlicher Sitzung verständigte sich der Untersuchungsausschuß bei Anhörung der Sachverständigen, sachverständigen Zeugen und Zeugen darauf, das Fragerecht zunächst dem Vorsitzenden, danach dem stv. Vorsitzenden, sodann den Berichterstattern, anschließend den Obleuten und schließlich den übrigen Abgeordneten des Ausschusses einzuräumen. Die Dauer der Befragung sollte dabei der Zügigkeit wegen 15 Minuten nicht übersteigen. Der Ausschuß war sich dabei im klaren, daß dadurch eine gewisse Selbstbeschränkung gegeben war.

Zur Weitergabe der Protokolle legte der Untersuchungsausschuß in Anlehnung an die Richtlinien für die Behandlung von Ausschußprotokollen zu § 73 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages unter anderem durch Beschluß fest:

> Bis zur Beendigung des Untersuchungsauftrages dürfen Protokolle nichtöffentlicher Sitzungen nur auf Antrag im Wege der Rechts- und Amtshilfe (Artikel 35 Abs. 1 GG) abgegeben werden. Werden Protokolle öffentlicher Sitzungen im Wege der Rechts- und Amtshilfe angefordert, sind diese unter den Voraussetzungen des § 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes abzugeben. Protokolle öffentlicher Sitzungen kann in den Räumen des Bundestages einsehen, wer ein berechtigtes Interesse nachweist; die Genehmigung erteilt der Vorsitzende.
>
> Vor Beendigung des Untersuchungsauftrages wird der Untersuchungsausschuß über die spätere Behandlung seiner Protokolle beschließen.

Besonders sorgfältig prüfte der Ausschuß im Interesse der Zeugen auch, ob Protokolle über ihre Vernehmungen, wie von der Staatsanwaltschaft Zweibrücken im Rahmen ihrer Überprüfung von Strafanzeigen von Bürgern im Zusammenhang mit dem Flugunglück von Ramstein beantragt, dieser überlassen werden könnten. Er entschloß sich unter Zurückstellung von erheblichen weiterreichenden Bedenken, den entsprechenden Ersuchen des Generalstaatsanwalts Zweibrücken und des Justizministers des Landes Rheinland-Pfalz erst nach der faktischen Beendigung seiner Beweisaufnahme zu entsprechen. Die Bedenken des Untersuchungsausschusses ergaben sich insbesondere aus den bereits im einzelnen dargelegten Gesichtspunkten zu möglichen Belastungssituationen von Zeugen in einem Untersuchungsverfahren nach Artikel 45a Abs. 2 GG und den dadurch möglicherweise erwachsenden nachteiligen Folgen für die Zeugen. Insofern lag dem Untersuchungsausschuß vorrangig am Schutz der Zeugen vor ungerechtfertigten Schuldvorwürfen.

Von nicht geringer Bedeutung für den Untersuchungsausschuß in diesem Zusammenhang war auch, daß die jeweiligen Aussagegenehmigungen für die vernommenen Beamten und Soldaten ausschließlich für deren Aussage vor dem Untersuchungsausschuß erteilt worden waren.

Der Untersuchungsausschuß legte in seiner abschließenden Beratungs- und Beschlußsitzung am 29. September 1989 zur Behandlung der Protokolle, Akten und sonstigen Unterlagen folgende Empfehlungen fest:

(1) — Die im Rahmen des Untersuchungsverfahrens entstandenen Unterlagen und herangezogenen Beweismittel werden entsprechend dem Gesetz über die Sicherung und Nutzung von Archivgut des Bundes (Bundesarchivgesetz) vom 6. Januar 1988 und der Archivordnung des Deutschen Bundestages beim Deutschen Bundestag (Parlamentsarchiv) in je einer Ausfertigung archiviert.

Die herangezogenen Disziplinarakten und die „VS-NfD" eingestuften Akten aus dem Bundesministerium der Verteidigung und dem Land Rheinland-Pfalz werden nicht archiviert. Sie werden dem BMVg und dem Innenminister des Landes Rheinland-Pfalz zurückgegeben.

(2) — Die Protokolle über die öffentlichen Beweisaufnahmesitzungen des Untersuchungsausschusses, einbezogen das schriftliche Gutachten von Prof. Dr. Eckart Klein, Universität Mainz, können in Räumen des Deutschen Bundestages (Parlamentsarchiv) von jedem eingesehen werden, der ein berechtigtes Interesse nachweisen kann.

Dies gilt auch unter Beachtung der Geschäftsordnung und der Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages für die Einsichtnahme und Auswertung der Protokolle nicht-öffentlicher Beweisaufnahmesitzungen, für die beigezogenen Beweisakten und sonstigen Beweismittel. Dabei sind auch die vorgegebenen Beschränkungen zur Behandlung und Auswertung von Beweisunterlagen durch die abgebenden Stellen sowie deren primäre Verfügungsbefugnis zu beachten. Im Zweifel ist das Einverständnis der abgebenden Stelle herbeizuführen.

(3) — Werden Protokolle öffentlicher Sitzungen oder sonstige Beweismittel im Wege der Rechts- und Amtshilfe angefordert, können diese nach Prüfung der Voraussetzungen des § 5 Verwaltungsverfahrensgesetz abgegeben werden. Im übrigen gilt Ziffer 2, Satz 2, 3 und 4.

(4) — Die Entscheidung zu Ziffer 2 Satz 1 trifft der Vorsitzende des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages. Über weitergehende Entscheidungen zu Ziffer 2 entscheidet der Vorsitzende im Einvernehmen mit den Obleuten der Fraktionen im Verteidigungsausschuß. Zu Ziffer 3 wird ein Beschluß des Verteidigungsausschusses herbeigeführt.

(5) — In gleicher Weise wie die Protokolle nichtöffentlicher Beratungssitzungen, von Obleutebesprechungen und des interfraktionellen Gremiums werden die im Sekretariat entstandenen Verfahrensunterlagen in entsprechender Anwendung des § 73 Abs. 2 Satz 2 GO-BT mit dem Vermerk „nur zur dienstlichen Verwendung" versehen. Über das Ersuchen durch Dritte auf Einsicht in diese Unterlagen und deren Verwertung entscheidet der Vorsitzende im Benehmen mit den Obleuten.

(6) — Die festgelegten Beschränkungen zu Ziffer 2 bis 5 gelten bis 31. Dezember 1995. Entscheidungskompetenzen der abgebenden Stellen bleiben davon unberührt.

(7) — Über Abweichungen der beschlossenen Empfehlungen zu Ziffer 2 bis 5 entscheidet der Präsident des Deutschen Bundestages (vgl. Ziffer II. 2. der Anlage zu § 73 GO-BT).

C. Ablauf des Untersuchungsverfahrens

I. Umfang der Beweisaufnahmen

Der Verteidigungsausschuß trat als 1. Untersuchungsausschuß nach Artikel 45a Abs. 2 GG einschließlich der konstituierenden Sitzung in der Zeit vom 21. September 1988 bis 29. September 1989 30mal zusammen. Die Beweisaufnahme wurde in 18 öffentlichen Sitzungen durchgeführt. Lediglich während der Beweisaufnahmesitzung am 26. Januar 1989 und seiner weiteren Anhörung am 13. Februar 1989 wurde bei der Vernehmung eines Zeugen die Öffentlichkeit ausgeschlossen. Der Untersuchungsausschuß vernahm insgesamt 23 Zeugen, zwei sachverständige Zeugen und drei Sachverständige; dabei wurden sechs Zeugen und zwei Sachverständige nach ihrer ersten Einvernahme erneut geladen und vernommen, davon ein Zeuge viermal, zwei Zeugen dreimal, drei Zeugen und zwei Sachverständige zweimal. Vier Zeugen nahmen bei ihrer Aussage die vom Ausschuß angebotene Hilfe eines technischen Beistandes in Anspruch.

Für die Beratungen der Verfahrensfragen, der Beweiserhebung, aufkommender Rechtsfragen und der Behandlung des Abschlußberichtes benötigte der Ausschuß 12 Sitzungen.

Insgesamt tagte der Untersuchungsausschuß 150 Stunden.

Das interfraktionelle Gremium trat neunmal zusammen. Hinzu kamen zur Vorbereitung von Entschließungen des Untersuchungsausschusses sechs Obleutebesprechungen. Die Sitzungen dieser Gremien für die Vorbesprechungen zur Durchführung der öffentlichen und nichtöffentlichen Sitzungen des Untersuchungsausschusses nahmen 20 Stunden in Anspruch.

Der Untersuchungsausschuß zog zur Beweisaufnahme umfangreiche Akten bei; vgl. Anlage 5 des Berichts. Dabei handelte es sich im wesentlichen um

- alle im Bundesministerium der Verteidigung einschließlich der bei den nachgeordneten Kommandobehörden im Zusammenhang mit den Flugtagen in Ramstein und Nörvenich bis zum Ende der Beweisaufnahme entstandenen Unterlagen; die Bilddokumentationen, Videoaufnahmen und Berichte der italienischen und US-Streitkräfte zum Flugunglück in Ramstein;
- den Bericht der „Steinhoff-Kommission" vom 16. Januar 1989 über Grenzen und Abgrenzungskriterien zwischen Kunstflug, militärischem Flugbetrieb zu Demonstraktionszwecken und militärischem Flugbetrieb;
- die ersuchten Äußerungen durch den Bundesminister der Verteidigung
  - zu dem von ihm nach dem Flugunglück in Ramstein und dem Flugtag von Nörvenich am 28. August 1988 getroffenen, veranlaßten und konkret beabsichtigten Maßnahmen;
  - zu Initiativen zu möglichen Neuordnungen von Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland, zur Beteiligung daran und der dazu von ihm vertretenen Auffassung;
  - zu welchem Zwecke die von den US-Streitkräften auf dem Militärflugplatz Ramstein unabhängig von den Untersuchungen der gemeinsamen Untersuchungskommission unter Leitung des deutschen Generals Flugsicherheit durch eine Kommission angestellten Untersuchungen geführt wurden und zu welchem Ergebnis diese Kommission gekommen ist;
- die im Zusammenhang mit der Flugkatastrophe von Ramstein beim Landtag in Rheinland-Pfalz vorhandenen Beweisunterlagen, die Protokolle über die Sitzungen des Landtages am 8. September und 10. November 1988 sowie des Innenausschusses vom 14. Oktober und 21. November 1988, die bei der Landesregierung Rheinland-Pfalz, insbesondere beim Innenminister, beim Regierungspräsidenten Neustadt/Weinstraße, bei der Kreisverwaltung Kaiserslautern und die bei der Polizei Kaiserslautern entstandenen Unterlagen und Dokumente; die von Privatpersonen und kommerziellen Gesellschaften zum Flugtag und Flugunglück in Ramstein gemachten Videoaufnahmen;
- die Akten der Staatsanwaltschaft Zweibrücken zur Prüfung von Strafanzeigen im Zusammenhang mit dem Flugunglück von Ramstein;

- die Akten der Staatsanwaltschaft Köln und Bonn zur Prüfung von Strafanzeigen im Zusammenhang mit Erklärungen von Angehörigen des Bundesministeriums der Verteidigung in dem Verwaltungsstreitverfahren gegen die Flugvorführungen in Nörvenich;
- das Protokoll über die 62. Sitzung des Verteidigungsausschusses vom 15. Februar 1989 zu Entschädigungsleistungen für die Opfer der Flugkatastrophen in Ramstein und Remscheid sowie weitere Berichte des Bundesministers der Finanzen;
- ein schriftliches Gutachten von Prof. Dr. Eckart Klein, Johannes-Gutenberg-Universität, Mainz:

  „Zu den Rechten der Bündnisstreitkräfte, insbesondere der Luftstreitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika im Zusammenhang mit Flugveranstaltungen gem. § 24 Luftverkehrsgesetz, der Luftverkehrsordnung und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, dabei zu den Besonderheiten der Genehmigungsverfahren, den Auflagen und Sicherheitsabständen für Flugveranstaltungen unter Berücksichtigung aller Rechtsgrundlagen."

II. Rechtsfragen und sonstige bemerkenswerte Aspekte im Untersuchungsverfahren

Nicht nur die derzeitigen gesetzgeberischen Initiativen zum Recht der parlamentarischen Untersuchungsausschüsse, sondern auch die Bedeutung einiger wichtiger Fragen, die sich im Untersuchungsausschuß Ramstein/Nörvenich gestellt haben, und die dazu getroffenen Entscheidungen des Untersuchungsausschusses lassen es als sachdienlich erscheinen, in diesem Bericht erläutert und festgehalten zu werden.

1. Anhörung von Angehörigen verbündeter Streitkräfte und Beauftragten ihrer Regierungen

Aus der Beteiligung ausländischer Streitkräfte an dem maßgeblichen Teil der zu untersuchenden Vorgänge bei und im Zusammenhang mit dem Flugunglück in Ramstein stellte sich dem Untersuchungsausschuß die Frage nach den rechtlich zulässigen und politisch angemessenen Möglichkeiten, ausländische Staats- bzw. Truppenangehörige als Zeugen bzw. Sachverständige anzuhören.

Zur Ladung und Vernehmung dieses Personenkreises hat sich der Untersuchungsausschuß grundsätzlich folgende Rechtsauffassung zu eigen gemacht:

Die Angehörigen der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen unterliegen den allgemeinen, auch für Ausländer geltenden Zeugenpflichten. Sie können gemäß Artikel 37 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut zur Vernehmung vor deutsche Gerichte und Behörden geladen werden. Eine zwangsweise Durchsetzung dieser Zeugenpflichten, die zudem von einer Aussagegenehmigung der ausländischen Dienststellen abhängt, kommt jedoch nicht in Betracht. Nach Rückkehr des Truppenangehörigen in seinen Entsendestaat kann eine Vernehmung zudem ohnehin nur mit Unterstützung des Entsendestaates — sei es im Wege der Rechts- und Amtshilfe, sei es nach Maßgabe des den Stationierungsverträgen zugrundeliegenden Kooperationsprinzips — erfolgen.

In Anbetracht dieser Rechtslage sowie im Interesse der zwischenstaatlichen Beziehungen zu den betreffenden Bündnispartnern USA und Italien bestand im Untersuchungsausschuß Einvernehmen, die gewünschten Auskünfte nicht durch formale, letztlich nicht durchsetzbare Rechtspositionen anzustreben, sondern über die diplomatischen Vertretungen um Unterstützung bei der parlamentarischen Abklärung zu bitten. Dabei ersuchte der Untersuchungsausschuß die Botschafter der USA und der Republik Italien in der Bundesrepublik Deutschland, im Benehmen mit den zuständigen Stellen ihrer Regierungen die informatorische Anhörung bestimmter sachkundiger Auskunftspersonen durch den Untersuchungsausschuß zu ermöglichen. Die Botschafter der USA und der Republik Italien wurden in den jeweiligen Ersuchen des Untersuchungsausschusses ausdrücklich darauf hingewiesen, daß diesen Auskunftspersonen nicht die sanktionsbewehrten Rechtspflichten auferlegt seien, die die einschlägigen Bestimmungen in der Bundesrepublik Deutschland für die Zeugenschaft vorsehen würden; insbesondere bleibe es der Auskunftsperson unbenommen, einzelne Fragen bei der Anhörung nicht zu beantworten.

Den Ersuchen des Ausschusses an die Vereinigten Staaten von Amerika und an die Republik Italien, dem Ausschuß die erbetene informatorische Anhörung ihrer Staatsangehörigen, die zu bestimmten Vorgängen bei und im Zusammenhang mit der Flugveranstaltung und dem Flugunglück von Ramstein Auskunft geben können, zu ermöglichen, wurde von den Regierungen dieser Staaten in erster Linie wegen der Befürchtung nicht entsprochen, daß sich daraus für die Zukunft ein nachhaltiger Präzedenzfall ergebe. Von beiden Regierungen wurde allerdings die schriftliche Beantwortung von durch den Untersuchungsausschuß gestellten Fragen zugesichert. Von dieser Möglichkeit machte der Ausschuß jedoch keinen ausdrücklichen Gebrauch.

Unabhängig davon hat sich die italienische Regierung aufgrund eigener Entschließung durch ihren Botschafter in der Bundesrepublik Deutschland mit einer Note vom 19. April 1989 zu einzelnen Aspekten der aufgeworfenen Beweisthemen geäußert.

In diesem Zusammenhang ist auch noch die Ladung und vom Ausschuß beabsichtigte Vernehmung des Weltmeisters im militärischen Kunstflug, einem Oberst aus dem österreichischen Ministerium für Landesverteidigung in Wien, zu Abgrenzungsfragen des Kunstflugs zu erwähnen. Das entsprechende Ersuchen des Ausschusses wurde ebenfalls über die österreichische diplomatische Vertretung in der Bundesrepublik Deutschland an die Bundesregierung in Wien gerichtet. Letztlich scheiterte die Vernehmung des Zeugen daran, daß dieser sich für befangen erklärte.

2. Verhältnis von Zeugenpflichten zur Rechtsstellung von NATO-Funktionsträgern

Im Zuge der Ladung und Vernehmung des früheren Bundesministers der Verteidigung und jetzigen NATO-Generalsekretärs, Dr. Manfred Wörner, wurde durch den Ausschuß verdeutlicht, daß die Zeugenpflichten eines deutschen Staatsangehörigen vor einem parlamentarischen Untersuchungsausschuß durch dessen Rechtsstellung als Funktionsträger der NATO grundsätzlich nicht berührt werden können, sofern der Vernehmungsgegenstand keinen Geheimhaltungspflichten aus diesem Amt unterliegt und sich jedenfalls die betreffenden Beweisthemen auf frühere Funktionsbereiche des Zeugen im nationalen Bereich der Bundesrepublik Deutschland erstrecken. Der Ausschuß hat diese Rechtsauffassung den Regelungen in Artikel 20 und 23 des Übereinkommens über den Status der Nordatlantikvertrags-Organisation, der nationalen Vertreter und des internationalen Personals vom 20.9.1951 (BGBl II 1958, Seite 117 ff) und der entsprechenden Durchführungsvereinbarung hierzu vom 30.11.1961 (BGBl 1962 II, Seite 113 ff) entnommen.

Die Beweisthemen, zu denen Bundesminister a. D. Dr. Wörner vernommen werden sollte, betrafen ausschließlich seine frühere Amtstätigkeit als Bundesminister der Verteidigung. Demgemäß wurde auch die Aussagegenehmigung nach § 7 des Bundesministergesetzes durch die Bundesregierung erteilt.

Soweit dieser Zeuge geltend gemacht hat, die ursprüngliche Ladung sei an ihn als NATO-Generalsekretär adressiert worden, entsprach dies den üblichen Gepflogenheiten, einen Zeugen bei dessen Ladung zur Vernehmung in einem förmlichen Verfahren mit dessen derzeitiger Funktionsbezeichnung anzusprechen. Maßgeblich waren bei der Ladung von Bundesminister a. D. Dr. Wörner die ihm genannten, sich eindeutig auf seinen früheren Funktionsbereich als Bundesminister der Verteidigung bezogenen Beweisthemen. Dementsprechend konnte die Vernehmung dieses Zeugen durch den Untersuchungsausschuß in der öffentlichen Beweisaufnahmesitzung am 23. Februar 1989 problemlos erfolgen.

Hierzu äußerte die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages folgende Auffassung:

Die SPD-Fraktion ist der Ansicht, daß Bundesminister a. D. Dr. Wörner mit seinem in englischer Sprache abgefaßten Schreiben vom 9. Januar 1989, mit dem er dem Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses mitgeteilt hatte, seine Funktion als amtierender NATO-Generalsekretär gestatte es ihm nicht, vor einem nationalen Parlament eine Aussage über sein früheres Tätigkeitsfeld als Bundesminister der Verteidigung zu machen, auch dem Ansehen der NATO Schaden zugefügt hat, der vermeidbar gewesen wäre. Aus dem Inhalt und den Umständen der Ladung des Untersuchungsausschusses an diesen Zeugen ergab sich eindeutig, daß Dr. Wörner ausschließlich zu seinem Aufgabengebiet als früherer Bundesminister der Verteidigung gehört werden sollte. Er hätte erkennen müssen, daß er als deutscher Staatsangehöriger verpflichtet ist, vor einem deutschen parlamentarischen Untersuchungsausschuß zu einem Untersuchungsgegenstand auszusagen, der in seine Amtszeit als Bundesminister fiel, wenn ihm gemäß § 54 der Strafprozeßordnung und § 6 des Bundesministergesetzes hierzu eine entsprechende Aussagegenehmigung seitens der Bundesregierung erteilt wird. Diese Aussagegenehmigung jedenfalls wurde durch die Bundesregierung dem Untersuchungsausschuß unverzüglich vorgelegt.

In der Öffentlichkeit entstand der Eindruck, der frühere Bundesminister der Verteidigung Dr. Wörner wolle seine jetzige Funktion dazu mißbrauchen, dem Deutschen Bundestag zu seiner Tätigkeit als früherer Bundesminister nicht Rede und Antwort stehen zu müssen. Die Reaktion des Parlaments, der Presse und der Öffentlichkeit ließen ihn jedoch offensichtlich alsbald zu der Erkenntnis gelangen, daß er sich selbst zunehmend der Lächerlichkeit preisgab und seinem jetzigen Amt Schaden zufügen würde, wenn er seine ablehnende Haltung beibehalten würde.

Die im nachhinein von den Fraktionen von CDU/CSU und FDP konstruierten Ausflüchte, die SPD-Fraktion hätte „ausschließlich die Ladung des Zeugen NATO-Generalsekretär Dr. Wörner" beantragt und nicht die des „Bundesministers a. D." ist ein peinlicher Versuch, die Falscheinschätzung von Dr. Wörner rückwirkend zu heilen. Dabei hatte Dr. Wörner im Vorfeld mehrfach lange auch mit dem Obmann der SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß telefoniert und wußte sehr wohl um sämtliche Zusammenhänge. Außerdem fand das Verhalten von Dr. Wörner und insbesondere sein Schreiben in englischer Sprache seinerzeit nur geringes Verständnis selbst bei den Mitgliedern der Koalitionsfraktionen.

Da die dargestellte abwegige Argumentation einerseits von den Berichterstattern der CDU/CSU und der FDP erst im Zuge der Abfassung des Abschlußberichts vorgebracht wurde und andererseits immer Bestandteil des juristischen Abwehrgebäudes der sogenannten „Koordinierungsgruppe" des Bundesministers der Verteidigung war, liegt die Vermutung sehr nahe, daß diese Koordinierungsgruppe an wesentlichen Passagen des Abschlußberichts der Koalitionsfraktionen gestaltend beteiligt war.

3. Unterstützung durch die eingerichtete Koordinierungsgruppe im Bundesministerium der Verteidigung

Die technische Unterstützung durch die im Bundesministerium der Verteidigung eingerichtete Koordinierungsgruppe (vergl. auch Seite 78 des Berichts), insbesondere die von den Mitgliedern dieser Gruppe geleistete Arbeit (Zusammenstellung und Überlassung des umfangreichen Akten- und Filmmaterials zu den festgelegten Beweisgegenständen und sonstige umfängliche Hilfeleistungen) muß im wesentlichen als aufgabengerecht angesehen werden. Es gab jedoch erhebliche Kritik und Reibungspunkte.

So sah sich der Ausschuß veranlaßt klarzustellen, daß die Entscheidung darüber, welche Akten und Unterlagen einem vom Ausschuß bestellten Sachverständi-

gen zur Verfügung gestellt werden sollten, auf der Grundlage von Artikel 45 a Abs. 2 und Artikel 44 Abs. 2 GG, §§ 78, 80 Strafprozeßordnung allein und ausschließlich beim Ausschuß liegt. Der Untersuchungsausschuß hob dabei die Bedeutung diesbezüglicher Entscheidungen im Interesse der Vergleichbarkeit verschiedener Gutachen, der Gleichbehandlung aller in Anspruch genommenen Sachverständigen besonders unter dem Gesichtspunkt der Vermeidung von auch nur scheinbar unzulässigen Beeinflussungen hervor.

Dieser erforderlichen Klarstellung lag der Tatbestand zugrunde, daß ein Mitglied der beim Bundesminister der Verteidigung eingerichteten Koordinierungsgruppe und zugleich enger persönlicher Mitarbeiter des Verteidigungsministers ohne vorherige Abstimmung mit dem Untersuchungsausschuß umfangreiche Akten und Unterlagen, die dem Ausschuß teilweise bis dahin vorenthalten worden waren bzw. als Dienstgeheimnis (VS-NfD) eingestuft waren, einem Sachverständigen zur Verfügung gestellt hatte, dessen Anhörung durch den Ausschuß erst bevorstand.

Hierzu vertritt die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß folgende Auffassung:

Die SPD-Fraktion hatte mit Überraschung zur Kenntnis nehmen müssen, daß der damalige Bundesminister der Verteidigung persönlich ausschließlich zum Zwecke der Koordination und Zuarbeit eine Arbeitsgruppe gebildet hatte, in der unter Führung eines Ministerialdirigenten zwei Obristen und ein Ministerialrat, sowie weitere Referenten, Sachbearbeiter und Bürosachbearbeiter zur Dienstleistung abgestellt waren. Dieser als „Koordinierungsgruppe" bezeichneten Arbeitsgruppe wurden umfangreiche organisatorische und infrastrukturelle Mittel zur Verfügung gestellt. Die Freistellung dieser personellen und materiellen Kapazitäten erfolgte aus den Mitteln des Verteidigungsministeriums offenbar auf Kosten der Referate, aus denen die genannten Soldaten und Beamten freigestellt wurden. Die Einzelheiten der personellen und materiellen Ausstattung ergeben sich aus einem Organisationsplan des Verteidigungsministeriums, der dem Untersuchungsausschuß zur Verfügung gestellt wurde. Verwunderung löste allerdings aus, daß der Leiter der Koordinierungsgruppe ganz offensichtlich selbst in die zu untersuchenden Vorgänge verwickelt war und daß zwei enge persönliche Mitarbeiter des damaligen Verteidigungsministers ebenfalls Mitglieder dieser Gruppe waren.

Die Einrichtung einer derartigen „Koordinierungsgruppe" für den Untersuchungsausschuß erfolgte erstmals in der Geschichte des Verteidigungsausschusses als Untersuchungsausschuß. Bislang hatte üblicherweise der Leiter des Parlaments- und Kabinettsreferats im Bundesministerium der Verteidigung die Funktion eines Beauftragten gemäß Artikel 43 Abs. 2 GG wahrgenommen, der dafür innerhalb des Ministeriums im Parlaments- und Kabinettsreferat allenfalls je einen Beamten des höheren und des gehobenen Dienstes zur Unterstützung zur Verfügung hatte. Die SPD-Fraktion äußerte deshalb auch gegenüber der Öffentlichkeit immer wieder die Befürchtung, daß sich die vom damaligen Verteidigungsminister Prof. Dr. Scholz persönlich eingerichtete „Koordinierungsgruppe" nicht zur Hilfe für den Untersuchungsausschuß, sondern als Instrument der Verzögerung, der Verschleierung und sogar der Verhinderung von Beweiserhebungen entwickeln könnte.

Diese Befürchtungen bestätigten sich alsbald, wie insbesondere einige Vorfälle um die Herausgabe von Akten, wie etwa den Berichten der Untersuchungskommission der US-Luftstreitkräfte in Europa zum Flugunfall von Ramstein und insbesondere die Vorfälle in Zusammenhang mit der Unterrichtung des von der Mehrheitskoalition als sachverständigen Zeugen benannten Berliner Rechtslehrers Prof. Dr. Randelzhofer, einem ganz persönlichen Bekannten des damaligen Verteidigungsministers, gezeigt haben. Gerade aufgrund des letztgenannten Vorfalles ist erwiesen, daß die „Koordinierungsgruppe" sich weniger als Unterstützungsinstrument des Untersuchungsausschusses und insbesondere seines Vorsitzenden und des Ausschußsekretariates verstand, sondern als Arbeitsgruppe des Verteidigungsministeriums, die sich zum Ziel gesetzt hatte, auch mit Hilfe einer Vielzahl bürokratischer Tricks und sogar verbotener Praktiken Schaden vom Minister und vom Ministerium abzuwenden. Diese Feststellung für sich alleine beinhaltet keine Kritik an der Arbeit und dem Verhalten von Mitgliedern einer beliebigen vergleichbaren „Koordinierungsgruppe", da es auch für die SPD-Fraktion in der Natur der Sache liegt, daß Angehörige eines Bundesministeriums ihre Tätigkeit zunächst darauf ausrichten, Schaden vom Ministerium und seinem Minister abzuwenden, dem sie angehören.

Durch Überbetonung und gelegentlich auch Überschreiten dieses Ziels trat jedoch die notwendige Sacharbeit bei dieser Koordinierungsgruppe im Sinne der Effektivität des Untersuchungsausschusses in den Hintergrund.

Einen wirklichen Vorteil durch die Bildung einer solchen Koordinierungsgruppe für die Sacharbeit in einem Untersuchungsausschuß vermag die SPD-Fraktion nur dann zu erkennen, wenn eine derartige Arbeitsgruppe unter die uneingeschränkte Fachaufsicht und Weisungsbefugnis des Untersuchungsausschusses, vertreten durch dessen Vorsitzenden, gestellt wird, und wenn dafür gesorgt wird, daß die Mitglieder einer solchen Arbeitsgruppe ihre Sacharbeit ausschließlich auf die Interessen und die Zielrichtung des Untersuchungsausschusses ausrichten. Mit einer solchen Lösung werden die Mitglieder einer derartigen „Koordinierungsgruppe" auch vom Vorwurf frei, sie hätten mit ihrer Sacharbeit dem Ansehen ihres Ministeriums Schaden zugefügt, wenn der Untersuchungsausschuß Mißstände aufdeckt.

Darüber hinaus wurde mit der Einrichtung der „Koordinierungsgruppe" die prozedurale Waffengleichheit zwischen Mehrheitskoalition und Oppositionsminderheit im Untersuchungsausschuß zu Lasten der Opposition in erheblichem Maße verletzt. Mit Hilfe der „Koordinierungsgruppe" konnte sich die Mehrheitskoalition Informationsvorsprünge verschaffen; darüber hinaus hatte der Bundesminister der Verteidigung als Betroffener durch die Mitarbeiter der Koordinierungsgruppe Zutritts- und Rederecht auch in den nichtöffentlichen Sitzungen des Untersuchungsausschusses. Die Oppositionsminderheit dagegen, die lediglich auf

die Unterstützung durch Fraktionsassistenten zurückgreifen konnte, hatte kein Recht, diese Fraktionsassistenten an den nichtöffentlichen Sitzungen des Untersuchungsausschusses teilnehmen oder gar Nachforschungen im Verteidigungsministerium selbst anstellen zu lassen. Dieser Nachteil wurde zusätzlich dadurch verschärft, daß dieser Untersuchungsausschuß wegen der Möglichkeit der Preisgabe von Dienstgeheimnissen in nichtöffentlichen Sitzungen Beweise erhob. Zugleich sprechen alle Indizien dafür, daß alle Angehörigen der Koordinierungsgruppe den Koalitionsfraktionen bei der Abfassung ihres problembereinigten Untersuchungsberichts Formulierungshilfen zuteil werden ließen. Dieser Mißbrauchverdacht betrifft die Koalitionen der CDU/CSU und der FDP sowie die „Koordinierungsgruppe" gleichermaßen.

Die Einrichtung einer Koordinierungsgruppe in der Form, wie sie durch den damaligen Bundesminister Prof. Dr. Scholz vorgenommen wurde, muß deshalb als erheblicher Verstoß gegen das Prinzip der prozeduralen Waffengleichheit zwischen Regierungsmehrheit und Oppositionsminderheit in der Zukunft ausgeschlossen werden.

4. Beweiserhebungsrechte der qualifizierten Minderheit

Unstrittig im Untersuchungsausschuß war grundsätzlich, daß Beweise immer dann zu erheben sind, wenn diese von einer qualifizierten Minderheit, nämlich einem Viertel der Ausschußmitglieder, beantragt werden. Auf der Grundlage der dazu einschlägigen Bestimmung in § 12 Abs. 2 der IPA-Regeln sollte nach dem Willen des Untersuchungsausschusses nur dann etwas anderes gelten, wenn beantragte Beweise offensichtlich nicht im Rahmen des Untersuchungsauftrages lägen.

Anlaß zu unterschiedlichen Auffassungen über die Grenzen dieses Minderheitsrechts gab ein Antrag der SPD-Fraktion sowie der Fraktion DIE GRÜNEN auf Vernehmung des Bundesministers der Verteidigung, des Leiters seines Ministerbüros sowie von Mitgliedern der Koordinierungsgruppe als Zeugen. Diese Beweiserhebung sollte die näheren Umstände zu der bereits geschilderten Überlassung von Akten und Unterlagen durch Mitglieder der Koordinierungsgruppe an einen vom Ausschuß bestellten Sachverständigen klären.

Die Mitglieder der Koalitionsfraktionen im Ausschuß vertraten die Auffassung, daß diese Beweiserhebung unzulässig sei, weil die zeitlich nach der Einsetzung des Untersuchungsausschusses erfolgte Aktenüberlassung nicht mehr vom Untersuchungsgegenstand — parlamentarische Klärung der Vorgänge bei und im Zusammenhang mit den Flugtagen in Ramstein und Nörvenich — umfaßt sei. Die Minderheitsfraktionen wiesen demgegenüber darauf hin, daß die Beweiserhebung u. a. dazu dienen solle, die Verwertbarkeit des Gutachtens dieses Sachverständigen festzustellen, so daß ein ausreichender Zusammenhang mit dem Untersuchungsauftrag bestünde.

Da die Ausschußmehrheit an ihrer Auffassung, die gewünschte Beweiserhebung stehe in keinem Sachzusammenhang mit dem Untersuchungsauftrag, auf der Grundlage von § 12 Abs. 2 IPA in Verbindung mit § 244 Abs. 3 Satz 1 Strafprozeßordnung festhielt, wurden die Beweisanträge durch die Mehrheit des Ausschusses als unzulässig abgelehnt.

Nach Auffassung der SPD-Fraktion wurde durch die Ablehnung dieses Beweisantrages der in Artikel 45 a Abs. 2 GG grundgesetzlich garantierte Minderheitsschutz durch die Mehrheitskoalition massiv verletzt. Die Untersuchung der Vorgänge im Zusammenhang mit der Benennung und der Unterrichtung des Prof. Dr. Randelzhofer als Sachverständiger seitens der Mehrheitskoalition und seiner speziellen Vorbereitung auf seine Aussagen vor dem Untersuchungsausschuß waren kein Selbstzweck und daher, obwohl von der Mehrheitskoalition aus offensichtlichen Gründen bestritten, durch den Untersuchungsauftrag gedeckt. Der von der Koalition abgelehnte Antrag der SPD-Fraktion verfolgte den Zweck zu klären, ob und wieweit der Untersuchungsausschuß seine Feststellungen auf die Aussagen von Prof. Dr. Randelzhofer stützen konnte, da insbesondere nach Bekanntwerden der besonderen Vorbereitungen, die dieser Sachverständige genoß, und seiner persönlichen engen Bekanntschaft mit dem damaligen Verteidigungsminister Prof. Dr. Scholz Befangenheit im Sinne von § 74 in Verbindung mit § 24 StPO zu besorgen war.

Die SPD-Fraktion sah, gestützt auf die einschlägige Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, bereits in der vom Zeugen selbst eingestandenen engen Freundschaft mit Prof. Dr. Scholz hinreichende Anhaltspunkte für die Befangenheit dieses Sachverständigen. Die darüber hinaus erfolgte besondere und privilegierte Vorbereitung dieses Sachverständigen durch den Bundesminister der Verteidigung in Form von Aktenlieferungen, die den übrigen von dem Untersuchungsausschuß vernommenen Sachverständigen nicht zur Verfügung gestellt bzw. erst im nachhinein überlassen wurden, bestärkten die ohnehin bestehenden Zweifel an seiner Unparteilichkeit. Aus diesem Grunde hätte die Einvernahme des damaligen Bundesministers Prof. Dr. Scholz und der Mitglieder seiner Koordinierungsgruppe, die die Bereitstellung und Übergabe dieser besonderen, zum Teil sogar als Dienstgeheimnis eingestuften Unterlagen an Prof. Dr. Randelzhofer besorgt hatten, zu diesem Sachverhalt erfolgen müssen. Zudem konnte niemals endgültig geklärt werden, welche Akten und Informationen Prof. Dr. Randelzhofer erhielt und welche Kontakte er zu dem damaligen Verteidigungsminister unterhielt. Im übrigen bedeutete die unmittelbar nach diesen Vorfällen erfolgte Ablösung des Leiters der „Koordinierungsgruppe" das faktische Eingeständnis vermutlicher Verfehlungen.

Auch in diesem Punkte nutzte die Mehrheitskoalition ihre Verfahrenshoheit bedenkenlos und ohne Rücksichtnahme auf Ziel und Zweck der Sacharbeit im Untersuchungsausschuß aus. Im Niederstimmen des Beweisantrages der SPD-Fraktion verdeutlichte sie ein weiteres Mal, daß sie ihre Mehrheit ausschließlich als politische Waffe in ihrer Abwehrschlacht zum Schutze der Regierung benutzt und im Zweifel ihr

Interesse an der Sachaufklärung im Zusammenhang mit dem Untersuchungsgegenstand zurückstellt.

Mit der Ablehnung dieses Beweisantrages durch die Mehrheitskoalition wurde die Sacharbeit im Untersuchungsausschuß, der von vielen Betroffenen und der Bevölkerung als der zentrale und letzte Hoffnungsträger in bezug auf die Aufklärung der Katastrophe von Ramstein angesehen wurde, ganz offensichtlich in einem zentralen Punkt unmöglich gemacht. Auch dieses Verhalten belegt, daß die Mehrheitskoaltion weder zur Rücksichtnahme auf das Gebot der demokratischen Chancengleichheit von Regierung und Opposition noch auf das für die Arbeit in jedem Untersuchungsausschuß unabdingbare Erfordernis der prozeduralen Gleichheit und Gleichgewichtigkeit Rücksicht zu nehmen gedachte. Schließlich verdeutlichte die Koalition mit ihrem Verhalten einer breiten Öffentlichkeit ihr Desinteresse an Objektivität, Aufklärung und Distanz in diesem Untersuchungsausschuß, den sie mit ihrer Mehrheit für ihre Interessen zu beherrschen und zu lenken versuchte.

Die SPD-Fraktion hätte diesem rechtswidrigen und für den weiteren Verlauf des Untersuchungsausschusses abträglichen Verhalten der Mehrheitskoalition nur noch durch eine Organklage vor dem Bundesverfassungsgericht begegnen können. Sie hat dieses Rechtsmittel jedoch bewußt nicht in Anspruch genommen, um die unter diesen Umständen noch mögliche Sachaufklärung nicht weiter zu verzögern. Überdies wurde die einseitige Rechtsauffassung, die Prof. Dr. Randelzhofer in seiner Anhörung vor dem Untersuchungsausschuß vertrat, durch die übereinstimmenden Rechtsauffassungen der übrigen, ebenfalls angehörten Rechtssachverständigen in der Sache eindeutig widerlegt. Selbst auf den Vorbehalt der Befangenheit in bezug auf diesen Sachverständigen kann deshalb verzichtet werden.

5. Einstufung von Beweismitteln als Verschlußsachen

Der Untersuchungsausschuß war in bezug auf die Tatsachenfeststellung zum Hergang der Katastrophe von Ramstein in doppelter Weise eingeschränkt. Wie bereits ausgeführt, war es wegen des Widerstandes der verantwortlichen amerikanischen und italienischen Dienststellen nicht möglich, Auskunftspersonen, die für die Organisation und den Ablauf des Flugtages in Ramstein einschließlich der Flugvorführungen der „Frecce Tricolori" verantwortlich waren, anzuhören. Seitens der Dienststellen der US-Luftwaffe und der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika wurde es dem Untersuchungsausschuß auch verwehrt, die Liegenschaft des US-Militärflugplatzes Ramstein in Augenschein zu nehmen. Die Mitglieder des Untersuchungsausschusses hatten die Absicht, sich vor Ort ein Bild vom Hergang des katastrophalen Flugzeugabsturzes vom 28. August 1989 zu machen. Das Angebot der US-Dienststelle, den Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages und folglich nicht den 1. Untersuchungsausschuß gemäß Artikel 45 a Abs. 2 GG der 11. Wahlperiode zu einem Besuch nach Ramstein einzuladen, mußte von der SPD-Fraktion abgelehnt werden, da damit eine eingeschränkte Untersuchungskompetenz des Unterschungsausschusses in bezug auf den Untersuchungsgegenstand und das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland eingestanden worden wäre. Auch hier stellte sich, wie beispielsweise auch beim Genehmigungsverfahren, eindeutig die Frage nach den Souveränitätsrechten des frei gewählten deutschen Parlaments.

Einzelheiten zum Unfallhergang konnten demnach vom Untersuchungsausschuß lediglich aus dem Untersuchungsbericht der trinationalen Untersuchungskommission unter dem formalen Vorsitz des General Flugsicherheit der Bundeswehr, Brigadegeneral Griese, sowie dem Unfalluntersuchungsbericht zum Flugtag von Ramstein am 28. August 1988 der Luftstreitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika in Europa entnommen werden. Darüber hinaus erläuterte Brigadegeneral Griese überwigend in nichtöffentlicher Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuß am 26. Januar und 13. Februar 1989 Einzelheiten seiner Erkenntnisse bei den Unfalluntersuchungen.

Eine notwendige objektive und neutrale Kontrolluntersuchung des Unfallhergangs, der Einhaltung der Vorschriften, des Genehmigungsverfahrens und vor allem der Unfallursachen konnte nicht durchgeführt werden.

Der Ausschuß war in dieser Hinsicht nur in der Lage, die von den betroffenen Luftstreitkräften selbst zur Verfügung gestellten Untersuchungsergebnisse heranzuziehen. Sowohl die beiden dem Untersuchungsausschuß vorgelegten Unfallberichte als auch die wesentlichen Inhalte der Zeugenaussagen von Brigadegeneral Griese wurden darüber hinaus durch den Bundesminister der Verteidigung als Verschlußsache eingestuft. Erst als seitens der SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß der Einwand erhoben wurde, der nationale Untersuchungsbericht der US-Luftwaffe könne im Kongreß der Vereinigten Staaten von Amerika von jedermann eingesehen werden, wurde die Einstufung der deutschen Übersetzung dieses Berichtes als Verschlußsache durch den Bundesminister der Verteidigung aufgehoben.

Der Unfallbericht der trinationalen Untersuchungskommission und die hierauf gestützten Aussagen von Brigadegeneral Griese blieben weiterhin als Verschlußsache bestehen. Zur Begründung der besonderen Einstufung dieser Beweismittel als Dienstgeheimnis im Sinne von § 353 b StGB berief sich der Bundesminister der Verteidigung auf Nr. 4 b des NATO-Standardisierungsabkommens STANAG 3531, wonach Untersuchungsergebnisse vertraulich seien und nur zur Verhütung von Unfällen oder Zwischenfällen verwendet werden dürften.

Die Einstufung der genannten Beweismittel als Dienstgeheimnis wurde von der Mehrheitskoalition unwidersprochen hingenommen, obwohl die SPD-Fraktion beantragt hatte, diese besondere Einstufung aufzuheben, da mit ihr zugleich in bezug auf wesentliche Inhalte des Unfallherganges ein Verwertungsverbot verhängt werde, das eine umfassende Würdigung verhindere. Auch in dieser für die Arbeit des Untersuchungsausschusses wesentlichen Frage vereitelte die Mehrheitskoalition mit ihrer Verfahrenshoheit

in wesentlichen Teilen eine umfassende Sachaufklärung.

Die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß respektiert selbstverständlich die tatsächlichen Sicherheitsinteressen der Bundesrepublik Deutschland und der zwischenstaatlichen Organisationen, in denen die Bundesrepublik Deutschland Mitglied ist. Ebenso selbstverständlich ist der Personenschutz von Betroffenen und Opfern im Zusammenhang mit den Vorfällen von Ramstein und Nörvenich. Es kann jedoch nicht hingenommen werden, daß durch den Bundesminister der Verteidigung, der Betroffener dieses Untersuchungsverfahrens ist, mittels einer Einstufung von wesentlichen Beweismitteln als Dienstgeheimnis Verwertungsverbote verhängt werden, die die Beweiswürdigung erheblich beeinträchtigen. Ebensowenig hinzunehmen ist, daß die Ausschußmehrheit durch ihre Verfahrenshoheit diese Beeinflussung von Beweismitteln unterstützt, obwohl für jedermann offenkundig ist, daß mit Ausnahme von personenbezogenen und daher in jedem Fall vor der Öffentlichkeit zu schützenden Daten, ein Dienstgeheimnis nicht vorliegt und die Besorgnis der Gefährdung der Staatssicherheit im Sinne von § 172 des Gerichtsverfassungsgesetzes nicht besteht. Im übrigen haben die Koalitionsfraktionen in ihrem Abschlußbericht Teile des trinationalen Untersuchungsberichts wörtlich wiedergegeben, ohne diese Textteile als Zitate zu kennzeichnen. Bei der Wiedergabe wurden jedoch nur die Passagen aufgegriffen, die scheinbar die Argumentation des Bundesministers der Verteidigung stützen und ihn exkulpieren.

Die SPD-Fraktion wird deshalb auch Einzelinhalte der nach wie vor verfahrenswidrig und aufklärungshemmend als Dienstgeheimnis eingestuften Beweismittel in ihre Bewertung einbeziehen und die Öffentlichkeit über die wesentlichen Inhalte dieser Beweismittel unterrichten. Die Aufklärung der Sachverhalte ist eindeutig das höchste Rechtsgut. Dahinter haben formale Verfahrengewohnheiten und vor allem offensichtliche Verschleierungsabsichten zurückzustehen.

D. Weitere, durch die Flugtage von Ramstein und Nörvenich ausgelöste Überprüfungen (Parallelverfahren)

I. Behandlung des Flugunglücks von Ramstein im Deutschen Bundestag

Neben dem Gedenken im Plenum des Deutschen Bundestages für die Opfer von Ramstein am 6. September 1988 und der Sondersitzung des Verteidigungsausschusses am 8. September 1988 befaßte sich der Deutsche Bundestag über das Untersuchungsverfahren Ramstein/Nörvenich hinaus mit den durch diese Ereignisse aufgeworfenen Fragen wie folgt:

1. Beratung des Entschließungsantrages der SPD-Fraktion vom 9. September 1988

Am 23. September 1988 fand im Deutschen Bundestag eine Beratung des Antrags der SPD-Fraktion „Konsequenzen aus der Katastrophe des Flugtages in Ramstein am 28. August 1988" — BT-Drucksache 11/2897 — statt. Dieser Antrag, der auf ein dauerhaftes Verbot jeglicher Beteiligung von Militärluftfahrzeugen an öffentlichen Flugschauen in der Bundesrepublik Deutschland zielte, ist dem Verteidigungsausschuß mit anderen Fachausschüssen des Deutschen Bundestages zur weiteren Beratung überwiesen worden.

2. Beantwortung einer parlamentarischen Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN vom 9. September 1988

Die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Schilling und ihrer Fraktion Die GRÜNEN „Rechtlich und politisch Verantwortliche für die Katastrophe in Ramstein und die Beinahe-Katastrophe in Nörvenich — BT-Drucksache 11/2901 —" vom 9. September 1988 wurde vom Bundesminister der Verteidigung am 7. Oktober 1988 beantwortet (BT-Drucksache 11/3079).

3. Beratungen im Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages

Am 15. Februar 1989 befaßte sich der Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages — ausgelöst auch durch den Absturz eines Flugzeugs der US-Streitkräfte in Remscheid am 8.12.1988 — mit Fragen der Entschädigung der Opfer dieses sowie des Ramsteiner Flugzeugunglücks.

Der zuständige Abteilungsleiter im Bundesministerium der Finanzen erläuterte auf der Grundlage der NATO-rechtlichen Regelungen und des deutschen Haftungsrechts den Sachstand der Verwaltungsverfahren und die besonderen Probleme bei der Entschädigung der Opfer von Ramstein und Remscheid. Das Protokoll dieser Sitzung nahm der Untersuchungsausschuß zum Gegenstand seiner Beweisaufnahme.

II. Beratungen im Innenausschuß des Landtages von Rheinland-Pfalz

Im Anschluß an die bereits erwähnte Plenardebatte des Landtages Rheinland-Pfalz befaßte sich der Innenausschuß des Landtages von Rheinland-Pfalz in seinen Sitzungen am 14. Oktober 1988 und 21. November 1988 sehr eingehend mit der Flugkatastrophe von Ramstein. Dabei standen die Vorbereitungen des Flugtages durch die zuständigen Katastrophenschutzstellen und der Ablauf der Katastrophenschutzmaßnahmen nach Eintritt des Unglücks im Blickpunkt. Grundlage für die Erörterung in der Sitzung vom 14.Oktober 1988 war ein ausführlicher Bericht von

Innenminister Geil zu den Ereignissen bei und im Zusammenhang mit dem Flugunglück in Ramstein.

In der Sitzung vom 21. November 1988 führte der Innenausschuß entsprechend dem Auftrag des Landtages vom 10. November 1988 eine öffentliche Anhörung durch. Dabei nahm der Ausschuß Gelegenheit,

- den Einsatzleiter des Deutschen Rotes Kreuzes (Kreisverband Kaiserslautern-Land) einschließlich der von ihm eingesetzten DRK-Ärzte,
- den Einsatzleiter der Polizei,
- den Landrat des Landkreises Kaiserslautern,
- die ärztlichen Direktoren und die am Abend des 28. August 1988 diensttuenden leitenden Ärzte der deutschen Krankenhäuser, in die eine größere Anzahl von Verletzten eingeliefert wurde und
- die Notärzte, die als Besatzung von Rettungshubschraubern bei der Erstversorgung im Einsatz waren,

anzuhören.

Die SPD-Fraktion im rheinland-pfälzischen Landtag nahm hierzu in ihrem Bericht vom Januar 1989 Stellung, dessen Zusammenfassung wie folgt lautet:

> „Ungenügende Vorbereitung auf einen möglichen Unglücksfall größeren Ausmaßes und demzufolge ein Versagen des örtlichen medizinischen Katastrophenschutzes nach den Flugzeugabstürzen wurde von Innenminister Geil mit Halbwahrheiten und Unwahrheiten vor dem Parlament verschleiert."

III. Beratungen im Landtag von Nordrhein-Westfalen

Der Landtag von Nordrhein-Westfalen beriet am 15. September 1988 einen gemeinsamen Entschließungsantrag der Fraktionen der SPD und CDU zum dauerhaften Verbot aller militärischen Kunst- und Schauflüge sowie zur Verminderung von Lärm und Gefährdungen durch militärische Tiefflüge (LT-Drucksache 10/3600 vom 15.9.1988). In seiner Entschließung forderte der Landtag u. a., alle Kunst- und Formationsschauflüge auf Dauer zu verbieten, keine Militärflugzeuge im Flug bei zivilen Flugschauen einzusetzen und Kunstflugvorführungen mit zivilen Strahlflugzeugen auszuschließen.

IV. Beratungen im Bundesrat

Das Land Rheinland-Pfalz legte dem Bundesrat am 7. September 1988 einen Entschließungsantrag zur Novellierung des Luftverkehrsgesetzes vor; danach sollte die Bundesregierung aufgefordert werden, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß grundsätzlich keine Flugvorführungen mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen mehr stattfinden. Während die Ausschüsse für Verkehr und Post sowie für Verteidigung die unveränderte Annahme des Antrages empfahlen, einigte sich der Ausschuß für Innere Angelegenheiten des Bundesrates mehrheitlich darauf, dem Bundesrat die Annahme des Antrages in geänderter Fassung zu empfehlen. Entsprechend dieser Empfehlung beschloß der Bundesrat am 4. November 1988 u. a. einen Appell zur Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen, daß im Rahmen militärischer wie ziviler Luftfahrtveranstaltungen grundsätzlich keine Kunstflugvorführungen und Formationsflüge mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen mehr stattfinden.

V. Trinationale Flugunfalluntersuchung zum Flugunglück in Ramstein

Nach Maßgabe des NATO-Standardisierungsabkommens (STANAG) 3531 „Untersuchung von Unfällen/Zwischenfällen mit Luftfahrzeugen oder Flugkörpern" wurde die Flugunfalluntersuchung zum Flugunglück in Ramstein durch die Luftstreitkräfte bzw. Streitkräfte der drei betroffenen Staaten (Bundesrepublik Deutschland, USA, Italien) auf der Grundlage des o. a. Abkommens gemeinsam durchgeführt. In diesem Verfahren untersuchten die italienischen Luftstreitkräfte alleine die näheren Ursachen des Zusammenstoßes der drei Flugzeuge der italienischen Kunstflugstaffel „Frecce Tricolori". Die US-Luftstreitkräfte alleine untersuchten alle mit der Organisation des Flugtages von Ramstein verbundenen Aspekte. Einzelne Offiziere der Luftwaffe waren als Gäste in diesen Untersuchungsgruppen zugelassen.

Aus Mitgliedern der amerikanischen und italienischen Untersuchungsgruppen sowie Offizieren der Bundeswehr wurde zur Fertigstellung des Gesamtergebnisses eine gemeinsame trinationale Kommission gebildet, deren Vorsitz der General Flugsicherheit der Bundeswehr, Brigadegeneral Griese, übernahm.

Die Flugunfalluntersuchung nach STANAG 3531 dient dem Ziel, die für einen Flugunfall festgestellten Ursachen für die Zukunft auszuschließen. Mit einer solchen Untersuchung soll demgemäß nicht die Frage der Haftung oder einer Schuldzuweisung geklärt werden; daraus folgt auch, daß sie getrennt von eventuellen sonstigen Untersuchungen der beteiligten Staaten, so z. B. unabhängig von Disziplinarverfahren oder Schadensersatzverfahren, durchgeführt wird.

Die Ergebnisse der trinationalen Flugunfalluntersuchung wurden in einem gemeinsamen Abschlußbericht zusammengefaßt, der zusammen mit den Einzelergebnissen zum Gegenstand der Beweisaufnahme im Untersuchungsverfahren genommen wurde. Sie waren zugleich wesentlicher Gegenstand der Zeugenvernehmung von Brigadegeneral Griese im Untersuchungsausschuß. Der „Gemeinsame Abschlußbericht" ist kein eigenständiges Dokument. Er faßt nur den italienischen und amerikanischen Bericht zusammen. Eigene unabhängige und umfassende Erhebungen über die Unfallursachen und den Unfallhergang nahm der deutsche General Flugsicherheit nicht vor. Sein Bericht geht in keinem Punkt über die Berichte der offiziellen italienischen und amerikanischen Stellen hinaus. Der gemeinsame Teil des Unfallberichts stellt somit lediglich eine Kurzfassung italienischer und amerikanischer Feststellungen dar. Eine neutrale deutsche Unfalluntersuchung fand nicht statt. Den-

noch enthält der Gesamtbericht Diskrepanzen in den Darstellungen und Hinweise auf erhebliche Mängel im Zuge der Vorbereitung des Flugtages.

Sowohl der gemeinsame Abschlußbericht als auch die Feststellungen der amerikanischen und der italienischen Untersuchungsgruppe sind unter formaler Bezugnahme auf die entsprechenden Vorschriften des STANAG 3531 sowie der diesbezüglichen nationalen Vorschriften nicht für die Öffentlichkeit freigegeben worden.

In seiner öffentlichen Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuß am 26. Januar 1989 hat Brigadegeneral Griese die Feststellungen der gemeinsamen Kommission wie folgt zusammengefaßt:

> Die trinationale Untersuchungskommission sei zu dem Ergebnis gekommen, daß kein Verstoß gegen die Bestimmungen der für die NATO-Staaten verbindlichen Rechtsvorschrift für Planung und Durchführung von Flugveranstaltungen (STANAG 3533) vorgelegen habe. Der Veranstalter habe die einschlägigen Sicherheitsauflagen erfüllt, in Teilen sogar verschärft.
>
> Als Ursache für den Zusammenstoß in der Luft zwischen dem Soloflieger und zwei anderen Flugzeugen der italienischen Kunstflugstaffel „Frecce Tricolori" sei menschliches Versagen des Solopiloten festgestellt worden. Andere Ursachen, wie z. B. technische Gründe oder Vogelschlag, schieden nach dem Ergebnis der Ermittlungen aus.
>
> Auch wenn die Unfallursache eindeutig in menschlichem Versagen zu finden sei, habe die Kommission im Lichte der Katastrophe von Ramstein den NATO-Mitgliedstaaten dennoch empfohlen, die für Flugveranstaltungen geltenden Vorschriften und die Flugvorführungen selbst einer kritischen Betrachtung zu unterziehen.

Diese Darlegungen des Zeugen Brigadegeneral Griese entsprechen ihrem wesentlichen Inhalt nach auch der vom Ausschuß beigezogenen Pressemitteilung des Informations- und Pressestabes des Bundesministers der Verteidigung vom 24. Oktober 1988 über das Ergebnis der Unfalluntersuchung.

VI. US-nationale Unfalluntersuchung

Bei den amerikanischen Luftstreitkräften (US-Air Force/USAF) ist es üblich, bestimmte Luftfahrzeugunfälle zu untersuchen, um das verfügbare Beweismaterial für eventuelle Rechtsansprüche, Prozesse sowie disziplinare und administrative Maßnahmen sicherzustellen. Diese gemäß US-Air-Force Regulation 110-14 durchzuführende Untersuchung dient nicht der Feststellung der Unfallursache. Dementsprechend hat neben der Flugunfalluntersuchung, die von den italienischen und amerikanischen Untergruppen im Rahmen der trinationalen Untersuchung erfolgt ist, eine weitere US-nationale Flugunfalluntersuchung stattgefunden, die die Einhaltung der maßgeblichen Rechtsvorschriften für die Durchführung des Flugtages in Ramstein überprüfen sollte.

Der hierzu vorliegende Bericht erstreckt sich im wesentlichen auf die Untersuchung und Feststellung der Tatbestände über die Maßnahmen des USAF-Personals bei der Planung sowie der Koordinierung der Pläne für den Flugtag am 28. August 1988 auf dem Flugplatz Ramstein. Außerdem befaßte sich die Untersuchung mit der Katastrophenbereitschaft, den Brandbekämpfungs- und Rettungsmaßnahmen sowie polizeilicher und sanitätsdienstlicher Unterstützung. Der Bericht beschränkte sich in erster Linie auf Maßnahmen des USAF-Personals direkt nach dem Flugunfall auf dem Flugplatz Ramstein.

Auch diesen Bericht hat der Untersuchungsausschuß zum Gegenstand seiner Beweisaufnahme genommen. Zu den in diesem, inzwischen der Öffentlichkeit zugänglichen Bericht getroffenen Feststellungen wird auf Abschnitt C verwiesen.

VII. „Steinhoff"-Kommission

Der Bundesminister der Verteidigung berief den früheren Inspekteur der Luftwaffe, General a. D. Johannes Steinhoff, am 16.9.1988 zum Leiter einer Kommission mit der Aufgabe, die Kriterien für die Abgrenzung zwischen Kunstflug, militärischem Flugbetrieb zu Demonstrationszwecken sowie zur normalen Einsatzausbildung aufzuzeigen.

Am 16. Januar 1989 legte General a. D. Steinhoff einen Bericht über das Ergebnis der Untersuchungen vor. Darin kam die Kommission zu dem Ergebnis, daß alle existierenden Rechtsgrundlagen ungeeignet seien, die Grenzen und Kriterien von Kunstflug festzulegen und daß der Begriff des „Kunstflugs" nur noch im zivilen Bereich Anwendung finden könne, weil infolge der Fortentwicklung des militärischen Flugbetriebs fast alle Flugfiguren des klassischen Kunstflugs in die militärischen Ausbildungsformen Eingang gefunden hätten.

Der Kommissionsbericht trifft für die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit der Luftstreitkräfte u. a. folgende Feststellungen:

> Es wäre abwegig und überhaupt nicht zu vertreten, wollte man eine Leistungsschau, wie z. B. den „Tag der offenen Tür", grundsätzlich verbieten. Es entspreche dem Charakter unserer offenen technischen Leistungsgesellschaft, das Können, also die Leistung des militärischen Apparates, vor dem Bürger zu demonstrieren. Dies werde in anderen Bereichen des öffentlichen Dienstes, z. B. bei Polizei und Feuerwehr, auch so getan. In der Bundeswehr seien die drei Teilstreitkräfte auf diese Form der „Akzeptanz" durch die Öffentlichkeit angewiesen.
>
> Von der Abhaltung von Großflugtagen, wie in Nörvenich stattgefunden und in Lechfeld geplant gewesen, rate die Kommission jedoch ab. Es sei fraglich, ob derartige Massendemonstrationen in der Luft und vor Zuschauermengen, die sich zum Teil in Kirmesstimmung befänden, den gewünschten Erfolg der Anerkennung der Leistung der Streitkräfte erfüllten. Jedoch werde die Leistungsdarstellung auf jeden Fall trotz der Ramstein-Katastrophe erhalten werden müssen.

Flugtage hätten sich zunehmend zu stereotypen Leistungsshows entwickelt. Zukünftig müsse wieder vermehrt der Kontakt zwischen den Soldaten des jeweiligen Verbandes und der Öffentlichkeit hergestellt werden. Gespräche seien oftmals für die Sache der Streitkräfte von bleibenderem Wert als eine spektakuläre Flugvorführung. Auch sei es eine Fehleinschätzung, wenn angenommen werde, daß allein ein spektakuläres Flugschauprogramm zu großem Zuschauerandrang führe.

Völlig abwegig wäre es, wollte man auf den Überflug verzichten. Start und Vorbeiflug des jeweiligen Verbandes sei höchst eindrucksvoll und bei strikter Einhaltung der Sicherheitsabstände gefahrlos.

Was die Leistungsdemonstration einzelner Waffensysteme bzw. Flugzeuge betreffe, so sollten die bisher bei den Verbänden der Luftwaffe geplanten, jedoch noch nicht standardisierten „solo flying displays" „abgemagert", d. h. ohne zusätzliche Show-Effektmanöver (Rolle, Immelmann), im Programm des Tages der offenen Tür beibehalten werden.

Daraus folge, daß

1. ein Tag der offenen Tür mit statischer Ausstellung der Geräte und Waffensysteme (static display),
2. die Demonstration des Verbandes im taktischen Überflug und die
3. taktische Demonstration einzelner Waffensysteme

die Forderung nach wirksamer Öffentlichkeitsarbeit fliegerischer Verbände erfüllten.

Der Ausschuß hat diesen Bericht beigezogen und bei seinen Untersuchungen ausgewertet.

VIII. Deutsch-alliierte Kommission

Auf Veranlassung des Bundesministers der Verteidigung vom 29. August 1988 ist am 22. September 1988 eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit den Alliierten mit der Aufgabenstellung eingesetzt worden, die Voraussetzungen und Bedingungen für Flugtage grundlegend zu überprüfen. Dabei soll untersucht werden, in welcher Weise künftig in der Bundesrepublik Deutschland Einsatzbereitschaft und Leistungsfähigkeit der Luftstreitkräfte demonstriert und zugleich alle Voraussetzungen für die Sicherheit der Zuschauer gewährleistet werden können; insbesondere das Genehmigungs- und Ablaufverfahren von Flugtagen soll einer eingehenden Überprüfung unterzogen werden.

Diese Kommission, die sich aus Vertretern der Luftwaffe und der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten alliierten Luftstreitkräfte (USA, Großbritannien, Kanada) zusammensetzt, hat u. a. am 28. September und 20. Oktober 1988 Sitzungen durchgeführt. Ein abschließendes Ergebnis liegt bisher nicht vor.

IX. Staatsanwaltschaftliche Ermittlungsverfahren

1. Verfahren im Zusammenhang mit dem Ramsteiner Flugtag

Aufgrund mehrerer Anzeigen gegen „die Verantwortlichen" für das Ramsteiner Flugunglück, gegen den Bundesminister der Verteidigung und andere wegen des Verdachts der fahrlässigen Tötung bzw. der fahrlässigen Körperverletzung leitete die Staatsanwaltschaft Zweibrücken am 30. August 1988 entsprechende Prüfungen ein. Ausgenommen hiervon waren Angehörige der italienischen und der US-Streitkräfte, da die amerikanischen und italienischen Militärbehörden auf ihr Vorrecht zur Ausübung der Gerichtsbarkeit über diese Personen gem. Artikel VII Abs. 3 Ziffer a ii NATO-Truppenstatut nicht verzichteten.

Die Prüfungen der Staatsanwaltschaft Zweibrücken konnten zunächst nicht abgeschlossen werden, weil zuvor die ihr überlassenen Beweisaufnahmeprotokolle des Untersuchungsausschusses betreffend das Flugunglück in Ramstein ausgewertet werden sollten.

Mit Einstellungsverfügungen vom 22. Juni 1989 hat die Staatsanwaltschaft Zweibrücken gem. § 170 Abs. 2 Satz 1 Strafprozeßordnung davon abgesehen, im Zusammenhang mit Genehmigung und Durchführung der Flugschau in Ramstein am 28. August 1988 gegen Personen ein Ermittlungsverfahren einzuleiten, die auf deutscher Seite als Verantwortliche in Betracht kommen. Zur Begründung ist darauf hingewiesen worden, daß nach den getroffenen Feststellungen keine zureichenden tatsächlichen Anhaltspunkte dafür bestünden, daß sich der frühere Bundesminister der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz, sein Vorgänger im Amt oder sonstige Verantwortliche im Bundesministerium der Verteidigung und in den ihm nachgeordneten Stellen oder eine andere Person, über die deutsche Strafgerichtsbarkeit auszuüben sei, im Zusammenhang mit der Genehmigung und Durchführung der Flugschau auf dem US-Flugplatz in Ramstein am 28. August 1988 pflichtwidrig verhalten und sich damit wegen fahrlässiger Tötung und fahrlässiger Körperverletzung strafbar gemacht haben könnten.

Die Erwägungen der Staatsanwaltschaft lassen sich im wesentlichen wie folgt zusammenfassen:

Der Bundesminister der Verteidigung sei für die Genehmigung der Flugveranstaltung in Ramstein nach den Bestimmungen des deutschen Luftverkehrsgesetzes zuständig gewesen. Er habe die erforderliche Genehmigung auch erteilt. Wie der Ablauf des Genehmigungsverfahrens erkennen lasse, sei die Genehmigung — so die Staatsanwaltschaft — „vielleicht nicht ausdrücklich, so doch zumindest am 29. April 1988 schlüssig erteilt worden". Die Erteilung der Genehmigung sei aus Rechtsgründen nicht zu beanstanden. Dem stehe nicht entgegen, daß eine detaillierte Prüfung des Vorführungsprogramms allerdings nicht stattgefunden habe. Der Umfang der Prüfungspflicht der Genehmigungsbehörde sei nämlich entsprechend eingeschränkt gewesen. Hierfür seien Gründe maßgebend, die letzt-

lich im Völkerrecht wurzelten: Die NATO-Staaten hätten einander die Einhaltung bestimmter strenger Sicherheitsstandards bei Flugvorführungen zugesichert. Hierdurch seien völkerrechtlich die Belange von Sicherheit und Ordnung konkretisiert worden. Die vereinbarten Standards genügten den Anforderungen des deutschen Luftverkehrsgesetztes. Jeder NATO-Staat habe sich auf die Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen durch Truppen anderer NATO-Staaten verlassen dürfen. Dementsprechend habe die deutsche Genehmigungsbehörde von der Gewährleistung der flugbetrieblichen Sicherheit der Veranstaltung in Ramstein durch die amerikanische Truppe ausgehen dürfen.

Abgesehen davon wäre eine strafrechtliche Verantwortlichkeit von Prof. Dr. Scholz, der am 29. April 1988 noch nicht Verteidigungsminister gewesen sei, nur dann in Betracht gekommen, wenn er es nach den ihm bekannten, in der Öffentlichkeit vorgetragenen massiven Widerständen gegen den US-Flugtag schuldhaft unterlassen hätte, die bereits erteilte Genehmigung zurückzunehmen oder zu widerrufen. Dies sei jedoch nicht der Fall, weil sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben hätten, daß die Genehmigung nicht habe erteilt werden dürfen. Vielmehr hätte man aufgrund jahrelanger Erfahrungen davon ausgehen können, daß sich die US-Behörden strikt an die maßgeblichen Vorschriften halten würden.

Noch nicht abgeschlossen ist dagegen die Prüfung der Staatsanwaltschaft Zweibrücken, ob Unzulänglichkeiten im Bereich des Brand- und Katastrophenschutzes strafrechtlich zu ahnden seien.

2. Ermittlungsverfahren im Zusammenhang mit dem Nörvenicher Flugtag

Die Staatsanwaltschaften in Köln und Bonn gingen den Anzeigen von Bürgern gegen Angehörige des Bundesministeriums der Verteidigung wegen abgegebener Erklärungen im Verwaltungsstreitverfahren gegen die Flugveranstaltung in Nörvenich nach. Diese Verfahren wurden durch die Staatsanwaltschaft Bonn am 4. Januar 1989 und die Staatsanwaltschaft Köln am 28. Februar 1989 eingestellt.

X. Dienstrechtliche Prüfungen

Im Zusammenhang mit der Durchführung des Flugtages in Nörvenich am 28. August 1988, seinem Nichtabbruch trotz des Flugunglücks von Ramstein und dem anschließenden, bis in die späte Nacht gefeierten Hallenfest wurden — bezogen auf Geschwaderkommodore, Divisionskommandeur, Amtschef Luftwaffenamt und den Stellvertretenden Kommandierenden General der Luftflotte — Prüfungen im Hinblick auf mögliche Verletzungen gesetzlich begründeter Pflichten durch diese Offiziere durchgeführt. Bundesminister Prof. Dr. Scholz beauftragte mit diesen Ermittlungen am 19. September 1988 den für den Bereich des Inspekteurs der Marine und des Inspekteurs des Sanitäts- und Gesundheitswesens zuständigen Wehrdisziplinaranwalt im Bundesministerium der Verteidigung.

In seinem dazu dem Bundesminister der Verteidigung vorgelegten Bericht vom 3. Oktober 1988 kam der Disziplinaranwalt nach ausführlicher Beweiserhebung und eingehender Beweiswürdigung zur abschließenden Empfehlung, gegen die o. a. vier betroffenen Offiziere keine bzw. keine weiteren disziplinarrechtlichen Schritte zu unternehmen. Er stellte im einzelnen fest: Der frühere Divisionskommandeur der 3. Luftwaffendivision und der ehemalige Geschwaderkommodore des Jagdbombergeschwaders 31 hätten durch ihr Verhalten im Zusammenhang mit dem Flugtag in Nörvenich gesetzlich begründete Pflichten verletzt, auf die aber bereits hinreichend dienstrechtlich reagiert worden sei. Der für den Flugtag am 28. August 1988 und für das anschließende Hallenfest verantwortliche Geschwaderkommodore sei aus seiner Verwendung genommen und zusätzlich mit einer Maßnahme belegt worden. Der die Dienstaufsicht führende Divisionskommandeur habe die persönliche Verantwortung übernommen und sei entsprechend seinem eigenen Wunsch vorzeitig in den einstweiligen Ruhestand versetzt worden. Soweit im Zuge der Ermittlungen in der Öffentlichkeit gegen weitere hohe Luftwaffenoffiziere Verdächtigungen ausgesprochen worden seien, hätten keine Dienstpflichtverletzungen festgestellt werden können.

Der Bundesminister der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz, folgte dem Votum des Wehrdisziplinaranwalts. Zu seiner Entscheidung, gegenüber dem früheren Divisionskommandeur und dem versetzten Geschwaderkommodore, keine weitere Maßnahme zu veranlassen, verwies er u. a. auch auf das bisher untadelige Verhalten beider Offiziere. Es sei bei diesen von einem einmaligen Fehlverhalten in langen und erfolgreichen Berufslaufbahnen auszugehen.

Im Zuge der Vernehmungen stellte sich aber heraus, daß dem Generalmajor Vieth, anders als von den Ermittlungsbehörden des Bundesministers der Verteidigung festgestellt, die Verantwortung für die Weiterführung des Flugtages von Nörvenich anzulasten ist. Der Generalleutnant Schmitz, der noch am 12.9.1988 in einer Meldung an den Inspekteur der Luftwaffe einräumte, daß er diesen in Nörvenich am 28.8.1988 „vertreten" hatte, wollte im Zuge seiner Anhörungen nur noch als „Repräsentant des Inspekteurs der Luftwaffe" in Nörvenich gewesen sein. Wesentlich ist jedoch, daß auch er die Fortführung des Flugtages guthieß. Beiden Generalen war bewußt, daß das an die Flugvorführungen unmittelbar anschließende Hallenfest in lockerer Form stattfinden sollte. Dennoch haben beide keinerlei Initiative entwickelt, um wenigstens dessen Durchführung oder Ablauf zu beeinflussen. Ihnen ist zumindest vorzuhalten, daß sie ihre Dienstpflichten nicht in der Weise wahrnahmen, wie man es von Offizieren dieses Ranges unbedingt erwarten muß.

Dieser Prüfung war eine truppendienstliche Überprüfung zum gleichen Beweisgegenstand auf Weisung des Inspekteurs der Luftwaffe vom 1. September 1988 durch den Kommandierenden General der Luftwaffe vorausgegangen, der dazu einen Bericht vom 12. September 1988 vorlegte. Im Zuge dieser Ermittlungen

vernahm der Stellvertreter des Kommandierenden Generals der Luftflotte, Generalmajor Vieth, den ehemaligen Divisionskommandeur der 3. Luftwaffendivision, Generalmajor Rimmek, den früheren Kommodore des Jagdbombergeschwaders 31, Oberst Hoppe, den stellvertretenden Kommodore des Jagdbombergeschwaders 31, Oberstleutnant Schulte-Bisping, und Major Kuhn, der beim Flugtag in Nörvenich als verantwortlicher Offizier des Geschwaders für die Zusammenarbeit mit der Polizei eingesetzt war.

Der vorstehende Sachverhalt ergibt sich u. a. aus den mit dem Untersuchungsbericht durch den Bundesminister der Verteidigung vorgelegten Unterlagen. Die rechtlichen Würdigungen der Untersuchung des beauftragten Wehrdisziplinaranwaltes wurden auch Inhalt einer Pressemitteilung des Informations- und Pressestabes des Bundesministers der Verteidigung, die am 24. Oktober 1988 veröffentlicht wurde. Die SPD-Fraktion hat erhebliche Zweifel, ob der Bundesminister der Verteidigung mit dieser Pressemitteilung, die ihm als oberstem militärischen Vorgesetzten und Inhaber der Befehls- und Kommandogewalt über die Streitkräfte obliegende Pflicht zur Wahrnehmung der Persönlichkeitsrechte seiner Soldaten und der Vertraulichkeit disziplinarer Ermittlungen gewahrt hat. Sie wertet darüber hinaus die Pressemitteilung, mit der die betroffenen Offiziere ohne rechtfertigenden Grund in der Öffentlichkeit bloßgestellt wurden, als Flucht in die Öffentlichkeit, durch die dem Vorwurf begegnet werden sollte, der damalige Bundesminister Prof. Dr. Scholz wolle das Fehlverhalten hoher Offiziere vertuschen. Daß damit gegen den Grundsatz der Vertraulichkeit disziplinarer Erhebungen gegen die Betroffenen, Oberst Hoppe und Generalmajor a.D. Rimmek, verstoßen wurde, wurde nach unserer Überzeugung billigend in Kauf genommen.

Die SPD-Fraktion ist weiterhin der Auffassung und kann sich hierbei auf ebenfalls bei den Disziplinarakten befindliche Rechtsgutachten anderer Abteilungen des Bundesministeriums der Verteidigung stützen, daß auch Generalleutnant Schmitz und Generalmajor Vieth im Zusammenhang mit ihrem Verhalten während des Flugtages von Nörvenich ein erheblicher disziplinarrechtlich relevanter Vorwurf trifft. Die Feststellung in der Pressemitteilung vom 24. Oktober 1988, es hätten keine Dienstpflichtverletzungen dieser Offiziere festgestellt werden können, ist daher bewußt irreführend. Der damalige Bundesminister Prof. Dr. Scholz hätte allenfalls feststellen können, daß er eine Disziplinarmaßnahme gegen die Generale Schmitz und Vieth nicht für angebracht halte. In diesem Zusammenhang muß hervorgehoben werden, daß Generalmajor Vieth vor dem Untersuchungsausschuß einräumen mußte, daß er mit seiner Entscheidung, den Flugtag von Nörvenich nicht abzubrechen, eindeutig alleine die Verantwortung für diese Entscheidung übernommen hatte. Generalleutnant Schmitz, der Dienstgradhöchste und Dienstälteste vor Ort, der zudem der offizielle Vertreter des Inspekteurs der Luftwaffe vor Ort war, hat diese Fehlentscheidung ausdrücklich gebilligt. Erschwerend kommt hinzu, daß beiden letztverantwortlichen Generalen offensichtlich selbst im nachhinein jedes Unrechtsbewußtsein bezüglich ihres eklatanten Fehlverhaltens fehlte.

Besonders schwer wiegt jedoch, daß die disziplinaren Ermittlungen gegen Oberst Hoppe und Generalmajor a. D. Rimmek zunächst von Generalmajor Vieth in Vertretung des damals in Urlaub befindlichen Kommandierenden Generals der Luftflotte als zuständigem Disziplinarvorgesetzen geführt wurden. Generalmajor Vieth war indessen, wie zweifelsfrei feststeht, befangen und am Entscheidungsprozeß um den Fortgang der Flugveranstaltung von Nörvenich einschließlich des Hallenfestes nach Bekanntgabe der Katastrophe von Ramstein so entscheidend beteiligt, daß er die von ihm eingeleitete Disziplinarangelegenheit unverzüglich zumindest wegen Befangenheit an den Inspekteur der Luftwaffe als nächsten und damit allein zuständigen Disziplarvorgesetzten hätte abgeben müssen. Dies hätten sowohl der damalige Bundesminister Prof. Dr. Scholz als auch der nach seinem Bekunden vor dem Untersuchungsausschuß ausdrücklich hierauf am 2. September 1988 angesprochene Inspekteur der Luftwaffe erkennen und im Rahmen ihrer Dienstaufsicht abstellen müssen.

Gänzlich abwegig war jedoch die vom damaligen Bundesminister Prof. Dr. Scholz getroffene Entscheidung, statt des nach seinem eigenen Erlaß über die Disziplinargewalt von Offizieren zuständigen Inspekteurs der Luftwaffe die Disziplinarangelegenheit gegen die betroffenen Offiziere vom Wehrdisziplinaranwalt bei den Inspekteuren der Marine und des Sanitäts- und Gesundheitswesens führen zu lassen. Mit den Tätigkeiten dieses ansonsten die Funktion eines Rechtsberaters ausübenden Beamten wurde zunächst der Verdacht gegen die beiden beschuldigten Soldaten erhoben, es handele sich bei ihrem Fehlverhalten nicht um ein disziplinarrechtlich, sondern um ein disziplinar-gerichtlich relevantes Verhalten. Zugleich wurde dadurch der Inspekteur der Luftwaffe mittelbar der Befangenheit und möglicher Kumpanei bezichtigt. Unverständlich ist für die SPD-Fraktion schließlich, warum der damalige Bundesminister Prof. Dr. Scholz nicht die ihm als Bundesminister der Verteidigung zustehenden eigenen disziplinaren Ermittlungsorgane mit der Sachaufklärung beauftragte. All dies belegt, daß der damalige Bundesminister Prof. Dr. Scholz auf den öffentlichen Druck, die Gesamtvorgänge umfassend aufzuklären, nicht sachgerecht, fehlerhaft, überzogen und ohne Gespür für Augenmaß und Fürsorge reagierte.

Schließlich geht aus den Akten hervor, daß der beauftragte Wehrdisziplinaranwalt, der von Amts wegen vor den Dienstgerichten zugleich staatsanwaltsähnliche Funktionen auszuüben hat, den Beschuldigten oder Beteiligten mittelbar und unmittelbar Verhaltensempfehlungen gab, die mit seinen Amtspflichten unvereinbar sind. Die SPD-Fraktion kann ein derartiges aufgabenwidriges Verhalten nicht tolerieren. Dadurch wurden die gesamten Ermittlungen in einer Weise beeinflußt, daß der Bundesminister der Verteidigung aufgefordert ist, das gesamte Verfahren neu aufzugreifen und dabei das Verhalten der Ermittlungsorgane einer umfassenden Prüfung zu unterziehen.

XI. Verwaltungsgerichtliche Verfahren im Vorfeld der Nörvenicher Flugveranstaltung

Im Zuge von Protesten von Bürgern und Bürgerinitiativen aus dem regionalen Bereich von Nörvenich stellten sechs Eheleute und zwei Einzelpersonen am 22. August 1988 beim Verwaltungsgericht Köln den Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung gegen die Durchführung des Flugtages in Nörvenich.

Das Verwaltungsgericht Köln und das Oberverwaltungsgericht Münster (auf Beschwerde gegen die erstinstanzliche Entscheidung) wiesen diesen Antrag am 25. bzw. 26. August 1988 kostenpflichtig zurück. Vergl. hierzu im einzelnen die Feststellungen auf den Seiten 132ff.

XII. Arbeitsgruppe der Landesregierung Rheinland-Pfalz und der US-Streitkräfte für die deutsch-amerikanische Zusammenarbeit bei der Gefahrenabwehr

Die Landesregierung Rheinland-Pfalz hatte bereits im Jahr 1986 mit den US-Streitkräften eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit der Zielsetzung gebildet, die Zusammenarbeit auf den Gebieten der Gefahrenabwehr zu intensivieren. Diese Arbeitsgruppe hat eine Mustervereinbarung für „Abkommen über gegenseitige Hilfeleistungen im Brandschutz, in der allgemeinen Hilfe und im Katastrophenschutz" entworfen. Hierdurch sollen die für die Umgebung von Liegenschaften der US-Streitkräfte bestehenden, von Ort zu Ort unterschiedlichen Vereinbarungen über die gegenseitige Hilfeleistung zwischen den jeweiligen Kommandeuren und den im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung zuständigen Gemeinden, kreisfreien Städten und Landkreisen vereinheitlicht und verbessert werden.

Ein Entwurf dieser Mustervereinbarung war im Juli 1988 bereits fertiggestellt und sollte in der Folgezeit mit den Kommandobehörden der US-Streitkräfte, der Bundeswehr sowie den für den Brand- und Katastrophenschutz zuständigen kommunalen Aufgabenträgern abschließend abgestimmt werden. Nach dem Ramsteiner Unfall wurde die Mustervereinbarung unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus diesem Unglück noch einmal überarbeitet. Am 23. August 1989 wurde ein entsprechendes Abkommen vom Minister für Inneres und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz und dem Kommandeur der 17. US-Luftflotte für die in Rheinland-Pfalz stationierten US-Streitkräfte unterzeichnet.

Die Mustervereinbarung sieht vor, daß die US-Streitkräfte künftig die Unterstützung durch deutsche Hilfskräfte bei Veranstaltungen immer mit den deutschen Behörden absprechen, die ihrerseits dann private Hilfsorganisationen einschalten können. Bei der Zusammenarbeit deutscher und amerikanischer Hilfseinheiten soll immer eine gemeinsame Einsatzleitung gebildet werden, die für Maßnahmen außerhalb von US-Liegenschaften unter deutscher Führung stehen soll. Die Zusammenarbeit soll regelmäßig geübt und eine ständige gegenseitige Information über das Hilfeleistungspotential und die Hilfeleistungskonzepte sichergestellt werden. Außerdem sieht die Mustervereinbarung die Erstellung gemeinsamer Alarm- und Einsatzpläne vor. Die Arbeitsgruppe hat hierfür den Entwurf eines zweisprachigen Rahmen-, Alarm- und Einsatzplanes erarbeitet, in dem u. a. Alarmierungs- und Informationsschemata, Meldewege, Meldeinhalt mit Anforderungsstichworten, Alarmanschriften (auch von Dolmetschern), Führungsschemata, Kommunikationsschemata und Einsatzhinweise enthalten sind. Insbesondere ist darin auch die deutsche Konzeption des Leitenden Notarztes berücksichtigt.

Die Beratungen in der gemeinsamen Arbeitsgruppe waren Gegenstand der Vernehmung des Innenministers des Landes Rheinland-Pfalz, Rudi Geil, im Untersuchungsverfahren.

XIII. Länderübergreifende Arbeitsgruppe zur Verbesserung des Katastrophenschutzes

Unter dem Vorsitz des Landes Rheinland-Pfalz prüft derzeit der Bund- Länder- Ausschuß „Rettungswesen" Konzepte zum Einsatz und zur Koordinierung von Luftrettungsmitteln bei einem Massenanfall von Verletzten, insbesondere die Einrichtung einer zentralen Leitstelle für Rettungshubschrauber. Das Land Rheinland-Pfalz hat vorgeschlagen zu überprüfen, ob und inwieweit die Leitstelle des Such- und Rettungsdienstes der Bundeswehr (SAR) in Goch die Aufgabe einer derartigen Koordination übernehmen könnte, wenn aufgrund des Umfanges der Schadenslage nicht nur die regionalen Rettungshubschrauber, sondern auch Luftrettungsmittel aus weiter entfernten Standorten angefordert werden müßten. Durch Beschluß des Bund- Länder-Ausschusses vom 26. April 1989 ist das Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz gebeten worden, mit der Bundeswehr die entsprechenden Verhandlungen aufzunehmen.

XIV. Bund-Länder-Kommission „Luftfahrt"

Unter dem Vorsitz des Bundesministers für Verkehr hat der Bund-Länder-Fachausschuß „Luftfahrt" am 23. September 1988 eine Kommission eingesetzt, die untersuchen soll, welche Arten von Flugvorführungen gefährlich sind und deshalb nicht genehmigt werden dürfen.

Aufgrund der Beratungsergebnisse dieser Kommission hat der Bundesminister für Verkehr am 4. April 1989 „Richtlinien für die Genehmigung von Flugvorführungen bei zivilen Luftfahrtveranstaltungen" erlassen. Diese Richtlinien enthalten neben der Definition der Begriffe Verbands-(Formations-)Flug und Kunstflug auch Regelungen über Lage der Zuschauer- und Vorführungsbereiche sowie der An- und Abflugpisten, spezielle Bestimmungen für Vorführungen strahlgetriebener Flugzeuge, von Luftfahrzeugen mit Propellerantrieb, von Hubschraubern und von Motorseglern.

Danach darf für Vorführungen strahlgetriebener Flugzeuge u. a. kein Kunstflug sowie kein (Formations-)Verbandskunstflug genehmigt werden. (Formations-)Verbandsflüge dürfen in Ausnahmefällen mit bestimmten Auflagen genehmigt werden, die u. a.

eine Mindestflughöhe von 150 m über Grund, das Verbot des Anflugs oder Überflugs der festgelegten Zuschauerbereiche beinhalten und nur parallel zu den festgelegten Zuschauerbereichen und ohne Richtungsänderungen durchgeführt werden dürfen.

Das rheinland-pfälzische Ministerium für Wirtschaft und Verkehr hat — über diese Richtlinien hinausgehend — die für die Genehmigung ziviler Luftfahrtveranstaltungen zuständigen Bezirksregierungen angewiesen, die Mitwirkung von Strahlflugzeugen an Luftfahrtveranstaltungen nicht zu gestatten.

XV. Untersuchung der medizischen Versorgung der Brandverletzten

Der Leiter der berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik Ludwigshafen, Prof. Zellner, führt in Absprache mit der Landesregierung Rheinland-Pfalz eine Untersuchung durch, um eine optimale Versorgung der einzelnen Brandopfer des Flugunglücks von Ramstein aus medizinischer Sicht sicherzustellen. Diese Überprüfungen, die Berichte von über 50 Krankenhäusern — auch in den USA — einbeziehen, sind nach dem Kenntnisstand des Ausschusses noch nicht abgeschlossen.

XVI. Militärische Flugveranstaltungen

Der Bundesminister der Verteidigung hat, obwohl er hierzu durch den Untersuchungsausschuß ausdrücklich aufgefordert worden war, als militärische Luftaufsichtsbehörde noch keine Stellungnahme dazu abgegeben, wie er sich den zulässigen Rahmen künftiger Flugveranstaltungen vorstellt.

Zweiter Abschnitt

Gegenstand der Untersuchung und festgestellter Sachverhalt

1. Unterabschnitt

Die Luftfahrtveranstaltung der 316. US-Air-Division in Ramstein am 28. August 1988

A. Die rechtlichen und tatsächlichen Grundlagen des Genehmigungsverfahrens; Verfahrensabläufe

I. Vorbemerkung

Das Flugzeugunglück in Ramstein machte deutlich, welche katastrophalen Folgen menschliches Versagen bei gefahrengeneigten Veranstaltungen wie einem öffentlichen Flugtag in der Größenordnung von Ramstein und Nörvenich, der erfahrungsgemäß außerordentlich viele Zuschauer anzieht, haben kann. Ob und wie einer solchen Gefahrenlage im Vorfeld der Flugveranstaltung in Ramstein Rechnung getragen worden war, wurde für den Untersuchungsausschuß über die unmittelbaren Ursachen für den Zusammenstoß der Flugzeuge hinaus zu einer zentralen Frage. Dies bestimmte den Ausschuß, besonders auch die Verantwortlichkeiten im Vorfeld des Flugtages von Ramstein nach Möglichkeit umfassend zu untersuchen. Maßgebend für diese auch grundsätzliche parlamentarische Abklärung war für den Untersuchungsausschuß weiterhin die in der Vorgeschichte näher beschriebene öffentliche Diskussion zu einer Reihe von Fragen, die von den Zuständigkeiten des Bundesministers der Verteidigung bis zu den Rechten der Alliierten bei derartigen Flugveranstaltungen reichten.

II. Wesentliche Rechtsgrundlagen

Ausgangspunkt der Untersuchungen war, daß nach deutschem Recht öffentliche Veranstaltungen von Schauvorstellungen mit Luftfahrzeugen einer Genehmigung bedürfen, für die im militärischen Bereich gem. § 30 Abs. 2 LuftVG der Bundesminister der Verteidigung zuständig ist; eine solche Genehmigung darf nur dann erteilt werden, wenn kein Grund zu der Annahme besteht, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Veranstaltung gefährdet werden kann (§ 24 LuftVG).

Daß diese Regelung in § 24 LuftVG auch für Luftfahrtveranstaltungen der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland gelte und daß diese Kompetenzen im Hinblick auf die öffentliche Flugveranstaltung in Ramstein pflichtgemäß wahrgenommen worden seien, hatte der Bundesminister der Verteidigung nach dem Flugunglück von Ramstein wiederholt betont.

Ergänzend zu § 24 LuftVG waren in die parlamentarischen Prüfungen des Untersuchungsausschusses weitere nationale Bestimmungen und auch die völkerrechtlichen Regelungen einzubeziehen, die für Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte gelten oder möglicherweise zum Tragen kommen könnten. In diesem Sinne bezog der Ausschuß in seine Untersuchungen für die Vorbereitung, Genehmigung und Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten alliierten Streitkräfte über die Bestimmungen in §§ 24, 30 LuftVG hinaus insbesondere folgende Regelungen in seine Überlegungen ein (vergl. auch die auszugsweise Wiedergabe der Rechtsvorschriften in Anlage 7 des Berichts):

- Die Luftverkehrsordnung (LuftVO) und die Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO), dabei die einschlägigen Bestimmungen in §§ 6, 8 LuftVO und in §§ 73—75 LuftVZO;
- ergänzend zu den allgemeinen Regeln des Völkerrechts das „Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrags über die Rechtsstellung ihrer Truppen (NATO-Truppenstatut/NTS)" vom 19. Juni 1951 und das „Zusatzabkommen über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen (ZA-NTS)" vom 3. August 1959;
- das NATO-Standardisierungsabkommen 3533 „Sicherheitsvorschriften für Flugvorführungen und statische Ausstellungen" vom 4. Juli 1985 (STANAG 3533);
- die Flugbetriebsweisung des Luftwaffenamtes „Verfahren für die Anmeldung, Genehmigung und Koordinierung" („German Air Force Office — Military Flight Operations Regulations 1/84"; sog. GAFO 1/84);
- die militärische Dienstvorschrift der Luftwaffe der Vereinigten Staaten von Amerika „Air Force Regulations 60-18" (AF Reg 60-18);
- die Zentralen Dienstvorschriften der Bundeswehr „Sicherheitsbestimmungen für Flugveranstaltungen der Bundeswehr" (ZDv 44/31) vom März 1975

und „Flugbetriebsordnung für die Bundeswehr" (ZDv 19/2 — VS-NfD —) vom Dezember 1986.

Das NATO-Truppenstatut regelt — davon ausgehend, daß die Truppen einer Vertragspartei nach Vereinbarung zur Ausübung des Dienstes in das Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei entsandt werden können — die Rechtsstellung dieser Truppen während ihres Aufenthalts dort. Dabei wird hervorgehoben, daß der Beschluß, die Truppen zu entsenden, und die Bedingungen, unter denen sie entsandt werden, auch weiterhin Sondervereinbarungen zwischen den beteiligten Vertragsparteien unterliegen, soweit die Bedingungen nicht in diesem Abkommen festgelegt sind. Artikel II NTS bestimmt, daß eine Truppe und ihr ziviles Gefolge, ihre Mitglieder sowie deren Angehörige die Pflicht haben, das Recht des Aufnahmestaates zu achten (engl.: to respect) und sich jeder mit dem Geiste des NATO-Truppenstatuts nicht zu vereinbarenden Tätigkeit zu enthalten.

Das Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut hat gem. Artikel 1 den Zweck, das NATO-Truppenstatut bezüglich der Rechte und Pflichten der Truppen des Königreichs Belgien, der französischen Republik, Kanadas, des Königsreichs der Niederlande, des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland und der Vereinigten Staaten von Amerika im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu ergänzen.

In Artikel 3 ZA-NTS ist festgelegt, daß die deutschen Behörden und die Behörden der Truppen in Übereinstimmung mit den im Rahmen des Nordatlantikvertrages bestehenden Verpflichtungen der Parteien zur gegenseitigen Unterstützung eng zusammenarbeiten, um die Durchführung des NATO-Truppenstatuts und des Zusatzabkommens sicherzustellen (Kooperationspflicht). Für den Fall, daß bei der Durchführung des NATO-Truppenstatuts und des Zusatzabkommens weder auf örtlicher noch auf regionaler Ebene Einigung zwischen den deutschen Behörden und den Behörden einer Truppe erzielt wird, bestimmt Artikel 3 Abs. 7 ZA-NTS, daß die Angelegenheit an die zuständige oberste Bundesbehörde und an die höhere Behörde der Truppe weitergeleitet wird, sofern nicht im NATO-Truppenstatut oder im Zusatzabkommen ein besonderes Verfahren vorgesehen ist.

In Artikel 46 ZA-NTS ist das Recht der Truppe geregelt, Manöver und andere Übungen im Luftraum in dem Umfang durchzuführen, der zur Erfüllung ihrer Verteidigungsaufgabe erforderlich ist und mit den von dem obersten Befehlshaber der verbündeten Streitkräfte in Europa oder einer anderen zuständigen Behörde der Nordatlantikvertragsorganisation etwa herausgegeben Befehlen oder Empfehlungen übereinstimmt. Für die Ausübung dieses Rechts gelten, soweit nicht in dieser Vorschrift etwas anderes vorgesehen ist, grundsätzlich die deutschen Vorschriften über die Benutzung des Luftraums und die Inanspruchnahme von Anlagen und Einrichtungen der Luftfahrt. Luftmanöver und andere Luftübungen, die den kontrollierten Luftraum berühren und nicht durch normale Flugsicherungsverfahren abgewickelt werden können oder die Herausgabe einer Navigationswarnung erforderlich machen, werden bei den deutschen Behörden rechtzeitig angemeldet.

In Artikel 53 Abs. 1 ZA-NTS ist bestimmt, daß eine Truppe innerhalb der ihrer zur ausschließlichen Benutzung überlassenen Liegenschaften die zur befriedigenden Erfüllung ihrer Verteidigungspflichten erforderlichen Maßnahmen trifft. Hierbei kann die Truppe innerhalb der Liegenschaften auf den Gebieten der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ihre eigenen Vorschriften anwenden, soweit diese gleichwertige oder höhere Anforderungen stellen als das deutsche Recht. Absatz 1 Satz 1 dieser Vorschrift gilt entsprechend für Maßnahmen im Luftraum über den Liegenschaften, vorausgesetzt, daß Maßnahmen, welche Störungen des Luftverkehrs vermeiden sollen, nur in Koordinierung mit den deutschen Behörden getroffen werden.

Gemäß Artikel 57 Abs. 1 ZA-NTS ist eine Truppe berechtigt, mit Land-, Wasser- und Luftfahrzeugen die Grenzen der Bundesrepublik Deutschland zu überqueren sowie sich in und über dem Bundesgebiet zu bewegen. Gemäß Artikel 57 Abs. 3 ZA-NTS gelten die deutschen Verkehrsvorschriften für eine Truppe, soweit nicht in diesem Abkommen etwas anderes bestimmt ist.

Die Zielvorstellung des Übereinkommens gem. STANAG 3533 ist die Standardisierung der Sicherheitsvorschriften für Flugvorführungen und statische Ausstellungen, an denen Luftfahrzeuge mehrerer NATO-Mitgliedstaaten beteiligt sind. Im STANAG 3533 haben sich alle 16 Mitgliedstaaten verpflichtet, diese Regelung einzuhalten und für die an einer Flugvorführung teilnehmenden militärischen Verbände keine Lockerung der Bestimmungen zu akzeptieren. Die festgelegten Sicherheitsstandards dürfen durch den Veranstalter eines öffentlichen Flugtages nicht unterschritten werden. In Teil 1 des STANAG 3533 sind Vorschriften über die Kontrolle und Leitung der Flugvorführungen, über die Einweisung der Teilnehmer und die Sicherheit der Zuschauer enthalten. Es ist insbesondere ein erfahrener Gesamtleiter der Veranstaltung zu bestellen, der die Verantwortung für das von ihm zu genehmigende Flugprogramm und den Erlaß genauer Bestimmungen für die Flugvorführung einschließlich Wettermindestbedingungen und sonstiger Grenzbedingungen für den Flugbetrieb hat. Dem Gesamtleiter obliegt auch die Entscheidung über die Zulassung bestimmter im STANAG 3533 näher beschriebener Flugmanöver und die Festlegung der Mindestflughöhe. Im übrigen enthält das STANAG 3533 eingehende Regelungen zur Einweisung der teilnehmenden Besatzungen, zur Durchführung des Flugbetriebes und zu den dabei einzuhaltenden Sicherheitsauflagen insbesondere gegenüber Zuschauern.

Das Luftwaffenamt erließ im Jahre 1984 in Absprache mit den in der Bundesrepublik Deutschland stationierten alliierten Streitkräften die GAFO 1/84 als eine flugbetriebliche Verfahrensregelung für deren fliegerische Aktivitäten im deutschen Luftraum. Diese Regelung ging aus einem bereits seit dem Jahre 1972 geltenden Anmeldeverfahren für unter dem Sammelbegriff „Luftübungen" zusammengefaßte Flugvorhaben der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland hervor. Im Jahre 1979 wurde eine Anmelde- und Genehmigungspflicht von Flugvorhaben an Wochenenden eingeführt und im Jahre 1982 eine

einheitliche Verfahrensregelung für die Anmeldung und flugbetriebliche Genehmigung besonderer militärischer Vorhaben der Bundeswehr und der verbündeten Streitkräfte im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland herausgegeben. Erstmals im Jahre 1982 sind die Alliierten durch das Luftwaffenamt auf die Genehmigungspflichtigkeit des Flugbetriebs an Wochenenden und Feiertagen sowie auf ggf. erforderliche weitere Genehmigungen bzw. Ausnahmegenehmigungen bei Flugtagen und militärischen Flugschauen hingewiesen worden.

Die ausdrückliche Regelung, daß bestimmte militärische Flugveranstaltungen unter Umständen einer Ausnahmegenehmigung bedürfen, ist erstmals in der GAFO 1/84 festgelegt.

Die GAFO 1/84, die als Rechtsgrundlage das Luftverkehrsgesetz nennt, beschreibt ihre Zielsetzung u. a. wie folgt:

„Die folgenden Verfahren für die Anmeldung, Genehmigung und Koordinierung der militärischen Flugaktivitäten im Luftraum über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland sollen

a. durch Vermeiden von Luftraumüberlastungen zur Flugsicherheit beitragen,

b. die durch Militärflugzeuge verursachte Lärmbelästigung auf ein Minimum beschränken,

c. die Entflechtung verschiedener sich überschneidender Übungsvorhaben ermöglichen,

d. die erforderlichen Ausnahmen von ständigen Anweisungen und Vorschriften erleichtern,

e. die Koordinierung der Aktivitäten innerhalb des überwachten Luftraums verbessern,

f. die bestmögliche Nutzung des verfügbaren Luftraums fördern,

g. die Veranlassung und rechtzeitige Bekanntgabe der erforderlichen Luftraumreservierungen und Luftfahrtwarnungen ermöglichen,

h. es dem BMVg und dem Luftwaffenamt — Dezernat Militärischer Flugbetrieb — ermöglichen,

(1) die Öffentlichkeit rechtzeitig und umfassend über die jeweiligen militärischen Flugaktivitäten zu unterrichten,

(2) die Reaktionen der betroffenen Bevölkerung zu beurteilen,

(3) die dadurch ausgelösten Beschwerden unverzüglich und entsprechend zu beantworten.

Das Ziel der Bewertung des Genehmigungsgegenstandes fehlt vollständig in diesem Aufgaben- und Zielsetzungskatalog.

Der Untersuchungsausschuß hielt es im Rahmen seiner Beweisaufnahme bei der Bewertung von Rechts- und Sicherheitsfragen auch für notwendig, die o. a. Dienstvorschrift der US-Luftwaffe AF Reg. 60-18 heranzuziehen. Diese enthält verbindliche Regelungen für die Vorbereitung und Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen, insbesondere zusätzliche Sicherheitsbestimmungen zum STANAG 3533 und Einzelheiten zur Organisation der Flugtage. Die AF Reg. 60-18 entspricht damit für die US-Luftwaffe der für die Bundeswehr und den Bereich der Bundesrepublik Deutschland geltenden nationalen Vorschrift ZDv 44/31.

Inwieweit die beschriebenen Rechtsgrundlagen bei der Beantwortung von erheblichen Fragen im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Genehmigung und Durchführung des Flugtages von Ramstein von Bedeutung sind, wird noch in den verschiedenen Teilen des Berichts zu Ramstein dargestellt. Die Klärung der Frage, ob und inwieweit die aufgeführten Rechtsvorschriften auf alliierte Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik anzuwenden sind, nahm einen erheblichen Zeitraum der Arbeit des Untersuchungsausschusses in Anspruch. Die damit zusammenhängenden komplexen Rechtsfragen wurden sowohl von den angehörten Sachverständigen als auch von den Juristen des Bundesministeriums der Verteidigung unterschiedlich beurteilt. Die Auffassungen reichten von der Feststellung, alliierte Luftfahrtveranstaltungen unterlägen keiner Genehmigungspflicht durch deutsche Behörden, über die Bejahung der Genehmigungspflicht bei eingeschränktem Prüf- und Entscheidungsspielraum bis zur umfassenden Prüf- und Genehmigungspflicht aller Einzelheiten eines Flugtages, insbesondere der beabsichtigten Flugvorführungen.

Bei diesen unterschiedlichen Rechtspositionen wird deutlich, warum es der Untersuchungsausschuß für unumgänglich hielt, in diesem Bereich erfahrene Rechtswissenschaftler bei seinen parlamentarischen Untersuchungen hinzuzuziehen. Um die Aussagen dieser Sachverständigen nicht nur in ihrer grundsätzlichen rechtlichen Bedeutung, sondern auch in Zuordnung zu den Verfahrensabläufen im Vorfeld der Flugveranstaltung in Ramstein zu verdeutlichen, werden zunächst die Untersuchungsergebnisse in tatsächlicher Hinsicht näher dargestellt. Dabei soll zugleich aufgezeigt werden, in welchem Zusammenhang die einzelnen Verwaltungsvorgänge zum eigentlichen Genehmigungsverfahren gem. § 24 LuftVG stehen.

III. Feststellungen zu den Verwaltungsabläufen und den Vorgängen im Zusammenhang mit der Genehmigung der Flugveranstaltung in Ramstein

Zu den Verwaltungsabläufen im Vorfeld der Flugveranstaltung in Ramstein im Verantwortungsbereich von US-Dienststellen einerseits und des Bundesministeriums der Verteidigung andererseits lassen sich auf der Grundlage der beigezogenen Akten und der durch den Untersuchungsausschuß angehörten Zeugen folgende Feststellungen treffen:

1. Die Billigung des Flugtages durch US-Dienststellen

Das Hauptquartier der Luftstreitkräfte der USA in Europa (HQ USAFE) beantragte mit Fernschreiben vom 17. Dezember 1987 beim Oberkommandierenden der

Streitkräfte der USA in Europa (USCINCEUR) die Zustimmung zum Gesamtprogramm der für das Jahr 1988 von der USAFE geplanten Luftfahrtveranstaltungen in Europa. Zugleich wurde um Erlaubnis gebeten, mit den US-Botschaften in insgesamt 17 — größtenteils der NATO angehörenden, aber auch neutralen — Staaten Kontakt aufzunehmen, um die Teilnahme von deren Streitkräften an den geplanten Luftfahrtveranstaltungen zu erreichen. USCINCEUR erteilte mit Fernschreiben vom 13. Januar 1988 die Genehmigung zu dieser Jahresplanung, einschließlich der Veranstaltung in Ramstein. Die genehmigte Jahresliste 1988 enthielt neben 9 nichtöffentlichen Flugtagen und einem Freundschaftsfest (ohne Flugvorführungen) insgesamt 14 öffentliche Flugtage in Europa. In der Bundesrepublik Deutschland waren öffentliche Flugtage für den 28./29. Mai 1988 in Berlin-Tempelhof, für den 5. Juni 1988 in Hessisch-Oldendorf, für den 26. Juni 1988 auf der US-Luftwaffenbasis Rhein-Main in Frankfurt und für den 28. August 1988 in Ramstein vorgesehen. An den Fernschreiben vom 17. Dezember 1987 und vom 13. Januar 1988 wurde das Luftwaffenamt in Köln/Wahn nachrichtlich beteiligt.

Aus der Diktion „Genehmigung" im Fernschreiben vom 13. Januar 1988 geht klar hervor, daß für die US-Streitkräfte der eigentliche Genehmigungsgang abgeschlossen war. Eine deutsche „Genehmigung" der öffentlichen Flugtage der Bündnisstreitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland wurde offenbar weder angestrebt noch für erforderlich gehalten.

2. Die „Anmeldung" der Flugveranstaltung in Ramstein

Am 1. Februar 1988 teilte das HQ USAFE anhand einer Liste die in Europa beabsichtigten Flugveranstaltungen den zu beteiligenden deutschen und ausländischen militärischen Dienststellen mit; in der Bundesrepublik Deutschland erhielt das Luftwaffenamt diese Liste. Das betreffende Fernschreiben, das Ort und Datum von insgesamt 25 Flugveranstaltungen in Europa enthielt, lautet in den hier maßgeblichen Passagen wie folgt:

Subj: 1988 USAFE open/closed house schedule

Betr.: Programm der US-Luftstreitkräfte in Europa (USAFE) über Tage der offenen Tür/nichtöffentliche Veranstaltungen

1. USCINCEUR ECPAO has concurred with the CINCUSAFE approved 1988 USAFE open/closed house program as requested.
(USCINCEUR Abteilung Öffentlichkeitsarbeit des US-Oberkommados Europa (ECPAO) hat dem vom Oberbefehlshaber der US-Luftstreitkräfte in Europa (CINCUSAFE) genehmigten USAFE-Programm über Tage der offenen Tür/nichtöffentliche Veranstaltungen für 1988 wie beantragt zugestimmt.)

2. The approved 1988 USAFE open/closed house schedule follows:
(Der genehmigte USAFE-Plan über Tage der offenen Tür/nichtöffentliche Veranstaltungen für das Jahr 1988 ist wie folgt:)

28—29 May Tempelhof Central Airport,GE
. . .

5 June Hessisch-Oldendorf AS, GE
. . .

26 June Rhein-Main AB, GE
. . .

28 August Ramstein AB, GE

Es handelt sich dabei klar erkennbar lediglich um eine Mitteilung (notification), keinesfalls um einen „Antrag" (request) und und schon gar nicht um eine „Bitte um Genehmigung" (request for approval).

Diese Mitteilung gegenüber dem Luftwaffenamt entsprach der in Ziffer 2.1.3 der GAFO 1/84 getroffenen Regelung. Danach müssen Aktivitäten im Rahmen beabsichtigter Flugveranstaltungen auf Militärflugplätzen oder die Beteiligung von Militärflugzeugen an solchen Veranstaltungen auf zivilen Flughäfen/Flugplätzen dem Luftwaffenamt (militärischer Flugbetrieb, nachrichtlich FS F-COMIL; Coordination Center for military airspace utilization) schnellstmöglich, spätestens jedoch am 31. März des betreffenden Jahres mitgeteilt werden („notification"); zugleich wird in dieser Vorschrift hervorgehoben, daß diese Mitteilung keinen Antrag (request) auf Ausnahmegenehmigung (waiver) ersetze.

Im Sinne der bereits beschriebenen Zielvorstellung der GAFO 1/84 werden die so mitgeteilten öffentlichen und nichtöffentlichen Flugveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland vom Luftwaffenamt nach den im wesentlichen übereinstimmenden Aussagen der Zeugen Generalleutnant Schmitz (Amtschef Luftwaffenamt), Oberst i. G. Vogler, Oberst i. G. Merkle, Oberst a. D. Purucker und Oberstleutnant Schöllhorn (alle Führungsstab der Luftwaffe) unter folgenden Gesichtspunkten geprüft:

- Mögliche zeitliche oder räumliche Überschneidungen mit anderen Vorhaben;
- notwendige Änderungen der Luftraumstruktur;
- notwendige Ausnahmegenehmigung vom Flugverbot an Wochenenden und Feiertagen;
- Beeinträchtigung von Ballungsgebieten;
- sonstige Anträge auf Ausnahmeregelungen von Flugbetriebsvorschriften.

Aufgrund der Beweisaufnahme steht fest, daß der zuständige Offizier (Dezernent) üblicherweise das Ergebnis seiner flugbetrieblichen Überprüfungen mit einer entsprechenden Empfehlung dem zuständigen Referat des Führungsstabes der Luftwaffe im Bundesministerium der Verteidigung (Fü L III 4) vorträgt. Sofern sich aus dieser Prüfung flugbetriebliche Vorbehalte gegen das Vorhaben ergeben, werden sie nach Maßgabe des Bundesministers der Verteidigung durch das Luftwaffenamt den alliierten Kommandobehörden informell mit der Zielvorstellung einer kooperativen Einigung mitgeteilt.

Die Mitteilung („notification") der USAFE vom 1. Februar 1988 wurde im Luftwaffenamt (LwA-A III 3) vom zuständigen Dezernenten, Oberstleutnant Kroll, nach Maßgabe der dargelegten Kriterien geprüft. Das

Ergebnis seiner Prüfungen trug Oberstleutnant Kroll dem zuständigen Bearbeiter im Bundesministerium der Verteidigung (Fü L III 4), Oberstleutnant Schöllhorn, am 29. April 1988 vor. Grundlage für die Erörterung war die von Oberstleutnant Kroll gefertigte Liste mit 15 angemeldeten militärischen und weiteren zivilen Flugveranstaltungen und eine Navigationskarte mit dem Maßstab 1 : 500 000, in der die zivilen Flugveranstaltungsorte gekennzeichnet waren. Davon waren 11 militärische Flugveranstaltungen öffentlich, von denen 7 — so auch die geplante Flugveranstaltung in Ramstein — in den Zuständigkeitsbereich von Oberstleutnant Schöllhorn fielen. Oberstleutnant Schöllhorn kam aufgrund des Vortrages des Vertreters des Luftwaffenamtes zu dem Ergebnis, daß gegen die Veranstaltung in Ramstein von deutscher Seite keine Einwände bestünden. Eine schriftliche „Genehmigung" erfolgte nicht, da es offenbar zu keinem Zeitpunkt, auch vorher nicht, ein solches schriftliches Genehmigungsverfahren gegeben hat.

Wegen der Bedeutung, die diese dienstliche Besprechung auch für das Vorliegen einer Genehmigung der Flugveranstaltung in Ramstein gem. § 24 LuftVG hat, hat sich der Ausschuß eingehend mit den Einzelheiten dieses Gesprächs und den Rechtsauffassungen, Überzeugungen und Beweggründen befaßt, die Oberstleutnant Schöllhorn bei dieser Besprechung geleitet haben (vgl. hierzu IV 5)

3. Ausnahmegenehmigungen für den Flugbetrieb

Nach Ziffer 2.2 der GAFO 1/84 wird für bestimmte fliegerische Aktivitäten eine Ausnahmegenehmigung benötigt; dies sind Aktivitäten, die

a) eine nur für den militärischen Luftverkehr geltende zeitweilige Änderung der Luftraumstruktur erfordern;

b) das Abweichen von bestehenden militärischen Flugregeln und Vorschriften bedingen;

c) Flugbetrieb an Wochenenden und Feiertagen darstellen, für den eine (generelle) Ausnahmegenehmigung nicht besteht.

Die erforderliche Ausnahmegenehmigung ist durch den Führungsstab der Luftwaffe im Bundesministerium der Verteidigung zu erteilen. Entsprechende Anträge sind zu a) und b) mindestens 8 und zu c) 2 Wochen im voraus beim Luftwaffenamt zu stellen. Die Ausnahmegenehmigung bedarf einer schriftlichen Bestätigung durch das Luftwaffenamt (GAFO-MilFltOps).

Die geplanten fliegerischen Aktivitäten werden in einer Nachricht für Luftfahrer (NOTAM) durch die Bundesanstalt für Flugsicherung rechtzeitig vor der Veranstaltung veröffentlicht.

Entsprechend diesen Verfahrensregelungen richtete USAFE am 15. Juli 1988 ein Fernschreiben an das Luftwaffenamt, in dem unter dem Betreff „Special Activities in the Airspace of FRG" (Sonderaktivitäten im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland) der Flugtag in Ramstein am 27./28. August 1988 aufgeführt war. Das Luftwaffenamt veranlaßte bereits bis zum 20. Juli 1988 den entsprechenden Warnhinweis für Luftfahrer (NOTAM). Dementsprechend erfolgte die Bekanntgabe mit VFR Bulletin, Ausgabe 16/88, durch die Bundesanstalt für Flugsicherung. Eine vorherige zustimmende Entscheidung des Führungstabs der Luftwaffe, wie zwingend vorgeschrieben, erfolgte nicht. Die Besprechung am 29.04.1988 kann dafür nicht in Anspruch genommen werden, da zu diesem Zeitpunkt der „Antrag auf Ausnahmegenehmigung" vom 15.7.1988 noch nicht bei den deutschen Behörden vorlag.

Der zuständige Bearbeiter im Luftwaffenamt, Oberstleutnant Kroll, unterrichtete in mehreren Telefongesprächen Anfang August 1988 HQ USAFE, daß gegen den Umfang des im Augustprogramm vorgesehenen Wochenendflugbetriebes der USAFE keine Bedenken bestünden. Dies meldete er nachträglich auch Oberstleutnant Schöllhorn auf dessen Anfrage am 18. August 1988 und kündigte außerdem eine schriftliche Bestätigung dieser Empfehlung an, die jedoch nicht erfolgte. Dieser Sachverhalt ergibt sich für den Untersuchungsausschuß aus einem Vermerk von Oberstleutnant Kroll vom 19. September 1988 und aus der Vernehmung von Oberstleutnant Schöllhorn. In diesem Punkt handelte das Luftwaffenamt also eigenmächtig, ohne die Entscheidung des Führungstabs der Luftwaffe einzuholen. Der Führungsstab der Luftwaffe hat allerdings auch nachträglich nicht widersprochen.

4. Teilnahme von Einheiten der Bundeswehr

Zu militärischen Flugveranstaltungen werden üblicherweise fliegende Verbände befreundeter oder neutraler Staaten mit der Bitte eingeladen, die Öffentlichkeitsarbeit durch Flugvorführungen oder Ausstellungen am Boden zu unterstützen. So wirken auch Formationen oder einzelne Luftfahrzeuge der Bundeswehr regelmäßig an Flugveranstaltungen ausländischer Streitkräfte — ebenso wie an Flugtagen ziviler Veranstalter — im Inland und befreundeten Ausland — mit.

Mit Schreiben vom 9. Februar 1988 wandte sich die US-Botschaft in der Bundesrepublik Deutschland durch ihren verantwortlichen Verbindungsoffizier an das Fachreferat des Führungsstabes der Luftwaffe, Fü L III 3, und bat um die Beteiligung von Luftfahrzeugen der Luftwaffe für bestimmte Flugveranstaltungen der US-Luftwaffe. Das Fachreferat Fü L III 3 legte mit Verfügung vom 8. April 1988 gegenüber dem Luftflottenkommando, dem Luftwaffenunterstützungskommando und dem Luftwaffenamt den gesamten fliegerischen Einsatz der Luftwaffe im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit im Gesamtprogramm 1988 fest. Dieses auf der Weisung für die Luftwaffe Nr. 3301 (BMVg — Fü L III 3 — vom 4.3.1987) beruhende Gesamtprogramm 1988 bestimmte den geplanten umfänglichen Einsatz von Luftfahrzeugen der Luftwaffe bei öffentlichen und nichtöffentlichen Flugveranstaltungen für den nationalen und internationalen Bereich. Einbezogen in das Programm waren die geäußerten Unterstützungswünsche der US-Luftwaffe, anderer NATO-Staten, der Schweiz und des Deutschen Aero-Clubs. Auf der Grundlage der Jahresplanung, die mit dieser Wei-

sung aus dem Führungsstab der Luftwaffe vom 8. April 1988 festgelegt worden war, teilte das Luftflottenkommando — A III 4 d — am 29. April 1988 dem Verbindungskommando der Luftwaffe zum Hauptquartier der US-Luftwaffe in Europa die festgelegten Unterstützungseinsätze der deutschen Luftwaffe an Flugveranstaltungen der USAFE mit. Dabei wurden die einzelnen Einsätze nach Zeit, Ort, Art und Anzahl konkretisiert. Für die Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988 in Ramstein wurde seitens der Luftwaffe der Überflug von 12 Tornados, die Luftbetankung mit 2 Tornados, der Überflug von 4 Phantom F-4 F und fliegerische Einzeldemonstrationen jeweils einer Phantom F-4 F, eines Tornados und die eines Alpha-Jets festgelegt.

Ein Nebenabdruck des o.a. Schreibens des Führungsstabes der Luftwaffe vom 8. April 1988 wurde — wie auf dem zitierten Schreiben vermerkt ist — dem Verbindungsoffizier der USAFE bei der amerikanischen Botschaft übersandt.

Die Marine nahm an der statischen Waffenschau beim Flugtag in Ramstein mit zwei Tornados des Marinefliegergeschwaders 2 — den sogenannten „Vikings" — und das Heer mit einem Verbindungshubschrauber BO 105 sowie 3 Ketten-Kfz teil.

5. Chronologische Übersicht

Zur besseren Übersicht über diesen komplexen Sachverhalt sollen die vorstehend unter III 1 — 4 geschilderten Vorgänge im folgenden nochmals chronologisch kurz zusammengefaßt werden:

17.12.1987 HQ USAFE meldet seine eigenen fliegerischen Veranstaltungen für das Jahr 1988 im Rahmen eines Gesamtprogramms an USCINCEUR (einschließlich Ramstein) und erbittet dessen Zustimmung sowie die Erlaubnis, nun mit 17 anderen (zumeist NATO-)Staaten Kontakt bezüglich ihrer Teilnahme aufzunehmen Nachrichtliche Beteiligung Luftwaffenamt.

21. 1.1988 Aufgrund von Eingaben gegen die Flugveranstaltung in Ramstein führt Fü L III 4 mit HQ USAFE (Pressestelle) ein Telefongespräch.

31. 1.1988 Die erbetene Genehmigung von von USCINCEUR erteilt. Nachrichtliche Beteiligung Luftwaffenamt.

1. 2.1988 HQ USAFE (Pressestelle — Abteilung Öffentlichkeitsarbeit) teilt die vom USCINCEUR gebilligten Vorhaben für das Jahr 1988 dem Luftwaffenamt mit. Ziel war die Notification bezüglich der flugbetrieblichen Koordination auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland.

9. 2.1988 Das Verbindungsbüro der HQ USAFE bei der US-Botschaft bittet den Fü L um die Teilnahme von Flugzeugen der Bundeswehr an verschiedenen US-Veranstaltungen (einschließlich Ramstein) im Jahr 1988.

15./16.2.1988 Fü L III 4 führt anläßlich von Eingaben gegen die Flugveranstaltung in Ramstein weitere Telefongespräche mit HQ USAFE (Pressestelle).

8. 4.1988 Fü L III 3 prüft, entscheidet und befiehlt dem zuständigen Luftflottenkommando, an welchen Flugveranstaltungen (einschließlich Ramstein) deutsche Luftfahrzeuge in welchem Umfang teilnehmen sollen. Dieser Befehl wird dem Inspekteur der Luftwaffe am 11.4.1988 nachträglich zur Kenntnis vorgelegt.

15. 4.1988 Der Organisationsbefehl zur Durchführung des Flugtages in Ramstein wird vom, Hauptquartier der 316. US-Air-Division herausgegeben. Daraus geht hervor, daß eine deutsche „Genehmigung" nicht mehr erwartet wird.

29. 4.1988 Das Luftwaffenamt trägt dem Fü L III 4 sämtliche für das Jahr 1988 geplanten zivilen und militärischen Flugveranstaltungen, darunter auch die des HQ USAFE, und das Ergebnis seiner flugbetrieblichen Prüfungen mündlich vor. Beide Bearbeiter sehen keinen Anlaß, Einwände gegen diese Vorhaben (einschließlich Ramstein) zu erheben. Eine schriftliche oder mündliche Weitergabe einer „Genehmigung" an den „Antragsteller" erfolgte nicht.

29. 4.1988 Unabhängig davon teilt das zuständige Luftflottenkommando (entsprechend dem Befehl des Fü L III 3 vom 8.4.1988) HQ USAFE mit, an welchen US-Veranstaltungen im Jahre 1988 sich die Luftwaffe beteiligen werde.

15. 7.1988 Die 316. Air-Division beantragt beim Luftwaffenamt fernschriftlich die Ausnahmegenehmigung für den Wochenendflugbetrieb und die Veröffentlichung des NOTAM für die Flugveranstaltung in Ramstein.

20. 7.1988 Das Ramstein betreffende NOTAM wird von der Bundesanstalt für Flugsicherung veröffentlicht.

27. 7.1988 HQ USAFE informiert das Luftwaffenamt über seine Aktivitäten im August 1988 betreffend Flugveranstaltungen (einschließlich „Ramstein").

Das Luftwaffenamt informiert HQ USAFE fernmündlich Anfang August 1988 darüber, daß gegen den Wochenend-Flugbetrieb am 28. August 1988 in Ramstein keine Einwände bestehen. Die zwingend vorgeschriebene schriftliche Bestätigung über die Erteilung der Ausnahmegenehmigung erfolgt nicht.

IV. Feststellungen zum Genehmigungsverfahren gem. § 24 LuftVG

1. Das Ergebnis der Beweisaufnahme zur Rechtslage durch Beiziehung von juristischen Sachverständigen

Aus den bereits näher dargelegten Gründen hörte der Untersuchungsausschuß die Sachverständigen Prof. Dr. Schröder und Prof. Dr. Randelzhofer, beide Freie Universität Berlin, und den Richter beim Verwaltungsgericht Düsseldorf, Dr. Deiseroth. Diese Sachverständigen wurden im wesentlichen zu den Rechtsgrundlagen für Flugveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland unter Einbeziehung der Rechte der alliierten Streitkräfte, zu den Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten für die Genehmigung und Durchführung von Flugtagen der NATO-Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland und zur Praxis bisheriger Genehmigungsverfahren gehört. Der Ausschuß beauftragte ferner Prof. Dr. Klein, Universität Mainz, mit der Erstellung eines schriftlichen Gutachtens:

„Zu den Rechten der Bündnisstreitkräfte, insbesondere der Luftstreitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika, im Zusammenhang mit Flugveranstaltungen gem. § 24 LuftVG, der Luftverkehrsordnung und der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung und den Besonderheiten der Genehmigungsverfahren, den Auflagen und Sicherheitsabständen von Flugveranstaltungen unter Berücksichtigung aller Rechtsgrundlagen."

Prof. Dr. Schröder hat zu den vorgegebenen Beweisgegenständen gegenüber dem Untersuchungsausschuß u. a. folgendes dargelegt:

Zweck des § 24 Luftverkehrsgesetz sei der Schutz der Öffentlichkeit bei der Annäherung an eine gefahrengeneigte Tätigkeit, wie sie mit der Luftfahrt verbunden sein könne. Demgemäß sei in jedem Fall zu prüfen, ob auf dem Gelände, das der öffentlichen Betrachtung von Luftfahrtveranstaltungen zugänglich gemacht werde, Gefährdungen durch die Luftvorführung zu erwarten seien. Zu prüfen sei nicht das Programm der Vorführung als solches, sondern vielmehr die Frage, welche Gefahren von diesem Programm für die Zuschauer ausgehen könnten . . .

Gemäß Artikel 53 Abs. 1 Satz 1 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut könnten die fremden Truppen auf den ihnen zur ausschließlichen Benutzung überlassenen Liegenschaften die zur befriedigenden Erfüllung ihrer Verteidigungspflichten erforderlichen Maßnahmen treffen. Gemäß Absatz 2 desselben Artikels gelte dies auch entsprechend im Luftraum über den Liegenschaften. Eine Pflicht zur Beteiligung deutscher Behörden bestehe nur bei Maßnahmen, die zu Störungen des Luftverkehrs führen könnten. Dann sei ein besonderes Verfahren durchzuführen, das vom Luftwaffenamt in Abstimmung mit den fremden Streitkräften in der militärischen Flugbetriebsvorschrift 1/84 (GAFO 1/84) niedergelegt sei. Es sehe u. a. die Anmeldung der Veranstaltung und die Herausgabe eines NOTAMs als Information für die übrigen Luftfahrer vor. Dieses Verfahren diene ausschließlich der Warnung der übrigen Luftfahrer vor dieser Veranstaltung. Es begründe keinen Genehmigungsvorbehalt zugunsten der Bundesrepublik Deutschland. Die zur Zeit gültige militärische Flugbetriebsvorschrift 1/84 sehe demgemäß vor, daß Flugveranstaltungen dem Luftwaffenamt nur angemeldet würden, vorbehaltlich der Beantragung einer Ausnahmegenehmigung vor allem vom Wochenendflugverbot. Innerhalb der ihnen überlassenen Liegenschaften stehe es den fremden Truppen frei, auf den Gebieten der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ihre eigenen Vorschriften anzuwenden, soweit sie gleichwertige oder höhere Anforderungen stellten als das deutsche Recht.

Die von der fremden Truppe bei einer solchen Veranstaltung zu beachtenden Regeln, die die öffentliche Sicherheit und Ordnung gewährleisten sollten, seien für die NATO-Streitkräfte in dem Standardisierungsabkommen (STANAG) 3533 in der Fassung vom 20. Juni 1984 einheitlich festgelegt. Sie seien von der Bundesrepublik Deutschland durch die Ratifizierung dieser Vereinbarung als gleichwertig mit dem deutschen Recht anerkannt worden. Demgemäß hätten die Vereinigten Staaten bei dem Flugtag in Ramstein von der Anwendung deutscher Vorschriften für die öffentliche Sicherheit und Ordnung absehen können. Die Einholung einer deutschen Genehmigung sei nicht erforderlich gewesen. Für die luftakrobatischen Vorführungen der italienischen Luftfahrer im Luftraum über dem Flugplatz Ramstein gelte dementsprechend, daß gem. Artikel 53 Abs. 2 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut ihre Zulassung für Vorführungen im Luftraum über der den Vereinigten Staaten überlassenen Liegenschaft von den amerikanischen Dienststellen zu genehmigen gewesen sei. Nur bei erwarteten Auswirkungen, die über die den Vereinigten Staaten überlassene Liegenschaft hinausgehen würden, hätten gem. Absatz 5 (Unterabsatz c) des Unterzeichnungsprotokolls zum Zusatzabkommen zu Artikel 53 zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung deutsche Behörden beteiligt werden müssen.

Wie das Bundesverfassungsgericht in seinem Beschluß vom 29. Oktober 1987 unter Hinweis auf die allgemeinen Regeln des Völkerrechts in Erinnerung gerufen habe, werde durch Artikel II des NATO-Truppenstatuts eine fremde Truppe in verfahrensrechtlicher Hinsicht nicht der Hoheitsgewalt der Bundesrepublik Deutschland unterworfen. Es bestehe daher grundsätzlich kein Anspruch der Bundesrepublik gegenüber den fremden Truppen, ihre Genehmigung einzuholen. Erforderlichenfalls erteilten Behörden des Entsendestaates Genehmigungen unter Beachtung des deutschen Rechts. Einer Zuständigkeit des Bundesministers der Verteidigung für die Erteilung einer Genehmigung eines Flugtages der Vereinigten Staaten stehe also nach den Regeln des Völkerrechts Artikel II des NATO-Truppenstatuts entgegen.

Der Sachverständige Dr. Deiseroth hat bei seiner Anhörung vor dem Untersuchungsausschuß folgenden Standpunkt vertreten:

Militärische Flugtage der Bundeswehr und der Stationierungsstreitkräfte in der Bundesrepublik seien gem. § 24 LuftVG genehmigungspflichtig. Die Stationierungsstreitkräfte seien nach den bestehenden völkerrechtlichen und innerstaatlichen Rechtsvorschriften verpflichtet, sich an die Entscheidung der zuständigen deutschen Behörde (Bundesminister der Verteidigung) über die Genehmigung oder Ablehnung ihres Antrages nach § 24 LuftVG zu halten. Eine Nichtbeachtung — sei es der die Genehmigungspflicht statuierenden Rechtsvorschriften, sei es der administrativen Einzelakte der zuständigen Behörde — wäre rechtswidrig und würde ein völkerrechtliches Delikt darstellen.

Eine andere rechtliche Bewertung lasse sich auch nicht herleiten

- aus den alliierten Vorbehaltsrechten, weil diese auf Angelegenheiten im Bezug auf Berlin und auf Deutschland als Ganzes einschließlich der Wiedervereinigung Deutschlands und einer friedensvertraglichen Regelung beschränkt seien;
- aus Artikel 57 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut, weil diese Vorschrift den Stationierungsstreitkräften zwar besondere Rechte bei der Nutzung des deutschen Luftraums einräume, sie jedoch auf die Einhaltung der deutschen Verkehrsvorschriften verpflichte; das Bundesverfassungsgericht habe in seiner Entscheidung vom 29. Oktober 1987 unterstrichen, daß der Begriff der Verkehrsvorschriften in Artikel 57 Abs. 3 ZA-NTS weit zu verstehen sei und auch Einzelakte der vollziehenden Gewalt umfasse, die die Teilnahme am Verkehr zu Lande, zu Wasser oder in der Luft konkret beträfen;
- aus Artikel 53 des ZA-NTS, wonach die Stationierungsstreitkräfte sowohl auf den ihnen überlassenen Liegenschaften als auch im Luftraum darüber „die zur befriedigenden Erfüllung ihrer Verteidigungspflichten erforderlichen Maßnahmen treffen" könnten. Ungeachtet der Frage, welche Maßnahmen die ausländischen Streitkräfte in der Bundesrepublik im Einzelfall in diesem Zusammenhang für erforderlich halten könnten und dürften, bleibe jedoch festzustellen, daß sie bei der Planung, Genehmigung und Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen gem. Artikel 57 Abs. 3 in dem oben dargelegten Umfang an die deutschen (Luft-)Verkehrsvorschriften gebunden seien.

Zu den materiellen Genehmigungsvoraussetzungen nach § 24 LuftVG hat der Sachverständige Dr. Deiseroth im einzelnen folgendes ausgeführt:

Der für die Genehmigung alliierter Flugtage zuständige Bundesminister der Verteidigung habe für die Beurteilung, ob die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch die Flugveranstaltung gefährdet werden könne, eine Gefahrenprognose anzustellen. Dabei sei der Rang der gefährdeten Rechtsgüter, das Ausmaß ihrer Bedrohung und die Beherrschbarkeit der Situation entscheidend. Dies setze eine sorgfältige Ermittlung des mit der Durchführung der Luftfahrtveranstaltung bzw. auch beabsichtigter Kunstflüge verbundenen objektiven Gefährdungspotentials voraus. Eine rechtsfehlerfreie Gefahrenprognose sei ohne genaue Kenntnis aller Programmbestandteile nicht möglich. Anhand des genauen vollständigen Vorführprogramms müsse die Bewertung der potentiellen Risikofaktoren erfolgen.

Bei der Genehmigungsentscheidung über Luftfahrtveranstaltungen der Stationierungsstreitkräfte sei das NATO-Standardisierungsübereinkommen (STANAG Nr. 3533) zu beachten. Darin sei ausdrücklich geregelt, daß die Sicherheit der Zuschauer stets an erster Stelle stehen müsse. Das STANAG 3533 zwinge die zuständige deutsche Behörde nicht, Luftfahrtveranstaltungen i.S. des § 24 LuftVG zu genehmigen und nach § 8 LuftVO Kunstflüge der Stationierungsstreitkräfte zuzulassen. Das STANAG enthalte Mindeststandards, die nicht alle entscheidungserheblichen Probleme abdeckten und nicht abschließend seien. Das STANAG ziele lediglich darauf, Lockerungen, also Abweichungen zu Lasten der Sicherheit, zu vermeiden.

Prof. Dr. Randelzhofer legte dem Untersuchungsausschuß seine Rechtsauffassung zu den angesprochenen Fragen wie folgt dar:

Die maßgeblichen Rechtsgrundlagen für Flugtage der Stationierungsstreitkräfte ergäben sich aus Völkergewohnheitsrecht, dem NATO-Vertrag, dem NATO-Truppenstatut (NTS), dem Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut (ZA-NTS) dem Standardisierungsabkommen STANAG 3533 sowie dem LuftVG (nicht dagegen aus der LuftVO).

Ausländische Truppen, die mit Zustimmung des Aufenthaltsstaates auf dessen Territorium stationiert seien, würden nach Völkergewohnheitsrecht Immunität gegenüber den Gerichten und Behörden des Aufenthaltsstaates genießen.

Gegen die Beseitigung der Immunität der Stationierungsstreitkräfte i. S. einer generellen Unterstellung unter die Rechtsordnung des Aufenthaltsstaates spreche auch das Kooperationsprinzip, das grundlegende Prinzip zwischen den NATO-Staaten und in Artikel 3 ZA-NTS besonders hervorgehoben.

Dem Kooperationsprinzip liege der Gedanke zugrunde, daß im Streitfall keine Seite zu einseitigen Maßnahmen berechtigt sein solle, vielmehr alle Probleme durch enge Zusammenarbeit und erforderlichenfalls Erörterung auf höherer Ebene gelöst werden müßten.

Unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Immunität, der Artikel II NTS, Artikel 3 ZA-NTS, der Existenz und Funktion von STANAG 3533, führe die Verweisung durch Artikel 57 Abs. 3 ZA-NTS auf das deutsche Recht zu folgendem Ergebnis:

- Der Bundesminister der Verteidigung sei nach § 24 Abs. 1 LuftVG Genehmigungsbehörde für Flugtage der Stationierungsstreitkräfte.
- Das Kooperationsprinzip und die Existenz und Funktion von STANAG 3533 führten jedoch weiter dazu, daß die Interpretation des Schutzgutes

der öffentlichen Sicherheit und Ordnung i. S. von § 24 Abs. 2 LuftVG nicht allein durch den Bundesminister der Verteidigung vorgenommen werden könne.

— STANAG 3533 sei die völkerrechtliche, d. h. gemeinsame Definition der Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung bei Flugveranstaltungen von Stationierungsstreitkräften.

Daraus ergebe sich, daß für die Genehmigung kein bestimmtes förmliches Verfahren vorgeschrieben sei und auch keine Pflicht zur Überwachung der Durchführung der genehmigten Flugveranstaltung.

Nach der geltenden Rechtslage habe der Bundesminister der Verteidigung Flugveranstaltungen ohne weiteres genehmigen können, wenn diese entsprechend STANAG 3533 hätten durchgeführt werden sollen, da dieses Abkommen öffentliche Sicherheit und Ordnung NATO-weit gültig und verbindlich definiere.

Nach den Erkenntnissen von Ramstein werde man ihn jedoch keinesfalls als verpflichtet ansehen können, Kunstflugvorführungen, wie sie in Ramstein erfolgt seien, zu genehmigen.

Der Sachverständige Prof. Dr. Klein hat in seinem schriftlichen Gutachten vom 15. April 1989 im einzelnen folgendes ausgeführt:

Ob die nach § 24 Abs. 1 LuftVG vorgeschriebene Genehmigungspflichtigkeit öffentlicher Luftfahrtveranstaltungen auch für öffentliche Flugveranstaltungen der Bündnisstreitkräfte gelte, müsse auf der Grundlage der völkerrechtlichen Vereinbarungen untersucht werden.

Während Artikel II NTS hierzu keine gesicherte Antwort entnommen werden könne, ergäbe sich aus Artikel 57 Abs. 1 und 3 ZA-NTS die Anwendbarkeit der deutschen (Luft-)verkehrsrechtlichen Vorschriften; darunter seien nicht nur abstrakt generelle Regelungen, sondern auch Einzelakte der vollziehenden Gewalt zu verstehen. Artikel 57 Abs. 3 ZA-NTS entziehe die Bündnisstreitkräfte daher nicht dem entsprechenden administrativen Verfahren (Genehmigung) der zuständigen deutschen Behörde:

Das Genehmigungsverfahren werde durch Bestimmungen des Bundesministers der Verteidigung gem. § 30 Absatz 2 Satz 1 LuftVG geregelt. Einschlägig sei derzeit GAFO 1/84. Sie verdränge die allgemeinen Vorschriften (§§ 73—75 LuftVZO). Die Tatsache, daß GAFO 1/84 für die aus § 24 LuftVG folgende Genehmigungspflichtigkeit öffentlicher Luftfahrtveranstaltungen keine über die Anmeldung hinausgehende Regelung enthalte, ändere an der gesetzlichen Grundlage nichts. Die Genehmigung bedürfe keiner Schriftform.

§ 24 Abs. 2 LuftVG ordne den Schutz der Beteiligten dem Interesse an der Durchführung der Flugveranstaltung eindeutig vor. Für die konkrete Genehmigungsentscheidung komme es daher auf eine abwägend — wertende Prognose an, die sich an den gegebenen faktischen und rechtlichen Umständen orientieren müsse. Dabei komme den zur Verfügung stehenden Erfahrungswerten maßgebliche Bedeutung zu.

In STANAG 3533 hätten die Parteien dieses Abkommens sich übereinstimmend auf die Einhaltung eines Mindestsicherheitsstandards verpflichtet und diese Regeln in ihre nationalen militärischen Bestimmungen übernommen. Diese Regeln enthielten zwar im Verhältnis zu den anwendbaren deutschen Luftverkehrsregeln kein materielles Sonderrecht, konkretisierten jedoch die von der Genehmigungsbehörde anzustellenden Erwägungen darüber, ob eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung durch die Veranstaltung gegeben sei (§ 24 Abs. 2 LuftVG).

Sei der zwingende Versagungsgrund nach § 24 Abs. 2 LuftVG nicht gegeben, habe der Antragsteller einen Anspruch auf Erteilung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung. Diesen Anspruch hätten auch die Bündnisstreitkräfte.

2. Der Standpunkt des Bundesministers der Verteidigung zur Rechtslage

Entgegen einer ersten Presseverlautbarung am Tag nach dem Flugunfall hat der Bundesminister der Verteidigung später die Auffassung vertreten, daß die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein nach § 24 LuftVG genehmigungspflichtig gewesen sei. Der Zeuge Ministerialdirektor Hildebrandt erklärte hierzu, der Leiter des Informations-und Pressestabes des Bundesministeriums der Verteidigung habe vor der Presseverlautbarung am 29. August 1988 Rücksprache bei einem Mitarbeiter seiner Abteilung gehalten, die ihn jedoch nicht in die Lage versetzt habe, die Rechtslage richtig darzustellen, so daß eine Korrektur nötig gewesen sei. Der damalige Bundesminister der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz, hat seinen Standpunkt zu den grundlegenden Rechtsfragen bei seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuß am 26. Februar 1989 im wesentlichen folgendermaßen zusammgengefaßt:

Die Rechtsgrundlagen für die Genehmigung alliierter Flugtage in der Bundesrepublik Deutschland ergäben sich sowohl aus internationalem Recht wie aus nationalem deutschen Recht. Ausgangsvorschrift sei § 24 LuftVG; die Zuständigkeit für die Genehmigung von Flugtagen der Bundeswehr und der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen liege gem. § 30 Abs. 2 LuftVG beim Bundesminister der Verteidigung.

Eine Spezialnorm für die Geltung deutschen Rechts bei der Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen enthalte Artikel 57 Abs. 3 ZA-NTS, wonach für die Stationierungstruppen die deutschen Verkehrsvorschriften und damit auch das Luftverkehrsgesetz gelten würden.

Für Flugtage in der Bundesrepublik Deutschland, an denen Luftfahrzeuge anderer NATO-Staaten beteiligt seien, sei unter den NATO-Staaten ein Standardisierungsabkommen (STANAG) vereinbart worden, das Sicherheitserfordernisse zum Schutze der Zuschauer verbindlich festlege. Mit dem STA-

NAG 3533 als völkerrechtlichem Vertrag hätten die Unterzeichnerstaaten für öffentliche Flugveranstaltungen einen gemeinsamen Sicherheitsstandard vereinbart und damit die Anforderungen von „öffentlicher Sicherheit und Ordnung" im Rahmen von § 24 Abs. 2 LuftVG konkretisiert. Die nach § 24 Abs. 2 LuftVG erforderliche Gefahrenprognose werde insoweit durch STANAG 3533 ersetzt.

Dieses STANAG 3533 sei durch den Bundesminister der Verteidigung mit Wirkung vom 1. Januar 1986 in Kraft gesetzt und in die für Flugveranstaltungen der Bundeswehr verbindliche ZDv 44/31 aufgenommen worden. Das STANAG 3533 sei damit deutsches Recht, wie es zugleich amerikanisches und italienisches Recht sei, weil sie in die jeweilige nationale Rechtsordnung übernommen worden sei.

Aus dem Zusammenhang von § 24 LuftVG und STANAG 3533 folge demgemäß, daß der Veranstalter einer alliierten Luftveranstaltung dann einen Anspruch auf Genehmigung habe, wenn es sich um eine Veranstaltung auf der Grundlage STANAG 3533 handele. Gesonderte Genehmigungserfordernisse unter direktem Rückgriff auf § 24 LuftVG bestünden nur insoweit, wie über die STANAG 3533 hinausgehende Genehmigungserfordernisse gegeben seien. Dies habe in Ramstein z. B. für die Befreiung vom Wochenendflugbetrieb gegolten.

Der Zusammenhang von Luftverkehrsgesetz und STANAG teile also die rechtliche Verantwortung zwischen Genehmigungsbehörde (Genehmigungsverantwortung) und Veranstalter (Durchführungsverantwortung) auf.

Die Durchführung der Veranstaltung selbst unterliege nach Ziffer 4 STANAG 3533 einem zu bestimmenden „erfahrenen Gesamtleiter" des Veranstalters, im Fall Ramstein also einem Offizier der US-Luftwaffe. Seine Verantwortung erstrecke sich laut Ziffer 5 STANAG 3533 im wesentlichen auf alle Einzelheiten des Flugprogramms, den Erlaß genauer Bestimmungen für die Flugvorführung und die Überwachung der Flugvorführungen.

Zu den wesentlichen rechtlichen Einzelfragen erläuterte Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz seine Auffassung wie folgt:

Die Rechtsauffassung des Justizministers des Landes Rheinland-Pfalz — der Zweifel an einer deutschen Kompetenz zur Genehmigung von Flugtagen der Bündnisstreitkräfte geäußert hatte — halte er für eindeutig falsch, weil sowohl das NATO-Truppenstatut als auch das Zusatzabkommen und im Verbund damit auch die völkerrechtlichen Rechtsgrundlagen unbeachtet blieben. Im übrigen gebe es hinreichend Indizien, daß auch die Amerikaner das ganz anders sähen.

Die Demonstrations- und Probevorführung am Tag vor der Flugveranstaltung und die dabei zu treffenden Entscheidungen lägen in der Verantwortlichkeit des Gesamtleiters. Dieser müsse entscheiden, wie das konkrete Flugprogramm durchgeführt werden solle; in der Durchführungsverantwortung könne man natürlich konkreter sein und das eine oder andere noch regeln.

Auf die Fragen nach Aufsichts- und Kontrollmöglichkeiten sowie danach, ob es — auch im Zusammenhang mit Protesten aus der Bevölkerung (vergl. hierzu zweiter Abschnitt 1. Unterabschnitt B I) — noch einmal Veranlassung gegeben habe, die Genehmigung zurückzuziehen erklärte Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz:

Weil nach Luftverkehrsgesetz ein Rechtsanspruch auf eine Genehmigung bestehe, komme eine negative Entscheidung bzw. ein nachträglicher Widerruf oder eine *nachträgliche Auflage* in Betracht, wenn konkrete Hinweise da seien, die konkrete Gefahren anzeigten. Dies bedeute wiederum für alliierte Veranstaltungen dieser Art, es müßten Hinweise vorliegen, die den typisierten Sicherheitsstandard STANAG als nicht gewährleistet auswiesen. Wenn so etwas nicht vorliege, sei das Verteidigungsministerium verpflichtet zu genehmigen und ebenso wenig berechtigt, später gegebenenfalls zu widerrufen oder Auflagen dieser oder jener Art zu erteilen. Eine begleitende *Kontrolle* durch deutsche Zuständigkeitsträger bzw. durch Träger der Genehmigungsverantwortung komme nicht in Betracht, weil sie rechtlich nicht zulässig wäre.

Seine Auffassung zur Rechtslage legte Bundesminister a. D. Dr. Wörner wie folgt dar:

Die Rechtsauffassung, die der Justizminister des Landes Rheinland-Pfalz in seinem Schreiben an den Innenminister dieses Landes dargelegt habe, halte er für schlichtweg falsch. Es gebe für ihn überhaupt keinen Zweifel daran, daß die Bundesrepublik Deutschland nach dem Deutschlandvertrag die Lufthoheit habe. Es bestehe andererseits kaum ein Zweifel daran, daß das NATO-Truppenstatut von dieser Lufthoheit gewisse Ausnahmen vorsehe. Zu diesen Ausnahmen gehörten Flugtage nicht. Flugtage würde er nicht als Veranstaltungen zur Erfüllung der Verteidigungspflicht bezeichnen, jedenfalls nicht in dem Sinne, in dem das Truppenstatut das kennzeichne.

Dementsprechend finde deutsches Recht hier Anwendung. Allerdings hätten die Deutschen — seiner Meinung nach zu Recht — eine internationale Vereinbarung abgeschlossen, die für alle gelte, um Sicherheitsvorkehrungen zu treffen. Durch den Abschluß dieser Vereinbarung sei jedoch keinesfalls auf die Rechtsgeltung des deutschen Rechts verzichtet worden.

In seiner Bewertung der geltenden Rechtslage erklärte Bundesminister a. D. Dr. Wörner:

Die Prüfung der konkreten Flugfiguren könne seiner Meinung nach nur in der Verantwortung des Veranstalters bleiben. Er glaube nicht, daß irgendein Funktionsträger des Ministeriums grundsätzlich andere oder bessere Maßstäbe hätte als der Veranstalter vor Ort, dessen ureigenstes Interesse ja sein müsse, Unfälle zu verhindern, und der dafür klar vereinbarte Maßstäbe an der Hand habe.

Nach seiner Kenntnis sei dies die ständige Praxis nicht nur bei Flugtagen der Alliierten, sondern auch

bei Flugtagen der Bundeswehr gewesen, daß der Veranstalter am Vortag eines Flugtages die Figuren habe vorführen lassen und anhand des STANAG und gegebenenfalls zusätzlicher Sicherheitserwägungen beurteilt habe.

Zum Umfang der Prüfungspflicht, die dem Bundesministerium der Verteidigung als Genehmigungsbehörde für alliierte Flugveranstaltungen obliege, hat Regierungsdirektor Dr. Böhringer sinngemäß folgendes ausgeführt:

Die Genehmigungsbehörde müsse grundsätzlich das, was sie genehmigen wolle, als Sachverhalt kennen. Diese Kenntnis müsse allerdings nicht auf schriftlichem Wege erworben werden.

§ 24 Abs. 2 LuftVG schreibe eine Gefahrenprognose vor. Die Frage sei allerdings, mit welcher Intensität die diesbezüglichen Prüfungen erfolgen müßten. Die Gefahrenprognose sei zwar auch dann zu treffen, wenn es sich um Luftfahrtveranstaltungen handele, die regelmäßig von Experten genehmigt werden und mit Piloten in bester Ausbildung und Luftfahrtgerät in bester Wartung durchgeführt würden. Nur die Intensität der Prüfungen sei hier geringer als in dem Fall, der der Entscheidung des Bundesgerichtshofes von 1987 (VersR 1988, S. 134f) zugrundegelegen hat.

Zwar könne die gesetzlich bestimmte Prüfungspflicht einer deutschen Behörde durch die Prüfung durch eine amerikanische Behörde nicht ersetzt werden, aber es könne insoweit die Prüfungspflicht der deutschen Behörde im Umfang und in der Intensität beeinflussen, wenn sie sicher sei, daß nach den amerikanischen nationalen Bestimmungen, die mindestens so streng seien wie die deutschen, diese Prüfung bereits stattgefunden habe. Die Gefahrenprognose an sich habe jedoch die Genehmigungsbehörde zu treffen.

Auf die Frage nach der Bedeutung des STANAG 3533 für die im Genehmigungsverfahren gesetzlich vorgeschriebenen Prüfungspflichten der zuständigen deutschen Behörden und insbesondere für die Gefahrenprognose hat der Leiter des Völkerrechtsreferats VR II 8 im Bundesministerium der Verteidigung, Ministerialrat Dr. Fleck, folgende Auffassung vertreten:

Das STANAG beseitige die gesetzlich vorgeschriebenen Prüfungspflichten nicht, sondern solle die Einhaltung des Rechts und der notwendigen Standards erleichtern. Die Frage, in welchem Umfang deutsche Behörden Prüfungen durchführen müßten, ergebe sich dann nicht aus dem STANAG, sondern aus dem Zusatzabkommen und dem deutschen Luftverkehrsrecht. Das STANAG könne diese Gefahrenprognose nicht ersetzen. Aber wiederum könne es sie erleichtern, weil es die notwendigen Standards bündnisweit einheitlich aufschreibe.

Im Rahmen der den Vernehmungspersonen eingeräumten Möglichkeit, die Protokolle ihrer Einvernahme nachträglich zu korrigieren, hat Ministerialrat Dr. Fleck diese Aussage wie folgt relativiert:

Das STANAG könne diese Gefahrenprognose nicht vollständig ersetzen. Die Prüfung könne sich insoweit auf die Frage beschränken, ob Erkenntnisse vorlägen, die die Einhaltung dieser Standards in Zweifel zögen.

Der Abteilungsleiter Verwaltung und Recht im Bundesministerium der Verteidigung, Ministerialdirektor Hildebrandt, hat vor dem Untersuchungsausschuß erklärt:

Aus § 24 LuftVG folge unmittelbar, daß das LuftVG den deutschen Genehmigungsbehörden auch für militärische Flugtage von Alliierten eine Gefahrenprognose gebiete. Allerdings folge aus § 24 unmittelbar auch, daß von Gesetzeswegen eine Verpflichtung bestehe, eine Genehmigung zu erteilen, wenn keine Anhaltspunkte tatsächlicher und konkreter Art für Gefährdungen vorhanden seien, die über die Gefährdung hinausgingen, die dem Flugbetrieb immanent seien.

Das STANAG 3533 müsse nicht alles regeln; es enthalte die Sicherheitsminima, auf die sich die 16 NATO-Nationen als gemeinsamen Nenner verständigt hätten. Das STANAG gelte als durchgeführt, wenn es in nationale Weisungen etc. umgesetzt sei. Dabei bleibe es unbenommen, in die jeweiligen nationalen Vorschriften Verschärfungen aufzunehmen. Da STANAG 3533 sowohl in die einschlägige US-Vorschrift (AF-Reg. 60-18) als auch in die Zentralen Dienstvorschriften der Bundeswehr (ZDv 19/2; 44/31) umgesetzt („implementiert") sei, bilde sie gewissermaßen das „Scharnier" zwischen amerikanischem und deutschem Recht. Die Amerikaner flögen deshalb im deutschen Luftraum sowohl nach der US-AF-Reg 60-18 als auch nach der ZDv 44/31, soweit diese Regelungen identische Inhalte hätten.

3. Erkenntnisse zum Genehmigungsverfahren gem. § 24 LuftVG aufgrund der beigezogenen Akten des Bundesministeriums der Verteidigung

Die vom Untersuchungsausschuß im Rahmen seiner Beweiserhebung beigezogenen umfänglichen Akten des Bundesministeriums der Verteidigung zu den Verwaltungsabläufen im Vorfeld der Flugveranstaltung in Ramstein enthalten keine schriftlichen Unterlagen, in denen der Ablauf eines Genehmigungsverfahrens im Sinne von § 24 LuftVG ausdrücklich festgehalten worden ist. Aus den beigezogenen Beweisunterlagen kann auch nicht ohne weiteres im Wege der Auslegung auf ein solches Verfahren, insbesondere auf eine abschließende Genehmigungsentscheidung des Bundesministeriums der Verteidigung (Fü L III 4), geschlossen werden.

4. Die übliche Verfahrenspraxis

Das übliche Verfahren zur Genehmigung alliierter Flugveranstaltungen gem. § 24 LuftVG haben die aus dem Bereich des Führungsstabs der Luftwaffe vernommenen Zeugen — Generalleutnant Jungkurth,

Inspekteur der Luftwaffe, Oberst i. G. Vogler, Stabsabteilungsleiter Fü L III, Oberst i. G. Merkle, Leiter des für die Genehmigung zuständigen Referats Fü L III 4, Oberst a. D. Purucker, früherer Leiter dieses Referats, und Oberstleutnant Schöllhorn, der zuständige Referent in diesem Referat, sowie Generalleutnant Schmitz, Amtschef des Luftwaffenamtes — übereinstimmend wie folgt beschrieben:

> Neben der Anmeldung/Notification erfolge kein zusätzlicher, ausdrücklicher Antrag auf eine Genehmigung gem. § 24 LuftVG seitens der alliierten Veranstalter; auch Angaben über die vorgesehenen Flugprogramme erfolgten üblicherweise nicht.
>
> Auf der Grundlage der Notification erfolge die vorbereitende Prüfung durch das Luftwaffenamt; die Entscheidung über die Vorhaben würden sodann durch das zuständige Referat im Führungsstab der Luftwaffe getroffen. Diese Prüfungen erfolgten nach den unter III 2 bereits näher dargestellten Kriterien. Einzelheiten der Flugvorführungen würden dabei nicht behandelt. Bei der Prüfung der angemeldeten Flugveranstaltung werde davon ausgegangen, daß deren flugbetriebliche Sicherheit seitens der vorgesetzten US-militärischen Dienststellen des Veranstalters nach nationalen Bestimmungen (z. B. nach der AF Reg. 60-18) und unter Zugrundelegung des STANAG 3533 bereits geprüft worden sei. Die Genehmigungsbehörde prüfe daher noch die Vereinbarkeit mit eigenen nationalen Sicherheitsbestimmungen (z. B. keine Demonstrationsflüge mit strahlgetriebenen Luftfahrzeugen über Ballungsräumen) und ob Anzeichen dafür bestünden, daß die Voraussetzungen des STANAG 3533 nicht eingehalten würden.
>
> Der alliierte Veranstalter erfahre durch die Zusage zu der üblicherweise erbetenen Teilnahme der deutschen Luftwaffe, durch die Unterrichtung über die Herausgabe eines NOTAM sowie ggf. über die Aufhebung des Wochenendflugverbotes, daß gegen die angemeldete Veranstaltung von deutscher Seite keine Einwände bestünden.

In der Gesamtheit dieser Verwaltungsabläufe und Aktivitäten sei die Genehmigung gem. § 24 LuftVG zu sehen. Dieses Verfahren stünde auch im Einklang mit der GAFO 1/84. Diese sehe für Flugveranstaltungen der Stationierungsstreitkräfte neben der Anmeldepflicht gem. Ziffer 15 lediglich für bestimmte, im einzelnen genannte Entscheidungen, so über Maßnahmen zur Regelung der Luftraumstruktur und über die Aufhebung des Flugverbotes an Feiertagen, einen zusätzlichen, ausdrücklichen Antrag auf eine (Ausnahme-) Genehmigung vor. Eine schriftliche Bestätigung der positiven Entscheidung sehe die GAFO 1/84 in Ziffer 20 ausdrücklich nur für Ausnahmegenehmigungen vor.

Die o. g. Offiziere des Führungsstabes der Luftwaffe haben die Aufgaben des Referates Fü L III 4 und die üblicherweise erfolgenden Prüfungen beim Genehmigungsverfahren für einen Flugtag der Bündnisstreitkräfte auf deutschem Boden bei ihren Vernehmungen näher erläutert.

Oberst Merkle, seit dem 1. Oktober 1988 Leiter des Referates Fü L III 4, hat die Zuständigkeit seines Referates für die Genehmigung alliierter Flugtage wie folgt umrissen:

> Das Referat Fü L III 4 im Bundesministerium der Verteidigung sei grundsätzlich für die Bereiche Flugsicherheit, Flugbetrieb und Flugsicherung zuständig. Es vertrete dabei die Belange der Bundeswehr in diesen Fachgebieten in nationalen und internationalen, zivilen und militärischen Gremien. Es sei verantwortlich für die Herausgabe von Bestimmungen nach § 30 des LuftVG für die Bundeswehr und die alliierten Streitkräfte und führe die Fachaufsicht über den General Flugsicherheit der Bundeswehr, die Fachdezernate der Gruppe Flugbetrieb und das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr durch.
>
> Im Rahmen dieser Gesamtaufgaben sei das Referat Fü L III 4 für das Herausgeben der Grundsatzweisungen für den Flugbetrieb der Bundeswehr und der alliierten Luftstreitkräfte, das Festlegen von Grundsätzen zur Erteilung von flugbetrieblichen Ausnahmegenehmigungen, das Bearbeiten von Angelegenheiten der nationalen und internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiet des zivilen und militärischen Flugbetriebes verantwortlich. Aufgrund dieser Aufgabenbeschreibung sei das Referat für die Genehmigung alliierter Flugtage nach der Flugbetriebsvorschrift 1/84 zuständig.

Zur Genehmigungskompetenz des Bundesministers der Verteidigung führte der Stabsabteilungsleiter FüL III, O i. G. Vogler, bei seiner Vernehmung folgendes aus:

> Die Genehmigungskompetenz der deutschen Seite beziehe sich auf das Vorhaben als Ganzes. Die Genehmigungskompetenz des Führungsstabs der Luftwaffe, hier des Referates Fü L III 4, sei voll ausgeschöpft worden.

Die üblichen Prüfungen bei einem Genehmigungsverfahren in seinem Referat hat der frühere Leiter des Referates FüL III 4, Oberst a. D. Purucker, wie folgt beschrieben:

> Diese Genehmigung habe zum einen auf die Tatsache abheben sollen, daß in vielen Fällen solche Flugtage an Wochenenden stattfänden; es stelle sich somit die Notwendigkeit der Freigabe des Wochenendflugbetriebs.
>
> Darüber hinaus habe man sich unter dem Aspekt des Verbots von Flugvorführungen mit strahlgetriebenen Kampfflugzeugen über Ballungsgebieten auch den beantragten Veranstaltungsort genau betrachtet. Zusätzlich sei überlegt worden, ob durch Dritte Tatsachen zur Kenntnis gelangt seien, die den Sicherheitsbestimmungen im STANAG 3533 zuwiderlaufen könnten.
>
> In seinem ehemaligen Referat sei gar nicht die Arbeitskapazität dagewesen, um konkret z. B. einzelne Inhalte von Flugvorführungen nach den Sicherheitskriterien, die vom Veranstalter angelegt würden, zu überprüfen. Man sei davon ausgegangen, daß das STANAG von den Veranstaltern eingehalten werde. Wenn man von dieser Vorausset-

zung nicht hätte ausgehen können, hätte man zu jedem einzelnen Flugtag hingehen und sich vor allem am Tag vorher bei den Vorübungen usw. das gesamte Programm ansehen müssen. Dies wäre im Grunde genommen eine Arbeit für einen riesengroßen Arbeitsstab gewesen.

Der Zeuge führte sodann zu diesem Sachkomplex u. a. wörtlich aus:

„Der Ausdruck „pauschaliert" ist natürlich richtig, weil wir eine große Liste von Flugtagen vorgelegt bekamen, die wir dann entsprechend auch pauschal geprüft haben. Das heißt, wir haben durchaus jeden einzelnen Ort und jedes einzelne Datum für sich geprüft, aber so gesehen ist die Vorlage in gewisser Hinsicht pauschal erfolgt und ist auch die Genehmigung pauschal erfolgt. Wir haben nicht für jeden einzelnen Flugtag extra gesagt: der Flugtag ist jetzt genehmigt, sondern wir haben gesagt, eure Flugtage in den Monaten soundso an den Orten soundso sind genehmigt. Aber Zeit war genügend da, daß wir das prüfen konnten."

5. Zur Genehmigung der Flugveranstaltung in Ramstein

Entsprechend der dargestellten Verfahrenspraxis erfolgte für die vorgesehene Flugveranstaltung in Ramstein außer der Anmeldung gemäß Ziffer 15 der GAFO 1/84, mit der das Gesamtprogramm der USAFE für Öffentlichkeitsarbeit im Jahr 1988 angezeigt worden war, kein ausdrücklicher Antrag auf Genehmigung gem. § 24 LuftVG.

Wie unter III 2 näher dargelegt, überprüfte der zuständige Dezernent des Luftwaffenamtes, Oberstleutnant Kroll, u. a. die angemeldete Flugveranstaltung in Ramstein unter den beschriebenen Aspekten und trug das Ergebnis seiner Prüfung am 29. April 1988 dem zuständigen Referenten im Führungsstab der Luftwaffe (Fü L III 4), Oberstleutnant Schöllhorn, mündlich vor. Dabei waren sich sowohl Oberstleutnant Schöllhorn als auch Oberstleutnant Kroll hinsichtlich der Flugveranstaltung in Ramstein darin einig, daß dieses Vorhaben weder zeitlich noch örtlich mit anderen Vorhaben kollidiere, daß das Verbot von Flugveranstaltungen über Ballungsgebieten nicht betroffen sei, daß eine Freigabe für den Wochenendflugverkehr sowie Luftraumstrukturmaßnahmen erforderlich seien und daß sonstige Ausnahmeanträge zu Flugbetriebsbestimmungen nicht vorlägen. Gegenstand dieses etwa einstündigen Gesprächs zwischen den beiden Oberstleutnanten war nicht nur die Flugveranstaltung in Ramstein, sondern es wurden auch die vom Luftwaffenamt in einer Liste zusammengefaßten geplanten Flugveranstaltungen für 1988 angesprochen.

Bei der Erörterung der geplanten Flugveranstaltung in Ramstein konnte Oberstleutnant Schöllhorn auch seine Erkenntnisse einbringen, die er aus der Bearbeitung von Eingaben aus dem politischen Bereich an den Bundesminister der Verteidigung gewonnen hatte. Diese Eingaben, auf die unter Punkt B noch näher eingegangen wird, richteten sich in ihrem Kern dagegen, daß beim Tag der offenen Tür in Ramstein Flugvorführungen stattfinden sollten.

Im Zusammenhang mit der Prüfung und Beantwortung dieser Eingaben hatte sich Oberstleutnant Schöllhorn bereits am 21. Januar 1988 telefonisch mit dem HQ USAFE in Verbindung gesetzt und den dort für die Öffentlichkeitsarbeit zuständigen Offizier über die Widerstände aus dem politischen Raum informiert. Dieser hatte ihm mitgeteilt, daß der Oberbefehlshaber der US-Luftstreitkräfte die ihm bereits bekannten Einwände gegen den Flugtag, über den er allerdings noch nicht abschließend entschieden hätte, nicht für begründet hielte.

In einem weiteren Telefongespräch am 16. Februar 1988 hatte der gleiche Gesprächspartner Oberstleutnant Schöllhorn darüber informiert, daß die Vorbereitungen für den Flugtag weitergeführt würden. Zu den in den Eingaben angesprochenen Sicherheitsbedenken hätte er darauf hingewiesen, daß die Sicherheit bei Planung und Durchführung des Flugtages höchsten Stellenwert hätte.

Am 16. Februar 1988 hatte ein Offizier des Vorbereitungsstabes für die Ramsteiner Flugveranstaltung Oberstleutnant Schöllhorn mitgeteilt, daß das vorgesehene Programm, das Einzeldarstellungen mit Kampfflugzeugen im NATO-Inventar, Demonstrationsteams der englischen, französischen und italienischen Luftwaffen sowie die Beteiligung der deutschen Luftwaffe vorsehe, im wesentlichen dem des Vorjahres entspreche und nach den im STANAG 3533 festgelegten Sicherheitsbestimmungen erfolgen solle. Das Hauptquartier der USAFE hätte außerdem engen Kontakt zur Landesregierung von Rheinland-Pfalz und den örtlichen Behörden.

In einem weiteren Gespräch am 3. März 1988 war Oberstleutnant Schöllhorn vom Verbindungsoffizier des HQ USAFE bei der US-Botschaft auf die jahrzehntelange Erfahrung der USAFE bei der Durchführung von Flugtagen, auf die sehr umfangreichen und gewissenhaften Vorbereitungen und die in den Einsatzbefehlen dokumentierten hohen Sicherherheitsanforderungen hingewiesen worden.

Bei den vorstehenden Feststellungen ist die SPD-Fraktion der entsprechenden Aussage des Oberstleutnant Schöllhorn gefolgt.

Als bemerkenswert für das Genehmigungsverfahren hat Oberstleutnant Schöllhorn weiterhin zum Ausdruck gebracht:

Er habe aufgrund der beschriebenen Telefongespräche und seiner Kenntnis von Flugtagen durch eigene Beobachtung von etwa 8 Flugtagen in Deutschland, England und den USA sowie durch aktive Teilnahme als Pilot und Mitglied eines Vorbereitungsstabes keinen Anlaß zu der Annahme gesehen, daß das Risiko in Ramstein über das allgemeine Flugrisiko hinausgehen könnte. Wichtig sei auch zu wissen, daß ihm der Flugplatz Ramstein bekanntgewesen sei, weil er dort häufig selbst gelandet sei. Dieser Flugplatz sei geeignet und zugelassen, außerdem die Herausgabe eines Warnhinweises für andere Luftfahrer vorgesehen gewesen. Der Veranstalter hätte keine Ausnahmeanträge von

den Sicherheitsbestimmungen des STANAG 3533 gestellt und bei den Telefongesprächen deren Einhaltung bestätigt. Ferner sei ihm — Oberstleutnant Schöllhorn — bekanntgewesen, daß eine Vorübung geplant gewesen sei, bei der der Programmablauf praktisch unter dem Aspekt der Sicherheit überprüft werden sollte. Das geplante Programm und die Sicherheitsbestimmungen hätten danach in allen Einzelheiten bei der gemeinsamen Vorflugbesprechung durchgesprochen und vom Gesamtleiter unter Berücksichtigung der Vorübungsergebnisse bestätigt oder in Teilen gestrichen werden sollen, wenn hierzu ein konkreter Anlaß bestehen würde. Dabei sei sicher gewesen, daß nach STANAG 3533 nur ausgesuchte Piloten eingesetzt werden dürften, die ihre Flugmanöver vorschriftsmäßig beherrschten. Die Flugzeuge seien für die gezeigten Flugmanöver zugelassen, von ausgesuchtem Wartungspersonal betreut und als sogenannte State-Aircraft versichert.

Er — Oberstleutnant Schöllhorn — sei sich von Anfang an darüber bewußt gewesen, seine mündlich getroffene Entscheidung, keine Einwände gegen die vorgesehene Flugveranstaltung in Ramstein zu erheben oder Auflagen auszusprechen, beinhalte die Genehmigung dieses Flugtages. Er sei indes davon ausgegangen, daß diese Entscheidung dem Veranstalter durch das Luftwaffenamt übermittelt werde.

Eine schriftliche Festlegung in Form einer Akte zum Genehmigungsvorgang Ramstein — seine von ihm dargelegten Aktivitäten eingeschlossen — sei bei Fü L III 4 nicht erstellt worden. Bis zum 28. August 1988 habe es dort an schriftlichen Unterlagen lediglich die Listen und die Landkarten gegeben, die Oberstleutnant Kroll zu seinem Vortrag am 29. April 1988 mitgebracht habe. Demgemäß gebe es auch keinen Vermerk über das Gespräch vom 29. April 1988. Dies entspreche durchaus der üblichen Praxis, wie sie auch schon von seinen Vorgängern geübt worden sei.

Die vom Ausschuß vernommenen damaligen und heutigen Vorgesetzten von Oberstleutnant Schöllhorn — Oberst i. G. Vogler, Oberst a. D. Purucker und Oberst i.G. Merkle — bestätigten übereinstimmend, daß die Behandlung der geplanten Flugveranstaltung in Ramstein durch Oberstleutnant Schöllhorn der üblichen Verfahrenspraxis entspreche, die ihnen zumindest in ihren wesentlichen Punkten bekanntgewesen sei und zu keinem Zeitpunkt zu Beanstandungen geführt habe.

Zur rechtlichen Bewertung der tatsächlichen Abläufe zur Genehmigung der Flugveranstaltung am 28. August 1988 in Ramstein haben Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz, der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Jungkurth, der Abteilungsleiter Verwaltung und Recht, Ministerialdirektor Hildebrandt, sowie der Leiter des Referates Luftrecht, Regierungsdirektor Dr. Böhringer, vor dem Untersuchungsausschuß übereinstimmend bekundet, daß die Genehmigung für die Luftfahrtveranstaltung nach § 24 LuftVG im Zuge des Anmelde- und Genehmigungsverfahrens nach der GAFO 1/84 erteilt worden sei. Insoweit wurden die dahingehenden Aussagen in der Sitzung des Verteidigungsausschusses am 8. September 1988 bekräftigt. Die Aussagen der weiter hierzu gehörten Beamten und Offizieren des Bundesministeriums der Verteidigung und des Luftwaffenamtes führen im Ergebnis zu ähnlichen Schlußfolgerung. Allerdings besteht eine eklatante Differenz hinsichtlich der Notwendigkeit der Durchführung einer Gefahrenprognose. Hierzu wird in der Bewertung ausführlich Stellung genommen.

Zu den einzelnen Schritten des Genehmigungsverfahrens Ramstein wurde dabei übereinstimmend die Auffassung vertreten, daß in der Besprechung am 29. April 1988 zwischen OTL Schöllhorn, Fü L III 4, und OTL Kroll aus dem Luftwaffenamt die Genehmigungsentscheidung nach § 24 LuftVG gefallen sei. Die Anmeldung der Jahresvorhaben durch HQ USAFE mit Fernschreiben vom 1. Februar 1988 sei der erste Schritt, der in das Genehmigungsverfahren hineingeführt habe. HQ USAFE habe durch das NOTAM konkludent von der erteilten Genehmigung erfahren, sei darüber hinaus aber ausdrücklich in einem Ferngespräch Anfang August 1988 über die erteilte Genehmigung informiert worden. Die Zeugen Oberst i. G. Vogler, Generalleutnant Schmitz sowie Oberst i. G. Merkle haben den Ablauf des Verwaltungsverfahrens in ähnlicher Weise geschildert. Oberst i. G. Vogler hat dabei auf die Frage, weshalb zunächst die Weisung des Bundesministers der Verteidigung — Fü L III 3 — vom 8. April 1988 als die Genehmigungsentscheidung nach § 24 LuftVG bezeichnet worden sei, einen Irrtum eingeräumt; unter dem 8. April 1988 sei in dem mehrstufig abgelaufenen Genehmigungsprozeß lediglich die Weisung über die Beteiligung der deutschen Luftwaffe an Veranstaltungen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit ergangen, unter dem 29. April 1988 dagegen die eigentliche Entscheidung nach § 24 LuftVG.

Zur Prüfung der Voraussetzungen des § 24 LuftVG, insbesondere zur gestellten Frage der sorgfältigen Durchführung einer Gefahrenprognose im Genehmigungsverfahren für den Flugtag in Ramstein am 28. August 1988, hat der Abteilungsleiter Verwaltung und Recht im Bundesministerium der Verteidigung, Ministerialdirektor Hildebrandt, zusammenfassend u. a. folgendes dargelegt:

Aus § 24 LuftVG folge unmittelbar, daß das LuftVG den deutschen Genehmigungsbehörden auch für militärische Flugtage von Alliierten eine Gefahrenprognose gebiete. Allerdings folge aus § 24 unmittelbar auch, daß von Gesetzes wegen eine Verpflichtung bestehe, eine Genehmigung zu erteilen, wenn keine Anhaltspunkte tatsächlicher und konkreter Art für Gefährdungen vorhanden seien, die über die Gefährdung hinausgingen, die dem Flugbetrieb immanent sei.

Auf der Grundlage der ihm von Fü L III 4 gegebenen Angaben und Unterlagen habe nach seiner Überzeugung der zuständige Bearbeiter OTL Schöllhorn aufgrund profunder Sachkenntnis und Erfahrung eine umfassende und sorgfältige Gefahrenprognose gemacht, auf der seine Genehmigungsentscheidung beruhe.

Aufgrund der Informationen aus den im Januar und Februar anläßlich von Eingaben gegen den Flugtag

geführten Gesprächen mit Vertretern der US-Luftwaffe sowie aufgrund des am 29. April vorgetragenen Prüfungsergebnisses des Luftwaffenamtes, habe OTL Schöllhorn alle erforderlichen Tatsachen gekannt, die er zu diesem Zeitpunkt zur Beurteilung der Frage gebraucht habe, ob die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch die Flugveranstaltung in Ramstein konkret hätte gefährdet werden können.

Im Hinblick auf die Erfahrungen dieses Offiziers und angesichts der Tatsache, daß

- der Veranstalter und der Flugplatz Ramstein ihm bekannt gewesen seien, weil er selbst dort häufig gelandet sei,
- der Flugplatz geeignet und zugelassen und die Herausgabe einer Nachricht für Luftfahrer vorgemerkt gewesen sei,
- nach STANAG 3533 nur ausgesucht gute Piloten bei Flugtagen eingesetzt würden, die ihre Flugmanöver vorschriftsmäßig beherrschten und namentlich beim Veranstalter benannt werden müßten,
- die Flugzeuge für die vorzuzeigenden Flugmanöver zugelassen und von ausgesuchtem Wartungspersonal betreut würden,
- der Veranstalter jede Gewähr geboten habe, die in STANAG 3533 niedergelegten Sicherheitsbestimmungen zu beachten,
- diese Einhaltung in den genannten Gesprächen auch noch mit hohem Stellenwert hervorgehoben, Ausnahmeanträge nicht gestellt worden und eine Vorübung geplant gewesen sei, bei dem der Programmverlauf auch noch praktisch insbesondere unter dem Aspekt der Sicherheit überprüft werde,

habe der verantwortliche Referent am 29. April 1988 nach seiner — Hildebrandts — Überzeugung keinen Anlaß zu der Annahme gehabt, daß das Risiko der Vorführung bei der Luftfahrtveranstaltung über das allgemeine, vom Gesetz zugrundegelegte Risiko hinausgehen könnte.

Ministerialdirektor Hildebrandt hat allerdings Kritik daran zum Ausdruck gebracht, daß der Genehmigungsvorgang sich nur unzureichend in schriftlichen Vorgängen niedergeschlagen habe. Zu den rechtlichen Konsequenzen der *fehlenden Schriftlichkeit* hat Ministerialdirektor Hildebrandt im wesentlichen folgendes ausgeführt:

> Der Mangel der Schriftlichkeit habe auf den rechtlichen Bestand der erteilten Genehmigung keinen Einfluß. Daß sie aus Ordnungs- und anderen Gründen, auch aus Gründen der Rechtsklarheit, -sicherheit und Nachvollziehbarkeit, höchst wünschenswert sein möge, sei eine andere Sache. Das Fehlen der Schriftlichkeit entspreche allerdings nicht der gemeinsamen Geschäftsordnung, der Verfahrensvorschrift für ministerielle Arbeit; dies sei jedoch ohne jeden Einfluß auf den Bestand der erteilten Genehmigung.

V. Ausnahmegenehmigungen nach der Luftverkehrsordnung

Gemäß § 8 Abs. 2 der Luftverkehrsordnung (LuftVO) sind Kunstflüge in Höhen von weniger als 400 Metern sowie u. a. über Menschenansammlungen verboten. Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen; für den militärischen Bereich liegt dies gem. § 30 Abs. 2 LuftVG in der Zuständigkeit des Bundesministers der Verteidigung.

Ob diese Vorschrift auch für Flugvorführungen bei Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte gilt und wie diese Frage vor dem 28. August 1988 im Bundesministerium der Verteidigung beurteilt worden war, ist vom Ausschuß eingehend geprüft worden.

Dazu steht nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme in tatsächlicher Hinsicht zunächst fest, daß ein ausdrücklicher Dispens nicht ausgesprochen worden ist und daß der zuständige Bearbeiter vom Führungsstab der Luftwaffe, Oberstleutnant Schöllhorn, auch nicht davon ausging, daß ein solcher erforderlich sei. Hierzu hat Oberstleutnant Schöllhorn bei seiner Vernehmung vor dem Ausschuß zum Ausdruck gebracht, daß es einer Ausnahmegenehmigung gem. § 8 LuftVO durch den Führungsstab der Luftwaffe nicht bedurft hätte, da gem. STANAG 3533 die Befreiung vom Kunstflugverbot in der Verantwortung des Gesamtleiters gelegen hätte.

Zum Erfordernis einer Ausnahmegenehmigung nach § 8 Abs. 2 LuftVO hatte Bundesminister Prof. Dr. Scholz in der Sitzung des Verteidigungsausschusses am 8. September 1988 erklärt, die erteilte Genehmigung der Luftfahrtveranstaltung als ganzes nach § 24 LuftVG umfasse auch Ausnahmegenehmigungen von bestimmten Detailbestimmungen. Abweichend von dieser Auffassung, die indirekt die Geltung der zur Durchführung des ersten Abschnitts des Luftverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen wie z. B. der Luftverkehrsordnung zum Ausdruck bringt, haben sich später der Bundesminister der Verteidigung und die durch den Untersuchungsausschuß vernommenen Beamten und Offiziere des Bundesministeriums der Verteidigung im wesentlichen dahin eingelassen, daß spezielle militärische Vorschriften die allgemeinen Durchführungsvorschriften nach dem Luftverkehrsgesetz verdrängten und daher kein Raum für die in §§ 6 (Ausnahmeregelungen von Sicherheitsmindesthöhen) und 8 LuftVO (Kunstflugverbot) vorgesehenen Ausnahmegenehmigungen sei. Wenn auch teilweise unter Hinweis auf eine denkbare andere Rechtsauslegung, bestand dabei im Ergebnis Einigkeit darüber, daß die §§ 6, 8 LuftVO nicht anwendbar seien.

Der Zeuge Ministerialdirektor Hildebrandt hat insbesondere unter Hinweis auf ein nicht-veröffentlichtes Urteil des Bundesarbeitsgerichts vom 16. März 1983 (4 AZR 351/80) dargelegt, daß dem Bundesminister der Verteidigung nach § 30 Absatz 2 LuftVG die Luftverkehrsverwaltungskompetenzen für den militärischen Flugverkehr einschließlich desjenigen der Alliierten in der Bundesrepublik Deutschland zustehe. Die vom Bundesminister der Verteidigung erlassenen

Bestimmungen seien zwingendes öffentliches Luftrecht, das gleichwertig neben den allgemeingültigen Durchführungsvorschriften des Bundesministers für Verkehr sowie der Luftverkehrsordnung stehe und diese dort verdränge, wo spezielle militärische Bestimmungen erlassen seien. Für militärische Luftfahrtveranstaltungen seien derartige Spezialvorschriften erlassen. Es gelten hier insbesondere die Zentralen Dienstvorschriften des Bundesministers der Verteidigung (ZDv) 44/31 und 19/2 sowie das STANAG 3533; diese verdrängten insbesondere die Regelung des § 8 LuftVO zum Kunstflugverbot, so daß eine Ausnahmegenehmigung hiervon nicht notwendig sei.

Die durch den Untersuchungsausschuß beigezogenen Sachverständigen haben ihren Standpunkt zu diesen Fragen auf der Grundlage ihrer bereits wiedergegebenen rechtlichen Bewertung zum Genehmigungsverfahren im Ergebnis wie folgt dargelegt:

Der Sachverständige Dr. Deiseroth:

Die Stationierungsstreitkräfte seien nach den bestehenden völkerrechtlichen und innerstaatlichen Rechtsvorschriften verpflichtet, sich an die Entscheidung der zuständigen deutschen Behörde (Bundesminister der Verteidigung) über die Genehmigung oder Ablehnung ihres Antrages nach § 24 LuftVG und § 8 Abs. 2 LuftVO zu halten.

Die Bundeswehr und die Stationierungsstreitkräfte dürften nach der Regelung in § 30 Absatz 1 LuftVG nur dann von dem in § 8 Absatz 2 LuftVO normierten Verbot von Kunstflügen über Menschenansammlungen abweichen, wenn sie ihre besonderen Aufgaben hoheitlicher Art nicht ohne die „Mißachtung" des Kunstflugverbotes des § 8 LuftVO erfüllen könnten und wenn dabei gleichwohl die Belange der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung hinreichend berücksichtigt würden. Dies würde sich jedoch kaum belegen lassen.

Der Sachverständige Prof. Dr. Schröder:

Weil die Einführung von besonderen fliegerischen Attraktionen in das Programm die Attraktivität der Veranstaltung erhöhe und damit ihre Wirkung verbessere, seien auch diese für die befriedigende Erfüllung der Verteidigungspflichten erforderlich und würden von Freistellungen des Artikel 53 ZA-NTS erfaßt.

Für die luftakrobatischen Vorführungen der italienischen Luftfahrer im Luftraum über dem Flugplatz Ramstein gelte entsprechend seinen Ausführungen zu § 24 LuftVG, daß gem. Artikel 53 Abs. 2 ZA-NTS ihre Zulassung für Vorführungen im Luftraum über der den Vereinigten Staaten überlassenen Liegenschaft durch die amerikanischen Dienststellen zu genehmigen gewesen sei.

Der Sachverständige Prof. Dr. Randelzhofer:

Die Genehmigungsbehörde könne davon ausgehen, daß die flugbetriebliche Sicherheit der Luftfahrtveranstaltung bereits durch die Truppe nach nationalen Bestimmungen und unter Zugrundelegung des STANAG 3533 geprüft worden sei. Die Genehmigungsbehörde selbst prüfe daher nur noch die Vereinbarkeit mit eigenen nationalen Sicherheitsbestimmungen (z. B. keine Demonstrationsflüge mit strahlgetriebenen Kampfflugzeugen über Ballungsgebieten) und ob sich Anzeichen dafür böten, daß die Voraussetzungen des STANAG 3533 nicht eingehalten würden.

Ein solcher Anlaß wäre aber gegeben, wenn eine Stationierungstruppe erneut Kunstflugvorführungen wie in Ramstein darbieten wollte; die Erfahrungen hätten gezeigt, daß entgegen Nummer 14 des STANAG 3533 die Sicherheit der Zuschauer bei derartigen Vorführungen eben nicht gewährleistet sei.

Der Sachverständige Prof. Dr. Klein:

Die akrobatische Dimension des Kunstflugs weise über das allgemeine Flugrisiko hinaus. Dem entspreche seine nur beschränkte Zulassung, doch sehe § 8 LuftVO auch Ausnahmen von der Beschränkung vor. Diese Vorschrift sei bei Kunstflüge einbeziehenden Flugveranstaltungen der Bündnisstreitkräfte anwendbar; Abweichungen hiervon nach § 30 Absatz 1 Satz 3 LuftVG seien kaum denkbar. Bis zu dem Unglück von Ramstein habe davon ausgegangen werden können, daß die in STANAG 3533 enthaltenen Sicherheitsvorschriften eine ausreichende Basis für eine Ausnahmegestattung böten.

Handele es sich um Kunstflüge im Sinne von § 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVO (z. B. über dichtbesiedelten Gebieten und Menschenansammlungen oder unterhalb 400 Metern) bedürften sie, da generell verboten, einer Ausnahmegestattung. Das der zuständigen Dienststelle insoweit eingeräumte Ermessen habe sich unter Beachtung des vom Verordnungsgeber grundsätzlich statuierten Verbots an den möglichen Gefährdungen für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch den Kunstflug zu orientieren (§ 24 Abs. 2 LuftVG), wobei sowohl die fliegerische Befähigung der Piloten zu derartigen Vorführungen wie auch die Zuschauersicherheit allgemein in Betracht zu ziehen seien. Die rechtliche Abwägung habe jedoch auch die Möglichkeit der Ausnahmegestattung nach § 8 Abs. 2 Satz 2 LuftVO einzubeziehen. Die Prüfung setze auch hier die Kenntnis des Veranstaltungsprogramms voraus.

B. Weitere für die Bewertung erhebliche Sachpunkte aus dem Vorfeld der Flugveranstaltung in Ramstein, insbesondere Prüfungen und Entscheidungen auf der Leitungsebene des BMVg

Für die parlamentarische Untersuchung der Vorgänge in Zusammenhang mit dem Flugtag in Ramstein hielt es der Untersuchungsausschuß auch für erheblich, sich näher mit den Protesten gegen diese Flugveranstaltung zu befassen. Er sah weiterhin Veranlassung, näher zu prüfen, welche Konsequenzen aus früheren Flugunglücken anläßlich von Flugtagen in der Bundesrepublik Deutschland gezogen worden sind; konkret richtete sich diese Überprüfung an dem

schweren Flugunglück am 25. Mai 1983 in Frankfurt im Rahmen eines Flugtages auf dem US-Militärflugplatz Frankfurt/Main aus. In diesem Zusammenhang wurde auch der Frage nachgegangen, in welcher Weise die Leitungsebene mit den Rechtsgrundlagen für die Genehmigung von Flugtagen befaßt war.

I. Eingaben an den Bundesminister der Verteidigung

Auf eine Mitteilung der rheinland-pfälzischen Landesregierung vom 3. Dezember 1987, daß die US-Luftwaffe erwäge, am 28. August 1988 in Ramstein einen Flugtag mit militärischer Flugschau zu veranstalten, wandte sich der rheinland-pfälzische Landtagsabgeordnete Dr. Schmidt mit Schreiben vom 22. Dezember 1987 an den damaligen Bundesminister der Verteidigung Dr. Wörner. Er setzte ihn davon in Kenntnis, daß sich Kreistag und Stadtrat von Kaiserslautern sowie zahlreiche Kommunalparlamente der Region gegen Flugvorführungen der geplanten Art ausgesprochen hätten. In ihrer Begründung hätten die Räte vor allem auf Sicherheitsbedenken und den täglichen Fluglärm verwiesen. Sie würden demgegenüber ein großes amerikanisches Freundschaftsfest auf dem Flugplatz Ramstein uneingeschränkt befürworten. Der Abgeordnete bat Bundesminister Dr. Wörner, sich dafür einzusetzen, daß

> „in den kommenden Jahren die militärisch und sicherheitspolitisch überflüssigen Flugvorführungen nicht mehr durchgeführt werden"

und ihm mitzuteilen,

> „ob die Bundesregierung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach dem Luftverkehrsgesetz eine Gefährdung durch die Flugvorführungen für die öffentliche Sicherheit ausschließt".

Der damalige Parlamentarische Staatsekretär beim Bundesminister der Verteidigung Würzbach beauftragte das Referat Fü L III 4, ein Antwortschreiben zu seiner Unterschrift zu entwerfen. Bei Fü L III 4 wurde der Vorgang von Oberstleutnant Schöllhorn bearbeitet, der hierzu die bereits im Genehmigungsverfahren beschriebenen Prüfungen durchgeführt hatte.

Der damalige Parlamentarische Staatsekretär Würzbach antwortete dem Landtagsabgeordneten Dr. Schmidt mit Schreiben vom 8. März 1988 wie folgt:

> Der nach dem Luftverkehrsgesetz zuständige Bundesminister der Verteidigung prüfe jeden Einzelfall vor der Genehmigung militärischer Luftfahrtveranstaltungen bzw. Tagen der offenen Tür sowohl der Bundeswehr als auch der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Verbündeten. Lärmbelastung und Sicherheit des Luftverkehrs würden dabei besonders berücksichtigt. Für den Flugtag in Ramstein lägen zwar noch nicht alle Planungsdaten vor, doch ginge er davon aus, daß sich nach deren Prüfung keine Hinderungsgründe für die Durchführung ergeben würden.
>
> Zwar sei nicht zu bestreiten, daß militärischer Flugbetrieb an Wochenenden mit Lärmbelastungen für die Anliegergemeinden von Flugplätzen verbunden sei, doch würde ein Verzicht auf Flugvorführungen bei einem Tag der offenen Tür eines Einsatz-Flugplatzes der Zielsetzung der Veranstaltung zuwiderlaufen.
>
> Das öffentliche Interesse an derartigen Veranstaltungen werde durch die regelmäßig in die Hunderttausende gehenden Zahlen von Besuchern bewiesen. Die Bürger „unseres Landes", denen u. a. aufgrund der Tiefflugausbildung der Streitkräfte ein hohes Maß an Lärmbelastung zugemutet werden müsse, hätten als Staatsbürger ein Anrecht darauf zu erfahren, wie die von ihnen aufgebrachten erheblichen finanziellen Mittel für die Verteidigung in Leistung und Fähigkeit umgesetzt würden.
>
> Im übrigen sei der geplante Flugtag in Ramstein die einzige Veranstaltung dieser Art durch die US-Luftwaffe in der Bundesrepublik Deutschland in diesem Jahr.

Das vom Parlamentarischen Staatssekretär Würzbach unterzeichnete Schreiben vom 8. März 1988 an MdL Dr. Schmidt war zuvor vom Referatsleiter Fü L III 4, vom Stabsabteilungsleiter Fü L III, vom Vertreter des Chefs Stab Fü L sowie vom Stellvertreter des Inspekteurs der Luftwaffe mitgezeichnet worden. Der Absatz zwei des Entwurfs dieses Schreibens war im Zuge dieses Mitzeichnungsgangs von den höheren Vorgesetzten des Oberstleutnant Schöllhorn sprachlich neu gefaßt worden, ohne daß sich hierdurch der materielle Aussagegehalt der Entwurfsfassung veränderte.

Unter dem 10. Mai 1988 wandte sich der Bürgermeister der Verbandsgemeinde Weilerbach an den Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestags — Unterausschuß „Militärischer Fluglärm/Truppenübungsplätze" und teilte ihm einen Beschluß der Ortsgemeinde Rodenbach vom 28. April 1988 mit, mit dem diese die Flugvorführungen auf dem geplanten Flugtag 1988 in Ramstein unter Hinweis auf ähnlich lautende Beschlüsse der Vorjahre ablehnte. Bei einer Flugschau seien Gefährdungen für Menschen nicht auszuschließen; durch die geplante Flugschau würden die Bewohner und die Umwelt zusätzlich belastet; Flugtage dieser Art seien militärisch, sicherheitspolitisch und finanziell überflüssig. Der Gemeinderat von Rodenbach befürwortete demgegenüber ein deutsch-amerikanisches Freundschaftsfest. Der Verbandsbürgermeister bat den Unterausschuß unter Hinweis auf Lärmbelästigungen und Gefährdungspotentiale darum, im Rahmen seiner Möglichkeiten „unterstützend mit dafür tätig zu werden, daß der geplante Flugtag unterbleibt". Ebenfalls am 10. Mai 1988 schrieb der Bürgermeister der Verbandsgemeinde Weilerbach an Bundesminister Dr. Wörner mit gleichlautendem Inhalt. Das Schreiben an den Verteidigungsausschuß — Unterausschuß „Militärischer Fluglärm/Truppenübungsplätze" — wurde vom Vorsitzenden dieses Unterausschusses, MdB Kolbow, am 17. Mai 1988 an den damaligen Parlamentarischen Staatssekretär Würzbach mit der Bitte weitergeleitet, ihn über die Veranstaltung zu unterrichten und ihm den für die Organisation zuständigen Ansprechpartner bei der US-Luftwaffe zu benennen.

Das Ministerbüro des Bundesministers der Verteidigung wies das an Bundesminister Dr. Wörner gerich-

tete Schreiben der Verbandsgemeinde Weilerbach im Geschäftsgang dem Fachreferat Fü L III 4 zur Beantwortung gegenüber der Gemeinde zu. Dieser Vorgang wurde gleichfalls von Oberstleutnant Schöllhorn bearbeitet und in einem Antwortschreiben vom 13. Juni 1988 schlußgezeichnet. Das Antwortschreiben, das die Bitte des Bürgermeisters von Weilerbach negativ beschied, enthält inhaltlich identische Sachaussagen wie das des Parlamentarischen Staatssekretärs Würzbach vom 8. März 1988 an MdL Dr. Schmidt.

Das Schreiben des Vorsitzenden des o. a. Unterausschusses, MdB Kolbow, beantwortete der damalige Parlamentarische Staatssekretär Würzbach am 27. Juni 1988. In seinem Antwortschreiben verwies er auf einen früheren Schriftwechsel zwischen ihm und dem Abgeordneten im Zusammenhang mit Flugvorführungen eines Geschwaders der Luftwaffe; zugleich nahm er auf das Antwortschreiben vom 13.6.1988 an den Bürgermeister von Weilerbach Bezug, das zur Kenntnis des Abgeordneten dem Brief beigefügt wurde.

Ein weiteres Schreiben des Bürgermeisters der Verbandsgemeindeverwaltung Weilerbach vom 10. Juni 1988 an den inzwischen als Nachfolger von Dr. Wörner ernannten Bundesminister der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz, mit dem ihm ein Ratsbeschluß der Ortsgemeinde Weilerbach zur Abschaffung des Flugtages 1988 in Ramstein mitgeteilt wurde, blieb nach den im Ausschuß zur Verfügung gestellten Unterlagen unbeantwortet.

II. Konsequenzen aus dem Flugunglück am 25. Mai 1983 bei Frankfurt

Am 25. Mai 1983 stürzte in der Nähe des US-Militärflugplatzes Frankfurt/Main ein strahlgetriebenes Kampfflugzeug des Typs F 104 „Starfighter" der kanadischen Luftwaffe ab. Dieses Kampfflugzeug hatte an diesem Tag an der als „Tag der offenen Tür" durchgeführten Luftfahrtveranstaltung der US-Luftwaffe auf der Rhein-Main Air-Base teilgenommen. Zum Absturz dieses Kampfflugzeuges hat der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung Würzbach vor dem Untersuchungsausschuß folgendes ausgeführt:

> In Verbindung mit diesem Flugtag, nicht direkt einer Flugvorführung, sei beim Absturz des kanadischen Flugzeugs das Triebwerk dieser Maschine auf die Autobahn geschlagen und habe dort zum Tod von 6 Menschen geführt, darunter die Familie Wagner.

Nach diesem schweren Flugzeugunglück in Frankfurt wurden vom damaligen Bundesminister der Verteidigung, Dr. Manfred Wörner, am 20. Juni 1983 militärische Vorführungen über Ballungsgebieten generell bis auf weiteres untersagt. Die Entscheidung über die Einstufung als Ballungsgebiet sowie über die künftige Zulassung von Flugvorführungen über diesen Gebieten wurde dem Inspekteur der Luftwaffe übertragen. Der Führungsstab der Luftwaffe legte darauf noch im Jahre 1983 anhand der Siedlungsdichte und -struktur die als Ballungsgebiet einzustufenden Regionen fest. Vorführungen militärischer Strahlflugzeuge über diesen Gebieten blieben nach wie vor untersagt. Vorführungen und Überflüge anderer Luftfahrzeuge wurden in der Folgezeit nur noch auf besonderen Antrag (schriftlich) genehmigt.

Zu der Sonderregelung für Flugveranstaltungen in Ballungsgebieten hat der frühere Leiter des Referates FüL III 4, Oberst a.D. Purucker, folgendes erläutert:

> Diese Weisung des Ministers habe sich nur auf eine bestimmte Kategorie von Flugzeugen, nämlich militärische Kampfflugzeuge, bezogen, nicht jedoch auf die Durchführung von Flugtagen generell. Am Beispiel der Rhein-Main-Air-Base bedeute dies, daß dort weiterhin regelmäßig Flugtage stattgefunden hätten, jedoch nicht mehr unter Beteiligung von militärischen Kampfflugzeugen.
>
> Das Verbot von Vorführungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge über Ballungsgebieten beziehe sich auch auf nichtöffentliche Flugtage. Dies ergebe sich aus der Intention dieses Verbots, die dort lebenden Menschen vor bestimmten Risiken zu verschonen. Hier mache seiner Auffassung nach der Unterschied zwischen öffentlichen und nichtöffentlichen Veranstaltungen überhaupt keinen Ausschlag.

Von dieser Grundentscheidung des Bundesministers der Verteidigung unterrichtete der damalige Inspekteur der Luftwaffe am 10. Juli 1983 den Oberkommandierenden der alliierten Luftstreitkräfte Europas, nachrichtlich die Oberkommandierenden der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Luftwaffenverbände der Bündnisstreitkräfte.

In diesem Zusammenhang hat der Untersuchungsausschuß auch den damaligen Schriftwechsel des Bundestagsabgeordneten Heistermann mit dem Bundesminister der Verteidigung zum Gegenstand seiner Untersuchung genommen. Anlaß für diesen Schriftwechsel waren Eingaben von Eltern, Lehrern und Mitschülern eines der bei dem Flugzeugabsturz getöteten Kinder. In Vertretung des Bundesministers der Verteidigung hatte der damalige Parlamentarische Staatssekretär Würzbach mit Schreiben vom 28. Oktober 1983 u. a. folgendes geantwortet:

> Nicht zuletzt aufgrund der strengen Sicherheitsauflagen bestehe bei Flugveranstaltungen gegenüber dem Routinebetrieb kein erhöhtes Risiko.
>
> Er habe deshalb keinen Anlaß, die Durchführung von öffentlichen Flugvorführungen mit militärischen Luftfahrzeugen generell zu untersagen. Er habe aber veranlaßt, daß bei der Planung von Flugveranstaltungen mit militärischen Luftfahrzeugen die Siedlungsdichte und -struktur besonders zu berücksichtigen seien. Die Entscheidung, ob bei Berücksichtigung dieser Faktoren Flugvorführungen mit militärischen Luftfahrzeugen über bestimmten Gebieten zugestimmt werden könne, werde künftig der Inspekteur der Luftwaffe persönlich treffen. Seine Anordnung, auf dem Flughafen Rhein-Main bis auf weiteres keine Flugvorführungen mit militärischen Kampfflugzeugen zu genehmigen, bleibe bestehen.

Für den Untersuchungsausschuß haben sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, daß diese Zusicherung nicht eingehalten worden wäre.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme steht auch fest, daß die US-Luftwaffe bei ihren weiteren Flugtagen nach 1983 auf der Rhein-Main-Air-Base auf der Grundlage der Entscheidung des Bundesministers der Verteidigung verfahren ist: Entsprechende Anträge wurden schriftlich gestellt, die Genehmigung erfolgte ebenfalls schriftlich nach Vorlage beim Inspekteur der Luftwaffe.

Zu den Gründen, das Verbot von Vorführungen mit Kampfflugzeugen auf Flugveranstaltungen in Ballungsräumen zu beschränken, hat der Parl. Staatssekretär a. D. Würzbach folgendes ausgeführt:

> In der seinerzeitigen Diskussion habe man sich durchaus überlegt, daß das Verbot eine Verlegung von Flugtagen in dünn besiedelte Flächen zur Folge habe, in die sich anläßlich des Flugtages 100 000, 200 000 oder sogar 300 000 Menschen begäben. Diejenigen, die einer Einladung zu einer Flugveranstaltung folgten, täten dies aus freiem Entschluß, während die Bewohner der Ballungsgebiete häufig von der Flugveranstaltung nichts wüßten. Auch wenn die Anzahl der in einem Ballungsgebiet von einer Flugveranstaltung betroffenen Menschen und der Zuschauer einer Großveranstaltung ähnlich sein könnten, ergäbe sich hieraus ein inhaltlicher Unterschied. Dies bedeute jedoch nicht, daß ein unterschiedliches Maß an Fürsorge im Sinne von Beachtung größtmöglicher Sicherheit angelegt werde.
>
> Das Flugunglück in Frankfurt sei für die Leitungsebene im Bundesministerium der Verteidigung Anlaß gewesen, sich mehrfach mit Rechtsgrundlagen zur Genehmigung von Flugtagen, insbesondere der alliierten Streitkräfte, zu befassen. Es sei Gegenstand einer Kollegiumsbesprechung am 20. Juni 1984 gewesen, an der der Minister, die Staatssekretäre und der Generalinspekteur sowie die Luftwaffenführung teilgenommen hätten. Die Leitungsebene sei ferner anläßlich des im gleichen Jahr erfolgten Beginns der Arbeiten an der sogenannten GAFO 1/84 mit dem Genehmigungsverfahren für alliierte Flugveranstaltungen befaßt gewesen.

Der damalige Bundesminister der Verteidigung, Dr. Wörner, hat bei seiner Anhörung vor dem Untersuchungsausschuß zu diesem Sachkomplex folgendes ausgeführt:

> Die Definition von „Ballungsgebieten" beziehe sich auf die Siedlungsdichte. Hiervon sei eine Ansammlung von Menschen zu unterscheiden. Flugtage zögen erfahrungsgemäß Hunderttausende von Menschen an, die den Wunsch hätten, eine solche Flugschau zu sehen. Daraus ergebe sich der Unterschied: Bei Flugveranstaltungen über Ballungsgebieten seien Menschen — u. a. von den Lärmbelästigungen — betroffen, die in keiner Weise ihr Interesse an einem Flugtag bekundet hätten.
>
> Er persönlich habe die Entscheidung getroffen, über Ballungsgebieten keine Flugmanöver von Kampfflugzeugen zuzulassen.
>
> Dies sei das Ergebnis einer Risikoabwägung gewesen.Ein Unfall, wie der in Frankfurt im Jahr 1983, löse bei jedem, nicht nur bei den politisch Verantwortlichen, Überlegungen im Hinblick auf die Güterabwägung und nach der Qualität des Risikos aus. Diese Güterabwägung sei wieder und wieder angestellt worden.
>
> Da gebe es auf der einen Seite das Interesse an der Selbstdarstellung der Luftwaffe, an Demonstrationen ihres Leistungsvermögens. Da gebe es den ausgeprägten Wunsch vieler Zuschauer, der immer dazu geführt habe, daß Hunderttausende an solchen Flugtagen teilgenommen hätten. Da gebe es ein gewisses Interesse an der Nachwuchswerbung. Da gebe es das Interesse, die Verbundenheit mit der Bevölkerung zu demonstrieren. Und da gebe es auf der anderen Seite das Risiko, ein Risiko, das sich natürlich aus der Sicht von heute, nach dem Unglück in Ramstein, anders darstelle als vorher.
>
> Mit den Einzelheiten der Genehmigungspraxis und dem Genehmigungsverfahren für die Flugveranstaltung in Ramstein habe er sich nie befaßt. Die GAFO in dieser Form liege ihm jetzt zum ersten Mal vor. Ihm seien nur die Grundzüge des Genehmigungsverfahrens bekannt gewesen. Wenn ein Bundesminister der Verteidigung anfange, sich mit Einzelheiten von Genehmigungsverfahren in seinem Amtsbereich, deren es hunderte gebe, zu beschäftigen, sei er bald außer Stande, seine eigentlichen Aufgaben zu erfüllen.

C. Die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein am 28. August 1988

Vorbemerkung:

In der folgenden Darstellung der Luftfahrtveranstaltung in Ramstein wird seitens der SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß in Übereinstimmung mit einem entsprechenden Beschluß des Untersuchungsausschusses bewußt darauf verzichtet, die Namen der bei der Flugveranstaltung in Ramstein beteiligten italienischen und amerikanischen Funktionsträger zu benennen.

I. Die Vorbereitung des Flugtages durch den US-Veranstalter

Veranstalter des Flugtages am 28.8.1988 war die 316. Air-Division, die bei der Planung, Vorbereitung und Durchführung insbesondere das ihr unterstellte Geschwader, das 86. Tactical Fighter Wing, einsetzte. Die Vorbereitung, Koordinierung und Durchführung dieses Flugtages erfolgte auf der Grundlage eines Operationsplans (316. Air Division OPlan 316-12) vom 15. Juli 1987, der in der Folgezeit mehrfach überarbeitet und schließlich durch den Operationsplan vom 15. April 1988 ersetzt wurde. Mit dem Operationsplan wurden u. a. folgende Organisationselemente für den Flugtag gebildet:

- „Operations" (Einsatz): Planung, Organisation und Leitung der eigentlichen Flugvorführungen.
- „Logistics" (Logistik): Allgemeine logistische Unterstützung, einschließlich Kraftstoffversorgung, Transport usw. sowie medizinische Unterstützung.
- „Communication on air traffic control": (Fernmeldeverbindungen und Flugsicherung).
- „Flightsafety" (Flugsicherheit): Verteilung von Aufgaben im Zusammenhang mit der Einhaltung der geltenden Bestimmungen und der zur Flugsicherheit festgelegten Richtlinien.
- „Security" (Sicherheit): Sicherheit der Einrichtungen und Gewährleistung der öffentlichen Ordnung während der Flugschau
- „Engineering and services" (technische und sonstige Dienstleistungen): Gewährung von Unterstützung innerhalb des allgemeinen infrastrukturellen Rahmens und Durchführung der erforderlichen Maßnahmen bei Unfällen.

Aufgrund des Organisationsplans vom 15. April 1988, der vom damaligen Kommandeur der Division erlassen worden war, wurde zum Gesamtleiter der geplanten Flugvorführungen der stellv. Kommandeur des 86. Tactical Fighter Wing bestimmt. Ihm wurde ein Team von Stabsoffizieren zur Seite gestellt; ein sogenannter Flugschaukoordinator wurde ernannt, den ein weiterer Stabsoffizier unterstützte. Darüber hinaus wurde ein Projektoffizier der Division für den Flugtag bestimmt. Für die sanitätsdienstliche Versorgung während des geplanten Flugtages war der Kommandeur des Krankenhauses (Base Clinic) auf dem Flugplatz Ramstein verantwortlich. Zusätzlich wurde ein Flugtag — Projektoffizier und ein Koordinator für den Sanitätsdienst — beides Ärzte — beauftragt. Wie bei vorangegangenen Luftfahrtveranstaltungen wurden vier Sanitätsstationen vorgesehen. Diese Stationen sollten materiell und personell durch das Deutsche Rote Kreuz und durch die USAFE ausgestattet werden. Für einen möglichen Massenanfall von Verletzten wurde die Bereitschaft des US-Krankenhauses in Landstuhl sichergestellt. Neben den drei US-Sanitätshubschraubern auf dem Flugplatz war ein weiterer bei dem US-Krankenhaus in Landstuhl stationierter Rettungshubschrauber für den Flugtag verfügbar.

Das Deutsche Rote Kreuz wurde am 22. Juni 1988 vom Kommandeur des Flugplatzkrankenhauses um Unterstützung (wie in den Vorjahren) gebeten; die Einzelheiten wurden in Besprechungen zwischen dem Deutschen Roten Kreuz und dem US-Koordinator für den Sanitätsdienst abgesprochen. Entsprechend der Planung setzte das Deutsche Rote Kreuz beim Flugtag zwei Krankenwagen, zwei Notarztwagen und eine fahrbare Erste-Hilfe-Station ein und stellte sieben Ärzte und neunzig Sanitäter zur Verfügung. Die USAFE setzte ihrerseits plangemäß auf dem Flugplatz neun Krankenwagen, 14 Ärzte und 82 Sanitäter ein. Außerhalb des Flugplatzes hatte das Deutsche Rote Kreuz neun Krankenwagen, drei Ärzte und 25 weitere Sanitäter in Bereitschaft. In sechs weiteren Stationen des Deutschen Roten Kreuzes in den Nachbarorten wurden telefonische Bereitschaftsdienste angeordnet.

Im Juli 1988 nahm die 316. Air Division ferner Verbindung mit der deutschen Polizei auf und bat wie in den Vorjahren um deren Unterstützung beim Flugtag. Den deutschen Polizeibeamten wurden auf dem Flugplatz Kontrollfunktionen und die Ausübung des Hausrechts gegenüber Störern übertragen. Die rheinland-pfälzische Polizei stellte für den Flugtag, unter Leitung von Polizeirat Frank, ca. 500 Polizeibeamte ab. Auf dem Flugplatz Ramstein setzte der Veranstalter ca. 800 Soldaten der US-Militärpolizei ein.

Diesen US-Sicherheitskräften wurden für den Flugtag auch Teilaufgaben im vorbeugenden Katastrophenschutz zugewiesen. Hierfür wurde auf dem Flugplatz eine Befehlszentrale mit einem Offizier und drei Mannschaften, ein Rettungszentrum mit ebenfalls einem Offizier und drei Mannschaften sowie eine Katastrophenschutzleitstelle, besetzt von einem Offizier und einem Soldaten, eingerichtet.

Diesen Leitstellen unterstand auch die Flugplatzfeuerwehr mit 56 im Einsatz befindlichen Feuerwehrleuten und 12 nach einem Einsatzplan an neun verschiedenen Orten stationierten Feuerlösch- und Rettungsfahrzeugen.

Der Einsatzplanung der 316. Air Division für den vorbeugenden Katastrophenschutz lag der Katastrophenschutzplan des US-Krankenhauses Ramstein (Clinic-Plan 355/DCCB) vom 1. Februar 1988 zugrunde. Darüber hinaus sah der Operationsplan der 316. Air Division vom 15. April 1988 neben den eingerichteten Leit- und Kontrollstellen die Verbindungsaufnahme zu der deutschen örtlichenKatastrophenschutzleitstelle vor, die aus Anlaß des Flugtages in Miesenbach eingerichtet wurde. Dorthin wurde ein Verbindungsoffizier des US-Veranstalters entsandt. Dies hatte der US-Veranstalter kurz vor dem Flugtag mit dem Hauptverwaltungsbeamten des Landkreises Kaiserslautern, Regierungsdirektor Weber, vereinbart.

Der Landkreis Kaiserslautern seinerseits hatte vorsorglich seinen Katastrophenschutzstab für diesen Flugtag teilaktiviert und verschiedene Krankenhäuser in der näheren und weiteren Umgebung von Ramstein, darunter auch die auf die Behandlung von Brand- und Explosionsopfern spezialisierte berufsgenossenschaftliche Unfallklinik in Ludwigshafen, auf den Flugtag hingewiesen. Gemäß § 23 des rheinland-pfälzischen Brand- und Katastrophenschutzgesetzes wurden den o. a. insgesamt fünf Krankenhäusern, die nicht der Aufsicht der Kreisverwaltung unterliegen, anheimgestellt, in eigener Zuständigkeit Vorsorgemaßnahmen zu treffen. Im Rahmen der Aktivierung des vorbeugenden Katastrophenschutzes hatte die Kreisverwaltung Kaiserslautern ferner mit Schreiben vom 28. Juli 1988 insgesamt sieben Organisationen des regionalen Sanitäts-, Brand- und Rettungsdienstes und des Katastrophenschutzes auf die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein am 28. August 1988 hingewiesen und gebeten, geeignete Vorsorgemaßnahmen zu veranlassen.

Als Begründung für die Teilaktivierung des Katastrophenschutz- Stabes hatte der Landrat des Landkreises

Kaiserslautern auf die besondere Gefahrenlage durch die Ansammlung einer großen Menschenmenge auf engem Raum, auch im Hinblick auf die geplanten Kunstflugvorführungen, hingewiesen.

Nach den vom Untersuchungsausschuß beigezogenen Prüfungsunterlagen der USAFE wurden die einzelnen Programmpunkte der Flugvorführungen im Auftrag des Gesamtleiters der Luftfahrtveranstaltung vom Einsatzprojektoffizier für die Flugveranstaltung überprüft. Dabei unterzog er die Einzelheiten der Flugvorführungen anhand von Banddiagrammen, aus denen der Flugweg der beteiligten Flugzeuge nachvollzogen werden konnte, einer eingehenden Kontrolle. Derartige Banddiagramme waren dem Gesamtleitenden des Flugtages in Ramstein von allen beteiligten Flugzeugbesatzungen übersandt worden. Vom Banddiagramm der „Frecce Tricolori", das die Flugvorführung „Durchstoßenes Herz" (Cardioid Break) abbildet, lagen zwei Versionen vor.

Die eine Version zeichnet lediglich den Flugweg der beiden aufeinander zufliegenden und sich kreuzenden Formationen sowie den Flugweg des Solofliegers bis zum Kreuzungspunkt mit den beiden Formationen auf; die zweite beschreibt den Flugweg des Solofliegers darüber hinaus andeutungsweise in einem auf die Zuschauer zu gerichteten Aufschwung. Aus den beiden Versionen kann jedoch eine eindeutige Aussage dazu getroffen werden, daß der sich vom Horizont in direktem Anflug auf die Zuschauer dem Kreuzungspunkt der Formationen nähernde Soloflieger nach Überqueren dieses Punktes weiter auf die Zuschauer zu und gegebenenfalls über diese hinwegfliegen sollte.

Zu dem letzten Teil des Cardioidmanövers war aus den Banddiagrammen erkennbar, daß der Soloflieger nach Abschluß seines Loopings den Kreuzungspunkt der beiden anderen Formationen in ansteigender Flugbahn (mit einer Mindesthöhe von 100—300 Fuß (30 bis 90 Meter) überfliegen und in die Formation zurückkehren sollte.

Der Einsatzprojektoffizier meldete dem Gesamtleitenden und Divisionskommandeur als Veranstalter des Flugtages von Ramstein, daß die Sicherheitsbestimmungen ausreichend berücksichtigt seien. Nach seinen Aussagen vor der US-nationalen Untersuchungskommission kannte er insbesondere das Flugprogramm der „Frecce Tricolori" und die Flugfigur des „Cardioid Break (Durchstoßenes Herz)" aus eigener Anschauung bei früheren Flugvorführungen dieser Kunstflugstaffel.

II. Die Generalprobe vor dem Flugtag

Die Generalprobe fand am 27. August 1988 statt. Am Morgen vor der Generalprobe sah der Divisionskommandeur der 316. Air Division, der inzwischen neu zuversetzt war, Veranlassung, sich zusammen mit den anderen für die Sicherheit verantwortlichen Offizieren, nämlich dem Gesamtleiter und seinen beiden Gehilfen, durch Begehung des maßgeblichen Flugplatzgeländes von der Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen zu überzeugen. Ihr besonderes Augenmerk richteten die Offiziere dabei auf die Sicherheitsabstände zwischen dem Zuschauerbereich und der Vorführungsachse der Luftfahrzeuge. Der Divisionskommandeur kam zu dem Ergebnis, daß der dazu nach STANAG 3533 festgelegte Sicherheitsabstand 700 Fuß (210 Meter) nicht ausreichend sei. Er traf daher die Entscheidung, die Sicherheitsabstände an der Nationalen US-Dienstvorschrift AF 60-18 auszurichten, die einen Abstand der Vorführungsachse zum Zuschauerbereich von mindestens 1500 Fuß (450 Meter) vorschreibt. Als für die teilnehmenden Piloten markante, aus der Luft sichtbare Linie für die Vorführungsachse wurde die sogenannte „Hot Cargo Pad"-Abstellfläche bestimmt, die in einer Entfernung von 1 500—1 600 Fuß (533 Meter) parallel zum Zuschauerbereich verläuft. Für die Mindestflughöhe der teilnehmenden Besatzungen galten die nationalen Mindesthöhenregelungen der Teilnehmer.

Die deutschen Vorschriften ZDv 44/31 und ZDv 19/2 sowie die Luftverkehrsordnung waren den verantwortlichen Offizieren weder bekannt, noch fühlten sie sich daran gebunden.

Die Einweisung der am Flugtag teilnehmenden Piloten wurde am 27. August 1988 ab 10.00 Uhr in Anwesenheit des Divisionskommandeurs und des Gesamtleitenden für den Flugtag durchgeführt. Auf Befehl des Divisionskommandeurs wurde allen Piloten eine schriftliche Ausfertigung der Einweisung in englischer Sprache ausgehändigt, um Verständnisschwierigkeiten auszuschließen. Bei den „Frecce Tricolori" sprach nur der Staffelführer ausreichend Englisch. Das war den verantwortlichen Offizieren bekannt.

Auch die Sanitäts-, Brandschutz- und Katastrophenschutz-Vorbereitungen wurden am 27. August 1988 überprüft. Der Kommandeur der Base-Clinic inspizierte den Aufbau der vier vom US-Sanitätsdienst und Deutschen Roten Kreuz gemeinsam zu besetzenden Sanitätsstationen. Der Leiter der Flugplatzfeuerwehr wies die Mannschaften für die bereitgestellten 12 Feuerwehrfahrzeuge und zwei Führungsfahrzeuge anhand einer Karte näher ein. Außerdem nahm der für den Katastrophenschutz zuständige Kommandeur des 377. Combat Support Wing am Tag der Generalprobe mit den Leitstellen der Polizei, des Deutschen Roten Kreuzes und der Feuerwehr Verbindung auf und überprüfte die Koordination der deutschen und amerikanischen Leitstellen.

Zu den bei der Vorübung durchgeführten Flugmanövern, vor allem zu den Flugfiguren der italienischen Kunstflugstaffel „Frecce Tricolori", steht aufgrund der erhobenen Beweise, insbesondere der Auswertung der beigezogenen Unterlagen der USAFE und nicht zuletzt auch aufgrund der Bewertung der näheren Umstände einschließlich der Wetterlage folgendes fest:

(1.) Das „Durchstoßene Herz"-Manöver wurde am 27.8.1988 vollständig, jedoch vom Solopiloten mit zeitlicher Verzögerung, durchgeführt.

Vom „Durchstoßenen Herz (Cardioid-Break)"-Manöver konnten die „Frecce Tricolori" während der Generalprobe am 27. August 1988 zwar alle Übungsteile fliegen. Wegen der Wetterlage am 27. August 1988, insbesondere einiger niedrig hängender Wolkenfet-

zen, entstand von diesem Vorführungsteil bei den für die fliegerische Sicherheit Verantwortlichen jedoch ein unvollständiger Eindruck. Wie aus dem vom Untersuchungsausschuß beigezogenen Unfallbericht der Gemeinsamen Untersuchungskommission hervorgeht, habe der Solopilot bei seinem Steigflug zu Beginn des „Durchstoßenen Herz"-Manövers Instrumentenflug-Wetterbedingungen angetroffen und seinen Teil des Manövers abgebrochen. Danach habe er wieder Sichtflug-Wetterbedingungen angetroffen und sei entlang des vorgeplanten Kurses weitergeflogen. Deshalb habe er den Kreuzungspunkt erst erreicht, nachdem die beiden Gruppen ihr Kreuzungsmanöver beendet hätten. Der Solopilot sei zwar etwas verspätet, jedoch ohne große übermäßige Verzögerung am Kreuzungspunkt angekommen.

(2.) Die für die fliegerische Sicherheit des Flugtages Verantwortlichen haben folglich das „Durchstoßenen Herz"-Manöver nur zum Teil, nicht aber in seinen entscheidenden Phasen sehen können.

Aus den dem Untersuchungsausschuß zur Verfügung gestellten Untersuchungsprotokollen der Untersuchungskommission der US-Luftwaffe ergibt sich zweifelsfrei, daß der Gesamtleiter des Flugtages und seine beiden Gehilfen die entscheidenden Phasen des „Durchstoßenen Herz"-Manövers weder gesehen haben, noch eine genaue Vorstellung von seinem normalen Ablauf hatten. Der Gesamtleiter hatte von diesem Manöverteil den Eindruck, daß der Solopilot sein Manöver im Scheitelpunkt abgebrochen hätte, weshalb er nicht das vollständige Manöver gesehen habe. Er habe deshalb seine beiden Gehilfen gefragt, ob sie etwas für die fliegerische Sicherheit Relevantes bemerkt hätten. Als sie dies verneinten, habe er die Flugschau genehmigt.

Der Flugschaukoordinator hat vor dieser Untersuchungskommission zudem ausgesagt, daß er den entscheidenden Teil des „Cardioid-Break"-Manövers nicht gesehen habe. Er hat nach seinen Aussagen während der Generalprobe „den Abschluß dieses speziellen Manövers nie gesehen".

Diesen unvollständigen Wahrnehmungen des Gesamtleiters versuchte der US-nationale Untersuchungsbericht mit seiner Feststellung Rechnung zu tragen, daß neben den Einzelheiten des Flugprogramms der hervorragende Ruf der „Frecce Tricolori" den Gesamtleiter dazu bewogen habe, das Flugprogramm zu genehmigen. Dies stellt jedoch bei einer objektiven Untersuchung den nicht hinnehmbaren Versuch dar, fehlerhaftes Verhalten im nachhinein mit allgemeinen Erklärungsgründen zu vermischen.

(3.) Über den Flugweg des Solopiloten beim „Durchstoßenen Herz"-Manöver nach Kreuzung der Formation bestanden unterschiedliche Auffassungen.

Gemäß Nr. 16 des STANAG 3533 ist bei einer öffentlichen Flugveranstaltung ein „Überfliegen von Zuschauerbereichen" vom Gesamtleiter als Ausnahme gesondert und ausdrücklich „für bestimmte Manöver" zu genehmigen. Die für den Flugtag von Ramstein maßgebliche deutsche Vorschrift ZDv 44/31 bestimmt in Nr. 323 noch eindeutiger: „Das Überfliegen der Zuschauerbereiche ist grundsätzlich verboten. Ausnahmen können nur vom Gesamtleiter für besonders sichere *Nicht-Kunstflugmanöver* und Überflüge, die eine Gefährdung oder Belästigung der Zuschauer ausschließen, genehmigt werden". Eine solche Ausnahme wurde weder mittelbar (durch Akzeptieren der Vorübungen, da diese im entscheidenden Manöver anders durchgeführt wurden) noch unmittelbar genehmigt. Sie war nach den gültigen deutschen Vorschriften auch nicht genehmigungsfähig, da es sich bei dem „Durchstoßenen Herzen" eindeutig um ein *Kunstflugmanöver* handelte. Im Unterschied zu einem Flugmanöver, das als horizontaler Geradeausflug keine Änderungen des Flugweges enthält, birgt das Kurven auf die Zuschauer zu ein weit höheres Gefährdungspotential, das erst dann beseitigt ist, wenn der Flugweg des Luftfahrzeuges sich in der Vertikalen oder Horizontalen von den Zuschauern wegbewegt. Deshalb ist in Nr. 22 des STANAG 3533 vorgeschrieben, daß Kurven auf die Zuschauer zu mit über 300 Knoten (ca. 550 km/h) spätestens in einer Entfernung von 3 000 Fuß (900 Meter) beendet sein muß.

Nach derselben Vorschrift „können unter bestimmten örtlichen Bestimmungen die Mindestwerte für die *horizontale Entfernung* geringer sein, sofern die Sicherheit der Zuschauer nicht beeinträchtigt ist *und* die teilnehmenden Staaten zustimmen". In Nr. 325 der ZDv 44/31 ist darüber hinaus bestimmt, die Entfernung müsse (bei der vom Soloflieger tatsächlich geflogenen Geschwindigkeit von über 300 Knoten) mindestens 900 Meter betragen. Und weiter: „Die Mindestabstände müssen aus der Luft klar erkennbar sein. Unter bestimmten örtlichen Bedingungen können die Mindestwerte unterschritten werden, sofern die Sicherheit der Zuschauer nicht beeinträchtigt ist und die an der Flugvorführung Beteiligten zustimmen. Die Genehmigung hierzu erteilt der Bundesminister der Verteidigung."

Oberst a. D. Purucker hat in seiner Vernehmung bestätigt, daß einerseits eine Genehmigung des Bundesministers der Verteidigung notwendig gewesen wäre, ihm andererseits von einer solchen Genehmigung nichts bekannt war. Tatsache ist, daß

- der Mindestabstand von 900 Meter vom Solopiloten (aber auch von anderen Luftfahrzeugen während anderer Flugfiguren) beim Kurven auf die Zuschauer zu deutlich überschritten wurde,
- die „teilnehmenden Staaten" nicht ausdrücklich zugestimmt hatten

und

- keine Ausnahmegenehmigung des Bundesministers der Verteidigung, die hätte eingeholt werden müssen, vorlag.

Erschwerend kommt hinzu, daß nicht alle Mitglieder des italienischen Kunstflugteams die englische Sprache genügend beherrschten. Für diesen Fall bestimmt Nr. 9 STANAG 3533: „Die Sprache, in der die Vorführung zu leiten ist, ist anzugeben". Dies war in Ramstein eindeutig die englische Sprache. Und weiter: „Ist ein Teil der Teilnehmer *nicht genügend* mit dieser Sprache vertraut, so ist dem betreffenden Leiter eine zuverlässige Person beizufügen, die die Mutterspra-

che dieser Teilnehmer beherrscht". Im Sinne dieser Vorschrift ist klar: Im Fall von Problemen, die nur vom Boden aus zu erkennen sind, soll der Leiter der Flugvorführungen sicher eingreifen können. Dem Leiter der Flugvorführungen in Ramstein war keine italienisch sprechende Person zur Seite gegeben worden. Deshalb konnte er auch in den Ablauf der Vorführungen nicht eingreifen.

Die Gemeinsame Untersuchungskommission hat in ihrem Bericht zum Flugweg des Solopiloten beim „Durchstoßenen Herz"-Manöver als Untersuchungsergebnis folgendes festgestellt:

> Während des „Cardioid-Break"-Manövers erfordere der Flugweg des Solofliegers nach Kreuzen ein Überfliegen des Zuschauerbereichs, was gemäß STANAG 3533, Nr. 16 vom Gesamtleiter hätte genehmigt werden müssen.

Diesen Festellungen wurden seitens der Mitglieder der US-Luftwaffe in dieser Untersuchungskommission widersprochen, die mit Schreiben vom 27.10.1988 hierzu folgendes erklärten:

> Das amerikanische Team sei der Meinung, daß der Teil des Cardioid-Flugmanövers, der nach dem Kreuzungspunkt der Flugwege stattfinde, ein Flugmanöver zur Wiederherstellung der Formation sei, durch das der Solopilot in die Lage versetzt werden solle, zur Durchführung einer anschließenden Kunstflugvorführung seine entsprechende Ausgangsposition einnehmen zu können. Sie seien davon ausgegangen, daß das Cardioid-Manöver bereits abgeschlossen war, als der Solopilot die Flugzeuge der zwei vorbeifliegenden Formationen kreuzte. Sie seien zur Erkenntnis gekommen, daß der Flugweg des Solopiloten evtl. ein Überfliegen des Zuschauerbereichs hätte erforderlich machen können, aber lediglich als ein Manöver zur Wiederherstellung der Flugformation und nicht als Teil des Cardioid-Manövers selbst.

Der amerikanische Gesamtleiter und seine beiden Gehilfen sind, wie sie vor der Untersuchungskommission der US-Luftwaffe übereinstimmend bekundet haben, davon ausgegangen, daß das „Durchstoßenen Herz"-Manöver des Solopiloten 400 Meter vor dem Kreuzungspunkt hätte beendet sein sollen und der Solopilot hier beginne, sein Luftfahrzeug nach oben und von der Menge wegzuziehen.

Aufgrund dieser Feststellung steht fest, daß der US-Veranstalter und insbesondere der Gesamtleiter des Flugtages nicht die Kenntnis vom genauen Verlauf des „Durchstoßenen Herz"-Flugmanövers der „Frecce Tricolori" hatte, die hätte vorliegen müssen, um eine Ausnahme von Verboten zu erteilen, wie sie das STANAG 3533 ebenso wie die ZDv 44/31 in der Frage des Überflugverbots der Zuschauer trifft. Der verantwortliche Gesamtleiter der Flugveranstaltung von Ramstein vertraute vielmehr am 27.8.1988 bei seiner Genehmigung der Flugvorführungen der „Frecce Tricolori" darauf, daß die Teilnehmer der Flugvorführungen die Sicherheitsauflagen des STANAG 3533 von sich aus einhalten würden Dabei hätte er alleine aufgrund der vorgelegten Banddiagramme erkennen müssen, daß

- ein Überfliegen der Zuschauer bei mehreren Flugfiguren vorgesehen war, die deshalb einer Ausnahmegenehmigung bedurft hätten. Die Ausnahmegenehmigung hätte der Gesamtleiter nach Nr. 323 der ZDv 44/31 in Verbindung mit Nr. 16 des STANAG 3533 für „bestimmte Manöver" genehmigen können.
- ein Kurven auf die Zuschauer zu von mehr als 300 Knoten (ca. 550 km/h) des Solopiloten als Teil der Flugfigur des „Durchstoßenen Herzens" und deshalb ein Abstand von mindestens 900 Meter während des gesamten Kurvenflugs in Nr. 325 der ZDv 44/31 in Verbindung mit Nr. 22 des STANAG 3533 zwingend vorgeschrieben ist. Eine Ausnahmegenehmigung hätte der Zustimmung aller teilnehmenden Staaten nach Nr. 22 des STANAG 3533 und darüber hinaus nach Nr. 325 der ZDv 44/31 einer Genehmigung durch den Bundesminister der Verteidigung als Genehmigungsverantwortlichen bedurft.

In Wirklichkeit wurden die Zuschauer bereits bei der Vorübung — wie entsprechende Video-Aufnahmen eindeutig beweisen — von den „Frecce Tricolori" mehrfach überflogen. Nach der trinationalen Unfalluntersuchung ist unzweifelhaft erwiesen, daß ein Teil des Unfallmanövers ein Überfliegen der Zuschauer vorsah. Damit ist eindeutig bewiesen, daß Mängel im Genehmigungsverfahren und in der Durchführung zumindest für die Schwere der Folgen des Unglücks mit verantwortlich waren.

III. Die Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988

Der Flugtag auf dem Militärflugplatz Ramstein begann am 28. August 1988 um 6.00 Uhr. Ab diesem Zeitpunkt gewährte der Veranstalter der interessierten Öffentlichkeit freien Zugang zum Flugplatz. Entsprechend der bereits beschriebenen Einsatzplanung hatte der Veranstalter umfangreiches Einsatz- und Unterstützungspersonal abgestellt. Daneben konnte er — wie zum Planungs- und Vorbereitungsprozeß näher dargelegt — auf die Unterstützung durch die deutsche Polizei und das Deutsche Rote Kreuz zurückgreifen.

Die Flugvorführungen begannen um 11.00 Uhr. Der Flugtag verlief bis zu dem Flugunfall reibungslos.

Zum Abschluß der Flugvorführungen startete um 15.40 Uhr die Kunstflugformation „Frecce Tricolori" mit 10 Luftfahrzeugen des Typs „Aermacci MP 337" von der Startbahn des Flugplatzes Ramstein zu ihren Flugvorführungen, die aus mehreren Flugfiguren bestehen sollten. Bei dem Cardioidmanöver „Durchstoßenes Herz" kam es zu dem folgenschweren Unfall: Der Solopilot der italienischen Formation kreuzte zum gleichen Zeitpunkt und in gleicher Höhe die Flugbahn der sich begegnenden beiden Teilformationen. Dies entsprach nicht der Planung. Der Solopilot sollte wenige Sekunden vor der Begegnung der beiden Teilformationen den Kreuzungspunkt überfliegen und dabei nach oben kurven. Der Solopilot kollidierte mit zwei Flugzeugen der Fünferformation, die an-

schließend ca. 200 Meter westlich des „Hot Cargo Pad" in Fortsetzung ihrer ursprünglichen Flugbahn abstürzten. Der von einem Luftfahrzeug abgerissene rechte Flügel traf einen dort plazierten Rettungshubschrauber, wobei dieser schwer beschädigt und ein Besatzungsmitglied schwer verletzt wurde. Das Luftfahrzeug des Solopiloten schlug in Fortsetzung seiner Flugbahn auf die Zuschauer zu etwa 30 Meter vom Pistenrand entfernt auf dem Boden vor den Zuschauern auf und rutschte in den Zuschauerbereich. Die drei Piloten der abgestürzten Luftfahrzeuge wurden sofort getötet. Zwei weitere Luftfahrzeuge der Teilformationen wurden durch Trümmer der anderen leicht beschädigt, konnten aber anschließend auf dem Ausweichflugplatz Sembach von den Piloten sicher gelandet werden.

Nach dem Untersuchungsbericht der trinationalen Unfalluntersuchungskommission war die Ursache des Unglücks einzig und allein menschliches Versagen des während der Flugvorführungen der „Frecce Tricolori" voll einsatzfähigen Solopiloten. Soweit unter Auswertung der vorliegenden Beweismittel nachvollziehbar, vor allem nach der Auswertung der Filmaufnahmen und der nachträglichen Beurteilung aller zu Wort gekommenen Flugexperten, hat sich der Unglücksvorgang mit sehr großer Wahrscheinlichkeit wie folgt zugetragen:

Der Solopilot hatte in der anfänglichen Steigphase des Cardioidmanövers eine größere Höhe als die beiden Hauptgruppen erreicht und versuchte, durch eine scharfe Bahnkorrektur und eine extreme Erhöhung der Fluggeschwindigkeit im vertikalen Flugteil seinen Rückstand auszugleichen. Offenbar in der Annahme, daß er auch nicht den üblichen horizontalen Abstand von der Bahnebene der beiden Hauptgruppen hatte, reduzierte er später die Leistung auf ein Minimum und fuhr die Bremsklappen aus, während er seine abwärts gerichtete Flugbahn entlang einer nahezu vertikalen Linie fortsetzte. Er fing das Flugzeug auf einer Höhe von 108 Fuß (36 Meter) über der Piste und etwa 560—600 Fuß (170 bis 180 Meter) vor dem Kreuzungspunkt der beiden Formationen ab; dabei war er vermutlich davon überzeugt, jetzt wieder die vorgesehene Position erlangt zu haben. Anschließend folgte das Luftfahrzeug des Solofliegers ca. 435—530 Fuß (130 bis 170 Meter) einer ansteigenden gekrümmten Flugbahn auf die Zuschauer zu. An diesem Punkt erkannte der Pilot wohl mit großer Sicherheit, daß ein Zusammenstoß unmittelbar bevorstand, und unternahm in letzter Sekunde einen verspäteten und unzureichenden Versuch, seine Maschine hochzuziehen. Der damit bewirkte Höhengewinn reichte nicht aus, um der von rechts in einer praktisch horizontalen Bahn sich nähernden Fünferformation nach oben auszuweichen, so daß es zu dem Zusammenstoß kam.

Beim Aufprall des Luftfahrzeugs des Solofliegers explodierten Tanks und das austretende Kerosin entfachte einen riesigen Feuerball, der zusammen mit Flugzeugteilen in Bruchteilen von Sekunden den ca. 530 Meter entfernten Zuschauerbereich bis zu einer Tiefe von mindestens 100 Metern erfaßte. Durch Feuer und Splitter des Luftfahrzeuges wurden 31 Zuschauer sofort getötet und ca. 450 verletzt. In der Folgezeit erlagen 36 weitere Zuschauer ihren erlittenen Verletzungen. Zu den Toten zählen sechs Kinder unter 14 Jahren und weitere vier Heranwachsende unter 18 Jahren. Infolge ihrer Verletzungen und des Unfallschocks brachte am Tag nach dem Unfall eine Frau ihr Kind tot zur Welt. Eine große Anzahl der Verletzten wird dauerhafte gesundheitliche Schäden im wesentlichen aufgrund schwerer Brandverletzungen zu tragen haben. Nachwirkende schwere Folgen in psychosomatischer Hinsicht können in ihrem vollen Ausmaß heute noch nicht abschließend beurteilt werden.

Die Besatzungen der 12 Einsatzwagen der Flugplatzfeuerwehr waren etwa zwei Minuten nach den Abstürzen, also gegen 15.45 Uhr, an den Unfallstellen und hatten um 15.59 Uhr alle Brände gelöscht. Anschließend unterstützten die Feuerwehrleute das Sanitätspersonal bei der Bergung und Versorgung der Verletzten wegen der Gefahr weiterer Explosionen zum Teil unter Lebensgefahr. Auch die Sanitätsdienste begannen sofort mit ihren Rettungsmaßnahmen, die sich unter den gegebenen Umständen, vor allem wegen der anfänglich völlig unübersichtlichen Situation, der verständlicherweise panikartigen Reaktion der unmittelbar an der Absturzstelle befindlichen Zuschauer, der extremen Hitzeentwicklung und der Art der Verletzungen außerordentlich schwierig gestalteten.

Über die auf dem Flugplatz eingerichteten Funk-Notruffrequenzen wurde jede verfügbare sanitätsdienstliche Unterstützung angefordert. Der Leiter der Katastrophenbereitschaft, der Kommandeur des 377. Combat Support Wing, befahl über Funk die sofortige Besetzung der Katastrophen-Einsatzgruppe und aller Stellen für die Katastrophenbekämpfung auf dem Flugplatzgelände. Der Base-Clinic wurde befohlen, das gesamte verfügbare Sanitätspersonal einzusetzen. Darüber hinaus wurden sofort Freiwillige aus der Zuschauermenge zur Unterstützung des Sanitätspersonals bei der Betreuung der Verletzten gesucht; acht Ärzte, ungefähr ein Dutzend Krankenschwestern und eine nicht mehr feststellbare Anzahl von sonstigen freiwilligen Helfern kamen so zusätzlich zum Einsatz; dabei begaben sich viele von ihnen spontan selbst in Gefahr, um den Verletzten beizustehen.

Der größte Teil der Verletzten wurde im wesentlichen in den vier auf dem Flugplatzgelände eingerichteten Sanitätsstationen erstversorgt. Eine weitere Verletztensammelstelle wurde unverzüglich zusätzlich eingerichtet.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme durch den Untersuchungsausschuß sind präzise Angaben darüber, wieviele Verletzte auf dem Flugplatz Ramstein erstversorgt wurden, nicht möglich. In einigen Fällen wurde auf die Erstversorgung verzichtet und stattdessen der (ca. 2—3 Minuten dauernde) Lufttransport zum US-Krankenhaus in Landstuhl durchgeführt. Weitere Verletzte erreichten auf eigene Initiative oder durch private Hilfe umliegende Krankenhäuser. Andere Verletzte, die nicht alle erstversorgt waren, wurden mit Fahrzeugen der US-Streitkräfte in die umliegenden Krankenhäuser transportiert.

Die Besatzung eines der intakten US-Rettungshubschrauber auf dem Flugplatz forderte selbständig sofort nach dem Unglück über Funk zusätzliche Hub-

schrauberunterstützung beim US-Krankenhaus in Landstuhl an und begann unmittelbar nach dem Unglück mit dem Abtransport von Verletzten. Wenige Minuten später traf der Bereitschaftshubschrauber des US-Krankenhauses in Landstuhl (UH-60) auf dem Flugplatz ein. Ihm folgte etwas später ein Hubschrauber der rheinland-pfälzischen Polizei (BO-105). Beide Hubschrauber wurden unverzüglich nach ihrem Eintreffen ebenfalls für den Abtransport von Verletzten in umliegende Krankenhäuser eingesetzt. Innerhalb der ersten Stunde nach dem Flugunfall konnten hierfür darüber hinaus zwei Hubschrauber UH-60 der US-Armee, ein Hubschrauber PUMA der Royal Air Force, zwei Polizeihubschrauber BO-105, ein Hubschrauber UH-1 D (SAR) der Luftwaffe aus Pferdsfeld, ein Hubschrauber CH-53 des Heeres aus Mendig und drei Hubschrauber von deutschen zivilen Rettungsorganisationen benutzt werden. Nach der ersten Stunde standen zusätzlich zwei Hubschrauber UH-1 N und zwei Hubschrauber UH-60 der US-Armee zur Verfügung. Die meisten Verletzten wurden so durch persönlichen Einsatz und spontane Hilfe der Sanitäter und Helfer — nicht jedoch durch eine wohlorganisierte Rettungsorganisation — versorgt und gerettet.

Insgesamt wurden mit diesen 18 Hubschraubern 169 Personen, meist Schwerverletzte, in die umliegenden Krankhäuser gebracht; schwerpunktmäßig wurde dabei zunächst das Krankenhaus der US-Army in Landstuhl angeflogen. Je nach der dort für notwendig gehaltenen Versorgung wurde der größte Teil der Verletzten an andere Krankenhäuser oder Spezialkliniken weitergeleitet. Weitere, überwiegend geringfügig Verletzte wurden in deutschen oder US-Krankenwagen oder in sonstigen verfügbaren Fahrzeugen abtransportiert. Aufgrund der unstrittigen Angaben des Deutschen Roten Kreuzes steht fest, daß 96 Minuten nach dem Flugunfall alle Verletzten vom Flugplatz abtransportiert waren. Die Anzahl der Verletzten, die am Unfalltag in Krankenhäuser der näheren und weiteren Umgebung des Unfallortes gebracht wurden, belief sich auf 336 Personen. Krankenhäuser der näheren Umgebung, in die jeweils eine beträchtliche Anzahl von Verletzten eingewiesen worden war, wurden dabei bis an die Grenzen ihrer persönlichen und sächlichen Möglichkeiten gefordert. So mußten am Unfalltag im Städtischen Krankenhaus Kaiserslautern 82, im US-Army Krankenhaus Landstuhl 46, im Flugplatzkrankenhaus Ramstein 30, in der Universitätsklinik Homburg 43, in der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik Ludwigshafen 27 und im Sankt Johannis-Krankenhaus Landstuhl 58 Personen behandelt werden. Am 1. September 1988 befanden sich noch 172 Unfallverletzte in 46 Krankenhäusern, davon 24 Patienten in Krankenhäusern außerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Zahlreiche Verletzte wurden erst im Verlauf der nächsten 5 Tage nach dem Unglück in andere Krankenhäuser, zum Teil in Spezialkliniken, gebracht.

Im Rahmen der Rettungsmaßnahmen wurde die SAR-Leitstelle der Bundeswehr in Goch am 28. August 1988 um 16.01 Uhr von der Einsatzleitstelle des Landkreises Kaiserslautern über einen Flugunfall in Ramstein in Kenntnis gesetzt; nähere Angaben über das Ausmaß und die genaue Anzahl der Verletzten konnten dabei nicht gemacht werden. Darauf erteilte die SAR-Leitstelle um 16.02 Uhr Einsatzbefehl an die beiden auf dem Flugplatz Pferdsfeld und beim Bundeswehr-Zentralkrankenhaus in Koblenz stationierten SAR-Hubschrauber, die auch sofort nach Ramstein starteten. Um 16.12 Uhr wurde der SAR-Leitstelle von der Einsatzleitstelle Ramstein mitgeteilt, daß durch den Flugzeugabsturz mindestens 40 bis 50 Personen verletzt seien; daraufhin ordnete die SAR-Leitstelle den Einsatz eines in Mendig stehenden Transporthubschraubers CH-53 an, der zuvor ein Team von 8 Ärzten und 4 Sanitätssoldaten mit entsprechendem Material zur Versorgung der Brandverletzten aufnehmen mußte. Die beiden SAR-Rettungshubschrauber landeten um 16.25 Uhr und 16.37 Uhr in Ramstein und unterstützten die Rettungsarbeiten. Der Transport-Hubschrauber CH-53 kam in Ramstein nicht mehr zum Einsatz und wurde zum US-Krankenhaus in Landstuhl umgeleitet. Auf dem Rückflug nach Koblenz transportierte er fünf Schwerverbrannte ins Verbrennungszentrum des Bundeswehr-Zentralkrankenhauses Koblenz.

Der Kommandeur des Verteidigungskreiskommandos 453, der bei dem Flugtag zugegen war, begab sich nach dem Flugunfall in die gemeinsame Einsatzzentrale der Security-Police des Flugplatzes Ramstein und der deutschen Polizei und bot von dort aus dem Katastrophenschutz-Stab des Landkreises Kaiserslautern telefonisch Hilfe an. Über den Offizier vom Führungsdienst des Verteidigungskreiskommandos 453 veranlaßte er, daß auf Abruf des Leiters des Katastrophenschutzstabes des Landkreises Kaiserslautern 14 Fahrzeuge und 30 Mann zum US-Krankenhaus in Landstuhl in Marsch gesetzt wurden.

Die rheinland-pfälzische Polizei richtete auf dem Flugplatz Ramstein zunächst eine vorläufige Vermißtensammelstelle ein, deren Aufgaben nach Abtransport der Verletzten durch den Katastrophenschutzstab des Landkreises Kaiserslautern fortgeführt wurden. Die Polizei sperrte im übrigen den Verkehr zum Flugplatz Ramstein, richtete eine Katastrophenroute für die Fahrzeuge ein und stellte Kradfahrer als Lotsen für die Rettungsfahrzeuge zur Verfügung. Der Katastrophenschutzstab des Landkreises Kaiserslautern ermittelte über die zentrale Anlaufstelle „Schwerbrandverletzte" in Hamburg freie Betten für die Aufnahme dieser Fälle.

D. Die öffentliche Kritik an den Rettungsmaßnahmen

Wie schon in der Vorgeschichte näher dargelegt, wurde in der Öffentlichkeit teils heftige Kritik an der Konzeption und Durchführung der Versorgung der Opfer des Flugunglücks in Ramstein geübt. Dabei wurde auch die Frage einbezogen, ob die vorbeugenden Maßnahmen für den Katastrophenschutz seitens verantwortlicher Stellen ausreichend gewesen seien. In dem ebenfalls bereits beschriebenen Umfang befaßte sich auch der Landtag des Landes Rheinland-Pfalz und sein Innenausschuß mit den in diesem Zu-

sammenhang behaupteten Mängeln und Unzulänglichkeiten.

Soweit der Untersuchungsausschuß Veranlassung gesehen hat, den sich in diesem Bereich stellenden Fragen näher nachzugehen, ist er sich einerseits der Grenzen der Bundeskompetenzen sehr wohl bewußt gewesen; andererseits bestand für ihn aber auch die Notwendigkeit, für die Bewertung der Gesamtzusammenhänge der Vorgänge bei und im Zusammenhang mit dem Flugunglück in Ramstein und der daraus zu ziehenden Konsequenzen auch diesen Problemkreis in seine Untersuchungen mit einzubeziehen, zumal dessen Erheblichkeit für die Prüfung und die Bewertung der Genehmigungsverfahren für die Flugveranstaltung in Ramstein und ihrer bedenkenfreien Durchführung nicht ohne weiteres verneint werden konnte.

Schließlich geht im Teil „Rettungswesen, Sanitätswesen, Brandschutz" die nationale Vorschrift ZDv 44/31 weit über das STANAG 3533 hinaus.

Dem ist hinzuzufügen, daß während des Untersuchungsverfahrens keine Kompetenzvorbehalte seitens des Landes Rheinland-Pfalz erkennbar geworden sind; es ist vielmehr darüber hinaus das Interesse des Landes an einer möglichst umfassenden gemeinsamen Abklärung offener Fragen deutlich geworden.

Die öffentliche Kritik an den Rettungsmaßnahmen nach dem Flugunglück Ramstein hat im wesentlichen die folgenden Vorwürfe beinhaltet:

Die Amerikaner verfolgten im Gegensatz zum deutschen Rettungswesen das Konzept, Verletzte ohne ausreichende Erstversorgung möglichst schnell abzutransportieren. Auch seien Verletzte nicht oder nicht rechtzeitig in Spezialkliniken eingeliefert worden. Zwischen den Rettungsdiensten der US-Dienststellen und des Deutschen Roten Kreuzes sowohl an der Unfallstelle als auch später im amerikanischen Army-Krankenhaus in Landstuhl habe es Koordinierungsprobleme gegeben. Am Unfallort seien zusätzliche Koordinierungsprobleme dadurch entstanden, daß die Einsatzleitung des US-Sanitätsdienstes ihren Standort verlegt habe. Noch zwei Stunden nach der Katastrophe seien im US-Army-Krankenhaus Landstuhl Brandverletzte unversorgt gewesen; ein Leitender Arzt der US-Sanitätsdienste sei vor Ort nicht feststellbar gewesen. Ferner wurde Kritik daran geübt, daß es keine gemeinsamen Übungen des deutschen und des amerikanischen Katastrophenschutzes im Vorfeld der Flugveranstaltung am 28. August 1988 in Ramstein gegeben habe.

Der Innenminister des Landes Rheinland-Pfalz, Rudi Geil, hat sich zu den Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten in seinem dem Ausschuß vorgelegten Bericht vom 10. Februar 1989 und bei seiner Anhörung vor dem Untersuchungsausschuß am 20. Februar 1989 im wesentlichen wie folgt geäußert:

> Die 316. US-Luftwaffendivision sei als Veranstalter des Flugtages von Ramstein am 28. August 1988 für alle Rettungsmaßnahmen auf dem Flugplatzgelände, den Brand- und Katastrophenschutz einbezogen, verantwortlich gewesen. Diese Bewertung entspreche auch der getroffenen Regelung in Nr. 8 des STANAG 3533; danach habe der Veranstalter für das Vorhandensein eines geeigneten und ausreichenden Brandbekämpfungs-, Rettungs- und Bergungs- sowie Sanitätsdienstes am Ort der Flugvorführung zu sorgen. Die US-Luftwaffe in Ramstein sei sich dieser Verantwortung bewußt gewesen; das habe sie auch nie bestritten. Sie habe erklärt, daß alle Maßnahmen der Gefahrenabwehr unter militärischer Kontrolle nach den Vorschriften und Plänen der US-Luftwaffe für die Katastrophenabwehr in Friedenszeiten vorbereitet und durchgeführt worden seien.
>
> Deutsche Aufgabenträger für den Brand- und Katastrophenschutz hätten auf dem Flugplatz keine eigenen Verwaltungskompetenzen. Ihre Einheiten dürften dort nur auf Ersuchen der Amerikaner tätig werden und seien deren Einsatzleitung unterstellt.
>
> Der Brand- und Katastrophenschutz außerhalb des Flugplatzgeländes sei nach dem rheinland-pfälzischen Brand- und Katastrophenschutzgesetz den Gemeinden und Landkreisen als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung übertragen, soweit nicht z. B. bei großflächigen Gefahrenlagen zentrale Abwehrmaßnahmen erforderlich seien, die in der Kompetenz des Landes lägen.
>
> Wenn bei einer großen Gefahrenlage auf einem US-Flugplatz organisatorische Maßnahmen über den Liegenschaftsbereich hinaus notwendig seien, müßten deutsche und alliierte Stellen kooperativ zusammenwirken. Es sei Sache der für die Durchführung des Flugtages verantwortlichen Amerikaner, das Gefährdungspotenial und die damit zusammenhängende notwendige Kooperation mit den deutschen zivilen Stellen bei der Vorbereitung der Rettungsmaßnahmen einzuschätzen. Falls keine gegenteiligen Erkenntnisse vorlägen, könnten die deutschen Behörden davon ausgehen, daß die von den ausländischen Streitkräften unterhaltenen Sanitäts- und Rettungsdienste den Anforderungen genügten.

Innenminister Geil hat diese grundsätzliche Äußerung auch auf eine diesbezügliche Stellungnahme des Ministeriums der Justiz des Landes Rheinland-Pfalz vom 16. Dezember 1988 gestützt. Darin wird die Auffassung vertreten, daß auf der Grundlage von Artikel 53 Abs. 1 Satz 1 ZA-NTS die Bündnisstreitkräfte bei der Veranstaltung eines Flugtages in der Bundesrepublik Deutschland die Aufgabe des Brand- und Katastrophenschutzes in eigener Kompetenz wahrnehmen und dazu alle von ihnen für erforderlich gehaltenen Maßnahmen treffen könnten.

Bezogen auf den Flugtag in Ramstein und das Flugunglück am 28. August 1988 hat Innenminister Geil zur Kooperation des US-Veranstalters mit deutschen Stellen unter anderem gegenüber dem Untersuchungsausschuß geäußert:

> Wie dem nationalen Untersuchungsbericht der US-Luftwaffe zu entnehmen sei, habe der US-Veranstalter zur Durchführung polizeilicher Aufgaben für den geplanten Flugtag die rheinland-pfälzische Vollzugspolizei um konkrete Unterstützung gebeten und mit dieser auch die für die Durchführung

des Flugtages notwendige Zusammenarbeit abgesprochen.

Eine Unterstützung durch den zuständigen Katastrophenschutz des Landkreises Kaiserslautern hätten die Amerikaner dagegen nicht gewünscht, obwohl die Kreisverwaltung bereits längere Zeit zuvor eine Intensivierung der Zusammenarbeit angeboten hätte. Vielmehr hätten sie lediglich das (örtliche) Deutsche Rote Kreuz als privaten Verein angesprochen und — wie bei den vorangegangenen Flugveranstaltungen in Ramstein — um Unterstützung der eigenen Sicherheitsvorkehrungen durch den Aufbau von Erste-Hilfe-Stationen und Fundbüros gebeten. Mit dem Landkreis Kaiserslautern, der für den Katastrophenschutz zuständigen Selbstverwaltungskörperschaft, hätte die US-Luftwaffe kurz vor dem Flugtag lediglich die Entsendung eines US-Verbindungsmannes in den deutschen Katastrophenschutzstab vereinbart. Weitergehende Absprachen in diesem Bereich habe es nicht gegeben.

Das Deutsche Rote Kreuz, und zwar der Kreisverband Kaiserslautern Land, hätte nach eigenen Angaben für den Flugtag sein gesamtes Potential mobilisiert. Es habe ausdrücklich betont, es sei bei allen Planungen davon ausgegangen, daß seine Maßnahmen die Vorsorgemaßnahmen der Amerikaner lediglich hätten unterstützen sollen.

Der Landrat des Kreises Kaiserslautern, Rudolf Tartter, hat zur Kooperation des US-Veranstalters in Ramstein mit deutschen Stellen bei seiner Anhörung durch den Untersuchungsausschuß am 20. Februar 1989 im Ergebnis folgendes dargelegt:

Weder mit dem Deutschen Roten Kreuz, Kreisverband Kaiserslautern — Land, noch mit der Kreisverwaltung Kaiserslautern seien seitens des Veranstalters des Flugtages Vereinbarungen oder Verabredungen zur Übernahme des Rettungsdienstes am 28. August 1988 auf dem Flugplatz Ramstein getroffen worden.

Die Bitte des Veranstalters um Unterstützung bei der Ersten Hilfe und die Kenntnis des Inhalts und Umfangs von Erster Hilfe ergebe eindeutig, daß damit keine Rettungsmaßnahmen im Falle eines Großschadensereignisses vom DRK-Kreisverband Kaiserslautern Land erwartet worden seien. Sie seien als Ergänzung bzw. Unterstützung der amerikanischen Kräfte bei der Ersten Hilfe angefordert worden. Dem DRK sei keine Sicherstellungsfunktion oder auch Führungsfunktion im Rahmen des Gesamtablaufs des Flugtags übertragen worden. Für das DRK hätte es damit auch keine Leitungs- und Koordinierungsaufgaben gegeben; diese hätten beim Veranstalter sowohl in der Vorbereitung zum Flugtag wie auch bei der Bewältigung des Schadensereignisses gelegen.

Das Deutsche Rote Kreuz sei für Rettungsmaßnahmen nicht vorzusehen und auch nicht vorgesehen gewesen, sondern nur für die Erste Hilfe und Fundbüros. Unter Erste Hilfe sei nicht der Einsatz bei einer Katastrophe zu verstehen. Entsprechend der Aufgabenstellung der Ersten Hilfe, habe man sich auch in der Vergangenheit u. a. um Kreislaufprobleme, um Hitzschlag und Sonnenstich, auch mal um eine kleine Schnittwunde gekümmert. Vom organisatorischen Aufbau in der Vorbereitungsphase her sei vorgesehen gewesen, daß die Unterstützung der Ersten Hilfe durch das Deutsche Rote Kreuz insbesondere den deutschen Anforderungen gegenüber erbracht werden solle: Deutsche Besucher mit einem Kreislaufproblem wären vom Deutschen Roten Kreuz, amerikanische Bürger durch den amerikanischen Sanitätsdienst behandelt worden; so sei dies untereinander abgesprochen gewesen. Die Zelte hätten mehr oder weniger Wand an Wand gestanden, um sich für diese Fälle abzustimmen.

Als das Schadensersatzereignis eingetreten gewesen sei, hätte sich die Aktivierung des Deutschen Roten Kreuzes in voller Hilfe ausgewirkt. Da habe sich niemand darauf berufen, daß er nur dazu da sei, eine Schnittwunde zu verbinden; vielmehr habe jeder — entsprechend dem Selbstverständnis des Deutschen Roten Kreuzes — zugepackt.

Innenminister Geil hat vor dem Untersuchungsausschuß zu den in der Öffentlichkeit heftig kritisierten Rettungsmaßnahmen im Rahmen der Flugkatastrophe von Ramstein allgemein folgendes ausgeführt:

Eine kritische Auseinandersetzung mit Einzelfragen des Rettungseinsatzes müsse berücksichtigen, daß in der konkreten Situation mehr als 300 000 Menschen Zeugen dieses furchtbaren Ereignisses gewesen seien, in den ersten Minuten nach dem Absturz durch die brennenden Wrackteile und das bestehende weitere Explosionsrisiko zusätzliche Gefahren nicht auszuschließen gewesen seien, daß mehr als 30 Tote zu bergen und vor allem mehr als 500 Verletzte zu versorgen und zu betreuen gewesen seien. Nicht zu vergessen sei, daß bei solchen Großeinsätzen auch bei den Einsatzkräften Hektik herrschen könne, so daß man Fehler niemals ganz ausschließen könne.

Viele hundert deutsche und amerikanische Helferinnen und Helfer, Ärzte, Polizeibeamte, Krankenpflegerinnen und Krankenpfleger hätten sich in aufopferungsvoller Arbeit bis an die Grenzen der eigenen Kräfte bei der Versorgung der Verletzten in Ramstein eingesetzt.

Die in der Öffentlichkeit erhobene Kritik habe sich dabei teilweise auf nicht belegbare pauschale Vorwürfe gestützt, z. B. hinsichtlich der Verwendung angeblich veralteter Infusionsbestecke durch die US-Sanitätskräfte. In der Öffentlichkeit könne dadurch der Eindruck entstehen, als sei der gesamte Einsatz mangelhaft gewesen.

Abstimmungsprobleme habe es gegeben, weil keine gemeinsame Einsatzleitung von US-Sanitätskräften und dem Deutschen Roten Kreuz am Unfallort vorhanden gewesen sei. Daraus seien jedoch für die Versorgung der Verletzten keine nachteiligen Auswirkungen entstanden. Es sei dem aufopfernden Einsatz aller am Rettungseinsatz Beteiligten zuzuschreiben, daß — bis auf wenige Ausnahmen — eine außergewöhnlich hohe Anzahl von zum Teil Schwerstverletzten relativ schnell in adäquate ärztliche Behandlung gekommen sei. Auch hätte nach menschlichem Ermessen keiner der in den ersten

Tagen Verstorbenen selbst dann eine Überlebenschance gehabt, wenn er früher oder anders ärztlich behandelt worden wäre.

Zu den im einzelnen erhobenen Vorwürfen hat Innenminister Geil bei seiner Anhörung vor dem Untersuchungsausschuß am 20. Februar 1989 auf der Grundlage des vorhandenen Kenntnisstandes und ergänzend zu seinem umfangreichen schriftlichen Bericht zusammenfassend u. a. folgendes vorgetragen:

Zu dem Vorwurf, die Amerikaner verfolgten im Gegensatz zum Deutschen Rettungswesen das Konzept, Verletzte ohne ausreichende Erstversorgung möglichst schnell abzutransportieren, hätten diese erklärt, auch nach ihrem Rettungskonzept sei grundsätzlich eine ausreichende Erstversorgung einschließlich intravenöser Therapie vor dem Transport ins Krankenhaus vorgesehen. Wegen der besonderen Verhältnisse beim Ramsteiner Unfall sei dies jedoch nicht immer möglich gewesen.

Bei der Beurteilung der Erstversorgung und des vermeintlich zu schnellen Abtransports dürfe nicht unberücksichtigt bleiben, daß die Einsatzmaßnahmen der US-Streitkräfte von deutschen Notfallmedizinern durchaus unterschiedlich beurteilt würden.

In Einzelfällen habe es sicherlich eine nicht ausreichende Erstversorgung gegeben. Besonderes Aufsehen habe die Fahrt eines Busses mit mehreren Schwerverletzten zum Städtischen Klinikum Ludwigshafen erregt, der dort erst mehr als zwei Stunden nach dem Unfall eingetroffen sei. Die US-Streitkräfte hätten hierzu erklärt, ein im Notaufnahmeraum des US-Hospitals Landstuhl diensthabender Sanitäter habe den Bus gegen 17.30 Uhr nach Ludwigshafen geschickt. Die Patienten seien alle vorher von Ärzten gesichtet und als nicht schwerwiegend verletzt angesehen worden.

Ob und wann Verletzte in Spezialkliniken eingeliefert werden müßten, sei eine medizinische Frage, die allein der behandelnde Arzt entscheiden könne, der am Einsatzort direkt oder im aufnehmenden Krankenhaus die Versorgung übernehme. Nach den ihm — dem Innenminister — vorliegenden Erfahrungsberichten seien entsprechend dem Schweregrad der Verletzungen einzelne Patienten bereits vom Flugplatz aus in Spezialkliniken geflogen worden. Soweit die Beurteilung der behandelnden Ärzte in den umliegenden Krankenhäusern eine Weiterbehandlung in einer Spezialklinik erfordert habe, seien noch am Unfalltag Patienten in die entsprechenden Zentren im In- und Ausland verlegt worden.

Verschiedene Krankenhäuser hätten mitgeteilt, daß viele Patienten neben Verbrennungen weitere gravierende Verletzungen gehabt hätten, deren akute Versorgung in den Intensivstationen der umliegenden Krankenhäuser besser möglich gewesen wäre als in einem Verbrennungszentrum. Überdies seien manche Verletzte gar nicht transportfähig gewesen.

Gemeinsame Übungen des deutschen und amerikanischen Katastrophenschutzes habe es nachweislich gegeben. Die Kreisverwaltung habe hierzu erklärt, die Übungen seien sehr wohl auch sorgfältig ausgewertet und die Erfahrungsberichte allen Beteiligten einschließlich der Bundeswehr zur Verfügung gestellt worden. Für die Vorbereitung des Flugtages seien diese Übungserkenntnisse allerdings nicht relevant gewesen, da nach dem US-Konzept eine Beteiligung des Deutschen Katastrophenschutzes nicht vorgesehen gewesen sei.

Nach Angaben des DRK zur Zusammenarbeit mit den Amerikanern habe zwar vor dem Unfall eine enge Verbindung zur US-Sanitätseinsatzleitung bestanden. Diese sei aber nach dem Unfall zusammengebrochen, weil die US-Sanitätseinsatzleitung ihren Standort verlegt habe. Dies werde von amerikanischer Seite bestritten.

Zu den aus dem Verlauf der Rettungsmaßnahmen in Ramstein zu ziehenden Konsequenzen wies Innenminister Geil auf folgendes hin:

Als wesentliches Ergebnis aus den aufgezeigten Abstimmungsproblemen könne bereits jetzt gesagt werden, daß vor allem die Koordination von Einsatzmaßnahmen der Amerikaner und der deutschen Stellen verbessert werden müsse. Solche Gefahren könne man nur bewältigen, wenn das Vorgehen aller zuständigen Stellen aufeinander abgestimmt sei. Dazu gehörten klare Absprachen über die Aufgaben der beteiligten Stellen bereits im Vorfeld größerer Veranstaltungen. Außerdem sei die Bildung einer gemeinsamen Einsatzleitung, die für alle Einsatzkräfte deutlich erkennbar, d. h. gekennzeichnet sein müsse, notwendig. Dabei müsse auch die deutsche Konzeption des Leitenden Notarztes berücksichtigt werden.

Die Landesregierung hätte bereits im Jahre 1986 mit den Amerikanern eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit dem Ziel gebildet, die Zusammenarbeit bei der Abwehr aller möglichen Gefahren bis hin zu Unfällen mit Nuklearwaffen weiter zu verbessern. Diese Arbeitsgruppe habe eine Mustervereinbarung entworfen, bei der die ersten Erkenntnisse aus dem Ramsteiner Unglück bereits berücksichtigt seien. (Zu den Ergebnissen dieser Bemühungen vergl. Erster Abschnitt D. XII).

Unabhängig von den Ereignissen in Ramstein, wenn auch zum Teil durch die dortigen Erfahrungen bestätigt, werde sich die Landesregierung um eine weitere Verbesserung des Katastrophenschutzes bemühen. Hierzu gehörten beispielsweise die verstärkte Nutzung der Möglichkeiten der EDV in Leitstellen und eine Verbesserung bei den Nachrichtenverbindungen. Auf Anregung und unter Vorsitz des Landes Rheinland-Pfalz habe sich eine länderübergreifende Arbeitsgruppe gebildet, die überprüfe, ob eine „übergeordnete" Leitstelle insbesondere für den Einsatz der Luftrettungsmittel — ggf. über Ländergrenzen hinweg — sinnvoll erscheine.

Bei einem Massenanfall von Verletzten sei zu prüfen, ob künftig die Rettungshubschrauber grundsätzlich Verletzte in weiter entfernt gelegene Klini-

ken transportieren sollten, um nahegelegene Krankenhäuser für Verletzte freizuhalten, die mit Krankenkraftwagen transportiert würden. (Vergl. Erster Abschnitt D XIII).

Der psychosozialen Nachbetreuung sowohl der Opfer als auch der Helfer werde künftig eine stärkere Bedeutung zukommen. Diese Entwicklung befinde sich erst in der Anfangsphase. Eine derartige Betreuung dürfe allerdings nicht allein auf die von spektakulären Großunfällen Betroffenen beschränkt bleiben.

Der innerhalb der Inspektion des Sanitäts- und Gesundheitswesens im Bundesministerium der Verteidigung für Führung und Einsatz des Sanitätswesens zuständige Referatsleiter InSan II 1, Oberstarzt Dr. Paul, hat zu diesem Sachkomplex vor dem Untersuchungsausschuß sein Wissen wie folgt dargelegt:

Zwar sei er weder an den Vorbereitungen für den Flugtag in Ramstein beteiligt gewesen, noch habe er an diesem teilgenommen; er stütze seine Ausführungen auf Unterlagen der US-Behörden sowie Gespräche innerhalb einer deutsch-amerikanischen Expertengruppe und mit zwei führenden Ärzten auf dem Gebiet der Unfallversorgung. Nach seinem Eindruck habe am Unfallort unmittelbar nach dem Unfall zwar ein großes Durcheinander geherrscht. Die US-Streitkräfte hätten jedoch nach ihrem Rettungskonzept am Unfallort zunächst eine Sichtung und eine Einteilung der Verletzten, die sogenannte Triage, sowie eine ausreichende Erstversorgung wie Beatmung, Stabilisierung des Kreislaufs und eine Schmerzbehandlung durchgeführt, bevor sie den schnellen Abtransport zum nächsten geeigneten Krankenhaus veranlaßt hätten. Es habe insbesondere in der Anfangsphase auch Koordinierungsprobleme im US-Army-Krankenhaus Landstuhl gegeben, weil diese Klinik von den Rettungstransportmitteln bevorzugt angefahren bzw. angeflogen worden sei. Aus seiner Sicht könnten jedoch die in den öffentlichen Medien erhobenen Vorwürfe über unzureichende Organisation bzw. mangelhafte Koordination der Hilfsmaßnahmen nach dem Unglück von Ramstein seitens der Inspektion des Sanitäts- und Gesundheitswesens, aufgrund der Untersuchungsprotokolle des amerikanischen Untersuchungsausschusses und der von ihm selbst vorgenommenen Erhebungen nicht aufrechterhalten werden. Der Vorwurf der Inkompetenz bei der sanitätsdienstlichen Planung und die Kritik an dem angeblichen „Schlachtfeld-Konzept" der US-Streitkräfte sowie einem schnellen Abtransport von Verletzten ohne ausreichende Santitätsversorgung sei nicht haltbar.

Diese Aussage von Oberstarzt Dr. Paul bestätigte der Inspekteur des Sanitäts- und Gesundheitswesens (der Bundeswehr), Generaloberstabsarzt Dr. Voss, bei seiner Aussage vor dem Untersuchungsausschuß. Er unterstrich insbesondere, nach seiner Auffassung seien die Bergungs- und Rettungsmaßnahmen angesichts des Ausmaßes der Katastrophe und trotz einiger Unzulänglichkeiten vor allem in der Koordination der Zusammenarbeit „gut gelaufen".

E. Maßnahmen nach dem Flugunfall im Bereich des Bundesministeriums der Verteidigung

I. Melde- und Informationswege

Zu den wesentlichen Informationsflüssen im Bereich der Bundeswehr und im Bundesministerium der Verteidigung hat der Untersuchungsausschuß folgenden chronologischen Ablauf ermittelt:

- ca. 15.45 Uhr: Flugunfall in Ramstein
- 16.01 Uhr: Rettungsleitstelle Kaiserslautern alarmiert SAR-Leitstelle Goch; dabei ist lediglich von mehreren Verletzten die Rede.
- 16.02 Uhr: SAR-Leitstelle Goch gibt Einsatzbefehl für SAR-Hubschrauber in Pferdsfeld und Koblenz.
- 16.05 Uhr: Meldung von Einsatzleitstelle Kaiserslautern an Polizei-Führungs-Gruppe Düren in Nörvenich: Flugtag Ramstein Flugunfall. Zwei Militärmaschinen sind zusammengestoßen; mit Zuschauerfolgen; Ausmaß unbekannt.
- 16.09 Uhr: SAR-Leitstelle Goch informiert den Offizier vom Stabsdienst des Luftwaffenamtes in Wahn über den bis dahin vorliegenden Informationsstand.
- 16.10 Uhr: Lagezentrum Rheinland-Pfalz informiert Offizier vom Dienst des Wehrbereichskommandos IV in Mainz über den Flugunfall.
- 16.12 Uhr: Einsatzleitstelle Ramstein informiert SAR-Leitstelle Goch: 40 bis 50 Personen verletzt; Landstuhl hat Hubschrauber eingesetzt.
- 16.13 Uhr: SAR-Leitstelle Goch nimmt Voralarmierung einer CH-53 des Heeresfliegerregiments 35 in Mendig vor.
- 16.16 Uhr: Rettungsleitstelle Kaiserslautern informiert SAR-Leitstelle Goch: Crash war 15.45 Uhr; drei Luftfahrzeuge; mehrere schwerverletzte Zuschauer; Krankenhäuser verständigt. Goch informiert: zwei SAR-Hubschrauber im Anflug.
- 16.19 Uhr: SAR-Leitstelle Goch alarmiert CH-53 des Heeresfliegerregiments 35 in Mendig und fordert beim Bw-Krankenhaus in Koblenz Notfallteam für CH-53 an.
- 16.23 Uhr: Einsatzleitstelle Ramstein fordert bei SAR-Leitstelle Goch alles, was verfügbar ist, an. Die Einsatzleitstelle Ramstein war nachfolgend telefonisch nicht mehr erreichbar.

— 16.25 Uhr: SAR-Hubschrauber Pferdsfeld landet in Ramstein.

— 16.25 Uhr: Offizier vom Stabsdienst des Luftwaffenamtes informiert Generalstabsoffizier vom Dienst des FüL/BMVg über Eingang der Meldung der SAR-Leitstelle Goch: Absturz von zwei italienischen Luftfahrzeugen beim Flugtag Ramstein; Erkenntnisse über Personen-/Sachschäden liegen nicht vor.

— 16.30 Uhr: dpa-Meldung 173 trifft im Bereitschaftszentrum/BMVg ein: Zusammenstoß bei Kunstflug; möglicherweise 100 Verletzte. Bereitschaftszentrum/BMVg hält Rückfrage beim Lagezentrum des BMI; dort Bestätigung ohne ergänzende Information.

— 16.32 Uhr: Kommandeur VKK 453 alarmiert von Flugplatz Ramstein aus den Offizier vom Führungsdienst des VKK 453.

— 16.34 Uhr: Offizier vom Führungsdienst des VKK 453 bietet dem Stab beim Hauptverwaltungsbeamten des Landkreises Kaiserslautern Unterstützung mit Krankentransport und Bettenkapazität an.

— 16.35 Uhr: Bereitschaftszentrum informiert Generalstabsoffizier vom Dienst des FüL über die vorliegende dpa-Meldung von ca. 16.30 Uhr.

— 16.36 Uhr: SAR-Leitstelle fragt beim Zentralen Bettennachweis für Verbrennungen in Hamburg nach.

— 16.36 Uhr: Offizier vom Führungsdienst des VKK 453 alarmiert von zu Hause aus das Sanitätszentrum 420 in Zweibrücken.

— 16.37 Uhr: SAR-Hubschrauber aus Koblenz landet in Ramstein.

— 16.40 Uhr: Bereitschaftszentrum informiert Adjutant des Ministers über die dpa-Meldung von ca. 16.30 Uhr; Minister wird durch persönlichen Referenten informiert.

— 16.45/16.48 Uhr: Information von Sts Dr. Pfahls und ParlSts Würzbach über Sachstand durch Bereitschaftszentrum.

— ca. 16.49 Uhr: Information Generalinspekteur durch Bereitschaftszentrum über Adjutant.

— 16.50 Uhr: Stab beim Hauptverwaltungsbeamten des Landkreises Kaiserslautern fordert bei VKK 453 Krankentransportkapazität an.

— 16.53 Uhr: Generalstabsoffizier vom Dienst informiert Inspekteur der Luftwaffe über bislang bekannten Sachstand.

— 16.54 Uhr: SAR-Leitstelle nimmt Verbindung mit Einsatzleitstelle Ramstein auf und weist darauf hin, daß CH-53 und Ärzteteam kommen; Hinweis auf Telefonnummern der zentralen Bettenvergabe in Hamburg; Einsatzleitstelle Ramstein erwidert, daß nach letzten Meldungen Verletzte ausreichend versorgt seien und keine neuen Kräfte zu alarmieren sind.

— 16.55 Uhr: Offizier vom Führungsdienst des VKK 453 gibt Auftrag an Sanitätszentrum 420 in Zweibrücken, alle verfügbaren Kräfte in Marsch zu setzen.

— ca. 17.00 Uhr: Bereitschaftszentrum informiert Sts Prof. Dr. Timmermann über Sachstand.

— 17.05 Uhr: SWF 3/Nachrichten: drei Maschinen abgestürzt, gesicherte Information: drei tote Piloten, ein toter Zuschauer, 30 Schwerstverletzte.

— 17.06 Uhr: Generalstabsoffizier vom Dienst des Fü L erhält Kenntnis von folgender Meldung des VKK 453 in Zweibrücken: 25 Tote, viele Schwerstverletzte, Rettungshubschrauber zur Unfallstelle unterwegs. Generalstabsoffizier vom Dienst informiert General Flugsicherheit der Bundeswehr.

— ca. 17.10 Uhr: Eingang dpa-Meldung bei Bereitschaftszentrum/BMVg: italienisches Flugzeug stürzte in Zuschauermenge; Tote und offenbar mehrere Hundert Verletzte.

II. Maßnahmen und Erwägungen des Bundesministers der Verteidigung nach dem Flugunglück in Ramstein

Der damalige Bundesminister der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz, ordnete noch am 28. August 1988 an, daß der Flugtag des Jagdbombergeschwaders 32 in Lechfeld am 25. September 1988 nicht stattfinde.

Am 29. August 1988 informierte sich Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz in Ramstein über das Ausmaß des Unglücks und die Versorgung von Unfallopfern im US-Krankenhaus in Landstuhl. In Gesprächen mit US-Botschafter Burt, NATO-Oberbefehlshaber General Galvin und dem Oberbefehlshaber der alliierten Luftstreitkräfte in Mitteleuropa, General Kirk, wurde vereinbart, daß auch die Flugtage der US-Luftwaffe in Hahn und Bitburg, die für den 4. September 1988 geplant waren, abgesagt werden.

Am 29. August 1988 wurde nach den Bestimmungen des NATO-Standardisierungsabkommens 3133 (STANAG 3133) eine trinationale Unfalluntersuchungskommission zur Aufklärung des Flugunglücks unter der Leitung des deutschen Generals Flugsicherheit der Bundeswehr eingesetzt (vgl. erster Abschnitt D V.).

Ebenfalls am 29. August 1988 verfügte der damalige Bundesminister Prof. Dr. Scholz das sofortige Verbot von Kunstflugvorführungen durch militärische Flugzeuge. Dementsprechend brachte er am 5. Oktober 1988 zum NATO-STANAG 3533 einen Vorbehalt mit folgendem Wortlaut ein: „Kunstflugvorführungen mit militärischen Flugzeugen dürfen über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr durchgeführt werden"; der Vorbehalt wurde am 18. Oktober 1988 veröffentlicht.

Bei seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuß hat Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz diese Maßnahme wie folgt erläutert:

> Das Verbot von Kunstflugvorführungen militärischer Flugzeuge müsse verfahrensmäßig natürlich umgesetzt werden. Direkt anordnen könne er das nur für die Luftwaffe; insofern sei es unmittelbar wirksam. Im übrigen gelte dieses Kunstflugverbot natürlich erst dann, wenn es entsprechend umgesetzt sei, weil hier die völkerrechtliche Ebene berührt werde. In diesem Sinne sei am 5. Oktober 1988 entsprechend dem hierfür üblichen Verfahren ein entsprechender Vorbehalt eingebracht worden. Er habe keine Zweifel, daß die Rechtsposition der Bundesrepublik Deutschland sich hier als die maßgebliche erweisen werde, insbesondere, soweit es um Veranstaltungen in Deutschland gehe.

Der Leiter des Völkerrechtsreferats im Bundesministerium der Verteidigung, Ministerialrat Dr. Fleck, hat zur rechtlichen Bedeutung dieses Vorbehalts vor dem Untersuchungsausschuß ausgeführt:

> Dieser Vorbehalt habe keine neue Rechtslage geschaffen, sondern nur die geltende Lage genauer beschrieben.
>
> STANAG 3533 gebe nicht ausdrücklich einen Rechtsanspruch darauf, Kunstflüge durchzuführen, sondern es standardisiere nur die Durchführung solcher Veranstaltungen. Der Vorbehalt habe nur klarstellen sollen, daß alle Formulierungen, die im STANAG auf Kunstflüge bezogen werden könnten, auf die Bundesrepublik Deutschland deshalb nicht angewandt werden könnten, weil hier inzwischen ein Kunstflugverbot bestehe. Gäbe es den Vorbehalt zum STANAG 3533 nicht, dann stünde ausschließlich das Kunstflugverbot da und würde auch beachtet. Weil aber STANAG eben diese beschriebene Scharnierfunktion erfüllen solle, habe man es für sinnvoll gehalten, den Vorbehalt aufzunehmen, um alle Alliierten an das in der Bundesrepublik Deutschland bestehende Kunstflugverbot zu erinnern.
>
> Kunstflug sei zwar bisher wie auch in der jetzigen Fassung des STANAG 3533 durchaus abgedeckt, denn das STANAG 3533 enthalte ja viele Regelungen hierüber, beispielsweise ein Verbot von Kunstflug bei bewölkter Witterung. Daraus folge,daß Kunstflug in anderen Fällen nach STANAG 3533 durchaus nicht verboten gewesen sei.
>
> Trotzdem sei der Vorbehalt insoweit nur von deklaratorischer Bedeutung, weil ja ein deutscher Vorbehalt zu einem existierenden STANAG, das selbst gar keinen Anspruch auf Genehmigung verleihe, natürlich dann wiederum die Rechtslage nicht ändere.

Mit diesen Feststellungen widersprach der für diese Rechtsmaterie zuständige Beamte des Bundesministeriums der Verteidigung dem damaligen Minister in zwei entscheidenden Punkten. Er stellte heraus, daß ein Kunstflugverbot für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland aus sich heraus gültig sei und daher weder der Zustimmung der Alliierten noch eines formalen Vorbehalts als Teil des STANAG 3533 bedürfe. Ein Standardisierungsabkommen verleihe weiterhin für sich genommen keinen Anspruch auf Genehmigung. Die Rechtsauffassung von Prof. Dr. Scholz, bei Einhaltung des STANAG 3533 bestehe auch ein Anspruch auf Genehmigung des Flugtages, ist dadurch widerlegt.

Ferner entschied der Bundesminister der Verteidigung am 29. August 1988, daß militärische Flugtage oder die Teilnahme deutscher Streitkräfte an zivilen Flugtagen bis auf weiteres nicht mehr genehmigt würden.

Bei seiner Vernehmung erklärte Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz hierzu, dazu bestünde auch weitestgehend Einvernehmen mit den Bündnispartnern, die auch wüßten, daß er vorläufig keine Anträge auf Genehmigung von Flugveranstaltungen wünsche.

Durch Weisung des Bundesministers der Verteidigung vom 29. August 1988 wurde weiterhin eine Arbeitsgruppe der Luftwaffe eingesetzt, die in Zusammenarbeit mit den Alliierten Vorschläge für die zukünftige Gestaltung von Tagen der offenen Tür für die Luftstreitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland erarbeiten sollte.

Am 30. August 1988 wurde der gesamte militärische Flugbetrieb bis zur Trauerfeier in Ramstein am 3. September 1988 eingeschränkt. Am 6. September 1988 wurde ferner der Flugbetrieb im Rahmen der Übung „Cold Fire" in Rheinland-Pfalz reduziert. Auf Initiative des Bundesministers der Verteidigung (Inspekteur der Luftwaffe) fanden auch am Jahrestag von Ramstein am 28. August 1989 im Gedenken an die Opfer des Flugunglücks keine militärischen Übungsflüge über der Bundesrepublik Deutschland statt.

Am 16. September 1988 setzte der Bundesminister der Verteidigung die sog. „Steinhoff"-Kommission ein, die die Grenzen und Kriterien zwischen Kunstflug, militärischem Flugbetrieb zu Demonstrationszwekken und militärischem Flugbetrieb im Rahmen der üblichen Einsatzausbildung untersuchen sollte. Der Abschlußbericht der Kommission wurde dem Bundesminister der Verteidigung am 16. Januar 1989 vorgelegt; er wurde im Rahmen der Beweisaufnahme des Untersuchungsausschusses beigezogen.

Der damalige Bundesminister der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz, hat die vorgenannten und weitere Folge-

maßnahmen aufgrund des Flugunglücks in Ramstein vor dem Untersuchungsausschuß am 23. Februar 1989 wie folgt erläutert:

Militärische Flugtage in der Bundesrepublik Deutschland würden solange nicht genehmigt, wie die Entscheidung über das „ob" und „wie" künftiger Flugtage auf der Grundlage der Empfehlungen der „Steinhoff"-Kommission, der gemeinsamen alliierten Arbeitsgruppe und des Untersuchungsausschusses nicht vorliege. Es sei ferner geboten, alle formellen und materiellen Vorschriften zur Genehmigung und Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen im Hinblick auf Sicherheitsaspekte zu überprüfen.

Des weiteren stelle sich die Frage, ob der Öffentlichkeitsbegriff in § 24 LuftVG modifiziert und strenger gefaßt werden müsse, um noch strikter gegen potentielle Gefahren Vorsorge zu treffen. Dies gelte z. B. im Hinblick auf geschlossene Veranstaltungen, die — wie Erfahrungen zeigten — teilweise ebenfalls doch von einer größeren Zuschauerzahl besucht würden. Hier liege zwar keine Öffentlichkeit im Rechtssinne vor, die an die Anonymität der Einladung anknüpfe, weil die Zuschauer gezielt eingeladen würden. Es stelle sich jedoch die Frage, ob es aus der Sicht der Gefahrenvorsorge nicht zweckmäßig sei, hier den Öffenlichkeitsbegriff auch gegenüber nicht anonymen Gästen oder Besuchern anders zu fassen. Dies sei eine Frage, die eine Gesetzesänderung voraussetzen würde. Hierüber beabsichtige er, sich zu gegebener Zeit mit dem Bundesminister für Verkehr als dem insoweit zuständigen Fachminister zu beraten.

Bei der Überprüfung der formellen und materiellen Vorschriften betreffend die Genehmigung und Durchführung von alliierten Flugveranstaltungen im Hinblick auf Sicherheitsaspekte erscheine vor allem die Frage wesentlich, ob man im Interesse von mehr Rechtsklarheit, mehr Transparenz, verbesserter Nachprüfbarkeit die Schriftlichkeit für das gesamte Genehmigungsverfahren vorsehen solle. Das bisherige formfreie Verfahren sei kein rechtlicher Mangel, da formelle Erfordernisse nach dem allgemeinen Verwaltungsrecht nur dann bestünden, wenn sie ausdrücklich gesetzlich vorgesehen seien. Dennoch könne die Formalisierung sinnvoll sein, wenn sie mehr Rechtsklarheit gebe. Die Formalisierung biete sich vor allem durch ein generelles schriftliches Verfahren an.

Ein weiterer Punkt sei die Überprüfung der „Richtlinien für sanitätsdienstliche Hilfeleistungen der Bundeswehr bei Naturkatastrophen und besonders schweren Unglücksfällen" im Hinblick auf die Versorgung einer großen Zahl von Brandopfern. Im Sanitätsdienst bestünden klare Richtlinien, die sich insgesamt bewährt hätten. Vor dem Hintergrund einer solchen, vor allem durch Brandverletzungen gekennzeichneten Katastrophe müsse man prüfen, ob das Leistungsvermögen der Bundeswehr im Bereich der sanitätsdienstlichen Hilfeleistungen im Rahmen von Amtshilfe mit herangezogen werden könne.

Auf die weiteren Sachstandsanfragen des Untersuchungsausschusses zu den konkret beabsichtigten Maßnahmen aufgrund des Flugunglücks in Ramstein hat der Bundesminister der Verteidigung in seinen Stellungnahmen vom 20. Juni 1989 und vom 31. Juli 1989 gegenüber dem Ausschuß diese Darlegungen von Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz bekräftigt und nochmals betont: Die Entscheidung, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen zukünftig militärische Flugtage in der Bundesrepublik Deutschland stattfänden, werde erst nach abschließender Wertung der Empfehlungen der „Steinhoff"-Kommission, nach Abschluß der Erörterungen der gemeinsamen alliierten Arbeitsgruppe und nach Vorlage des Abschlußberichtes des Untersuchungsausschusses getroffen. Bis dahin werde der Bundesminister der Verteidigung keine militärischen Flugtage in der Bundesrepublik Deutschland genehmigen. Im Hinblick auf die ausstehende Entscheidung über zukünftige Flugtage vermöge er zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Erklärungen über die in dem Beweisbeschluß angesprochene mögliche Neuordnung von Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich des Katastrophenschutzes abzugeben. Der maßgebliche Grund dafür, daß die alliierte Arbeitsgruppe den alliierten Luftstreitkräften noch kein abschließendes Ergebnis über ihre Vorstellungen über die zukünftige Gestaltung von Tagen der offenen Tür für die Luftstreitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland vorgelegt habe, sei der, daß er — der Bundesminister der Verteidigung — seine diesbezügliche Entscheidung erst nach Kenntnisnahme des Inhalts des Abschlußberichts des Untersuchungsausschusses zu treffen beabsichtige. Auch die abschließende Bewertung der Empfehlungen der „Steinhoff"-Kommission werde erst dann erfolgen können, wenn alle übrigen verfügbaren Erkenntnisse, mithin auch der Inhalt des Abschlußberichts des Untersuchungsausschusses, vorlägen.

F. Entschädigungsverfahren; Situation der Betroffenen des Flugunglücks

Mehr als ein Jahr nach der Flugkatastrophe von Ramstein ist das Ausmaß der Entschädigungszahlungen aufgrund der entsprechenden Anträge von Hinterbliebenen der 70 Toten und aus dem Kreis der rund 450 Verletzten noch nicht abzusehen.

Seit dem Unglück sind über 15 Mio. DM durch das zuständige, dem Innenminister des Landes Rheinland-Pfalz unterstellte deutsche Amt für Verteidigungslasten in Koblenz geleistet worden. Der größte Teil dieser Leistungen ist in Form von Vorauszahlungen erfolgt, um — unabhängig von Versicherungsleistungen — eine schnelle Hilfe für alle Betroffenen sicherzustellen.

Die bislang gewährten Entschädigungsleistungen werden sich noch erheblich erhöhen, wenn im langwierigen Heilungsprozeß der Schwerbrandverletzten weitere entschädigungsgeeignete Aufwendungen

wie die Kosten für notwendige Nachoperationen und für berufliche Wiedereingliederungsmaßnahmen feststehen. Einzubeziehen ist insoweit auch die Festsetzung von Rentenansprüchen für Hinterbliebene und Schwerverletzte. Zahlreiche Opfer von Ramstein werden wegen Arbeits- und Erwerbsunfähigkeit auf lebenslange staatliche Unterstützung angewiesen bleiben.

In besonderen Härtefällen wurden die gesetzlich festgelegten Entschädigungen mit Spendenmitteln nachgebessert.

Die Spendenaufrufe der Landesregierung Rheinland-Pfalz, des Landessportbundes Rheinland-Pfalz und des Deutschen Roten Kreuzes aus Anlaß der Katastrophe von Ramstein haben bis heute zu einem Spendenaufkommen von rund 500 000 DM geführt; Bürger der Vereinigten Staaten von Amerika haben hierzu ca. 160 000 DM beigetragen.

Die Entscheidungen über die Vergabe der bei der Landesregierung Rheinland-Pfalz eingegangenen Spenden werden durch ein Kuratorium aus drei ehemaligen Mitgliedern des Landtages, die vom Ministerpräsidenten berufen worden sind, im Benehmen mit der Staatskanzlei getroffen. Die noch vorhandenen Spendenmittel sollen weiterhin in erster Linie zur Unterstützung besonderer Maßnahmen im psychosozialen Bereich zugunsten der Betroffenen eingesetzt werden. Dabei stehen Urlaubs- und Ausbildungsprogramme sowie die Einrichtung und Betreuung von Selbsthilfegruppen, die dem Erfahrungsaustausch unter Anleitung von Fachärzten der Verbrennungsmedizin, Psychotherapeuten, Psychologen und Sozialarbeiter dienen sollen, im Vordergrund.

Von den insgesamt gestellten 1 504 Anträgen auf Entschädigung sind bislang etwa die Hälfte abgewickelt worden, bis auf wenige Ausnahmen in gütlichem Einvernehmen durch sogenannte Abfindungsvereinbarungen. Derzeit sind beim Amt für Verteidigungslasten in Koblenz noch knapp 800 Entschädigungsanträge anhängig. Nach Angaben des Innenministers des Landes Rheinland-Pfalz handelt es sich dabei um geltend gemachte Ansprüche auf Schmerzensgeld, auf Erstattung von Heilverfahrenskosten, auf Entschädigung wegen Verdienstausfalls sowie bei Schwerverletzten und Hinterbliebenen von Verstorbenen auf Rentenzahlungen, insbesondere und überwiegend um Anträge von Versicherungen, die auf sie übergegangene Ansprüche wegen gewährter Heilbehandlung, Krankengeld usw. geltend machen. Ein Teil dieser Verfahren erfordert noch umfangreiche Sachverhaltsfeststellungen oder ist abhängig vom weiteren Genesungsverlauf der Verletzten. Das Amt für Verteidigungslasten wird daher noch längere Zeit mit der Schadensabwicklung aus dem Flugtagunglück in Ramstein befaßt sein.

Nach den Angaben des Bundesministers der Finanzen, der auf der Grundlage eines Verwaltungsabkommens mit den Ländern bei der Abgeltung der von den ausländischen Streitkräften verursachten Schäden befugt ist, allgemeine Verwaltungsvorschriften zu erlassen und in besonderen Fällen Einzelanweisungen zu erteilen, und auch nach den Stellungnahmen des Innenministers des Landes Rheinland-Pfalz ist die bisherige Abwicklung der Entschädigungsanträge weitgehend ohne grundlegende Schwierigkeiten verlaufen. Die seit dem Unglück in Ramstein wiederholt in den Medien auch unter Bezugnahme auf Einzelfälle erhobenen Vorwürfe einer langsamen, bürokratischen und teilweise kleinlichen Schadensabwicklung durch die verantwortlichen Stellen seien nicht gerechtfertigt: Soweit eine abschließende Bearbeitung nicht kurzfristig möglich gewesen sei, habe man den Betroffenen durch großzügig bemessene Vorschußzahlungen schnelle Hilfe zuteil werden lassen. Die Zusicherung unbürokratischer Behandlung gestellter Entschädigungsansprüche bedeute eine zügige und zielstrebige Bearbeitung, um die das Amt für Verteidigungslasten in Koblenz nach Kräften bemüht bleibe. Unbürokratisch könne jedoch nicht dahin mißverstanden werden, daß ohne Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen entschädigt werden solle.

Nach den Erkenntnissen des Ausschusses hat das Amt für Verteidigungslasten in Koblenz sofort nach dem Unglück mit Engagement und Sorgfalt den aus seiner Sicht berechtigt erscheinenden Entschädigungsansprüchen entsprochen, was auch die hohe Summe an Vorleistungen belegt.

Indiz dafür ist auch, daß lediglich drei Entschädigungsverfahren im Rahmen der Gewährung und Bemessung von Schmerzensgeld gerichtsanhängig sind.

Förderlich für diese bislang ganz überwiegend sachgerechte Abwicklung war auch, daß unmittelbar nach dem Unglück der Innenminister von Rheinland-Pfalz an alle in einer Liste erfaßten Verletzten und Hinterbliebenen ein Merkblatt versandt hat, in dem diese darüber unterrichtet wurden, bei welchem zuständigen Amt für Verteidigungslasten Anträge auf Entschädigung gestellt werden könnten. Um von vornherein dem Eindruck vorzubeugen, das Amt für Verteidigungslasten könnte den rechtlich unerfahrenen Anspruchsberechtigten übervorteilen, wurde bereits in diesem Merkblatt empfohlen, zur Regulierung von Personenschäden Rechtsanwälte zu betrauen, deren Gebühren übernommen würden. Außerdem wurden vom Innenministerium Rheinland-Pfalz am 16. September 1988 alle Bürgermeister in Rheinland-Pfalz, in deren Gemeinden Tote oder Verletzte aus dem Unglück in Ramstein zu beklagen waren, gebeten, die Betroffenen mit Rat und Tat zu unterstützen. Entsprechende Bitten wurden an die anderen Bundesländer gerichtet. Alle bekannt gewordenen Verletzten und Hinterbliebenen, die bis dahin noch keinen Antrag auf Entschädigung eingereicht hatten, wurden im Laufe des Novembers vom Amt für Verteidigungslasten in Koblenz auf den Ablauf der Antragsfrist, den 28. November 1988, hingewiesen.

Diese Maßnahmen, insbesondere die von den Antragsberechtigten genutzte Möglichkeit, ohne Kostenrisiko anwaltliche Hilfe in Anspruch zu nehmen, haben offenbar zu einer gründlichen Information und Interessenwahrnehmung der Betroffenen geführt. Soweit möglich, hat das Amt für Verteidigungslasten den vorgegebenen rechtlichen Entschädigungsrahmen zugunsten der Verletzten und Hinterbliebenen weitgehend ausgeschöpft. In einigen Fällen, die teilweise auch kritisch von den Medien dargestellt wor-

den sind, ist die Entschädigungssumme und insbesondere auch Schmerzensgeld erheblich nachgebessert worden, nachdem sich für das Amt für Verteidigungslasten in Koblenz aufgrund der durch die Hinweise der Betroffenen veranlaßten weiteren Ermittlungen neue Gesichtspunkte ergeben hatten. Den von den Medien zu einzelnen Entschädigungsfällen erhobenen Vorwürfen konnte nach dem Ergebnis der nachträglichen Überprüfungen im übrigen aus rechtlichen und/oder tatsächlichen Gründen nicht gefolgt werden.

Die teilweise von Betroffenen geäußerte Kritik und Enttäuschung über die Höhe der gewährten Leistungen ist in erster Linie daraus erklärbar, daß Katastrophen des Ausmaßes von Ramstein zwangsläufig die Grenzen der nach deutschem Recht möglichen Entschädigungsleistungen aufzeigen. Obwohl dies Ersatz für Sachschäden und Verdienstausfälle sowie Kostenerstattung für Heilverfahren, Schmerzensgeld sowie bei Todesopfern Versorgungsleistungen für die hinterbliebenen Angehörigen umfaßt, kann es doch letztlich nicht alle bei einem derartigen Unglück entstandenen Nachteile ausgleichen. Dies gilt vor allem für die Gewährung von Schmerzensgeld, das nach der geltenden Rechtslage keinen Ausgleich für zerstörtes Lebensglück durch den Verlust eines Angehörigen geben kann. Schmerzensgeldansprüche stehen grundsätzlich nur dem Verletzten selbst zu, hängen in ihrer Höhe u. a. von der Zeitspanne zwischen der Verletzung und dem Todeseintritt ab und gehen nur unter bestimmten Voraussetzungen auf die Erben über.

Es gilt auch zu berücksichtigen, daß nicht nach Gutdünken Leistungen gewährt werden können, sondern bei der Prüfung und Bewertung der Entschädigungsansprüche eine Bindung an Recht und Gesetz sowie an den Grundsatz der Gleichbehandlung besteht; demgemäß ist eine für Entschädigungen zuständige staatliche Stelle an die Voraussetzungen der einschlägigen Entschädigungsbestimmungen eng gebunden und dabei auch zur sorgfältigen Ermittlung verpflichtet. Hierbei kann nicht außer Betracht bleiben, daß die durch das Flugunglück in Ramstein entstandenen Schäden zum größten Teil letztlich von den Entsendestaaten beglichen werden müssen.

Bei der Bewältigung der seelischen Probleme, die sich aus den Folgen eines solchen Unglücks ergeben, kann mit den Mitteln des Schadensersatzrechts nur partiell Hilfestellung geleistet werden. Viele der Betroffenen haben nach den Feststellungen von Fachärzten und Therapeuten noch lange Zeit nach dem Unfall unter psychischen Störungen, wie Angstzuständen oder Schlaflosigkeit, zu leiden. Auch großzügige Entschädigungsleistungen, die Rehabilitationsmaßnahmen wie Umschulungen, psychotherapeutische Behandlungen und auch Schönheitsoperationen umfassen, sind nicht immer ausreichend. Die Folgen schwerer Brandverletzungen und des Erlebens einer solchen Katastrophe sowie der Verlust naher Angehöriger stürzen die Betroffenen oftmals in tiefe seelische Krisen. Die erlittenen Verletzungen und Verluste zwingen die Betroffenen, viele für ihr Leben mit den zurückbleibenden Verbrennungsmerkmalen gezeichnet, zu einer grundlegenden Änderung ihrer Lebensplanung, verändern ihr Lebensgefühl und verlangen ihnen große Anstrengungen im Rahmen der gesundheitlichen und beruflichen Rehabilitation sowie beim Aufbau eines neuen Lebenskonzeptes ab.

Fachärzte und Therapeuten heben aufgrund der Erkenntnisse aus der Behandlung und der Betreuung der Opfer von Ramstein sowie aus den Erfahrungen aus anderen Katastrophen im In- und Ausland übereinstimmend die Bedeutung psychosozialer Betreuungsmaßnahmen hervor. Besonders im Hinblick auf die bei schweren Brandverletzungen häufig zu beobachtende Reaktion, sich von der Umwelt zurückzuziehen, sei der Erfahrungsaustausch der Opfer untereinander, sei es in Form von Selbsthilfegruppen, sei es bei sonstigen gemeinsamen Kontakten und Aktivitäten, von besonderer Bedeutung.

Für die SPD-Fraktion steht fest, daß es über Jahre hinweg vielfältiger Maßnahmen bedarf, um bleibenden seelischen und körperlichen Beeinträchtigungen der Betroffenen entgegenzuwirken und ihnen bei der Bewältigung ihrer vielfach sehr schwierigen Lebenssituation zu helfen. Sie nimmt anerkennend zur Kenntnis, daß auf verschiedenen Ebenen zugunsten der Opfer von Ramstein Initiativen entwickelt und umgesetzt worden sind, die ihnen bei der Bewältigung des Erlebten und bei der Umstellung auf die neue Lebenssituation Hilfe geben sollen; zum Teil beruhen diese Maßnahmen auf besonderem beruflichen und mitmenschlichen Engagement der in den Behörden, Hilfsorganisationen und medizinischen und wissenschaftlichen Institutionen und besonders auch in den karitativen Einrichtungen der Kirchen tätigen Personen. Zu erwähnen sind hier insbesondere die organisatorische, finanzielle, persönliche und therapeutische Unterstützung und Betreuung von Selbsthilfegruppen, Freizeit- und Gesprächskreisen, die der Entwicklung von Aktivitäten und dem Erfahrungsaustausch der Betroffenen von Ramstein dienen. Es bedarf dieser gezielten Programme und Maßnahmen, die auch weit in die Zukunft reichen müssen, um eine wirksame psychosoziale Betreuung sicherzustellen. Dabei verlangt es die besondere Verantwortung für diesen Personenkreis, über den Ausgleich finanzieller Schäden und die Kostenerstattung für die Behandlung von Leiden, die einem medizinischen Krankheitsbild entsprechen, hinauszugehen. In der Zukunft wird sich verstärkt auch die Frage stellen, ob insbesondere durch spezielle Förderungsmaßnahmen im Bereich der Ausbildung und Erziehung ein Ausgleich für die Belastungen geschaffen werden kann, die sich aus den Verletzungen und Erlebnissen des Flugzeugunglücks gerade für die Entwicklung von Jugendlichen ergeben. Eine Katastrophe, wie die in Ramstein, sollte auch Anlaß geben, die psychosomatischen und psychosozialen Folgen eines solchen Unglücks weiter zu erforschen.

Die SPD-Fraktion geht davon aus, daß diese Maßnahmen weiterhin die Unterstützung nichtstaatlicher sozialer, kirchlicher und karitativer Organisationen finden werden, daß allerdings auch alle nur möglichen staatlichen Hilfen, gegebenenfalls auch Haushaltsmittel, hierfür zur Verfügung gestellt werden. Als ein ganz wichtiges Mittel zur notwendigen individuellen Betreuung der Betroffenen des Unglücks in Ramstein stellt sich dabei die ständige und fortlaufende Kon-

taktaufnahme durch die örtlich zuständigen Sozialarbeiter und Sozialberater dar.

Da bei der dargelegten Sachlage die Versorgung und Betreuung der Opfer von Ramstein sowohl in finanzieller Hinsicht als auch im psychosozialen Bereich noch nicht abschließend bewertet werden kann, wird die Bundesregierung gebeten, dem Verteidigungsausschuß erstmals zum 1. November 1990 zum entsprechenden Sachstand zu berichten. Dabei sollte auch darauf eingegangen werden, ob die Erfahrungen von Ramstein Anlaß geben, nach derartigen nationalen Katastrophen auf der Grundlage von Spendenaufrufen einen Fonds des Bundes zur weitergehenden Opferentschädigung und Betreuung einzurichten.

Da die nationale Katastrophe von Ramstein die Grenzen des geltenden Schadensersatz- und Staatshaftungsrechts aufzeigte, wird die SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag alles unternehmen, um Verbesserungen im Sinne der oben ausgeführten Problematik zu erreichen.

2. Unterabschnitt

Die Luftfahrtveranstaltung des Jagdbombergeschwaders 31 „Boelcke" in Nörvenich am 28. August 1988

A. Vorbemerkungen

Der Verteidigungsausschuß beschloß in seiner konstituierenden Sitzung am 21. September 1988, zusammen mit der Flugunfallkatastrophe von Ramstein auch, über die Abklärung der Zusammenhänge bei der Flugunfallkatastrophe von Ramstein hinaus, die näheren Umstände bei und im Zusammenhang mit der Flugveranstaltung in Nörvenich am 28. August 1988 in seine parlamentarische Überprüfung als Untersuchungsausschuß nach Artikel 45 a Abs. 2 GG einzubeziehen. Die Gründe für diese Entscheidung ergaben sich insbesondere daraus, daß trotz des schweren Unglücks am selben Tage bei der Flugveranstaltung der 316. US-Air Division in Ramstein der Flugtag in Nörvenich nicht abgebrochen und das nach Abschluß des Flugtages vorgesehene Hallenfest für Geschwaderangehörige, beteiligte Luftfahrzeugbesatzungen und für Personen aus dem regionalen Bereich von Nörvenich nicht abgesagt worden war. Gegenstand der Beweisaufnahme war dabei auch, ob bei der Flugveranstaltung in Nörvenich ähnlich riskante Manöver wie die Flugfigur des „Durchstoßenen Herzens" der „Frecce Tricolori" in Ramstein geflogen wurden und ob es sich dabei — entgegen den vorherigen Aussagen des Bundesministers der Verteidigung — um Kunstflug handelte.

B. Genehmigung und Umfang der Luftfahrtveranstaltung in Nörvenich; Vorübung am 27. August 1988

Die Planung für die Durchführung eines Tages der offenen Tür mit einer Fülle von Flugvorführungen in Nörvenich anläßlich des 30jährigen Bestehens des dort stationierten Jagdbombergeschwaders (JaboG) 31 „Boelcke" begann bereits im Frühjahr 1987, um rechtzeitig verbindliche Vorabsprachen und Einplanungen sicherzustellen. Am 12. Mai 1987 stellte der damalige Kommodore, Oberst Böttcher, auf dem Dienstweg den Antrag zur grundsätzlichen Genehmigung des Tages der offenen Tür in Verbindung mit einer fliegerischen Großveranstaltung. Mit Fernschreiben vom 7. August 1987 teilte der Führungsstab der Luftwaffe, FÜ L III 3, dem Luftflottenkommando mit, daß die beantragten Großflugtage des Jagdbombergeschwaders 31 „Boelcke" in Nörvenich am 28. August 1988 für den Bereich Nord und des Jagdbombergeschwaders 32 in Lechfeld am 25. September 1988 für den Bereich Süd aus Anlaß der 30jährigen Wiederkehr der Indienststellung beider Geschwader durch den Inspekteur im Grundsatz genehmigt worden seien. Diese Mitteilung wurde noch am gleichen Tage unter anderem an das Jagdbombergeschwader 31 in Nörvenich weitergegeben.

Danach setzte durch das Geschwader ein kontinuierlicher und gezielter Vorbereitungsprozeß für den Flugtag ein, der mit der Durchführung des Flugtages am 28. August 1988 seinen Abschluß fand. So wurde mit Organisationsbefehl des JaboG 31 1/87 vom 8. September 1987 ein Arbeitsstab gem. Nr. 204 der Zentralen Dienstvorschrift (ZDv) 44/31 zur Vorbereitung und Durchführung aller Veranstaltungen des Geschwaders anläßlich des 30jährigen Bestehens eingesetzt.

Zum Leiter des Arbeitsstabes und zum Gesamtleiter gem. Nr. 201 der ZDv 44/31 ernannte der Kommodore seinen Vertreter, Oberstleutnant Schulte-Bisping. Diesem wurden auf der Grundlage von Nr. 203 der ZDv 44/31 jeweils durch Benennung eines verantwortlichen Leiters die Projektgruppen

- Flugdienstleiter/Flugbetrieb
- Sprungdienst
- Flugsicherheit/SAR/Brandschutz
- Flugsicherung
- Geophysikalischer Beratungsdienst
- Sanitätsdienst

- Flugzeugtechnik/Static Display/Waffen, Gerät, Sonderausstellung
- Verkehrsdienst
- Presse-/Öffentlichkeitsarbeit
- Absperrdienst/Militärische Sicherheit
- Werbung, Ehrengäste/Veranstaltungen
- Verwaltung/Versorgung/Verbindung und Standortverwaltung
- Verpflegung
- Betreuung

zugeordnet.

In der Folgezeit wurden seitens des Geschwaders die sehr intensiven Bemühungen fortgesetzt, für den Flugtag ein möglichst attraktives Programm unter Beteiligung von Luftfahrzeugen aus den Teilstreitkräften Heer, Luftwaffe und Marine der Bundeswehr sowie der verbündeten und befreundeten Luftstreitkräfte des Auslandes sicherzustellen. Unter anderem beantragte das Geschwader beim Führungsstab der Luftwaffe, abweichend von der Regelung in Ziffer 9 der „Weisung für die Luftwaffe 3301 vom 4. März 1987" bei der Flugveranstaltung zwei Kunstflugstaffeln zuzulassen. Nach dieser Weisung war lediglich die Möglichkeit der Teilnahme einer Kunstflugformation bei einer Flugveranstaltung der Luftwaffe gegeben.

Die dabei vom Geschwader favorisierten Kunstflugformationen waren in erster Linie die „Frecce Tricolori" der italienischen Luftwaffe und zusätzlich entweder die „Red Arrows" der Royal Air Force oder die „Patrouille de France", die Kunstflugformation der französischen Luftwaffe.

Der Führungsstab der Luftwaffe, Fü L III 3, lehnte den Antrag des Jagdbombergeschwaders 31 auf Zulassung einer zweiten Kunstflugstaffel am 18.12.1987 mit der Begründung ab, die vom Inspekteur der Luftwaffe nach der o. a. Weisung 3301 für die Luftwaffe verfügte Einschränkung, nämlich nur eine Kunstflugstaffel an Flugveranstaltungen der Luftwaffe zu beteiligen, sehe keine Ausnahmegenehmigung vor.

Dem Jagdbombergeschwader 31 gelang es in der Folgezeit jedoch nicht, die Teilnahme auch nur einer der drei vorgenannten Kunstflugstaffeln zu erreichen. Dabei hatte sich die italienische Kunstflugstaffel der „Frecce Tricolori" für die Einladung des US-Veranstalters für den Flugtag am gleichen Tage in Ramstein entschieden.

Im März 1988 gelang es dem Geschwader, das Vorführungsteam „Aguilas" der spanischen Luftwaffe für den Flugtag am 28.8.1988 zu verpflichten.

Bei dieser Formation handelt es sich um eine Gruppe spanischer Fluglehrer, die mit sieben Serienflugzeugen des Typs CASA 101 Flugvorführungen durchführen. Die Piloten sind hauptamtlich als Fluglehrer der spanischen Flugschule in Sankt Javier in der Nähe von Murcia (Spanien) eingesetzt. Übung und Durchführung von Flugprogrammen in der am 28. August 1988 bei der Flugveranstaltung in Nörvenich gezeigten Art nehmen nur einen Teil ihrer Tätigkeit in Anspruch. Vom Inspekteur der Luftwaffe wurde in der Öffentlichkeit und vor dem Verteidigungsausschuß am 8. September 1988 vorgetragen, daß es sich bei den „Aguilas" um ein Demonstrationsteam und nicht um ein Kunstflugteam handele, das mit der Staffel „Frecce Tricolori" vergleichbar wäre. Diese Feststellungen zur Einordnung der „Aguilas" haben sich nach dem Ergebnis der entsprechenden Beweisaufnahme im Untersuchungsverfahren weitgehend bestätigt, obwohl es weder für den Ausdruck „Demonstrationsteam" noch für den Ausdruck „Kunstflugteam" klar unterscheidbare Definitionen gibt.

Am 6. Juni 1988 legte das Luftflottenkommando unter Bezugnahme auf Nr. 217 der ZDv 44/31 den Rahmenplan für den Tag der offenen Tür auf dem Dienstweg zur Genehmigung vor.

Durch Verfügung des Führungsstabes der Luftwaffe, Fü L III 3, vom 15. August 1988 wurde die Flugveranstaltung in Nörvenich mit dem im Rahmenplan vorgelegten Vorführungsprogramm gem. § 24 LuftVG i.V. m. Nr. 219 der ZDv 44/31 genehmigt. Auf die Einhaltung der Bestimmungen des Flugbetriebshandbuches und der Sicherheitsbestimmungen der ZDv 44/31 wurde ausdrücklich hingewiesen.

Da das zusammen mit dem Rahmenplan am 6. Juni 1988 vorgelegte und am 15. August 1988 durch den Führungsstab Luftwaffe genehmigte Programm zwischenzeitlich in einigen Punkten abgeändert werden mußte, legte das Geschwader am 26. August 1988 ein aktualisiertes Programm für die Flugveranstaltung in Nörvenich auf dem Dienstweg vor.

Mit Wirkung vom 15. Juli 1988 war Oberst Hoppe, der zuvor fast fünf Jahre als ranghöchster deutscher Offizier unter der entsprechenden Funktionsbezeichung „Dienstältester Deutscher Offizier" in der trinationalen Tornadoausbildung in Cottesmore/England tätig war, als neuer Geschwaderkommodore in Nörvenich eingesetzt worden. Oberst Hoppe trat seinen Dienst am 25. Juli 1988 im Geschwader in Nörvenich an. Vom 2. bis 23. August 1988 nahm er mit kurzen Unterbrechungen an der Tornado-Waffenausbildung beim Jagdbombergeschwader 33 in Jever teil. Oberst Hoppe stand damit von der Übernahme des Geschwaders bis zum Flugtag am 28. August 1988 in seiner Funktion als Kommodore tatsächlich nur zehn Tage vor Ort zur Verfügung.

Oberst Hoppe unterzeichnete am 1. August 1988 den für die Durchführung des Tages der offenen Tür/Flugveranstaltung am 28. August 1988 maßgeblichen Geschwaderbefehl. In diesem Befehl wurden für die Geschwaderangehörigen nochmals die für die Durchführung des Flugtages zugeteilten Funktionen der einzelnen Projektgruppen in Zuordnung zum Gesamtleiter festgelegt.

Ferner heißt es in diesem Gesamtbefehl:

> Am 20. Juni 1988 feiert das Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke" sein 30jähriges Bestehen.
>
> Aus diesem Anlaß ist ein Tag der offenen Tür mit flieg. Leistungsdemonstrationen am 28.8.1988 auf dem Flugplatz Nörvenich geplant. An dieser Veran-

staltung beteiligen sich alle Einheiten/Dienststellen des Geschwaders.

Einheiten/Dienststellen des Geschwaders organisieren und führen die Veranstaltung anläßlich des 30jährigen Bestehens des Geschwaders am 28.8.1988 in Zusammenarbeit mit Standortverwaltung Düren, Feldjägerdienstkommando Köln und den Polizei-und Sanitätskräften des Kreises Düren und des Erftkreises durch.

Mit der geplanten Veranstaltung feiert der Verband sein 30jähriges Bestehen und möchte aus diesem Anlaß der Öffentlichkeit einen Einblick in den Dienstbetrieb und die Ausrüstung des Geschwaders gewähren.

Am 26. August 1988 führte der für die Flugveranstaltung verantwortliche Flugdienstleiter die gem. Nr. 312 der ZDv 44/31 geforderte Einsatzbesprechung durch, bei der neben Besonderheiten des Flugbetriebs insbesondere auf die gültigen Sicherheitsbestimmungen eingegangen wurde. Die überwiegende Mehrheit der an der Flugveranstaltung beteiligten Luftfahrzeugbesatzungen nahm an dieser Besprechung teil. Verhinderte Besatzungsangehörige wurden später gesondert eingewiesen.

Am Vortag des Flugtages, am Samstag, 27. August 1988, war eine Vorübung des Flugprogramms angesetzt. Diese Vorübung diente in erster Linie zur Durchführung von Orientierungs- und Einweisungsflügen und zur Überprüfung der vorgeschriebenen Sicherheitsbestimmungen für die am Tag der offenen Tür geplanten Flugvorführungen.

Die Wetterverhältnisse am Samstag, dem 27. August 1988, erlaubten wegen der niedrigen Wolkenuntergrenze bei der Vorübung nicht die gesamten, für den Flugtag am 28. August 1988 genehmigten fliegerischen Darbietungen. So ließen die Witterungsverhältnisse keine vertikalen Flugmanöver zu. Es wurde daher in der Vorbesprechung beim Flugdienstleiter des Jagdbombergeschwaders 31 mit den Teilnehmern vereinbart, im Rahmen der Vorübung nur die Teile des für den Flugtag am 28. August vorgesehenen Programms zu fliegen, die das Wetter zulassen würde, nämlich das sogenannte „Low Ceiling Program" (Schlechtwetter-Programm).

Die spanische Formation der „Aguilas" hatte sich ebenfalls an dieser Wetterlage zu orientieren, fügte aber bei der Vorübung überraschend zusätzlich ein Element ein, das im Programm nicht enthalten, dem Geschwader nicht bekannt war und daher auch nicht vorhergesehen werden konnte.

Dieses Programmelement der „Aguilas" wurde nach dem Flugtag in einigen Medien als „mit dem von der italienischen Kunstflugformation „Frecce Tricolori" in Ramstein geflogenen Cardioid-Flugfigur vergleichbar" bezeichnet, bei deren Vorführung es zu dem schweren Unglücksfall gekommen war.

Die Flugfigur der „Aguilas" unterschied sich jedoch von der der „Frecce Tricolori". Es fand ein sich kreuzender Aneinandervorbeiflug von je zwei Flugzeugen mit größerem horizontalen Abstand entlang der Vorführlinie parallel zu den Zuschauern statt, während zwei weitere Flugzeuge verspätet, auseinandergezogen und seitlich versetzt in unterschiedlichen Höhen im Winkel von 90 Grad über den Flugweg der anderen Flugzeuge hinwegflogen. Dabei überflogen — die Flugfigur abschließend — die beiden zuletzt genannten Flugzeuge im Geradeausflug den Zuschauerbereich.

Der vom Kontrollturm aus diesen Vorgang beobachtende Kommodore und der Flugdienstleiter des Jagdbombengeschwaders 31 entschieden nach kurzer Abstimmung, die Figur jedenfalls für den eigentlichen Flugtag am nächsten Tag aus dem Programm zu nehmen.

Die Vorflugbesprechung am 28. August 1988 vor Beginn des Flugtages unter Leitung des Flugdienstleiters Jagdbombergeschwader 31 ergab, daß das spanische Team sein, dem Geschwader mitgeteiltes, ursprüngliches Programm fliegen würde, in dem die beanstandete Figur nicht enthalten war. Das Geschwader sah daher keine Veranlassung mehr, bei dieser Sachlage insoweit noch irgendwelche Korrekturen vorzunehmen.

Dieser Sachverhalt steht zur Überzeugung der SPD-Fraktion nach der durchgeführten Beweisaufnahme, insbesondere nach Auswertung des zur Vorübung vorliegenden Videobandes und aufgrund der Aussage von Oberst Hoppe vor dem Untersuchungsausschuß, fest. Dabei hat sich für sie bestätigt, daß im Vergleich zur Flugfigur der „Frecce Tricolori", die in Ramstein zum Unfall führte, bei der o. a. Flugfigur der „Aguilas" die vertikalen Anteile (Loopings) fehlten. Nach der weiteren Beweiswürdigung des Untersuchungsausschusses läßt sich allenfalls eine Vergleichbarkeit unter dem Gesichtspunkt von sich kreuzenden Flugzeugen feststellen.

Neben der fliegerischen Vorübung wurden am Samstag noch weitere geschwaderinterne Aktivitäten unter Einbeziehung von „Ehemaligen" und deren Familien durchgeführt.

Auf Grund der Falschinformation der örtlichen Presse (Dürener Zeitung) vom 26. August 1988:

> „Am Samstag ist der Fliegerhorst ebenfalls schon für die Öffentlichkeit geöffnet",

die vom Geschwader sofort dementiert wurde, fanden sich am Samstag bei der Generalprobe zusätzlich ca. 3 000 nicht geladene Besucher zu der Vorübung beim Fliegerhorst ein und verursachten dort erhebliche Verkehrsstaus. Diese Zuschauer wurden auf Anraten und im Einvernehmen mit der Polizei durch Entscheidung des Geschwaderkommodore in den Fliegerhorst eingelassen, weil die aufgetretenen Verkehrsprobleme auf den Zufahrtstraßen nur so gelöst werden konnten. Diese 3 000 Besucher einbezogen, belief sich die Gesamtzahl der Zuschauer auf ca. 9 000. Diese relativ hohe Besucherzahl ergab sich daraus, daß neben den Angehörigen und Bekannten der Soldaten des Geschwaders auch Angehörige der Funktionsträger aus den Kommunen und anderen verschiedenen Organisationen zum Dank für geleistete Hilfen intern eingeladen worden waren.

Die Sicherheitsvorkehrungen bei den fliegerischen Darbietungen entsprachen, abgesehen von dem nicht genehmigten Überflug des Zuschauerbereichs durch

die spanische Formation der „Aguilas", denen des Sonntags.

C. Schirmherrschaft des Tages der offenen Tür/Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988 in Nörvenich durch den Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen und sein Briefwechsel mit dem Bundesminister der Verteidigung

Mit Schreiben vom 4.2.1988 bat der Kommodore des Jagdbombergeschwaders 31 den Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen, für den aus Anlaß des 30jährigen Bestehens seines Verbandes geplanten Tag der offenen Tür am 28.8.1988 die Schirmherrschaft zu übernehmen. Der Kommodore wies in diesem Schreiben u. a. darauf hin:

> Das Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke", das am 20. Juni 1958 indienstgestellt worden sei, begehe in diesem Jahr sein 30jähriges Bestehen.
>
> Aus diesem Anlaß sei am 28. August 1988 für die Öffentlichkeit ein „Tag der offenen Tür" mit Darstellung des Flugbetriebes geplant. Dabei solle ein möglichst großer Teil der Bevölkerung angesprochen werden und das Geschwader, seine Einrichtungen, das verfügbare Gerät sowie außer unserem Tornado auch andere Flugzeuge vorgeführt werden. Trotz eines sehr regen „Besucherdienstes" — rund 250 Besuchergruppen mit über 6 000 Teilnehmern hätten 1987 das Geschwader besucht — könnten natürlich nicht alle interessierten Bürger sich im Rahmen eines Besuchs vor Ort informieren.
>
> ...
>
> Auch er sei von der guten, wechselseitigen Zusammenarbeit und dem ausgeprägten, gegenseitigen Vertrauen überzeugt. In dieser Überzeugung trage er — auch namens seiner Mitarbeiter — daher die Bitte an ihn heran, für den „Tag der offenen Tür" die „Schirmherrschaft" zu übernehmen.
>
> Über seine positive Reaktion würde er sich sehr freuen und gleichzeitig auch begrüßen, wenn er am Tag der Veranstaltung (Sonntag, 28. August) persönlich zugegen sein könnte.

Der Befehlshaber im Wehrbereich III unterstützte dieses Anliegen des Geschwaderkommodores durch sein Schreiben an den Ministerpräsidenten vom 24.2.1988; er verwies dabei auf die herausragende Bedeutung der Veranstaltung des Geschwaders am 28. August 1988 im Hinblick auf die Öffentlichkeitsarbeit der Bundeswehr und die dabei zu erwartende hohe Besucherzahl.

Der Ministerpräsident antwortete mit Schreiben vom 16.3.1988 dem Befehlshaber im Wehrbereich III und dem Geschwaderkommodore, daß er die Schirmherrschaft für den Tag der offenen Tür am 28.8.1988 gerne übernehmen wolle; trotz der frühzeitigen Einladung werde er aber nicht kommen können, weil an diesem Tag in Münster der Bundesparteitag der SPD stattfinde.

Mit Schreiben vom 30.6.1988 wandte sich Ministerpräsident Dr. Rau an den Bundesminister der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz. In diesem Schreiben führte er u. a. aus:

> Er habe die Schirmherrschaft über die Jubiläumsveranstaltung zum 30jährigen Bestehen des Geschwaders gern übernommen, weil damit nach seiner Überzeugung das gute Verhältnis zwischen der Bundeswehr und dem Land Nordrhein-Westfalen dokumentiert werden könne. Darüber hinaus wolle er das Verständnis in der Bevölkerung für die vielen jungen Männer vergrößern, die mit ihrem Dienst in der Bundeswehr für die äußere Sicherheit aller Bürger unseres Staates sorgten. Die an ihn gerichteten Briefe auf Übernahme der Schirmherrschaft der Veranstaltung am 28.8.1988 hätten keinen Hinweis darauf enthalten, daß dieser Tag der offenen Tür von einem Flugtag mit einem umfangreichen fliegerischen Programm begleitet werden solle; inzwischen bereiteten die Flugzeugabstürze der letzten Wochen und Monate große Sorgen. Ihn erreichten vor diesem Hintergrund zunehmend sehr kritisch gehaltene Stimmen von Bürgern aus der Nachbarschaft des Fliegerhorstes in Nörvenich und eine von allen Fraktionen des Rates der Stadt Kerpen verabschiedete Entschließung gegen das geplante 5stündige Flugprogramm.
>
> Das Ziel der Verbundenheit der Bevölkerung mit der Bundeswehr werde seiner Ansicht nach gründlich verfehlt, wenn etwa spektakuläre fliegerische Aktionen zusammen mit öffentlichen Auseinandersetzungen um die Einschränkung von Tiefflügen und um andere Fragen die Atmosphäre des Besuchstages beim „Boelcke"-Geschwader beeinträchtigten. Er kenne zwar das Programm vom 28.8.1988 nicht im einzelnen, aber selbstverständlich gehe er davon aus, daß die Bundesluftwaffe die gesamte Veranstaltung mit aller Umsicht und unter der Priorität höchster Sicherheit vorbereiten und durchführen werde. Dennoch befürchte er, daß auch diese Umsicht gerade unter dem Druck der tragischen Ereignisse der jüngsten Zeit nicht ausreichen werde, um eine möglichst ungeteilte Zustimmung der Menschen zum Tag in Nörvenich sicherzustellen. Niemand könne die Gefahr eines Unfalles bei Flugtagen ausschließen, die um so schwerer wiegen müsse, als mit mehr als 100 000 Besuchern in Nörvenich zu rechnen sein werde. Er könne die großen Sorgen der Menschen in der Region verstehen, die sich vor allem auch auf die fliegerischen Darbietungen ausländischer Piloten erstreckten, weil diese eventuell einem anderen Sicherheitsempfinden als die Piloten der Bundeswehr folgen könnten.
>
> Er bitte daher um Prüfung, ob unter den derzeitigen Belastungen der geplante Flugtag sinnvoll sei, sich die Programmgestaltung des 28.8.1988 nicht vielmehr vor allem auf die Besichtigung von Fluggeräten konzentrieren und der Flugbetrieb, wenn auf ihn schon nicht völlig verzichtet werden könne, auf

ein Maß reduziert werden sollte, das über einen normalen Dienst-Tag in Nörvenich nicht hinausgehe.

Mit Schreiben vom 13. Juli 1988 antwortete Bundesminister Prof. Dr. Scholz Ministerpräsidenten Dr. Rau. Er führte u. a. aus:

> Besonders danke er für die Bereitschaft, die Schirmherrschaft über diese Veranstaltung zu übernehmen, da dies gerade in den Zeiten einer deutlich ansteigenden Sensibilisierung der Bevölkerung gegenüber Umweltfragen allgemein und der besonderen Belastungssituation im Zusammenhang mit militärischem Übungsflugbetrieb ein wichtiges, von der Truppe dankbar empfundenes Zeichen setze. Er habe volles Verständnis für die in seinem Schreiben geäußerten Sorgen.
>
> Es sei eine regelmäßig wiederkehrende Erfahrung seines Hauses, daß sich vor derartigen Veranstaltungen Bürgergruppierungen, aber auch Mandatsträger voller Bedenken an die Organisatoren wendeten, wobei die Frage nach etwaigen Sicherheitsrisiken angesichts der großen Besucherkonzentration im Mittelpunkt stünde. Er könne versichern, daß bei solchen Flugveranstaltungen sehr strenge nationale Vorschriften erlassen seien und internationale Abkommen im NATO-Rahmen (STANAG) gelten würden. Die geplanten Flugmanöver in Nörvenich gehörten zur fliegerischen Praxis der Piloten; hinzu komme, daß sowohl bei der Flugsicherung am Boden als auch bei den fliegenden Besatzungen besonders erfahrenes und gezielt vorbereitetes Personal eingesetzt werde. Die Überschaubarkeit der Vorführungen erleichtere die Überwachung, so daß auch hierbei ein Sicherheitsbonus entstünde. Platzfremde Besatzungen würden bei Flugvorbesprechungen besonders intensiv eingewiesen, wobei die Frage der Lärmbelastung für umliegend Gemeinden (deren Bewohner erfahrungsgemäß in überwiegender Mehrzahl unter den Zuschauern vor Ort weilten) an zentraler Stelle stünden. Gerade den ausländischen Besatzungen, die das Leistungsvermögen ihrer bei uns stationierten Waffensysteme einer besonders interessierten Öffentlichkeit vorstellten, sei ein ausgeprägtes Sicherheitsempfinden zu attestieren; sie seien Botschafter ihrer Teilstreitkraft und ihres Landes.
>
> Der Umfang der Flugvorführungen werde den eines normalen Flugbetriebes in Nörvenich nicht übersteigen. Auch an den Dienst-Tagen des Geschwaders landeten und starteten regelmäßig Gastmaschinen befreundeter Streitkräfte, die dort ihre Übungsplatzrunden fliegen würden. Daß dies an einem solchen Tag der offenen Tür in konzentrierter, exemplarischer Weise geschehe, sei aus seiner Erfahrung heraus ganz im Sinne der Besucher, die (u. a. als Steuerzahler) ein besonderes Interesse an einer entsprechenden Unterrichtung über das Leistungsvermögen der ihre Sicherheit garantierenden Systeme mitbrächten. Diesen Bürgern nur eine Besichtigung von Fluggerät am Boden zu ermöglichen, hieße einen eindeutig artikulierten Wunsch nach eingehender Information außer acht zu lassen. Er hoffe sehr, daß seine Ausführungen zu dieser Veranstaltung ausreichend Aufklärung böten, um den geäußerten Bedenken entgegentreten zu können. Für weitere Informationen stehe ihm der Führungsstab der Luftwaffe bzw. auch das Geschwader in Nörvenich gerne zur Verfügung.

In seinem Erwiderungsschreiben vom 22.8.1988 wiederholte Ministerpräsident Dr. Rau seine bereits zur Flugveranstaltung geäußerten Bedenken und führte darüber hinaus aus:

> Er könne nicht verstehen, daß der Bundesminister der Verteidigung die wachsenden Sorgen in der Bevölkerung gegen einen Flugtag in Nörvenich, die er teile, so wenig ernst nehme. Er regte nochmals an, das geplante Flugprogramm in Nörvenich sehr ernsthaft zu überdenken. Er verbinde diese Bitte mit der übernommenen Schirmherrschaft. Ein Schirmherr könne für den organisatorischen Ablauf einer Veranstaltung keine Verantwortung übernehmen, sie werde ihm auch nicht zugemutet. Dennoch seien Mißdeutungen möglich. Da er das Flugprogramm in Nörvenich nicht gutheißen könne, wolle er das nicht mit seinem Namen verbinden.

In einem weiteren Antwortschreiben vom 26.8.1988 bekräftigte der Bundesminister der Verteidigung darauf nochmals seinen zuvor dargelegten Standpunkt. Er führte ergänzend aus:

> Er habe sich sorgfältig vergewissert, daß am 28. August (1988) in Nörvenich keine spektakulären akrobatischen Luftübungen oder Kunstflüge durchgeführt würden. Vielmehr würden Darstellungen am Boden durch Flugvorführungen ergänzt, um den Besuchern einen Einblick in das taktische Ausbildungsprogramm zu geben, das jede einsatzfähige Flugzeugbesatzung beherrschen müsse.

Damit hatte Prof. Dr. Scholz in „Ich-Form" behauptet, er habe sich persönlich darum gekümmert, was in Nörvenich geplant sei; dies erwiesenermaßen unzutreffend.

In seiner Anhörung vor dem Untersuchungsausschuß brachte der frühere Verteidigungsminister hierzu ausweichend vor, er habe „in Organschaft gehandelt" und deshalb so formuliert. Dieses Vorbringen widerspricht der gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien, in der eindeutig bestimmt ist, daß der Unterzeichner die volle Verantwortung für den Inhalt seines Schreibens trägt. Bezeichnenderweise haben die Koalitionsfraktionen diesen klaren Versuch der Irreführung der Öffentlichkeit in ihrem Mehrheitsbericht verschwiegen.

D. Proteste von Bürgern gegen die geplante Luftfahrtveranstaltung am 28.8.1988 in Nörvenich/ Verwaltungsstreitverfahren

Eine Reihe von Bürgern aus dem regionalen Bereich von Nörvenich erhob seit Ende 1987, auch unter Bezugnahme auf entsprechende kritische Bemerkungen des Regierungspräsidenten Köln in der Öffentlichkeit, Proteste gegen die geplante Flugveranstaltung.

Von diesen stellten sechs Eheleute und zwei Einzelpersonen durch einen beauftragten Rechtsanwalt am 22.8.1988 beim Verwaltungsgericht Köln den Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung. Dabei wurde im wesentlichen geltend gemacht:

> Flugdemonstrationen der bei der Flugveranstaltung Nörvenich geplanten Art mit der beabsichtigten komprimierten Darstellung des tatsächlichen Ausbildungsprogramms stellten eine nicht unerhebliche Gefährdung von Leib, Leben und Gesundheit der Besucher und der Anwohner im näheren Bereich des Flugplatzes von Nörvenich dar. Im Gegensatz zur Durchführung des normalen Flugbetriebes sei eine gesteigerte Unfallhäufigkeit bei solchen Flugtagen zu verzeichnen, weil bei derartigen Demonstrationsflügen der jeweilige Flugzeugführer bestrebt sei, die fliegerische Leistung als besonders vorteilhaft und „schneidig" erscheinen zu lassen. Die Flugzeugführer seien versucht, bei einer so großen Zuschauerkulisse fliegerische Extremleistungen zu präsentieren. Bei einer zu erwartenden Zuschauerzahl von 300 000 lasse sich nicht leugnen, daß Flugzeugführer optimale Eigendarstellungen anzustreben versuchten.

Es wurde beantragt:

> die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister der Verteidigung Prof. Dr. Scholz, zu verpflichten, bei der für den 28. August 1988 auf dem Gelände des Jagdbombergeschwaders 31 „Boelcke" geplanten Veranstaltung auf die Durchführung von Demonstrationsflügen zu verzichten.

Der Bundesminister der Verteidigung — VR II 5 — beantragte mit Schriftsatz vom 23.8.1988 beim angerufenen Verwaltungsgericht, den Antrag kostenpflichtig abzuweisen. Zur Begründung dieses Antrages führte er u. a. aus:

> Die Antragsteller hätten keine Tatsachen vorgetragen, aus denen zu folgern wäre, daß bei der Durchführung des Flugtages eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit eintreten werde. Bei den Flugvorführungen am 28.8.1988 in Nörvenich würden sämtliche für den fliegerischen Einsatz bestehenden Gesetze, Bestimmungen und Regelungen sowie Weisungen beachtet. Das Jagdbombergeschwader 31 „Boelcke" habe bei der Durchführung der Veranstaltung die geltenden Flugbetriebsbestimmungen und das Gebot der Rücksichtnahme auf die Bevölkerung in gleichem Maße zu beachten wie beim täglichen Routineflugbetrieb. Gleiches gelte für die an der Veranstaltung teilnehmenden Luftfahrzeuge der verbündeten Luftstreitkräfte. Ihr Verhalten sei in dem STANAG 3533 festgelegt. Der Flugbetrieb am Tag der offenen Tür werde nicht umfangreicher sein als an sonstigen Tagen.
>
> Besucher hätten unter anderem auch als Steuerzahler ein besonderes Interesse an einer entsprechenden Unterrichtung über das Leistungsvermögen der ihre Sicherheit garantierenden Systeme. Es werde keine akrobatischen Luftübungen oder Kunstflüge geben, sondern nur Darstellungen dessen, was der Flugzeugführer bzw. die Besatzung eines Luftfahrzeuges für den Einsatz und die Beherrschung ihres Waffensystems können müsse. Es sei also im wesentlichen eine komprimierte Darstellung des taktischen Ausbildungsprogramms. Die verantwortlichen Luftfahrzeugführer würden weder an diesem Tag noch an anderen Tagen auf „Show" oder in der befürchteten Form „schneidig" fliegen.
>
> Die Flüge, die am 28.8.1988 im Bereich des Fliegerhorstes Nörvenich durchgeführt würden, seien Teil des jährlichen Ausbildungsprogramms der für die alliierten Luftstreitkräfte gültigen Planung, d. h. es finde kein zusätzlicher Flugbetrieb und deshalb auch keine zusätzliche Fluglärmbelastung der Bevölkerung statt. Alle Flugwege und Flughöhen, soweit Anlieger betroffen sein könnten, entsprächen den üblichen An-und Abflugrouten des Fliegerhorstes Nörvenich.

Die 4. Kammer des Verwaltungsgerichts Köln lehnte durch Beschluß vom 25.8.1988 — 4 L 1330/88 — den Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung kostenpflichtig ab. Dabei schloß sie sich im wesentlichen den Argumenten des Bundesministers der Verteidigung an und begründete ihre Entscheidung u. a. damit:

> Die Antragsgegnerin habe dargelegt, daß sie hinreichende Vorkehrungen zur Gewährleistung des Schutzes der Allgemeinheit und der Nachbarschaft im Hinblick auf etwaige Gesundheitsgefahren getroffen habe und auch für unzumutbare Lärmbelästigungen nichts ersichtlich sei. Nach dem Flugprogramm, das im übrigen aufgrund der im Vorfeld der Veranstaltung erhobenen Proteste bereits reduziert und modifiziert worden sei, solle ein Auszug bzw. eine komprimierte Darstellung des taktischen Ausbildungsprogramms der Streitkräfte geflogen werden. Es fänden keine akrobatischen Luftübungen oder Kunstflüge statt. Die Flüge beschränkten sich vielmehr ausweislich des Flugprogramms auf eine Darstellung dessen, was der Flugzeugführer bzw. die Besatzung für den Einsatz beherrschen müsse.

Die Beschwerde der Antragsteller gegen diese Entscheidung des Verwaltungsgerichts Köln wies das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen am 26.8.1988 AZ: — 20 C 2334/80 — kostenpflichtig zurück. Dabei führte es unter anderem aus:

> Nach den Verlautbarungen über die Veranstaltung sei deren Ziel eine Information durch Demonstration des taktischen Ausbildungsprogramms, bei der ausdrücklich auf akrobatische Luftübungen und Kunstflüge verzichtet werden solle. Das bedeute eine Vergleichbarkeit der vorgesehenen fliegerischen Tätigkeit mit dem Normalbetrieb in Erfüllung der militärischen Aufgabenstellung. Das mit dem Normalbetrieb verbundene Risiko der Allgemeinheit sei nach den gesetzlichen Grundentscheidungen hinzunehmen. Die Konzentration von derartigem Flugbetrieb im Rahmen einer Luftfahrtveranstaltung könne als solche noch keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung im Sinne des § 24 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz darstellen. Dem von Antragstellerseite angeführten Gesichtspunkt,

wegen eines besonderen Ehrgeizes des eingesetzten Flugpersonals könne sich eine Erhöhung des Risikos ergeben, stehe gegenüber, daß für derartige Veranstaltungen — wie von der Antragsgegnerin hervorgehoben — besonders qualifiziertes Personal ausgesucht werde. Es spreche nichts Überzeugendes dafür, daß die geplante Veranstaltung über den Rahmen dessen, was die Flugzeugführer beherrschen müßten, hinausgehen werde. Der mit einer eidesstattlichen Versicherung seitens der Antragsteller belegte Einsatz einer spanischen „Kunstflugstaffel" mit „Luftakrobaten", die ihr Können vorführen sollten, möge zwar darauf hindeuten, daß die Grenze überschritten werden könne, sei aber letztlich kein überzeugender Hinweis darauf, daß die konkret vorgeführten Flüge über den von der Antragsgegnerin dargetanen Rahmen hinausgingen.

E. Tag der offenen Tür

I. Rahmenbedingungen, Organisationsmaßnahmen

Zum Tag der offenen Tür und dem damit verbundenen Großflugtag am 28. August 1988 in Nörvenich fanden sich bei schönem Sommerwetter und Temperaturen von bis zu 30 Grad annähernd 250 000 Zuschauer ein. Der Kommodore des Jagdbombergeschwaders 31, Oberst Hoppe, konnte eine Reihe von hochrangigen Ehrengästen begrüßen.

Der Amtschef des Luftwaffenamtes, Generalleutnant Schmitz, der Stellvertretende Kommandierende General der Luftflotte, Generalmajor Vieth, und der Kommandeur der 3. Luftwaffendivision, Generalmajor Rimmek, waren anwesend. Generalleutnant Schmitz vertrat den Inspekteur der Luftwaffe; Generalmajor Vieth war amtierender Kommandierender General der Luftflotte und damit Dienstvorgesetzter von Generalmajor Rimmek.

Ferner ist anzumerken, daß der Disziplinarvorgesetzte des Kommodore des Jagdbombergeschwaders 31 der Kommandeur der 3. Luftwaffendivision, dessen Disziplinarvorgesetzter der Kommandierende General der Luftflotte und dessen Disziplinarvorgesetzter wiederum der Inspekteur der Luftwaffe ist.

Für die geplanten Flugvorführungen ab 10.20 Uhr boten sich ideale Wetterbedingungen mit der Einschränkung der Vorhersage möglicher Gewitter am späten Nachmittag. Die Flugvorführungen konnten programmgemäß und ohne Zwischenfälle abgewikkelt werden. Sicherheitsrelevante Störungen an beteiligten Luftfahrzeugen wurden nicht gemeldet.

Bei der Durchführung stützte sich der Gesamtleiter, Oberstleutnant Schulte-Bisping, in erster Linie auf vier Organisationsbereiche ab:

— Die Unfallzentrale unter Leitung des Flugsicherheitsstabsoffiziers, Major Kummer.

  Diese Zentrale befand sich abgesetzt im Flugbetriebsbereich. Sie koordinierte die Notdienstgruppen für erforderliche Luftnotlagen sowie die sanitätsdienstlichen Belange und für den Fall einer Katastrophe die Notfallversorgung.

— Die Flugdienstleitung unter Leitung des Kommandeurs der fliegenden Gruppe, Oberstleutnant Baltes.

  Sie überwachte den Flugbetrieb vom Kontrollraum aus.

— Einen Informationsstand, abgesetzt in einer mobilen Kontrollanlage.

  Ihm oblag es, die notwendigen Ansagen vorzunehmen und die jeweiligen Flugvorführungen den Zuschauern zu verdeutlichen.

— Den Leitungsstab für die Bodensicherheit, abgesetzt in Räumen der Technischen Gruppe.

  Dieser Stab setzte sich zusammen aus Offizieren des Jagdbombergeschwaders 31, Vertretern der regionalen Polizei und einer Ansprechverbindungsstelle zu dem eingesetzten Feldjägerdienstkommando.

Diese Organisationen, Vorkehrungen und Einrichtungen sollten für den Veranstalter die maßgebliche Gewähr dafür bieten, daß der Tag der offenen Tür und die geplanten Flugvorführungen mit den vorgeschriebenen Sicherheitsanforderungen durchgeführt werden konnten. Bei der sanitätsdienstlichen Vorsorge und Betreuung stützte sich der Veranstalter auf umfangreiches Personal und Material des Jagdbombergeschwaders 31, der Luftwaffensanitätsstaffeln Mechernich, Geilenkirchen, Teveren und Wahn, des DRK-Kreisverbandes Düren und des Grenzschutzkommandos West sowie auf die eingerichtete Unfallzentrale mit zwei SAR-Hubschraubern und eine Flugunfallbereitschaft ab.

II. Die Flugvorführungen in Nörvenich, integraler Bestandteil des Tages der offenen Tür

Zusätzlich zu einer breitgefächerten Bodenausstellung von Flugausrüstung und Fluggerät erstreckten sich die eigentlichen Flugvorführungen im Rahmen des Tages der offenen Tür auf Rundflüge mit Ju-52 und Transall, eine Hubschrauberrettungsvorführung und Einzelvorführungen verschiedener Jet-, Propeller- und Drehflügelflugzeuge, um ihr Leistungsvermögen und ihre Einsatzmöglichkeiten zu demonstrieren.

Im Bereich der strahlgetriebenen Hochleistungskampfflugzeuge spannte sich der Bogen der Flugvorführungen von altgedienten Jets wie dem deutschen Starfighter, der britischen Buccaneer und dem dänischen Draken über Kampfflugzeuge des derzeitigen NATO-Inventars wie A-10 Thunderbolt, Alpha-Jet, F-4 Phantom, Tornado, F-16 Falcon und F-15 Eagle bis hin zu den neuesten Versionen der F-18 Hornet und der Mirage 2000.

Höhepunkte des Programms bildeten die Formationsdarbietungen der „Grasshoppers", einer Hubschrauberstaffel der königlich niederländischen Luftwaffe, und der „Aguilas", dem Vorführungsteam der spanischen Luftstreitkräfte.

Aufgelockert wurde das Programm durch parademäßige Vorbeiflüge von Großformationen (12 und 16 Luftfahrzeuge) des in Nörvenich beheimateten Typs Tornado sowie vom Typ F-16 der belgischen Luftwaffe aus Kleine Brogel und einem Kunstflugprogramm des deutschen Meisters im zivilen Kunstflug, Walter Extra. Mit dem Absprung von Fallschirmjägern aus einer Transall des Lufttransportkommandos fanden die fliegerischen Darbietungen um 17.25 Uhr ihren Abschluß.

1. Militärische Kunstflugdarbietungen

In der Öffentlichkeit, insbesondere durch einige Medien, wurde nach dem Flugtag in Nörvenich behauptet, auch bei der dortigen Luftfahrtveranstaltung und ihrer Vorübung hätten militärische Luftfahrzeuge, vornehmlich die spanische Flugstaffel „Aguilas", ebenso wie die italienische Kunstflugstaffel beim Flugtag in Ramstein bei ihren Vorführungen Kunstflug demonstriert. Dies stehe auch in einem eklatanten Widerspruch zu den schriftlichen Äußerungen des Bundesministers der Verteidigung in dem Verfahren auf Erlaß einer einstweiligen Anordnung zum Verzicht von Demonstrationsflügen beim Flugtag in Nörvenich gegenüber dem Verwaltungsgericht Köln und dem Oberverwaltungsgericht Münster. In diesen Schriftsätzen habe der Bundesminister der Verteidigung wiederholt — auch im Rahmen seines Briefwechsels mit dem Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen — persönlich erklärt, es werde beim Flugtag in Nörvenich keine akrobatischen Luftübungen oder Kunstflug geben. Die verantwortlichen Luftfahrzeugführer würden weder auf „Schau" noch „schneidig" fliegen. Die SPD-Fraktion hat dazu im Rahmen ihrer durchgeführten Beweisaufnahme folgenden Sachverhalt festgestellt:

Der deutsche Meister im zivilen Kunstflug hat akrobatische Kunstflugvorführungen dargeboten und dabei die Flughöhe von 400 m unterschritten, obwohl hierfür keine Ausnahmegenehmigung gem. § 6 LuftVO vorlag.

Einschließlich der Starts und Landungen zeigte die spanische Siebener-Formation der „Aguilas" beim Flugtag in Nörvenich 16 Flugfiguren bzw. 10 zusammenhängende Vorführteile, die im wesentlichen wie folgt beschrieben werden können:

- (1) Start einer Fünfer-Formation und einer Zweier-Formation;
- (2) Anflug der Siebener-Formation von Südwesten. Überflug der Zuschauer von hinten, danach Looping in Formation;
- (3) Faßrolle der Siebener-Formation von Ost nach West;
- (4) Anflug im Winkel von 90 Grad gegen die Vorführlinie in der Siebener-Formation mit anschließender Linkskurve; zurück nach Norden mit nachfolgendem Looping;
- (5) Faßrolle mit Siebener-Formation von Ost nach West;
- (6) Anflug der Siebener-Formation von Westen. Rollen der jeweils vom Formationsführer rechts und links fliegenden Luftfahrzeuge nach außen;
- (7) Anflug im Winkel von 90 Grad gegen die Vorführlinie auf die Zuschauer zu mit anschließendem Hochziehen zum Looping; nach dem Looping Auflösen der Formation und Abflug der einzelnen Luftfahrzeuge in verschiedene Richtungen;
- (8) Begegnungsflug von zwei Luftfahrzeugen mit sicherem seitlichen Abstand parallel zur Vorführlinie;
- (9) Begegnungsflug von zwei Luftfahrzeugen mit seitlichen Abstand parallel zur Vorführlinie, Abflug von Vorführlinie weg;
- (10) Anflug einer Fünfer-Formation von Osten mit Faßrolle;
- (11) Anflug von zwei Luftfahrzeugen im Winkel von 90 Grad zur Vorführlinie auf die Zuschauer zu mit einem Kreuzungsmanöver gegeneinander und Überflug der Zuschauer;
- (12) Anflug einer Vierer-Formation im Winkel von 90 Grad gegen die Vorführlinie auf die Zuschauer zu mit anschließendem Looping und Auflösung der Formation; bei der Auflösung der Formation Durchflug eines einzelnen Flugzeuges;
- (13) Rückenflug eines einzelnen Luftfahrzeuges mit anschließendem Hochdrücken des Luftfahrzeuges;
- (14) Anflug einer Sechser-Formation unter gleichzeitigem Rollen aller Luftfahrzeuge; danach Hochziehen zu einem Dreiviertel-Looping;
- (15) Anflug der Siebener-Formation im Winkel von 90 Grad gegen die Vorführlinie auf die Zuschauer zu; Hochziehen zum Looping und Abflug der einzelnen Luftfahrzeuge in verschiedene Richtungen und dabei teilweise Überflug der Zuschauer;
- (16) Landung der Siebener-Formation.

Der Kommandeur der Fliegenden Gruppe des Jagdbombergeschwaders 31 hat zu diesen in Nörvenich geflogenen Flugfiguren der „Aguilas" in einer bewertenden Äußerung vom 19. September 1988 erklärt, bis auf drei der taktischen Einsatzausbildung entnommenen Vorführteile seien sämtliche durch die „Aguilas" gezeigten Flugmanöver der Anfänger- und Fortgeschrittenenformationsausbildung zuzurechnen.

Die durch den Ausschuß vernommenen Zeugen Generalleutnant Jungkurth, Generalleutnant Kuebart, Generalleutnant Schmitz, Generalmajor Vieth, Generalmajor Rimmek und Oberst Hoppe haben dazu im wesentlichen übereinstimmend dargelegt:

In Nörvenich habe Kunstflug mit militärischen strahlgetriebenen Flugzeugen nicht stattgefunden.

Es habe sich vielmehr um Leistungsdemonstrationen unterschiedlicher Waffensysteme der Bundeswehr und befreundeter NATO-Partner gehandelt. Die Vorführungen hätten sich ausschließlich auf Flugbewegungen und Manöver des tagtäglich zu absolvierenden Einsatzprogramms und der Anfänger- und Fortgeschrittenenausbildung — in komprimierter Form aneinandergereiht — bezogen. Dies gelte uneingeschränkt auch für das spanische Demonstrationsteam „Aguilas". Es sei einzuräumen, daß mangels einer allgemeinverbindlich festgelegten Bestimmung des Begriffs „Kunstflug" unterschiedliche Auslegungen möglich seien.

Nach dem Verständnis der Luftwaffe sei Kunstflug alles, was von der täglichen Routine des Einsatzflugbetriebs und des Ausbildungsflugbetriebs, also vom Normalflug, abweiche. Die Abgrenzung zu Kunstflugteams der Qualität von „Frecce Tricolori", „Patrouille de France" und „Red Arrows" liege in der professionellen, ausschließlich auf Kunstflugdarbietungen und Showeffekte angelegten Ausrichtung dieser Teams.

Dabei hat der Zeuge Generalleutnant Kuebart zu Leistungsdemonstrationen durch Luftfahrzeuge der Luftwaffe erläutert, daß er sich mit besonderer Sorgfalt der Entwicklung der Programme der einzelnen Flugzeugtypen der Luftwaffe angenommen habe. Bereits 1986 habe er dem damaligen Inspekteur der Luftwaffe empfohlen, versuchsweise Leistungsdemonstrationen der Typen Tornado und Alpha-Jet mit dem Ziel der Darstellung im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit fliegen zu lassen.

Die vorgeschlagenen Flugprofile habe er geprüft und mit wenigen Änderungen genehmigt. Sie bestünden aus einer Folge von fliegerischen Grundmanövern und taktischen Verfahren, wie sie täglich geübt würden. Nachdem auch für die Muster F-4 und RF-4 je eine Besatzung ausgebildet worden sei, habe er sich jede einzelne Leistungsdemonstration persönlich, zum Teil mit dem Inspekteur der Luftwaffe, vorführen lassen. Er habe sie für sicher und für den Zweck geeignet befunden.

Soweit der Untersuchungsausschuß auch den Bericht der „Steinhoff"-Kommission zum Gegenstand seiner Beweisaufnahme gemacht hat, sind dieser Unterlage zum Kunstflugbegriff beim Einsatz von militärischen Luftfahrzeugen u. a. folgende Feststellungen zu entnehmen:

> Alle derzeit existierenden Rechtsgrundlagen (z. B. LuftVG §§ 24, 30 — STANAG 3533, ZDv 19/2, 19/11 und 44/31) seien untauglich, Grenzen bzw. Kriterien für Kunstflug festzulegen.
>
> Der Begriff „Kunstflug" könne nach umfassender Analyse des militärischen Flugbetriebs eigentlich nur noch im zivilen Bereich der Sportflieger Anwendung finden. Im Gegensatz zum zivilen Bereich, für den durch § 81 (2) und (3) der LuftPersV Mindestkriterien zur Erlangung einer „Kunstflugberechtigung" niedergelegt seien, fehle dieser Begriff in der entsprechenden Bundeswehrvorschrift (ZDv 19/11) völlig.
>
> Vielmehr gehörten bei der Bundeswehr viele Flugfiguren und Einzelelemente von Flugfiguren, die Außenstehende oder Zivilflugzeugführer dem „Kunstflug" zuordneten, zur täglichen Einsatzroutine, zur fliegerischen Grund- und Fortgeschrittenenausbildung des Militärpiloten.
>
> Diese Situation führe zwangsläufig dazu, daß wegen der Unmöglichkeit, eine im militärischen und zivilen Bereich gleichermaßen geltende Definition zu finden, jede Diskussion über „Kunstflug" ergebnislos ende bzw. Verwirrung auslöse.

Hieraus ergibt sich, daß die Feststellungen der Koalitionsfraktionen, es könne „kein Zweifel daran bestehen, daß Kunstflugvorführungen nicht stattfanden und sich die fliegerischen Vorführungen auf Darstellung der taktischen Einsatzmanöver beschränkten, die jede Besatzung beherrschen muß", eindeutig unzutreffend sind. So hat die „Steinhoff"-Kommission klar nachgewiesen, daß eine solche Unterscheidung praktisch unmöglich ist. Weiter hat der Inspekteur der Luftwaffe eingeräumt, daß eine solche Vorführung auch von erfahrenen Kampfflugzeugpiloten erst vorgeübt werden müsse und daß solche Flugfiguren in Formation nicht zum taktischen Ausbildungsprogramm gehörten. Die Vorführungen der „Aguilas" tragen damit eindeutig Wesensmerkmale des Kunstfluges.

2. Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen

Der Untersuchungsausschuß ging auch der Frage nach, ob bei der Flugveranstaltung in Nörvenich bei den dortigen Flugvorführungen die Sicherheitsbestimmungen hinreichend beachtet worden sind. Hierzu stellt die SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß folgendes fest:

Die Sicherheitsbestimmungen waren bei Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung in Nörvenich bekannt. Durch eine Ausnahmegenehmigung des dafür zuständigen Führungsstabes der Luftwaffe war die vorgesehene Distanz von 150 Metern zwischen Zuschauern und startenden/landenden Luftfahrzeugen (nach ZDv 19/2 in Verbindung mit ZDv 44/31 sind 230 m Sicherheitsabstand vorgeschrieben) verringert worden. Bei den eigentlichen Flugvorführungen wurde der Abstand von 230 Meter eingehalten.

Allerdings steht aufgrund der dahingehenden Feststellungen des Geschwaders selbst auch fest, daß Luftfahrzeuge in mehreren Fällen Zuschauerbereiche überflogen haben. Diese Tatsache steht mit den Ankündigungen des Geschwaders und des Bundesministers der Verteidigung im Briefwechsel mit Ministerpräsident Dr. Rau nicht im Einklang. Die festgestellten Überflüge waren eindeutig Teil der eigentlichen Flugmanöver und des Abfluges nach diesen zum Zweck der Wiedereingliederung in die Formation. Hierfür gab es jedoch nicht die erforderliche Ausnahmegenehmigung.

3. Beweiserhebliche Aussagen von Zeugen und Sachverständigen zur Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen (E. II. 2)

a) Grundsätzliche Aspekte zur Einhaltung der Sicherheitsbestimmungen

Der Zeuge Oberst Hoppe hat vor dem Untersuchungsausschuß dazu erklärt: Die Sicherheitskriterien nach der ZDv 44/31 für den Flugtag in Nörvenich — das gelte auch für den Vorflugtag, die Generalprobe für den Flugtag, — seien sehr sorgfältig geprüft worden. Das entsprechende Risiko für die Zuschauer sei vom Gesamtleiter in dem Eingangsbriefing am 26. August 1988 mit den Besatzungen eingehend erörtert worden. In diesem Briefing für die fliegenden Besatzungen seien anhand einer Karte genau die Zuschauer- und die Flugbetriebsbereiche mit den entsprechenden Flugvorführungen und Flugverfahren deutlich gemacht worden. Als Ergebnis dieses Eingangsbriefings habe festgestanden, daß sich nach menschlichem Ermessen ein absolutes Minimum an Risikogefährdung für Generalprobe und Flugtag gestellt habe. Er selbst habe bei diesem Briefing unmißverständlich dargelegt, daß er von den teilnehmenden Besatzungen äußerste Disziplin bei der Durchführung des Flugbetriebes erwarte.

Die zu den Sicherheitsaspekten befragten Generale Jungkurth, Kuebart, Vieth und Rimmek haben u. a. in diesem Zusammenhang betont, daß der strikten Einhaltung der Sicherheitskriterien im Rahmen von Vorbereitung und Durchführung der Flugveranstaltung in Nörvenich auch im Rahmen ihrer Beteiligung die gebotene Priorität zugekommen sei.

b) Zum Überflug der Zuschauerbereiche

Im Vorfeld des Tages der offenen Tür und der Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988 in Nörvenich und ihrer Vorübung am 27. August 1988 war wiederholt von verschiedenen Stellen aus dem Bereich des Bundesministeriums der Verteidigung geäußert worden, daß es bei den fliegerischen Darbietungen in Nörvenich keinen Überflug von Zuschauern geben werde. Äußerungen dieser Art sind zu entnehmen:

- Dem Rahmenplan für den Tag der offenen Tür in Nörvenich vom 6. Juni 1988: „Kein Überfliegen der Zuschauer";
- dem Werbespot Nummer 24 des Jagdbombergeschwaders 31 „B vom 15. Juni 1988: „Überflüge über dem für den Zuschauer zugänglichen Bereich sind nicht gestattet";
- der in der „Kölnischen Rundschau" wiedergegebenen Äußerung von Oberst Hoppe vom 8. Juli 1988: „Die Zuschauer werden auch nicht überflogen";
- der Presseinformation „Daten und Fakten" des Jagdbombergeschwaders 31 „B" vom 18. Juli 1988: „Kein Überfliegen der Zuschauer";
- dem Schriftwechsel des Bundesministers der Verteidigung mit dem Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen im Antwortschreiben vom 26. August 1988: „Zuschauer werden nicht überflogen".

Nach der Flugveranstaltung in Nörvenich wurde in der Öffentlichkeit, insbesondere durch verschiedene Medien, der Vorwurf erhoben, im Gegensatz zu den o. a. Erklärungen sei sowohl beim Flugtag in Nörvenich am 28. August 1988 als auch bei der Vorübung am 27. August 1988 mehrfach der Zuschauerbereich entgegen einschlägigen Sicherheitsbestimmungen, insbesondere der ZDv 44/31, überflogen worden.

Nach der vom Untersuchungsausschuß durchgeführten Beweisaufnahme zu dieser Frage steht fest, daß bei der Vorübung am 27. August 1988 die spanische Formation der „Aguilas" einmal in Siebener-Formation im Anflug zum Start des Vorführprogramms, zweimal mit bis zu drei Flugzeugen jeweils nach Abschluß eines Manövers und einmal mit zwei Flugzeugen nach Abschluß eines Vorführteils beim Wiederaufschließen zur Formation Zuschauerbereiche überflogen hat. Zur Überzeugung der SPD-Fraktion steht ferner nach der durchgeführten Beweisaufnahme fest, daß beim Flugtag am 28. August 1988 zumindest die „Grasshoppers" (Hubschrauberformation) einmal im Anflug zum Start des Vorführprogramms, und die „Aguilas" einmal als Siebener-Formation im Anflug zum Start des Vorführprogramms, zweimal mit bis zu drei Flugzeugen jeweils nach Abschluß eines Vorführteils sowie einmal mit einem Flugzeug im leichtem Steigflug nach Abschluß eines Manövers beim Wiederaufschließen zur Formation Zuschauerbereiche überflogen haben. Das Flugprogramm gem. E. II. 1 sah sogar noch weitere Überflüge vor.

Zum Überflug der Zuschauerbereiche hat der Zeuge Generalleutnant Jungkurth vor dem Untersuchungsausschuß u. a. dargelegt:

> Nach Nr. 323 der ZDv 44/31 sei das Überfliegen der Zuschauerbereiche zwar grundsätzlich verboten. Der Gesamtleiter der Flugveranstaltung könne aber in bestimmten Fällen eine Ausnahmegenehmigung erteilen. Der Begriff „Überflug der Zuschauer" beziehe sich in diesem Zusammenhang nicht auf einen Vorführteil, sondern immer nur auf einen Hineinflug in den eigentlichen Vorführbereich oder einen Herausflug zur Repositionierung von Formationen. Von Fall zu Fall sei es erforderlich, die Formation, die auseinanderfliege, wieder zusammenzuführen. Dabei sei ein Überflug eines oder auch mehrerer Flugzeuge über die Zuschauer nicht immer vermeidbar. Die dazu erforderliche Ausnahmegenehmigung gem. der Nr. 323 der ZDv 44/31 sei vom Gesamtleiter der Flugveranstaltung in Nörvenich erteilt worden.

Der Zeuge Oberst Hoppe hat vor dem Untersuchungsausschuß dazu u. a. erklärt:

> Alle dokumentierten Überflüge der Zuschauer entsprächen den Ausnahmekriterien der ZDv 44/31. Der Gesamtleiter habe in der Einsatzbesprechung am 26. August 1988 jeweils für die Hubschrauberformation der „Grasshoppers" und für die Formation der „Aguilas" die Anflüge zum Start des Vorführprogramms über die Zuschauer ausdrücklich genehmigt. Die weiteren Überflüge von Zuschau-

ern durch Einzelflugzeuge der „Aguilas", jeweils nach Abschluß einzelner Flugmanöver beim Wiederaufschließen zur Formation, seien zwar bei der Einsatzbesprechung nicht ausdrücklich vorab genehmigt worden, nach der Vorübung am 27. August 1988 aber durch den Flugdienstleiter und Gesamtleiter als sichere Flugmanöver ohne Gefährdung der Zuschauer eingestuft, bestätigt und damit für die Flugvorführung am Sonntag konkludent gebilligt worden. Abgesehen von der Flugfigur der "Aguilas„, die überraschend eingeführt, dem Geschwader nicht bekannt und am eigentlichen Flugtag am Sonntag, dem 28. August 1988, nicht mehr Bestandteil des Programms gewesen sei, habe es auch bei der Vorübung keine unzulässigen oder sicherheitsgefährdenden Flugdarbietungen gegeben.

Der Zeuge Generalleutnant Jungkurth hat vor dem Ausschuß insbesondere auch den Gesichtspunkt unterstrichen, daß die Vorübung als Generalprobe für den eigentlichen Flugtag zu sehen sei. Demgemäß habe es keiner ausdrücklichen Ausnahmegenehmigung für den Überflug von Zuschauerbereichen bei der Vorübung als Generalprobe bedurft. Bei der Vorübung dürfte grundsätzlich nur das geflogen werden, was für die eigentliche Flugveranstaltung genehmigt worden sei.

Der Zeuge Oberst a. D. Purucker hat die Zuständigkeit für Ausnahmegenehmigungen beim „Kurven auf die Zuschauer zu" in seiner Anhörung vor dem Ausschuß ausschließlich auf den Bundesminister der Verteidigung begrenzt. Er hat hierzu im einzelnen ausgeführt:

> Kurvenflug in Richtung auf die Zuschauer müsse spätestens 900 m von den Zuschauern entfernt abgebrochen sein. Wenn dieser Mindestabstand unterschritten würde, sei dies eine Abweichung von den Bestimmungen des STANAG 3533 und hätte dem Führungsstab der Luftwaffe zur Genehmigung vorgelegt werden müssen. Nach seinem Verständnis sei dies ein Fall, der in seinem Referat hätte vorgelegt werden müssen.

Diese Aussage galt generell und bezog sich sowohl auf den Flugtag in Ramstein wie den in Nörvenich.

4. Umfang der fliegerischen Darbietungen beim Flugtag in Nörvenich

Im Vorfeld des Flugtages von Nörvenich, konkret in dem Verfahren auf einstweilige Anordnung zum Verzicht auf den Flugtag und auch im Schriftwechsel des Bundesministers der Verteidigung mit dem Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen, wurde seitens des Bundesministeriums der Verteidigung behauptet, der Umfang der Flugvorführungen werde den eines normalen Flugbetriebes in Nörvenich nicht übersteigen.

Zu dem Umfang der fliegerischen Darbietungen in Nörvenich, der insbesondere im Briefwechsel zwischen Ministerpräsidenten Dr. Rau und Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz angesprochen wurde, hat der Zeuge Oberst Hoppe vor dem Untersuchungsausschuß u. a. folgendes geäußert:

> Die fliegerischen Darbietungen beim Flugtag in Nörvenich hätten sich alles in allem in der Größenordnung bewegt, was dort an einem normalen Dienst-Tag an fliegerischen Bewegungen auch stattfinde. Auf dem Flugplatz Nörvenich würden ca. 60 Einsätze pro Tag geflogen; dies beinhalte nicht nur die dort stationierten, sondern auch die Gastbesatzungen. Dies beinhalte weiterhin Hubschrauber, Bundesgrenzschutz und was sonst in Nörvenich, dem Platz mit den besten Wetterbedingungen so los sei. Am Flugtag, dem 28.8.1988 seien einschließlich Hubschrauber- und Gästezuflug insgesamt 77 Flugbewegungen angefallen.

Weiterhin legte der Zeuge dar, daß die ursprünglich vorgesehenen 47 allerdings alternativ vorgestellten fliegerischen Darbietungen beim Flugtag nach und nach auf 27 reduziert worden seien. Die im übrigen dazu vom Untersuchungsausschuß vernommenen Zeugen, insbesondere der Inspekteur der Luftwaffe, haben diese Sachdarstellung im wesentlichen gestützt.

III. Kenntnisnahme des Flugunglücks in Ramstein durch den Veranstalter in Nörvenich und seine Reaktionen

Der schwere Unglücksfall bei dem Flugtag in Ramstein hatte sich am 28. August 1988 gegen 15.45 Uhr ereignet.

Gegen 15.55 Uhr erreichte den Leitungsstab des Flugtages in Nörvenich (Oberleutnant Braun) ein von außerhalb des Fliegerhorstes kommender Anruf eines Bürgers, der unter Bezugnahme auf diesen Flugunfall fragte, was man in Nörvenich beim Flugtag zu tun gedenke. Oberleutnant Braun unterrichtete hierüber Major Kuhn, den im Leitungsstab für die Zusammenarbeit zwischen Polizei und Geschwader verantwortlichen Verbindungsoffizier. Major Kuhn vermutete in diesem Anruf eine weitere mögliche Störaktion der Flugveranstaltung von außen. Er entschloß sich jedoch, vorerst die 16.00 Uhr-Nachrichten des Westdeutschen Rundfunks (WDR 2) abzuwarten. Kurz vor 16.00 Uhr hatte der Südwestfunk (SWF 3) eine erste Unfallmeldung über das Unglück in Ramstein außerhalb der Nachrichtensendungen verbreitet.

Um 15.57 Uhr war die spanische Flugformation der „Aguilas" zu ihren Flugvorführungen gestartet. Die 16.00 Uhr-Nachrichtensendung des WDR 2 enthielt keine Meldungen über das Flugunglück in Ramstein, ebensowenig die Nachrichtensendung des SWF 3 zur gleichen Zeit. Major Kuhn bat daraufhin gegen 16.05 Uhr den Leiter der Polizeiführungsgruppe Düren beim Flugtag in Nörvenich, über deren Fernmeldeleitungen nähere Erkundigungen zu einem möglichen Flugunglück in Ramstein und dessen Ausmaß einzuholen. Etwa zur gleichen Zeit teilte die für den Flugtag in Ramstein zuständige Einsatzleitstelle der Polizei in Kaiserslautern an die Polizeiführungsgruppe in Nörvenich mit:

„Flugtag Ramstein, Flugunfall; zwei Militärmaschinen zusammengestoßen; mit Zuschauerfolgen; Ausmaß unbekannt."

Major Kuhn erhielt diese Meldung um 16.10 Uhr und gab sie unverzüglich an den Geschwaderkommodore, Oberst Hoppe, wie folgt weiter:

„Flugunfall in Ramstein. Mit Verletzten im Zuschauerbereich ist zu rechnen".

Oberst Hoppe entschied, die eigenen Flugvorführungen fortzusetzen; zugleich wies er den Leitungsstab an, weitere Einzelheiten zum Flugunglück in Ramstein festzustellen. Gegen 16.15 Uhr unterrichtete er Generalmajor Vieth sinngemäß, in Ramstein habe es einen Flugunfall gegeben, dessen Ausmaß noch nicht bekannt sei. Er habe entschieden, das Flugprogramm fortzusetzen.

Generalleutnant Schmitz, der Generalmajor Vieth und Oberst Hoppe beisammenstehen sah, trat hinzu und wurde von Oberst Hoppe entsprechend wie Generalmajor Vieth informiert. Beide Generale stimmten nach kurzer Erörterung der Entscheidung von Oberst Hoppe zur Fortsetzung des Flugprogramms ausdrücklich zu. Damit übernahmen sie auch formal die Verantwortung für die Fortführung des Flugtages. Hierzu hat der Zeuge Generalmajor Vieth in seiner Anhörung folgendes ausgeführt:

Er habe gewußt, daß das Hallenfest am 28. August 1988 in Nörvenich nach Abschluß des Flugtages stattfinden würde. Er habe, als ihm Oberst Hoppe vorgeschlagen hatte, den Flugtag fortzusetzen, diesem Vorschlag zugestimmt und damit die Verantwortung für die Weiterführung des Flugtages übernommen. General Schmitz habe in der Nähe gestanden und sei hinzugetreten. Er sei nochmals über den gegenwärtigen Sachstand unterrichtet worden und habe dieser Entscheidung zugestimmt.

Anschließend meldete sich Oberst Hoppe mit dem Hinweis ab, weitere Informationen zu einem möglichen Flugunglück in Ramstein und dessen Ausmaß zu beschaffen. Auf dem Weg zum Leitungsstab traf er Generalmajor Rimmek und unterrichtete diesen ebenfalls. Dieser war bereits zuvor gegen 16.15 Uhr durch einen Oberleutnant des Geschwaders informiert worden, „daß in Ramstein etwas passiert sei".

Oberst Hoppe ging danach in das für den Flugtag eingerichtete Informationsbüro, um dort weitere Informationen zu erhalten. Ein naheliegender Anruf bei der SAR-Leitstelle im benachbarten Goch, die ab 16.01 Uhr unterrichtet war, unterblieb.

Auf Anfrage der Polizei in Nörvenich gegen 16.15 Uhr teilte die Nachrichten- und Führungszentrale des Innenministeriums in Düsseldorf mit, es lägen keine Meldungen über einen Flugunfall in Ramstein vor. Diese Meldung wurde an den Leitungsstab des Flugtags in Nörvenich sofort weitergegeben.

Gegen 16.20 Uhr ließ sich der stellvertretende Geschwaderkommodore, Oberstleutnant Schulte-Bisping, durch die Polizei in Nörvenich über den Sachstand der vorliegenden Informationen zum Flugunglück in Ramstein unterrichten. Neue Erkenntnisse ergaben sich dabei angeblich nicht.

Um 16.25 Uhr erhielt die beim Flugtag in Nörvenich eingerichtete Unfallzentrale von der SAR-Leitstelle Goch die Auskunft:

„Drei Maschinen in Ramstein zusammengestoßen, angeblich eine in die Zuschauermenge. Angaben über das Ausmaß des Unfalls, ob Tote oder Verletzte, können nicht gemacht werden."

Auch diese Meldung wurde an den Leiter des Informationsstabes und Stellvertreter des Kommodore, Oberstleutnant Schulte-Bisping, unverzüglich weitergegeben. Damit mußte allen Verantwortlichen, die ausnahmslos fliegerische Erfahrungen besaßen, klar sein, daß ein derartiger Unfall ohne schlimme Folgen nicht vorstellbar ist.

Um 16.30 Uhr meldete die Leitstelle der Polizei in Ramstein an die Polizeiführungsgruppe in Nörvenich:

„Zusammenstoß im Bereich Tower; Ausmaß immer noch nicht klar; Tote im Zuschauerbereich."

Um 16.35 Uhr wurde der stellvertretende Kommodore, Oberstleutnant Schulte-Bisping, durch Major Kuhn über diese Meldung unterrichtet.

Auch Oberst Hoppe erhielt von dieser Meldung Kenntnis. Damit war er über die wesentlichen Inhalte der Katastrophe von Ramstein unterrichtet. Für Oberst Hoppe änderte sich damit nach seinen Angaben sein bisheriger Informationsstand nicht. Auch der Kontrollturm in Nörvenich konnte ihm zu diesem Zeitpunkt keine näheren Informationen zum Flugunglück in Ramstein geben. Er wies Oberstleutnant Schulte-Bisping an zu versuchen, über das Flugsicherungsnetz der Bundeswehr Ramstein zu erreichen. Dabei machte er deutlich, daß die Kontrolle des eigenen Flugbetriebes Vorrang vor jeder anderen Maßnahme habe. Der Erfolg dieser Bemühungen blieb im Verlauf der Beweisaufnahme unklar.

Oberst Hoppe sah angeblich auch keine Veranlassung, die Generäle Schmitz, Vieth und Rimmek über die von Oberstleutnant Schulte-Bisping weitergegebene neue Meldung zu informieren. Eine Kontaktaufnahme zum Bundesminister der Verteidigung, zu den Rettungsdiensten, zum Luftwaffenamt oder zur Bundesanstalt für Flugsicherung, die in einem solchen Falle nahe gelegen hätte, erfolgte nicht.

Der Versuch, gegen 16.40 Uhr entsprechend der Weisung des Kommodore mit Ramstein fernmündlich einen Kontakt herzustellen, war nicht von Erfolg beschieden. Gegen 16.48 Uhr teilte die SAR-Leitstelle Goch auf entsprechende Anfrage der Flugabfertigung in Nörvenich in einem Ferngespräch mit:

„Drei italienische Maschinen, Personenschaden unbekannter Art, es sollen 40—50 Personen sein."

Danach brach das Ferngespräch zusammen.

Diese Information wurde an den Kontrollturm in Nörvenich weitergegeben. Um 16.49 Uhr meldete die Einsatzleitstelle der Polizei in Kaiserslautern an die Polizeiführungsgruppe in Nörvenich:

„Laut dpa-Meldung von 16.22 Uhr: zwei ital. Maschinen einer Kunstflugstaffel stießen im Bereich

des Towers Ramstein zusammen und stürzten auf die Startbahn/Zuschauerränge. Mindestens 100 Schwerstverletzte, auch Tote. Flugunfallzeit ca. 16.00 Uhr."

Diese Meldung wurde von dem Leiter der Polizeiführungsgruppe in Nörvenich, Polizeioberrat Eismer, an Major Kuhn unverzüglich weitergegeben. Beide berieten die neue Sachlage und kamen zu dem Ergebnis, Oberst Hoppe den sofortigen Abbruch der Flugvorführung zu empfehlen. Als Major Kuhn diese Empfehlung telefonisch um 16.50 Uhr an Oberst Hoppe weitergeben wollte, wurde er nach seinem ersten Satz

„die Polizei und ich schlagen vor, den Flugtag abzubrechen, da wir eine dpa-Meldung erhalten haben"

von diesem mit der Feststellung unterbrochen, daß die Generäle und er übereingekommen seien, den Flugtag fortzusetzen. Damit war klar, daß nicht nur das fliegerische Restprogramm, sondern auch die nachfolgenden Aktivitäten, insbesondere das Hallenfest, uneingeschränkt fortgesetzt werden sollten.

Oberst Hoppe hat zu diesem Sachverhalt, der später zum Anlaß einer dienstrechtlichen Maßnahme gegen ihn genommen wurde, vor dem Untersuchungsausschuß ausgesagt: Er habe angenommen, es hätten sich keine neuen Erkenntnisse gegenüber den um 16.35 Uhr vom Gesamtleiter mit der Polizei geführten Gespräch ergeben. Für ihn sei es nach der Entscheidung, den Flugtag fortzusetzen, bestimmend gewesen, daß die sichere Durchführung des eigenen Flugtages erste Priorität gegenüber der Informationsgewinnung aus Ramstein haben müsse. Das festzustellende Informationsdefizit gegen 16.50 Uhr sei von ihm zu verantworten. Seine Reaktion, Major Kuhn bei seiner Meldung zu unterbrechen, sei mit hoher Wahrscheinlichkeit emotional bedingt gewesen, weil Major Kuhn die Meldung eingeleitet habe, „die Polizei und ich schlagen vor", die Flugveranstaltung abzubrechen; seine reaktionellen Gedankengänge dabei seien von den eigentlichen, anderen Aufgaben der Polizei maßgeblich beeinflußt gewesen. Nur so sei es verständlich, daß die volle Information durch sein Fehlverhalten nicht angekommen sei; anderenfalls wäre die Flugveranstaltung in Nörvenich bei der Meldung von mindestens 100 Schwerstverletzten in Ramstein, dabei auch Toten, sicher abgebrochen worden. Er könne sich nicht vorstellen, daß die Entscheidung anders ausgefallen wäre. Bei einer solchen Sachlage sei er auch sicher, daß die Generäle Schmitz und Vieth kurz nach 17.00 Uhr die Veranstaltung in Nörvenich nicht verlassen hätten.

Hierzu ist anzumerken, daß üblicherweise Flugveranstaltungen oder sonstige Feste von der Luftwaffe bereits abgesagt werden, wenn ein Einzelunfall mit Todesfolge in zeitlichem Zusammenhang geschieht. Allein durch die Nachricht der SAR-Leitstelle Goch um 16.25 Uhr (die Rettungshubschrauber waren zu diesem Zeitpunkt längst unterwegs) hätte auf mehrere Tote geschlossen werden müssen. Dies gilt insbesondere auch für die anwesenden Generale.

Kurz nach dem Telefongespräch mit Major Kuhn begab sich Oberst Hoppe nach eigenen Angaben gegen 16.55 Uhr zu den Generalen Schmitz und Vieth und berichtete ihnen, daß nach seinem Erkenntnisstand noch immer keine gesicherten Informationen zum Flugunglück in Ramstein und dessen Auswirkungen, die über die Meldung um 16.10 Uhr wesentlich hinausgingen, vorlägen.

Kurz vor 17.00 Uhr begleitete Oberst Hoppe nach seinem Gespräch mit Major Kuhn die Generale Schmitz und Vieth zum Hubschrauberlandeplatz, um diese zu verabschieden, nachdem diese sich zuvor von Generalmajor Rimmek verabschiedet hatten.

Auf dem Weg zum Hubschrauberlandeplatz ging Generalmajor Vieth zusammen mit seiner Frau, Frau Schmitz und einem Oberst, der ebenfalls für den Rückflug mit dem Hubschrauber nach Wahn eingeplant war, einige Meter hinter Generalleutnant Schmitz und Oberst Hoppe her. Er konnte deshalb deren Gespräch nicht mitverfolgen.

Generalleutnant Schmitz und Oberst Hoppe sprachen dabei auch über das geplante Hallenfest. Sie stimmten darin überein, daß bei dem derzeitig dürftigen Informationsstand eine definitive Entscheidung über Durchführung oder Absage nicht getroffen werden könne.

Die Generale Schmitz und Vieth verließen Nörvenich mit dem Hubschrauber zum Rückflug nach Wahn um 17.08 Uhr. Zum Verlassen der Veranstaltung zu diesem Zeitpunkt haben die Generale Schmitz und Vieth dem Untersuchungsausschuß folgende Gründe genannt: Zum Zeitpunkt ihres Abfluges hätten sich keine Erkenntnisse ergeben, die sie zum Verbleiben hätten veranlassen sollen. Sie hätten sich der Verantwortung nicht entzogen; festgestanden habe, daß der Divisionskommandeur, General Rimmek, bis zum Ende der gesamten Veranstaltung in Nörvenich verbleiben würde und die Flugvorführungen ohnehin in wenigen Minuten zu Ende gewesen seien.

Generalleutnant Schmitz wies ferner vor dem Ausschuß darauf hin, daß er bereits um 15.00 Uhr auf Anregung des Hubschrauberpiloten entschieden habe, den Abflug nach Wahn wegen einer angekündigten Gewitterfront am Abend von 18.00 Uhr auf 17.00 Uhr vorzuverlegen.

Generalmajor Vieth hat bei seiner Vernehmung auch betont, daß es nie seine Absicht gewesen sei, an der geschwaderinternen Abendveranstaltung (Hallenfest) teilzunehmen; dies sei auch darin begründet gewesen, daß seine Frau, die ihn nach Nörvenich begleitet habe, noch unter den Folgen eines operativen Eingriffs gelitten habe.

Generalmajor Rimmek wurde im VIP-Bereich kurz nach 17.05 Uhr durch einen Offizier des Geschwaders, wahrscheinlich Oberstleutnant Schulte-Bisping, davon unterrichtet, daß nach einer Rundfunkmeldung des Südwestfunks um 17.05 Uhr sich beim Flugtag in Ramstein ein Unglück mit erheblichen Ausmaßen ereignet habe; möglicherweise seien 30 Todesopfer zu beklagen.

Dabei ging er davon aus, daß Generalleutnant Schmitz, Generalmajor Vieth und Oberst Hoppe diese Informationen nicht kannten, weil sie sich auf dem Weg zum Hubschrauberlandeplatz befanden. Er sah keinen Anlaß, die Flugveranstaltung in Nörvenich

trotz der ihm vorliegenden neuen Meldung über das Ausmaß des Unglücks nicht fortzusetzen. Bei dieser Entscheidung ließ sich der General maßgeblich davon bestimmen, daß das Flugprogramm nur noch zehn Minuten dauern sollte; auch sah er, nach seinen eigenen Angaben bei einem plötzlichen vorzeitigen Abbruch den geordneten Abmarsch der ca. 250 000 Zuschauer nicht mehr gewährleistet. Zu diesem Zeitpunkt sah das Programm des Flugtages noch den Vorbeiflug einer belgischen F-16-Staffel, den Absprung von Fallschirmspringern und die Landung von Transportmaschinen vor.

Oberst Hoppe kehrte nach dem Abflug der Generale in den Bereich der geladenen Gäste zurück und bekam dort zunächst keine neuen Erkenntnisse über den Flugunfall in Ramstein. In diesem Zusammenhang hat Oberst Hoppe als Zeuge vor dem Untersuchungsausschuß erklärt, bei ihm sei die Rundfunkmeldung über drei abgestürzte Maschinen, drei tote Piloten und mindestens 30 Schwerverletzte nicht aufgelaufen. Ihn habe nach 17.05 Uhr nur die Information erreicht, daß in Ramstein zwei Piloten getötet worden seien und es sich habe verdichtet, daß die tödlich Verunglückten Piloten der „Frecce Tricolori" seien. Es sei ihm nicht mitgeteilt worden, daß bereits gesicherte Erkenntnisse vorlägen, daß und inwieweit durch das Flugunglück Zuschauer in Mitleidenschaft gezogen worden seien. Es sei bedauerlich und nicht zu beschönigen, daß bei diesem Sachverhalt ein erhebliches Informationsdefizit festzustellen sei.

Planmäßig um 17.25 Uhr endete der Tag der offenen Tür mit der Flugveranstaltung in Nörvenich.

Nachdem Generalleutnant Schmitz und Generalmajor Vieth während des Fluges nach Wahn keine weiteren Informationen über das schwere Flugunglück in Ramstein erhalten hatten, erstattete ihnen nach der Landung gegen 17.20 Uhr auf dem Fliegerhorst in Wahn der dortige Offizier vom Gefechtsstand die Meldung, daß in Ramstein drei italienische Flugzeuge abgestürzt seien, die Piloten verunglückt, Zuschauer verletzt und getötet worden seien.

Anschließend begaben sich die Generale ohne weitere Erörterung der Sachlage in ihre Wohnungen. Dort wurden sie nach ihrem Eintreffen gegen 18.00 Uhr fernmündlich jeweils durch den Stabsoffizier vom Dienst ihrer Kommandobehörden über das Flugunglück in Ramstein und dessen bis dahin gemeldetes Ausmaß unterrichtet.

Generalmajor Vieth setzte sich gegen 18.00 Uhr fernmündlich mit dem Kommandierenden General der Luftflotte, Generalleutnant Kuebart, an dessen Urlaubsort in Tirol in Verbindung und unterrichtete ihn über das schwere Unglück und dessen Ausmaß in Ramstein. Die beiden Generale vereinbarten, daß Generalmajor Vieth Generalleutnant Kuebart in den nächsten Tagen über die weitere Entwicklung unterrichten sollte, was dann auch bis zum 8. September 1988 so geschah. Generalleutnant Kuebart beauftragte Generalmajor Vieth zu prüfen, ob und in welchem Umfang jetzt noch die geplante Flugveranstaltung der Luftwaffe am 16. September 1988 in Lechfeld beim dortigen Jagdbombergeschwader stattfinden könne.

Zu weiteren Aktivitäten am Abend des 28. August 1988 sah Generalmajor Vieth keine Veranlassung. Bei seiner Vernehmung als Zeuge vor dem Untersuchungsausschuß hat er insoweit erklärt, im Hinblick auf das Ausmaß des Flugunglücks in Ramstein hätten Trauer und Mitgefühl für die Opfer sein Denken bestimmt. An das geplante geschwaderinterne Hallenfest in Nörvenich habe er nicht mehr gedacht. Es hätten ihn vielmehr auch Gedanken über die Folgen der Katastrophe von Ramstein für die Luftwaffe bewegt. Im übrigen sei aus seiner Sicht die Veranstaltung in Nörvenich in so vorbildlicher Weise abgelaufen, daß ihm keine Zweifel gekommen seien; er sei vielmehr davon ausgegangen, daß dort auch weiterhin die richtigen Entscheidungen getroffen würden.

Generalleutnant Schmitz bekundete hierzu vor dem Untersuchungsausschuß, daß er zunächst erwogen habe, sich telefonisch bei Generalmajor Vieth zu vergewissern, daß das Hallenfest in Nörvenich abgesagt worden sei. Da er jedoch davon ausgegangen sei, daß die Absage des Hallenfestes unter den gegebenen Umständen eine Selbstverständlichkeit sei, habe er von dem Anruf abgesehen; seine Überlegung sei gewesen: „Der Offizier vom Gefechtsstandsdienst und damit auch der Führungsstab ist informiert; die notwendige Maßnahme eingeleitet; der Flugtag in Nörvenich ist beendet; der Divisionskommandeur ist vor Ort und wird das Erforderliche veranlassen."

Diese Überlegungen seien kennzeichnend für sein Verständnis von militärischer Führung. Diese verlange, daß jeder Führungsebene ihren personellen und materiellen Möglichkeiten entsprechende Aufgabenbefugnisse zugeteilt würden. Zur Sicherstellung der Aufgabenerfüllung sei ein eindeutig festgelegter Zuständigkeitsbereich mit klar umrissenen Kompetenzen unverzichtbar, in den nicht ohne begründeten Anlaß von außen eingegriffen werden dürfe. Vertrauen zwischen den Führern der unterschiedlichen Ebenen sei für die militärische Führung unabdingbar und Ergebnis eines langen Entwicklungsprozesses.

IV. Führungsverantwortung, Eigeninitiative der beim Flugtag anwesenden Generale

Im Zuge der Beweisaufnahme zu den Vorgängen bei und im Zusammenhang mit dem Flugtag in Nörvenich drängte sich dem Untersuchungsausschuß die Frage auf, wie es möglich war, daß die anwesenden Generale erst zu einem so späten Zeitpunkt Kennntnis über das Ausmaß des Unglücks in Ramstein erhielten. Daher stellte sich insbesondere auch die Frage, warum sie sich nicht selbst mit den ihnen zugeordneten Ordonnanzoffizieren und den ihnen bekannten umfänglichen Kommunikationsmöglichkeiten der Bundeswehr um gesicherte Informationen nach der ersten Unfallmeldung um 16.10 Uhr gekümmert haben.

Der Zeuge Generalleutnant Schmitz hat dazu in Ergänzung seiner vorstehenden Äußerungen zu seinem Verständnis von militärischer Führung vor dem Untersuchungsausschuß erklärt: Er habe keine Veranlassung gesehen, eigeninitiativ Informationen über das Unglück in Ramstein einzuholen. Es habe ja klar abgegrenzte Kompetenzen gegeben. Oberst Hoppe

habe entsprechend seiner Verantwortung nach der Unfallmeldung von 16.10 Uhr erklärt, er werde die nötigen Informationen besorgen. Sein Auftrag sei auch nicht gewesen, beim Flugtag in Nörvenich Dienstaufsicht auszuüben, sondern den Inspekteur in repräsentativer Weise zu vertreten. Im übrigen sei es ein „ungeschriebenes Gesetz" in der Luftwaffe, bei Flugunfällen nicht in irgendwelche Befehlsstränge hineinzudrängen, es sei denn, man sei selber zuständig.

Generalmajor Vieth hat in diesem Zusammenhang als Zeuge vor dem Untersuchungsausschuß geäußert:

Er habe sich persönlich nicht um Informationen in Nörvenich bemüht, da er die klare Ankündigung von Oberst Hoppe, die erforderliche Information zu beschaffen, für ausreichend gehalten habe.

Generalmajor a. D. Rimmek hat als Zeuge vor dem Untersuchungsausschuß ausgeführt, nachdem er festgestellt habe, daß die Generale Schmitz und Vieth durch Oberst Hoppe über die Meldungen zum Flugunglück von 16.10 Uhr hinreichend informiert gewesen seien, sei er davon ausgegangen, daß ein Informationssystem etabliert sei, das die weitere Unterrichtung gewährleisten würde. Er habe daher keine Veranlassung gesehen, sich selbst um weitere Informationen zu kümmern.

Generalleutnant Kuebart hat zu diesen Fragen vor dem Untersuchungsausschuß u. a. als Zeuge dargelegt: Jedem Vorgesetzten in Nörvenich habe die Pflicht oblegen, sich intensiv um die weiteren Informationen zum Flugunglück in Ramstein zu kümmern. Der Begriff „Auftragstaktik" könne insoweit nicht tragen; allerdings sei doch die Lage so gewesen, daß zu einem recht frühen Zeitpunkt eine ziemlich klare Information über das Flugunglück in Ramstein vorgelegen und der Kommodore, Oberst Hoppe, situationsbedingt eindeutig geäußert habe, er werde sich um die nötigen weiteren Informationen kümmern.

In einer solchen Sachlage hätte er immer wieder den Kommodore gefragt, ob es neue Meldungen gebe, zusätzlich allerdings auch seinem Ordonnanzoffizier den Auftrag gegeben, im Leitungsbüro zu seiner näheren Unterrichtung nachzufragen, wie sich der Sachstand entwickelt habe. Was sich in Nörvenich in diesem Zusammenhang ereignet habe, sei nicht als Meisterleistung einzuordnen. Das gelte insbesondere für die Information, die dann nachher vorgelegen habe, bei Oberst Hoppe allerdings nicht so angekommen sei; andernfalls hätte das zum Abbruch des Flugtages geführt.

Die bewertenden Äußerungen zu diesen Fragen durch den Inspekteur der Luftwaffe vor dem Untersuchungsausschuß lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Es sei in der Tat so, daß der Mangel nicht in dem Vorhanden- oder Nichtvorhandensein der Information gelegen habe, sondern in der nicht richtig organisierten und angenommenen Weitergabe und Verteilung dieser maßgeblichen Information. Es sei nicht eine Frage des Systems, sondern eine Frage der Menschen, die hier gehandelt hätten. Jeder der anwesenden höheren militärischen Verantwortlichen hätte sich nachdrücklich um eine Konkretisierung der ersten Meldung über das Unglück in Ramstein kümmern können; allerdings sei da auch die klare Äußerung des Kommodore zu berücksichtigen, der ja nach der ersten Meldung um 16.10 Uhr gegenüber den anwesenden Generalen geäußert habe, er werde sich um genauere Informationen zum Unglück in Ramstein kümmern und darüber berichten. Auch im Hinblick auf die beim Flugtag in Nörvenich eingerichteten Organisationsstrukturen, so z. B. den Leitungsstab und auch den Informationsstab, hätten alle davon ausgehen können, daß dieser Kernbereich der Informationsbeschaffung in Verantwortung des Kommodore gelingen werde. Gleichwohl könne er sich gut vorstellen, daß man dort bei dieser Situation „nachgehakt" und versucht hätte, eigeninitiativ die entsprechenden Informationen zum Flugunglück in Ramstein zu bekommen.

V. Das Hallenfest in Nörvenich

Zwischen 17.25 Uhr, dem Ende des Flugtages in Nörvenich, und 17.45 Uhr erörterte der Kommodore des Geschwaders, Oberst Hoppe, mit seinen Offizieren die Durchführung des angeblich ab 18.00 Uhr geplanten Hallenfestes. Dieses Hallenfest war nach Angaben von Oberst Hoppe bei seiner Anhörung vor dem Untersuchungsausschuß für das Geschwaderpersonal, dessen Angehörige, die aktiven Teilnehmer und für Helfer, die zum Gelingen des Tages der offenen Tür und der Flugveranstaltung beigetragen hatten, als Dank für die monatelang geleistete zusätzliche Arbeit sowie für den Einsatz am Flugtag gedacht. Es steht jedoch fest, daß auch zahlreiche Gäste zum Hallenfest eingeladen waren und daran teilnahmen. Darunter waren nicht nur Familienangehörige, sondern Gäste aus dem regionalen öffentlichen Leben.

Oberst Hoppe hat in diesem Zusammenhang als Zeuge vor dem Untersuchungsausschuß dargelegt, im Lichte der für ihn unsicheren Informationen über Ramstein und des eigenen sehr erfolgreich abgeschlossenen Flugtages habe er für die Durchführung des Hallenfestes plädiert und dementsprechend entschieden. Einer seiner Offiziere habe, als man dazu diskutierend in der Gruppe zusammengestanden habe, die Durchführung des Hallenfestes in „gedämpfter Form" vorgeschlagen. Der entscheidende Punkt sei gewesen: „Es ist ein nichtöffentliches Fest und es ist der Dank vor allem für die aktiven Teilnehmer für die geleistete Arbeit."

In diesem Sinne habe er dann die Entscheidung für die Durchführung des Hallenfestes getroffen; Generalmajor Rimmek habe das gebilligt; dem zuständigen Projektoffizier sei nicht ausdrücklich erklärt worden, daß dieses Hallenfest in der gewünschten „gedämpften Form" stattfinden sollte. Dabei habe er sich indes vorgestellt, daß der General und er später beim Fest auf die Veranstaltung immer noch entsprechenden Einfluß nehmen könnten.

Generalmajor a. D. Rimmek hat dazu als Zeuge erklärt, maßgeblich habe ihn bei seiner Entschließung für das Hallenfest bestimmt, daß ihm seitens des Geschwaders erst gegen 17.30 Uhr verdeutlicht worden

sei, am Abend solle ein Hallenfest stattfinden. Ihm sei dazu auch erklärt worden, dies sei für das am Flugtag eingesetzte Personal des Geschwaders, für das Unterstützungspersonal und die Gastgeschwader die einzige Möglichkeit, sich am Abend zu verpflegen, da Offizier-, Unteroffizier- und Mannschaftsheime geschlossen gewesen seien.

Der Feststellung des CDU/CSU-FDP-Berichts, „das Feiern des Geschwaderfestes stellte eine weitere Dienstpflichtverletzung dar; die hierfür verantwortlichen militärischen Vorgesetzten hätten dieses Fest entweder vor Beginn oder später absagen können und müssen" stimmt die SPD-Fraktion ausdrücklich zu. Allerdings geht es nicht an und widerspricht dem Gebot des unteilbaren Vorgesetztenverhältnisses, daß die Mehrheitskoalition behauptet, mit dem Wegflug der Generale Schmitz und Vieth von Nörvenich ende auch ihre Verantwortung bezüglich der Fortführung des Flugtages einschließlich des Hallenfestes. Das Wissen und die Entscheidungsmöglichkeit der beiden Generale war und ist nicht an ihren Aufenthaltsort gebunden. Dies galt ebenso für ihre Verantwortung und ihre Verantwortlichkeit.

Das Hallenfest wurde um 17.45 Uhr mit Marsch- und Tanzmusik als Vorprogramm eingeleitet. Eine offizielle Eröffnungsansprache zu Beginn durch den Geschwaderkommodore Oberst Hoppe als Hausherrn oder den anwesenden dienstältesten Offizier, Generalmajor Rimmek, gab es nach den Aussagen der Zeugen nicht. Danach sah das Programm die Auftritte einer Tambourgruppe, der Musikgruppe „Paveier", des Musikers „King Size Dick" sowie zum Abschluß die Durchführung einer Tombola vor. Die Programmpausen sollten durch Tanzmusik von Schallplatten ausgefüllt werden.

Major Langer, der Projektleiter des Hallenfestes, gab entsprechend der Entscheidung von Oberst Hoppe die Order, das Fest wie geplant durchzuführen.

Oberst Hoppe erfuhr angeblich erst kurz nach 18.00 Uhr durch die Rundfunknachrichten das bis dahin bekannte Ausmaß der Flugkatastrophe von Ramstein. Er sah keine Veranlassung, aufgrund seines neuen Kenntnisstandes mit Generalmajor Rimmek weiteren Kontakt aufzunehmen, um möglicherweise mit diesem nochmals die Durchführung des Hallenfestes zu erörtern. Er ging nach eigenen Angaben davon aus, daß Generalmajor Rimmek den gleichen Kenntnisstand zum Unglück von Ramstein hatte. Er ließ sich nach seiner Aussage insbesondere von der Erwägung leiten, daß zwischen dem Flugunglück in Ramstein und der nichtöffentlichen Veranstaltung des Hallenfestes kein unmittelbarer Zusammenhang herzustellen sei. In der Folgezeit begab sich Oberst Hoppe in die verschiedenen Arbeitsbereiche des Fliegerhorstes, um sich bei den Soldaten für ihre hervorragende Arbeit beim Flugtag zu bedanken. Er gab an, müde und erschöpft zu sein und traf angeblich erst gegen 20.00 Uhr beim Hallenfest ein. Wegen des hohen Geräuschpegels ließ er nach seiner Aussage zunächst die Musik leiser stellen. Anschließend erörterte er kurz mit Generalmajor Rimmek den weiteren Verlauf des Hallenfestes. Sie verständigten sich darauf, daß das Fest nach einer kurzen Ansprache von Oberst Hoppe in „gedämpfter Form" fortgesetzt werden solle; dabei sollte Oberst Hoppe auf das Flugunglück und seine Folgen näher eingehen.

Generalmajor Rimmek hatte sich mit Angehörigen und persönlichen Gästen von Oberst Hoppe nach eigenen Angaben gegen 19.00 Uhr in die Festhalle begeben. Nach dem Gespräch mit Oberst Hoppe gegen 20.00 Uhr zum weiteren Verlauf des Hallenfestes verließ er die Veranstaltung gegen 21.00 Uhr. Im Unterkunftsbereich der Kaserne in Kerpen schaute er sich gegen 21.45 Uhr die ausführliche Fernsehberichterstattung des ZDF über das Unglück in Ramstein und dessen Ausmaß an. Dies gab ihm indes keine Veranlassung, als Divisionskommandeur und nächster Disziplinarvorgesetzter von Oberst Hoppe noch zu diesem Zeitpunkt auf den Ablauf des Hallenfestes Einfluß zu nehmen. Dazu hat er erläuternd erklärt: Er habe es für ausreichend gehalten, daß der Kommodore in seiner Ansprache auf das Unglück in Ramstein habe eingehen wollen.

Gegen 21.30 Uhr hielt Oberst Hoppe nach eigenem Bekunden vor den etwa 2 200 anwesenden Gästen eine Rede in deutscher und englischer Sprache, in der er „in allgemeiner Form" u. a. seine Betroffenheit über das Unglück in Ramstein zum Ausdruck gebracht haben will. Hierbei erwähnte er den Namen Ramstein nicht. Anschließend begab er sich in den hinteren Teil der Halle, um die Gelegenheit für Gespräche mit den wehrpflichtigen Soldaten bei einem Glas Bier zu nutzen. Während des Festes wurde getanzt, vereinzelt gesungen und geschunkelt; insbesondere bei den Musikdarbietungen der „Paveier" und von „King Size Dick" wurde mitgesungen. Von den reichlich angebotenen alkoholischen Getränken wurde von einer Reihe von Festteilnehmern entsprechend Gebrauch gemacht.

Da es in dem Teil der Halle, in dem sich Oberst Hoppe aufhielt, sehr laut war, nahm er die gegen 22.30 Uhr erfolgte Übergabe eines Gastgeschenkes an das Jagdbombergeschwader 31 durch einen Repräsentanten der Gastgeschwader und die dabei gehaltenen Ansprachen nach seinen eigenen Angaben nicht wahr.

Im Anschluß an die vom stellvertretenden Kommodore, Oberstleutnant Schulte-Bisping, gehaltene Rede, die dieser mit Worten der Trauer über das Unglück von Ramstein geschlossen hatte, rief ein Discjockey spontan zu einer Gedenkminute für die Opfer von Ramstein auf. Wegen der gegebenen Umstände registrierte Oberst Hoppe auch diesen Vorgang nicht. Er verließ gegen 23.00 Uhr das Hallenfest.

Als um 23.45 Uhr die Ziehung des Hauptgewinns der Tombola stattfand, feierten noch etwa 600 bis 800 Gäste in der Halle. Um 02.00 Uhr wurde der Getränkeausschank geschlossen. Die letzten Teilnehmer des Festes verließen gegen 02.45 Uhr die Halle.

Oberst Hoppe hat sich in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuß zur Durchführung des Hallenfestes wie folgt eingelassen: Er habe von diesen ganzen Darbietungen bei dem Hallenfest nichts mitbekommen. Er habe sich um das Hallenfest in der Vorbereitungsphase nicht gekümmert, weil es für ihn kein Schwerpunkt gewesen sei. Er habe sich nach Beendigung des Flugtages um seine Soldaten geküm-

mert. Dabei müsse man auch sehen, daß 250 000 Menschen nicht in einem kurzen Zeitraum geordnet ihren Heimweg antreten könnten. Den Soldaten habe er die Anweisung gegeben, möglichst frühzeitig die Arbeit zu beenden, damit sie endlich auch zu Ruhe kämen. Denn sie alle seien ab 05.00 Uhr morgens auf den Beinen gewesen. Als er gegen 20.00 Uhr beim Hallenfest eingetroffen sei, habe er erst einmal Abendessen eingenommen, dann kurz mit General Rimmek gesprochen und schließlich gegen 21.30 Uhr die kurze Ansprache gehalten, in der er auf das Flugunglück in Ramstein eingegangen sei. Er habe sich sodann in den hinteren Teil der Halle begeben, weil er eine willkommene Gelegenheit gesehen hätte, mit den wehrpflichtigen Soldaten zu sprechen, denn die Piloten und Gäste hätte er den ganzen Tag gesehen. Von seinem Standort in der Halle aus, die er bis zum Verlassen des Festes beibehalten habe, sei die Tanzfläche wegen eines großen Podiumsaufbaues, der sich in der Mitte der Halle befunden hätte, für ihn nicht einsehbar gewesen. Das Fest sei an ihm vorbeigegangen.

Oberst Hoppe hat ferner bekundet, daß keiner von den Anwesenden des Hallenfestes während seiner Anwesenheit mit der Empfehlung auf ihn zugegangen wäre, das Hallenfest wegen des Flugunglücks in Ramstein vorzeitig zu beenden oder jedenfalls anders zu gestalten. Er wolle aber deutlich sagen, daß aus seiner heutigen Sicht seine Entscheidung, diese Veranstaltung stattfinden zu lassen, wegen des schweren Unglücks in Ramstein falsch gewesen sei. Seine größte Fehleinschätzung sei gewesen, daß er das Interesse der Öffentlichkeit an einer solchen geschlossenen Veranstaltung des Geschwaders völlig unterschätzt habe.

Hierzu wird in einem beigezogen Schreiben des Leiters des Pressezentrums der Luftwaffe an den Stellvertretenden Kommandierenden General der Luftflotte, Generalmajor Vieth, am 7. September 1988 mitgeteilt, daß nach Auswertung des Video-Bandes zum Hallenfest folgende Ergebnisse festzustellen seien:

- Bei der Veranstaltung sei von Anfang getanzt worden, auch von Soldaten in Uniform.

- Es sei — auch von Soldaten in Uniform oder Fliegerkombinationen — geschunkelt und mitgesungen worden.

- Die Danksagung des Kommodore, Oberst Hoppe, an die Gastbesatzungen sei eher fröhlich als gedämpft gewesen.

- Die Musikgruppe „Paveier" habe die Teilnehmer zum Mitsingen und Schunkeln animiert. Dies gelte auch für den Auftritt des Sängers „King Size Dick". Es sei kräftig geschunkelt worden, nachdem der Sänger die Zuschauer dazu animiert habe. Auch habe eine Polonaise quer durch die Halle stattgefunden.

- Bei der Tombola habe die Stimmung fröhlich und gelockert geschienen.

Der Leiter des Pressezentrums äußerte in seiner Bewertung die Feststellung, von einer „eher gedrückten Stimmung" sei nichts zu merken gewesen.

Dritter Abschnitt

Ergebnisse und rechtliche Würdigung des festgestellten Sachverhalts durch die SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß

1. Unterabschnitt

Zur Luftfahrtveranstaltung der 316. US-Air-Division in Ramstein am 28. August 1988

A. Rechtsgrundlagen und Genehmigungen

I. Vorbemerkungen

Für die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages steht nach dem Ergebnis der Beweiserhebungen des 1. Untersuchungsausschusses gemäß Artikel 45a Abs. 2 GG der 11. Wahlperiode fest, daß die Katastrophe von Ramstein am 28. August 1988 nicht unabwendbar war.

Unsere Anteilnnahme gilt vor allem den Betroffenen, die heute noch an ihren Brandwunden und Verletzungen leiden, die schwere psychosomatische Schäden davongetragen haben, deren Arbeitskraft zerstört oder gemindert wurde oder die Eltern, den Ehegatten oder Kinder, Freunde oder Bekannte verloren haben.

Weil diese Katastrophe kein unabwendbares Ereignis war und weil sich der damalige Bundesminister der Verteidigung Prof. Dr. Scholz als für die Bewältigung der Katastrophe unfähig erwiesen hatte, wurde die Einsetzung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages als Untersuchungsausschuß erforderlich.

Für die SPD-Fraktion war es eine hohe Verpflichtung, in den dazu berufenen Organen des Deutschen Bundestages mit den Möglichkeiten einer parlamentarischen Untersuchung das Vertrauen der Bürger in die Fähigkeit der Politik zur Wahrheitsfindung zu wahren.

Die heute von CDU/CSU und FDP gemeinsam getroffene Behauptung, die Untersuchungsergebnisse des 1. Untersuchungsausschusses „hätten auch ohne einen Untersuchungsausschuß im Wege der kooperativen Zusammenarbeit mit der Exekutive gewonnen werden können", gleicht einer Verhöhnung der Opfer und einer bewußten Irreführung der Bürger unseres Landes. Die SPD-Fraktion stellt hierzu fest:

- Das „Untersuchungsergebnis" der Koalition ist lückenhaft, fehlerhaft und dient nicht der Wahrheitsfindung. Es dient dem einzigen Ziel, die eigenen Verantwortungsträger, insbesondere den damaligen Verteidigungsminister Prof. Dr. Scholz reinzuwaschen.
- Bei den schlimmen Erfahrungen während der Untersuchungen (Prof. Dr. Randelzhofer, Koordinierungsgruppe, Beweiserhebung) wäre es vollkommen ausgeschlossen gewesen, mit der damaligen Leitung im Bundesministerium der Verteidigung „kooperativ" zusammenarbeiten zu können.
- Anlaß für die Einsetzung des 1. Untersuchungsausschusses war die Tatsache, daß dem Verteidigungsausschuß am 8. September 1988 fast nur falsche Fakten genannt wurden. Auf dieser Basis war eine Zusammenarbeit ausgeschlossen. Zudem gab es ein derartiges Angebot der Exekutive zu keinem Zeitpunkt, obwohl es ausschließlich ihre Aufgabe gewesen wäre, ein derartiges Angebot vom Beginn der Untersuchungen an zu machen.

Nachdem sich in der Sondersitzung des Verteidigungsausschusses am 8. September 1988 gezeigt hatte, daß der dem Parlament gegenüber zur erschöpfenden Berichterstattung verpflichtete Bundesminister der Verteidigung im wesentlichen nur unvollständige und unrichtige Fakten liefern konnte, wurde die Einsetzung des Verteidigungsausschusses als Untersuchungsausschuß unumgänglich; zugleich wurde der Bundestag zum alleinigen staatlichen Hoffnungsträger für die Bürger und vor allem für die Betroffenen in bezug auf rückhaltlose Sachaufklärung und auf eine Bewältigung dieser nationalen Katastrophe. Die Öffentlichkeit erwartete vor allem die Durchsetzung entsprechender Konsequenzen.

Bei ihrer Bewertung der Vorgänge vom 28. August 1988 auf dem Flugplatz Ramstein, wie auch der in Nörvenich am gleichen Tag, legt die SPD-Fraktion im wesentlichen die Sachdarstellung zugrunde, die vom Sekretariat des Untersuchungsausschusses ausgearbeitet wurde. Nach den Vorstellungen des Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses hätte diese Sachdarstellung auf den Grundlagen der Zuarbeit und Mitarbeit aller Fraktionen im Untersuchungsausschuß zur gemeinsamen Grundlage der jeweiligen Bewertung gemacht werden sollen. Diesem positiven Vorschlag verschlossen sich jedoch die Fraktionen der CDU/CSU und der FDP im Untersuchungsausschuß, indem sie ihren Teilbericht bereits einige Tage vor dem offiziellen Abgabetermin veröffentlichten.

Die Sachverhaltsschilderungen dieses Abschlußberichtes konzentrieren sich auf wesentliche Punkte, sind aber diesbezüglich umfassend. Sie enthalten sich jedoch der Wertung. Für die SPD-Fraktion wurde es allerdings erforderlich, einzelne Darstellungen der Fassung des Sekretariats des Untersuchungsausschusses, die aus dem Bemühen eines von allen Fraktionen getragenen Konsenses resultieren, vertiefend zu ergänzen.

II. Wesentliche Rechtsgrundlagen

1. Das Luftverkehrsgesetz

Der Bundesminister der Verteidigung trägt als Luftfahrtbehörde des Bundes für den militärischen Flugbetrieb im Luftraum über der Bundesrepublik Deutschland eine herausgehobene und besondere Verantwortung. Er hat für den militärischen Flugbetrieb und insbesondere für dessen Koordination mit dem zivilen Luftverkehr im Luftraum über der Bundesrepublik Deutschland gemäß § 30 Abs. 2 Satz 1 LuftVG die Verwaltungszuständigkeit für alle in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Streitkräfte und übt somit die Luftaufsicht über die Bundeswehr und die alliierten Streitkräfte gleichermaßen aus. Damit sind ihm durch das LuftVG die Aufgaben und Befugnisse übertragen, die für den zivilen Flugverkehr im wesentlichen von der Bundesanstalt für Flugsicherung als Luftaufsichtsbehörde des Bundes wahrgenommen werden. Die Bedeutung und Verpflichtung, die sich für den Bundesminister der Verteidigung aus diesem Aufgabenbereich ergibt, wird bereits aus den von ihm selbst veröffentlichten Fakten und Zahlen augenfällig. Nach der vom Bundesminister der Verteidigung herausgegebenen Bürgerinformation „Tiefflug" vom März 1989 entfallen beispielsweise von den 4 Millionen Flugbewegungen pro Jahr im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland etwa 900 000 Flüge auf den militärischen Flugbetrieb. Immerhin 20% des gesamten Luftverkehrs sind somit militärische Flugbewegungen unter der Luftaufsicht des Bundesministers der Verteidigung. Wird darüber hinaus berücksichtigt, daß gerade in dem Teil des nichtkontrollierten Luftraumes von 150 Metern bis 450 Metern über Grund (in besonderen Tiefflugbieten ab 75 Metern über Grund) fast nur militärische und unkoordinierte Flugbewegungen stattfinden, erfährt die Bedeutung und Verantwortung des Bundesministers der Verteidigung als Behörde des Bundes für die militärische Flugaufsicht einen Stellenwert, der über den prozentualen Anteil der militärischen Flugbewegungen am Gesamtaufkommen des Flugverkehrs über der Bundesrepublik Deutschland weit hinausgeht.

Im Rahmen seiner beschriebenen Zuständigkeit ist der Bundesminister der Verteidigung auch und vor allem verantwortlich für die Sicherheit des Luftverkehrs. Zur Wahrnehmung dieser Verantwortung hat er Kompetenzen zum Erlaß von Verwaltungsvorschriften, zum Abschluß von Verwaltungsvereinbarungen auch mit anderen Staaten und zur Regelung von Einzelfällen. Diesen einzelnen Kompetenzen entspricht die Verantwortung für eine sachgerechte Normsetzung unterhalb der Ebene des Gesetzes, also für Dienstvorschriften der Bundeswehr und für Richtlinien, für Verordnungen und Erlasse, auch für die Bündnisstreitkräfte, für die Wahrung nationaler Belange und beim Abschluß völkerrechtlicher Übereinkommen und für die sachgerechte Beurteilung und Regelung von Einzelfällen. Dabei ist er im Einzelfall an allgemein geltendes deutsches Recht gebunden.

Zur Abwehr von Gefahren, die von öffentlichen Flugveranstaltungen ausgehen können, gibt das Luftverkehrsgesetz der Genehmigungsbehörde besondere Rechte und erlegt ihr besondere Pflichten auf: Gemäß § 24 LuftVG bedürfen öffentliche Veranstaltungen von Schauvorstellungen mit Luftfahrzeugen einer Genehmigung; eine solche Genehmigung darf nur dann erteilt werden, wenn kein Grund zu der Annahme besteht, daß hierdurch die öffentliche Sicherheit gefährdet werden kann.

Dies bedeutet, daß vor der Erteilung einer Genehmigung geprüft werden muß, ob bei der geplanten Veranstaltung nach den konkreten Umständen Risiken, insbesondere für Leben und Gesundheit von Menschen, ausgeschlossen werden können (konkrete Gefahrenprognose). Diese Prüfungen müssen sich vor allem auf die Sicherheit der Zuschauer beziehen. Weil die Genehmigungspflicht nur für öffentliche Flugveranstaltungen gilt, hat der Bundesgerichtshof im Jahre 1987 in einem Amtshaftungsprozeß (VersR 1988, S. 134 f) festgestellt, daß die Genehmigungspflichtigkeiten von Flugveranstaltungen nach § 24 LuftVG dem Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit der Zuschauer dienen. Er hat hieraus gefolgert, daß eine unzureichende Aufklärung der Tatsachen, die für die Gefahrenprognose von Bedeutung sind, eine Amtspflichtverletzung gegenüber den Zuschauern darstellt. Dabei hat er auch hervorgehoben, daß die Zuschauer darauf vertrauen dürfen, daß „die zuständigen staatlichen Stellen die Genehmigungsvoraussetzungen sorgfältig geprüft und dabei die Sicherheitsbelange der Zuschauer vorrangig berücksichtigt haben."

Die Konkretisierung des Begriffs „keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit" hat dabei in erster Linie anhand der einschlägigen Vorschriften zu erfolgen. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang § 8 LuftVO, ferner die für Flugveranstaltungen der Bundeswehr erlassenen Zentralen Dienstvorschriften, sowie das NATO-Standardisierungsabkommen über die Sicherheitsvorschriften bei Flugveranstaltungen (STANAG 3533). Dort, wo keine speziellen Richtlinien oder Rechtsverordnungen bestehen, ist es Sache der Genehmigungsbehörde, anhand von (technischen) Erfahrungswerten zu beurteilen, ob durch das geplante Vorhaben „Gefahren für die öffentliche Sicherheit" entstehen können. Die Genehmigungsbehörde hat überdies in Zweifelsfällen über die Auslegung von Sicherheitsvorschriften alleinverantwortlich zu befinden. Zentrale Aufgabe bei der Gefahrenprognose ist es, das geplante Vorhaben in allen wesentlichen Einzelheiten mit den maßgeblichen Sicherheitskriterien zu vergleichen. Dabei sind nicht nur die Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit eines Flugunglücks, sondern auch die Auswirkungen eines evtl. Unfalls auf die Zuschauer in diese Überlegungen einzubeziehen. Für die Gefahrenprognose sind deshalb sowohl sämtliche

Vorführungsmanöver selbst als auch die räumliche Situation, in der sie stattfinden sollen, in die Überlegungen einzubeziehen. Zur „öffentlichen Sicherheit" einer Großveranstaltung mit einem latenten Gefahrenpotential wie einem öffentlichen Flugtag gehören darüber hinaus auch ausreichende Vorkehrungen für einen größeren Unglücksfall.

Vor der Erteilung einer Genehmigung muß sich die Genehmigungsbehörde eine positive Überzeugung davon verschaffen, daß die Voraussetzungen dieser Genehmigung vorliegen. Dies unterscheidet einen Genehmigungsvorbehalt von einer bloßen Anzeigepflicht (notification); während die Behörde dann, wenn lediglich eine Anzeigenpflicht besteht, der Angelegenheit nur in dem Fall näher nachgehen muß, wenn sie Anhaltspunkte für Rechtsverstöße oder sonstige Gefährdungen hat, muß sie bei einem Genehmigungsvorbehalt eine positive Entscheidung darüber treffen, daß die Voraussetzungen der Genehmigung vorliegen, und sich hierfür die Kenntnis aller wesentlichen Umstände verschaffen, die sie grundsätzlich von Amts wegen zu ermitteln hat. Dem entspricht die Obliegenheit des Antragstellers, die benötigten Informationen beizubringen, ohne die die von ihm gewünschte Genehmigung nicht erteilt werden kann. In diesem Zusammenhang sind auch die §§ 73 ff LuftVZO zu erwähnen, die näher beschreiben, welche Angaben ein Antrag auf Genehmigung einer Flugveranstaltung enthalten muß. Hierzu gehören insbesondere die Flugprogramme.

Ergänzend zu diesen Rechten und Pflichten vor und bei der Erteilung der Genehmigung treten Rechte und gegebenenfalls Pflichten zur nachträglichen Kontrolle und Beaufsichtigung der eigentlichen Durchführung des Vorhabens. Hierzu gehören auch das Recht und gegebenenfalls die Pflicht zu nachträglichen Korrekturen der Genehmigungsentscheidung einschließlich der erteilten Ausnahmegenehmigungen und Auflagen. Diese Befugnisse sind bei Luftfahrtveranstaltungen auch deshalb von besonderer Bedeutung, weil aus technischen oder organisatorischen Gründen Einzelheiten der konkreten Ausgestaltung der Vorführungen unter Umständen erst nach der Genehmigungserteilung feststehen und sogar möglicherweise erst bei einer Generalprobe „vor Ort" abschließend bewertet werden können.

Die oben dargestellten Verantwortlichkeiten der Genehmigungsbehörde sind keine Besonderheiten des Luftverkehrsrechts, sondern gelten weitgehend in gleicher Weise auch für sonstige genehmigungspflichtige Vorhaben in anderen Rechtsbereichen: Es ist geradezu typisch für das Recht der Gefahrenabwehr im Polizei- und Ordnungsrecht, daß „gefährliche" Vorhaben — ergänzend zu evtl. Sicherheitsvorschriften und der selbstverständlichen Verantwortlichkeit des Veranstalters — einer vorherigen eingehenden Prüfung durch eine genehmigende Behörde unterzogen werden, die dem Vorhaben in der Regel distanzierter gegenübersteht als der Veranstalter selbst und deshalb mögliche Gefährdungsmomente entsprechend kritischer beurteilen kann.

Eine Genehmigung ohne eine dem Genehmigungstatbestand entsprechende und der Bedeutung der Sache gemäße Prüfungsbefähigung, Prüfungspflicht und Prüfungsdurchführung ist inhaltsleer und daher ohne faktische Substanz. Erst eine sachgerechte und angemessene inhaltliche Prüfung stattet ein tatsächliches Genehmigungsverfahren mit jener Substanz aus, die einen Nicht-Widerspruch ohne eine wie auch immer geartete Zustimmung zu einer Genehmigung werden läßt.

Daß § 24 LuftVG der Genehmigungsbehörde die vorstehend beschriebenen Kompetenzen gibt und die entsprechenden Amtspflichten auferlegt, steht außer Frage. Unterschiedlich beurteilt wird dagegen die Frage, ob diese Rechtslage in gleicher Weise für Flugveranstaltungen der Stationierungsstreitkräfte auf den jenen überlassenen Liegenschaften gilt oder ob sich aus einer Überlagerung der nationalen Rechtsordnung durch völkerrechtliche Regelungen oder Rechtsgrundsätze Einschränkungen ergeben. Hierbei ist auch erheblich, ob — insbesondere öffentliche — Flugveranstaltungen mit dem Charakter jener von Ramstein ausschließlich *innerhalb* der von den Alliierten überlassenen Liegenschaften überhaupt durchgeführt werden können. Die Erfahrung lehrt, daß dies offensichtlich nicht möglich ist, da Flugdarstellungen in aller Regel über diese Liegenschaften hinausreichen.

Nach der Überzeugung der SPD-Fraktion gelten die durch das Luftverkehrsgesetz begründeten Prüfungs-, Entscheidungs- und Aufsichtsrechte der Genehmigungsbehörde in gleicher Weise auch für Flugveranstaltungen der Stationierungsstreitkräfte. Für diese Rechtsauffassung sprechen juristisch die besseren Argumente, wie im folgenden im einzelnen darzulegen sein wird. Sie wird zudem bestätigt durch die Plausibilität des Ergebnisses, die am Ende einer jeden juristischen Ableitung zu überprüfen ist: Für die Sicherheit der Zuschauer, die durch § 24 LuftVG gewährleistet sein soll, darf es keinen Unterschied machen, ob der Veranstalter eines Flugtages das XY-Geschwader der Luftwaffe oder die 316-Air-Division ist.

Bei öffentlichen Veranstaltungen mit mehreren hundertausend Zuschauern, die meisten davon Bürger aus der Bundesrepublik Deutschland, darunter zahlreiche Kinder und Jugendliche, kann weder die Verantwortlichkeit der zuständigen deutschen Behörden eingeschränkt sein noch wäre eine Einschränkung sonst üblicher materieller Sicherheitsstandards vertretbar.

Einer eindeutigen Erklärung, ob und inwieweit die gemäß § 24 LuftVG bestehenden Rechte und Pflichten der Genehmigungsbehörde gegenüber dem Veranstalter einer „Schauvorstellung mit Luftfahrzeugen" auch für alliierte Flugveranstaltungen gelten, ist eine hohe Bedeutung beizumessen. Dies darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Beantwortung dieser Frage für die Beurteilung der politischen Verantwortung des Bundesministers der Verteidigung nicht entscheidend ist. Die politische Verantwortung der Regierung besteht nicht nur darin, ihre gesetzlichen Amtspflichten nicht zu verletzen, sondern erstreckt sich umfassend auf die sachgerechte Wahrung der ihr anvertrauten Belange; sie muß sich nicht nur für ihre Handhabung des rechtlichen Instrumentariums, sondern auch für die Wahrnehmung anderer Möglichkeiten der Einflußnahme (Gespräch, Verhandlungen)

verantworten. Dies gilt insbesondere im Bereich der außenpolitischen Beziehungen und erst recht innerhalb des NATO-Bündnisses, das auf dem Konsens- und Kooperationsprinzip aufbaut. Soweit die Vorschriften des bundesdeutschen Luftverkehrsrechts nicht nur Formalien beinhalten, sondern nach ihrer erkennbaren Zielsetzung bestimmten Gefahren begegnen sollen, trägt der Bundesminister der Verteidigung die politische Verantwortung dafür, daß diesen Kriterien generell Rechnung getragen wird. Soweit sich der Minister aus völkerrechtlichen Gründen nicht in der Lage sieht, dies gegenüber den Stationierungsstreitkräften mit den Mitteln des Verwaltungsrechts einseitig als Genehmigungsbehörde zu regeln, muß er diese Sicherheitsbelange im Gesprächs- und Verhandlungswege und notfalls in den speziellen Verfahren für die Beilegung von Konflikten vertreten. Dabei hat er alle politischen Möglichkeiten aktiv auszuschöpfen.

Zusammenfassende Wertung

Das deutsche Luftverkehrsrecht verpflichtet den Bundesminister der Verteidigung vor der Erteilung einer Genehmigung für eine öffentliche Flugveranstaltung zur sorgfältigen Prüfung aller Umstände, aus denen sich Gefahren, insbesondere für die Zuschauer, ergeben könnten. In diese konkrete Gefahrenprognose sind vor allem die beabsichtigten Flugvorführungen und die Auswirkungen eines möglichen Unfalls auf die Zuschauer einzubeziehen, dazu gehören auch die Vorkehrungen für einen Unglücksfall.

2. Das NATO-Truppenstatut und das Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut

Ausgelöst durch die Katastrophe von Ramstein entstand in der Öffentlichkeit eine intensive Diskussion über die Rechte der ausländischen Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland und die Geltung deutscher Rechtsvorschriften für sie. In großen überregionalen Tageszeitungen und Wochenmagazinen wurde unter Schlagzeilen, wie „Alliierte entscheiden über Sicherheitsfragen" (FAZ vom 31.8.1988), „Kann Scholz den Alliierten Weisungen erteilen?" (WELT vom 31.8.1988), „Bonns Flugverbot für Alliierte nicht bindend" (FR vom 31.8.1988) und „Eine Art Besatzungsrecht" (STERN vom 8.9.1988) die Frage nach Art und Umfang der Souveränität der Bundesrepublik Deutschland und ihren Einschränkungen durch das NATO-Truppenstatut und das Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut gestellt. Diese Diskussion wurde zusätzlich dadurch verstärkt, daß der Pressesprecher des Bundesministers der Verteidigung in einer allerdings noch am gleichen Tage (29. August 1988) korrigierten Erklärung eine Genehmigungskompetenz des Verteidigungsministers für alliierte Flugtage verneinte.

Auch der Justizminister des Landes Rheinland-Pfalz hatte bereits kurz nach der Katastrophe von Ramstein die Auffassung vertreten, weder unterliege die Flugveranstaltung in Ramstein der Genehmigungskompetenz des Bundesministers der Verteidigung, noch bestehe eine Zuständigkeit des Landes Rheinland-Pfalz für Sanitäts- und Rettungsmaßnahmen auf dem Veranstaltungsgelände. Dies werde durch die Sonderrechte ausgeschlossen, die den Stationierungstruppen auf bzw. in den ihnen zum ausschließlichen Gebrauch überlassenen Liegenschaften „zur befriedigenden Erfüllung der Verteidigungspflichten" gem. Artikel 53 Abs. 1 und 2 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut zustünden.

Zwar hatte der damalige Verteidigungsminister Prof. Dr. Scholz, wie bereits dargelegt, seine Genehmigungsrechte auch für Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland nie abgestritten, dennoch gewann die Frage an Gewicht, welche inhaltlichen Kompetenzen dem Bundesminister der Verteidigung bei der Wahrnehmung seiner Genehmigungskompetenzen für Flugveranstaltungen der Stationierungsstreitkräfte zustünden.

Die Geltung deutscher Rechtsvorschriften gegenüber den alliierten Streitkräften in der Bundesrepublik Deutschland und die Durchsetzbarkeit von Weisungen deutscher Regierungs- und Verwaltungsstellen wurde auch im Zusammenhang mit dem von Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz bereits am 29.8.1988 ausgesprochenen Verbot von „Kunstflugvorführungen für alle Zukunft" auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland diskutiert.

Gerade weil in der Öffentlichkeit in Zweifel gezogen wurde, daß auch die öffentlichen Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland der Genehmigungspflicht durch deutsche Behörden unterliegen, war es der SPD-Fraktion wichtig, in diesem Untersuchungsausschuß die diesbezüglichen Zweifel durch sorgfältige Diskussion der Rechtsfragen zu beseitigen. Die umfassende Abklärung der Genehmigungszuständigkeiten für die öffentliche Flugveranstaltung vom 28. August 1988 in Ramstein bildete auch deshalb einen wesentlichen Schwerpunkt der Anträge der SPD-Fraktion zur Einsetzung des Verteidigungsausschusses als Untersuchungsausschuß gemäß Artikel 45 a Abs. 2 GG, weil bereits lange vor dem Katastrophentag von Ramstein viele Bürger und kommunale Vertretungskörperschaften gegen die geplante Flugveranstaltung protestiert, auf die Gefahren durch eine derartige Veranstaltung hingewiesen und statt dessen ein deutsch-amerikanisches Freundschaftsfest gefordert hatten. Die SPD, insbesondere die rheinland-pfälzische SPD, hatte diese Bürgerproteste unterstützt. Sie war hierfür vom politischen Gegner der Amerikafeindlichkeit und des Pazifismus gescholten worden.

Die SPD kann und will nicht leugnen, daß die übertragenen Rechte der auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland stationierten alliierten Streitkräfte die Staatssouveränität der Bundesrepublik Deutschland einschränken. Dies ist ein Preis für die sicherheitspolitische Grundsatzentscheidung, daß die Bundesrepublik Deutschland Mitglied im NATO-Bündnis ist. Die Frage ist in diesem Zusammenhang, ob es trotz uneingeschränkter Integration in das NATO-Bündnis erforderlich war und weiterhin erforderlich ist, diese weitgehende Übertragung von Souveränitätsrechten aufrecht zu erhalten. Zudem bedürfen die historischen Besonderheiten, die in der Ent-

stehung und der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland begründet sind, heute nach dem 40jährigen Bestehen unseres Staates dringend einer kritischen Würdigung, um der staatlichen Normalität zum Durchbruch zu verhelfen.

Der SPD ist bewußt, daß die Stationierung von Truppenverbänden in einem anderen Staat vielfältige völkerrechtliche Probleme sowohl für den Entsendestaat als auch für den Aufnahmestaat mit sich bringt, unabhängig von dem Grund, warum ein Staat Truppen in einen anderen souveränen Staat entsendet und dieser die fremden Truppen bei sich aufnimmt. Die SPD weiß, daß eine derartige völkerrechtliche Situation weder ungewöhnlich war und ist, noch eine Besonderheit in der Bundesrepublik Deutschland darstellt, sondern vielmehr die sicherheitspolitische Realität in Ost und West mit jeweils unterschiedlichen geschichtlichen Hintergründen kennzeichnet. Völkergewohnheitsrechtlich haben sich die Rechtsgrundsätze entwickelt, daß Stationierungstruppen in einem fremden Land der Herrschaftsgewalt des Aufnahmestaates nicht unterliegen, sondern daß vielmehr der Entsendestaat die Kommandogewalt und die Personalhoheit über seine Truppen behält. Konkurrierende Probleme der Ausübung der Gerichtsbarkeit, der Manöver- und Übungsrechte und der Finanz- und Zollhoheit werden üblicherweise vertraglich geregelt.

Für die Mitgliedstaaten der NATO regelt das am 19.6.1951 zwischen den damaligen Vertragspartnern abgeschlossene NATO-Truppenstatut die Rechtsstellung der Truppenverbände, die sich im Rahmen der NATO-Bündnisverpflichtung auf dem Staatsgebiet eines anderen Vertragsstaates aufhalten. Das NATO-Truppenstatut gilt für alle Vertragspartner in gleicher Weise und verpflichtet in Artikel II die Truppen des Entsendestaates, das Recht des Aufnahmestaates zu achten. Aus dieser Formulierung der offiziellen deutschen Fassung des Vertragstextes ist in der fachlichen, aber auch in der öffentlichen Diskussion geschlossen worden, daß mit dem Begriff „achten" (engl.: to respect) vor allem zu Lasten der Souveränität der Bundesrepublik Deutschland weniger geregelt worden wäre, als etwa mit „beachten", wie es für die anderen NATO-Staaten gelte. Wir können uns dieser Argumentationen nicht anschließen, da wir glauben, daß die 1951 allesamt voneinander unabhängigen Gründerstaaten der NATO sich gegenseitig keine minderen Rechte einräumen wollten. Die Bundesrepublik Deutschland trat der NATO erst 1955 bei, übernahm folglich das NATO-Truppenstatut als bestehendes und vier Jahre lang bewährtes Vertragswerk. Auch ihr gegenüber kann deshalb nicht aus Artikel II des NATO-Truppenstatuts auf ein geringer bindendes Gebot für die alliierten Streitkräfte geschlossen werden, das deutsche Recht zu achten. Dies gilt zumal auch deshalb, weil der englische Urtext des NATO-Vertrages gleichermaßen für die Bundesrepublik Deutschland gilt.

Etwas anderes gilt nach unserer Überzeugung allerdings demgegenüber beim Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut. Ausschließlich dieses Abkommen regelt die Rechte der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppenverbände von sechs berechtigten Entsendestaaten, deren Angehörigen und des zivilen Gefolges der Truppen dieser Staaten. Das Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut war auch ein Teil des politischen Preises, der den Drei Mächten nach Abschluß der Bonner Verträge von 1952 für die Ablösung des Besatzungsstatuts von 1949 und die Rückübertragung „der vollen Macht eines souveränen Staates über seine inneren und äußeren Angelegenheiten" (Artikel II Abs. 1 des Deutschlandvertrages) bezahlt werden mußte.

Die Anhörungen, insbesondere der fachlich zuständigen juristischen Sachverständigen und Zeugen aus den Fachreferaten des Bundesministeriums der Verteidigung, haben dem Untersuchungsausschuß erneut deutlich vor Augen geführt, in welcher Weise und in welchem Umfang die übertragenen Rechte der alliierten Streitkräfte die Staatssouveränität der Bundesrepublik Deutschland generell einschränken. Nach der festen Überzeugung der SPD-Fraktion ist die Gewährung vieler dieser Rechte unter Inkaufnahme von Verlusten für die eigene staatliche Souveränität nicht mehr als das Ergebnis, das durch die vertragliche Fixierung der allgemeinen Völkerrechtsgrundsätze um die Exemtion fremder Truppen im Stationierungsland entstanden ist. Weitere Besonderheiten der Ausgestaltung dieser Rechte im Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut sind nicht nur das Resultat aus der Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland von militärischem Beistand als Folge ihrer besonderen geographischen Situation und der sich hieraus ergebenden und immer noch bestehenden besonderen Gefährdung. Neben der völkerrechtlich durchaus üblichen Freistellung der Stationierungsstreitkräfte von der Gerichtsbarkeit, von Zöllen und Steuern, der Ausländerpolizei und dem Paßwesen wurden insbesondere Handlungs-, Manöver- und Übungsrechte in einem Maße übertragen, wie dies für eine vernünftige Erfüllung der Verteidigungsaufgaben im Rahmen des NATO-Bündnisses keinesfalls zwingend erforderlich ist. Für die SPD-Fraktion gibt es keinen vernünftigen Grund, den alliierten Streitkräften Sonderrechte zu Lasten der Souveränität der Bundesrepublik Deutschland einzuräumen, die durch ihre Aufgaben nicht erforderlich oder gerechtfertigt sind.

Insbesondere sind den alliierten Streitkräften in der Bundesrepublik Deutschland und damit auch deren Entsendestaaten im Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut Rechte eingeräumt, die nur aus der besonderen historischen Konstellation im Westeuropa der 50er Jahre erklärbar sind und für die heute eine Rechtfertigung nicht mehr besteht.

Die Katastrophe von Ramstein und ihre juristische, politische und publizistische Aufbereitung hat darüber hinaus auch deutlich gemacht, daß zumindest auf Seiten der deutschen Behörden über ihre Rechte und Pflichten im Umgang mit den alliierten Streitkräften Unklarheiten und zum Teil sogar Meinungsverschiedenheiten bestehen. Erkennbar wurde dabei auch ein problematisches Verständnis des Bundesministers der Verteidigung von seinen rechtlichen Handlungsspielräumen im Verhältnis zu den Bündnispartnern.

Neben einer engen Auslegung der eigenen Rechtspositionen wurde darüber hinaus eine auffallend zu-

rückhaltende Wahrnehmung der eigenen Rechte bei Gesprächen und Verhandlungen mit den Bündnispartnern offenkundig.

Die schrecklichen Ereignisse des 28. August 1988 veranlaßten deshalb die Fraktion der SPD auch, im Deutschen Bundestag eine Große Anfrage zur gleichberechtigten Partnerschaft im Bündnis einzubringen (Bundestags-Drucksache 11/4158), mit der die Bundesregierung zur Bestandsaufnahme und kritischen Überprüfung der Rechte und Pflichten der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland aufgefordert wird.

Auf die grundlegende Meinungsverschiedenheit zwischen dem Bundesminister der Verteidigung einerseits und dem Justiz- und dem Innenministerium des Landes Rheinland-Pfalz andererseits in der Frage, ob öffentliche Flugveranstaltungen von den Sonderrechten im Bereich der überlassenen Liegenschaften erfaßt werden, wurde bereits hingewiesen. Unbestrittene Tatsache ist hingegen, daß nichtöffentliche Flugtage der Alliierten, an denen in der Regel ebenfalls Tausende von Schaulustigen teilnehmen, außerhalb der deutschen Genehmigungsbefugnis stattfinden. Offenkundig ist ferner, daß die Flugtage der deutschen Streitkräfte einem anderen und weitaus intensiveren Genehmigungsverfahren unterworfen sind als die der Alliierten. Besonders problematisch ist ebenfalls, daß die Rechte der deutschen Rettungs- und Hilfsdienste an den Toren der alliierten Liegenschaften enden. Bedrückend ist schließlich, daß die beteiligten Amerikaner und Italiener vor dem Untersuchungsausschuß nicht gehört werden konnten.

Die Auffassungsunterschiede zu einzelnen Rechten und Pflichten der alliierten Streitkräfte gegenüber den deutschen Behörden wurden auch in den Anhörungen der juristischen Sachverständigen deutlich. Dies führte an insgesamt fünf Sitzungstagen des Untersuchungsausschusses zu intensiven Befragungen dieser Sachverständigen, die zum Teil mehrfach vorgeladen werden mußten, sowie zur Einholung eines zusätzlichen schriftlichen Rechtsgutachtens zu diesem Themenkomplex. Da die wesentlichen Inhalte der Rechtsstandpunkte der vor dem Untersuchungsausschuß angehörten Sachverständigen und des schriftlichen Rechtsgutachtens von Prof. Dr. Klein im Sachverhaltsteil dieses Berichts wiedergegeben sind, werden hier lediglich die Kernaussagen und die Gegenüberstellung der juristischen Auffassung unterschiede wiedergegeben.

Der zu Beginn der Anhörungen des Untersuchungsausschusses befragte Prof. Dr. Schröder, Freie Universität Berlin, hatte im wesentlichen die Auffassung vertreten, für öffentliche Flugvorführungen der alliierten Streitkräfte auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland sei Artikel 53 Abs. 1 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut maßgeblich, nach dem diese auf den ihnen überlassenen Liegenschaften, einschließlich des Luftraums darüber, die Maßnahmen eigenverantwortlich treffen könnten, die sie zur befriedigenden Erfüllung ihrer Verteidigungspflichten für erforderlich hielten. Die Luftstreitkräfte der Vereinigten Staaten sähen den Sinn und Zweck von Flugveranstaltungen darin, der Bevölkerung die Sicherheitspolitik der Vereinigten Staaten zu verdeutlichen und sie über den hohen Stand der Leistungsbereitschaft ihrer Streitkräfte zu informieren. Daher sei davon auszugehen, daß eine öffentliche Flugveranstaltung zur befriedigenden Erfüllung der Verteidigungspflichten der Streitkräfte der Vereinigten Staaten als erforderlich angesehen werde. Nach seinem Verständnis sei eine öffentliche Flugveranstaltung von den Sonderrechten auf und über den überlassenen Liegenschaften erfaßt und daher nicht genehmigungspflichtig, sondern nur anzeigepflichtig.

Die drei anderen Sachverständigen sind sich demgegenüber einig, daß öffentliche Flugveranstaltungen der Stationierungsstreitkräfte gem. Artikel 57 Abs. 3 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut der Genehmigungszuständigkeit des Bundesministers der Verteidigung unterliegen. Nach dieser Vorschrift haben die Stationierungstruppen bei der Teilnahme am öffentlichen Verkehr die deutschen Vorschriften einschließlich der Einzelakte der vollziehenden Gewalt zu achten. Sonderrechte aus Artikel 53 oder aus Artikel 46 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut, der die Manöver- und Übungsrechte der Stationierungsstaaten im Luftraum regelt, seien dagegen nicht einschlägig, da Flugveranstaltungen nicht „zur befriedigenden Erfüllung der Verteidigungsaufgaben" erforderlich und zudem weder Übungen oder Manöver noch begrifflich auf den Bereich einer Liegenschaft zu beschränken seien. Die SPD-Fraktion hat keinen Zweifel daran, daß öffentliche Flugveranstaltungen der Stationierungsstreitkräfte sowohl der Geltung des deutschen Luftverkehrsrechts als auch der Genehmigungspflicht des Bundesministers der Verteidigung unterliegen. Insofern folgt sie den Darlegungen der Sachverständigen Dr. Deiseroth, Prof. Dr. Klein und Prof. Dr. Randelzhofer sowie den diesbezüglichen Darlegungen der fachlich zuständigen Zeugen aus dem Bundesministerium der Verteidigung.

Die SPD-Fraktion verkennt dabei nicht, daß die Verwaltungsabläufe, die sowohl ihrem äußeren Aussehen nach als auch im Hinblick auf die erfolgten Prüfungen, wenn überhaupt, weit eher einem Mitteilungsverfahren als einem Genehmigungsverfahren entsprechen, die Annahme nahelegen, öffentliche Flugveranstaltungen auf alliierten Liegenschaften seien bislang seitens der Bündnispartner und des Bundesministers der Verteidigung nicht der vorhandenen formalen Genehmigungspflicht unterworfen worden. Die SPD-Fraktion hält es jedoch für ausgeschlossen, daß öffentliche Flugveranstaltungen mit Hunderttausenden von Bürgern der Bundesrepublik Deutschland als Zuschauer als Maßnahmen „zur befriedigenden Erfüllung von Verteidigungspflichten" von der diesbezüglichen Genehmigungszuständigkeit des Bundesministers der Verteidigung ausgenommen sein könnten. Das Untersuchungsverfahren hat zunächst keine Anhaltspunkte dafür ergeben, daß diese Auffassung heute innerhalb des Bundesministeriums der Verteidigung oder auf Seiten der Bündnispartner vertreten wird.

Die drei Sachverständigen, die eine Genehmigungszuständigkeit des Bundesministers der Verteidigung für alliierte Flugveranstaltungen bejahen, kommen in den weiteren Fragen nach dem Umfang der Prüfungsrechte und -pflichten des Bundesministers der Vertei-

digung und den dabei maßgeblichen Entscheidungskriterien sowie in der Frage seiner Rechte und Pflichten zur Aufsicht und Kontrolle der Durchführung einer alliierten Flugveranstaltung zu unterschiedlichen Ergebnissen. Soweit dabei Einschränkungen gegenüber der dargestellten Rechtslage und dem Luftverkehrsrecht angenommen werden, wird zur Begründung hierfür — anknüpfend an die den NATO-Verträgen zugrunde liegenden Prinzipien der Kooperation und Integration — insbesondere auf das NATO-STANAG 3533 hingewiesen. Die diesbezüglichen Fragen sollen deshalb im Zusammenhang mit diesem STANAG behandelt werden.

Zusammenfassende Wertung

Die in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Bündnisstreitkräfte sind gem. Artikel II des NATO-Truppenstatuts und Artikel 57 Abs. 3 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut verpflichtet, das deutsche Recht zu achten und zu befolgen, soweit nicht in diesem Zusatzabkommen etwas anderes bestimmt ist. Für öffentliche Flugveranstaltungen bestehen nach diesem Stationierungsabkommen keine besonderen Rechte oder Befugnisse der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland; dies gilt auch für die Genehmigung durch die zuständige Luftverkehrsbehörde.

3. Das NATO-Standardisierungsabkommen (STANAG) 3533

Das NATO-Standardisierungsabkommen 3533 ist für die Bewertung der Verantwortlichkeiten des Bundesministers der Verteidigung unter mehreren Gesichtspunkten von Bedeutung.

Zum einen werden aus der Auslegung dieses Abkommens Konsequenzen für die Rechte und Pflichten des Bundesministers der Verteidigung im Rahmen seiner Genehmigungszuständigkeit für Flugveranstaltungen der Bündnisstreitkräfte auf den ihnen überlassenen Liegenschaften hergeleitet. Insoweit sind im Laufe des Untersuchungsverfahrens unterschiedliche Rechtsauffassungen innerhalb des Bundesministeriums der Verteidigung deutlich geworden.

Der frühere Bundesminister der Verteidigung, Prof. Dr. Scholz, hat aus den Regelungen des STANAG 3533 persönlich abgeleitet, daß für Flugveranstaltungen der Stationierungsstreitkräfte zwischen der Genehmigungsverantwortung, die beim Bundesminister der Verteidigung, und der Durchführungsverantwortung, die allein beim Gesamtleiter liege, zu unterscheiden sei; dementsprechend sei eine Einzelfallprüfung durch den Bundesminister der Verteidigung, die die in dem STANAG geregelten Gegenstände, also insbesondere die Sicherheit der Flugvorführungen betreffe, unzulässig. Die Existenz des STANAG 3533 ersetze insoweit die sonst erforderliche konkrete Gefahrenprognose durch die Genehmigungsbehörde. Außerdem seien weitergehende Sicherheitsauflagen als im STANAG 3533 enthalten sind unzulässig, denn der Veranstalter habe aus § 24 LuftVG in Verbindung mit STANAG 3533 einen Anspruch auf Genehmigung, soweit er sich an die im STANAG festgelegten Standards halte. Die §§ 6, 8 LuftVO würden durch die STANAG-Regeln verdrängt.

Demgegenüber halten Ministerialdirektor Hildebrandt, Abteilungsleiter Verwaltung und Recht im Bundesministerium der Verteidigung, sowie Regierungsdirektor Dr. Böhringer, Referatsleiter Luftrecht, trotz STANAG 3533 eine konkrete Gefahrenprognose für erforderlich, an die sie im Ergebnis allerdings geringere Anforderungen stellen, als etwa vom Bundesgerichtshof für zivile Veranstaltungen verlangt wird. Ministerialrat Dr. Fleck, Referatsleiter Völkerrecht im Bundesministerium der Verteidigung, sieht durch STANAG 3533 weder einen Anspruch auf Genehmigung begründet noch andere luftverkehrsrechtliche Vorschriften ausgeschlossen.

Wesentlich und zugleich nicht ganz unabhängig von den Konsequenzen, die die Auslegung des STANAG 3533 für die rechtliche Beurteilung des Genehmigungsverfahrens hat, ist der Inhalt dieses Abkommens und seine Umsetzung in nationale Regelungen auch für die Frage, wie der Bundesminister der Verteidigung seine Kompetenzen und Verantwortlichkeiten gem. § 30 LuftVG zum Abschluß völkerrechtlicher Verwaltungsabkommen und zum Erlaß von nationalen Verwaltungsvorschriften für den militärischen Flugbetrieb, speziell bei Luftfahrtveranstaltungen, wahrgenommen hat.

Aus § 30 Abs. 2 LuftVG ergibt sich zweifelsfrei, daß der Bundesminister der Verteidigung als Bundesbehörde der militärischen Luftaufsicht die Kompetenz und Befugnis hatte, ein überstaatliches Verwaltungsabkommen auf dem Gebiet der Standardisierung der Sicherheitsvorschriften für Luftverkehrsveranstaltungen völkerrechtlich verbindlich abzuschließen. Beim Abschluß eines derartigen Ressortabkommens in der ausschließlichen Verwaltungszuständigkeit des Bundes, das dem Zustimmungserfordernis des Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 GG nicht unterliegt, muß allerdings der Vorrang des Grundgesetzes und der sonstigen Bundesgesetze strikt beachtet werden; der Inhalt des Verwaltungsabkommens darf in keinem Fall gegen geltendes Recht verstoßen. Ob diesem verfassungsrechtlichen Grundsatz bei der Zustimmung zum STANAG 3533 Rechnung getragen wurde, ist höchst zweifelhaft. Dies gilt insbesondere dann, wenn man dieses Abkommen so auslegt, wie es Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz getan hat. Nach seiner Auslegung würden durch das STANAG 3533 sowohl die gesetzlichen Prüfungspflichten der Genehmigungsbehörde als auch die Geltung strengerer Vorschriften des nationalen Rechts, wie zum Beispiel §§ 6 und 8 LuftVO aufgehoben. In jedem Fall aber würden nationale Sicherheitsbelange des deutschen Luftverkehrsrechts in schwerwiegender und folgenschwerer Weise vernachlässigt, wenn der Bundesminister der Verteidigung einem Abkommen mit diesem Inhalt zugestimmt hätte, ohne von der Möglichkeit eines Vorbehalts Gebrauch zu machen. Aber auch dann, wenn im STANAG richtigerweise lediglich die völkervertragliche Festlegung eines Minimalkonsenses der NATO-Mitgliedstaaten über verbindliche Sicherheitsstandards für Flugveranstaltungen gesehen wird, ist die

Frage zu stellen, wie der Bundesminister der Verteidigung einem derartigen völkerrechtlichen Abkommen zustimmen konnte, das in entscheidenden Punkten hinter geltendem deutschem Recht zurückbleibt.

Zur Transformation der Übereinkunft in nationale Durchführungsvorschriften der Mitgliedsländer bestimmt Nr. 35 des STANAG 3533, daß das Abkommen als durchgeführt gelte, wenn seine Einzelbestimmungen in die einschlägigen nationalen Weisungen und Handbücher aufgenommen seien. Nr. 7 der Erläuterungen zum STANAG 3533 bestimmt darüber hinaus, daß die Einzelheiten der Umsetzung (Zustimmung und Durchführung) in Seite iii des Abkommens enthalten seien. Dort ist für die Bundesrepublik Deutschland als Zustimmungserklärung ein Dokument des Bundesministers der Verteidigung — FüS IV 1 (AZ 03-51-40) vom 1. Oktober 1985 aufgeführt. Als nationales Durchführungsdokument wird die ZDv 44/31 angegeben. Für die USA wird als Zustimmungserklärung ein Dokument HQ USAF/YOXX (ISO) vom 23. April 1985 zitiert; als nationales Durchführungsdokument wird für die Luftwaffe der Vereinigten Staaten von Amerika die AF Reg 60-18 genannt. Damit ist klar, daß für Flugtage auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland — seien es deutsche oder alliierte — die ZDv 44/31 die geltende und maßgebliche Rechtsvorschrift ist. Jeder Staat kann nämlich für seinen Hoheitsbereich die Übereinkommen des STANAG 3533 verschärfen. Dies ist für den Hoheitsbereich der Bundesrepublik Deutschland mit der ZDv 44/31 geschehen. Eine solche Verschärfung würde keinen Sinn machen, wenn sie nicht durchgesetzt würde. Zudem ist die Gültigkeit des STANAG 3533 ausdrücklich an die Umsetzung in nationales Recht gebunden. Es ist daher zweifelsfrei die Pflicht des Bundesministers der Verteidigung, das nationale Recht im Zuge des Genehmigungsverfahrens für öffentliche alliierte Flugveranstaltungen durchzusetzen. Allerdings hat er offensichtlich versäumt, die nationale Vorschrift ZDv 44/31, die zunächst nur für die Bundeswehr gilt, ähnlich der Flugbetriebsweisung GAFO 1/84 den Alliierten mitzuteilen. Ähnliches gilt offenbar auch für das Luftverkehrsgesetz und die Luftverkehrsordnung.

Wie die vor dem Untersuchungsausschuß angehörten juristischen Sachverständigen übereinstimmend dargelegt haben, ermächtigt § 30 Abs. 2 LuftVG den Bundesminister der Verteidigung zum Erlaß von Verwaltungsvorschriften in Ausübung seiner Befugnisse als militärische Luftfahrtbehörde sowohl für die Bundeswehr als auch für die auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland stationierten Bündnisstreitkräfte, die ebenfalls an derartige Durchführungsvorschriften gebunden sind, soweit nicht das NATO-Truppenstatut oder das Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut eine Ausnahme- oder Befreiungsregelung trifft. Diese Rechtslage hat der als Zeuge vor dem Ausschuß angehörte Abteilungsleiter Verwaltung und Recht des Bundesministers der Verteidigung, Ministerialdirektor Hildebrandt, wie folgt treffend und einprägsam beschrieben:

> In der Bundesrepublik Deutschland werde auch von den alliierten Streitkräften nach deutschem Recht geflogen. Insbesondere die Sicherheitsbestimmungen hätten sich nach dem deutschen Recht zu richten.

Für den Bereich der Bundeswehr hat der Bundesminister der Verteidigung in Ausgestaltung der Einzelvorschriften des Luftverkehrsgesetzes und als Verordnungsgeber für den militärischen Flugbetrieb in Vollzug der LuftVO die ZDv 19/2 „Flugbetriebsordnung für die Bundeswehr" und ZDv 44/31 „Sicherheitsbestimmungen für Flugveranstaltungen der Bundeswehr" erlassen. Diesen Vorschriften kommt — wie allen Zentralen Dienstvorschriften des Bundesministers der Verteidigung — gegenüber allen Angehörigen der Bundeswehr die Rechtsnatur eines unmittelbar geltenden und verbindlichen Befehls zu. In Nr. 440ff. der ZDv 19/2 wird die Durchführung von Kunstflug an bestimmte Sicherheitsvoraussetzungen und die Einhaltung von Sicherheitsmindesthöhen gebunden. Nach Nr. 217ff. der ZDv 44/31 bedürfen Flugveranstaltungen der Bundeswehr der Genehmigung, die durch den Bundesminister der Verteidigung in einem Genehmigungsbescheid ausgesprochen wird. Die ZDv 44/31 schreibt bei der Durchführung von Flugveranstaltungen weiterhin bestimmte Sicherheitsmindestabstände vor. In Nr. 331 der Vorschrift wird auf die Mindestflughöhe der ZDv 19/2 Bezug genommen, die im Fall des Kunstfluges von Strahlflugzeugen auf 1 800 Meter festgesetzt ist (Nr. 442). Für Formationsflüge von über 7 Luftfahrzeugen sind 500 Fuß (160 Meter) als Mindestflughöhe zwingend vorgeschrieben. Die genehmigten Mindestflughöhen sind vom Gesamtleiter zu veröffentlichen (Nr. 333ff. der ZDV 44/31).

Mit diesen Einzelanordnungen, die vor allem um Bestimmungen zur Flugsicherheit, zum Rettungsdienst und zum Sanitätswesen in der ZDv 44/31 ergänzt werden, hat der Bundesminister der Verteidigung für die Bundeswehr als Bundesbehörde der militärischen Luftaufsicht vor allem im Zusammenhang mit dem Genehmigungsvorbehalt des § 24 LuftVG für Luftfahrtveranstaltungen, aber auch in Vollzug der §§ 6 und 8 LuftVO für den militärischen Flugbetrieb bindende Durchführungsverordnungen erlassen. Diese Vorschriften indessen gelten ausschließlich für die Bundeswehr.

Für öffentliche Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland hätte der Bundesminister der Verteidigung ähnliche oder sogar dieselben Durchführungsvorschriften erlassen müssen. Dies ist beispielsweise auch in Form der Vorschrift GAFO 1/84 für den Bereich des Flugbetriebs geschehen. Diese hätten gegenüber den Bündnisstreitkräften selbstverständlich nicht in Form von Zentralen Dienstvorschriften erlassen werden können, da diese Streitkräfte nicht der Befehls- und Kommandogewalt des Bundesministers der Verteidigung im Sinne von Artikel 65a GG unterliegen. Die alliierten Streitkräfte sind jedoch nach Artikel II des NATO-Truppenstatuts und nach Artikel 57 Abs. 3 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut ausdrücklich im Zusammenhang mit deutschen Verkehrsvorschriften gehalten, das deutsche Recht zu achten. Diese Rechtsauffassung wird übereinstimmend von allen vor dem Untersuchungsausschuß vernommenen

Sachverständigen und Zeugen getragen. Der Bundesminister der Verteidigung hätte somit in Vollzug des den NATO-Partnern auferlegten Kooperationsprinzips des Artikel III Abs. 1 des NATO-Truppenstatuts, das die jeweiligen Mitglieder und ihre Organisationen zum loyalen und pfleglichen Umgang miteinander verpflichtet, gegenüber den alliierten Streitkräften in der Bundesrepublik Deutschland die Übernahme der Inhalte der ZDv 44/31 durchsetzen müssen. Er hätte sogar deutsches Recht in Form einer Weisung (entsprechend der GAFO 1/84 und deren Vorläufer) durchsetzen können.

Eine derartige Verfahrensweise ist in der amerikanischen Dienstvorschrift, wie etwa der AF Reg 60-18 ausdrücklich vorgesehen. In Nr. 8h (1) dieser Vorschrift, die für die amerikanische Luftwaffe die Sicherheitsbestimmungen für Flugveranstaltungen vorschreibt und somit das Gegenstück zur ZDv 44/31 darstellt, ist ausdrücklich bestimmt, daß außerhalb des Territoriums der Vereinigten Staaten die Vorschriften des Gastlandes und des STANAG 3533 gelten. Es ist indessen erwiesen, daß der Bundesminister der Verteidigung zu keinem Zeitpunkt auch nur den Versuch gemacht hat, die für die Bundeswehr geltenden Bestimmungen für öffentliche Flugveranstaltungen gegenüber den alliierten Streitkräften als verbindlich durchzusetzen.

Das STANAG 3533 weicht in wesentlichen Inhalten von den Vorschriften des LuftVG, der LuftVO und den einschlägigen militärischen Dienstvorschriften der Bundeswehr ab; andererseits werden Einzelbestimmungen dieses Standardisierungsabkommens in die ZDv 44/31 übernommen. Wichtig ist zunächst die Feststellung, daß das STANAG 3533 keinerlei Feststellungen dazu trifft, welche formalen oder inhaltlichen Anforderungen an ein Genehmigungsverfahren im jeweiligen Mitgliedsland zu stellen sind. Eine derartige Vereinbarung würde dem Zweck des STANAG 3533 widersprechen, der in Nr. 1 mit der Standardisierung der Sicherheitsbestimmungen für Flugvorführungen und statische Ausstellungen definiert ist. Etwas derartiges hätte zudem in die Verwaltungshoheit jedes der 16 Mitgliedstaaten eingegriffen und wäre über das hinausgegangen, was üblicherweise durch die NATO in den Militärverwaltungen der Mitgliedsstaaten veranlaßt werden kann.

Gemeinsam ist dem STANAG 3533 und den ZDv 19/2 und 44/31, daß für die Durchführung einer Flugveranstaltung ein Gesamtleiter zu bestellen ist, der für die Einzelheiten des Flugprogramms und die Sicherheitsbestimmungen für die Flugvorführungen sowie deren Überwachung zuständig ist. Auch die der Sicherheit der Zuschauer dienenden Bestimmungen sind in Teilen identisch, treffen jedoch hinsichtlich der Mindestflughöhen, der Abstände der Flugvorführungen von den Zuschauern und der Frage, ob Kunstflug durchgeführt werden darf, unterschiedliche Regelungen. Das STANAG 3533 enthält kein ausdrückliches Verbot für die Vorführung von Kunstflug und legt die Bestimmung der Mindestflughöhen in das Ermessen des Gesamtleiters. Die ZDv 19/2 und 44/31 verbieten demgegenüber Kunstflug unterhalb von 6 000 Fuß (1 800 Meter) für Strahlflugzeuge und binden ihre Gestattung auf Flugplätzen an die Freigabe durch Flugsicherungskontrollstellen (Nr. 440 ff. der ZDv 19/2). Als Mindestflughöhe, die in keinem Fall unterschritten werden darf, wird eine Flughöhe von 100 Fuß (33 Meter) festgelegt; sie erhöht sich bei Formationsflügen mit mehr als 7 Luftfahrtzeugen auf 500 Fuß (160 Meter — ZDv 44/31 Nr. 332, 333).

Die unterschiedlichen Regelungen, die STANAG 3533 einerseits und die ZDv 44/31 andererseits gerade in den für die Sicherheit der Zuschauer wesentlichen Fragen, wie der Mindestflughöhe und des Kunstflugverbots, treffen, wurden von dem für die rechtlichen Inhalte der ZDv 19/2 und 44/31 im Bundesministerium der Verteidigung verantwortlichen Abteilungsleiter Verwaltung und Recht, Ministerialdirektor Hildebrandt, vor dem Untersuchungsausschuß wie folgt erklärt:

> Das STANAG 3533 regele die Sicherheitsminima, auf die sich alle 16 NATO-Nationen als kleinsten gemeinsamen Nenner verständigt hätten. Es sei den einzelnen Nationen unbenommen und sehr sinnvoll, in den jeweiligen nationalen Vorschriften Verschärfungen einzubringen.

Aus all dem ergibt sich für die SPD-Fraktion eindeutig und zweifelsfrei, daß sowohl der Bundesminister der Verteidigung für seinen Befehls- und Kommandobereich als auch die obersten militärischen Kommandobehörden der Vereinigten Staaten für ihren territorialen Kommandobereich das STANAG 3533 in nationale Vorschriften umgesetzt haben. Seitens des Bundesministers der Verteidigung wurde jedoch bei der Transformation dieses völkerrechtlichen Verwaltungsabkommens offenkundig übersehen, daß er als Bundesbehörde der militärischen Luftaufsicht auch für die alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland Durchführungsverordnungen entsprechend der ZDv 19/2 und 44/31 für Luftverkehrsveranstaltungen hätte erlassen und als verbindlich vereinbaren müssen. Für die Durchsetzung insbesondere des Kunstflugverbots der ZDv 19/2 und der Mindestflughöhen der ZDv 44/31 in Verbindung mit den entsprechenden Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes und der Luftverkehrsordnung bei öffentlichen Flugveranstaltungen gegenüber den alliierten Streitkräften hätte es seitens des Bundesministers der Verteidigung bereits genügt, wenn er einen entsprechenden Vorbehalt im STANAG 3533 durchgesetzt hätte. Eine derartige Verfahrensweise ist durchaus üblich und wurde bislang auch praktiziert, wie etwa durch den Vorbehalt von Kanada in der vierten Ausgabe des STANAG 3533 nachgewiesen wird.

Als die Katastrophe von Ramstein eingetreten war, reagierte der Bundesminister der Verteidigung auch dementsprechend. Der vor dem Untersuchungsausschuß als Zeuge vernommene Leiter des Völkerrechtsreferats VR II 8 im Bundesministerium der Verteidigung, Ministerialrat Dr. Fleck, hat hierzu ausgesagt, daß bereits am 8.9.1988 seitens der für Luftrecht und Völkerrecht zuständigen Fachreferate gegenüber dem Inspekteur der Luftwaffe die Anregung gegeben worden sei, bei der NATO einen Vorbehalt zum STANAG 3533 einzubringen. Ihm zufolge dürfen Kunstflugvorführungen mit militärischen Luftfahrzeugen über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr durchgeführt werden. Dieser Vorbe-

halt sei sofort durchgesetzt und von der NATO akzeptiert worden.

Aus den dem Untersuchungsausschuß zur Verfügung gestellten Akten und den Aussagen der für den Abschluß des STANAG 3533 und seiner Umsetzung verantwortlichen Zeugen, insbesondere aus der Abteilung Verwaltung und Recht des Bundesministeriums der Verteidigung, geht zweifelsfrei hervor, daß es nach der Transformation des STANAG 3533 in die ZDv 44/31, in die darüber hinaus die für die zivile Luftfahrt geltenden Vorschriften der Luftverkehrsordnung, insbesondere das Kunstflugverbot gemäß § 8 LuftVO auch für militärische Flugveranstaltungen aufgenommen wurde, entweder übersehen oder nicht für erforderlich, möglicherweise sogar für nicht zulässig gehalten wurde, für die alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland, die den Zentralen Dienstvorschriften des Bundesministers der Verteidigung nicht unterworfen sind, entsprechende Regelungen zu treffen.

Spätestens nach Kenntnis des Ausmaßes der Katastrophe von Ramstein wäre zu erwarten gewesen, daß diese Rechtslücke vom Bundesminister der Verteidigung eingestanden worden wäre. Infolge der vorschnellen und erwiesenermaßen falschen Erklärungen des früheren Bundesministers der Verteidigung Prof. Dr. Scholz zur ordnungsgemäßen Durchführung des Genehmigungsverfahrens für den Flugtag von Ramstein vom 28.8.1988 entsprechend deutschem Luftverkehrsrecht, verstrickten sich nicht nur er selbst, sondern auch die Soldaten und Beamten seines Ministeriums in immer neue Widersprüche und lieferten in der Folge angepaßte Erklärungsmodelle, um diese Lücke zu verdecken. Das Dilemma, in den unterschiedlichen Regelungen zum Kunstflugverbot und den Mindesthöhen bei öffentlichen Flugveranstaltungen in der Luftverkehrsordnung sowie den ZDv 19/2 und 44/31 einererseits und dem STANAG 3533 andererseits eine Regelungslücke für die alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland eingestehen zu müssen, verleitete Prof. Dr.Scholz dazu, in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuß das STANAG 3533 als völkerrechtlichen Vertrag zu bezeichnen,

> der in abstrakt-generalisierter Form einen typischen Extrakt dessen darstelle, was an Sicherheitsvorsorge notwendig sei. In diesem Sinne ersetzten die Sicherheitsstandards des STANAG 3533 die nach § 24 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes von den Behörden der Luftaufsicht abverlangte Gefahrenprognose, die vor der Genehmigung eines jeden nationalen Flugtages zu erfolgen habe.

Prof. Dr. Scholz hat weiter ausgeführt:

> Das Entscheidende sei, daß das STANAG als völkerrechtliches Regierungsabkommen als solches in nationales Recht überführt werden müsse. Dies sei 1986 geschehen. Die einschlägigen ZDv seien eine nationale Weiterführung, einer Auspräzisierung für Veranstaltungen der Bundeswehr. Für die Alliierten gelte das Luftverkehrsgesetz und STANAG. Die Luftverkehrsordnung gelte nicht, auch die Luftverkehrszulassungsordnung nicht. Dies seien zwei Verordnungen, die durch das Spezialrecht STANAG etc., also den völkerrechtlichen Teil, verdrängt würden.

Mit dieser Aussage hat Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz zwar die staatsrechtliche Problematik völkerrechtlicher Verwaltungsabkommen beschrieben, die zu weniger verpflichten, als das nationale Recht bereits vorschreibt. Daß es eine Selbstverständlichkeit und Rechtspflicht des Ressortministers ist, der dieses Verwaltungsabkommen abgeschlossen hat und in innerstaatliche Durchführungsverordnungen umsetzen muß, entweder im nationalen Bereich für die Beibehaltung des innerstaatlichen Rechtszustandes zu sorgen, etwa durch nationale Vorbehalte, oder die Anpassung anderslautender Rechtsverordnungen im Zusammenhang mit dem Transformationsakt zu veranlassen, hat Prof. Dr. Scholz dem Untersuchungsausschuß jedoch nicht eingestanden. Auch die Einlassungen von Ministerialdirektor Hildebrandt zur „Scharnierfunktion" des STANAG 3533 zwischen Völkerrecht und nationalem Recht zielten darauf ab, die klar zu Tage getretenen Regelungslücken, die der Bundesminister der Verteidigung als Verordnungsgeber hätte schließen müssen, zu verdecken, und waren nicht geeignet, bei ihrer Offenlegung behilflich zu sein.

Zusammenfassende Wertung

Das STANAG 3533 regelt zwar als völkerrechtlich verbindliches Verwaltungsabkommen die Mindeststandards, auf die sich die 16 NATO-Staaten einigen konnten. Als für die allierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland verbindliches Verwaltungsabkommen hätte es jedoch zumindest alle Vorgaben und Auflagen des deutschen Luftverkehrsrechts als nationalen Vorbehalt enthalten müssen, wenn der Bundesminister der Verteidigung schon darauf verzichtete, die ZDv 44/31 und weitere Vorschriften des nationalen Luftrechts (gegebenfalls in entsprechender Modifikation) für alle, auch die allierten Flugtage verbindlich festzulegen.

4. Die Flugbetriebsweisung des Luftwaffenamtes GAFO 1/84

Im Zusammenhang mit dem Ablauf des Genehmigungsverfahrens für die Flugveranstaltung von Ramstein, das vom früheren Verteidigungsminister Prof. Dr. Scholz bereits am 30. August 1988 in der Öffentlichkeit als ordnungsgemäß zustande gekommen und deutschem Luftverkehrsrecht entsprechend dargestellt worden war, wurde von den vom Untersuchungsausschuß angehörten Zeugen insbesondere aus dem Bereich des Bundesministeriums der Verteidigung immer wieder die „Militärische Flugbetriebsweisung 1/84" (GAFO — MilFltOpsReg 1/84) des Luftwaffenamtes als Beleg herangezogen.

Aus den dem Untersuchungsausschuß zur Verfügung gestellten Akten zur Entwicklung des Verfahrens zur Genehmigung öffentlicher Flugveranstaltungen für die alliierten Streitkräfte geht eindeutig hervor, daß der Bundesminister der Verteidigung bereits seit 1972

seine Regelungszuständigkeit für die Anmeldung und Koordinierung von Übungen im Luftraum über der Bundesrepublik Deutschland auch gegenüber den alliierten Streitkräften in flugbetrieblicher Hinsicht in Anspruch nahm. Damit wurden auch Übungen der Stationierungstreitkräfte schrittweise in die bundesdeutschen Verwaltungskompetenzen bezüglich der Flugsicherung mit einbezogen.

Der Bundesminister der Verteidigung erließ am 25. Februar 1972 ein „Verfahren für die Anmeldung und Koordinierung von Luftübungen", das am 30. März 1972 auch in englischer Fassung den Bündnisstreitkräften als verbindliche *Weisung* zugestellt wurde. Gleichfalls vom Bundesminister der Verteidigung wurde am 22. Oktober 1979 für alle in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Luftstreitkräfte ein Flugverbot an Wochenenden und Feiertagen erlassen, von dem Ausnahmen enumerativ festgelegt wurden. Für darüber hinausgehende Befreiungen von diesem Wochenendflugverbot war eine Genehmigung durch das Luftwaffenamt vorgesehen. Bereits seit Inkrafttreten dieses, auch für die alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland gültigen Erlasses mußten öffentliche und nichtöffentliche Flugveranstaltungen als Ausnahmen vom Wochenendflugverbot genehmigt werden; als genehmigende Dienststelle wurde das Luftwaffenamt bestimmt. Auf der Grundlage dieser Weisung gab das Luftwaffenamt erstmals am 1. April 1980 die „Militärische Flugbetriebsweisung 1/80" (GAFO — MilFltOpsReg 1/80) heraus, nach der alle militärischen Flüge mit Ausnahme genau definierter Einsatz- und Rettungsflüge an den Wochenenden sowie nationalen und regionalen Feiertagen verboten wurden.

Nr. 1 dieser Flugbetriebsweisung definiert ihre Zweckbestimmung wie folgt:

- Die deutsche Bevölkerung vor unnötigen, übermäßigen Lärmbelästigungen zu schützen;
- die Regeln für alle militärischen Flugoperationen über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland einander anzunähern.

Diese Flugbetriebsweisung wurde durch eine Weisung des Luftwaffenamtes vom 31.3.1982 ergänzt, die das Verfahren über die Anmeldung, Genehmigung und Koordinierung von militärischen Übungen und besonderen Vorhaben bei Inanspruchnahme von Luftraum über der Bundesrepublik Deutschland regelt. Diese Weisung definiert ihre Zielsetzung wie folgt:

- Durch Entflechtung des Luftverkehrs zur Erhöhung der Sicherheit beizutragen;
- zusätzliche Lärmkonzentration zu verhindern;
- die Koordination verschiedener — sich gegenseitig behindernder — Übungsvorhaben zu ermöglichen;
- dazu zu dienen, notwendige Genehmigungen zum Abweichen von Flugbetriebsvorschriften oder Flugsicherungsverfahren herbeizuführen;
- zu einer optimalen Nutzung des Luftraumes beizutragen;
- erforderliche Luftraumreservierungen und deren zeitgerechte Bekanntgabe einzuleiten;
- LwA und ggf. BMVg in die Lage zu versetzen, Reaktionen der Öffentlichkeit oder von Mandatsträgern unmittelbar sachgerecht zu bewerten und beantworten zu können.

Erstmals wurde für solche Flugbewegungen, für die die Herausgabe einer Nachricht für Luftfahrer (NOTAM) erforderlich ist, eine bestimmte Anmeldefrist und eine schriftliche Genehmigung vorgeschrieben. Vorhaben, die einer Abweichung von militärischen Flugbetriebsbestimmungen, also auch vom Wochenend- oder Feiertagsflugverbot erforderten, bedurften der Genehmigung durch den Bundesminister der Verteidigung — Fü L III 4 — und waren nach einem festgelegten Antragschema beim Luftwaffenamt zu beantragen.

Damit waren Zielsetzung und Inhalte der GAFO 1/84 bereits in der Vorgängerweisung des Luftwaffenamts vom 31.3.1982 zum Ausdruck gekommen; die GAFO 1/84 stellt somit lediglich eine Neuformulierung dieser Weisung aus dem Jahre 1982 dar. Auch die Verfahrensschritte und die unterschiedlichen Anmeldefristen waren bereits in der Weisung aus dem Jahre 1982 vorgegeben; selbst die unterschiedlichen Genehmigungsinstanzen waren in dieser Weisung enthalten.

Neu in die GAFO 1/84 wurden erstmals ausdrücklich Flugvorführungen auf militärischen Flugplätzen und Beteiligungen von Militärluftfahrzeugen an zivilen Luftfahrtveranstaltungen aufgenommen, für die ein gesondertes Mitteilungsverfahren (notification) vorgeschrieben wurde, und zwar jährlich im voraus zusammengefaßt bis spätestens zum 31. März des jeweiligen Jahres beim Luftwaffenamt. In allen anderen Fällen verblieb es bei der bereits 1982 angeordneten Verfahrensweise, die allerdings in den Anmeldefristen geändert wurde. Auch wurde für Flugveranstaltungen kein neuer Genehmigungstatbestand, sondern lediglich ein neuer Notifizierungstatbestand geschaffen. Das Genehmigungserfordernis für Flugveranstaltungen selbst gab es zu keinem Zeitpunkt. Es gab und gibt für Flugveranstaltungen lediglich die Notwendigkeit einer Befreiung vom Wochenendflugverbot und eine Entscheidung über die Änderungen der Luftraumstruktur. Deshalb liegt es in der Natur der Sache, daß in keinem einzigen Fall jemals die Genehmigung eines alliierten öffentlichen Flugtages beim Bundesminister der Verteidigung beantragt wurde. Folglich gab es auch keinerlei Anzeichen oder Unterlagen dafür, daß je eine solche Genehmigung erfolgte oder auch nur Auflagen oder Ausnahmegenehmigungen erteilt wurden.

Es geht an den Tatsachen vorbei und ist bewußt irreführend, wenn die GAFO 1/84 so dargestellt wird, als ob mit ihr erstmals das Genehmigungsverfahren gemäß § 24 LuftVG für öffentliche militärische Flugveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland geregelt würde. Die SPD-Fraktion sieht es als erwiesen an, daß die Anmeldungs- und Genehmigungsverfahren gemäß GAFO 1/84 nichts mit einem Genehmigungsverfahren zu tun haben, wie es § 24 LuftVG vorschreibt.

Diese Auffassung findet zum Beispiel auch durch die Geschehensabläufe und Entscheidungen im Bundesministerium der Verteidigung nach dem Absturz des kanadischen Starfighters in der Nähe des US-Militärflugplatzes Frankfurt/Main im Zusammenhang mit der dortigen öffentlichen Flugveranstaltung am 25. Mai 1983 ihre Bestätigung. Wie bereits erwähnt, untersagte unmittelbar unter dem Eindruck dieses schweren Flugzeugunglückes, das sechs Menschenleben gekostet hatte, der damalige Bundesminister der Verteidigung, Dr. Wörner, bereits am 20.6.1983 alle militärischen Flugvorführungen über Ballungsgebieten und übertrug dem Inspekteur der Luftwaffe die Entscheidung über die Einstufung als Ballungsgebiet und die zukünftige Zulassung von Flugvorführungen über diesen Gebieten. Diese Einzelentscheidung des Bundesministers der Verteidigung als Bundesbehörde der militärischen Luftaufsicht wurde gegenüber den alliierten Streitkräften durchgesetzt und von ihnen vorbehaltlos angenommen. Sie ist jedoch nicht Bestandteil der GAFO 1/84.

Wie aus den dem Untersuchungsausschuß vorgelegten Akten des Bundesministeriums der Verteidigung hervorgeht, wurde auf der Grundlage dieser Ministerweisung von dem für öffentliche Flugveranstaltungen zuständigen Referat Fü L III 4 am 17. Mai 1984 eine Vorlage an den damaligen Minister (Leitungsvorlage) gefertigt, die ihn über den fliegerischen Einsatz der Luftstreitkräfte bei militärischen und zivilen Flugveranstaltungen 1984 informieren sollte. In dieser Vorlage wurde im Zusammenhang mit der öffentlichen Flugveranstaltung auf dem US-Flugplatz Frankfurt/Main im Jahr 1984 ausdrücklich folgendes erwähnt:

> Soweit in den Beteiligungsfällen Ausnahmegenehmigungen nach Maßgabe flugbetrieblicher Vorschriften erforderlich geworden seien, seien diese vom Fü L III 4 erteilt worden. Betroffen hiervon sei der Flugbetrieb an Wochenenden, Feiertagen oder in bestimmten Höhenbereichen gewesen.

Ein Genehmigungserfordernis nach § 24 LuftVG oder auch nur eine Bezugnahme auf die damals bereits inkraftgetretene GAFO 1/84 und das angeblich angeordnete besondere Anmelde- und Genehmigungsverfahren unter Einschluß von Fü L III 4 wurde indessen mit keinem Wort erwähnt. Auch hierdurch wird eindeutig belegt, daß in den zuständigen Referaten des Bundesministeriums der Verteidigung selbst nach dem schweren Flugzeugabsturz von Frankfurt 1983 keinem der Verantwortlichen auch nur der Gedanke kam, einen Bezug von öffentlichen Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte mit einem Genehmigungserfordernis gemäß § 24 LuftVG herzustellen. Man befolgte im Gegenteil sehr genau die Weisung des ehemaligen Bundesministers Dr. Wörner, nach der Flugvorführungen über Ballungsgebieten untersagt waren, und hatte deshalb eigens die Ballungsgebiete in der Bundesrepublik Deutschland kartographisch erfaßt. Ebenso wurden Befreiungen vom Wochenend- und Feiertagsflugverbot sowie in bestimmten Höhenbereichen erteilt. Daß jeder dieser einzelnen Genehmigungsschritte einzelner Bestandteil eines Genehmigungsverfahrens nach § 24 LuftVG sei, welchem noch weitere, und zwar die entscheidenden Prüfungen hätten folgen müssen, blieb bis zum 29. August 1989 — sei es aus Rechtsunkenntnis, sei es aus Rücksichtnahme auf vermeintliche Empfindlichkeiten der Bündnispartner unbeachtet.

Zusammenfassende Wertung

Die GAFO 1/84 (militärische Flugbetriebsweisung) ist keine Verwaltungsvorschrift, die Umfang und Inhalt des nach § 24 LuftVG vorgeschriebenen Genehmigungsverfahrens regelt, sondern beinhaltet lediglich Verfahrensregelungen für die flugbetriebliche Ordnung und Koordination sowie die Gewährung von Ausnahmen von flugbetrieblichen Verboten.

III. Feststellungen zu den Verwaltungsabläufen und Vorgängen im Zusammenhang mit der Genehmigung der Flugveranstaltung in Ramstein

Aus den beigezogenen Verwaltungsakten und den Darstellungen der Zeugen wurde sehr bald deutlich, daß es für die Flugveranstaltung in Ramstein keinen ausdrücklichen Antrag der 316. Air Division auf Genehmigung und keinen ausdrücklichen schriftlichen oder mündlichen Genehmigungsbescheid gem. § 24 LuftVG gegeben hat. Die Zeugen aus dem Bundesministerium der Verteidigung erklärten, der Antrag auf Genehmigung sei in der nach der GAFO 1/84 erfolgten Anmeldung (notification) der Jahresplanung für Vorhaben im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit enthalten. Im zuständigen Referat habe man mündlich über die Genehmigung entschieden. Der Veranstalter sei von dieser Genehmigung „stufenweise" und „konkludent" unterrichtet worden: Die eingeladenen Einheiten der Bundeswehr hätten ihre Teilnahme an dieser Veranstaltung zugesagt, das generelle Flugverbot an Sonn- und Feiertagen sei mündlich aufgehoben worden, und Warnhinweise für andere Luftverkehrsteilnehmer seien durch die Bundesanstalt für Flugsicherung erfolgt. Damit wurde es erforderlich, auch diese Vorgänge im einzelnen in die Untersuchung mit einzubeziehen.

Der Untersuchungsausschuß konnte im Verlauf seiner Anhörungen und auf der Grundlage der zur Verfügung gestellten Akten die Verwaltungsabläufe und Vorgänge im Zusammenhang mit der Genehmigung der Flugveranstaltung in Ramstein in ihren Einzelheiten klären. Aus diesen Einzelheiten lassen sich zwei für das Ergebnis des Untersuchungsverfahrens wesentliche Feststellungen treffen: Zum einen wurde deutlich, daß sich die Dienststellen der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Luftstreitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika bei der Anmeldung der von ihnen geplanten öffentlichen und nichtöffentlichen Flugveranstaltungen an die Vorgaben hielten, die ihnen der Bundesminister der Verteidigung gesetzt hatte. Zum anderen wurde deutlich, daß der Bundesminister der Verteidigung und seine Bediensteten bis zum Beginn der Anhörungen des Untersuchungsausschusses Zeit benötigten, um das nachzukonstruieren, was Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz unmittelbar nach der Katastrophe von Ramstein vorschnell als nach deutschem Luftver-

kehrsrecht ordnungsgemäß zustande gekommenes Genehmigungsverfahren bezeichnet hatte. Es kam weniger darauf an, die mangelnde Schriftlichkeit des Genehmigungsverfahrens zu erklären, sondern vielmehr darauf, aus dem wenigen Vorhandenen ein derartiges Verfahren zu konstruieren.

Die im Sachverhaltsteil des Berichts dargestellten Daten und Abläufe im Zusammenhang mit den Aktivitäten der 316. Air Division als Veranstalter der Flugveranstaltung von Ramstein und ihrer vorgesetzten Kommandobehörden belegen weiterhin, daß die Streitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika in der Bundesrepublik Deutschland auch in diesem Fall jede Auflage und Verfahrensvorschrift des Bundesministers der Verteidigung als Bundesbehörde der militärischen Luftaufsicht und seiner nachgeordneten und beauftragten Dienststellen akzeptiert hatten und sich bei der Mitteilung (notification) der von ihnen geplanten Vorhaben strikt an die gesetzten Vorgaben und Termine hielten.

Das Hauptquartier der US-Luftwaffe in Europa hielt sich mit seinem Fernschreiben vom 1. Februar 1988 an die Terminvorgaben gem. Nr. 15 der GAFO 1/84, nach der Flugveranstaltungen jährlich zusammengefaßt bis zum 31. März eines jeden Jahres beim Luftwaffenamt zu notifizieren sind. Die Tatsache, daß dieses Fernschreiben nicht mehr beinhaltete als das Datum, den Ort und die Zugänglichkeit der Flugveranstaltung, ist nicht den Veranstaltern entgegenzuhalten, sondern der zuständigen deutschen Dienststelle, die keine weiteren Angaben gefordert hatte.

Auch der nach Nr. 16 der GAFO 1/84 gesondert geforderte Antrag auf Herausgabe einer Nachricht für Luftfahrer (NOTAM) wurde von den verantwortlichen US-Dienststellen am 15. Juli 1988 zeitgerecht gestellt. Dies ermöglichte dem Luftwaffenamt, für eine Herausgabe der erforderlichen Warnhinweise zu sorgen, die, wie beschrieben, durch die Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) veröffentlicht wurden.

Es machte insgesamt zunächst große Schwierigkeiten, die Einzelheiten dieses Mitteilungsverfahrens nachzuvollziehen. Diese Schwierigkeiten sind ausschließlich auf die bisherige Handhabung des Verfahrens seitens des Bundesministers der Verteidigung als militärische Luftfahrtbehörde zurückzuführen. Es wäre seine Aufgabe gewesen, daß das Verwaltungsverfahren sich in etwa dem angenähert hätte, was von einer Verwaltungsbehörde erwartet werden kann, in der Verwaltungsakte mit derart weitreichenden Folgen, wie die Genehmigung eines öffentlichen Flugtages über mehreren 100 000 Zuschauern erlassen werden sollen. Bereits die Abwicklung und Aufbereitung dieser Verwaltungsabläufe beim Bundesminister der Verteidigung belegen, daß dort den entsprechenden Mitteilungen der US-Dienststellen bis zum 28. August 1988 zu keinem Zeitpunkt die Bedeutung beigemessen worden ist, die sie als Anträge gemäß § 24 LuftVG hätten haben müssen.

Außer den erwähnten fernschriftlichen Mitteilungs- und Antragsvorgängen und weiteren Fernschreiben von US-Dienststellen im Zusammenhang mit ihren Flugveranstaltungen für das Jahr 1988 existieren weder im Bundesministerium der Verteidigung noch im Luftwaffenamt irgendwelche schriftlichen Vorgänge, die auf ein Verfahren hätten schließen lassen können, das auch nur andeutungsweise dem in § 9ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren entspricht. Die besondere Eigenart der Abwicklung des behaupteten Genehmigungsverfahrens hat der Abteilungsleiter Verwaltung und Recht im Bundesministerium der Verteidigung, Ministerialdirektor Hildebrandt, der von Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz bereits am Morgen des 29. August 1988 mit der Untersuchung und Aufarbeitung der Verwaltungsvorgänge zum Genehmigungsverfahren für den Flugtag von Ramstein beauftragt worden war, wie folgt beschrieben:

> Er habe zugegebenermaßen etwas fassungslos vor dem Tatbestand gestanden, daß dieses Verfahren im wesentlichen ein mündliches Verfahren gewesen ist.

Seine Fassungslosigkeit hatte er wie folgt erläutert:

> Er habe, als er am Morgen des 29. August 1988 zum Fü L hinging, gedacht: „Es ist ganz einfach, da gehst du vorbei und holst dir die Unterlagen, die du für Ramstein und Nörvenich brauchst." Aber die habe es für Ramstein nicht gegeben.

Zusammenfassende Wertung

Das als ordnungsgemäß dargestellte Genehmigungsverfahren für die Flugveranstaltung von Ramstein entsprach im Bundesministerium zu keinem Zeitpunkt dem Verfahren, das gem. § 24 LuftVG von einer luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsbehörde gefordert wird. Weder die GAFO 1/84 noch sonstige für die Bündnisstreitkräfte geltenden Erlasse entsprachen den Anforderungen des § 24 LuftVG.

Es gab und gibt bis heute beim zuständigen Bundesminister der Verteidigung kein Genehmigungsverfahren, das den Erfordernissen des deutschen Luftverkehrsrechts entspricht. Den Schutzbehauptungen des Bundesministers a. D. Prof. Dr. Scholz, es habe ein derartiges Verfahren gegeben, fehlt jede Beweiskraft. Die Dienststellen der USA hielten sich genauestens an die flugbetrieblichen Weisungen des Bundesministers der Verteidigung.

IV. Feststellungen zum Genehmigungsverfahren gemäß § 24 LuftVG

Wie bereits dargelegt, hatte der frühere Verteidigungsminister Prof. Dr. Scholz zwar von Anfang an die Geltung der §§ 24,30 LuftVG auch für Flugveranstaltungen der Bündnisstreitkräfte bejaht; es wurde jedoch sehr bald deutlich, daß dieses „pauschale" Verfahren grundlegend sowohl in seinem äußeren Ablauf als auch hinsichtlich der durchgeführten Prüfungen von üblichen Verwaltungsgepflogenheiten und insbesondere von den gem. § 24 LuftVG für Flugtage ziviler Veranstalter und der Bundeswehr bestehenden Anforderungen abwich. Auch waren die gegebenen Erklärungen nicht einheitlich. Während Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz noch in der Sondersitzung des

Verteidigungsausschusses am 8. September 1988 mehrfach davon gesprochen hatte,

> die Genehmigung erfolge auf der Grundlage dessen, was da sei, was vorgelegt worden sei, und auf dieser Grundlage würden dann die entsprechenden Prüfungen vorgenommen,

vertrat er später die Auffassung, für Flugveranstaltungen der Bündnisstreitkräfte sei eine Einzelfallprüfung nicht zulässig und die Gefahrenprognose bereits durch STANAG 3533 vorweggenommen. Gegensätzlich waren auch die Erklärungen zur Geltung des § 8 LuftVO, der für Kunstflugvorführungen unterhalb von 400 Metern eine Ausnahmegenehmigung erfordert. Prof. Dr. Scholz hatte dies noch in der Sitzung des Verteidigungsausschusses vom 8. September 1989 durch den Hinweis auf mögliche Ausnahmegenehmigungen indirekt bejaht, später jedoch, ebenso wie der Abteilungsleiter Verwaltung und Recht im Bundesministerium der Verteidigung, Ministerialdirektor Hildebrandt, verneint.

Die Anwendbarkeit der §§ 73 ff LuftVZO, die den notwendigen Inhalt eines Antrags auf Genehmigung einer Flugveranstaltung enthalten, sollte ebenfalls ausgeschlossen sein. Aus diesen Erklärungen wurde auch nicht deutlich, welche der im einzelnen unterschiedlichen Sicherheitsbestimmungen des STANAG 3533, der ZDv 44/31 und der US-nationalen Dienstvorschrift AF Reg 60/18 für die Flugveranstaltung in Ramstein galten.

Bereits zu Beginn der Anhörungen vor dem Untersuchungsausschuß wurde es deshalb erforderlich, neben ersten Zeugen, die zum Ablauf des Genehmigungsverfahrens für den Flugtag von Ramstein Aussagen treffen konnten, juristische Sachverständige zu hören, um Aufschluß über die wesentlichen Rechtsgrundlagen für Flugveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland unter Einbeziehung der Rechte der alliierten Streitkräfte, der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten für die Genehmigung und Durchführung von Flugtagen der NATO-Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland und der Praxis der bisherigen Genehmigungsverfahren zu erhalten. Die wesentlichen Inhalte dieser Anhörungen und die Rechtsauffassungen der Sachverständigen sind im Sachverhaltsteil des Ausschußberichtes wiedergegeben.

1. Das Ergebnis der Beweisaufnahme nach Anhörung der juristischen Sachverständigen zur Rechtslage

Die vor dem Untersuchungsausschuß angehörten Sachverständigen haben unterschiedliche Rechtsauffassungen zu der Frage vertreten, ob der Bundesminister der Verteidigung die Genehmigungszuständigkeit gemäß § 24 LuftVG auch für Flugveranstaltungen alliierter Truppen auf den ihnen überlassenen Liegenschaften habe. Soweit dies bejaht wird, differieren die Auffassungen zu den Fragen, welche Prüfungsrechte und -pflichten der Bundesminister der Verteidigung im Rahmen seiner Genehmigungszuständigkeit für alliierte Veranstaltungen hat. Selbst die materiellen Kriterien, an denen sich die Genehmigungsentscheidung auszurichten hat, insbesondere die Anwendbarkeit nationaler flugbetrieblicher Bestimmungen und das Recht zu weiteren, über die Bestimmungen des STANAG 3533 hinausgehenden Auflagen werden unterschiedlich beurteilt. Unterschiedliche Vorstellungen bestehen ebenfalls hinsichtlich der Frage der Durchführungskontrolle.

Zum Verhältnis, in dem diese Aspekte zueinander stehen, ist folgendes zu bemerken:

Ob der Bundesminister der Verteidigung auf eine beabsichtigte alliierte Flugveranstaltung überhaupt auf rechtlichem Wege Einfluß nehmen kann, hängt von der Beantwortung der Frage nach seiner Genehmigungszuständigkeit ab; nur wenn der Genehmigungsvorbehalt des § 24 LuftVG auch für Flugveranstaltungen der Stationierungsstreitkräfte gilt und hierfür die Zuständigkeit des Bundesministers der Verteidigung besteht, kann das Recht beansprucht werden, über das Vorhaben zu entscheiden.

Welche praktischen Konsequenzen eine solche Genehmigungszuständigkeit hat, hängt im wesentlichen von den Kompetenzen bei der Wahrnehmung dieser Zuständigkeit ab; die rechtlichen Einflußmöglichkeiten sind um so größer, je umfassender die Behörde bei der Beurteilung der Gefahrenlage an bestimmte Einzelkriterien gebunden ist und je ungebundener sie sich vergewissern kann, ob die Planung diesen Kriterien entspricht und ob diese dann auch in der praktischen Umsetzung eingehalten werden.

Nach Auffassung der SPD-Fraktion steht, wie bereits dargelegt, fest, daß der Verteidigungsminister die Genehmigungszuständigkeit auch für alliierte Flugveranstaltungen gem. § 24 LuftVG in Verbindung mit 30 Abs. 2 LuftVG hat. Diese Kompetenz wird nicht durch die Sonderrechte der Stationierungstruppen auf und über ihren Liegenschaften sowie zur Ausübung von Manövern und Übungen im Luftraum beschränkt; dies ergibt sich bereits daraus, daß Flugveranstaltungen nicht zur befriedigenden Erfüllung von Verteidigungspflichten notwendig sind und durch Anwesenheit zahlreicher Bürger der Bundesrepublik Deutschland nationale Belange erheblich berührt werden.

Die SPD-Fraktion geht weiterhin davon aus, daß die oben beschriebenen Rechte und Pflichten der Genehmigungsbehörde in gleicher Weise für alliierte Flugveranstaltungen gelten. Dementsprechend war der Bundesminister der Verteidigung im Rahmen seiner Genehmigungszuständigkeit berechtigt und verpflichtet, sich davon zu vergewissern, daß die beantragte Flugveranstaltung einschließlich der vorgesehenen Vorführprogramme keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit, insbesondere das Leben und die Unversehrtheit der Zuschauer, beinhaltete. Dies erfordert eine konkrete Gefahrenprognose. Die materiellen Kriterien, an denen sich die konkrete Gefahrenprognose auszurichten hat, umfassen (mindestens) alle Sicherheitsanforderungen, die in den nationalen Vorschriften über Flugveranstaltungen, insbesondere denen der Bundeswehr Ausdruck gefunden haben. Hierzu gehört auch die Sicherstellung ausreichender Vorkehrungen für einen größeren Unglücksfall. Insbesondere die Gefahrenmomente, die erst bei der

konkreten Ausgestaltung des Vorhabens erkennbar werden, erfordern darüber hinaus eine Kontrolle der Durchführung durch die Genehmigungsbehörde.

Die Auffassung des Bundesministers der Verteidigung, STANAG 3533 ersetze die Gefahrenprognose und mache eine Einzelfallprüfung unzulässig, entspricht diesem Gesetzesaufrag in keiner Weise. Weder entspricht dies dem Sinn des STANAG noch können derartige Schlußfolgerungen aus der Zuweisung von Verantwortlichkeiten an den Gesamtleiter gezogen werden. Das STANAG regelt nicht das Verhältnis zwischen Aufenthalts- und Stationierungsstaat, sondern gibt lediglich die Mindestforderungen wieder, die der Veranstalter zu erfüllen hat. Darüber hinaus wäre die Annahme einer Genehmigungszuständigkeit ohne das Recht, den zu genehmigenden Sachverhalt zu prüfen, widersinnig; die Genehmigungspflicht würde dadurch in ihrer Bedeutung nicht über eine bloße Mitteilungspflicht hinausgehen. Die eigentliche Zielsetzung eines Genehmigungsvorbehalts, die Entscheidung von dem unmittelbar Handelnden vor Ort zu einer Stelle mit größerer Distanz zu dem Vorhaben zu verlagern, würde so völlig aufgehoben.

Auch die Einschränkungen hinsichtlich einer Kontrolle der Durchführung der Flugveranstaltung, die der Sachverständige Prof. Dr. Klein aus dem Kooperationsprinzip ableitet, ist für die SPD-Fraktion in diesem Zusammenhang nicht hinnehmbar.Eine solche Prüfung „vor Ort" wie etwa die Teilnahme an einer Generalprobe läßt die — selbstverständliche — Verantwortlichkeit des Veranstalters unberührt; sie ist kein Ausdruck von mangelndem Vertrauen, sondern beruht letztlich darauf, daß bestimmte Gefahren unter Umständen erst anhand der unmittelbaren Anschauung der konkreten Gegebenheiten vor Ort beurteilt werden können.

Die unterschiedlichen Rechtsauffassungen zu den genannten Fragen beruhen wesentlich auf der Auslegung völkerrechtlicher Verträge — dem NATO-Truppenstatut, dem Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut und dem STANAG 3533 — sowie zum Teil dem beiderseitigen Verständnis von der bisherigen Verfahrenspraxis; sie beruhen allerdings in erster Linie und vor allem darauf, daß der Bundesminister der Verteidigung mit den NATO-Bündnispartnern Standardisierungsabkommen abschloß und dabei nicht berücksichtigte, daß er darüber hinaus für die Truppen der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Bündnispartner in jedem Fall das deutsche öffentliche Recht hätte durchsetzen müssen.

Für die Auslegung von Verträgen und für Schlußfolgerungen aus einer Verfahrensübung sind die Auffassungen beider Seiten von Bedeutung. Über das Verständnis der Stationierungsstreitkräfte zu den angesprochenen Fragen kann nach dem Ergebnis des Untersuchungsverfahrens keine eindeutige Feststellungen getroffen werden; auch auf die Rechtsauffassung der USAFE kann nur aufgrund einiger Indizien geschlossen werden.

Aus dieser Sachlage ergeben sich folgende Konsequenzen: Das Rechtsverständnis der Bündnispartner über die Genehmigungspflicht ihrer Flugveranstaltungen im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland muß für die Zukunft in aller Eindeutigkeit geklärt werden; hiervon hängt wesentlich ab, auf welchem Wege das Ziel zu verwirklichen ist, künftig über das Ob und gegebenenfalls das Wie aller Flugveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland ausschließlich, kompetent und einheitlich zu entscheiden.

Um die Verantwortlichkeiten der Vergangenheit zu bewerten, ist diese Frage dagegen nicht von entscheidender Bedeutung. Wie immer das Verständnis der USAFE bzw. der 316. Air-Division von der bundesdeutschen Rechtslage wie von der rechtlichen Bedeutung des praktizierten Verfahrens gewesen sein mag: Die US-Seite mußte davon ausgehen, daß die zuständige bundesdeutsche Stelle, der Bundesminister der Verteidigung, keinerlei Erwartungen an Verfahren oder Sicherheitsbestimmungen stellte, die über die entsprechend GAFO 1/84 seit Jahren geübte Praxis oder über die Einhaltung des STANAG 3533 hinausgingen. Diese Praxis war offenbar seit Jahren vom Bundesminister der Verteidigung widerspruchslos akzeptiert worden; durch die Teilnahme der Luftwaffe an den US-Flugveranstaltungen und auch durch öffentliche Aufforderungen zum Besuch dieses Tages der offenen Tür durch die Bundesregierung und die Landesregierung Rheinland-Pfalz konnte darüber hinaus auch darauf geschlossen werden, daß keinerlei Vorbehalte gegen diese Praxis bestanden.

Selbst wenn die USAFE in der Vergangenheit tatsächlich die Auffassung vertreten haben sollte, nach juristischen Grundsätzen unterlägen sie nicht der Genehmigungskompetenz des Bundesministers der Verteidigung gem. §§ 24, 30 LuftVG, oder es bestünde kein Prüfungs- und Kontrollrecht der Genehmigungsbehörde im Sinne einer konkreten Gefahrenprognose einschließlich der Prüfung der beabsichtigten Flugmanöver, oder es dürften ihr keine strengeren Sicherheitsvorkehrungen als die im STANAG enthaltenen auferlegt werden, hätte dies den Bundesminister der Verteidigung keineswegs aus seiner Verantwortung als zuständige bundesdeutsche Luftfahrtbehörde entlassen: er hätte den in den maßgeblichen bundesdeutschen Rechtsvorschriften zum Ausdruck kommenden Sicherheitsbelangen in der Sache auf jeden Fall Geltung verschaffen müssen, sei es durch überzeugende Darlegung von entsprechenden Rechtspositionen, sei es im Wege politischer Einflußnahme.

Die Genehmigungspflicht, die das Luftverkehrsgesetz für öffentliche Flugveranstaltungen vorsieht, ist kein Selbstzweck und keine bloße Formalität. Die Prüfung und die Entscheidung durch eine Behörde soll gewährleisten, daß neben dem Veranstalter eine weitere Stelle, die zu dem Vorhaben in der Regel etwas mehr Distanz hat als der Veranstalter und mögliche Gefahren deswegen möglicherweise etwas kritischer und unbeeinflußter von Sachzwängen beurteilen kann, das Vorhaben einer eingehenden Gefahrenprognose unterzieht. Die Genehmigungskompetenz gem. § 24 LuftVG beinhaltet auch, die maßgeblichen Bestimmungen (zunächst) verbindlich auszulegen, rechtliche und tatsächliche Zweifelsfragen zu entscheiden und Lücken in den Vorschriften durch eigene Regelungen zu ergänzen. Das Bestehen detaillierter Vorschriften sowie die Sachkunde und Zuverlässigkeit

des Veranstalters können das Genehmigungsverfahren erleichtern, machen eine konkrete Einzelfallprüfung jedoch nicht entbehrlich. Auch die Vorschriften in der LuftVO über Kunstflug über Menschenansammlungen oder unterhalb von 400 Metern Höhe sowie die in der ZDv enthaltene Festlegung von Mindesthöhen stellen Grundentscheidungen über die Vertretbarkeit bestimmter typischer Risiken dar. Die Vorschriften über die notwendigen Vorkehrungen für einen größeren Unglücksfall bringen zum Ausdruck, welche Anforderungen an diesen Aspekt der öffentlichen Sicherheit zu stellen sind.

Seitens des Bundesministers der Verteidigung ist im Untersuchungsverfahren von keinem der befragten Zeugen einschließlich der Funktionsträger in der Leitungsebene berichtet worden, daß sich die US-Seite in der Vergangenheit gegenüber deutschen Wünschen hinsichtlich des Verfahrens oder der materiellen Sicherheitsbestimmungen für öffentliche Flugveranstaltungen ablehnend verhalten hätte. Auch abgesehen von dieser stets hervorgehobenen kooperativen Haltung der US-Seite ist es (auch im Hinblick auf entsprechende Reaktionen in der Öffentlichkeit) schlicht nicht vorstellbar, daß sich die Bündnispartner bei öffentlichen Veranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland, an denen erfahrungsgemäß mehrere hunderttausend Bürger einschließlich vieler Kinder und Jugendlicher teilnehmen, über die von deutscher Seite geäußerten Sicherheitsvorstellungen hinwegsetzen würden.

Dies gilt in besonderer Weise im Hinblick auf die Festlegung von Mindesthöhen; da diese auch in der US-Vorschrift AF Reg 60-18 für Veranstaltungen auf dem US-Kontinent vorgeschrieben sind, wäre ein diesbezügliches Verlangen von deutscher Seite mit großer Wahrscheinlichkeit nicht auf Unverständnis gestoßen. Auch die Vorstellung, daß durch die Verlagerung einer Entscheidung vom Veranstalter auf eine Behörde ein höheres Maß an Sicherheit erzielt werden kann, ist dem amerikanischen Rechtsdenken in keiner Weise fremd; z. B. muß nach der AF Reg 60-18 im Bereich des US-Kontinents für Flüge auf die Zuschauer zu eine spezielle und gesonderte Genehmigung der zuständigen US-amerikanischen Behörde eingeholt werden.

Zusammenfassende Wertung

Die in § 24 LuftVG der Genehmigungsbehörde auferlegten Rechte und Pflichten gelten für deutsche wie für alliierte Flugveranstaltungen. Sie erfordern eine konkrete Gefahrenprognose bei der Genehmigungsbehörde, deren materielle Kriterien sich insbesondere an den für Flugveranstaltungen für Bundeswehr geltenden Bestimmungen auszurichten haben.

Die unterschiedlichen Auffassungen der juristischen Sachverständigen zur Rechtslage beruhen im wesentlichen auf der Auslegung völkerrechtlicher Verträge. Soweit der Bundesminister der Verteidigung aus völkerrechtlichen Gründen eine einseitige Regelung gegenüber den Bündnispartnern für unzulässig gehalten haben sollte, enthebt ihn dies keinesfalls von der politischen Verpflichtung, im Verhandlungswege den Sicherheitsanforderungen des deutschen Luftverkehrsrechts Geltung zu verschaffen.

2. Der Standpunkt des Bundesministers der Verteidigung zur Rechtslage

Bei der politischen Bewertung der vom Bundesminister der Verteidigung vertretenen Rechtsauffassung spricht alles dafür, daß diese Rechtsauffassung auch durch die Situation nach der Katastrophe von Ramstein geprägt wurde; insofern sind auch die Konsequenzen aufzuführen, die sich aus den in Betracht kommenden Rechtsauffassungen ergeben hätten.

Hätte Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz beispielsweise die Rechtsauffassung des Sachverständigen Prof. Dr. Schröder vertreten, daß die Veranstaltung von öffentlichen Flugvorführungen von den Sonderrechten des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut umfaßt sei, die die alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland im Luftraum über ihren Liegenschaften und im Rahmen ihres Manöver- und Übungsrechts haben, wäre er dadurch zwar von Verantwortung entlastet. Zugleich hätte damit jedoch eingestanden werden müssen, daß die deutschen Hoheitsrechte gegenüber den Bündnisstreitkräften auch außerhalb verteidigungspolitischer Notwendigkeiten in einem weitreichenden Umfang eingeschränkt sind. Dies hätte die bereits im Vorfeld der Arbeiten des Untersuchungsausschusses begonnene Diskussion um die tatsächliche Souveränität der Bundesrepublik Deutschland argumentativ bestätigt und verstärkt öffentliche Proteste ausgelöst. Die bereits in anderem Zusammenhang immer wieder erhobenen Forderungen nach der Überprüfung der Truppenstationierungsverträge hätte eine neue Grundlage erhalten und somit insbesondere die deutsch-amerikanischen Beziehungen belastet.

Gerade Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz war in der Öffentlichkeit nach dem 8. September 1988 auch mit seiner Reputation als Staatsrechtslehrer immer wieder dem Eindruck entgegengetreten, die Katastrophe von Ramstein habe deshalb eintreten können, weil die Bundesrepublik Deutschland keine Prüfungs- und Genehmigungskompetenz für diese Flugveranstaltung gehabt hätte. Wäre demgegenüber entsprechend der Rechtsauffassung von Dr. Deiseroth das Verhalten des Bundesministers der Verteidigung im Zusammenhang mit der Genehmigung des Flugtages von Ramstein ausschließlich nach deutschem Recht zu bewerten gewesen, dann hätte sich die Frage einer Amtspflichtverletzung des Bundesministers der Verteidigung als Genehmigungsbehörde gestellt.

Demgegenüber sollten durch die dargestellte Rechtsauffassung des Bundesministers der Verteidigung die Stationierungsverträge aus der Diskussion herausgehalten und zugleich die Konsequenzen vermieden werden, die sich aus einer uneingeschränkten Anwendung des deutschen Rechts auf den Genehmigungsinhalt der Flugveranstaltung von Ramstein ergeben hätten. Formal wäre die Geltung des deutschen Rechts bejaht worden; die nach ihm zwingend vorgeschriebenen und behördlichen Prüfungs- und Genehmigungspflichten wären indessen durch ein Standar-

disierungsabkommen letztlich dem Durchführenden einer Veranstaltung überlassen worden. Das Genehmigungsrecht und die Fürsorgepflicht nach deutschem Luftverkehrsrecht wären damit allerdings ihrer Substanz beraubt und zu einer Farce verkommen.

Wie auch viele andere verwaltungsrechtliche Verfahrensweisen zwischen dem Bundesminister der Verteidigung und den Bündnisstreitkräften in der Vergangenheit deutlich erwiesen haben, ist es nicht ausgeschlossen, daß der geschilderte Rechtsstandpunkt auch früher im Bundesministerium der Verteidigung vertreten wurde. So ist es im Verhältnis zu den Bündnisstreitkräften keinesfalls eine Seltenheit, daß deutsche Rechtszuständigkeiten zwar verbal bejaht, praktisch jedoch zur Vermeidung eventueller Konflikte nicht ausgefüllt werden. Wie problematisch eine derartige Praxis ist, zeigt sich insbesondere dann, wenn sich — wie hier — die Frage nach der Verantwortung stellt.

Zusammenfassende Wertung

Der Standpunkt des Bundesministers der Verteidigung zur Rechtslage ist sowohl unzutreffend als auch rechtspolitisch problematisch, da Hoheitsrechte zwar verbal behauptet, praktisch jedoch nicht wahrgenommen werden.

3. Erkenntnisse zum Genehmigungsverfahren aufgrund der beigezogenen Akten des Bundesministers der Verteidigung

Wie bereits dargelegt, gab es keinen ausdrücklichen Antrag auf Genehmigung, keine Unterlagen über erfolgte Prüfungen und keinen Genehmigungsbescheid. Weil vom Bundesminister der Verteidigung behauptet worden war, daß das Genehmigungsverfahren gem. § 24 LuftVG in den in GAFO 1/84 festgelegten Verfahren zur Anmeldung, Koordinierung und Genehmigung von Vorhaben im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland sowie in der Genehmigung des Jahresprogramms der Luftwaffe für die Öffentlichkeit enthalten sei, wurden die diesbezüglichen Unterlagen auch daraufhin untersucht, welche Aufschlüsse sich aus ihnen für das Ob und das Wie eines Genehmigungsverfahrens für den Flugtag von Ramstein ergeben könnten.

Beim „Genehmigungs"-Referat Fü L III 4 lagen die in diesem Verfahren entstandenen Unterlagen nicht vor. Auch im Luftwaffenamt waren sie — mit Ausnahme der handschriftlichen Aufzeichnungen von Oberstleutnant Kroll — offensichtlich nicht in Form eines Aktenvorgangs „Ramstein" zusammengefaßt. Schriftlich war demgegenüber das Verfahren zur Genehmigung des Jahresprogramms der Luftwaffe für die Öffentlichkeitsarbeit, auch bei der Mitwirkung an Flugveranstaltungen der Bündnisstreitkräfte.

Mit Bescheid vom 8. April 1989 hatte, wie bereits ebenfalls oben geschildert, das Referat Fü L III 3 die Teilnahme von Luftfahrtzeugen der Bundeswehr für Flugtage alliierter Streitkräfte genehmigt. Dieser Bescheid war die einzige schriftliche Unterlage des Bundesministers der Verteidigung, aus dem die Zustimmung zu einem Teilaspekt von öffentlichen Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte herausgelesen werden konnte. Aus ihm hätte folglich möglicherweise dann eine „konkludente", „pauschale" und „stufenweise" Genehmigung herausgelesen werden können, wenn er nicht an einen unzuständigen Adressaten gerichtet gewesen wäre. Das Schreiben war an das Luftflottenkommando gerichtet, das allerdings nach GAFO 1/84 keinerlei Funktion in dem dort geregelten Anmeldeverfahren hatte. Die Fiktion einer luftverkehrsrechtlichen Genehmigung der Flugveranstaltung von Ramstein unter dem 8. April 1988, die der Inspekteur der Luftwaffe noch in seiner Pressekonferenz vom 13. September 1989 als das maßgebliche Datum aufrecht erhalten hatte, war fallengelassen worden, weil spätestens die Staatsanwaltschaft Zweibrücken den unter diesem Datum als angeblichen Genehmigungsbescheid ergangenen Schriftsatz des Führungsstabs der Luftwaffe als offenkundig rechtsfehlerhaft verworfen hätte. Zu dieser Erkenntnis kamen die mit der „Nachprüfung" des Genehmigungsverfahrens betrauten Bearbeiter im Bundesministerium der Verteidigung jedoch erst weit nach dem 19. September 1988, nämlich erstmals aktenkundig im Schreiben des Bundesministers der Verteidigung — VR II 7 — vom 12. Oktober 1988 an den Leitenden Oberstaatsanwalt beim Landgericht Zweibrücken.

Zusammenfassende Wertung

Weder im Bundesministerium der Verteidigung noch im Luftwaffenamt existierten irgendwelche schriftlichen Vorgänge, die auf ein Genehmigungsverfahren gem. § 24 LuftVG hätten schließen lassen können, das auch nur andeutungsweise dem in § 9ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren entspricht.

4. Die übliche Verfahrenspraxis

Die im Sachverhaltsteil bewußt sehr ausführlich gehaltene Darstellung der Zeugenaussagen zur üblichen Verfahrenspraxis bei der Anmeldung öffentlicher Flugveranstaltungen der Bündnisstreitkräfte belegt, daß es beim Bundesminister der Verteidigung auch früher kein Verwaltungsverfahren gegeben hat, das den formalen und inhaltlichen Anforderungen des § 24 LuftVG gerecht geworden wäre. Dies läßt sich aus mehreren Einzelaspekten der üblichen Verfahrensweise belegen.

Zunächst ist hervorzuheben, daß im „Genehmigungs"-Referat FüL III 4 sowohl öffentliche als auch nichtöffentliche Flugveranstaltungen der Bündnispartner unterschiedslos entsprechend GAFO 1/84 behandelt wurden. Unterschiedslos wurden nach § 24 LuftVG genehmigungspflichtige, weil öffentliche Flugveranstaltungen mit nicht genehmigungspflichtigen weil nichtöffentlichen Flugveranstaltungen gleichgesetzt. Es gab weder unterschiedliche Verwaltungsabläufe, noch unterschied sich der Prüfungsumfang des Bearbeiters bei beiden Arten von Flugveranstaltungen.

Der schwerwiegendste Verfahrensmangel des Genehmigungsverfahrens für öffentliche Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte ist darin zu sehen, daß, anders als in Nr. 217 der ZDv 44/31 für öffentliche Flugveranstaltungen der Bundeswehr, weder die Vorlage eines Rahmenplanes der Flugveranstaltung noch eines Vorführungsprogramms gefordert wird. Für die Bundeswehr schreibt die ZDv 44/31 in Nr. 215 die Erstellung eines Rahmenplans bei öffentlichen Flugveranstaltungen vor, der vom Gesamtleiter zu erstellen ist und neben dem Veranstalter, Ort und Datum, Beginn und Ende der Flugveranstaltung, Name, Dienstgrad, Dienststelle und Telefonnummer des Gesamtleiters, den für die Vorführung voraussichtlich benötigten und zu schützenden Luftraum das vorläufige Vorführungsprogramm mit folgenden Angaben enthalten muß:

- Teilnehmer (Verband, Einheit, sonstiges);
- voraussichtliche Anzahl, Art und Muster der Luftfahrzeuge;
- Art und Ablauf der einzelnen Flugvorführungen und/oder Fallschirmsprungvorführungen mit Angabe über voraussichtliche Zeitdauer und geforderte Mindestflughöhe;
- sonstige Vorführungen;
- wahrscheinliche Abmessungen der Zuschauerbereiche;
- wahrscheinliche Richtung der durchzuführenden Flugmanöver.

Auf der Grundlage derartiger Angaben wäre eine Prüfung und Genehmigung einer Flugveranstaltung möglich gewesen, die dem gesetzlichen Gebot des § 24 LuftVG zum Schutz und zur Sicherheit der Zuschauer weitgehend entsprochen hätte. In Nr. 15 und 16 der GAFO 1/84 ist demgegenüber von den alliierten Streitkräften in der Bundesrepublik Deutschland lediglich die Angabe des Ortes und des Datums der öffentlichen Flugveranstaltung und darüber hinaus keine weitere Angabe gefordert. Diese Angaben sowie der gesondert geforderte Antrag auf Herausgabe eines Warnhinweises für Luftfahrer (NOTAM) waren lediglich geeignet, flugbetriebliche Maßnahmen zur Regelung und Koordinierung der Luftraumstruktur zu treffen und eine Ausnahme vom Flugverbot an Wochenenden oder dem Vorführungsverbot über Ballungsgebieten zu erteilen. Mit einem Genehmigungsverfahren gemäß § 24 LuftVG hatte dieses Mitteilungs- und Anmeldeverfahren indessen nichts zu tun.

Ein Vergleich der Vorschriften nach ZDv 44/31 und nach GAFO 1/84 belegt darüber hinaus, daß es, wie auch in der Definition der Zweckbestimmung der GAFO 1/84 zum Ausdruck kommt, nicht beabsichtigt war, ein Genehmigungsverfahren für öffentliche Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland vorzuschreiben, das den Anforderungen des § 24 LuftVG genügt hätte. Hieran vermag auch der Hinweis auf das STANAG 3533 nichts zu ändern, wie dies die aus dem Bereich der Luftwaffe vernommenen Zeugen geäußert haben. Gerade die Aussagen von Oberst a. D. Purucker und Oberstleutnant Schöllhorn belegen im Gegenteil, daß eine inhaltliche Prüfung von Flugveranstaltungen im Referat FüL III 4 weder beabsichtigt war noch tatsächlich stattfand.

Wie bereits oben näher dargelegt, wurden in der ZDv 44/31 neben den völkerrechtlich vereinbarten Sicherheitsbestimmungen des STANAG 3533 zusätzlich bestimmte Sicherheitsauflagen der Luftverkehrsordnung eingearbeitet. Die GAFO 1/84 enthält jedoch weder die Sicherheitsauflagen des STANAG 3533 noch die der Luftverkehrsordnung, sondern beinhaltet lediglich flugbetriebliche Regelungsfunktionen zur Koordinierung des Luftraumes der Bundesrepublik Deutschland und zur Befreiung von Flugverboten an Wochenenden und Feiertagen.

Die sachliche Richtigkeit der Auffassung, daß es für alliierte Flugveranstaltungen beim Bundesminister der Verteidigung auch in der Vergangenheit kein Genehmigungsverfahren gegeben hat, das den Erfordernissen des § 24 LuftVG entsprochen hätte und auch nur andeutungsweise dem Verfahren angenähert worden wäre, das für die Bundeswehr gemäß ZDv 44/31 vorgeschrieben ist, wird auch aus den Vernehmungen der im Bundesministerium der Verteidigung mit den Rechtsfragen zum Genehmigungsverfahren befaßten Beamten einerseits und den für die Genehmigung zuständigen Soldaten andererseits deutlich. So beantwortete der für Luftverkehrsrecht im Bundesministerium der Verteidigung zuständige Referatsleiter VR II 5, Regierungsdirektor Dr. Böhringer, die Frage, ob bei einer luftverkehrsrechtlichen Genehmigung der beurteilungserhebliche Sachverhalt vorliegen müsse, wie folgt:

> Die Frage sei doch: Wenn er genehmigen wolle, müsse er in dem von ihm dargelegten Umfang wissen, was passiert.

Er hat sodann auf Vorhalt präzisiert:

> „Das, was ich genehmigen will, muß ich als Sachverhalt kennen".

Auch aus den bereits oben zitierten Ausführungen des Leiters des Völkerrechtsreferates VR II 8 im Bundesministerium der Verteidigung, Ministerialrat Dr. Fleck, vor dem Untersuchungsausschuß zum Inhalt des Genehmigungsverfahrens ergibt sich eindeutig, daß auch der Bundesminister der Verteidigung als Genehmigungsbehörde bei öffentlichen Flugveranstaltungen alliierter Streitkräfte eine Gefahrenprognose anzustellen hat, bevor er die Genehmigung erteilt. Dr. Fleck hat bezeichnenderweise die Zusatzfrage, ob das STANAG 3533 die deutschen Vorschriften zugunsten der Sicherheit der Zuschauer ersetze, wie folgt beantwortet:

> Er würde sich als Völkerrechtler dagegen sträuben, daß ein internationaler Vertrag deutsche nationale Vorschriften implementiert. Es erleichtere jedoch die Einhaltung dieser geltenden Vorschrift.

Die bereits mehrfach zitierte Aussage des Abteilungsleiters Verwaltung und Recht im Bundesministerium der Verteidigung, Ministerialdirektor Hildebrandt,

> hier (in der Bundesrepublik Deutschland) werde nach deutschem Recht geflogen — die Sicherheits-

bestimmungen hätten sich nach deutschem Recht zu richten,

ergänzen und bestätigen die rechtliche Richtigkeit dieser Aussagen. Auch vor diesem Hintergrund bekommt die bereits zitierte Fassungslosigkeit von Ministerialdirektor Hildebrandt, als er im Führungsstab der Luftwaffe nach Vorgängen zum Genehmigungsverfahren für den Flugtag von Ramstein suchte und nichts vorfand, ihr eigenes Gewicht.

Nunmehr behaupten CDU/CSU und FDP: „Vorbereitungen und Durchführungen der Veranstaltung in Ramstein erfolgten auf der Grundlage verschärfter Sicherheitsvorschriften der in Europa stationierten Luftstreitkräfte (USAFE) und sind in keiner Weise zu beanstanden". Weiter wird ausgeführt, die Generalprobe am 27. August 1988 habe die „Erprobung und Genehmigung der einzelnen Flugvorführungen nach den Sicherheitsvorschriften des STANAG 3533 sowie der AF Reg 60-18 zum Ziel" gehabt. Genau diese amerikanischen Vorschriften sind jedoch unbeschadet ihrer Anwendbarkeit, soweit sie deutsches Recht im Sinne eines Zugewinns an Sicherheit verschärfen, nicht geltendes Recht auf dem Boden der Bundesrepublik Deutschland. In der Bundesrepublik Deutschland gilt ausschließlich deutsches Recht für alliierte Luftfahrtveranstaltungen, das durchzusetzen ist.

Auch die Anmerkung der Koalitionsfraktionen, es sei wünschenswert, „daß durch die Weisung für die Luftwaffe Nr. 3301 über die Vorschriften der ZDv 44/31 hinaus weitere Kontrollschritte in den Planungsprozeß des militärischen Veranstalters eingebaut sind", beweist, daß deutsches Recht (für die Genehmigung deutscher Flugtage) schon heute, aus gutem Grund, erheblich über die Vorschriften des STANAG 3533 hinausgeht. Wer dieses deutsche Recht in seiner schärfsten Form so heraushebt, ist unglaubwürdig, wenn er andererseits das STANAG 3533 für die Genehmigung alliierter Flugtage für ausreichend hält.

Gerade weil selbst in der für die rechtliche Bewertung und Kontrolle aller Vorgänge im Bundesministerium der Verteidigung zuständigen Abteilung Verwaltung und Recht die Anforderungen, die an ein Genehmigungsverfahren zu stellen sind, durchaus richtig und zutreffend beurteilt wurden, war es für die SPD-Fraktion um so erstaunlicher, daß offenkundig die im für die militärische Luftverkehrsverwaltung zuständigen Führungsstab der Luftwaffe verantwortlichen Soldaten die rechtliche und inhaltliche Tragweite und Bedeutung einer Genehmigung nach § 24 LuftVG verkannten. So haben sowohl der verantwortliche Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Jungkurth, als auch die ihm unterstellten Stabsoffiziere, wie der Stabsabteilungsleiter Fü L III, Oberst i.G. Vogler, und der damals für die Genehmigung zuständige Referatsleiter Fü L III 4, Oberst a.D. Purucker, in ihren Aussagen mehrfach betont, daß sie den Prüfungsumfang zur Genehmigung eines öffentlichen Flugtages von alliierten Streitkräften in der Bundesrepublik Deutschland als abgeschlossen angesehen hätten, wenn sie auf der Grundlage des Datums und des Ortes eines derartigen Flugtages hätten nachprüfen können, ob Änderungen für die Luftraumstruktur erforderlich seien, die Befreiung vom Wochenendflugverbot erteilt werden müsse und das Verbot von Flugvorführungen über Ballungsgebieten berücksichtigt sei. Keiner dieser zwar rechtsunkundigen, jedoch in der Genehmigungsverantwortung stehenden Zeugen konnten schlüssig erklären, warum gerade für die Bundeswehr wesentlich detailliertere Anforderungen an die Genehmigungsvorhaben gestellt würden als bei den alliierten Streitkräften. Selbst noch in ihren Anhörungen vor dem Untersuchungsausschuß konnte keiner dieser Zeugen zur Einsicht gelangen, daß ein luftverkehrsrechtliches Genehmigungsverfahren dann zur Verfahrenshülse und Farce wird, wenn als Genehmigungsgrundlage nichts weiter vorliegt als das Datum und der Ort einer öffentlichen Flugveranstaltung.

Der damalige Leiter des Referates Fü L III 4, Oberst a. D. Purucker, hat die Zuständigkeiten des Referates Fü L III 4 für die Genehmigung einer alliierten Flugveranstaltung gemäß § 24 LuftVG wie folgt beschrieben:

> Der Hauptgrund für die unterschiedliche Behandlung von öffentlichen Flugveranstaltungen der deutschen Streitkräfte einerseits und der alliierten Streitkräfte andererseits liege darin, daß eine Veranstaltung in Nörvenich eine Veranstaltung der deutschen Luftwaffe sei und Bestimmungen der deutschen Luftwaffe zusätzlich über das STANAG hinausgreifen. Das seien nationale Weisungen, nationale Befehle. Solche Weisungen existierten natürlich nicht für die Flugtage der Aliierten auf unserem Boden. Für Flugtage der Alliierten auf unserem Boden sei unsere Zuständigkeit nur darin zu sehen, daß wir darüber zu entscheiden hätten, ob ein Flugbetrieb an einem Wochenende durchgeführt werden darf, daß wir darüber hinaus prüfen, ob ein Flugbetrieb über Ballungsgebieten durchgeführt wird und damit entgegen der Weisung des Ministers aus dem Jahr 1983 liefe, und zum dritten, daß die Bestimmungen des STANAG tatsächlich greifen.

Die Prüfungspflicht für die Flugprogramme der Veranstalter hat er auf Vorhalt wie folgt präzisiert:

> Der Veranstalter sei verantwortlich für das Programm, d. h. für die Sicherheitsbestimmungen im Rahmen dieses Programms. Wenn der Veranstalter — davon ginge er aus — den Bestimmungen des STANAG Rechnung trage, wozu er völkerrechtlich verpflichtet sei, weil dies ein völkerrechtlich geltendes Abkommen sei, dann sei damit auch unsere Genehmigungs- und Prüfungspflicht (d. h. die von Fü L III 4) erfüllt.

Aufgrund dieser Aussagen ist erwiesen, daß im Referat Fü L III 4 bei Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland keine auch nur ansatzweise inhaltliche Prüfung der Veranstaltungsprogramme stattfand. Folglich war auch nicht möglich, die Regelungslücken zwischen STANAG 3533 einerseits und ZDv 44/31 andererseits in Form einer Auflage zum Genehmigungsbescheid gegenüber den jeweiligen Veranstaltern zu erlassen. Ein Genehmigungsverfahren, das auch unter den obengenannten Einschränkungen den Anforderungen des § 24 LuftVG genügt hätte, wurde beim Referat Fü L III 4 jedenfalls für öffentliche Flugveranstaltungen nicht durchgeführt. Zweifelhaft, allerdings nicht

belegbar erwiesen ist darüber hinaus, ob es nach der Praxis und der Aufgabenstellung des Referates überhaupt beabsichtigt war, dort jemals eine solche Genehmigung zu erteilen.

All dies belegt eindeutig, daß der im Bundesministerium der Verteidigung als Luftaufsichtsbehörde zuständige Führungsstab der Luftwaffe seiner Genehmigungsverantwortung, die dem Bundesminister der Verteidigung nach § 24 LuftVG aufgegeben ist, auch nicht ansatzweise nachgekommen ist. Dies beweist zugleich eine empfindliche organisatorische Schwäche im Bundesministerium der Verteidigung zumindest insoweit, als es als Bundesbehörde der militärischen Luftaufsicht tätig wird. Oberst a. D. Purucker, der nach seinen Angaben das Referat Fü L III 4 immerhin vom 1.1.1985 an geleitet hatte, verneinte in diesem Zusammenhang eindeutig die Frage, ob es jemals zwischen seinem Referat und der Abteilung Verwaltung und Recht Gespräche über ein Genehmigungsverfahren gemäß § 24 LuftVG gegeben habe.

Die Aufgabentrennung zwischen den ministeriellen Abteilungen Verwaltung und Recht und dem Führungsstab der Luftwaffe hat der Abteilungsleiter Verwaltung und Recht im Bundesministerium der Verteidigung, Ministerialdirektor Hildebrandt, wie folgt beschrieben:

> Seine Referate, wie das Luftrechtsreferat (VR II 5) und das Völkerrechtsreferat (VR II 8) seien als rechtsaufsichtsführende den Referaten des Führungsstabes der Luftwaffe nicht übergeordnet, sondern gleichgeordnet. Wenn die Abteilung Verwaltung und Recht eine den Flugbetrieb betreffende Frage hätte, die nicht beantwortet werden könne, dann fragten sie Fü L und umgekehrt: Wenn der Fü L eine Rechtsfrage hätte, die er selbst nicht beantworten könne, dann frage er die Abteilung VR.

Ganz offensichtlich hatten bei der üblichen Verfahrenspraxis zur Genehmigung alliierter Flugveranstaltungen weder ein Bearbeiter aus dem Führungsstab der Luftwaffe eine Rechtsfrage noch ein rechtskundiger Bearbeiter aus der Abteilung Verwaltung und Recht eine praktische Verfahrensfrage, so daß es zur Fragestellung bezüglich der Wahrnehmung der Genehmigungsverantwortung wohl keine Veranlassung gab, nämlich zum Beispiel das „immer schon so" Gehandhabte auf die nach § 24 LuftVG geforderte notwendige rechtliche Grundlage zu stellen. Dieses Beispiel belegt auch, daß die juristische Fachkunde nicht bei einer Abteilung eines Ministeriums konzentriert werden darf, die sich in wesentlichen rechtlich relevanten Vorgängen lediglich auf die Funktion eines Beraters beschränkt, während in anderen ministeriellen Abteilungen, wie den Führungsstäben, diese Fachkunde weder vorhanden ist, noch — aus welchen Gründen auch immer — genutzt wird. Jedem juristisch geschulten Bearbeiter oder Verantwortungsträger hätten schrill die Ohren geklungen, wenn er den Inhalt der in durch § 24 LuftVG auferlegten Genehmigungsverantwortung mit dem verglichen hätte, was tatsächlich wahrgenommen wurde.

All dies zwingt zu dem Schluß, daß Verantwortungsträger in einer ministeriellen Behördenhierarchie nur dann der ihnen übertragenen Verantwortung gewachsen sind, wenn sie aufgrund ihrer fachlichen Befähigung und Ausbildung diese Verantwortung auch wahrnehmen können. Es reicht nicht aus, diesen Verantwortungsträgern von Fall zu Fall fachlich geschulte Berater zur Seite zu stellen. Derjenige, der rechtlich relevante Sachverhalte zu entscheiden und zu verantworten hat, muß auch hierfür ausgebildet und befähigt sein.

Aus der bisherigen Verfahrenspraxis läßt sich nicht eindeutig entnehmen, ob die USAFE von der Rechtsauffassung ausgeht, auch für die Flugveranstaltungen auf ihren Liegenschaften sei eine Genehmigung des Bundesministers der Verteidigung erforderlich und ob gegebenenfalls hierbei auch Prüfungs- und Kontrollkompetenzen anerkannt und über STANAG 3533 hinausgehende Auflagen für zulässig gehalten werden. Vielmehr sind die auch von Prof. Dr. Schröder geäußerten Befürchtungen nicht widerlegt.

Nach dem GAFO-Verfahren jedenfalls waren die Bündnisstreitkräfte nicht veranlaßt, dem Anspruch der deutschen Seite auf die Genehmigungszuständigkeit gem. § 24 LuftVG auch nur formal Rechnung zu tragen; weder wurde von der US-Seite ein ausdrücklicher schriftlicher oder mündlicher Antrag auf Genehmigung erwartet, insbesondere keinerlei nähere Informationen über die beabsichtigte Veranstaltung, noch wurden die Bündnispartner mit einem von deutscher Seite erhobenen Anspruch auf eine Genehmigungszuständigkeit konfrontiert. Man begnügte sich damit, ein ohnehin ablaufendes Verfahren, nämlich das Anmeldeverfahren für Übungen im Luftraum und sonstige Vorhaben, das auch für nach § 24 LuftVG genehmigungsfreie, nämlich nichtöffentliche Veranstaltungen einzuhalten war, im Fall öffentlicher, also genehmigungspflichtiger Veranstaltungen als hinreichendes Verfahren gemäß § 24 LuftVG anzusehen: so wurden die Anmeldungen sämtlicher öffentlicher und nichtöffentlicher Flugtage im In- und Ausland in Form einer Liste mit Orts- und Datumsangaben zu einem Antrag auf Genehmigung, das Nichterheben von Einwänden seitens des Bundesministeriums der Verteidigung sowie die vorgeschriebenen Flugsicherungsmaßnahmen und die Aufhebung des Sonntagsflugverbotes als Genehmigung gem. § 24 LuftVG interpretiert. Diese Verfahrensweise bestätigt die vom Sachverständigen Prof. Dr. Schröder geäußerten Befürchtungen, dem Anspruch der Bundesrepublik Deutschland auf das Bestehen ihrer Genehmigungszuständigkeit auch für Flugveranstaltungen der Bündnisstreitkräfte werde aus Gründen politischer Rücksichtnahme nicht widersprochen, solange keine Konflikte entstünden. Denn nach der bisherigen Praxis und der Rechtsauffassung des Bundesministers der Verteidigung konnten Konflikte an sich nicht entstehen.

Da auch keine Einzelfallprüfung im Sinne einer konkreten Gefahrenprognose bezogen auf die Sicherheit der Zuschauer stattfand und sich der Informationsstand im Bundesministerium der Verteidigung weitgehend auf Zeit und Ort der Veranstaltung erstreckte, konnten auch kaum Bedenken gegen die Sicherheit einer beabsichtigten Veranstaltung entstehen; dementsprechend sind auch keine Fälle bekannt, in denen Flugveranstaltungen auf den überlassenen Liegen-

schaften nicht oder nur mit Einschränkungen genehmigt worden wären.

Das für Flugveranstaltungen in der US-Air-Basis Rhein-Main angeordnete besondere Verfahren erlaubt wegen der Besonderheiten dieser Liegenschaft keine weitergehende Schlußfolgerungen. Wie auch immer das Verständnis der Stationierungsstreitkräfte von dem Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit ihren Flugveranstaltungen gewesen sein mag, sie konnten aufgrund der langjährigen Praxis und sonstiger unterstützender Maßnahmen, wie der Teilnahme der Luftwaffe an ihren Veranstaltungen, davon ausgehen, daß sie den Anforderungen der zuständigen deutschen Behörden entsprechen würden.

Zusammenfassende Wertung

Ein Genehmigungsverfahren, das den Anforderungen des § 24 LuftVG entspricht, war im Bundesministerium der Verteidigung weder vorgesehen noch üblich.

Die Untersuchungen haben auch deutlich gemacht, daß im Bundesministerium der Verteidigung erhebliche strukturelle Mängel vorhanden sind, die die notwendige interdisziplinäre Arbeitsweise erschweren.

5. Zur „Genehmigung" der Flugveranstaltung in Ramstein

Nach unserer Überzeugung hat es, wie üblicherweise, so auch für die öffentliche Flugveranstaltung von Ramstein am 28. August 1988 beim Bundesminister der Verteidigung kein Genehmigungsverfahren gegeben, das auch nur im entferntesten den Anforderungen gerecht wird, die § 24 LuftVG an die Prüfungsabschnitte in einem luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren stellt.

Bereits die von Oberstleutnant Schöllhorn beschriebene unterschiedliche Behandlung von öffentlichen Flugveranstaltungen der Bundeswehr beim Fü L III 3 für die Luftwaffe und bei den Parallelreferaten beim Fü M für den Bereich der Marine, die gemäß Nr. 217 der ZDv 44/31 auf schriftlichen Antrag unter Einbringung der oben beschriebenen Antragsunterlagen mit schriftlichem Genehmigungsbescheid endeten, und dem mündlichen Verfahren bei Fü L III 4 für alliierte öffentliche Flugveranstaltungen ohne irgendeine Kenntnis von Einzelheiten, insbesondere der fliegerischen Programme, belegt eindeutig, daß es im „Genehmigungs"-Gespräch vom 29. April 1988 jedenfalls nicht um eine Genehmigung nach § 24 LuftVG ging. Bei dem etwa einstündigen Gespräch ging es, abgesehen von der angeblichen Erörterung der Genehmigung öffentlicher und nichtöffentlicher Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte, offensichtlich um Beteiligungen von militärischen Luftfahrzeugen der Bundeswehr oder der alliierten Streitkräfte an zivilen Flugveranstaltungen.

Schon aus Inhalt und der Dauer der Überprüfungen beim Referat Fü L III 4 muß geschlossen werden, daß ein luftverkehrsrechtliches Genehmigungsverfahren nicht stattfand. Nach den Angaben von Oberstleutnant Schöllhorn wurden bei der Besprechung mit Oberstleutnant Kroll immerhin sieben öffentliche Flugveranstaltungen innerhalb einer Stunde gebilligt. Somit hätten pro Flugveranstaltung für die nach § 24 LuftVG zu fordernde Gefahrenprognose weniger als 10 Minuten zur Verfügung gestanden, eine Zeitspanne, die nicht einmal ausreichend gewesen wäre, um die für die Bundeswehr nach Nr. 217 der ZDv 44/31 geforderten Antragsunterlagen auch nur durchzulesen. Nach der festen Überzeugung der SPD-Fraktion mußte der 29. April 1988 bei der Nachkonstruktion des Genehmigungsverfahrens als Genehmigungsdatum herhalten, weil die Besprechung zwischen Oberstleutnant Schöllhorn und Oberstleutnant Kroll an diesem Tage das einzig nachweisbare Ereignis war, um das ein Genehmigungsverfahren und eine Genehmigungsentscheidung im Sinne von § 24 LuftVG herum konstruiert werden konnte.

Im Sachverhaltsteil wurde bereits geschildert, wie die Mitteilung der USAFE beim Luftwaffenamt in Form des Fernschreibens vom 1. Februar 1988 auflief. Dort wurden die einzelnen Veranstaltungen, von denen nur Ort und Datum angegeben und folglich bekannt waren, von Oberstleutnant Kroll in einer Liste der militärischen Flugveranstaltungen 1988 zusammengefaßt. Diese Liste umfaßte neben den zum Meldetag 31. März 1988 angemeldeten Flugveranstaltungen der US-Streitkräfte auch Flugveranstaltungen der belgischen Streitkräfte, der britischen Streitkräfte (Armee und Air Force), der kanadischen Streitkräfte, der französischen Luftwaffe und der Bundeswehr (Luftwaffe in Nörvenich und Lechfeld, Marine in Jagel). In dieser Liste, die seitens des BMVg auch der Staatsanwaltschaft Zweibrücken als einzig existierende schriftliche Unterlage für die angebliche Genehmigungsentscheidung vom 29. April 1989 zur Verfügung gestellt worden war, unterschied der Bearbeiter nicht zwischen Veranstaltungen der Bundeswehr und der alliierten Streitkräfte. Auch die Angaben zu den insgesamt 15 Veranstaltungen waren gleich dürftig. Wie bereits beschrieben, enthält die Liste Spalten mit Angabe zu lfd. Nr., Datum und Ort der Veranstaltung sowie der Beteiligung von Gerät der Bundeswehr oder der alliierten Streitkräfte.

Aufgrund dieser Aussagen ist erwiesen, daß im Referat Fü L III 4 weder aus Anlaß der Flugveranstaltung von Ramstein noch bei anderen Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland auch nur ansatzweise eine inhaltliche Prüfung der Veranstaltungsprogramme stattfand. Folglich war es auch nicht möglich, die Regelungslükken zwischen STANAG 3533 einerseits und ZDv 44/31 andererseits in Form einer Auflage zum Genehmigungsbescheid gegenüber den jeweiligen Veranstaltern zu schließen.

Noch in der Sitzung des Verteidigungsausschusses vom 8. September 1988 war Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz nicht in der Lage, das exakte Datum des angeblichen Genehmigungsbescheids seines Ministeriums für die Flugveranstaltung von Ramstein zu nennen. In dieser für die parlamentarische Aufarbeitung der Katastrophe von Ramstein wichtigen Sitzung, die von der Fraktion der SPD beantragt worden

war und von der vermutet werden durfte, daß sich der Bundesminister der Verteidigung und die ihn begleitenden hochrangigen Soldaten und Beamten auf den Gesamtsachverhalt optimal vorbereitet hätten, nannte der für das Genehmigungsverfahren zuständige Inspekteur der Luftwaffe noch den 8. April 1988 als Tag der Genehmigungserteilung. Dieses Datum war zuvor am 31.8.1988 auch von Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz in einer Pressekonferenz gegenüber der Öffentlichkeit als Genehmigungsdatum genannt worden. Aus dieser noch 10 Tage nach dem Unglück offenkundig zu Tage getretenen Konfusion im Bundesministerium der Verteidigung über den Ablauf eines in § 24 LuftVG als rechtsförmlich vorgeschriebenen und in seinen Rechtsfolgen derart bedeutsamen Genehmigungsverfahrens ergibt sich für die SPD-Fraktion zweifelsfrei, daß das von Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz voreilig als gesetzeskonform zustande gekommen bezeichnete und angeblich durchgeführte Genehmigungsverfahren nachkonstruiert wurde, um ihm vor der Öffentlichkeit den Anschein der Rechtsförmlichkeit und inhaltlichen Richtigkeit zu geben. Auch der Inspekteur der Luftwaffe nannte noch in seiner Pressekonferenz vom 13. September 1988 den 8. April als Tag des Genehmigungsbescheides.

Der ehemalige Verteidigungsminister Prof. Dr. Scholz konnte sich aus seiner Gedanken- und Vorstellungswelt als Rechtsprofessor wohl nicht vorstellen, daß es in einem zuständigen Bundesministerium in rechtsförmlich genau umrissenen Verfahrensfragen, wie einem Genehmigungsverfahren gemäß § 24 LuftVG, eine Verfahrenspraxis geben würde, die keinem einzigen der vorgegebenen Verfahrenskriterien gerecht wird. Er, der sich selbst unmittelbar nach der Katastrophe von Ramstein voreilig auf die Rechtsförmlichkeit und rechtliche Richtigkeit des Genehmigungsverfahrens für die Flugveranstaltung von Ramstein festgelegt hatte, konnte selbst am 8. September 1988 vor dem Verteidigungsausschuß noch nicht eingestehen, daß er sich mit seiner Aussage getäuscht hatte. So entstand nach der Sondersitzung des Verteidigungsausschusses am 8. September 1988 für Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz, wollte er sich nicht gründlich fachlich und als Verwaltungschef blamieren, der Zwang, das nachzukonstruieren, was in der Praxis im Bundesministerium der Verteidigung zu keinem Zeitpunkt vorhanden war, nämlich die inhaltliche Wahrnehmung der Genehmigungsverantwortung gemäß § 24 LuftVG für Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland.

Das ganze Ausmaß der Beweisnot, in der sich der Bundesminister der Verteidigung und die mit dem Genehmigungsverfahren befaßten Verantwortlichen befunden hatten, offenbart sich gerade am Datum der angeblichen Genehmigungserteilung. Aus den vom Untersuchungsausschuß beigezogenen Akten ergibt sich, daß das Bundesministerium der Verteidigung selbst gegenüber der Staatsanwaltschaft Zweibrükken, die mit der Ermittlung der 70 Todesopfer fordernden Katastrophe von Ramstein befaßt war, bis zum 12. Oktober 1988 nicht in der Lage war, ein der gerichtlichen Nachprüfung standhaltendes Genehmigungsdatum zu nennen. Es bedurfte bis zu diesem Zeitpunkt sieben Anmahnungen seitens der Staatsanwaltschaft Zweibrücken, deren Ermittlungsarbeiten der Bundesminister der Verteidigung durch seine Untätigkeit behinderte, und einer in einer Presseerklärung geäußerten Rüge des rheinland-pfälzischen Justizministers, bis endlich die Akten herausgegeben wurden, die das Genehmigungsverfahren beinhalten sollten. Erstmals in einer Chronologie zum Ablauf der angeblich rechtlich korrekten Genehmigung der Flugveranstaltung von Ramstein wurde der 29. April 1988 als Datum der Genehmigung genannt. Als Beweis für das ordnungsgemäß zustande gekommene Genehmigungsverfahren wurde bezeichnenderweise die Liste des Oberstleutnant Kroll beigefügt, die die 15 mit Oberstleutnant Schöllhorn angeblich am 29. April 1988 besprochenen Flugveranstaltungen enthielt. Sie hat außer Angaben zu Datum und Ort der jeweiligen Veranstaltung sowie Vermerken in Spalten zu Beteiligungen von deutschen Kommandobehörden und alliierten Luftwaffen keinerlei Aussagewert. Bezeichnenderweise ist in dieser Liste gerade unter der Flugveranstaltung von Ramstein die Teilnahme der Kunstflugstaffel „Red Arrows", nicht aber der „Frecce Tricolori" erwähnt.

Dieses Beweisergebnis haben zwar sowohl der frühere Bundesminister Prof. Dr. Scholz als auch der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Jungkurth, und der Abteilungsleiter Verwaltung und Recht im Bundesministerium der Verteidigung, Ministerialdirektor Hildebrandt, mit ihren Aussagen zu relativieren versucht und dargelegt, daß es sich bei dem ursprünglich genannten 8. April 1988 um einen später korrigierten Datumsirrtum gehandelt habe. Mit ihren Aussagen konnten die Zeugen jedoch nicht die Tatsache in Frage stellen, daß es 1½ Monate dauerte, bis die Verantwortlichen im Bundesministerium der Verteidigung in der Lage waren, ein Datum für den Tag der Genehmigung zu nennen, von dem es zudem fraglich ist, ob er einer Prüfung in einem eventuellen Strafprozeß standgehalten hätte. Daß der damalige Bundesminister der Verteidigung und der verantwortliche Inspekteur der Luftwaffe glaubten, bei ihren Aussagen gegenüber der Öffentlichkeit und den Mitgliedern des Verteidigungsausschusses am 8. September 1988 eine derartige Sorgfalt nicht obwalten lassen zu müssen, sei hier nur am Rande erwähnt und spricht für sich. Zu den Nachprüfungen im Zusammenhang mit dem Datum der Genehmigung hat Ministerialdirektor Hildebrandt in seiner Anhörung am 23.10.1988 folgendes ausgeführt:

> Die inzwischen gewonnenen Erkenntnisse zum Datum der Genehmigung hätten zumTeil auf Erkenntnissen erst aus der vergangenen Woche beruht, weil man da noch einmal verantwortliche Offiziere gehört habe und dienstliche Erklärungen habe abgeben lassen. Dies sei auch der Grund gewesen, warum man der Staatsanwaltschaft Zweibrücken die Antragsunterlagen so spät habe übersenden können. Da seien noch Nachforschungen erforderlich gewesen.

Im US-nationalen Untersuchungsbericht, der die ca. 1jährige Vorbereitung des Flugtages genau beschreibt, sind bezeichnenderweise keinerlei Hinweise auf das Erfordernis einer luftverkehrsrechtlichen Genehmigung gem. § 24 LuftVG durch den Bundesminister der Verteidigung enthalten.

An dieser Bewertung vermögen auch die Aktivitäten des OTL Schöllhorn im Zusammenhang mit der Bearbeitung von Eingaben besorgter Bürger und kommunaler Vertretungskörperschaften an den Bundesminister der Verteidigung, die sich gegen die Durchführung der projektierten Flugveranstaltung in Ramstein gewandt und statt dessen ein deutsch-amerikanisches Freundschaftsfest gewünscht hatten, nichts zu ändern. Die von Oberstleutnant Schöllhorn in diesem Zusammenhang in seiner Anhörung geschilderten Bemühungen mögen ihn zwar in die Lage versetzt haben, etwas mehr über die konkrete Veranstaltung von Ramstein zu wissen als über die anderen sechs Veranstaltungen, die er am 29. April 1988 ebenfalls pauschal genehmigte. Nach allen drei Gesprächen mit seinen für die Öffentlichkeitsarbeit und nicht für den Flugbetrieb zuständigen Gesprächspartnern bei US-Dienststellen, mit denen er telefonisch Verbindung aufgenommen hatte, konnte er indessen keine Fakten erhalten, die ihn zur Erstellung einer Gefahrenprognose im Sinne von § 24 LuftVG befähigt hätten. An dieser Stelle sei auch hervorgehoben, daß die geschilderte etwas detailliertere Kenntnis von Oberstleutnant Schöllhorn über die Flugveranstaltung von Ramstein ausschließlich zufällig zustande gekommen war; sie kam eben aufgrund der Proteste besorgter Bürger zustande und wäre ohne diese Proteste sogar noch „pauschaler" gewesen, wie seine Kenntnis von den sechs anderen alliierten Luftfahrtveranstaltungen, die er nach Auffassung des Bundesministers der Verteidigung ebenfalls ordnungsgemäß genehmigt haben soll.

Zusammenfassende Wertung

Das als ordnungsgemäß dargestellte Genehmigungsverfahren für die Flugveranstaltung von Ramstein wurde nachkonstruiert, nachdem sich herausgestellt hatte, daß im BMVg keine schriftlichen Unterlagen vorhanden waren, auf deren Grundlage ein Genehmigungsverfahren hätte nachgewiesen werden können.

Die Prüfung des schließlich dem Untersuchungsausschuß vom damaligen Verteidigungsminister Prof. Dr. Scholz nachträglich konstruierten „Genehmigungsverfahrens" ergibt, daß an keiner Stelle ein Prüfungs- und Genehmigungsbewußtsein vorhanden war. Es gibt keinen einzigen Hinweis darauf, daß den beteiligten Luftwaffenoffizieren die Rechtslage hinreichend klar war und daß sie sich bewußt waren, die Pflicht zu haben, ein Genehmigungsverfahren gem. § 24 LuftVG mit Inhalt zu füllen und vollziehen zu müssen.

Das zuständige Referat Fü L III 4 war sich offensichtlich seiner Verantwortung nicht bewußt. Ihm fehlten die Kenntnisse über seine rechtlichen Pflichten.

V. Weitere für die Bewertung erhebliche Sachpunkte aus dem Vorfeld der Flugveranstaltung in Ramstein.

Die Beantwortung von Eingaben besorgter Bürger, kommunaler Vertretungskörperschaften sowie Landtags- und Bundestagsabgeordneter belegt, wie sorglos der Bundesminister der Verteidigung Bürgerproteste behandelte und wie leichtfertig er mit der Wahrheit umging. Dies läßt sich nicht nur für die Amtszeit von Prof. Dr. Scholz als Bundesminister der Verteidigung, sondern auch für die seines Vorgängers, des jetzigen Generalsekretärs der Nord-Atlantikpakt-Organisation, Dr. Manfred Wörner, nachweisen.

1. Eingaben an den Bundesminister der Verteidigung

Von den zahlreichen Eingaben und Protestbriefen besorgter Bürger und Kommunalpolitiker aus der Pfalz insbesondere im Zusammenhang mit der geplanten öffentlichen Flugveranstaltung von Ramstein am 28.8.1988 erreichten den Bundesminister der Verteidigung als unmittelbar verantwortliche Bundesbehörde der militärischen Luftaufsicht offensichtlich lediglich zwei Anfragen von Abgeordneten und zwei weitere Eingaben des Bürgermeisters der Verbandsgemeinde Weilerbach/Pfalz. Zeitlich zuerst wandte sich der rheinland-pfälzische Landtagsabgeordnete Dr. Schmidt mit Schreiben vom 22.12.1987 an den damaligen Bundesminister Dr. Wörner und brachte ihm folgenden Sachverhalt zur Kenntnis:

> Nach Mitteilung der (rheinland-pfälzischen) Landesregierung vom 3.12.1987 erwäge die US-Luftwaffe, am 28.8.1988 einen Flugtag mit militärischer Flugschau zu veranstalten. In den vergangenen Jahren hätten sich der Kreistag und der Stadtrat von Kaiserslautern sowie zahlreiche Kommunalparlamente gegen Flugvorführungen ausgesprochen.

Die Gründe für die besorgten Anfragen dieser kommunalen Vertretungskörperschaften und die Sachbitte von MdL Dr. Schmidt sind im Sachverhaltsteil wörtlich zitiert. Der Verfahrensgang der Beantwortung dieses Schreibens im Bundesministerium der Verteidigung, der Umfang der hierauf veranlaßten Prüfung und das Zustandekommen des Antwortentwurfs, der am 8.3.1988 vom damaligen Parlamentarischen Staatssekretär Würzbach schlußgezeichnet und zur Absendung freigegeben worden war, konnte vom Untersuchungsausschuß sowohl anhand der vorgelegten Akten des Bundesministers der Verteidigung als auch durch Anhörung der Bearbeiter dieses Schreibens nachvollzogen werden. Auch das Antwortschreiben wurde im Sachverhaltsteil in seinen wesentlichen Aussagen wörtlich zitiert.

Bei der Auseinandersetzung mit diesem Antwortschreiben sind folgende wesentliche Aussagen herauszustellen:

- Der Bundesminister der Verteidigung ist zuständige Behörde nach dem Luftverkehrsgesetz auch für Luftfahrtveranstaltungen der alliierten Streitkräfte;
- er prüft jeden Einzelfall derartiger Veranstaltungen, wobei die Sicherheit des Luftverkehrs besonders berücksichtigt werde;
- der geplante Flugtag in Ramstein sei die einzige Veranstaltung dieser Art durch die US-Luftwaffe

in der Bundesrepublik Deutschland in diesem Jahr.

Mit Ausnahme der Feststellung zur rechtlichen Zuständigkeit des Bundesministers der Verteidigung als Bundesbehörde der militärischen Luftaufsicht sind alle übrigen Feststellungen und Aussagen in diesem Schreiben falsch und bewußt irreführend.

Der Zeuge Ministerialdirektor Hildebrandt hat das Genehmigungsverfahren für alliierte Flugveranstaltungen als „pauschaliert" bezeichnet, das durch die Vorwegnahne aller wesentlichen Regelungen bereits durch das STANAG 3533 gekennzeichnet sei. Aus der Vernehmung des Bearbeiters der Flugveranstaltung von Ramstein, Oberstleutnant Schöllhorn, ist dem Untersuchungsausschuß bekannt, daß innerhalb von etwa einer Stunde alle sieben öffentlichen Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte für 1988 in der Bundesrepublik Deutschland und darüber hinaus weitere nichtöffentliche Flugveranstaltungen und Beteiligungen militärischer Luftfahrzeuge an zivilen Flugtagen verhandelt wurden. Eine Einzelfallprüfung fand, wie der Bearbeiter des Antwortentwurfs und seine Vorgesetzten wußten, nicht statt. Die fliegerische Sicherheit und die Sicherheit der Zuschauer wurde selbst nach den Aussagen der o. g. Zeugen sowohl aus der Abteilung Verwaltung und Recht im Bundesministerium der Verteidigung als auch aus dem Führungsstab der Luftwaffe als durch das STANAG 3533 antizipiert unterstellt; eine Prüfung in dieser Hinsicht fand auch andeutungsweise nicht statt. Zum Zeitpunkt der Absendung des Antwortschreibens des damaligen Parlamentarischen Staatssekretärs Würzbach an MdL Schmidt am 8.3.1988 war im Führungsstab der Luftwaffe noch kein einziges Planungsdatum für den Flugtag von Ramstein bekannt, da erst am 29.4.1988 die wenigen dürftigen Daten durch Oberstleutnant Kroll vom Luftwaffenamt beim zuständigen Referat Fü L III 4 vorgelegt wurden. Selbst die zu diesem Zeitpunkt vorgelegten Planungsdaten hatten einen derart geringen Umfang, daß von einer Prüfung, geschweige denn einer Einzelfallprüfung unter dem Aspekt der Sicherheit der Zuschauer keine Rede sein kann.

Da dieses Verfahren offensichtlich bislang gängige Praxis im Führungsstab der Luftwaffe war, konnten weder der Bearbeiter des Antwortentwurfs noch die ihn auf dem Weg zum früheren Parlamentarischen Staatssekretärs Würzbach mitzeichnenden, d. h. die Sachaussagen dieses Schreibens mittragenden Vorgesetzten davon ausgehen, daß nach Vorlage von Einzeldaten zu den Flugveranstaltungen Einzelfallprüfungen unter dem Aspekt der fliegerischen Sicherheit und Gefahrenabwehr für die Zuschauer stattfinden würden. Schließlich entspricht die Behauptung, der Flugtag von Ramstein am 28.8.1988 sei der einzige Flugtag der US-Luftwaffe im Jahr 1988, nicht den Tatsachen, da in diesem Jahr die US-Luftwaffe am 6.6.1988 in Hessisch-Oldendorf und am 26.6. auf dem US-Flugplatz Rhein-Main öffentliche Flugtage durchführte; darüber hinaus fand auf dem Berliner Flugplatz Tempelhof eine militärische Flugveranstaltung statt, die allerdings nicht in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministers der Verteidigung fällt.

Somit muß festgestellt werden, daß die Sachaussagen in diesem Antwortschreiben mit Ausnahme der zur luftverkehrsrechtlichen Zuständigkeit in keiner einzigen Einzelaussage der Wahrheit entsprechen, vom Bearbeiter wider besseren Wissens so formuliert und von seinen Vorgesetzten, die dem Schreiben durch Mitzeichnung ihre Zustimmung gaben, entweder wider besseres Wissen oder leichtfertig mitgetragen wurden. Ihre besondere Bedeutung gewinnt die Mitzeichnung der Vorgesetzten des Erstverfassers dieses Antwortentwurfs dadurch, daß diese durch „gefälligere" Formulierungen der Ursprungsfassung dazu beitrugen, das Antwortschreiben noch einleuchtender zu gestalten.

Zugunsten der an diesem Antwortentwurf im Führungsstab der Luftwaffe Beteiligten soll unterstellt werden, daß sie die Bedeutung von Rechtsbegriffen, wie „Einzelfall", „Genehmigung" und „Sicherheit des Flugverkehrs" nicht kannten. Sie sind jedoch nicht freizuhalten von dem Vorwurf, daß sie wider besseres Wissen diese Formulierungen gebrauchten, um eine Sicherheit vorzuspiegeln, die, wie die Katastrophe von Ramstein zeigt, nicht vorhanden war. Ihre ganze Tragweite entwickeln diese bewußt gewählten falschen Tatsachenbehauptungen jedoch zusammen mit der Wertung der Sorgen der Kommunalpolitiker, für die sich MdL Dr. Schmidt einsetzte.

Auch dieser Vorgang zeigt, daß es in keinem Fall hingenommen werden darf, wenn laienhaft mit Rechtsbegriffen umgegangen wird. Die entsprechenden Fachkenntnisse eines einzigen der beteiligten Vorgesetzten hätten ausgereicht, der Antwort an MdL Dr. Schmidt zumindest ihre rechtliche Unangreifbarkeit zu geben.

Dies stellt jedoch den ehemaligen Parlamentarischen Staatssekretär Würzbach von seiner Zeichnungsverantwortung nicht frei. Er konnte zwar darauf vertrauen, daß der ihm vorgelegte Antwortentwurf, wie die Mitzeichnungen belegten, nicht nur vom Erstverfasser, sondern auch von dessen Vorgesetzten sorgfältig auf ihre tatsächliche und rechtliche Richtigkeit geprüft worden waren. Er war aber, wie er bei seiner Anhörung vor dem Untersuchungsausschuß angab, während seiner Amtszeit als Parlamentarischer Staatssekretär mehrfach mit Bürgerprotesten und Beschlüssen des Rheinland-Pfälzischen Landtages befaßt worden, in denen eine drastische Verringerung der öffentlichen Luftverkehrsveranstaltungen der alliierten Luftstreitkräfte gefordert wurde. Zudem begab er sich ohne sachliche Notwendigkeit — wie er ausgesagt hat, aus Rationalisierungsgründen — der Möglichkeit, sich die auf der Arbeitsebene überprüfte Sach- und Rechtsmaterie, die einer Eingabe zugrunde liegt, in einem dem Antwortentwurf vorgehefteten Vermerk zu den Hintergründen der Eingabe und des zugrunde liegenden Sachverhalts aufarbeiten zu lassen. Derartige Vermerke werden nach der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) bei jedem Antwortentwurf, der vom Minister oder einem Staatssekretär schlußgezeichnet wird, verlangt. Ausgerechnet für das Referat Fü L III 4, das für die militärische Flugsicherheit zuständig ist und neben Eingaben im Zusammenhang mit Flugveranstaltungen auch solche wegen Belästigungen durch Tief-

flüge und militärischen Fluglärm zu bearbeiten hat, soll indessen hierauf verzichtet worden sein. Hierzu hat der Stabsabteilungsleiter III im Führungsstab der Luftwaffe, Oberst i.G. Vogler, in seiner Anhörung folgendes ausgesagt:

> Es sei richtig, daß die Geschäftsordnung des Bundesministers der Verteidigung fordere, bei Antwortentwürfen für den Herrn Bundesminister oder die Staatssekretäre Vermerke vorzuheften. Zweck dieser Vermerke sei, ergänzende und erläuternde Details hinzuzufügen, um dem Herrn Bundesminister oder den Staatssekretären den Zusammenhang so darzustellen, daß er für sie verständlich werde. In Angelegenheiten aber, die das Referat Fü L III 4 bearbeitet, seien diese Vermerke deshalb nicht mehr notwendig, weil die Entscheidungsträger den Sachverhalt im Detail und auch die Zusammenhänge im Detail kennen würden und weil derartige Vorgänge in hunderten von Zahlen durch das Referat zu erledigen seien.

Diese Aussage belegt, daß die politische Leitung im Bundesministerium der Verteidigung in Sachen der Sicherheit von militärischen Flugveranstaltungen, aber auch im Zusammenhang mit Tiefflügen und Fluglärm, ein „vereinfachtes" und „durchrationalisiertes" Antwortverfahren duldete und wegen ihrer Detailkenntnisse nach eigener Auffassung die Richtigkeit der Antwortentwürfe zu beurteilen in der Lage war. Umso bedrückender war es zu erfahren, daß gerade der ehemalige Parlamentarische Staatssekretär Würzbach, der früher gerne seine kommunalpolitischen Erfahrungen hervorhob, im Fall von Beschlüssen großer kommunaler Vertretungskörperschaften gegen öffentliche Flugtage weniger sensibilisiert war, als etwa beim Wunsch eines Grundwehrdienstleistenden auf Ernteurlaub, bei dessen Beantwortung nach der Praxis im Bundesministerium der Verteidigung in jedem Fall ein Hintergrundvermerk anzufertigen ist.

Der ehemalige Parlamentarische Staatssekretär Würzbach konnte und kann seine politische Verantwortung für den Inhalt seines Schreibens vom 8. März 1988 durch sein weiteres Schreiben vom 1. Dezember 1988 an MdL Dr. Schmidt weder abwälzen noch auch nur relativieren. Dieses Schreiben — geschrieben drei Monate nach der nationalen Katastrophe von Ramstein, die die Besorgnisse von MdL Dr. Schmidt so schrecklich bestätigt hatten — beinhaltet zudem nicht mehr an Fakten, als dem Untersuchungsausschuß aus den Eingangsstatements der Zeugen aus dem Führungsstab der Luftwaffe bereits bekannt waren. Es stellt vielmehr einen weiteren Teilbereich der Verschleierungskampagne dar, die offenbar Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz vor dem Untersuchungsausschuß aufführen ließ.

Mit welcher kalten, geschäftsmäßigen Routine die Sorgen von Kommunalpolitikern aus der Pfalz um die Gefährdung der Sicherheit ihrer Gemeinden durch öffentliche Flugveranstaltungen behandelt wurden, belegt auch der Verfahrensgang und die Antwort auf das Schreiben des Bürgermeisters der Verbandsgemeinde Weilerbach vom 10. Mai 1988 namens der Ortsgemeinde Rodenbach an Bundesminister a. D. Dr. Wörner. Dieses Schreiben war, wie durch die dem Untersuchungsausschuß vorgelegten Akten belegt ist, vom damaligen Parlamentarischen Staatssekretär Würzbach in den Geschäftsgang des Bundesministeriums der Verteidigung abgegeben worden mit der Weisung, es auf der Arbeitsebene zu beantworten. Dort legte der Bearbeiter im Referat Fü L III 4 seinem Antwortschreiben vom 13. Juni 1988 die gleichen Formulierungen zugrunde, die bereits das Antwortschreiben an MdL Dr. Schmidt vom 8. März 1988 enthalten hatte. Selbst die zwischen dem 8. März 1988 und dem 13. Juni 1988 verstrichenen drei Monate, die Gespräche mit dem Luftwaffenamt im Zusammenhang mit dem angeblichen Genehmigungsverfahren und die Meldungen in der Tagespresse zu Bürgerprotesten vor allem aus der Pfalz gaben offenkundig keinerlei Veranlassung, neue oder andere Gesichtspunkte in diese bürokratische Routine zu bringen. Ein weiteres Schreiben des Bürgermeisters der Verbandsgemeinde Weilerbach, der sich nunmehr mit einem Ratsbeschluß der Ortsgemeinde Weilerbach zur Abschaffung des Flugtages 1988 in Ramstein an Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz wandte, blieb gar unbeantwortet, weil offenkundig verkannt wurde, daß der Verbandsbürgermeister von Weilerbach auf Anliegen von zwei von einander unabhängigen Ortsgemeinden tätig geworden war, die ihrerseits ihre eigenen Ratsbeschlüsse individuell beantwortet wissen wollten. Man hielt wohl das Schreiben vom 10.6.1988 mit der Antwort vom 13.6.1988 an die Ortsgmeinde Rodenbach für erledigt.

Das Antwortschreiben des früheren Parlamentarischen Staatssekretärs Würzbach vom 27.6.1988 an den Vorsitzenden des Unterausschusses „Militärischer Fluglärm/Truppenübungsplätze", MdB Kolbow, trifft inhaltlich keine Sachaussagen, sondern bezieht sich auf das Antwortschreiben des Fachreferates Fü L III 4 vom 13.6.1988 an die Ortsgemeinde Rodenbach. Mit dieser Bezugnahme allerdings identifizierte sich der ehemalige Parlamentarische Staatssekretär Würzbach als Unterzeichner auch inhaltlich mit der Sachaussage des Schreibens des Fü L III 4 vom 13.6.1988. Dadurch erlangte das Schreiben vom 27.6.1988 formal und inhaltlich die gleiche Qualität wie das Antwortschreiben vom 8.3.1988: Es war in seiner Sachaussage unzutreffend, enthielt rechtliche Folgerungen, die keinerlei Bezug zur Realität und zur geübten Praxis hatten und sollte den Anfragenden offenkundig in eine Sicherheit wiegen, die, wie heute feststeht, zu keinem Zeitpunkt vorhanden war. Dies ist um so schwerer zu gewichten, als dieses Schreiben immerhin an den Vorsitzenden eines parlamentarischen Unterausschusses gerichtet war, dessen wesentlicher Auftrag darin besteht, zu untersuchen, wie Gefahren und Lärmbelästigungen durch militärische Luftfahrzeuge von der Bevölkerung abgewendet werden können.

Zusammenfassende Wertung

Besorgte Bürger und Politiker wurden durch die politische Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung mit Versicherungen über Sorgfalt und Gründlichkeit von Genehmigungsverfahren für öffentliche Flugtage in Sicherheit gewiegt, obwohl eine sorgfäl-

tige Gefahrensprognose in keinem Einzelfall stattgefunden hatte.

2. Konsequenzen aus dem Flugunglück am 25. Mai 1983 bei Frankfurt

Weil in der Öffentlichkeit immer mehr Zweifel an der Behauptung des früheren Bundesministers der Verteidigung Prof. Dr. Scholz aufkamen, dem Flugtag von Ramstein am 28. August 1988 habe eine ordnungsgemäße luftverkehrsrechtliche Genehmigung zugrunde gelegen, wurden im Untersuchungsausschuß historische Parallelen und deren Konsequenzen untersucht. Ein wesentliches Datum war der Absturz eines kanadischen Starfighters im Zusammenhang mit einer öffentlichen Flugveranstaltung auf dem US-Militärflugplatz Rhein-Main bei Frankfurt am 25. Mai 1983, bei dem durch herabstürzende Flugzeugteile auf einen Pkw sechs Menschen getötet wurden. Bereits damals hatte der frühere Parlamentarische Staatssekretär Würzbach eine besorgte Anfrage des SPD-Bundestagsabgeordneten Heistermann ebenso beschwichtigend beantwortet, wie dies später auf die Schreiben des rheinland-pfälzischen Landtagsabgeordneten Dr. Schmidt und des Bundestagsabgeordneten Kolbow erfolgte.

Die Untersuchungen zu diesem Schadensereignis gewannen im Verlauf der politischen Auseinandersetzungen um die Frage, ob vor der Flugveranstaltung von Ramstein ein ordnungsgemäßes luftverkehrsrechtliches Genehmigungsverfahren durchgeführt wurde, auch deswegen an Bedeutung, weil die Mehrheitskoalition gerade diesen Flugzeugabsturz und die vom früheren Bundesminister der Verteidigung Dr. Wörner daraus gezogene Konsequenz als Beleg dafür zu benutzen begann, daß erst unter dessen Amtszeit für öffentliche Flugveranstaltungen der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland im Bundesministerium der Verteidigung ein Genehmigungsverfahren festgelegt und durchgesetzt worden sei, das den Anforderungen des § 24 LuftVG genügt und den vorherigen rechtlosen Zustand abgelöst habe. Der frühere Bundesminister der Verteidigung Prof. Dr. Scholz hat hierzu in seiner Anhörung folgendes ausgeführt:

> Bis zum Jahr 1984 hätten auch keine Vorschriften über die Anmeldung und Genehmigung von Flugtagen der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland bestanden. Dies habe sich geändert mit der GAFO 1/84, in der das „Verfahren für die Anmeldung, Genehmigung und Koordinierung" militärischer Flugaktivitäten im Luftraum über der Bundesrepublik Deutschland unter Einschluß von Flugveranstaltungen geregelt worden sei.

Auch der frühere Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung, Würzbach, hat in seiner Anhörung zur Geschichte der Genehmigung von öffentlichen Flugtagen der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland folgendes ausgeführt:

> Man hätte ja eine geraume Zeit überhaupt kein konkretes Genehmigungsverfahren gehabt. Da habe es dann erst zu späterer Zeit eine bestimmte Verfahrensweise gegeben, wie solche Flugtage angemeldet werden müssen, ohne sehr konkrete Überprüfungsmöglichkeiten. Der Flugzeugunfall vom Mai 1983 sei der erste Anlaß gewesen, bei dem unter ihrer Verantwortung nach dem Regierungswechsel 1982 — und er sage auch, daß er ganz persönlich Einfluß darauf genommen habe — die Flugbestimmungen und die Durchführung von Vorführungen an solchen Flugtagen Gegenstand der Diskussion auf Leitungsebene waren.

Die Aktenauswertung und die Vernehmung der zur früheren Praxis des Genehmigungsverfahrens vernommenen Zeugen, insbesondere des früheren Bundesministers der Verteidigung, Dr. Wörner, und des früheren Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister der Verteidigung, Würzbach, haben jedoch ergeben, daß diese Behauptung keinerlei Bezug zu den Fakten hat und von der Mehrheitskoalition wider besseres Wissen erhoben wird, um von der Genehmigungsverantwortung des Bundesministers der Verteidigung und dem tatsächlich dort durchgeführten Verfahren abzulenken. Die SPD-Fraktion sieht es im Gegenteil als erwiesen an, daß die Tragödie, die sich am 25. Mai 1983 im Zusammenhang mit einer öffentlichen Flugveranstaltung in der Nähe des Flugplatzes Frankfurt abspielte, nicht dazu genutzt wurde, die Rechtsgrundlagen der ungeteilten luftverkehrsrechtlichen Verantwortung des Bundesministers der Verteidigung als Luftaufsichtsbehörde aufzuarbeiten und Genehmigungsrichtlinien zu erlassen, die den Anforderungen des § 24 LuftVG genügt hätten. Die besonderen Aktivitäten der damaligen politischen Leitung erschöpften sich vielmehr in kurzatmigem Aktionismus, der keinerlei Verbesserungen für die Sicherheit der Zuschauer bei öffentlichen Flugveranstaltungen erbrachte. Das Verbot von Vorführungen mit Kampfflugzeugen über Ballungsgebieten hatte außer in Frankfurt keinerlei praktische Auswirkungen. Es wurden also keine echten Konsequenzen gezogen. Ähnlich, wie unmittelbar vor der Flugveranstaltung von Ramstein, wurde auch 1983 behauptet, daß aufgrund strenger Sicherheitsauflagen bei Flugveranstaltungen gegenüber dem Routineflugbetrieb kein erhöhtes Risiko bestehe.

Die gesamte Argumentationskette der Mehrheitsfraktionen läuft wieder darauf hinaus, keine substantiellen Änderungen vorzunehmen. Dies wird aber von der SPD-Fraktion nicht hingenommen werden.

Zum Zeitpunkt des Flugzeugabsturzes bei Frankfurt galt die Flugbetriebsweisung 1/80 des Luftwaffenamtes vom 10. April 1980, die aufgrund der Weisung des Bundesministers der Verteidigung — Fü L III 4 — vom 22. Oktober 1979 militärische Flüge an Wochenenden unter einen Genehmigungsvorbehalt stellte und öffentliche Flugveranstaltungen als gesonderten Anzeigetatbestand noch nicht erfaßt hatte. Als Flugbetrieb an Wochenenden und Feiertagen waren derartige Veranstaltungen indessen vom Wochenendflugverbot zu befreien. Für die Bundeswehr demgegenüber war bereits seit dem 6. März 1975 die ZDv 44/31 in Kraft, die in Nr. 217 ff ein detailliertes Anmelde- und Geneh-

migungsverfahren für Flugveranstaltungen vorschrieb, das formal und inhaltlich in Einzelbereichen über die Anforderungen des § 24 LuftVG und die Einzelbestimmungen der LuftVO sogar hinausging. Für die Flugveranstaltungen sowohl der Bundeswehr als auch der alliierten Streitkräfte lag das STANAG 3533, 2. Ausgabe 1970 mit Ergänzung vom 26. September 1973, zugrunde.

Der Flugzeugabsturz vom 25. Mai 1983 veranlaßte den früheren Bundesminister der Verteidigung Dr. Wörner, in einer Kollegiumssitzung vom 20.6.1983 ausweislich des zu den Akten gereichten Protokollauszuges folgendes zu verfügen:

> „Bis auf weiteres findet über Ballungsgebieten kein fliegerischer Einsatz der Luftwaffe oder alliierter Streitkräfte bei Flugtagen oder im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit mehr statt. Eine entsprechende Meldung geht über den Inspekteur der Luftwaffe an die alliierten Streitkräfte, wobei im Einzelfall zu entscheiden ist, welche Räume als Ballungsgebiete gelten. Die Vorhaben für das Jahr 1983 fallen nicht mehr unter diese Kriterien und werden genehmigt. Ein generelles Vorführungsverbot erfolgt nicht, zumal es
>
> 1. ein Interesse der Luftwaffe an der Darstellung ihrer Einsatzfähigkeit gibt,
> 2. grundsätzlich ein lebhafter Wunsch entsprechender ziviler Vereine vorliegt,
> 3. Gesichtspunkte der Flugsicherheit von den zuständigen zivilen Behörden geprüft und berücksichtigt werden".

Diese Protokollnotiz war die einzige schriftliche Unterlage, anhand derer sich die Weisung von Bundesminister a.D. Dr. Wörner belegen ließ, von der dieser in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuß folgendes bekundet hatte:

> Er persönlich habe die Entscheidung getroffen, über Ballungsgebieten keine Flugmanöver von Kampfflugzeugen mehr zuzulassen. D. h., es habe da etwas gegeben, was es früher nicht gegeben hätte, ein Verbot, daß, wie er glaube, auch eingehalten wurde, über Ballungsgebieten Kunstflug zu machen.

Die Umsetzung dieser Weisung erfolgte ausschließlich aufgrund des bereits erwähnten Schreibens des damaligen Inspekteurs der Luftwaffe an den Oberkommandierenden der alliierten Luftstreitkräfte in Europa. Sie erfolgte nicht etwa in einer entsprechenden Anweisung des Führungstabs der Luftwaffe an das Luftwaffenamt, die Flugbetriebsweisung 1/80 zu ergänzen oder die Weisung vom 30.6.1983 später in einer Neufassung dieser Richtlinien aufzunehmen. So entstand die in einem Verwaltungsverfahren vollkommen atypische Situation, daß mit Geltungsziel auch gegenüber den alliierten Streitkräften eine sogar recht gewichtige Verhaltensregel im militärischen Flugverkehr bestimmt und faktisch durchgesetzt wurde, diese jedoch in das Regelwerk, welches das Genehmigungsverfahren nach § 24 LuftVG vorgeblich enthalten soll, nicht aufgenommen wurde. Die GAFO 1/84, die beginnend mit dem ehemaligen Bundesminister Dr. Wörner immer wieder als die große Neuerung im Genehmigungsverfahren für Flugveranstaltungen alliierter Streitkräfte hervorgehoben wurde, enthält auch nicht den kleinsten Hinweis auf das Vorführungsverbot vom 30. Juni 1983 für strahlgetriebene Kampfflugzeuge über Ballungsgebieten. Als er auf diese Ungereimtheiten in seiner Anhörung angesprochen wurde, antwortete Bundesminister a. D. Dr. Wörner:

> Er habe die Einzeldefinition dem Inspekteur der Luftwaffe überlassen und überlassen müssen. Er habe sich mit den technischen Einzelheiten dieser Genehmigung und des Genehmigungsverfahrens nicht befaßt. Er habe keinen Anlaß gesehen, sich als Bundesminister der Verteidigung mit den Einzelheiten, technischen oder rechtlichen Einzelheiten auseinanderzusetzen, solange das klar sei, was in seinen Augen zählte, nämlich die Tatsache, daß das Bundesministerium der Verteidigung zu entscheiden gehabt hatte und daß sich andere danach zu richten hatten, und zweitens, daß die Sicherheit, soweit eben die Sicherheit bei Flugtagen gewährleistet sein könne, durch ein internationales Abkommen von Experten gewährleistet war.

Auch in den Anhörungen der an diesen Vorgängen beteiligten Zeugen ist es nicht gelungen, Aufschlüsse darüber zu erhalten, warum der Bundesminister der Verteidigung bereits 1983 ein Vorführungsverbot in dem oben geschilderten Umfang gegenüber den alliierten Streitkräften in der Bundesrepublik Deutschland durchsetzen konnte, jedoch den Anlaß für diese Weisung verstreichen ließ, ohne sich auf die Regelungskompetenz und -pflicht gemäß § 24 LuftVG für alle Luftverkehrsveranstaltungen ausdrücklich zu berufen. Die hierzu konkret befragten Zeugen, wie Bundesminister a. D. Dr. Wörner, der frühere Parlamentarische Staatssekretär Würzbach und die Führungsverantwortlichen aus dem Bereich des Führungsstabs der Luftwaffe verwiesen in diesem Zusammenhang lediglich auf die GAFO 1/84 und STANAG 3533, ohne überhaupt erkennen zu lassen, daß und in welchem Umfang sie sich ihrer Regelungskompetenz als Bundesbehörde der militärischen Luftaufsicht bewußt waren.

Diese auffällige Besonderheit gegenüber üblichen Verwaltungsverfahren zur Regelung der Luftaufsicht läßt nur folgende Schlüsse zu: Entweder erkannten die damals Verantwortlichen nicht, welche Rechtspflichten dem Bundesminister der Verteidigung durch §§ 24 und 30 LuftVG auch gegenüber den alliierten Streitkräften in der Bundesrepublik Deutschland auferlegt worden waren, oder sie glaubten, auf Rechte der alliierten Streitkräfte Rücksicht nehmen zu müssen, die in Wirklichkeit gemäß Artikel 57 Abs. 3 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut nicht existierten.

Anderseits zeigt gerade das Beispiel des Vorführungsverbots für strahlgetriebene Kampfflugzeuge über Ballungsgebieten, daß die alliierten Streitkräfte ohne den geringsten Versuch einer Remonstration ihre Unterstellung unter deutsche Lufthoheit in den Fällen anerkannten, in denen sie, dem Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut folgend, hierzu verpflichtet waren.

Beiden aufgezeigten Folgerungen ist indessen gemeinsam, daß Lücken und Unzulänglichkeiten in rechtlich gebotenen Regelungen deshalb entstanden, weil sich die Verantwortlichen ihrer Verfügungsbefugnis und ihrer Regelungspflichten nicht bewußt waren und deshalb letztlich ihre hoheitlichen Rechte nicht ausschöpften. Bundesminister a. D. Dr. Wörner hat, wie er selbst bekundet hat, auch nach dem Flugunglück von Frankfurt im Jahr 1983 keinen Anlaß gesehen, sich mit rechtlichen oder tatsächlichen Einzelheiten auseinanderzusetzen und letztlich dazu beizutragen, daß die lückenhafte Ausübung von Hoheitsbefugnissen und Regelungspflichten zur luftverkehrsrechtlichen Gefahrenabwehr bis zur Katastrophe von Ramstein am 28. August 1988 andauerte. Demgegenüber hat Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz, der erst am 18. Mai 1988 sein Amt antrat und bis zum Abend des 28. August 1988, als er die Nachricht über die Katastrophe von Ramstein erhielt, mit dem Genehmigungsverfahren für alliierte Flugveranstaltungen nicht befaßt war, offensichtlich sehr schnell erkannt, wie problematisch der Gesamtkomplex in tatsächlicher und rechtlicher Hinsicht ist. Hieraus resultiert wohl auch der Versuch, das Genehmigungsverfahren noch nachträglich zu heilen, obwohl sich Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz sowohl mit seinem späten Amtsantritt als Bundesminister der Verteidigung als auch mit dem Hinweis auf die bisher geübte Verfahrenspraxis zum Genehmigungsverfahren für alliierte Flugveranstaltungen auch in Zeiten sozialdemokratischer Verteidigungsminister hätte erfolgreich verteidigen können. Zudem hätte ihm der glaubwürdige Versuch, die nationale Katastrophe zum Anlaß zu nehmen, um möglichst rasch umfassende Abhilfe zu schaffen, die Unterstützung und die breite Zustimmung der Öffentlichkeit erbracht. Doch dazu war er offenbar von seiner ganzen Persönlichkeitsstruktur her nicht in der Lage. Dies hätte nämlich neben dem Zugeständnis einer objektiven Amtspflichtverletzung seitens des Bundesministers der Verteidigung auch das Zugeständnis abverlangt, daß besorgte Bürger und Kommunalpolitiker, die im Vorfeld der Flugveranstaltungen vom 28. August 1988 sowohl wegen der Flugveranstaltung von Ramstein als auch wegen der in Nörvenich immer wieder gemahnt und gewarnt hatten, zu Unrecht des verantwortungslosen Pazifismus und der Amerikanerfeindlichkeit gescholten worden wären.

Mit ihrem Bericht hat die CDU/CSU/FDP erneut bewiesen, daß sie zur Einsicht und Umkehr nicht fähig ist. Die Mehrheitskoalition beschuldigte darin u. a. die SPD der Amerika- und Bündnisfeindlichkeit, anstatt deutsches Recht im Interesse der Sicherheit unserer Bürger durchzusetzen. Tatsache ist jedoch, daß die Bündnispartner deutsches Recht immer respektiert haben. Sie werden von Union und FDP mißbraucht, um vom eigenen Versagen abzulenken.

Zusammenfassende Wertung

Auch nach dem folgenreichen Flugzeugabsturz bei Frankfurt/Main am 25. Mai 1983 wurde im Bundesministerium der Verteidigung nichts unternommen, um dem Gesetzesauftrag des § 24 LuftVG nachzukommen.

B. Vorbereitungen und Durchführung

I. Die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein am 28. August 1988

Die Bewertung der Feststellungen zu den Vorbereitungen, zur Generalprobe und zum Ablauf des Flugtages beziehen sich entsprechend dem Zweck dieser Prüfungen ausschließlich darauf, ob und in welcher Weise sich insoweit Verantwortlichkeiten des Bundesministers der Verteidigung ausgewirkt hatten und welche Konsequenzen dies für die Zukunft haben muß. Die SPD-Fraktion sieht es hingegen nicht als Aufgabe dieses Untersuchungsausschusses an zu prüfen, inwieweit seitens der 316. US-Air Division nationale Dienstvorschriften eingehalten wurden oder hätten eingehalten werden müssen.

1. Die Vorbereitungen des Flugtages durch den US-Veranstalter

Aufgrund des Ergebnisses der Beweisaufnahme steht für die SPD-Fraktion fest, daß der Kommandeur der 316. US-Air-Division die Luftfahrtveranstaltung von Ramstein am 28. August 1988 entsprechend den ihm auferlegten Vorgaben seiner vorgesetzten Dienststellen und der einschlägigen Dienstvorschriften gründlich und umfassend vorbereitet hat. Der hierfür bereits am 15.7.1987 herausgegebene Operationsplan OpPlan 316-12 umfaßte, abgesehen von den später zu behandelnden Schwachstellen in bezug auf Vorkehrungen für den Katastrophenfall, alle erforderlichen und regelungsbedürftigen Sachverhalte, die für eine Veranstaltung der vorgesehenen Größenordnung maßgeblich waren. Auflagen seitens des Bundesministers der Verteidigung als Luftaufsichtsbehörde der Bundesrepublik Deutschland waren nicht erteilt worden.

Zu den Vorkehrungen für den Katastrophenfall enthält Nr. 8 des STANAG 3533 folgende Regelung:

> Am Ort der Flugvorführung muß ein geeigneter und ausreichender Brandbekämpfungs-, Rettungs- und Bergungs- sowie Sanitätsdienst vorhanden sein.

Die vom Deutschen Roten Kreuz des Landkreises Kaiserslautern erbetene und gewährte Unterstützung erstreckte sich auf reine Hilfsdienste des täglichen Lebens, nicht aber auf die Katastrophenschutzvorsorge. Weiterhin kam die Gewährung der sanitätsdienstlichen Unterstützung durch das Deutsche Rote Kreuz auf dem Flugplatz Ramstein am 28. August 1988 ausschließlich auf privatrechtlicher Basis und nicht etwa als öffentlich-rechtliche Unterstützungsleistung des sanitätsdienstlichen Katastrophenschutzes auf der Liegenschaft des US-Flugplatzes in Ramstein zustande.

In vergleichbarer Weise vollzog sich die Anforderung und die Gewährung der polizeidienstlichen Hilfeleistungen durch die rheinland-pfälzische Polizei, an die der Kommandeur der 316. US-Air-Division als Inhaber des Hausrechts auf der Liegenschaft des Flugplatzes Ramstein Hoheitsbefugnisse abgegeben hatte. Diese übten am 28. August 1988 auf dem Flugplatz Ramstein ihre Polizeibefugnisse folglich nicht auf der Grundlage rheinland-pfälzischen Polizeirechts, sondern in Ableitung von dem Kommandanten der US-Liegenschaft Ramstein über alle auf dieser Liegenschaft befindlichen Personen zustehenden Befugnissen des unmittelbaren Zwangs aus, die ihm durch das Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut übertragen sind.

Auch die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß erkennt an, daß seitens des Veranstalters umfangreiche Vorbereitungsmaßnahmen getroffen worden waren. Auffällig ist indessen die Diskrepanz zwischen dem Aufgebot an Rettungssanitätern einerseits und an Polizeikräften auf der anderen Seite. So standen etwa 200 Kräften des Sanitätsdienstes (96 Kräfte des US-Sanitätsdienstes und 97 Kräfte des Deutschen Roten Kreuzes) rund 800 US-Polizisten und weitere fast 500 rheinland-pfälzische Polizeibeamte gegenüber. Wird dabei berücksichtigt, daß der Veranstalter die Zahl von fast 1 300 Polizei- und Ordnungskräften in Hinblick auf die zu erwartenden Zuschauerzahlen als erforderlich ansah, zeigt dies zugleich, daß mit einem Massenanfall von Verletzten aufgrund eines Unfalles, wie er sich dann am 28. August 1988 um 15.45 Uhr über den Köpfen von über 300 000 Zuschauern ereignete, nicht gerechnet worden war und die getroffenen Vorbereitungen etwas derartiges in keiner Weise berücksichtigt hatten. Art und Umfang der getroffenen Vorbereitungen seitens der 316. US-Air-Division entsprachen zwar den Anforderungen, die an den Veranstalter nach STANAG 3533 gerichtet waren, da dort eine Pflicht zur Ermessensvorsorge lediglich hinsichtlich des Ob des Katastrophenschutzes, nicht aber hinsichtlich des Wie gefordert ist. Allerdings wurden auch in dieser Hinsicht umfangreiche Vorgaben, wie beispielsweise in der ZDv 44/31 enthalten, gegenüber den Alliierten nicht durchgesetzt.

Die Vorbereitungen der Polizei und des Katastrophenschutzes, im wesentlichen organisiert durch die Katastrophenschutz-Leitstelle des Landkreises Kaiserslautern, entsprachen weitgehend den gesetzlichen Anforderungen des Landes Rheinland-Pfalz. Diese, vom Landkreis Kaiserslautern als unterer Aufsichtsbehörde auf dem Gebiet des Polizeidienstes, des Rettungswesens und des Katastrophenschutzes organisierten und eingesetzten Mittel müssen indessen im Nachhinein als unzureichend angesehen werden, da auch in dieser Hinsicht für den Ramsteiner Flugtag des Jahres 1988 lediglich die Vorbereitungen wie in den vorangegangenen Jahren getroffen worden waren, obwohl es an warnenden Stimmen nicht gefehlt hatte, die auf katastrophale Gefährdungspotentiale bei öffentlichen Flugtagen aufmerksam gemacht hatten.

Für die SPD-Fraktion steht aufgrund der Ergebnisse der trinationalen Untersuchungskommission und der Untersuchungskommission der US-Luftwaffe in Europa auch fest, daß der für die Einhaltung der fliegerischen Sicherheitsbestimmungen verantwortliche Offizier bereits bei der Prüfung der in den entsprechenden Banddiagrammen beschriebenen Flugfiguren Prüfungsdefizite hat entstehen lassen, aufgrund derer eine genaue Abklärung des tatsächlichen Flugverlaufs beim „Durchstoßenen Herz" und die kritische Inaugenscheinnahme durch den verantwortlichen Gesamtleiter während der Generalprobe nicht erfolgte. Dem Einsatzoffizier für die Flugveranstaltung hätte auffallen müssen, daß der Flugweg des Solofliegers nach dem Kreuzen der übrigen Formationen nicht genau beschrieben und offen war, ob dieser sich in vertikalem Aufschwung von den Zuschauern schließlich wegbewegen oder über diese hinwegfliegen würde. Ferner war aus den Banddiagrammen nicht ersichtlich, ob und wann dieser Aufschwung vor dem Kreuzungspunkt der übrigen Formationen erfolgen würde. Derartige Unklarheiten hätten Veranlassung geben müssen, bereits in der Planungsphase, spätestens aber während des Briefings der Piloten oder während der Generalproben beim Staffelkapitän der „Frecce Tricolori" um Klarheit nachzusuchen. Dieses Versäumnis wiegt um so schwerer, als der Einsatzoffizier nach seinen eigenen Bekundungen vor der US-nationalen Untersuchungskommission das Flugprogramm der „Frecce Tricolori" kannte und als erfahrener Pilot das Gefährdungspotential der Flugfigur des „Durchstoßenen Herzens" hätte kritisch einschätzen können. Dadurch wurde die erste Ursache dafür gesetzt, daß während der Generalprobe am 27. August 1988 das Gefährdungspotential dieser Flugfigur nicht erkannt wurde.

2. Die Generalprobe vor dem Flugtag

Der Verlauf der Generalprobe am 27. August 1988 verdeutlicht nach Auffassung der SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß in erschreckender Weise, wie verhängnisvoll es sich auswirkte, daß der Bundesminister der Verteidigung die gem. § 24 LuftVG durchzuführende Gefahrenprognose nicht durchführte, sondern insoweit STANAG 3533 für ausreichend hielt und somit die Genehmigungsverantwortung weiterreichte. Im STANAG 3533 wird allerdings die nach § 24 LuftVG der Luftverkehrsbehörde obliegende Pflicht zur Gefahrenabwehr durch Prüfung und Gefahrenprognose vor der Genehmigung einer Luftverkehrsveranstaltung auf die Nutzer dieser Genehmigung übergewälzt. Zum einen wird der Veranstalter einer öffentlichen militärischen Flugveranstaltung gemäß Nr. 4 des STANAG 3533 dazu verpflichtet, die Flugveranstaltung durch einen Gesamtleiter führen zu lassen, der für die Überwachung aller Sicherheitsbestimmungen und Grenzbedingungen verantwortlich ist. Zum anderen werden in Nr. 10 des STANAG 3533 die Staaten, die Luftfahrzeuge zu einer Flugvorführung entsenden, dazu verpflichtet, sicherzustellen, daß ihre Piloten ihre Flugaufgaben vorschriftsmäßig beherrschen. Diese doppelte Verlagerung der Verantwortung auch auf die Ebene der Durchführenden einer militärischen Flugveranstaltung führte zu jener verhängnisvollen Fehleinschätzung, die dazu beitrug, daß das mögliche Gefahrenpotential der Flugfigur des „Durchstoßenen Herzens" nicht erkannt wurde, da

der Genehmigungsverantwortliche seinen Pflichten nicht nachkam und auf den Durchführenden blind vertraute.

Die SPD-Fraktion erkennt durchaus an, daß sich die für die Flugveranstaltung von Ramstein verantwortlichen Offiziere bemüht hatten, die Sicherheit der Zuschauer zu gewährleisten. Unter diesem Aspekt soll die Erhöhung des Sicherheitsabstandes von der Zuschauerlinie bis zum Mittelpunkt der Flugvorführungen (Show center) von dem nach STANAG 3533 geforderten Mindestabstand von 700 Fuß (210 Meter) auf den Sicherheitsabstand der US-Dienstvorschrift von 1 500 Fuß (450 Meter) bzw. tatsächlich 530 Meter ausdrücklich erwähnt werden. Es ist kaum vorstellbar, welchen Verlauf die Katastrophe von Ramstein genommen hätte, wenn der Veranstalter lediglich die Sicherheitsabstände des STANAG 3533 eingehalten hätte.

Auch die Einweisung der Piloten, des Sicherheits- und Rettungsdienstes und des Brandschutzpersonals erfolgte entsprechend der Vorschriften, die der Veranstalter als maßgeblich ansehen mußte. Die vom Bundesminister der Verteidigung gegenüber den Auflagen des deutschen Luftverkehrsrechts offengelassenen Regelungslücken, die für den Bereich der Bundeswehr durch die ZDv 44/31 geschlossen sind, hatte die 316. US-Air-Division nicht zu vertreten. Der Verlauf der Generalprobe für das Vorführungsprogramm der „Frecce Tricolori" verdeutlicht das verhängnisvolle Dilemma, das mit dem Überwälzen und der Genehmigungsverantwortung auf den Veranstalter und die an den Flugvorführungen Beteiligten entstand. Der Ablauf dieser Probe- und Kontrollveranstaltung wird im nationalen Unfallbericht der US-Luftwaffe in Europa wie folgt beschrieben:

> Während der Generalprobe führte das italienische Team sowohl Manöver der „Low show" (Schlechtwetterprogramm) als auch der „High show" (Schönwetterprogramm) vor. Beim „Pierced heart"-Manöver überflog der Solopilot den Kreuzungspunkt der beiden anderen Gruppen jedoch nicht mit der üblichen Verzögerung von drei bis fünf Sekunden, sondern etwas später. Aus Videoaufzeichnungen und früheren Proben und Vorführungen des Solopiloten geht hervor, daß er diesen Punkt regelmäßig innerhalb des vorgegebenen Zeitraums erreicht hat. Aufgrund sonstiger anfallender Aufgaben konnten nicht alle an der Planung und Durchführung beteiligten Offiziere das Ende dieses Manövers bei der Generalprobe verfolgen. Einige glaubten, daß der Solopilot dieses Manöver bei der Generalprobe aufgrund einer dichten Wolkendecke nicht beendet habe. Die Flugtagveranstalter hatten die Programme der Flugvorführungsteams vor der Generalprobe am Samstag überprüft und befanden sich während der Generalprobe an ihren vorher festgelegten Positionen. Aus den Zeugenaussagen vor dem Untersuchungsausschuß geht hervor, daß der Gesamtleiter und sein Stab aufgrund der Überprüfung der eingereichten Vorführungsprogramme, die von erfahrenen Teams und Flugzeugführern geflogen werden sollten, und aufgrund ihres Wissens, daß diese Vorführungen und Manöver von den zuständigen Behörden der Unterzeichnerstaaten von STANAG 3533 genehmigt worden waren, sowie aufgrund der Begutachtung der Vorführungen und Manöver bei der Generalprobe und der Vergrößerung des Abstandes zwischen Zuschauerbereich und Vorführungsachse auf mindestens 1 500 Fuß (450 m) der Ansicht waren, daß kein Manöver die Sicherheitsbestimmungen von STANAG 3533 verletzte oder die Sicherheit von Personen und Sachwerten gefährdete. Die Flugprogramme der Teilnehmer wurden vom Gesamtleiter genehmigt. Die Flugtagveranstalter akzeptierten die Manöver und Flugvorführungsprogramme, da sie von den zuständigen nationalen Dienststellen, denen die teilnehmenden Luftfahrzeugführer unterstehen, genehmigt worden waren.

Hieraus wird deutlich, daß sich der für die Gefahrenprognose verantwortliche Gesamtleiter des Flugtages und seine Gehilfen, die die zum Unglück führenden Flugfiguren am 27. August 1988 nicht gesehen hatten und deshalb ihr Gefährdungspotential nicht beurteilen konnten, darauf verließen, daß die Piloten der „Frecce Tricolori" die Sicherheitsauflagen des STANAG 3533 befolgten. Sie überließen es damit der Verantwortung der Piloten der „Frecce Tricolori", bei ihren Flugvorführungen die Sicherheit der Zuschauer allein zu gewährleisten.

Dieses Verhalten des Gesamtleiters des Flugtages ist von den Bestimmungen des STANAG 3533 abgedeckt und deshalb, wie der nationale Unfallbericht der US-Luftwaffe richtig feststellt, rechtlich nicht zu beanstanden. Das Durchreichen der Genehmigungsverantwortung von der zuständigen Luftaufsichtsbehörde zum Veranstalter einer Luftverkehrsveranstaltung und von diesem auf die einzelnen Piloten, die während einer derartigen Veranstaltung fliegen, stellt jedoch den in § 24 LuftVG gesetzlich normierten Sicherheitsgedanken zum Schutz der Zuschauer geradezu auf den Kopf.

Als weitere Besonderheit des Ablaufs der Generalprobe ist die unterschiedliche Auffassung des Veranstalters und seines Gesamtleiters und der italienischen Kunstflugstaffel über die Flugfigur des „Durchstoßenen Herzens" und den Flugweg des Solopiloten nach dem Überqueren des Kreuzungspunktes hervorzuheben. Hierzu führt der nationale Unfallbericht der US-Luftwaffe in Europa folgendes aus:

> Nach Ansicht des Gesamtleiters und seines Stabes führt der Solopilot der Frecce Tricolori beim „Pierced heart"-Manöver keinen signifikanten Überflug des Zuschauerbereichs durch. Nach Meinung des Flugschaukoordinators wird der Zuschauerbereich möglicherweise überflogen, doch war er der Ansicht, daß dieses Manöver aufgrund des ausreichenden zeitlichen und vertikalen Abstandes zwischen dem Solopiloten und den anderen Luftfahrzeugen der Staffel die Bestimmungen von STANAG 3533 nicht verletzt und keine Probleme hinsichtlich der Sicherheit verursacht. Bei planmäßiger Ausführung befindet sich der Solopilot dann außerdem in einer Steigflugphase, er fliegt in einer nach oben gerichteten Linkskurve aus dem „Pierced heart" heraus und entfernt sich dabei von den Zuschauern.

Der Veranstalter und sein Gesamtleiter waren folglich der Auffassung, daß der Solopilot bei seinem Flug während des „Durchstoßenen Herz"-Flugmanövers die Sicherheitsmindesthöhe bereits über 900 Meter vor der Zuschauerlinie erreichen und sich dem Kreuzungspunkt der übrigen Formation im vertikalen Steigflug nähern würde, der ihn von der Zuschauerlinie weggeführt hätte.

Die italienische Kunstflugstaffel „Frecce Tricolori" unterstellte demgegenüber das Wissen des Gesamtleiters, daß der Solopilot nach dem Kreuzungspunkt im Geradeausflug die Zuschauer überfliegen würde, und ging davon aus, daß dieser Überflug genehmigt sei.

Auch in diesem letztlich verhängnisvollen Dissens verließ sich der Veranstalter auf die Piloten und umgekehrt. Der nationale Unfalluntersuchungsbericht der US-Luftwaffe kommt in diesem Punkt zu folgender Bewertung:

> Aufgrund dieser Programmbeschreibung und dieser Bedingungen, angesichts des guten Rufs der Frecce Tricolori und anderer Teilnehmer, aufgrund der vorhergehenden persönlichen Beobachtungen und angesichts der Tatsache, daß sowohl das geplante Vorführungsprogramm als auch die Genehmigung der Vorführungen und Manöver durch die zuständigen Behörden der Unterzeichnerstaaten vom STANAG 3533 bekannt waren, sowie aufgrund der Vergrößerung des Abstandes zwischen dem Zuschauerbereich und der Vorführungsachse auf mindestens 1500 Fuß (450 m) gaben der Gesamtleiter und sein Stab die Vorführungen in der geplanten Form frei. Der Gesamtleiter und sein Stab erhielten keine besonderen Anträge hinsichtlich des Überfliegens von Zuschauerbereichen, und aus den oben erwähnten Faktoren ging auch nicht die Notwendigkeit für einen derartigen Auftrag hervor.

Diese Bewertung belegt, daß sich der Veranstalter und sein Gesamtleiter auf das dem deutschen Luftverkehrsrecht vollkommen fremde Prinzip des Sichgegenseitig-aufeinander-Verlassens bei einer gefährlichen und deshalb genehmigungsbedürftigen Veranstaltung mit öffentlichem Zugang auf die Piloten während der Generalprobe am 27. August 1988 abstützten. Dieses Prinzip mag rechtlich zulässig sein; der Sicherheitsgedanke des deutschen Luftverkehrsrechts zum Schutze der Zuschauer bei einer Luftverkehrsveranstaltung wird durch dieses Prinzip jedoch in sein Gegenteil verkehrt.

Zusammenfassende Wertung

Bei der Generalprobe am 27. August 1988 in Ramstein verließen sich der verantwortliche Gesamtleiter und die Piloten der „Frecce Tricolori" gegenseitig darauf, der andere würde die für die Sicherheit der Zuschauer erforderlichen Maßnahmen treffen. So kam es zu einem verhängnisvollen Auffassungsunterschied über die Flugfigur des „Durchstoßenen Herzens" und seiner Genehmigungsbedürftigkeit, dessen nichterkannte Gefahrenpotentiale am Folgetag zur Katastrophe führten.

3. Die Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988

Die Kollision der drei Luftfahrzeuge der Kunstflugstaffel „Frecce Tricolori" um 15.45 Uhr in Ramstein über mehr als 300 000 Zuschauern hatte nach Überzeugung der SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages ihre unmittelbare und direkte Ursache auch in den Fehlern und Versäumnissen, die sich im Bundesministerium der Verteidigung im Zusammenhang mit der Genehmigung des Flugtages von Ramstein zutrugen. Der Zusammenstoß hätte zumindest hinsichtlich seiner katastrophalen Folgen einen anderen Verlauf genommen, wenn das deutsche Luftverkehrsrecht uneingeschränkt beachtet worden wäre. Unter diesen Voraussetzungen hätte das Kunstflugverbot gegolten, der Kurvenflug auf die Zuschauer zu wäre wenigstens in einer Entfernung von 900 m vor den Zuschauern abgeschlossen gewesen und schließlich wären die Sicherheitsmindesthöhen von 500 Fuß (150 Meter) für den Formationsflug von 10 Luftfahrzeugen wesentlich höher gewesen und hätten dem Solopiloten andere Handlungsmöglichkeiten für das Ausweichen aus seiner Flugbahn belassen.

Der Vorwurf gegenüber dem Bundesminister der Verteidigung, für die folgenschwere Flugzeugkollision am 28. August 1988 über dem Flugplatz von Ramstein durch unterlassene Wahrnehmung der Genehmigungsverantwortung nach § 24 LuftVG eine wesentliche Ursache gesetzt zu haben, entbindet jedoch die 316. Air-Division als Veranstalter und die italienische Kunstflugstaffel „Frecce Tricolori" als Verursacher des großen Schadensereignisses vom 28. August 1988 in Ramstein nicht von ihrer eigenen Verantwortung.

Das STANAG 3533 legt keine verbindliche Mindestflughöhe fest, sondern überläßt ihre Festlegung der Verantwortung des Gesamtleiters einer Flugveranstaltung. Demzufolge hätte der Gesamtleiter der Flugveranstaltung von Ramstein bei der Festlegung der Mindesthöhe für die Teilnehmer der Flugvorführungen die eigenen nationalen Vorschriften anwenden sollen, wenn es schon der Bundesminister der Verteidigung als Luftaufsichtsbehörde versäumt hatte, das deutsche Luftverkehrsrecht auch für die 316. Air-Division als verbindlich durchzusetzen. Nach der Dienstvorschrift der US-Luftwaffe für Luftfahrtveranstaltungen Air Force Regulation 60-18 ist als niedrigste Flughöhe für einen Überflug eines Einzelflugzeuges eine Höhe von 250 Fuß (80 Meter) angegeben. Diese Flughöhe hätte auf dem Territorium der Vereinigten Staaten von Amerika mindestens eingehalten werden müssen und wäre mit großer Wahrscheinlichkeit für den Kunstflug der „Frecce Tricolori" noch heraufgesetzt worden. Da die AF Reg 60-18 ihre uneingeschränkte Gültigkeit jedoch nur für das Territorium der Vereinigten Staaten von Amerika beansprucht und in Nr. 8 für Verbände, die außerhalb der USA stationiert sind, auf STANAG 3533 und das Recht des Gastlandes verwiesen ist, kann dem Veranstalter des Ramsteiner Flugtages und seinem Gesamtleiter ein strafrechtlich oder haftungsrechtlich begründeter Vorwurf deshalb nicht gemacht werden, weil das Recht des Gastlandes nicht durchgesetzt wurde und STANAG 3533 die Festlegung von Mindesthöhen ins eigene Ermessen stellt.

Ähnliche Feststellungen gelten hinsichtlich der Verantwortung des Staffelkapitäns der „Frecce Tricolori" als ihrem Führer. Er kann sich damit exkulpieren, daß der verantwortliche Gesamtleiter des Flugtages in Ramstein ihm keine besonderen Auflagen hinsichtlich der Mindesthöhen und der Ausgestaltung der einzelnen Flugfiguren seiner Staffel machte. Der Staffelkapitän und die Piloten der „Frecce Tricolori" konnten somit davon ausgehen, daß sie alle Vorschriften und Auflagen einhielten, die dem Veranstalter gegenüber gemacht wurden. Letztlich führte folglich auch in dieser Hinsicht das Sich-gegenseitig-aufeinander-Verlassen zwischen Genehmigungsbehörde, dem Veranstalter und den Flugzeugführern selbst dazu, daß am 28. August 1988 in Ramstein Flugfiguren geflogen wurden, bei denen deutsche und sogar US-amerikanische Sicherheitsvorschriften hinsichtlich der Mindesthöhen unterschritten wurden.

Bei dieser rechtlichen Situation verblieb auch der Staatsanwaltschaft Zweibrücken als zuständiger strafrechtlicher Ermittlungsbehörde nichts anderes, als sowohl die Bediensteten des Bundesministeriums der Verteidigung und insbesondere Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz von strafrechtlich relevanten Vorwürfen freizustellen. Dem Bundesminister der Verteidigung als hierzu vom Gesetz berufener Aufsichtsbehörde ist jedoch der Vorwurf zu machen, mit der im STANAG 3533 eingegangenen Delegation der Genehmigungsverantwortung unter Verzicht auf die Wahrung deutscher Sicherheitsnormen Ursachen gesetzt zu haben, die die Katastrophe von Ramstein ermöglichten.

Die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages, die in den Anhörungen des Untersuchungsausschusses maßgeblich an den Tatsachenfeststellungen zum Ablauf der Rettungs-, Brandschutz- und Katastrophenschutzmaßnahmen beteiligt war, begrüßt den aufopfernden Einsatz aller Rettungsdienste. Sie erkennt ausdrücklich den Einsatzwillen der am 28. August 1988 zum Einsatz gekommenen Hilfskräfte an. Diese Einsatzkräfte haben, wie wir wissen und anerkennen, bis zur Erschöpfung ihrer Mittel und Kräfte ohne Ansehen von persönlicher Gefahr alles versucht, um zu retten, zu bergen und Leben zu bewahren.

Dieser aufopfernde Einsatz ist um so bemerkenswerter, als insbesondere die Einsatzdienste des Deutschen Roten Kreuzes ganz offensichtlich nicht auf einen derartigen Massenanfall von Verletzten vorbereitet waren. Sie hatten, wie aus den Einsatzbesprechungen mit den Ansprechpartnern der 316. US-Air-Division und den Vernehmungen von Landrat Tartter deutlich wurde, mit einem Einsatz „wie im Vorjahr" gerechnet, der sich auf die Behandlung von relativ geringfügigen Verletzungen oder Erkrankungen beschränkt hätte, die typischerweise nach einer derartigen Großveranstaltung mit einem Massenandrang von Zuschauern auftreten. Der Katastropheneinsatz, der am 28. August 1988 ab 15.45 Uhr notwendig wurde, lag außerhalb ihrer Vorstellungswelt. Um so bemerkenswerter ist die große Anstrengung und das Bemühen dieser Hilfsdienste, wie im übrigen auch des Sanitätsdienstes und des Brandschutzdienstes der US-Luftstreitkräfte, in deren Einsatzlage der Katastropheneinsatz lediglich ganz peripher angedeutet wurde. Darüber hinaus ist der spontane und freiwillige Einsatz vieler in Ramstein anwesender Zuschauer besonders zu erwähnen, die sich als Ärzte, als Rettungssanitäter und für Erste-Hilfe-Maßnahmen zur Verfügung gestellt hatten und ohne Rücksicht auf Gesundheit oder persönliche Habe großartige Hilfe leisteten.

Auch die Rettungseinsätze der US-Luftwaffe vor Ort und die Einsatzkoordination der SAR-Leitstelle in Goch verdienen besondere Erwähnung. Die unter diesen Voraussetzungen beachtliche Schnelligkeit der Rettungs- und Bergungsmaßnahmen auf dem Flugplatz Ramstein belegen die Professionalität der Rettungsdienste der US-Luftwaffe. Dies gilt in gleichem Umfang für den Luftrettungseinsatz der Bundeswehr und ihres Ärzteteams aus dem Bundeswehrzentralkrankenhaus Koblenz mit einem Transporthubschrauber vom Flugplatz Mendig.

Die Einsatzkräfte der rheinland-pfälzischen Polizei innerhalb und außerhalb des Flugplatzes Ramstein hatten als einzige, ebenso wie der Katastrophenschutzstab des Landkreises Kaiserslautern, vorausschauend ihrem Einsatz einen möglichen Flugzeugabsturz als Einsatzlage zugrunde gelegt. Infolgedessen wurden Katastrophenschutzwege geplant und gesperrt und um den Flugplatz Ramstein selbst in weiträumiger Entfernung liegenden Krankenhäusern Notaufnahmekapazitäten angemeldet. Dieser vorausschauenden Planung und Koordination ist es zu verdanken, daß die Verletzten des 28. August 1988 nach erster Behandlung auf dem Flugplatz Ramstein oder im US-Militärkrankenhaus Landstuhl relativ rasch einer medizinischen Versorgung und Betreuung zugeführt werden konnten. Diese Planung legte die Grundlage dafür, daß alle Unfallverletzten zügig der medizinischen Betreuung in Fachkrankenhäusern zugeführt werden konnten, in denen ihre abschließende Behandlung möglich wurde. Die besonderen Leistungen und die Effektivität dieser Einsatzstäbe verdienen es, unter den besonderen Umständen als anerkennenswert hervorgehoben zu werden.

Zusammenfassende Wertung

— Der katastrophale Flugzeugabsturz am 28. August 1988 in Ramstein in eine riesige Zuschauermenge hat seine Ursache auch in der nicht erfolgten Ausfüllung der deutschen Verantwortung, wobei selbst nationale Sicherheitsminima unterschritten wurden.

— Die Sanitäts-, Brandschutz- und Rettungsdienste leisteten am 28. August 1988 vor Ort unter den gegebenen Umständen anerkennenswerte Arbeit, hatten jedoch mit einer derartigen Katastrophe nicht im entferntesten gerechnet. Hervorzuheben sind der aufopfernde Einsatz einzelner Freiwilliger und der Angehörigen der Rettungsdienste vor Ort, teilweise ohne Rücksicht auf die eigene Gefährdung.

II. Die öffentliche Kritik an den Rettungsmaßnahmen

Die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages sah sich wegen der öffentlichen Kritik an den Rettungsmaßnahmen, die nach der Katastrophe von Ramstein durch Soldaten der US-Streitkräfte und deutsche Hilfskräfte geleistet wurden, auch veranlaßt, im Untersuchungsausschuß diesen Problemkreis zu untersuchen. Dabei war sie sich der Grenzen der Kompetenzen des Untersuchungsausschusses als einem Organ des Deutschen Bundestages durchaus bewußt. Ziel dieser Untersuchungen war nicht eine Bewertung, ob Landeskompetenzen sachgerecht ausgeübt oder ob US-amerikanische Vorschriften eingehalten worden waren. Die Feststellungen erfolgten vielmehr im Hinblick auf Verantwortlichkeiten und Einflußmöglichkeiten des Bundesminister der Verteidigung als zuständiger Luftfahrtbehörde auch für die Sicherstellung ausreichender Vorsorge für einen Katastrophenfall bei öffentlichen Flugveranstaltungen der Stationierungskräfte. Auch die Bewertung beschränkt sich deshalb auf die Frage, wie der Bundesminister der Verteidigung seine Verantwortlichkeiten für den Erlaß von Verwaltungsvorschriften, den Abschluß völkerrechtlicher Vereinbarungen und die Genehmigung gem. § 24 LuftVG wahrgenommen hat und welche Konsequenzen sich hieraus für die Zukunft ergeben.

Aufgrund der Anhörungen der zu diesem Sachverhaltskomplex vernommenen Zeugen, insbesondere des rheinland-pfälzischen Innenministers Geil, des Landrates des Kreises Kaiserslautern, Tartter, und des für den Katastrophenschutz zuständigen Referatsleiters aus der Inspektion des Sanitäts- und Gesundheitswesens des Bundesministerium der Verteidigung steht allerdings fest, daß Versäumnisse in der Wahrnehmung der Regelungskompetenz auch in diesem Sachkomplex zu Unzulänglichkeiten und sogar zu schwerwiegenden Fehlern führten, die in den Anhörungen der Genannten offensichtlich zutage traten.

Die Kernpunkte der öffentlichen Kritik an den nach Eintritt der Katastrophe von Ramstein durchgeführten Rettungs- und Hilfsmaßnahmen konzentrierten sich auf fehlende Koordination und Absprachen unter einer gemeinsamen Einsatzleitung sowie gegensätzliche Auffassungen deutscher und amerikanischer Rettungsdienste von ausreichender Erstversorgung der Verletzten am Unfallort, wobei insbesondere das „Schlachtfeld"-Konzept der US-Streitkräfte immer wieder öffentlich kritisiert wurde. Beiden Sachverhaltskomplexen ist gemeinsam, daß in Ramstein am 28. August 1988 Einsatzkonzeptionen von den Rettungsdiensten angewendet wurden, die bei ähnlich gelagerten Katastrophen außerhalb einer Liegenschaft einer alliierten Truppe, also unter der ausschließlichen Geltung deutscher Hoheitsgewalt, nicht angewendet und durch spezifische deutsche Rettungskonzepte ersetzt worden wären. Dies umfaßt sowohl Maßnahmen des vorbeugenden Katastrophenschutzes als auch die Koordination unter einer gemeinsamen Einsatzleitung und die von der amerikanischen Konzeption in wesentlichen Teilen unterschiedliche sanitätsdienstliche Erstversorgung. Bei sachgerechter Wahrnehmung seiner Kompetenzen hätte der Bundesminister der Verteidigung dies vermeiden können.

Wie bereits oben näher dargelegt, begab sich der Bundesminister der Verteidigung durch seine Mitwirkung am Abschluß des STANAG 3533 und dessen Implementierung für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland entscheidender Einfluß- und Gestaltungsmöglichkeiten. Eine dieser wesentlichen Gestaltungsmöglichkeiten bei öffentlichen Flugveranstaltungen ist die Möglichkeit einer Genehmigungsbehörde, durch Auflagen und Weisungen ein bestimmtes, von der Genehmigungsbehörde gewünschtes Verhalten des Veranstalters zu erwirken. Auch diese Möglichkeiten wurden aufgrund der Bestimmung der Nr. 8 des STANAG 3533 ebenfalls an den jeweiligen Veranstalter weitergegeben, dem die Pflicht aufgebürdet wurde, am Ort der Flugvorführungen für einen geeigneten und ausreichenden Brandbekämpfungs-, Rettungs-, Bergungs- und Sanitätsdienst zu sorgen. Innenminister Geil berief sich in seiner Anhörung vor dem Untersuchungsausschuß zur Erklärung der ausschließlichen Regelungskompetenz der US-Dienststellen auf dem Flugplatz Ramstein und der Doppelgleisigkeit der Rettungsorganisationen innerhalb dieser Liegenschaft und außerhalb dieser Liegenschaft, also im Bereich des Landkreises Kaiserlautern, ausschließlich auf diese Bestimmung.

Wie ebenfalls oben im Zusammenhang mit der Genehmigungszuständigkeit des Bundesministers der Verteidigung nachgewiesen, war auch die Überlassung der Gesamtverantwortung für das Sanitäts- und Rettungswesen für die Flugveranstaltung bei der 316. US-Air-Division nicht das Resultat einer durch das Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut begründeten besonderen Rechtslage. Artikel 53 Abs. 1 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut schließt im Gegenteil die besondere Verantwortung deutscher Behörden für die den alliierten Streitkräften überlassenen Liegenschaften auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland ausdrücklich nicht aus. Sonderrechte und damit eigene Regelungsbefugnisse der Stationierungsstreitkräfte gelten auf ihren Liegenschaften nur für solche Maßnahmen, die zur befriedigenden Erfüllung ihrer Verteidigungspflichten dienen. Daß dies für die Veranstaltung öffentlicher militärischer Flugtage nicht zutrifft, wurde bereits oben nachgewiesen. Nicht maßgeblich ist dabei auch, ob die US-Dienststellen glaubten, die Veranstaltung von öffentlichen Flugtagen diene der befriedigenden Erfüllung ihrer Verteidigungspflichten. Wäre ein derartiger Dissens hierüber zwischen dem Bundesminister der Verteidigung und einer alliierten Dienststelle offenkundig geworden, hätte dies zu einer Klärung seitens des Bundesministers der Verteidigung zur Durchsetzung deutschen Rechts unter Wahrung des Kooperationsgebotes bedurft.

Artikel 53 Abs. 3 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut verpflichtet die Stationierungsstreitkräfte darüber hinaus sicherzustellen, daß die deutschen Behörden die zur Wahrung deutscher Belange erforderlichen Maßnahmen innerhalb der alliierten Liegenschaften durchführen können, wobei dies

selbstverständlich in Zusammenarbeit mit den Stationierungskräften unter der Wahrung des Kooperationsgebotes gemäß Artikel III des NATO-Truppenstatutes erfolgen muß. Eine derartige Einflußnahme hat der Bundesminister der Verteidigung im Zusammenhang mit der Durchsetzung deutscher Sicherheitsbelange bei öffentlichen Flugtagen auch nur ansatzweise nicht versucht, sondern vielmehr der Delegationsregel der Nr. 8 des STANAG 3533 ohne Vorbehalte zugestimmt. Die schrecklichen Folgen der Delegation auch der Verantwortung auf die Bündnisstreitkräfte für Rettungsmaßnahmen gegenüber deutschen Staatsangehörigen wurde in den Stimmen der Kritiker an diesen Rettungsmaßnahmen nur allzu deutlich. Vor dem Hintergrund dieser Rechtslage hat der rheinland-pfälzische Innenminister Geil in seiner Anhörung zutreffend auf die ausschließliche Regelungs- und Kontrollkompetenz des Bundes und insbesondere des Bundesministers der Verteidigung verwiesen, indem er ausführte:

> Es sei Sache der Bundesregierung zu überprüfen, ob die Standards zwischen Bundeswehr und ausländischen Streitkräften übereinstimmten, ob die amerikanische Seite ihre Rettungsaktivitäten, ihre Rettungsvorsorge, ihren Katastrophenschutz so ausgerichtet habe, daß sie zumindest den Standards der Bundesrepublik Deutschland, der deutschen Seite, entsprechen würden. Dies könnten nach seiner Kenntnis nur die Standards der Bundeswehr sein, niemals jedoch die Vorgaben, die beispielsweise eine Landesregierung für ihren Katastrophenschutz vorzuhalten habe.

Für die Bundeswehr sind die bei öffentlichen Flugtagen zu treffenden vorbereitenden Maßnahmen des Sanitäts-, Rettungs- und Brandschutzdienstes in Nr. 357 ff. der ZDv 44/31 „Sicherheitsbestimmungen für Flugveranstaltungen der Bundeswehr" geregelt. Diese Bestimmungen sehen ausdrücklich vor, daß sowohl die sanitätsdienstliche Unterstützung als auch die Anforderung von Rettungshubschraubern und Brandbekämpfungspersonal über die zuständige Kommandobehörde und an die öffentlichen Feuerwehren zu erfolgen habe, wenn das eigene Personal nicht ausreichend sei.

Wie sowohl der rheinland-pfälzische Innenminister Geil als auch Landrat Tartter übereinstimmend in ihren Anhörungen bekundet haben, hatte die 316. US-Air-Division als Veranstalter des Flugtages von Ramstein weder Unterstützung durch den zuständigen Katastrophenschutz des Landkreises noch Rettungsunterstützung für den Fall eines Großschadensereignisses gewünscht. Soweit es Unzulänglichkeiten beim tatsächlichen Ablauf der Katastrophenschutz- und Rettungsmaßnahmen gab, fallen diese deshalb zunächst in den Verantwortungsbereich der 316. US-Air-Division, die die notwendige und gebotene Vorsorge gemäß Nr. 8 des STANAG 3533 eigenverantwortlich wahrzunehmen hatte. Sie treffen jedoch ebensosehr die Verantwortung des Bundesministers der Verteidigung, der es, anders als für den Bereich der Bundeswehr bei den alliierten Streitkräften, unterlassen hat, seine Regelungsbefugnis für die Katastrophenvorsorge bei öffentlichen Flugveranstaltungen wahrzunehmen. Es war Inhalt seiner Verantwortung gemäß § 24 LuftVG, dafür Sorge zu tragen, ob und daß vom Veranstalter ausreichende Maßnahmen für den Katastrophenfall getroffen wurden.

Daß mit einem derartigen Katastrophenfall seitens des auf dem Flugplatz Ramstein im Einsatz befindlichen Deutschen Roten Kreuzes auch nicht im entferntesten gerechnet wurde, machte die Anhörung des Landrates Tartter deutlich. Der Verlauf der Rettungsmaßnahmen nach Eintritt der Katastrophe in Ramstein hat darüber hinaus gezeigt, daß auch die auf privatrechtlicher Ebene getroffenen Absprachen darüber, daß deutsche Besucher vom Deutschen Roten Kreuz und amerikanische Bürger vom US-Sanitätsdiensten behandelt werden sollten, angesichts des hereingebrochenen Großschadensereignisses keinerlei Bedeutung mehr haben konnte. So kam es dazu, daß handlungsunfähige, weil schwerverletzte Bundesbürger sich bei einer öffentlichen Veranstaltung in der Bundesrepublik Deutschland auf einer Liegenschaft der US-Streitkräfte so behandeln lassen mußten, als ob sie sich nicht in der Bundesrepublik Deutschland, sondern im Ausland befänden.

Nach Auffassung der SPD-Fraktion sind die von Presse und Öffentlichkeit kritisierten unterschiedlichen Einsatzkonzepte der deutschen und der amerikanischen Sanitätsdienste lediglich die Folge dieser Rechtslage, die während der Rettungsmaßnahmen auf dem Flugplatz Ramstein in aller Deutlichkeit offenkundig wurden. Die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß ist der Auffassung, daß auch die alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland das nach dem Kooperationsprinzip des NATO-Truppenstatuts durchzusetzende Prinzip anerkennen müssen, wonach deutsche Hoheitsbefugnisse und deutsches öffentliches Recht uneingeschränkt bei öffentlichen Veranstaltungen auf amerikanischen Liegenschaften vorwiegend für deutsches Publikum anzuwenden ist. Die Institution des „Leitenden Notarztes", den der rheinland-pfälzische Innenminister Geil in die öffentliche Diskussion eingeführt hat, deckt von diesem Prinzip lediglich einen Teilbereich ab. Für öffentliche Veranstaltungen auf amerikanischen Liegenschaften muß der Grundsatz durchgesetzt werden, daß die hierfür zuständigen deutschen Behörden auch auf alliierten Liegenschaften die Sicherheitsvorkehrungen zu treffen haben, die das deutsche Recht vorschreibt. Zusätzliche Maßnahmen auf dem Gebiet des Katastrophenschutzes zur Erhöhung der Effektivität leisten dann nur noch Unterstützung, die das allgemeine Prinzip der umfassenden Zuständigkeit noch effizienter macht.

Dieser Bewertung widersprechen auch nicht die Aussagen des Leiters des innerhalb der Inspektion des Sanitäts- und Gesundheitswesens im Bundesministerium der Verteidigung für Führung und Einsatz des Sanitätswesens zuständigen Referates, der in seinen Aussagen ausschließlich auf die Effektivität der vor Ort getroffenen Rettungsmaßnahmen abhob, nicht jedoch die Ursachen der Unterwerfung deutscher Bürger unter amerikanische Einsatzkonzeptionen für den Sanitätsdienst analysieren konnte.

Zusammenfassende Wertung

Für zukünftige öffentliche Großveranstaltungen, bei denen Liegenschaften der alliierten Streitkräfte für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, muß die ausschließliche Regelungskompetenz deutscher Behörden insbesondere auf dem Gebiet des vorbeugenden Katastrophenschutzes, des Sanitätsdienstes, des Polizeirechtes und des Rettungsdienstes gewährleistet sein.

C. Maßnahmen nach dem Unfall

I. Maßnahmen nach dem Flugunfall im Bereich des Bundesministers der Verteidigung

1. Melde- und Informationswege

Die Melde- und Informationswege vom Unfallort in Ramstein zu den in der Entscheidungs- und Handlungsverantwortung stehenden Dienststellen der Bundeswehr und des Bundesministers der Verteidigung sind von folgenden strukturellen Mängeln gekennzeichnet:

- Meldungen über die Flugtagkatastrophe wurden von der Einsatzleitstelle in Ramstein nicht sofort an die verantwortlichen Dienststellen der Bundeswehr abgesetzt, sondern offensichtlich zunächst an die eigenen US-Dienststellen abgegeben. Die Einsatzleitstelle Ramstein meldete erstmals um 16.12 Uhr den Unfall an die für den SAR-Einsatz zuständige Leitstelle der Bundeswehr. Diese war zwar bereits zuvor über das Großschadensereignis unterrichtet worden, jedoch nicht vom Veranstalter des Flugtages.
- Meldungen wurden nicht weitergeleitet. Die um 16.10 Uhr an das Wehrbereichskommando IV im Mainz vom Lagezentrum Rheinland-Pfalz über die Katastrophe von Ramstein abgegebene Meldung wurde dort nicht weitergeleitet, sondern blieb stecken.
- Das Bereitschaftszentrum der Bundeswehr als das Lagezentrum des Ministers erhielt erste Kenntnis von der Katastrophe von Ramstein erst durch eine dpa-Meldung um 16.30 Uhr, obwohl der Generalstabsoffizier vom Dienst beim Führungsstab der Luftwaffe im selben Ministerium bereits auf den Meldewegen der Luftwaffe umfassend unterrichtet war.
- Das Bereitschaftszentrum der Bundeswehr war bis 16.45 Uhr zur Unterrichtung der politischen Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung und des Generalinspekteurs ausschließlich auf Agenturmeldungen der Presse angewiesen und verfügte bis zu diesem Zeitpunkt über keinerlei Meldungen aus der Bundeswehr. Der Generalstabsoffizier vom Dienst des Führungsstabs der Luftwaffe hatte demgegenüber bereits Meldungen aus dem Bereich der Luftwaffe erhalten, die von dort jedoch ausschließlich für den Führungsstab der Luftwaffe genutzt wurden.

Die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages sieht es als besonders schwerwiegenden strukturellen Mangel an, daß dem Bereitschaftszentrum der Bundeswehr umfassende Meldungen über den Unfallhergang in Ramstein am 28. August 1988 ausschließlich über die Dienste der Presseagenturen zugingen. Aus dem Bereich der Bundeswehr wurde dorthin nichts abgesetzt, obwohl dieser Bereitschaftsstab im Bundesministerium der Verteidigung ausschließlich die Aufgabe hat, wichtige Eilmeldungen aufzunehmen und an die verantwortlichen Entscheidungsträger unverzüglich weiterzuleiten. Die Mehrgleisigkeit unterschiedlicher Meldungen an verschiedene Entscheidungsträger führte darüber hinaus zu Desorientierungen und zum Versickern wichtiger Meldungen.

Insbesondere verdeutlicht der Meldefluß über die Katastrophe von Ramstein zum BMVg in beunruhigender Weise die fehlende Fähigkeit des Bundesministeriums der Verteidigung, rasch auf wichtige Ereignisse aus dem ureigenen Zuständigkeitsbereich zu reagieren.

2. Maßnahmen und Erwägungen des Bundesministers der Verteidigung nach dem Flugunglück in Ramstein

Nach Überzeugung der SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages reagierte der frühere Bundesminister Prof. Dr. Scholz nur vordergründig rasch auf die Katastrophe von Ramstein, ohne jedoch die Ursachen dieser Katastrophe aufzudecken und die aufgetretenen Fehler und Versäumnisse zu beseitigen. Weder das am 29. August 1988 verfügte Kunstflugverbot noch die Einsetzung der sog. „Steinhoff"-Kommission waren geeignet, die Ursachen für die Katastrophe von Ramstein zu erkennen und die in ihr liegenden Fehler zu beseitigen.

Nach der Katastrophe von Ramstein konnte es nicht mehr lediglich darum gehen, zu prüfen, ob einseitig ausgesprochene Verbote bestimmter Flugvorführungen noch vom Standardisierungsabkommen 3533 abgedeckt sind, sondern ausschließlich darum — selbstverständlich unter Wahrung des Kooperationsprinzips des NATO-Truppenstatuts — die Vorschriften auch für die alliierten Streitkräfte auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland durchzusetzen, die für die Bundeswehr für öffentliche Flugveranstaltungen gelten. Unterschiedliche rechtliche Ausdeutungen des STANAG 3533 hemmten zusätzlich die dringend gebotenen Entscheidungen; die „Steinhoff"-Kommission lieferte dem früheren Bundesminister Prof. Dr. Scholz lediglich die Ergebnisse, die jedermann in der Öffentlichkeit als selbstverständlich vorausgesetzt hatte. Letztlich wurde auch durch den Bericht der „Steinhoff"-Kommission deutlich, daß die mit derart großem Gefahrenpotential behafteten öffentlichen Flugveranstaltungen der Vergangenheit sowohl bei den alliierten Streitkräften als auch bei der Bundeswehr lediglich

deshalb durchgeführt werden konnten, weil die Regelungskompetenz des Bundesministers der Verteidigung zum Schutze der Zuschauer nicht restriktiv angewendet wurde.

Für die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß ist es auch fraglich, ob der Empfehlung der „Steinhoff"-Kommission gefolgt werden kann, „das Leistungsvermögen der Bundeswehr im Bereich der sanitätsdienstlichen Hilfeleistungen im Rahmen von Amtshilfe miteinzubeziehen". Sie ist vielmehr der Auffassung, daß die Dienstzeitbelastung der Soldaten der Bundeswehr in keinem Fall durch Überbürden zusätzlicher Hilfeleistungen erhöht werden darf. Auch im Bereich des Sanitätsdienstes muß der Grundsatz gelten, daß derjenige Katastrophenvorsorge treffen muß, der die Großveranstaltungen durchführt, bei denen Maßnahmen der Katastrophenvorsorge getroffen werden müssen. Ist ein derartiger Veranstalter hierzu nicht in der Lage, muß er hieraus die Konsequenzen ziehen und auf eine solche Veranstaltung verzichten.

Zusammenfassende Wertung

Die Meldewege über die Katastrophe von Ramstein zum Bundesminister der Verteidigung haben schwerwiegende strukturelle Mängel aufgezeigt, die im Interesse der Effektivität und Einsatzbereitschaft der Streitkräfte grundlegend analysiert und behoben werden müssen.

Die Reaktionen des Bundesministers der Verteidigung nach der Katastrophe von Ramstein waren bis zum heutigen Tage überwiegend vom Prinzip getragen, den Untersuchungsausschuß des Deutschen Bundestages die entsprechenden Vorgaben zur künftigen Gestaltung öffentlicher Flugveranstaltungen entwickeln zu lassen.

Da nach dem Votum der „Steinhoff"-Kommission moderner militärischer Flugbetrieb praktisch immer Elemente des Kunstfluges beinhaltet, bedeutet das Verbot von Kunstflügen bei Flugtagen logischerweise auch den Verzicht auf taktische Flugvorführungen militärischer Kampfflugzeuge.

II. Entschädigungsverfahren; Situation der Betroffenen des Flugunglücks

Die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß begrüßt ausdrücklich und uneingeschränkt Initiativen zur Verbesserung der Situation der Betroffenen des Flugunglücks von Ramstein. Sie ist der Auffassung, daß insbesondere bei derartigen Großschadensereignissen, bei denen erwiesenermaßen das geltende Schadensersatzrecht nicht ausreichend ist, nach neuen Wegen gesucht werden muß, um die Opfer derartiger Katastrophen zumindest finanziell schadlos zu stellen. Es ist politisch nicht erträglich, von den Opfern erfahren zu müssen, daß das geltende Haftungsrecht hinsichtlich seiner Entschädigungsleistungen die Opfersituation der Betroffenen nur unzureichend mindert. Dabei erkennen wir durchaus die besonderen Bemühungen der Ämter für Verteidigungslasten an, die allerdings ausschließlich auf der Grundlage des geltenden Schadensersatzrechts verfahren können und deshalb in ihren Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt sind. Dadurch sind auch die Ämter für Verteidigungslasten an „bürokratische" Vorgehensweise gebunden, wodurch in der besorgten Öffentlichkeit der Eindruck einer besonders langsamen oder gar kleinlichen Schadensabwicklung entstehen kann.

Das geltende Schadensersatzrecht deckt insbesondere immaterielle Schäden, aber auch besondere Probleme der Hinterbliebenen der bei einer derartigen Katastrophe ums Leben Gekommenen sowie besondere Probleme im Zusammenhang mit Rehabilitationsmaßnahmen in wesentlichen Bereichen nur unzureichend ab. Diese besonderen Probleme müssen indessen für alle Betroffenen befriedigend geregelt werden. Dies hat um so mehr dann zu gelten, wenn, wie vorliegend, die hierzu berufenen Dienststellen der Bundesrepublik Deutschland ihre gesetzlichen Befugnisse zur Abwendung einer Katastrophe nur unzureichend wahrgenommen haben. Alle Bemühungen, die die finanzielle und die psychische Situation der Betroffenen zu verbessern in der Lage sind, müssen aufgegriffen und zum Wohl dieser betroffenen Menschen angewendet werden. Die Lücken des geltenden Schadensersatzrechtes dürfen in keinem Fall die verantwortlichen Politiker dazu verleiten, unter Hinweis auf dieses unzureichende Haftungsrecht bedauernd auf ihre eingeschränkte Zuständigkeit zu verweisen.

Die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages ist auch der Auffassung, daß die Linderung der von dem geltenden Schadensersatzrecht nicht abgedeckten Schäden der Opfer nicht ausschließlich sozialen, kirchlichen oder karitativen Organisationen überlassen werden sollte. Auch in diesem Zusammenhang muß die Möglichkeit ernsthaft geprüft werden, ob bei derartigen nationalen Katastrophen ein Fonds des Bundes zur weitergehenden Opferentschädigung und Betreuung eingerichtet werden kann. Ein derartiger Fonds könnte erforderlichenfalls unter die Schirmherrschaft des Herrn Bundespräsidenten gestellt werden und mit einem Arbeitsstab weitestgehend dazu beitragen, die besondere Opfersituation, deren Ausgleich das geltende Schadensersatzrecht nicht zu ermöglichen in der Lage ist, zu lindern oder gar zu beheben.

Zusammenfassende Wertung

Die SPD-Fraktion hält es für dringend erforderlich, bei großen nationalen Katastrophen alle Möglichkeiten zu mobilisieren, um dort zu helfen, wo das deutsche Staatshaftungsrecht oder das Schadensersatzrecht nicht ausreichen. Ein nationaler Hilfsfond, getragen von Spenden der Bevölkerung und unter Schirmherrschaft des Herrn Bundespräsidenten, könnte hierfür ein gutes Instrument sein.

III. Zusammenfassung und Folgerungen

1. Zusammenfassende Wertung

Für die SPD-Fraktion besteht kein Zweifel daran, daß den Anforderungen, die das Luftverkehrsrecht der Bundesrepublik Deutschland zum Schutz der Zuschauer an die Sicherheit von öffentlichen Flugveranstaltungen und speziell an solche der Bundeswehr stellt, beim Flugtag in Ramstein am 28. August 1988 nicht entsprochen wurde. Weder sind die Prüfungspflichten wahrgenommen worden, die § 24 LuftVG der zuständigen Genehmigungsbehörde auferlegt, noch ist den Vorschriften entsprochen worden, die in der Luftverkehrsordnung und in den Zentralen Dienstvorschriften der Bundeswehr für die Sicherheit der Flugvorführungen sowie für Vorkehrungen für den Katastrophenfall festgelegt sind.

Diese Feststellungen beinhalten keinen Vorwurf an den Veranstalter; die 316. Air-Division durfte davon ausgehen, daß die seit Jahren übliche Verfahrenspraxis von den zuständigen Behörden der Bundesrepublik Deutschland weitgehend toleriert wurde. Auch ist seitens des Bundesministers der Verteidigung niemals die Forderung an die Bündnisstreitkräfte gestellt worden, über die in STANAG 3533 enthaltenen Regelungen hinaus die flugbetrieblichen Sicherheitsbedingungen und die Vorkehrungen für einen Katastrophenfall — entsprechend den geltenden Regelungen und Vorschriften für die Bundeswehr — zu verschärfen.

Der Untersuchungausschuß ist der Frage nicht abschließend nachgegangen, ob die Anwendung der für die Bundeswehr geltenden Mindesthöhe das Risiko eines Zusammenstoßes verringert hätte oder ob eine Prüfung und Gefahrenprognose durch die Genehmigungsbehörde dazu geführt hätte, Auswirkungen eines Zusammenstoßes auf den Zuschauerbereich zu verhindern. Auch ob Mängel im Verlauf der Rettungsmaßnahmen dann hätten vermieden werden können, wenn der Bundesminister der Verteidigung im Rahmen seiner Genehmigungsverantwortung die für einen Unglücksfall getroffenen Vorkehrungen nach Maßgabe der für die Bundeswehr geltenden Maßstäbe überprüft hätte, hat der Ausschuß nicht im einzelnen behandelt. Schuldzuweisungen waren nicht das Ziel dieses Untersuchungsverfahrens. Geklärt werden sollte vielmehr, wie in der Vergangenheit mit den mit einer Flugveranstaltung verbundenen Risiken umgegangen worden war und welche Konsequenzen hieraus für die Zukunft gezogen werden müssen.

Fest steht jedoch, daß die Mängel im Zuge der Genehmigung und Durchführung des Flugtages keine ausreichende Vorsorge zur Verhinderung des Unglücks selbst bzw. seiner Folgen nach sich zogen. So führte der Bundesminister der Verteidigung kein Genehmigungsverfahren nach §§ 24 und 30 LuftVG durch. Es fand keine Gefahrenprognose statt. Deutsche Sicherheitsvorschriften in Ergänzung des STANAG 3533 wurden gegenüber den Alliierten nicht durchgesetzt.

Vor Ort wurden notwendige Ausnahmegenehmigungen für das Überfliegen der Zuschauerbereiche und das Kurven auf die Zuschauer nicht erteilt. Der Bundesminister der Verteidigung hat für die Unterschreitung der Mindestabstände beim Kurven auf die Zuschauer die erforderliche Ausnahmegenehmigung nicht erteilt. Vorsorge für die Kommunikationsfähigkeit mit allen Piloten der „Frecce Tricolori" wurde nicht getroffen.

Der Bundesminister der Verteidigung hat seine Pflichten in weiten Bereichen nicht wahrgenommen. Eine Alleinschuld des toten Solopiloten am Flugunfall in Ramstein ist nicht gegeben. Die fliegerischen Fehler des Solopiloten waren nur das letzte Glied in einer langen Kette verhängnisvoller Versäumnisse.

2. Die Verantwortung des Bundesministers der Verteidigung

Als zuständige Luftfahrtbehörde für den militärischen Flugbetrieb über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ist der Bundesminister der Verteidigung verantwortlich für die Wahrung der Sicherheitsbelange sowohl bei Erlaß von Verwaltungsvorschriften für die Bundeswehr und die Stationierungsstreitkräfte als auch beim Abschluß von Verwaltungsabkommen mit anderen Staaten sowie bei der ihm zur Entscheidung zugewiesenen Einzelfälle. Er trägt die Verantwortung nicht nur für die rechtmäßige, sondern darüber hinaus auch für die sachgerechte Wahrnehmung seiner Aufgaben. Er muß die in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Rechtspositionen durchsetzen und dabei alle Möglichkeiten der Einflußnahme ausschöpfen. Dies gilt vor allem für die in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Streitkräfte des NATO-Bündnisses, denen gegenüber das deutsche Recht nach dem Kooperationsprinzip durchgesetzt werden muß. Der Bundesminister der Verteidigung ist verpflichtet, die Sicherheitsanforderungen, die in deutschen gesetzlichen Vorschriften ihren Ausdruck gefunden haben, in der Sache gegenüber den Bündnisstreitkräften zur Geltung zu bringen.

Der Maßstab, an dem sich die Entscheidungen des Bundesministers der Verteidigung im Rahmen seiner Genehmigungszuständigkeit auch für Flugveranstaltungen der Stationierungsstreitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland messen lassen müssen, sind die Anforderungen, die das bundesdeutsche Luftverkehrsrecht generell an die Sicherheit von Flugveranstaltungen und speziell an solche der Streitkräfte stellt. Der Bundesminister der Verteidigung trägt die politische Verantwortung dafür, daß diesen Kriterien Rechnung getragen wird; dies gilt um so mehr für solche Vorschriften, die nach ihrer erkennbaren Zielsetzung bestimmten Gefahren begegnen sollen.

Die Genehmigungspflicht, die das Luftverkehrsgesetz für öffentliche Flugveranstaltungen vorsieht, ist kein Selbstzweck und erst recht keine bloße Formalität. Die begleitende Überprüfung geplanter Vorhaben durch die Genehmigungsbehörde ist weder Ausdruck von Mißtrauen gegenüber dem Veranstalter noch soll sie diesen in seiner eigenen Verantwortung für die Durchführung seiner Vorhaben entlasten. Die Prüfung und Entscheidung durch eine Behörde soll gewährleisten, daß neben dem Veranstalter eine weitere

Stelle, die zu dem Vorhaben in der Regel etwas mehr Distanz hat als der Veranstalter und mögliche Gefahren deswegen kritischer und unbeeinflußter von Sachzwängen beurteilen kann, das Vorhaben einer eingehenden Gefahrenprognose unterzieht. Die Genehmigungskompetenz gem. § 24 LuftVG beinhaltet auch, maßgebliche Bestimmungen verbindlich auszulegen, rechtliche und tatsächliche Zweifelsfragen zu entscheiden und Lücken in Vorschriften durch eigene Regelungen zu ersetzen. Das Bestehen detaillierter Vorschriften sowie die Sachkunde und Zuverlässigkeit eines Veranstalters erleichtern zwar das Genehmigungsverfahren, machen eine konkrete Einzelfallprüfung jedoch nicht entbehrlich.

Der Bundesminister der Verteidigung hat die Genehmigungszuständigkeit auch für alliierte Flugveranstaltungen gem. § 24 LuftVG in Verbindung mit § 30 Abs. 2 LuftVG. Diese Kompetenz wird auch nicht durch die Sonderrechte der Stationierungstruppen auf und über ihren Liegenschaften wie die zur Ausübung von Manövern und Übungen im Luftraum beschränkt.

Im Rahmen seiner Genehmigungszuständigkeit ist der Bundesminister der Verteidigung verpflichtet, sich davon zu vergewissern, daß eine beantragte Flugveranstaltung einschließlich der vorgesehenen Vorführprogramme keine Gefahren für die öffentliche Sicherheit und insbesondere das Leben und die Unversehrtheit der Zuschauer beinhaltet. Er hätte eine konkrete Gefahrenprognose anstellen müssen. Die materiellen Kriterien, an denen sich die konkrete Gefahrenprognose auszurichten hat, umfassen alle Sicherheitsanforderungen, die in den nationalen Vorschriften über Flugveranstaltungen, insbesondere denen der Bundeswehr, Ausdruck gefunden haben. Hierzu gehört auch die Sicherstellung ausreichender Vorkehrungen für einen größeren Unglücksfall.

Die Auffassung des Bundesministers der Verteidigung, das STANAG 3533 ersetze die Gefahrenprognose und mache eine Einzelfallprüfung unzulässig, widerspricht dem Sicherheitsgedanken des deutschen Luftverkehrsrechts. STANAG 3533 bezweckt nicht die Regelung des Verhältnisses zwischen Aufenthalts- und Stationierungsstaat, sondern ist ein Minimalanhalt für die Ausgestaltung nationaler Vorschriften, die auch für die dort stationierten Truppen gelten sollen. Überdies wäre die Annahme einer Genehmigungszuständigkeit ohne die Pflicht, den zu genehmigenden Sachverhalt zu prüfen, in seiner Bedeutung nichts anderes als eine bloße Anzeigepflicht. Die eigentliche Zielsetzung eines Genehmigungsvorbehalts würde dadurch völlig aufgehoben.

Der Bundesminister der Verteidigung ist seiner gesetzlichen Verantwortung bei der Genehmigung der Flugveranstaltung von Ramstein nicht gerecht geworden. Es müssen bereits erhebliche Zweifel daran bestehen, ob überhaupt nach dem Verständnis der Beteiligten — des Bundesministers der Verteidigung sowie der Stationierungsstreitkräfte — ein Genehmigungsverfahren im Sinn von § 34 LuftVG stattgefunden hat. Sicher ist indessen, daß überhaupt nicht geprüft wurde, ob das geplante Vorhaben die Sicherheit der Zuschauer ausreichend gewährleistete.

3. Konsequenzen und Folgerungen

Aus den deutlich gewordenen unterschiedlichen Auffassungen zur Rechtslage, die wesentlich auf der Auslegung von Vorschriften des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut zurückzuführen sind, folgt zwingend die Notwendigkeit einer Klärung innerhalb des Bündnisses. Diese Klärung ist schon deshalb erforderlich, weil nicht auszuschließen ist, daß sich derartige Rechtsunsicherheiten auch auf anderen Gebieten verheerend auswirken können.

Der Bundesminister der Verteidigung hat trotz mehrfacher Aufforderung durch den Untersuchungsausschuß bislang ausdrücklich offen gelassen, ob es in Zukunft wieder militärische Flugveranstaltungen in der Bundesrepublik geben wird. Darüber hinaus scheint er auch an der Auffassung festzuhalten, daß für die Genehmigung einer alliierten Flugveranstaltung eine konkrete Gefahrenprognose einschließlich der geplanten Vorführprogramme sowie eine Einflußnahme auf die konkrete Ausgestaltung derartiger Veranstaltungen nicht nur nicht geboten, sondern sogar unzulässig sei. Diese Auffassung ist rechtlich unhaltbar und politisch in keiner Weise akzeptabel. Der Bundesminister der Verteidigung muß auch gegenüber den Bündnisstreitkräften in der Bundesrepublik Deutschland all die Sicherheitsauflagen durchsetzen, die für die Bundeswehr gelten.

Die SPD ist der Auffassung, daß öffentliche militärische Flugveranstaltungen derart, wie sie am 28. August 1988 in Ramstein und in Nörvenich stattgefunden haben, für alle Zukunft zu untersagen sind.

Die SPD-Fraktion begrüßt uneingeschränkt „Tage der offenen Tür" sowohl der deutschen als auch der alliierten Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland, die der Bevölkerung Gelegenheit geben sollen, das tägliche Leben der Soldaten kennenzulernen und sich mit den Anforderungen vertraut zu machen, die an die Streitkräfte gestellt werden. Derartige „Tage der offenen Tür" sollen der Bevölkerung die Möglichkeit geben, die Soldaten beim täglichen Dienst am Arbeitsplatz zu begleiten.

Bei fliegenden Verbänden haben sich Vorführungen von Luftfahrzeugen in aller Regel auf statische Ausstellungen zu beschränken. Sollen Luftfahrzeuge im Flug vorgeführt werden, darf dies nicht im Rahmen einer Flugschau erfolgen. Akrobatische Flugvorführungen müssen für alle Zukunft ausgeschlossen werden.

Die Sicherheit der Zuschauer muß unter allen Umständen gewährleistet werden. Sicherheitsabstände und die Flughöhen müssen ohne jede Möglichkeit einer Ausnahme wesentlich vergrößert werden. Von den dienstaufsichtführenden Kommandobehörden ist sicherzustellen, daß alle Sicherheitsauflagen ausnahmslos eingehalten werden.

Das Überfliegen von Zuschauern ist zu untersagen; Flugvorführungen — wenn überhaupt — haben sich auf die Darstellung von Luftfahrzeugen im Vorbeiflug zu konzentrieren. Waffen oder scharfe Munition dürfen dabei nicht mitgeführt werden. Auf schwierige oder gefährliche Flugvorführungen ist ausnahmslos zu verzichten.

Die Vorschriften, die für die Zukunft für zivile öffentliche Flugveranstaltungen erlassen werden, müssen uneingeschränkt für alle in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Streitkräfte gelten; die Möglichkeit von Ausnahmegenehmigungen ist weitgehend auszuschließen und für den Durchführungsbereich gänzlich zu untersagen. Nichtöffentliche Flugveranstaltungen sind dem gleichen Genehmigungsverfahren zu unterwerfen wie öffentliche Flugtage.

2. Unterabschnitt

Zur Luftfahrtveranstaltung des Jagdbombergeschwaders 31 „Boelcke" in Nörvenich am 28. August 1988

A. Vorbemerkungen

Anders als bei der angeblichen Genehmigung der öffentlichen US-Flugveranstaltung in Ramstein vollzog sich das Genehmigungsverfahren des JaboG 31 „Boelcke" („B") in den vom Bundesminister der Verteidigung als Luftaufsichtsbehörde dafür vorgesehenen Verfahrensformen und im vorgeschriebenen Instanzenweg. Der Bundesminister der Verteidigung hatte für die Vorbereitung, die Genehmigung und die Durchführung von Luftfahrtveranstaltungen der Bundeswehr bereits am 6. März 1975 die ZDv 44/31 „Sicherheitsbestimmungen der Flugveranstaltungen der Bundeswehr" erlassen, in der detaillierte Regelungen zur Planung, Bearbeitung und Genehmigung einer derartigen Veranstaltung vorgeschrieben sind. Als Genehmigungsbehörde wird in dieser Vorschrift ausdrücklich der Bundesminister der Verteidigung bestimmt; ein Zeit- und Rahmenplan wird vorgegeben und die vorzulegenden Unterlagen werden nach Art und Umfang exakt benannt. Die Genehmigung einer Luftfahrtveranstaltung der Bundeswehr erfolgt durch den Bundesminister der Verteidigung durch Genehmigungsbescheid, der dem Veranstalter auf dem Dienstweg zugestellt wird; Nebenabdrücke enthält das jeweilige Wehrbereichskommando als Koordinierungsstelle für die zivil-militärische Zusammenarbeit zu den entsprechenden Landesbehörden im jeweiligen Bundesland.

B. Genehmigung und Umfang der Luftfahrtveranstaltung in Nörvenich; Vorübungen am 27. August 1988

Die Genehmigung der Flugveranstaltung von Nörvenich erfolgte auf der Grundlage des im Antrag vorgelegten Rahmenplans des JaboG 31 „B" am 15. August 1988 schriftlich durch den Bundesminister der Verteidigung — Fü L III 3. Als Auflage wurde ausdrücklich die Einhaltung der Bestimmungen des Flugbetriebhandbuches und der Sicherheitsbestimmungen der ZDv 44/31 erteilt.

Aus dem oben geschilderten Sachverhalt wird auch ein weiterer Unterschied zwischen dem Verfahren, wie es im Vorfeld der Luftfahrtveranstaltung von Ramstein gewählt worden war, und dem Genehmigungsverfahren für den Flugtag von Nörvenich deutlich. In krassem Gegensatz zu den faktischen Einwirkungsmöglichkeiten auf die Veranstaltung des Ramsteiner Flugtages, die im Referat Fü L III 4 des Führungsstabes der Luftwaffe zur Durchsetzung eigener Interessen hätten genutzt werden müssen, machte das Referat Fü L III 3 als Führungsreferat für die taktischen Verbände der Luftwaffe von seinen Einwirkungsmöglichkeiten auf die Programminhalte der Flugveranstaltung von Nörvenich intensiven Gebrauch. So wurde ab dem 7. August 1987 bis zu dem Tag, an dem der Führungsstab der Luftwaffe dem JaboG 31 „B" die Ausrichtung einer öffentlichen Flugveranstaltung genehmigte, einschneidende Streichungen und Veränderungen an den ursprünglich vom Geschwader beabsichtigten Flugvorführungen vorgenommen, die eine wesentliche Kürzung der Flugvorführungen insgesamt und die Genehmigung der Vorführung nur einer Kunstflugstaffel statt beabsichtigter zweier solcher Staffeln beinhaltete.

Der Umstand, daß die vom Inspekteur der Luftwaffe genehmigte einzige Kunstflugstaffel während der Flugveranstaltung in Nörvenich nicht verpflichtet werden konnte, beruhte weniger auf dem in Nr. 440 ff. der ZDv 19/2 vom Bundesminister der Verteidigung verfügten Kunstflugverbot unterhalb von bestimmten Sicherheitsmindesthöhen, sondern auf der Tatsache, daß alle vom JaboG 31 „B" favorisierten Kunstflugstaffeln für das Wochenende des 27./28. August 1988 bereits anderweitige Verpflichtungen eingegangen waren. Ausschließlich wegen dieser terminlichen Schwierigkeiten kam es zu der Verpflichtung des spanischen Teams „Patrulla Aguilas", die als „Demonstrationsteam" nach den Aussagen des Inspekteurs der Luftwaffe vor dem Untersuchungsausschuß keinen Kunstflug, sondern nur normales fliegerisch-taktisches Können „in komprimierter Form" am 28. August 1988 in Nörvenich demonstriert hätte. Diesen terminlichen Zwängen hatte es das JaboG 31 „B" und die Führung der Luftwaffe zu „verdanken", daß in Nörvenich am 28. August 1988 nicht ein militärisches Kunstflugteam mit Strahlflugzeugen, sondern „nur" eine Demonstrationsstaffel zum Einsatz kam.

Die Auswertung der im Untersuchungsausschuß zur Verfügung gestellten Unterlagen über die Planung und Vorbereitung der Flugveranstaltung von Nörve-

nich läßt auch nach Auffassung der SPD-Fraktion nur den Schluß zu, daß die Luftfahrtveranstaltung des JaboG 31 „B" in allen von den „Sicherheitsbestimmungen" für Flugveranstaltungen der Bundeswehr geforderten Einzelheiten gut, gründlich und umsichtig vorbereitet worden war. Alle an der Vorbereitung und Durchführung dieses Tages der offenen Tür beteiligten Soldaten des JaboG 31 „B" leisteten gute Arbeit, die ihre technische Professionalität und ihr Können unter Beweis gestellt hat.

Auch die Kontrolle der Flugvorführungen während der Generalprobe wurde nach Auffassung der SPD-Fraktion mit Umsicht und Gründlichkeit durchgeführt. Kritische Flugfiguren wurden erkannt und aus dem Programm für den 28. August 1988 gestrichen, wie das sofortige Eingreifen des Geschwader-Kommodore, Oberst Hoppe, im Zusammenhang mit der von den „Aguilas" überraschend am 27. August 1988 eingeführten gefahrengeneigten, zusätzlichen Flugfigur deutlich macht.

Allerdings verstieß der Geschwaderkommodore gegen die öffentliche Sicherheit, als er am 27. August 1988 während der Generalprobe nicht nur Angehörige des Geschwaders, sondern auch mit schätzungsweise 9 000 Menschen eine relativ breite Öffentlichkeit auf dem Flugplatz Nörvenich zuließ. Die während der Anhörungen vor dem Untersuchungsausschuß vorgetragenen Gründe, die zwar verständlich sein mögen, rechtfertigten es im Interesse der über allem anderen stehenden öffentlichen Sicherheit nicht, eigenmächtig auch am 27. August 1988 Öffentlichkeit herzustellen und dadurch die nichtgegebene Genehmigungsbedürftigkeit der so öffentlich gewordenen Flugveranstaltung zu unterlaufen.

Überdies zeigt gerade das Beispiel der öffentlich zugänglich gemachten Generalprobe, wie fragwürdig die normativen Kriterien des § 24 LuftVG sind, die ausschließlich das Tatbestandsmerkmal der Öffentlichkeit als Zutrittsmöglichkeit für jedermann bei derart gefährlichen Veranstaltungen als Voraussetzung für die luftverkehrsrechtliche Genehmigung machen. Im Untersuchungsausschuß wurde im Verlauf seiner Anhörungen bekannt, daß bei vielen Flugveranstaltungen der Alliierten und der Bundeswehr gerade das Tatbestandsmerkmal der Öffentlichkeit dazu benutzt wurde, die Genehmigungsbedürftigkeit von Flugveranstaltungen zu umgehen. Nach Überzeugung der SPD-Fraktion wird dann mit dem Begriff der Öffentlichkeit Mißbrauch getrieben, wenn die Genehmigungsbedürftigkeit dadurch umgangen wird, daß Zutritt zwar einer breiten Öffentlichkeit, jedoch nur mit unter besonderen Kriterien vergebenen Eintrittskarten gewährt wird. Der Begriff der Öffentlichkeit des § 24 LuftVG ist nicht an eine bestimmte Mindestzahl von Zuschauern gebunden. Er ist nach unserer Auffassung auch dann erfüllt, wenn während eines Geschwaderflugtages alle Angehörigen dieses Verbandes dazu eingeladen werden, ihre Verwandten, Freunde oder Bekannten ohne zahlenmäßige Begrenzung mitbringen zu können und zusätzlich hierzu noch weitere Besucherplätze an eine interessierte Öffentlichkeit „ausgelost" werden.

Zusammenfassende Wertung

Die Flugveranstaltung des JaboG 31 „B" wurde ordnungsgemäß genehmigt und gründlich und umfassend vorbereitet. Alle Auflagen, auch die der Vorsorge für den Notfall und den Katastrophenschutz, wurden beachtet. Mit der Öffnung des Flugplatzes am 27. August 1988 verstieß das JaboG 31 „B" gegen § 24 LuftVG. Die Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung kann sinnvollerweise nicht an das Tatbestandsmerkmal der „Öffentlichkeit" eines Flugtages gebunden werden.

C. Die Schirmherrschaft des Tages der offenen Tür/Luftfahrtveranstaltung durch den Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen

Die SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages hat mit Besorgnis die Parallelen zur Kenntnis nehmen müssen, die zwischen der Korrespondenz des Bundesministers der Verteidigung mit besorgten Bürgern einschließlich des Ramsteiner Flugtages und der des damaligen Bundesministers Prof. Dr. Scholz mit dem Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen bestehen. Ebenso kalt, wie die um ihre Sicherheit anläßlich der Flugveranstaltung von Ramstein besorgten Bürger behandelt wurden, wurde Ministerpräsident Rau mit seinen Sorgen um die Sicherheit und die Gesundheit der Bürger in der Nähe des Flugplatzes Nörvenich abgetan. Dies wiegt besonders schwer, weil die Bearbeiter dieser Korrespondenz im Zusammenhang mit dem Genehmigungsverfahren des Nörvenicher Flugtages die Fakten kannten und möglicherweise auftretende Gefährdungspotentiale deshalb anders beurteilen konnten. Bereits die Diktion, die der frühere Bundesminister Prof. Dr. Scholz in seinen beiden Briefen an Ministerpräsident Rau wählte, stellt einen Affront dar, dessen Tragweite nach der Katastrophe von Ramstein ins Bewußtsein der Öffentlichkeit gerückt wurde.

Zudem wurden in dieser Korrespondenz vom früheren Bundesminister Prof. Dr. Scholz Tatsachen behauptet, die in den Anhörungen des Untersuchungsausschusses in eindeutiger Weise widerlegt wurden. So erklärte Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz in seinem Schreiben vom 13. Juli 1988 an Ministerpräsident Rau auch, daß der Umfang der Flugvorführungen während des Tages der offenen Tür in Nörvenich am 28. August 1988 den eines normalen Flugbetriebstages nicht überschreiten werde. Er präzisierte die Zahl der Einsätze mit Einsatzflugzeugen während dieses Flugtages sogar in einem weiteren Schreiben vom 26. August 1988 auf insgesamt 18. Demgegenüber hatte Oberst Hoppe in seiner Anhörung angegeben, daß allein während des Flugtages am 28. August 1988 77 Starts und Landungen auf dem Flugplatz Nörvenich zu verzeichnen waren, wohingegen der normale Flugbetrieb lediglich ca. 30 derartige Einsätze umfasse.

Auch der Inhalt der genannten Schreiben des früheren Bundesministers Prof. Dr. Scholz an Ministerpräsident Rau ist ein Zeugnis dafür, daß dieser Verteidigungsminister die Sorgen der Bürger und der sich für sie einsetzenden Politiker weder verstehen noch zuordnen konnte. So sprach er in seinem Schreiben vom 26. August 1988 vom „Recht der Bevölkerung" durch Luftverkehrsveranstaltungen „Einblicke in die Aufgaben der Streitkräfte" zu erhalten. Er habe sich selbst „sorgfältig davon überzeugt, daß am 28. August 1988 in Nörvenich keine spektakulären, akrobatischen Luftübungen oder Kunstflüge durchgeführt" würden. Die Beweisaufnahme hat demgegenüber erbracht, daß der deutsche Meister im Kunstflug, Walter Extra, am 28. August 1988 mit seinem Propellerflugzeug sein komplettes Kunstflugprogramm vorführte, ohne daß dieser Programmteil genehmigt worden war. Weiterhin wurden mehrfach die Zuschauer überflogen, ohne daß hierfür eine Genehmigung vorlag.

Selbst gegenüber Ministerpräsident Rau schreckte der damalige Bundesminister Prof. Dr. Scholz nicht mit erwiesenermaßen falschen Tatsachenbehauptungen, Halbwahrheiten und Unterstellungen zurück, um gegenüber der Öffentlichkeit den Eindruck zu erwecken, SPD-Politiker träten nur deshalb möglichen Gefährdungen oder Lärmbelästigungen der betroffenen Bürger entgegen, um ihre Gegnerschaft zur militärischen Landesverteidigung zu manifestieren und politisch durchzusetzen. Die ganze Absurdität dieser Unterstellungen wird nach der Katastrophe von Ramstein überdeutlich.

Zusammenfassende Wertung

Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz gab gegenüber Ministerpräsident Rau persönlich schriftliche Versicherungen zur Sicherheit der Flugveranstaltung von Nörvenich ab, die sich als unwahr erwiesen. Damit trägt er auch dafür die volle Verantwortung.

D. Die Behandlung von Bürgerprotesten gegen die geplante Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988 in Nörvenich und der entsprechenden Verwaltungsstreitverfahren

Auch die Verwaltungsstreitverfahren, die am 22. August 1988 von Bürgern der Umgebung des Flugplatzes Nörvenich beim Verwaltungsgericht Köln und dem Oberverwaltungsgericht Münster anhängig gemacht wurden, machen deutlich, daß der Bundesminister der Verteidigung sich nicht davor scheute, gegenüber diesen Verwaltungsgerichten mit falschen Tatsachenbehauptungen zu argumentieren, um die Sachargumente dieser Bürger zu widerlegen. Diese Bürger hatten in ihrem Antrag auf einstweilige Anordnung gegen die öffentliche Flugveranstaltung von Nörvenich geltend gemacht, daß ein gegenüber dem normalen Umfang erheblich zahlreicher stattfindender Flugverkehr und insbesondere die Waghalsigkeit der einzelnen Flugvorführungen Leib und Leben der Anwohner gefährden könnten. Sie hatten warnend auch darauf hingewiesen, daß die Piloten während eines derartigen Flugtages Risiken in Kauf nehmen, die bei normalem Flugbetrieb nicht auftreten würden. Hiergegen hatte der Bundesminister der Verteidigung — vertreten durch das Luftrechtsreferat seiner Abteilung Verwaltung und Recht — behauptet, daß sowohl für die Piloten der Bundeswehr als auch für die der alliierten Streitkräfte strenge Sicherheitsvorkehrungen Gültigkeit hätten, die eine höchstmögliche Sicherheit gewährleisteten. In bezug auf die Sicherheitsbestimmungen für alliierte Luftstreitkräfte wurde ausdrücklich auf das STANAG 3533 verwiesen, dessen Sicherheitskriterien, wie nach der Katastrophe von Ramstein offenkundig wurde, in keiner Weise ausgereicht hatten, um die Sicherheit der Zuschauer zu gewährleisten. Auch gegenüber den Verwaltungsgerichten war behauptet worden, gegenüber dem normalen Flugbetrieb werde während des Tages der offenen Tür in Ramstein weder eine zusätzliche Fluglärmbelastung noch eine zusätzliche Gefährdung durch eine größere Anzahl von Starts und Landungen stattfinden. Tatsächlich jedoch war am 28. August 1988 die Belästigung, wie Oberst Hoppe vor dem Ausschuß bekundet hatte, mit 77 derartigen Flugbewegungen mehr als doppelt so hoch als beim normalen Flugbetrieb.

Sowohl das Verwaltungsgericht Köln als auch das Oberverwaltungsgericht Münster machten sich in ihren Entscheidungen zugunsten des Bundesministers der Verteidigung die Argumentation zu eigen, die vom Luftrechtsreferat vorgetragen worden war. Die Gerichte unterstellten damit offenkundig die Tatsachenbehauptungen des Bundesministers der Verteidigung als wahr und qualifizierten zugleich den Vortrag der Kläger als Vermutung, deren Wahrheitsbeweis nicht erbracht wurde. Tatsächlich jedoch war die Anzahl der Flugbewegungen während des Flugtages von Nörvenich am 28. August 1988 und deshalb naturgemäß auch am Tag der Generalprobe am 27. August 1988 mehr als doppelt so hoch als beim normalen Flugbetrieb; auch die zusätzliche Lärmbelästigung war deshalb mehr als doppelt so hoch.

Selbst der Vortrag des Bundesministers der Verteidigung, während einer öffentlichen Flugveranstaltung werde nicht waghalsig geflogen, sondern nur das dargestellt, was im wesentlichen Bestandteil der Ausbildung der Piloten der Bundeswehr und der alliierten Streitkräfte sei, muß nach unserer Überzeugung als widerlegt angesehen werden. Kein Pilot der Bundeswehr darf im normalen Flugbetrieb auch nur eine der Flugfiguren fliegen, die beispielsweise das Demonstrationsteam „Aguilas" am 27. und 28. August 1988 in einer Höhe von etwa 33 m über dem Rollfeld von Nörvenich vorführten. Er hätte in diesem Fall sofort mit dem Einzug seiner Luftfahrzeugführer-Berechtigung und einem empfindlichen Disziplinarverfahren zu rechnen.

Nach Auffassung der SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß hat die Beweisaufnahme deutlich gemacht,

daß der Bundesminister der Verteidigung selbst vor Verwaltungsgerichten, vor denen er zur Wahrheit verpflichtet ist, nicht vor wahrheitswidrigen Behauptungen zurückscheute, um die um ihre Sicherheit besorgten Bürger mit ihren berechtigten Anliegen bei Gericht unterliegen zu lassen.

Zusammenfassende Wertung

Auch vor Gericht wurde seitens des Bundesministers der Verteidigung mit unvollständigen und teilweise falschen Tatsachenbehauptungen argumentiert.

E. Der Tag der offenen Tür

I. Rahmenbedingungen, Organisationsmaßnahmen

Die SPD-Fraktion konnte sich während der Beweisaufnahme vor dem Untersuchungsausschuß davon überzeugen, daß die Organisationsmaßnahmen für die Flugveranstaltung in Nörvenich am 28. August 1988, anders als dies bei der Parallelveranstaltung in Ramstein gegeben war, in sorgfältiger Weise und umfassend getroffen worden waren. Planung und Befehlsgebung zu diesem Flugtag entsprachen dem, was aufgrund der „Sicherheitsbestimmungen für Flugveranstaltungen der Bundeswehr" (ZDv 44/31) vorgeschrieben war. Auch wurde vom Geschwaderkommodore mit OTL Schulte-Bisping ein erfahrener Gesamtleiter bestimmt, der sich auf eingerichtete Organisationsbereiche abstützen konnte, in denen alle Sicherheitsanforderungen zum Schutz der Zuschauer und ausreichende Vorkehrungen für selbst größere Notfälle bis hin zu einer denkbaren Katastrophe berücksichtigt worden waren. So waren auch rechtzeitig die regionalen öffentlichen Dienststellen des Katastrophenschutzes, der Polizei und des Rettungsdienstes in die Einsatzkonzeption eingebracht worden und vor Ort mit Verbindungsstäben präsent.

Der Anlaß dieser öffentlichen Flugveranstaltung, das 30jährige Bestehen des JaboG 31 „B" auf dem Flugplatz Nörvenich, war in der Lokal- und Regional-Presse bereits Wochen zuvor in zahlreichen Artikeln behandelt worden. In ihnen kamen auch die kritischen Stimmen zu Wort, die sich in der Öffentlichkeit gegen die Lärmbelästigung durch diesen Flugtag gewandt und auf mögliche Gefahrenpotentiale aufmerksam gemacht hatten. Dadurch war das Programm des als „Tag der offenen Tür" konzipierten Flugtages und sein Ausklang mit einem sog. „Hallenfest" für alle Gäste des Geschwaders einer breiten Öffentlichkeit bekannt. So konnte der Kommodore des JaboG 31 „B" am 28. August 1988 neben dem Vertreter des Inspekteurs der Luftwaffe, Generalleutnant Schmitz, dem amtierenden Kommandierenden General der Luftflotte, Generalmajor Vieth, und dem Kommandeur der 1. LwDiv, Generalmajor Rimmek, zahlreiche Repräsentanten aus Politik und Gesellschaft begrüßen. Neben den Bürgermeistern der umliegenden größeren und kleineren Gemeinden war der damalige Leiter des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Staatssekretär Ost, sowie mehrere Bundestags- und Landtagsabgeordnete anwesend, darunter der damalige Obmann der CDU/CSU im Verteidigungsausschuß und jetzige Parlamentarische Staatssekretär, Wimmer, und das Mitglied im Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages, Dr. Hoyer. Vertreter der Landesregierung waren nach der Kontroverse zwischen Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz und Ministerpräsident Rau nicht anwesend. Der Präsident des Regierungsbezirks Köln, Antwerpes, hatte sich in der Presse mehrfach gegen die Form dieses Flugtages ausgesprochen.

II. Die Flugvorführungen in Nörvenich

Das JaboG 31 „B" bot am 28. August 1988 den Besuchern seiner Flugveranstaltungen ein umfangreiches Programm, das allerdings, wie bereits oben erwähnt, wesentlich umfangreicher geplant und vom Führungsstab der Luftwaffe, wie es in einem Vermerk heißt, „auf ein realistisches Maß" zusammengestrichen worden war. So waren ursprünglich zwei Kunstflugteams vorgesehen; Flugzeugformationen sollten selbst aus Nicht-NATO-Staaten wie der Schweiz, Österreich, Schweden, Finnland und Saudi-Arabien mitwirken.

1. Militärische Kunstflugdarbietungen

Das Ergebnis der Beweisaufnahme hat nach Überzeugung der SPD-Fraktion deutlich gemacht, daß gerade die in der Öffentlichkeit geführte Diskussion um Inhalt und Grenzen militärischer Leistungsdemonstrationen in Abgrenzung zum Kunstflug schwimmend sind und auch für die fliegerischen Darbietungen auf dem Flugplatz Nörvenich am 28. August 1988 keine eindeutige Aussage zulassen. Während der Beweisaufnahme hat sich herausgestellt, daß die Grenzen zwischen Kunstflug und militärischer Leistungsdemonstration wegen zum Teil unklarer Definitionen in den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen undeutlich sind. Es ist allerdings nicht die Absicht der SPD-Fraktion, etwa der Luftwaffe oder dem Veranstalter ein Fehlverhalten nachweisen zu wollen, das selbst in der gesetzlichen Definition nicht eindeutig ist. Hier muß jedoch die Ursache dafür genannt werden, warum in der Öffentlichkeit die Diskussion um das, was in Nörvenich geflogen wurde, so heftig geführt wurde. Ursache dieser Diskussion ist nach unserer Auffassung eindeutig die Aussage des früheren Bundesministers Prof. Dr. Scholz, der gegenüber Ministerpräsident Rau erklärt hatte und in Antworten zu Anfragen an sein Ministerium sowie gegenüber zwei Verwaltungsgerichten erklären ließ, in Nörvenich würde weder „auf Schau" noch „schneidig" geflogen. Die dem Untersuchungsausschuß zur Verfügung stehenden Videoaufnahmen und insbesondere die Kommentare selbst des Sprechers während der Flugveranstaltung beweisen indessen das krasse Gegenteil dieser Beteuerungen.

Fest steht darüber hinaus, daß zumindest der deutsche Meister im Kunstflug am 28. August 1988 Kunstflugvorführungen in Nörvenich dargeboten hat und daß hierfür keine Ausnahmegenehmigung vorlag.

2. Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen

Es war zu keinem Zeitpunkt während der Beweiserhebungen im Untersuchungsausschuß die Absicht der SPD-Fraktion den Nachweis zu führen, der Veranstalter des Flugtages von Nörvenich habe am 28. August 1988 gegen Sicherheitsbestimmungen verstoßen oder gegebene Auflagen mißachtet. Vor dem Hintergrund der bereits oben genannten Versicherungen von Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz, weder während der Flugveranstaltung in Nörvenich, noch an anderen Flugtagen werde „auf Schau geflogen" oder durch Zurschaustellung fliegerischer Extremleistungen besonders „schneidig" geflogen, waren wir überrascht zu hören, daß die im Katastrophenfall lebensrettende Distanz zwischen den Zuschauern und den startenden und landenden Flugzeugen von 230 Meter auf 150 Meter verringert worden war. Ferner steht nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme fest, daß ebenfalls entgegen den dem nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten und vor Verwaltungsgerichten abgegebenen Versicherungen in vielen Fällen der Zuschauerbereich von Luftfahrzeugen überflogen wurde, obwohl hierfür eine Ausnahmegenehmigung nicht vorlag. Gleichbedeutende oder ähnliche Beteuerungen gegenüber der Presse vervollständigen diese erwiesenermaßen wahrheitswidrigen Erklärungen.

Wie bei der Behandlung der Bürgerproteste im Zusammenhang mit der Flugveranstaltung von Ramstein wird auch im Zusammenhang mit den Ereignissen von Nörvenich deutlich, daß im Bundesministerium der Verteidigung die Wahrheit wider besseres Wissen und folglich bewußt verwässert, entstellt und sogar verfälscht wurde. All dies geschah nach der Überzeugung der SPD-Fraktion ausschließlich zu dem Zweck, die Bürgern, die dem selbst von der „Steinhoff"-Kommission gerügten „Macho"-tum mancher Piloten bei öffentlichen Flugveranstaltungen kritisch gegenüberstanden und einfach um ihre Sicherheit oder auch nur um ihre Sonntagsruhe besorgt waren, der Gegnerschaft zur Bundeswehr, zum Verteidigungswillen der Bundesrepublik Deutschland und damit zumindestens des blauäugigen Pazifismus zu bezichtigen. Die Beweisaufnahme im Zusammenhang mit dem erwiesenermaßen stattgefundenen mehrfachen Überfliegen der Zuschauer ohne eindeutige Genehmigung hat auch erwiesen, welche Gefährdungen die Zuschauer über sich ergehen lassen mußten, die darauf vertrauten, daß die von ihnen besuchte öffentliche Veranstaltung sicher sei. Auch in diesem Zusammenhang wird deutlich, daß für die von der SPD-Fraktion als wesentlich und wichtig angesehene Begegnung der Streitkräfte mit der Bevölkerung unseres Landes nach anderen Formen gesucht werden muß.

Zusammenfassende Wertung

Die Flugveranstaltung von Nörvenich am 28. August 1988 erfüllte lediglich während der für die breite Öffentlichkeit zugänglichen Flugvorführungen die Sicherheitsbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes und der einschlägigen militärischen Vorschriften. Bei der Generalprobe am 27. August 1988 wurden in rechtswidriger Weise Zuschauer zugelassen.

Der Flugtag von Nörvenich und die Vorführungen des „Demonstrationsteams Aguilas" belegen in eindeutiger Weise die für eine praktische Handhabung untauglichen, weil schwimmenden Grenzen zwischen „Kunstflug" und sogenannten „militärischem Demonstrationsflug".

III. Kenntnisnahme des Flugunglücks in Ramstein durch den Veranstalter in Nörvenich und seine Reaktion

Die SPD-Fraktion sieht es nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme im Untersuchungsausschuß als erwiesen an, daß das fehlerhafte Führungsverhalten von in Nörvenich anwesenden und verantwortlichen hohen Offizieren der Luftwaffe dazu beigetragen hat, daß die Meldungen über die Katastrophe von Ramstein fehlerhaft verarbeitet und aus ihr die falschen Konsequenzen und Entscheidungen getroffen wurden.

Erwiesen ist, daß ein erster Anruf eines Bürgers auf dem Flugplatz Nörvenich bereits 10 Minuten nach der Katastrophe von Ramstein eintraf, mit dem der aufnehmende Offizier über den Flugzeugzusammenstoß von Ramstein unterrichtet worden war. Dieser Anruf hätte bereits Anlaß geben können, den behaupteten Flugzeugabsturz über vorhandene Melde- und Nachrichtenwege, wie die der Polizei oder die speziellen Meldenetze der Bundeswehr und des Flugsicherungsdienstes zu überprüfen.

Die erste konkretere Meldung über das katastrophale Ende des Flugtages von Ramstein als der einzigen Parallelveranstaltung zum Flugtag von Nörvenich am 28. August 1988 ging gegen 16.05 Uhr über die Polizeiverbindungsstelle in Nörvenich beim dortigen Leitungsstab ein und wurde unverzüglich an den Geschwaderkommodore, Oberst Hoppe, weitergeleitet. Zu diesem Zeitpunkt wurde auf dem Flugplatz Nörvenich einer der Höhepunkte des Flugtages vorbereitet. Die Staffel „Aguilas" war gerade gestartet und sollte mit ihren Flugvorführungen beginnen.

Oberst Hoppe brach nicht sofort den Flugtag ab, sondern entschied sich, angesichts der Situation die Flugvorführungen fortsetzen zu lassen und beauftragte zugleich seinen Leitungsstab, die eingegangene Meldung zu überprüfen. Diese Maßnahmen waren angesichts des unsicheren Inhalts der Meldungen vertretbar. Darüber hinaus informierte Oberst Hoppe zugleich pflichtgemäß die ebenfalls anwesenden Vorgesetzten, Generalleutnant Schmitz, und die Generalmajore Rimmek und Vieth. Diese Entscheidung ist als richtig anzusehen, da ein sofortiger oder abrupter Abbruch des Flugtages von Nörvenich angesichts der

unsicheren Nachricht über das Geschehen in Ramstein wahrscheinlich unter den Zuschauern große Unruhe ausgelöst und zu unkontrollierten Reaktionen, wenn nicht sogar möglicherweise zu panikartigen Zuständen geführt hätte.

Die Kette der fehlerhaften Entscheidungen aller verantwortlicher Offiziere begann indessen mit der folgenschweren Fehlreaktion des Geschwaderkommodores auf die konkretere Meldung, die die Polizeiführungsgruppe Nörvenich von der Leitstelle der Polizei in Ramstein um 16.49 Uhr bekam. Diese Meldung hätte Oberst Hoppe und seinem Leitungsstab die Möglichkeit eröffnet, nun auf verschiedenen Wegen genauere Informationen zu erhalten. So hätte das Polizeifunknetz genutzt werden können, auf dem diese Meldung eintraf. Zu vermuten ist auch, daß in diesem Meldenetz konkretere Informationen vorhanden waren. Es hätten außerdem die Meldewege der Bundeswehr und insbesondere der militärischen Flugsicherung und über diese die der zivilen Flugsicherung genutzt werden können. Denkbar und möglich wäre auch die Kontaktaufnahme zum Bundesministerium der Verteidigung oder zur Bundesanstalt für Flugsicherung gewesen.

Spätestens um 16.49 Uhr hätte nach dem taktischen Grundsatz gehandelt werden müssen, daß ein Truppenteil nicht untätig auf Verbindung wartet, wenn diese ausbleibt. In dieser Situation hätte schnellstens eine Verbindung hergestellt werden müssen, über die die Verantwortlichen sich hätten Klarheit über die Meldung von der Katastrophe von Ramstein und ihrem Ausmaß verschaffen können.

Darüber hinaus reagierte Oberst Hoppe, wie er vor dem Untersuchungsausschuß selbst eingestand, auf die ihm überbrachte Meldung und die Empfehlung, den Flugtag abzubrechen, fehlerhaft. Er hat für diese Fehlentscheidung die Verantwortung übernommen und wurde deswegen vom Bundesminister der Verteidigung von seinem Kommando abgelöst und unverzüglich ins Luftflottenkommando versetzt.

Allerdings unterrichtete Oberst Hoppe, wie ebenfalls nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme feststeht, auch seine Vorgesetzten vom Ausmaß der Katastrophe von Ramstein ein weiteres Mal gegen 16.55 Uhr. Diese Unterrichtung hatte zum Inhalt, daß zwei italienische Maschinen in Ramstein in der Luft zusammengestoßen und in die Zuschauer gestürzt seien; es habe über 100 Schwerverletzte und möglicherweise Tote gegeben. Zum Zeitpunkt dieser Unterrichtung befanden sich die Generäle Schmitz und Vieth bereits im Aufbruch, um vor Beendigung des Flugtages den Flugplatz Nörvenich zu verlassen. Erwiesen ist auch, daß Oberst Hoppe sowohl mit Generalleutnant Schmitz als auch mit Generalmajor Vieth über den weiteren Verlauf des Flugtages einschließlich des Hallenfestes sprach. Keiner der beiden Generale konnte sich jedoch dazu durchringen, dem jüngeren Kameraden und Untergebenen eine Empfehlung über die Fortsetzung des Flugtages zu geben. Beide wußten, daß Oberst Hoppe erst kürzlich sein Kommando als Geschwaderkommodore angetreten und die Flugveranstaltung von Nörvenich am 28. August 1988 einschließlich weiterer Aktivitäten im Zusammenhang mit dem 30jährigen Bestehen des JaboG 31 „B" von seinem Vorgänger übernommen hatte. Die Kenntnis von dieser außergewöhnlichen Belastung hätte es geboten, eine Empfehlung oder zumindestens einen Rat zu geben.

Als die beiden Generale in Köln-Wahn um 17.20 Uhr landeten, erhielten sie vom diensthabenden Offizier vom Gefechtsstand des Fliegerhorstes Wahn nochmals detaillierte Informationen über das Ausmaß der Katastrophe von Ramstein soweit dieses zum damaligen Zeitpunkt bekannt war. Auch jetzt sah keiner der beiden Veranlassung, sich beim JaboG 31 „B" zu versichern, daß dort durch ein feucht-fröhliches Ende der Flugveranstaltung in Nörvenich trotz der Katastrophe von Ramstein „etwas aus dem Ruder laufen" könnte. Zwar rief General Vieth sogar seinen Vorgesetzten, Generalleutnant Kuebart, in dessen Urlaubsort an und informierte ihn über die Katastrophe von Ramstein. Zum Flugplatz Nörvenich nahmen jedoch weder er noch Generalleutnant Schmitz nochmals Verbindung auf.

Zusammenfassende Wertung

Sowohl der Geschwaderkommodore des JaboG 31 „B" als auch die anwesenden Generale hatten frühzeitig Kenntnis von der Katastrophe von Ramstein und hätten durch den Abbruch des Flugtages von Nörvenich, spätestens jedoch durch das vorzeitige Beenden dieses Flugtages, schweren Schaden vom Geschwader und der Luftwaffe abwenden können. Sie haben es zu verantworten, daß es zu der späteren verhängnisvollen Verkettung der Ereignisse kam.

IV. Führungsverantwortung, Eigeninitiative der beim Flugtag anwesenden Generale

Die SPD-Fraktion sieht es nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme als erwiesen an, daß Generalleutnant Schmitz und Generalmajor Vieth über die Fortsetzung des Flugtages von Nörvenich nach Kenntnis der Katastrophe von Ramstein zumindestens in gleicher Weise Verantwortung tragen, wie dies Oberst Hoppe und Generalmajor a. D. Rimmek vom damaligen Bundesminister Dr. Scholz als Fehlverhalten angelastet wurde. Beide Generale hatten den Flugtag von Nörvenich als Vorgesetzte besucht und Kenntnis vom Ausmaß der Katastrophe von Ramstein erhalten. Beide Generale waren vom weiteren Programmverlauf für den Flugtag von Nörvenich informiert und hätten verhindern müssen, daß das Hallenfest am Abend des 28. August 1988 in der Form stattfinden würde, wie es tatsächlich ablief. Beide Generale indessen haben diese Verantwortung nicht übernommen.

Oberst Hoppe wurde unmittelbar nach Bekanntwerden des feucht-fröhlichen Hallenfestes trotz der Katastrophe von Ramstein vom Bundesminister der Verteidigung von seinem Dienstposten abgelöst und versetzt. Generalmajor a. D. Rimmek, der ebenfalls noch am Abend des 28. August 1988 in Nörvenich anwe-

send war und auf den weiteren Verlauf des Abends hätte Einfluß nehmen können, zog ebenfalls die Konsequenzen aus seinem Fehlverhalten und bat Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz, ihn gemäß § 50 Soldatengesetz in den einstweiligen Ruhestand zu versetzen. Er gestand vor dem Untersuchungsausschuß ein, daß er am Abend des 28. August 1988 in Nörvenich die Lage falsch eingeschätzt hätte. Dabei berief er sich allerdings auch darauf, daß sein Vorgesetzter, Generalmajor Vieth, als amtierender Kommandierender General der Luftflotte ebenfalls der Fortsetzung des Flugtages und der Durchführung des Hallenfestes zugestimmt hätte. Generalmajor Rimmek hat weiterhin bekundet, daß er geglaubt habe, das Hallenfest fände ohne Musik und Tanz statt.

Die Einlassungen von Generalleutnant Schmitz und Generalmajor Vieth vor dem Untersuchungsausschuß zu ihren Verantwortlichkeiten für die Fortsetzung des Flugtages von Nörvenich, der mit dem feucht-fröhlichen Hallenfest mit Musik, Tanz und Polonaise ausklang, offenbaren nach unserer Auffassung Defizite über das Verständnis der beiden hohen Offiziere von Führungsverhalten und Führungsverantwortung. Wenigstens Generalmajor Vieth gestand vor dem Untersuchungsausschuß ein, daß er am Abend des 28. August 1988 die Lage in Nörvenich falsch eingeschätzt hatte. Generalleutnant Schmitz konnte sich noch vor dem Untersuchungsausschuß nicht dazu durchringen, zu seiner Führungsverantwortung zu stehen und ein fehlerhaftes Verhalten einzuräumen. Er hätte nach genauer Kenntnis des Ausmaßes der Katastrophe von Ramstein, die er bei seiner Landung in Köln-Wahn erhielt, zum Telefon greifen und beim JaboG 31 „B" anrufen können, um dort den kameradschaftlichen Rat zu geben, so zu verfahren, wie die Luftwaffe nach Flugzeugabstürzen aus guter Tradition immer verfahren ist. Er hätte den dringenden Rat geben können, das Hallenfest nicht durchzuführen oder zumindest in ganz anderer Form ablaufen zu lassen.

Sowohl Generalleutnant Schmitz als auch Generalmajor Vieth wurden wegen dieses Fehlverhaltens, das im übrigen, wie bereits oben erwähnt wurde, auch disziplinarrechtliche Relevanz hat, nicht zur Verantwortung gezogen. Der frühere Bundesminister Prof. Dr. Scholz verstieg sich sogar dazu, Generalleutnant Schmitz trotz dieses Fehlverhaltens zu fördern und ihm das Kommando über die Luftflotte als dem größten operativen Einsatzverband der Luftwaffe zu übertragen.

Mit ihren Fehleinschätzungen haben die Generale Schmitz und Vieth dem Ansehen der Luftwaffe großen Schaden zugefügt. Sie hätten dafür Sorge tragen können, daß das öffentliche Gerede um die Fehler während der Nörvenicher Flugveranstaltung durch die Übernahme ihrer Verantwortung sehr bald verstummt wäre. Statt dessen eröffneten sie mit ihren Erklärungen zu ihrer Führungsverantwortung noch zusätzliche Diskussionen, in denen das Ansehen der Luftwaffe großen Schaden litt. Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz hatte es zu vertreten, daß diese Diskussion auch heute noch nicht ganz verstummt ist.

V. Das Hallenfest in Nörvenich

Die Veranstaltung des Hallenfestes in Nörvenich nach der Katastrophe von Ramstein war eine schwere Instinktlosigkeit, durch die das Ansehen des JaboG 31 „B" und darüber hinaus das der Luftwaffe großen Schaden gelitten hat. Dieses Hallenfest hätte nach Bekanntwerden der Einzelheiten im Zusammenhang mit der Katastrophe von Ramstein nicht stattfinden dürfen. Die hierfür Verantwortlichen, Geschwaderkommodore Oberst Hoppe und der Divisionskommandeur Generalmajor Rimmeck, haben hieraus die Konsequenzen ziehen müssen. Gegenüber den ebenfalls am Entscheidungsprozeß um das Stattfinden des Hallenfestes maßgeblich beteiligten Generalen Schmitz und Vieth wurden keinerlei Konsequenzen gezogen. Dies hat ausschließlich der frühere Bundesminister Prof. Dr. Scholz zu vertreten; er muß darüber hinaus auch vertreten, daß er durch seine Entscheidung, nichts gegenüber diesen Generalen zu unternehmen, der Luftwaffe großen Schaden zugefügt hat.

Zusammenfassende Wertung

Für den Verlauf der Flugveranstaltung in Nörvenich am 28. August 1988 nach der Katastrophe von Ramstein, einschließlich des feucht-fröhlichen Hallenfestes trugen nicht nur der Geschwaderkommodore und der Divisionskommandeur Verantwortung, sondern in deutlich größerem Maße auch Generalleutnant Schmitz und Generalmajor Vieth. Im Gegensatz zu Oberst Hoppe und Generalmajor Rimmek wurde ihnen gegenüber sogar durch den früheren Bundesminister der Verteidigung ein disziplinarer Vorwurf erspart. Dadurch wurde der für die Luftwaffe entstandene Schaden zusätzlich vergrößert. Im Verhalten des Bundesministers a. D. Prof. Dr. Scholz, der die ranghöheren und auch formell verantwortlichen Generale faktisch exkulpierte und den für die Verfehlungen lediglich mitverantwortlichen Offizieren Oberst Hoppe und Generalmajor Rimmek die gesamte Schuld auflud, ist ein schwerwiegender Führungsfehler zu sehen.

Nicht unerwähnt bleiben darf, daß Generalmajor Rimmek unverzüglich aus seinem Verhalten die persönlichen Konsequenzen zog, während die mit einem wesentlich ernsteren Vorwurf zu konfrontierenden Generale Schmitz und Vieth selbst vor dem Untersuchungsausschuß das eigene massive Fehlverhalten nicht zu erkennen vermochten oder sogar herunterzuspielen versuchten.

Für die SPD stellt sich daher die Grundfrage nach dem Selbstverständnis des militärischen Führungskorps der Bundeswehr.

VI. Würdigung des Führungsverhaltens der beim „Tag der offenen Tür" in Nörvenich anwesenden hohen Funktionsträger der Luftwaffe

Die Generale Schmitz, Vieth und Rimmek sowie der Geschwaderkommodore Oberst Hoppe waren verant-

wortlich für die Fortführung des Flugtages von Nörvenich, obwohl sie darüber informiert waren, daß es beim Flugtag in Ramstein ein Flugunglück gegeben hatte.

Formal und faktisch tragen die Generale Schmitz und Vieth dabei die größte Verantwortung. Ersterer deshalb, weil er in Vertretung des Inspekteurs der Luftwaffe der ranghöchste Offizier vor Ort war und das Verhalten bezüglich der Fortführung des Flugtages ausdrücklich gebilligt hat. Generalmajor Vieth deshalb, weil er auch formal die Entscheidung über die Fortsetzung des Flugtages als zuständiger Vorgesetzter verantwortlich getroffen hat. Beide Generale unterließen es auch in der Folgezeit, sich ausreichende und umfassende Informationen über das Unglück von Ramstein zu besorgen. Sie blieben passiv, wo Bemühen, Initiative und Aktivität besonders gefordert waren.

Darüber hinaus hatten beide Generale, insbesondere aber Generalmajor Vieth, nach ihrer Rückkehr nach Wahn und im Bewußtsein des ganzen Ausmaßes des Unglücks von Ramstein die fürsorgliche Pflicht, auf den Abbruch des Hallenfestes einzuwirken. Statt dessen verharrten sie in völliger Untätigkeit.

Dieses mehrfache Versagen höchster Generale an Einsichtsfähigkeit in das eigene Fehlverhalten wird der Luftwaffe insgesamt auch weiterhin schwere Ansehensverluste zufügen.

Besonders bedrückend war während der Zeugenanhörungen, daß Generalmajor Vieth, der als massiv Betroffener und damit ganz offensichtlich Befangener zunächst selbst die Vernehmung „Beschuldigter" leitete, dies fälschlicherweise als „Vorermittlung" ausgeben wollte. In gleichem Maße befremdete die Einlassung des Generalleutnants Schmitz, er sei lediglich dem Prinzip der „Auftragstaktik" gefolgt, das ihm ein Eingreifen in den Verantwortungsbereich anderer verwehrt habe. Zudem habe man die Verantwortlichen in Ramstein durch Anrufe nicht noch zusätzlich belasten wollen.

Tatsache ist hingegen, daß bei beiden Generalen das Verantwortungsbewußtsein nicht im mindestens adäquat ausgeprägt ist. Ihre Einlassungen sind ein Gemisch aus Ausflüchten und Uneinsichtigkeit. Generalmajor Vieth war der Verantwortliche für die Fortführung des Flugtages und die Durchführung des Hallenfestes. Gerade die Auftragstaktik hätte es geboten, daß Vorgesetzte sich in Fürsorge bemühen, Schaden von Untergebenen abzuwenden. Es ist ein Widerspruch in sich, wenn die Generale angeblich einerseits nicht genügend über die Vorfälle in Ramstein wußten und andererseits die Verantwortlichen vor Ort wegen der mit einem Unglück verbundenen vielfältigen Aktivitäten nicht stören wollten. Zudem hätten die erfahrenen Generale wissen müssen, daß es zahlreiche Möglichkeiten gegeben hätte (BFS, SAR-Leitstelle Goch, Bundesministerium der Verteidigung-Bereitschaftszentrum, Luftwaffenamt/OvD, Flugsicherungsnetze usw.), sich ein aktuelles und umfassendes Lagebild zu verschaffen, ohne direkt in Ramstein anzurufen. Alle diese Möglichkeiten wurden nicht genutzt.

Das eklatante Fehlverhalten der drei betroffenen Generale und des Geschwaderkommodores ist nur so zu erklären, daß sie alle das Ergebnis der mühevollen Planung nach Möglichkeit nicht gefährden wollten. Genau eine solche Grundhaltung ist jedoch nicht tolerabel.

Es ist ausdrücklich anzuerkennen, daß Generalmajor Rimmek aus eigenem Entschluß und in voller Einsicht die Folgen seines Verhaltens die Konsequenzen auf sich nahm. Dabei ist sein Anteil an der Verantwortung objektiv der geringste.

Dem damaligen Bundesminister der Verteidigung ist vorzuhalten, daß er sich bei der disziplinaren Bewältigung des Geschehens in Nörvenich als unsicher und ineffektiv erwies. Er überging den zuständigen Inspekteur der Luftwaffe und ließ es zu, daß das Verhalten der Generale Schmitz und Vieth als „pflichtgemäß" qualifiziert wurde. Darüber hinaus hat er wenige Wochen nach dem eklatanten Fehlverhalten beider Generale diese zum Kommandierenden General (Schmitz) und zum Stellvertretenden Kommandierenden General (Vieth) der Luftflotte gemacht, wo sie mit ca. 85 000 Soldaten die Einsatzkräfte der Luftwaffe zusammen befehligen. Eine derartig krasse personelle Fehlentscheidung ist wohl kaum noch zu überbieten.

Anmerkung der Abgeordneten der Fraktionen von CDU/CSU und FDP zum abweichenden Bericht der Abgeordneten Gerster (Worms), Horn, Opel

1. Der Minderheitsbericht der SPD

   — mit seinen haltlosen Vermutungen und Verdächtigungen schon in der Verfahrensgeschichte (z. B. die teilweise sogar beleidigenden Ausführungen zur Koordinierungsgruppe des Bundesministers der Verteidigung),

   — in seiner den Sachverhalt zersplitternden und mit unzutreffenden Vorabbewertungen versehenen Struktur (z. B. zum Genehmigungsverfahren und zur Generalprobe vor dem Flugtag in Ramstein),

   — mit seinen teilweise verfälschten oder lückenhaften Zitaten (z. B. des Rechtsgutachtens des Prof. Dr. Klein),

   zeigt die Mißachtung einfachster rechtlicher Prinzipien durch die SPD und macht deutlich, weshalb ein interfraktioneller Konsens zumindest über die Verfahrens- und Sachverhaltsteile des Abschlußberichts nicht erreichbar war.

2. Der Minderheitsbericht der SPD geht in wesentlichen Teilen der Bewertung zu Ramstein an der Rechtslage vorbei:

   — Die zum Flugtag in Ramstein erteilte Genehmigung entsprach dem deutschen Luftverkehrsrecht, an dessen uneingeschränkter Geltung im übrigen auf Grund der Gutachten der vom Ausschuß gehörten Sachverständigen keinerlei Zweifel bestehen. Die SPD übersieht, daß die mit den Alliierten vereinbarte Flugbetriebsweisung GAFO 1/84 Genehmigungspflichten auch für Flugtage unter ausdrücklicher Bezugnahme auf das deutsche Luftverkehrsgesetz einführte. Die SPD verschweigt insbesondere das insoweit eindeutige Gutachten des von ihr benannten Sachverständigen Prof. Dr. Klein, der ebenfalls die GAFO 1/84 als Genehmigungsgrundlage angesehen hat.

   — Die SPD versucht einen ursächlichen Zusammenhang zwischen der Genehmigungsentscheidung des Bundesministers der Verteidigung und dem Flugunfall in Ramstein mit dem Vorwurf herzustellen, daß entgegen zwingendem deutschen Luftrecht die Vorführungsmanöver nicht durch die Genehmigungsbehörde überprüft worden seien.

     Dieser Vorwurf geht fehl, weil keine Vorschrift des deutschen Luftrechts eine Überprüfung der Vorführungsmanöver im Genehmigungsverfahren vorsieht; im Bericht des Untersuchungsausschusses (Dritter Abschnitt, A.II.4) ist hierzu umfassend Stellung genommen worden.

   — Die SPD spricht den eingehenden Sicherheitsstandards des STANAG 3533 und den gegenüber deutschen Sicherheitsstandards verschärften Dienstvorschriften der US-Luftstreitkräfte zu Unrecht jegliche Bedeutung auch für das Genehmigungsverfahren ab. Zum Umfang der von der Genehmigungsbehörde anzustellenden Gefahrenprognose bei Kunstflug hat z. B. der Sachverständige Prof. Dr. Klein folgendes festgestellt: „Handelt es sich dabei um solche Fakten (Details), die nach den bisherigen Erfahrungswerten (frühere Veranstaltungen) unter dem Aspekt der Sicherheit als von den einschlägigen Bestimmungen von STANAG 3533 ohne weiteres abgedeckt gelten können, so ist ihre Kenntnis für die Entscheidungsbehörde allerdings nicht relevant."

   — Die Genehmigung der Flugvorführungen ist nach § 30 Abs. 2 LuftVG durch das STANAG 3533 rechtlich einwandfrei (und auch den deutschen militärischen Dienstvorschriften entsprechend) auf den Gesamtleiter eines militärischen Flugtages übertragen worden. Der Gesamtleiter der Veranstaltung in Ramstein hat in Übereinstimmung auch mit dem deutschen Luftverkehrsrecht die erforderliche Genehmigung nach sorgfältiger Prüfung der Vorführungsmanöver erteilt, u. a. auf Grund der (luftverkehrsrechtlich nicht vorgeschriebenen) Vorübung am 27. August 1988.

   — Die negativen Aussagen der SPD zu den Vorbereitungen des rheinland-pfälzischen Katastrophenschutzes und des Deutschen Roten Kreuzes verletzen die verfassungsrechtlichen Grenzen des Untersuchungsausschusses. Eine Untersuchungs- und Beurteilungskompetenz hat dieser Untersuchungsausschuß nur in Bundesangelegenheiten.

3. Die Bewertungen und Folgerungen der SPD zu weiteren Themen des Untersuchungsausschusses brechen angesichts der rechtlich falschen Ausgangspunkte der SPD in sich zusammen. Insbesondere der Schluß auf Souveränitätsdefizite ist verfehlt, weil die Untersuchung bestätigt hat, daß deutsches Recht gewahrt wurde. Dem Bundesminister der Verteidigung kann deshalb auch nicht zum Vorwurf gemacht werden, daß er die von der SPD konstruierten Rechtspositionen nicht gegenüber den Bündnispartnern durchzusetzen versucht. Ein derartiges unaufrichtiges Vorgehen gegen be-

freundete Nationen stört das Bündnis; deshalb ist die Auffassung der Koalitionsfraktionen, die SPD verfolge mit ihrer rechtsgrundlosen Souveränitätsdebatte das langfristige Ziel des Austritts aus dem Bündnis, sehr wohl berechtigt.

4. Die Bewertung der Vorgänge in Nörvenich durch die SPD entspricht nicht den vom Untersuchungsausschuß festgestellten Tatsachen. Auch die maßlosen, ehrverletzenden Vorwürfe gegen Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz, dessen Anhörung zu den Vorgängen in Nörvenich die SPD nicht für notwendig hielt, entbehren jeglicher Grundlage. Insbesondere ist es klares Ergebnis der Beweisaufnahme, daß der Flugbetrieb bei dem Flugtag in Nörvenich nicht über den Rahmen eines normalen Dienst-Tages hinausging; daran ändern die Zahlenspiele der SPD nichts.

Der Minderheitsbericht der SPD ignoriert in entscheidenden Punkten die Erkenntnisse des Untersuchungsausschusses zur Rechtslage. Dadurch hat er lediglich den Wert eines politischen Kampfmittels. Den Fragen der Öffentlichkeit und der von der Katastrophe Betroffenen wird er nicht gerecht.

Zusammenfassung des abweichenden Berichts der Abgeordneten Gerster (Worms), Horn und Opel durch die Abgeordneten der SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß

1. Einleitung

Diese Kurzfassung stellt die Ergebnisse der im Untersuchungsausschuß angestellten Beweiserhebungen und Beweiswürdigungen in thesenartiger Form zusammen. Eine fundierte Beweiswürdigung kann deshalb an dieser Stelle nicht erfolgen; sie kann jedoch in dem entsprechenden Textteil des Berichtes nachvollzogen werden.

Die Gliederung dieser Zusammenfassung entspricht der des Berichtes der SPD. Dabei wird auch auf die nachgereichten „Anmerkungen" der CDU/CSU/FDP eingegangen.

Dem Bericht ist eine Vorbemerkung vorangestellt, aus der ersichtlich wird, warum die SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß Veranlassung hatte, einen abweichenden Bericht zu verfassen und gegen den Bericht der Koalition zu stellen. Die SPD-Fraktion ist sich bewußt, daß durch die Art des gewählten Vorgehens und der Veröffentlichung Überschneidungen und Wiederholungen unvermeidbar sind. Weil jedoch bereits in den Sachverhaltsschilderungen durch Herauslassen oder Austausch von Wörtern vollkommen andere Bedeutungen entstehen, war es unvermeidlich, daß diese Art der Darstellung gewählt wurde. Nur so kann nachvollzogen werden, an welcher Stelle und wie durch Sachverhaltskürzungen oder veränderte Darstellungen von Sachverhaltsteilen im Bericht der Ausschußmehrheit die gewünschten Ergebnisse konstruiert werden. Die SPD-Fraktion hat ihren Sachverhaltsteil bewußt sehr ausführlich gehalten, damit der Leser auch die Argumentation der Koalition nachvollziehen und dabei überprüfen kann. Die einzelnen Kapitel sind in sich und aus sich heraus verständlich.

2. Einsetzung und Gang des Verfahrens

Die SPD-Fraktion hatte zunächst auf die Besonderheiten dieses Untersuchungsausschusses einzugehen, in dem in zentralen Bereichen der Beweisaufnahme die klassischen Beweismittel von Augenschein und Zeugenaussage nicht anwendbar waren. Der beherrschende Beweisgegenstand der Vorbereitung, Probe und Durchführung der Luftfahrtveranstaltung von Ramstein am 28. August 1988 sowie Teilaspekte des Genehmigungsverfahrens dieser Luftfahrtveranstaltung hätten durch eine Ortsbesichtigung des US-Flugplatzes Ramstein sowie durch Vernehmung der verantwortlichen Funktionsträger bei der Luftfahrtveranstaltung am 28. August 1988 geklärt werden müssen. Hierzu wurde jedoch erforderlich, die Regierung der Vereinigten Staaten um entsprechende Erlaubnis nachzusuchen. Diesem Ersuchen gab die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika, wie dem Untersuchungsausschuß durch den Botschafter der USA mitgeteilt wurde, nicht statt. Auch einem ähnlichen Ersuchen an die Regierung der Republik Italien zur Anhörung von Mitgliedern der Kunstflugstaffel „Frecce Tricolori" wurde nicht stattgegeben. Hierdurch entstand der weitere Zwang, die Tatsachenfeststellungen zur Flugveranstaltung in Ramstein am 28. August 1988 alleine auf Untersuchungsberichte der sogenannten trinationalen Untersuchungskommission unter dem Vorsitz des deutschen Brigadegenerals Griese sowie auf einen Bericht der von den Luftstreitkräften der Vereinigten Staaten in Europa zur Untersuchung des Flugunglücks von Ramstein eingesetzten Untersuchungskommission abstützen zu müssen.

Es wurde von der SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß auch als erforderlich angesehen, den jetzigen NATO-Generalsekretär und früheren Bundesminister der Verteidigung Dr. Wörner zur Genehmigungspraxis für Flugveranstaltungen der Bündnisstreitkräfte anzuhören. Diese Notwendigkeit ergab sich insbesondere auch deshalb, weil sein Nachfolger, Prof. Dr. Scholz, erst nach der angeblichen Erteilung der Genehmigung für die Luftverkehrsveranstaltung von Ramstein sein Amt als Bundesminister der Verteidigung angetreten hatte. Generalsekretär Dr. Wörner weigerte sich anfänglich in einem in englischer Sprache verfaßten Schreiben an den Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses, vor dem Untersuchungsausschuß eine Aussage zu tätigen. Er gab vor, als Generalsekretär des Nordatlantik-Paktes sei er zu einer derartigen Aussage vor einem Parlament eines Bündnisstaates nicht verpflichtet. Eindeutig war jedoch, daß er nicht in seiner Eigenschaft als NATO-Generalsekretär, sondern als früherer Bundesminister der Verteidigung vernommen werden sollte. Dies wußte Dr. Wörner und hatte die entsprechenden Sachzusammenhänge auch bereits vor seinem ablehnenden Schreiben an den Ausschußvorsitzenden in einem Telefongespräch dem Obmann der SPD-Fraktion im Verteidigungsausschuß mitgeteilt.

Erstmals in der Geschichte des Verteidigungsausschusses als Untersuchungsausschuß war im Bundesministerium der Verteidigung eine sogenannte „Koordinierungsgruppe" eingerichtet worden, die angeblich den Auftrag hatte, die Arbeit des Untersuchungsausschusses zu unterstützen. Es stellte sich heraus, daß diese „Koordinierungsgruppe" keinesfalls für die Arbeit im Untersuchungsausschuß eine Hilfe darstellte. Bereits ihre Einrichtung stellte einen eklatanten Verstoß gegen das Prinzip der Waffengleichheit zwischen Ausschußmehrheit und Ausschußminderheit dar, da diese ministerielle Arbeitsgruppe aus-

schließlich dazu eingerichtet war, der Mehrheitskoalition Handreichungen zu geben und Hilfestellungen zu leisten.

Ein weiteres Erschwernis beim Ablauf des Untersuchungsverfahrens ergab sich aus der Einstufung von wichtigen Beweismitteln als Verschlußsachen. Dem Untersuchungsausschuß waren ohnehin bereits in wesentlichen Teilen der Sachaufklärung durch die Weigerung der amerikanischen und italienischen Regierung, Auskunftspersonen für die Beweisnahme vor dem Untersuchungsausschuß bereitzustellen, die Hände gebunden. Nunmehr wurden durch den Bundesminister der Verteidigung — zum Teil erst nachträglich — Untersuchungsberichte als Verschlußsachen eingestuft, die in einem der Öffentlichkeit zugänglichen Abschlußbericht nicht hätten verwertet werden dürfen. Die SPD-Fraktion nimmt dies nicht hin.

3. Ergebnisse und rechtliche Würdigung

a) Die Luftfahrtveranstaltung in Ramstein am 28. August 1988

Für die SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß steht fest, daß die Katastrophe von Ramstein am 28. August 1988 nicht unabwendbar war, sondern am Schluß einer Kette von Fehlern und Versäumnissen stand, die in der Hauptsache dem Bundesminister der Verteidigung als oberster Behörde der militärischen Luftaufsicht und Genehmigungsbehörde für Luftverkehrsveranstaltungen aller Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland anzulasten sind. Bestimmend für die Einsetzung des Verteidigungsausschusses als Untersuchungsausschuß war der Umstand, daß der frühere Bundesminister der Verteidigung Prof. Dr. Scholz unmittelbar nach der Katastrophe von Ramstein immer wieder in der Öffentlichkeit die Rechtsförmlichkeit und Korrektheit eines angeblichen Genehmigungsverfahren für diesen Flugtag hervorgehoben hatte, zu der er noch in der Sondersitzung des Verteidigungsausschusses am 8. September 1988 weder die bestimmenden Fakten noch auch nur das richtige Genehmigungsdatum nennen konnte. Der Verlauf der Untersuchungen im Untersuchungsausschuß, gerade im Zusammenhang mit den Fakten um die Katastrophe von Ramstein, hat darüber hinaus deutlich gemacht, daß die Koalitionsfraktionen ihre Beteiligung an diesem Untersuchungsverfahren darauf beschränkten, das Verteidigungsministerium und seinen Minister vor der Übernahme möglicher Verantwortlichkeiten zu bewahren und nichts unversucht zu lassen, die übliche Verwaltungspraxis und weitere in diesem Zusammenhang im Vorfeld der Flugveranstaltung entstandene Überprüfungen im Bereich des Bundesministeriums der Verteidigung feststellbare Fehler zu verschleiern und zu verdecken.

— Wesentliche Rechtsgrundlagen des Genehmigungsverfahrens

Das deutsche Luftverkehrsrecht verpflichtet den Bundesminister der Verteidigung dazu, vor einer Genehmigung für öffentliche Flugveranstaltungen alle Umstände sorgfältig zu prüfen, aus denen sich Gefahren, insbesondere Gefahren für die Zuschauer, ergeben könnten. In eine derartige Überprüfung und eine hierfür anzustellende Gefahrenprognose hätten alle geplanten Flugvorführungen und die Auswirkungen eines möglichen Unfalls auf die Zuschauer einbezogen und auch Vorkehrungen für einen Unglücksfall getroffen werden müssen. Die in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Bündnisstreitkräfte sind nach dem NATO-Truppenstatut und dem Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut dazu verpflichtet, sich einem derartigen Genehmigungsverfahren zu unterziehen, wenn sie auf ihren Liegenschaften öffentliche Flugveranstaltungen veranstalten wollen.

Zwar wurde vom Bundesminister der Verteidigung mit den NATO-Bündnispartnern ein Standardisierungsabkommen (STANAG 3533) vereinbart, das als Minimalkonsens die Standards setzt, auf die sich die 16 NATO-Staaten verbindlich einigen konnten. Dieses STANAG hätte jedoch umgesetzt werden und die Auflagen und Vorgaben enthalten müssen, die das deutsche Luftverkehrsrecht für alle Teilnehmer am öffentlichen Flugverkehr dann vorschreibt, wenn nicht die Sonderrechte des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut zum Tragen kommen. Diese Sonderrechte sind im Falle von öffentlichen Flugveranstaltungen eindeutig nicht gegeben.

Der Bundesminister der Verteidigung hat zwar mit seiner sogenannten Flugbetriebsweisung GAFO 1/84 eine für die Alliierten geltende Verwaltungsvorschrift erlassen, in der flugbetriebliche Koordinierungsmaßnahmen auch für die Bündnisstreitkräfte verbindlich vorgeschrieben sind. Diese Flugbetriebsweisung, die auf Vorgängerweisungen bis aus 1972 aufbaut, beinhaltete jedoch eindeutig kein den Anforderungen des § 24 LuftVG entsprechendes Genehmigungsverfahren.

— Verwaltungsabläufe und Vorgänge im Zusammenhang mit der Genehmigung der Flugveranstaltung von Ramstein

Es hat entgegen der Behauptungen des früheren Verteidigungsministers Prof. Dr. Scholz zu keinem Zeitpunkt im Bundesministerium der Verteidigung ein Genehmigungsverfahren gegeben, das den Anforderungen entspricht, wie sie gem. § 24 LuftVG für eine luftverkehrsrechtliche Genehmigungsbehörde vorgeschrieben sind. Zur Rechtslage setzten die in diesem Zusammenhang vor dem Untersuchungsausschuß angehörten Sachverständigen zwar unterschiedliche Akzente. Sie waren sich jedoch einig in der Frage, daß dem Bundesminister der Verteidigung die Verpflichtung oblag, dem deutschen Luftverkehrsrecht für alle Teilnehmer am Flugverkehr in der Bundesrepublik Deutschland uneingeschränkte Geltung zu verschaffen. Der von Prof. Dr. Scholz zu dieser Frage vertretene Rechtsstandpunkt ist rechtlich unzutreffend und rechtspolitisch in hohem Maße problematisch, da durch ihn die Hoheitsrechte zwar behauptet, praktisch jedoch nicht wahrgenommen werden.

— Die übliche Verfahrenspraxis im Bundesministerium der Verteidigung

Weder im Bundesministerium der Verteidigung noch im Luftwaffenamt existierten irgendwelche schriftlichen Vorgänge, die auf ein Genehmigungsverfahren

gem. § 24 LuftVG hätten schließen lassen können, das auch nur andeutungsweise den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes entsprochen hätte. Ein derartiges Verfahren war überdies weder vorgesehen noch beim angeblich dafür zuständigen Referat üblich. Die in diesem Zusammenhang erhobenen Untersuchungen haben auch deutlich gemacht, daß im Bundesministerium der Verteidigung erhebliche strukturelle Mängel vorhanden sind, die mit dazu beigetragen haben, daß von den verantwortlichen Bediensteten die Notwendigkeit und Rechtsförmlichkeit eines derartigen Genehmigungsverfahrens nicht erkannt wurde.

— Das Genehmigungsverfahren für die Flugveranstaltung von Ramstein am 28. August 1988

Für die SPD-Fraktion ist nachgewiesen, daß das von Bundesminister a. D. Prof. Dr. Scholz als ordnungsgemäß dargestellte Genehmigungsverfahren für den Flugtag von Ramstein nachkonstruiert wurde, als sich herausgestellt hatte, daß im Bundesministerium der Verteidigung keinerlei schriftliche Unterlagen zum Genehmigungsverfahren vorhanden waren. Es gab bei den zuständigen Bearbeitern darüber hinaus weder das Bewußtsein, ein derartiges Verfahren durchführen zu müssen, noch waren ihnen die Rechtsgrundlage und der Umfang des Genehmigungsverfahrens hinreichend bekannt.

— Die Eingaben an den Bundesminister der Verteidigung im Vorfeld der Flugveranstaltung in Ramstein

Besorgte Bürger und Politiker wurden durch die politische Leitung des Bundesministeriums der Verteidigung mit Versicherungen über die Sicherheit und Gefahrlosigkeit von öffentlichen Flugtagen in Sicherheit gewiegt, obwohl eine sorgfältige Prüfung und Gefahrenprognose in keinem der behaupteten Einzelfälle stattgefunden hat. In Antwortschreiben der politischen Leitung des Verteidigungsministeriums an besorgte Bürger und Politiker wurde zumindest grob fahrlässig mit Rechtsbegriffen, wie „Genehmigung" und „Sicherheit des Flugverkehrs" umgegangen und so eine Sicherheit vorgespiegelt, von der die Bearbeiter wußten, daß sie nicht vorhanden war. Auch der Flugzeugabsturz eines kanadischen Starfighters bei einer Flugveranstaltung in Frankfurt am 25. Mai 1983, der sechs Menschen das Leben kostete, wurde nicht zum Anlaß genommen, das gesetzlich geforderte Genehmigungsverfahren beim Bundesminister der Verteidigung einzuführen.

— Vorbereitung und Durchführung der Luftfahrtveranstaltung in Ramstein am 28. August 1988

Zwar wurde der Flugtag am 28. August 1988 in Ramstein vom Veranstalter entsprechend den vorgegebenen Bestimmungen gründlich und sorgfältig vorbereitet; bei der Generalprobe am 27. August 1988 in Ramstein verließen sich jedoch der Gesamtleiter und die Piloten der „Frecce Tricolori" gegenseitig darauf, daß der andere die für die Sicherheit der Zuschauer erforderlichen Maßnahmen treffen würde. Bereits bei der Generalprobe kam es zu einem verhängnisvollen Auffassungsunterschied über die Gefahrenpotentiale der Flugfigur, der am Folgetag zur Katastrophe führte.

Der katastrophale Flugzeugabsturz am 28. August 1988 in Ramstein hat eine wesentliche Ursache in der unterlassenen Wahrnehmung der Genehmigungsverantwortung seitens des Bundesministers der Verteidigung. Der Zusammenstoß hätte zumindest hinsichtlich seiner katastrophalen Folgen einen anderen Verlauf genommen, wenn das deutsche Luftverkehrsrecht uneingeschränkt beachtet worden wäre. Die Sanitäts- und Rettungsdienste leisteten nach dem Unfall vor Ort anerkennenswerte Arbeit, hatten jedoch mit einer derartigen Katastrophe nicht im Entferntesten gerechnet.

Bei den Rettungsmaßnahmen nach der Katastrophe von Ramstein sind Schwachstellen zutage getreten, die zukünftig vermieden werden müssen. So muß für zukünftige öffentliche Großveranstaltungen auf Liegenschaften der alliierten Streitkräfte, bei denen Öffentlichkeit herrscht, die ausschließliche Regelungskompetenz deutscher Behörden, insbesondere auf dem Gebiet des vorbeugenden Katastrophenschutzes, des Polizeirechts und des Sanitäts- und Rettungsdienstes, gewährleistet sein.

— Maßnahmen nach dem Unfall

Die Meldewege über die Katastrophe von Ramstein zum Bundesminister der Verteidigung haben schwerwiegende strukturelle Mängel aufgezeigt, die im Interesse der Effektivität und Einsatzbereitschaft der Streitkräfte grundlegend analysiert und behoben werden müssen. Die Reaktionen des Bundesministers der Verteidigung nach der Katastrophe von Ramstein waren bis zum heutigen Tag überwiegend vom Prinzip getragen, den Untersuchungsausschuß des Deutschen Bundestages die entsprechenden Vorgaben zur künftigen Gestaltung öffentlicher Flugtage entwikkeln zu lassen.

Die SPD-Fraktion hält es für dringend erforderlich, bei großen nationalen Katastrophen alle Möglichkeiten zu mobilisieren, dort zu helfen, wo das deutsche Staatshaftungsrecht oder das Schadensersatzrecht nicht ausreichen. Dies wurde insbesondere im Jahr 1988 bei den Katastrophen von Ramstein und Remscheid deutlich. Ein nationaler Hilfsfond, getragen von Spenden der Bevölkerung und unter Schirmherrschaft des Herrn Bundespräsidenten, dürfte hierfür ein gutes Instrument sein.

— Konsequenzen und Folgerungen

Nach Auffassung der SPD-Fraktion sind öffentliche militärische Flugveranstaltungen der Art, wie sie in Ramstein und Nörvenich am 28. August 1988 stattgefunden haben, für alle Zukunft zu untersagen. Die SPD-Fraktion begrüßt uneingeschränkt Tage der offenen Tür sowohl bei deutschen als auch bei alliierten Streitkräften in der Bundesrepublik Deutschland, damit die Bevölkerung Gelegenheit hat, das tägliche Leben der Soldaten kennenzulernen und sich mit den Anforderungen vertraut zu machen, die an Streitkräfte hier gestellt werden. Bei fliegenden Verbänden haben sich die Vorführungen von Luftfahrzeugen auf statische Ausstellungen zu beschränken. Akrobatische Flugvorführungen müssen für alle Zukunft ausgeschlossen werden.

b) Die Luftfahrtveranstaltung des Jagdbombergeschwaders 31 in Nörvenich am 28. August 1988

— Zur Genehmigung des Flugtages

Die Flugveranstaltung des JaboG 31 „B" wurde ordnungsgemäß genehmigt und gründlich und umfassend vorbereitet. Alle Auflagen, auch die der Vorsorge für den Notfall und Katastrophenschutz, wurden beachtet. Mit Eröffnung des Flugplatzes am 27. August 1988 für 9 000 Zuschauer verstieß das JaboG 31 „B" gegen die Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes.

— Die Schirmherrschaft der Luftfahrtveranstaltung in Nörvenich durch den Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen

Der frühere Verteidigungsminister, Prof. Dr. Scholz, gab gegenüber Ministerpräsident Rau persönlich schriftliche Versicherungen zur Sicherheit der Flugveranstaltung von Nörvenich, die sich als unwahr erwiesen. Er trägt hierfür die volle Verantwortung.

— Zur Behandlung von Bürgerprotesten

Auch vor den Verwaltungsgerichten wurde durch den Bundesminister der Verteidigung mit unvollständigen und teilweise falschen Tatsachenbehauptungen argumentiert. Dadurch wurden besorgte Bürger um ihr Recht gebracht und darüber hinaus in der Bevölkerung als Querulanten verunglimpft.

— Die Luftverkehrsveranstaltung Nörvenich am 28. August 1988

Die Flugveranstaltung von Nörvenich am 28. August 1988 erfüllte lediglich während der für die breite Öffentlichkeit zugänglichen Flugvorführungen die Sicherheitsbestimmungen des Luftverkehrsgesetzes und der einschlägigen militärischen Vorschriften. Die an diesem Tag durchgeführten Vorführungen des Demonstrationsteams „Aguilas" belegen in eindeutiger Weise die für eine praktische Handhabung untauglichen, weil schwimmenden Grenzen zwischen „Kunstflug" und sogenanntem „militärischen Demonstrationsflug".

Sowohl der Geschwaderkommodore des JaboG 31 „B" als auch die anwesenden Generale hatten am 28. August 1988 frühzeitig Kenntnis von der Katastrophe von Ramstein und hätten durch den Abbruch des Flugtages von Nörvenich, spätestens jedoch durch das vorzeitige Beenden dieses Flugtages, schweren Schaden vom Geschwader und der Luftwaffe abwenden können. Sie haben es zu verantworten, daß es zu einer späteren verhängnisvollen Verkettung der Ereignisse kam, an deren Ende das geschmacklose Hallenfest stand, das dem Ansehen der Luftwaffe schweren Schaden zugefügt hat. Hierfür tragen nicht nur der Geschwaderkommodore und der Divisionskommandeur Verantwortung, sondern in deutlich größerem Maße auch die ebenfalls an der Entscheidung beteiligten Generale Schmitz und Vieth. Ihnen jedoch wurde im Gegensatz zu Oberst Hoppe und Generalmajor Rimmek durch den früheren Bundesminister der Verteidigung ein disziplinarer Vorwurf erspart. Dadurch wurde der für die Luftwaffe entstandene Schaden zusätzlich vergrößert.

Der frühere Bundesminister der Verteidigung Prof. Dr. Scholz hat sich bei der disziplinaren Bewältigung der Geschehnisse in Nörvenich als unsicher und ineffektiv erwiesen. Er überging den zuständigen Inspekteur der Luftwaffe und ließ es zu, daß das Verhalten der Generale Schmitz und Vieth als „pflichtgemäß" qualifiziert wurde. Bereits wenige Wochen nach dem eklatanten Fehlverhalten der beiden Generale ernannte er darüber hinaus Generalleutnant Schmitz zum Kommandierenden General der Luftflotte und somit zum Befehlshaber über den größten operativen Einsatzverband der Luftwaffe.

4. Anmerkungen zur Verfahrensweise der Fraktionen von CDU/CSU und FDP im Untersuchungsausschuß

Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben ihren gemeinsamen Bericht vorab unter Mißachtung aller Absprachen im Untersuchungsausschuß und unter Brüskierung seines Vorsitzenden veröffentlicht. Dieser Bericht zeichnet sich dadurch aus, daß

— er die Unfähigkeit der Union und einer willfährigen FDP dokumentiert, die nationale Katastrophe von Ramstein zu bewältigen,

— die schlimmen Verschleierungsversuche des damaligen Verteidigungsministers Prof. Dr. Scholz und seiner ministeriellen Umgebung gedeckt werden,

— die Mängel in der Durchsetzung deutschen Rechts kaschiert und hinwegargumentiert und

— die Verantwortlichen in Ramstein und Nörvenich weder genannt noch zur Rechenschaft gezogen werden.

Der Bericht der SPD-Fraktion im Untersuchungsausschuß ist sorgfältig gearbeitet und folgt in allen Punkten rechtsstaatlichen Prinzipien. Er wurde zeitgerecht bearbeitet und termingerecht am 19. September 1989 abgegeben. Eine Vorabveröffentlichung erfolgte nicht.

Der CDU/CSU/FDP-Bericht wurde im Nachgang am 27. September 1989 in verfahrensmäßig höchst fragwürdiger Weise ergänzt. Dieser Zusatz, „Anmerkungen", strotzt nur so von schlimmen Vorwürfen gegen die SPD, die offensichtlich davon ablenken sollen, daß der CDU/CSU/FDP-Bericht geradezu vor Fehlern, Unterlassungen, Fehlurteilen und Gesundbeterei überläuft. Union und FDP sind entlarvt und getroffen. Die SPD wird die Auseinandersetzung sachlich und korrekt führen, Fehler und Mängel ohne Ansehen der Person aufdecken sowie sich nicht auf das Niveau des „Schwarzen Kanals" begeben.

Kennzeichnend für die politische Schizophrenie der FDP ist es, daß Außenminister Genscher die SPD zur gleichen Zeit gegenüber dem Vorwurf der „Anbiederung" gegenüber dem Osten in Schutz nimmt, zu dem die FDP zusammen mit einer verkrusteten Union derselben SPD „das langfristige Ziel des Austritts aus

dem Bündnis" wider besseres Wissen in den „Anmerkungen" unterstellt.

Dabei haben CDU/CSU/FDP durch Namensnennung alliierter Offiziere in ihrem Teilbericht die Vertraulichkeit und sogar die Geheimschutzvorschriften verletzt. Dadurch haben die Koalitionsparteien dem Ansehen des Parlaments bei den Verbündeten objektiv schweren Schaden zugefügt. Dies ist höchst verantwortungslos und wird ein parlamentarisches Nachspiel haben.

Die Mehrheitskoalition verbreitet wider besseres Wissen die Unwahrheit, wenn sie behauptet,

— daß die SPD den interfraktionellen Konsens zerstört habe.

  Wahr ist, die Koalition hat ihren Abschlußbericht ohne jeden ernsthaften Abstimmungsversuch im Alleingang veröffentlicht.

— die GAFO 1/84 sei eine Vorschrift für die Genehmigung von Flugtagen.

  Richtig ist, daß nur flugbetriebliche Anträge und Ausnahmeanträge zum Wochenend- und Feiertags-Flugverbot nach dieser Vorschrift geregelt und vorgeschrieben sind.

— es gebe keine Prüfungspflicht für Flugmanöver im Genehmigungsverfahren.

  Richtig ist, daß es überhaupt kein Genehmigungsverfahren gab.

— es gebe keine Souveränitätsdefizite.

  Richtig ist, daß der Bundesminister der Verteidigung seinen Handlungsspielraum bzw. die Durchsetzung deutschen Rechts nicht ausschöpfte und darüber hinaus — wie die Landesregierung von Rheinland-Pfalz zutreffend feststellte — die Einwirkungsmöglichkeit auf die Stationierungsstreitkräfte zu gering waren.

5. Forderungen der SPD

Die SPD fordert:

— Einführung eines schriftlichen Genehmigungsverfahrens mit detaillierter Gefahrenprognose für alle Luftfahrtveranstaltungen auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland.

— Verbot aller Flugvorführungen bei „Tagen der offenen Tür" der Streitkräfte bis auf Vorbeiflüge, Rundflüge, Rettungsflüge. Verbot des Vorführens von Kampfflugzeugen auf zivilen Flugtagen im Fluge.

— Verbesserung des Rettungs-, Sanitäts- und Katastrophenschutzwesens (einschließlich zentraler Leitung und Leitendem Notarzt) bei allen größeren Veranstaltungen der Streitkräfte und bei zivilen Flugtagen.

— Die Ablösung der in Nörvenich verantwortlichen Generale Schmitz und Vieth.

— Eine Verbesserung der Entschädigungsmöglichkeiten für Katastrophenopfer.

Materialien zum Untersuchungsverfahren

Anlage 1

Beweisbeschluß vom 13. Oktober 1988 zur parlamentarischen Untersuchung der Vorgänge bei und im Zusammenhang mit den Flugtagen in Ramstein und Nörvenich

Es soll Beweis erhoben werden über die in den nachfolgenden Ausschußdrucksachen vorgesehenen Untersuchungsgegenstände durch Ausschöpfung der in den Ausschußdrucksachen jeweils angegebenen Beweismittel:

Ausschuß-Drucksache 11/39:
Antrag der Fraktionen von CDU/CSU und FDP vom 6. Oktober 1988

A. Beweisthemen	*B. Zeugen*
I. Vorgang Ramstein	
1. Rechtsgrundlagen für Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland	1. MinDir Hans-Joachim Hildebrandt, Abteilungsleiter VR, BMVg, Postfach 13 28, 5300 Bonn 1 Vorsorglich werden weiter benannt: 2. RegDir Dr. Karl-Heinz Böhringer, VR II 5, BMVg 3. ORR Manfred Kretschmer, VR II 4, BMVg 4. MR Dr. Dieter Fleck, VR II 8, BMVg
2. Die Praxis bisheriger Genehmigungsverfahren der jeweiligen Bundesregierungen für Flugtage der NATO-Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland	1. Generalleutnant Walter Schmitz, Amtschef Luftwaffenamt, Postfach 90 25 00 5000 Köln 90 2. O Helmut Ochsenkühn Luftwaffenamt Postfach 90 25 00/5 01 5000 Köln 90 3. Generalleutnant Horst Jungkurth, Inspekteur der Luftwaffe, BMVg 4. O i. G. Hans Jürgen Merkle, Fü L III 4, BMVg
3. Zuständigkeit für die Genehmigung des Flugtages	1. Generalleutnant Horst Jungkurth 2. O i. G. Hans Jürgen Merkle 3. MinDir Hans-Joachim Hildebrandt
4. Verantwortlichkeit für die Durchführung des Flugtages	1. MinDir Hans-Joachim Hildebrandt 2. ORR Manfred Kretschmer 3. MR Dr. Dieter Fleck
5. Tatsächliche Durchführung des Genehmigungsverfahrens	1. Generalleutnant Walter Schmitz 2. Generalleutnant Horst Jungkurth 3. O i. G. Hans Jürgen Merkle
6. Durchführung der Generalprobe und des Flugtages	BrigGen Hans-Joachim Griese (Anschrift s. u.)

7. Anwendung einschlägiger Gesetze, Rechtsvorschriften und Weisungen bei der Durchführung des Genehmigungsverfahrens für den Flugtag, der Generalprobe und des Flugtages selbst	1. BrigGen Hans-Joachim Griese, General Flugsicherheit in der Bundeswehr, Postfach 90 25 00/5 01/07 5000 Köln 90 2. Generalleutnant Horst Jungkurth 3. Generalleutnant Walter Schmitz 4. Oberst i. G. Hans Jürgen Merkle 5. MinDir Hans-Joachim Hildebrandt
8. Unfallursachen	BrigGen Hans-Joachim Griese
9. Amerikanische und deutsche Rettungsmaßnahmen	1. Zuständigkeit Landesregierung Rheinland-Pfalz 2. Oberstarzt Dr. Manfred Paul, InSan II 1 BMVg 3. Oberst Otto-Werner Geissinger Chef des Stabes Lufttransportkommando Postfach 48 20 4400 Münster Vorsorglich werden weiter benannt: 4. OTL Ingo Güttler Leiter SAR-Leitstelle Goch Reichswaldkaserne Pfalzdorfer Str. 79/VI 4180 Goch
10. Unterstützungsmaßnahmen für Betroffene des Unglücks	Vertreter des BMF
11. Eventuelle Pflichtverletzungen im Zusammenhang mit der Planung und Genehmigung des Flugtages	MinDir Hans-Joachim Hildebrandt
12. Eventuelle Verstöße gegen Sicherheitsbestimmungen bei der Durchführung des Flugtages	BrigGen Hans-Joachim Griese
13. Abläufe im BMVg am 28. 8. 88 nach Bekanntwerden des Unfalls	1. (Schichtführer BZBw, 28. 8. 88) Maj Rolf Schneider FüS IV 7/BZBw BMVg 2. BORat Klaus Hahnenfeld, PersRef BM, BMVg 3. OTL i. G. Rainer Schuwirth, Adjutant BM, BMVg 4. O i. G. Winfried Dunkel, Leiter IPStab, BMVg 5. Prof. Dr. Rupert Scholz, Bundesminister, BMVg 6. Generalleutnant Horst Jungkurth 7. (StabsAbtLtr v. D., FüL) O i. G. Herbert Scheck, Fü L III 5, BMVg 8. (Generalstabsoffizier v. D.) OTL Bernd Bretschneider, Jagdbombergeschwader 32, 8933 Klosterlechfeld
14. Maßnahmen des Bundesverteidigungsministeriums seit dem 28. 8. 88	1. Prof. Dr. Rupert Scholz 2. Generalleutnant Horst Jungkurth

II. Vorgang Nörvenich

1. Durchführung des Genehmigungsverfahrens	1. Generalleutnant Horst Jungkurth 2. O i. G. Peter Arnold Vogler, Stabsabteilungsleiter Fü L III, BMVg 3. O Jörg Böttcher Deutscher Anteil TTTE Cottesmore Oakham — Leics. LE 157 BL/BG 4. O Joachim Hoppe, Luftflottenkommando, Postfach 90 25 00/5 04, 5000 Köln 90 5. OTL i. G. Michael Padberg, Fü L III 3, BMVg 6. OTL Hans-Otto Elger, Fü L III 3, BMVg
2. Erklärungen des BMVg und nachgeordneter Dienststellen zum geplanten Flugtag	1. O Jörg Böttcher 2. OTL Jürgen Weidemeier, Kommandeur FlgHGrp, JagdbomberGeschwader 31 „B", Postfach 300, Boelckestr. 2, 5014 Kerpen 3. O Joachim Hoppe 4. O a. D. Manfred Purucker Ettenhoferstr. 2a 8021 Hohenschäftlarn 5. OTL Peter Fraßmann, Fü L III 4, BMVg 6. RegDir Dr. Karl-Heinz Böhringer 7. BrigGen Jürgen Reichardt, Stellv. Leiter PlStab, BMVg 8. OTL i. G. Werner Schowe, PlStab, BMVg 9. Generalleutnant Horst Jungkurth 10. Prof. Dr. Rupert Scholz
3. Eingangsbriefing am Freitag, dem 26. 8. 88	1. O Joachim Hoppe 2. OTL Wolfgang Baltes, Jagdbombergeschwader 31 „B", Postfach 300, Boelckestr. 2, 5014 Kerpen 3. Major Matthias Haas, Jagdbombergeschwader 31 „B", Postfach 300, Boelckestr. 2, 5014 Kerpen

4. Generalprobe am Samstag, dem 27. 8. 88	1. GenMajor a. D. Klaus Rimmek, Katzenhof 25, 4190 Kleve-Materborn 2. O Joachim Hoppe 3. OTL Detlev Schulte-Bisping, Jagdbombergeschwader 31 „B", Postfach 300, Boelckestr. 2, 5014 Kerpen 4. OTL Wolfgang Baltes 5. Vertreter Polizeidirektion Düren 6. (Sprecher) Herr Klaus Lohmann Friedhofstr. 53b 7710 Donaueschingen
5. Durchführung des Flugtages	1. GenMajor a. D. Klaus Rimmek 2. O Joachim Hoppe 3. OTL Detlev Schulte-Bisping 4. Herr Klaus Lohmann
6. Anwendung einschlägiger Gesetze, Rechtsvorschriften und Weisungen bei dem Eingangsbriefing am 26. 8., der Generalprobe am 27. 8. und dem Flugtag am 28. 8. 88	1. MR Dr. Klaus Dau, VR II 2, BMVg 2. GenMajor a. D. Klaus Rimmek 3. O Joachim Hoppe 4. OTL Detlev Schulte-Bisping 5. OTL Wolfgang Baltes
7. Vorgänge und Entscheidungen nach Bekanntwerden des Unfalls in Ramstein einschließlich Fortsetzung des Flugtages und Durchführung eines Geschwaderfestes	1. Generalleutnant Walter Schmitz 2. Generalmajor Uwe Vieth, Stv. Kommandierender General Luftflotte, Postfach 90 25 00/5 04, Köln 90 3. GenMajor a. D. Klaus Rimmek 4. O Joachim Hoppe 5. OTL Detlev Schulte-Bisping 6. Major Michael Kuhn, Jagdbombergeschwader 31 „B", Postfach 300, Boelckestr. 2, 5014 Kerpen 7. Major Hans-Peter Lange, Jagdbombergeschwader 31 „B", Postfach 300, Boelckestr. 2, 5014 Kerpen 8. Vertreter Polizeidirektion Düren 9. OTL Eduard Scherer, FlBer BMVg, 5000 Köln 90
8. Evtl. Pflichtverletzungen bei Planung, Genehmigung und Durchführung der Generalprobe und des Flugtages	1. Generalleutnant Horst Jungkurth 2. BrigGen Botho Engelien Stv. Kommandeur 3. Luftwaffendivision Römerstr. 122 4192 Kalkar 1 3. MinDir Hans-Joachim Hildebrandt

9. Evtl. Pflichtverletzungen durch Fortsetzung des Flugtages und 10. Durchführung eines Geschwaderfestes	1. Generalleutnant Klaus Jungkurth 2. Generalleutnant Hans-Jörg Kuebart, Kommandierender General Luftflotte, Postfach 90 25 00/5 04, 5000 Köln 90 3. BrigGen Botho Engelien 4. Generalleutnant Dieter Clauß, Abteilungsleiter P, BMVg 5. MinDir Hans-Joachim Hildebrandt
11. Evtl. Pflichtverletzungen bei der Aufklärung der Ereignisse im Zusammenhang mit dem Flugtag	1. Generalleutnant Dieter Clauß 2. MinDir Hans-Joachim Hildebrandt
12. Führungs- und Fernmeldesysteme des BMVg, der Flugplätze Ramstein und Nörvenich sowie zuständiger Führungsgefechtsstände am 28. 8. 88	1. Flottillenadmiral Willi Krauss, Stabsabteilungsleiter FüS VII, BMVg 2. O i. G. Herbert Scheck Fü L III 5 BMVg
13. Maßnahmen des Verteidigungsministeriums seit dem 28. 8. 88	1. Prof. Dr. Rupert Scholz 2. Generalleutnant Dieter Clauß

Ausschuß-Drucksache 11/40

Antrag der SPD-Fraktion vom 6. Oktober 1988

A. Beweisthemen

I. 1. Die tatsächlichen und rechtlichen Grundlagen für die Genehmigung und die Durchführung der Flugtage einschließlich aller Flugvorführungen in Ramstein und Nörvenich am 27. und 28. August 1988, den Zuständigkeiten und den Verantwortlichkeiten hierfür sowie der Praxis der bisherigen Genehmigungsverfahren.

1a. Die Rechte der Alliierten bei derartigen Flugveranstaltungen nach dem NATO-Truppenstatut und den Zusatzabkommen sowie ggf. weiteren Rechtsgrundlagen bei der Veranstaltung öffentlicher Flugtage.

2. Die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten für die Genehmigung der unter 1 genannten Flugtage.

II. 1. Die Art und Weise, wie der Bundesminister der Verteidigung seiner Verantwortung für die Genehmigung, Planung, Durchführung und Kontrolle der Flugtage in Ramstein und Nörvenich nachgekommen ist.

2. Die persönliche Einflußnahme des Bundesministers der Verteidigung auf die erforderlichen Entscheidungen vor der Genehmigung der Flugtage in Ramstein und Nörvenich:

a) Was hat der Bundesminister der Verteidigung auf Proteste gegen die beiden Flugtage durch Bürger und öffentliche Vertretungskörperschaften getan?

b) Wie hat der Bundesminister der Verteidigung Einwendungen, Proteste und Warnungen im Vorfeld beider Flugtage berücksichtigt?

III. Die Art und Weise, wie das Genehmigungsverfahren einschließlich der Ausnahmegenehmigungen für die Flugtage in Ramstein und Nörvenich durchgeführt und kontrolliert wurde:

1. Wie wurden Aufsicht und Kontrolle zur Einhaltung aller Bestimmungen und Auflagen bei Vorbereitung und Abwicklung dieser Flugtage gehandhabt?

2. Ist die Einhaltung der Bestimmungen, Vorschriften, Auflagen und Weisungen bei der Vorübung und Durchführung beider Flugtage in Ramstein und Nörvenich sichergestellt worden?

3. Warum ist die Flugfigur der „Frecce Tricolori", die am 28. August 1988 in Ramstein zur Katastrophe führte, in den Vereinigten Staaten von Amerika 1986 untersagt worden?

IV. Die Entscheidungen und Maßnahmen des Bundesministers der Verteidigung im Zusammenhang mit der Katastrophe von Ramstein:

1. Auf welche Weise wurde sichergestellt, daß die Rettungsmaßnahmen von amerikanischer und deutscher Seite hinreichend geleitet, koordiniert und durchgeführt wurden? Gab es dabei Probleme in der Zusammenarbeit zwischen amerikanischen und deutschen Rettungsdiensten?

2. In welcher Weise wird die Entschädigung der Opfer des Flugtages von Ramstein sichergestellt?

V. Die Verantwortlichkeiten für die Entscheidung über die Fortführung des Flugtages in Nörvenich nach der Katastrophe in Ramstein.

VI. Die Erkenntnisse, die sich aus den Erfahrungen der Katastrophe von Ramstein für die Funktionsfähigkeit der Führungs-, Kommunikations-, Fernmelde- und Informationsstrukturen und -einrichtungen des Bundesministeriums der Verteidigung und der deutschen Streitkräfte in der Zusammenarbeit mit den alliierten Streitkräften auf deutschem Boden, insbesondere der Luftwaffe und — soweit Ramstein betroffen ist — der Luftstreitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika ergeben.

VII. Die Einhaltung aller vor den Flugtagen von Ramstein und Nörvenich vom Bundesminister der Verteidigung gemachten Aussagen.

VIII. Eventuelle Unzulänglichkeiten in den geltenden Bestimmungen oder der bisherigen Genehmigungspraxis, auf denen die Geschehnisse in Ramstein und Nörvenich beruhen und die Folgerung, ob dies Veranlassung gibt, diese Bestimmungen zu ändern.

B. Die Beweiserhebung soll erfolgen durch

1. Beiziehung

a) aller im Zusammenhang mit der Genehmigung der Flugtage in Ramstein und Nörvenich beim Bundesminister der Verteidigung oder einer ihm nachgeordneten Kommandobehörde entstandenen Antrags- und Genehmigungsunterlagen;

b) aller im Zusammenhang mit Anfragen aus dem Bereich der nordrhein-westfälischen oder rheinland-pfälzischen Landesregierung, einer ihrer Landtagsfraktionen oder Abgeordneten, einer Fraktion oder eines Mitglieds einer kommunalen Vertretungskörperschaft aus diesen Bundesländern beim Bundeskanzleramt, dem Bundesministerium der Verteidigung oder einem anderen Bundesministerium entstandenen Aktenvorgänge;

c) der geheimen Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut sowie sonstiger für die Genehmigung der Flugtage von Ramstein oder Nörvenich relevanten Abkommen zwischen der Bundesregierung und den NATO-Bündnisstreitkräften;

d) der Akten des Bundesministeriums der Verteidigung im Zusammenhang mit den Verwaltungsstreitverfahren — 4 L 1930/88 — vor der 4. Kammer des Verwaltungsgerichts Köln sowie 20 B 2334/88 — vor dem 20. Senat des Oberverwaltungsgerichts Münster einschließlich des internen Schriftverkehrs, Beteiligungs- und Mitzeichnungsunterlagen und Vermerken sowie der Gerichtsakten der genannten Verfahren;

e) der Akten des Bundesministeriums der Verteidigung im Zusammenhang mit seinem Schriftwechsel mit dem nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten aus Anlaß seiner Schirmherrschaft bei dem Flugtag in Nörvenich einschließlich der entstandenen internen Vermerke, Mitzeichnungen oder sonstiger Vorlagen der Arbeitsebene gegenüber der Leitung;

f) der Akten des Bundesministeriums der Verteidigung oder seiner nachgeordneten Kommandobehörden im Zusammenhang mit Protesten aus der Bevölkerung wegen der Flugtage in Ramstein und Nörvenich am 27. und 28. August 1988;

g) aller Film-, Video- und Tonbandaufzeichnungen zu den Flugtagen von Ramstein und Nörvenich einschließlich aufgezeichneter Tonträger im Flugverkehr, den Bild- und Tonträgern zu den jeweiligen Vorübungen der Flugtage, den Aufzeichnungen der Übungsflugprogramme der dabei Beteiligten sowie des Hallenfestes in Nörvenich am 28. August 1988;

h) der Akten der vom General Flugsicherheit der Bundeswehr als Vorsitzenden geführten alliierten Koordinierungsgruppe zur Untersuchung des Flugunfalls in Ramstein;

i) aller Akten und Vermerke des Bereitschaftszentrums des Bundesministeriums der Verteidigung, des Ministerbüros, der Adjutanturen der Staatssekretäre, der Generalstabsoffiziere vom Dienst beim Generalinspekteur und Inspekteur der Luftwaffe zum Flugunfall in Ramstein am 28. August 1988;

j) der Akten des Innenministeriums von Rheinland-Pfalz zum Flugunfall in Ramstein;

k) der Akten des Landrats des Landkreises Kaiserslautern zum Flugunfall in Ramstein;

l) der Listen der von den Leitern der Flugtage in Ramstein und Nörvenich eingeladenen Gäste.

2. Beiziehung von Sachverständigengutachten

a) der Bundesanstalt für Flugsicherung zu Voraussetzungen, Ablauf und Dauer eines Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Luftverkehrsgesetz, den Inhalten und Auflagen einer solchen Genehmigung, den Versagungsgründen sowie den behördlichen Maßnahmen zur Überwachung genehmigter Flugveranstaltungen;

b) eines noch zu benennenden Sachverständigen zu den Rechten der Bündnisstreitkräfte, insbesondere der Luftstreitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika im Zusammenhang mit Flugveranstaltungen gemäß § 24 Luftverkehrsgesetz, der Luftfahrzeugordnung und der Luftfahrzeugzulassungsordnung, dabei zu den Besonderheiten der Genehmigungsverfahren, den Auflagen und Sicherheitsabständen für Flugveranstaltungen unter Berücksichtigung aller Rechtsgrundlagen;

c) eines oder mehrerer zu benennender Gutachter zur Überprüfung der Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen (insbesondere der vorgegebenen Sicherheitsabstände) anhand vorzulegener Beweismittel.

3. Vernehmung

a) des Ministerpräsidenten von Rheinland-Pfalz zu A II 2;

b) des Ministers des Inneren des Landes Rheinland-Pfalz zu A II 2 und IV;

c) des Mitglieds des rheinland-pfälzischen Landtages und Vorsitzenden der SPD-Landtagsfraktion Scharping zu A II 2;

d) des Landrats des Landkreises Kaiserslautern zu A IV;

e) des Einsatzleiters des Deutschen Roten Kreuzes bei den Rettungsmaßnahmen am Flugplatz Ramstein am 28. August 1988, zu laden über das Deutsche Rote Kreuz zu A IV;

f) des Einsatzleiters der Rettungsflugwacht am 28. August 1988, zu laden über die Rettungsflugwacht e. V., zu A IV 1 u. 2;

g) des Generals von Sandrart, Oberbefehlshaber der Alliierten Streitkräfte Europa Mitte, zu A I 1 a, 2;

h) des Generals a. D. Steinhoff zu A III;

i) eines von der Bundesanstalt für Flugsicherung zu benennenden sachverständigen Zeugen zu A I 1, III 2;

j) des Sachverständigen des Luftamtes Nordbayern, Alois Dambach, zu laden über das Luftamt Nordbayern, zu A III;

k) des Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen zu A II 2;

l) des Einsatzleiters der Polizeikräfte für den Flugtag auf dem Flugplatz Nörvenich am 27. und 28. August 1988, zu laden über den Oberkreisdirektor des Kreises Düren, zu A V;

m) weiterer noch zu benennender Personen als sachverständige Zeugen.

4. Informatorische Anhörung eines Vertreters der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika als Auskunftsperson, zu benennen von der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika, zur Frage, welche Sicherheitsbestimmungen der Flugveranstaltung in Ramstein am 27. und 28. August 1988 zugrunde lag und warum die Flugfigur der „Frecce Tricolori", die in Ramstein zur Katastrophe führte, in den USA seit 1968 nicht mehr geflogen werden darf.

5. Vernehmung von

a) Bundesminister Prof. Dr. Scholz zum Gesamtkomplex,

b) NATO-Generalsekretär Dr. Wörner zu A I 1—2, II 1—2, III, VI, VII

c) Parlamentarischer Staatssekretär beim BMVg Würzbach zu A I—III, IV 1—2, VI—VIII,

d) Staatssekretär Dr. Pfahls zu A I 1—2, II 2, IV 1—2, VI—VIII,

e) Admiral Wellershoff, Generalinspekteur der Bundeswehr, zu A VI und VII,

f) Generalleutnant Jungkurth, Inspekteur der Luftwaffe, zu A I—IV, V—VII,

g) Generalleutnant Clauß, Abteilungsleiter Personal im BMVg, zu A V,

h) Generalleutnant Schmitz, Amtschef Luftwaffenamt zu A I 1—2, II 1—2, III 1—3, IV 1, V, VI,

i) Generalleutnant Kuebart, Kommandierender General der Luftflotte zu A II 2, III 1—2, IV 1—2,

j) Generaloberstabsarzt Dr. Voss, Inspekteur des Sanitäts- und Gesundheitswesens zu A IV 1,

k) Ministerialdirektor Hildebrandt, Abteilungsleiter Verwaltung und Recht im BMVg, zu A I II, IV 2, VI—VIII,

l) Generalmajor a. D. Rimmek, früherer Kommandeur 3. Luftwaffendivision, zu A V,

m) Generalmajor Vieth, Stellvertretender Kommandierender General der Luftflotte zu A II 2, V,

n) Ministerialdirigent Hofer, Leiter Organisationsstab im BMVg, zu A VI,

o) Brigadegeneral Griese, Generalflugsicherheit in der Bundeswehr, zu A I—III, IV 1, VI, VIII,

p) Oberst Hoppe, Luftflottenkommando, zu A III 1—3, V,

q) Oberst i. G. Graf Strachwitz, Leiter Bereitschaftszentrum der Bundeswehr, zu A IV 1, VI,

r) weiterer etwa noch zu benennender Zeugen.

Ausschuß-Drucksache 11/44

Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN vom 10. Oktober 1988

A. Beweisthemen

I. 1. Die tatsächlichen und rechtlichen Grundlagen für die Genehmigung und die Durchführung der Flugtage einschließlich aller Flugvorführungen in Ramstein und Nörvenich am 27. und 28. August 1988, den Zuständigkeiten und den Verantwortlichkeiten hierfür sowie der Praxis der bisherigen Genehmigungsverfahren.

1a. Die Rechte der Alliierten bei derartigen Flugveranstaltungen nach dem NATO-Truppenstatut und den Zusatzabkommen sowie ggf. weiteren Rechtsgrundlagen bei der Veranstaltung öffentlicher Flugtage.

2. Die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten für die Genehmigung der unter 1 genannten Flugtage.

II. 1. Die Art und Weise, wie der Bundesminister der Verteidigung seiner Verantwortung für die Genehmigung, Planung, Durchführung und Kontrolle der Flugtage in Ramstein und Nörvenich nachgekommen ist.

2. Die persönliche Einflußnahme des Bundesministers der Verteidigung auf die erforderlichen Entscheidungen vor der Genehmigung der Flugtage in Ramstein und Nörvenich:

a) Was hat der Bundesminister der Verteidigung auf Proteste gegen die beiden Flugtage durch Bürger und öffentliche Vertretungskörperschaften getan?

b) Wie hat der Bundesminister der Verteidigung Einwendungen, Proteste und Warnungen im Vorfeld beider Flugtage berücksichtigt?

III. Die Art und Weise, wie das Genehmigungsverfahren einschließlich der Ausnahmegenehmigungen für die Flugtage in Ramstein und Nörvenich durchgeführt und kontrolliert wurde:

1. Wie wurden Aufsicht und Kontrolle zur Einhaltung aller Bestimmungen und Auflagen bei Vorbereitung und Abwicklung dieser Flugtage gehandhabt?

2. Ist die Einhaltung der Bestimmungen, Vorschriften, Auflagen und Weisungen bei der Vorübung und Durchführung beider Flugtage in Ramstein und Nörvenich sichergestellt worden?

3. Warum ist die Flugfigur der „Frecce Tricolori", die am 28. August 1988 in Ramstein zur Katastrophe führte, in den Vereinigten Staaten von Amerika 1986 untersagt worden?

IV. Die Entscheidungen und Maßnahmen des Bundesministers der Verteidigung im Zusammenhang mit der Katastrophe von Ramstein:

1. Auf welche Weise wurde sichergestellt, daß die Rettungsmaßnahmen von amerikanischer und deutscher Seite hinreichend geleitet, koordiniert und durchgeführt wurden? Gab es dabei Probleme in der Zusammenarbeit zwischen amerikanischen und deutschen Rettungsdiensten?

2. In welcher Weise wird die Entschädigung der Opfer des Flugtages von Ramstein sichergestellt?

V. Die Verantwortlichkeiten für die Entscheidung über die Fortführung des Flugtages in Nörvenich nach der Katastrophe in Ramstein.

VI. Die Erkenntnisse, die sich aus den Erfahrungen der Katastrophe von Ramstein für die Funktionsfähigkeit der Führungs-, Kommunikations-, Fernmelde- und Informationsstrukturen und -einrichtungen des Bundesministeriums der Verteidigung und der deutschen Streitkräfte in der Zusammenarbeit mit den alliierten Streitkräften auf deutschem Boden, insbesondere der Luftwaffe und — soweit Ramstein betroffen ist — der Luftstreitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika ergeben.

VII. Die Einhaltung aller vor den Flugtagen von Ramstein und Nörvenich vom Bundesminister der Verteidigung gemachten Aussagen.

VIII. Eventuelle Unzulänglichkeiten in den geltenden Bestimmungen oder der bisherigen Genehmigungspraxis, auf denen die Geschehnisse in Ramstein und Nörvenich beruhen und die Folgerung, ob dies Veranlassung gibt, diese Bestimmungen zu ändern.

IX. Die im Genehmigungsverfahren zu den Flugtagen in Ramstein und Nörvenich berücksichtigten oder zu berücksichtigenden Gefahren, einschließlich der Flugunfallraten der beteiligten Luftfahrzeuge und der Infrastruktur unterhalb des bei den Flugtagen genutzten Luftraumes, von der besondere Gefahren ausgehen.

X. Die haftungsrechtlichen und versicherungstechnischen Grundlagen bei Unfällen anläßlich multinationaler oder nationaler Flugtage insbesondere bei Verstößen deutscher oder US-amerikanischer Dienststellen und/oder Einzelpersonen gegen die bestehenden Vorschriften sowie Angemessenheit der Entschädigung der Opfer der Katastrophe.

B. Die Beweiserhebung soll erfolgen durch

1. Beiziehung

a) aller im Zusammenhang mit der Genehmigung der Flugtage in Ramstein und Nörvenich beim Bundesminister der Verteidigung oder einer ihm nachgeordneten Kommandobehörde entstandenen Antrags- und Genehmigungsunterlagen;

b) aller im Zusammenhang mit Anfragen aus dem Bereich der nordrhein-westfälischen oder rheinland-pfälzischen Landesregierung, einer ihrer Landtagsfraktionen oder Abgeordneten, einer Fraktion oder eines Mitglieds einer kommunalen Vertretungskörperschaft aus diesen Bundesländern beim Bundeskanzleramt, dem Bundesministerium der Verteidigung oder einem anderen Bundesministerium entstandenen Aktenvorgänge;

c) der geheimen Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut sowie sonstiger für die Genehmigung der Flugtage von Ramstein oder Nörvenich relevanten Abkommen zwischen der Bundesregierung und den NATO-Bündnisstreitkräften;

d) der Akten des Bundesministeriums der Verteidigung im Zusammenhang mit den Verwaltungsstreitverfahren — 4 L 1930/88 — vor der 4. Kammer des Verwaltungsgerichts Köln sowie 20 B 2334/88 — vor dem 20. Senat des Oberverwaltungsgerichts Münster einschließlich des internen Schriftverkehrs, Beteiligungs- und Mitzeichnungsunterlagen und Vermerken sowie der Gerichtsakten der genannten Verfahren;

e) der Akten des Bundesministeriums der Verteidigung im Zusammenhang mit seinem Schriftwechsel mit dem nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten aus Anlaß seiner Schirmherrschaft bei dem Flugtag in Nörvenich einschließlich der entstandenen internen Vermerke, Mitzeichnungen oder sonstiger Vorlagen der Arbeitsebene gegenüber der Leitung;

f) der Akten des Bundesministeriums der Verteidigung oder seiner nachgeordneten Kommandobehörden im Zusammenhang mit Protesten aus der Bevölkerung wegen der Flugtage in Ramstein und Nörvenich am 27. und 28. August 1988;

g) aller Film-, Video- und Tonbandaufzeichnungen zu den Flugtagen von Ramstein und Nörvenich einschließlich aufgezeichneter Tonträger im Flugverkehr, den Bild- und Tonträgern zu den jeweiligen Vorübungen der Flugtage, den Aufzeichnungen der Übungsflugprogramme der dabei Beteiligten sowie des Hallenfestes in Nörvenich am 28. August 1988;

h) der Akten der vom General Flugsicherheit der Bundeswehr als Vorsitzenden geführten alliierten Koordinierungsgruppe zur Untersuchung des Flugunfalls in Ramstein;

i) aller Akten und Vermerke des Bereitschaftszentrums des Bundesministeriums der Verteidigung, des Ministerbüros, der Adjutanturen der Staatssekretäre, der Generalstabsoffiziere vom Dienst beim Generalinspekteur und Inspekteur der Luftwaffe zum Flugunfall in Ramstein am 28. August 1988;

j) der Akten des Innenministeriums von Rheinland-Pfalz zum Flugunfall in Ramstein;

k) der Akten des Landrats des Landkreises Kaiserslautern zum Flugunfall in Ramstein;

l) der Listen der von den Leitern der Flugtage in Ramstein und Nörvenich eingeladenen Gäste;

m) des Geschwaderbefehls zur Durchführung des Flugtages in Nörvenich einschließlich aller vorher oder nachher im Zusammenhang mit dem Flugtag in Nörvenich ergangenen Einzelbefehle.

n) des Gesamtbefehls zur Durchführung des Flugtages in Ramstein einschließlich aller vorher oder nachher im Zusammenhang mit dem Flugtag in Ramstein ergangenen Einzelbefehle.

o) einer Aufstellung aller Unfälle von militärischen Luftfahrzeugen (Starr- und Drehflügler) im Rahmen von Flugtagen und ähnlichen sonstigen Anlässen der Einbeziehung militärischen Luftfahrzeugen in öffentlichen Veranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland von 1980 bis 1988. Aufgliederung nach beteiligten Luftfahrzeugen mit Zuordnung der Nationalität, nach Personen- und Sachschaden und Art der Schadensregulierung sowie Kategorisierung nach Unfällen bei Kunstflugvorführungen bzw. normalen militärischen Flugverhalten.

p) einer Übersicht über die Art und den Umfang der Infrastruktur, von der bei einem Unfall besondere Gefahren ausgehen würden (Munitions- und Treibstofflager sowie Lager mit anderen gefährlichen Stoffen), unterhalb des bei Flugtagen in Nörvenich und Ramstein genutzten Luftraumes. Stellungnahmen zu den Maßnahmen zur Sicherung dieser Infrastruktur durch bauliche Vorkehrungen bzw. Auslagerung während der Flugtage.

q) der einschlägigen Bestimmungen zur Durchführung von dienstlichen Veranstaltungen geselliger Art in der Bundeswehr.

2. Beiziehung von Sachverständigengutachten

a) der Bundesanstalt für Flugsicherung zu Voraussetzungen, Ablauf und Dauer eines Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Luftverkehrsgesetz, den Inhalten und Auflagen einer solchen Genehmigung, den Versagungsgründen sowie den behördlichen Maßnahmen zur Überwachung genehmigter Flugveranstaltungen;

b) eines noch zu benennenden Sachverständigen zu den Rechten der Bündnisstreitkräfte, insbesondere der Luftstreitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika im Zusammenhang mit Flugveranstaltungen gemäß § 24 Luftverkehrsgesetz, der Luftfahrzeugordnung und der Luftfahrzeugzulassungsordnung, dabei zu den Besonderheiten der Genehmigungsverfahren, den Auflagen und Sicherheitsabständen für Flugveranstaltungen unter Berücksichtigung aller Rechtsgrundlagen;

c) eines oder mehrerer zu benennender Gutachter zur Überprüfung der Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen (insbesondere der vorgegebenen Sicherheitsabstände) anhand vorzulegender Beweismittel;

d) eines oder mehrerer zu benennender Gutachter zu den haftungsrechtlichen und versicherungstechnischen Grundlagen sowie zur Frage der Angemessenheit der Entschädigung.

3. Vernehmung

a) des Ministerpräsidenten von Rheinland-Pfalz zu A II 2;

b) des Ministers des Inneren des Landes Rheinland-Pfalz zu A II 2 und IV;

c) des Mitglieds des rheinland-pfälzischen Landtages und Vorsitzenden der SPD-Landtagsfraktion Scharping zu A II 2;

d) des Landrats des Landkreises Kaiserslautern zu A IV;

e) des Einsatzleiters des Deutschen Roten Kreuzes bei den Rettungsmaßnahmen am Flugplatz Ramstein am 28. August 1988, zu laden über das Deutsche Rote Kreuz zu A IV;

f) des Einsatzleiters der Rettungsflugwacht am 28. August 1988, zu laden über die Rettungsflugwacht e. V., zu A IV 1 u. 2;

g) des Generals von Sandrart, Oberbefehlshaber der Alliierten Streitkräfte Europa Mitte, zu A I 1 a, 2;

h) des Generals a. D. Steinhoff zu A III;

i) eines von der Bundesanstalt für Flugsicherung zu benennenden sachverständigen Zeugen zu A I 1, III 2;

j) des Sachverständigen des Luftamtes Nordbayern, Alois Dambach, zu laden über das Luftamt Nordbayern, zu A III;

k) des Ministerpräsidenten von Nordrhein-Westfalen zu A II 2;

l) des Einsatzleiters der Polizeikräfte für den Flugtag auf dem Flugplatz Nörvenich am 27. und 28. August 1988, zu laden über den Oberkreisdirektor des Kreises Düren, zu A V;

m) weiterer noch zu benennender Personen

als sachverständige Zeugen.

4. Informatorische Anhörung eines Vertreters der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika als Auskunftsperson, zu benennen von der Botschaft der Vereinigten Staaten von Amerika, zur Frage, welche Sicherheitsbestimmungen der Flugveranstaltung in Ramstein am 27. und 28. August 1988 zugrunde lag und warum die Flugfigur der „Frecce Tricolori", die in Ramstein zur Katastrophe führte, in den USA seit 1968 nicht mehr geflogen werden darf.

   b) Informatorische Anhörung des Kommandeurs der amerikanischen Luftwaffenbasis Ramstein, zu A III, IV 1 und IX.

   c) Informatorische Anhörung des Geschwaderführers der Frecce Tricolori, zu III.

5. Vernehmung von

   a) Bundesminister Prof. Dr. Scholz zum Gesamtkomplex,

   b) NATO-Generalsekretär Dr. Wörner zu A I 1—2, II 1—2, II 3, III, VI, VII,

   c) Parlamentarischer Staatssekretär beim BMVg Würzbach zu A I—III, IV 1—2, VI—VIII,

   d) Staatssekretär Dr. Pfahls zu A I 1—2, II 2, IV 1—2, VI—VIII,

   e) Admiral Wellershoff, Generalinspekteur der Bundeswehr, zu A VI und VII,

   f) Generalleutnant Jungkurth, Inspekteur der Luftwaffe, zu A I—IV, V—VII,

   g) Generalleutnant Clauß, Abteilungsleiter Personal im BMVg, zu A V,

   h) Generalleutnant Schmitz, Amtschef Luftwaffenamt zu A I 1—2, II 1—2, III 1—3, IV 1, V, VI,

   i) Generalleutnant Kuebart, Kommandierender General der Luftflotte zu A II 2, III 1—2, IV 1—2,

   j) Generaloberstabsarzt Dr. Voss, Inspekteur des Sanitäts- und Gesundheitswesens zu A IV 1,

   k) Ministerialdirektor Hildebrandt, Abteilungsleiter Verwaltung und Recht im BMVg, zu A I—II, IV 2, VI—VIII,

   l) Generalmajor a. D. Rimmek, früherer Kommandeur 3. Luftwaffendivision, zu A V,

   m) Generalmajor Vieth, Stellvertretender Kommandierender General der Luftflotte, zu A II 2, V,

   n) Ministerialdirigent Hofer, Leiter Organisationsstab im BMVg, zu A VI,

   o) Brigadegeneral Griese, Generalflugsicherheit in der Bundeswehr, zu A I—III, IV 1, VI, VIII,

   p) Oberst Hoppe, Luftflottenkommando, zu A III—3, V,

q) Oberst i. G. Graf Strachwitz, Leiter Bereitschaftszentrum der Bundeswehr, zu A IV 1, VI,

r) weiterer etwa noch zu benennender Zeugen.

s) Der Technische Stabsoffizier des Jagdbombergeschwaders 31 Nörvenich zu: III 2 und VII.

t) Der Kameramann des Südwestfunks Detlef Hosser, Naßheckstr. 1, 6580 Idar-Oberstein, einschließlich der bei ihm oder im SWF vorliegenden Filmaufnahmen vom Flugtag in Ramstein, zu: III 2 und IV 1.

Die Fraktionen im Untersuchungsausschuß stellten in Ergänzung dieses Beweisbeschlusses im Verlauf des Untersuchungsverfahrens noch folgende Anträge:

Die CDU/CSU-Fraktion den

Ergänzungsantrag 1 vom 27. Oktober 1988

Anhörung des Prof. Dr. Randelzhofer, Freie Universität Berlin, zu Ziffer I 1—I 4 der Ausschuß-Drucksache 11/39.

Ergänzungsantrag 2 vom 8. Dezember 1988

Vernehmung der Zeugen

— Oberstleutnant Schöllhorn, Referent bei Fü L III 4 im BMVg, und

— Oberstleutnant Kroll, Dezernatsleiter im Luftwaffenamt, jeweils zu Ziffer I 3 und 5 der Ausschuß-Drucksache 11/39.

Die SPD-Fraktion den

Ergänzungsantrag 1 vom 12. Oktober 1988

Anhörung des sachverständigen Zeugen Prof. Dr. Schröder, Freie Universität Berlin, zu Ziffer A I 1 und 2 der Ausschuß-Drucksache 11/40.

Ergänzungsantrag 2 vom 12. Oktober 1988

Vernehmung der Zeugen

— Oberst Ochsenkühn, Dezernatsleiter im Luftwaffenamt, zu Ziffer A I, A II, A IV, A VI und A VII der Ausschuß-Drucksache 11/40,

— Oberst i. G. Merkle, Referatsleiter Fü L III 4 im BMVg, zu A I bis IV, VI und VII der Ausschuß-Drucksache 11/40,

— Oberstarzt Dr. Paul, Referatsleiter, In San II 1 im BMVg, zu A IV der Ausschuß-Drucksache 11/40

— Oberst Geissinger, Abteilungsleiter beim Lufttransportkommando, zu Ziffer A IV, VI und VII der Ausschuß-Drucksache 11/40.

Einvernahme der von den Fraktionen von CDU/CSU und FDP im Beweisantrag vom 6. Oktober 1988 (Ausschuß-Drucksache 11/39) unter Ziffer I 9 bis 14 und II 1 bis 12 genannten Zeugen zu den Beweisthemen A III bis VI der Ausschuß-Drucksache 11/40.

Weiterhin wurde beantragt, den

— Unterabteilungsleiter VR II im BMVg,

— Referatsleiter VR II 5 im BMVg und den

— Referatsleiter VR II 8 im BMVg

als Zeugen zu den Ziffern A I 1 bis 13 der Ausschuß-Drucksache 11/40 zu hören.

Ergänzungsantrag 3 vom 19. Oktober 1988

Vernehmung der Zeugen

— Brigadegeneral Schneider, General Führungs- und Informationssysteme der Luftwaffe beim Luftwaffenamt, zu A IV 1 und 2 und VI der Ausschuß-Drucksache 11/40 sowie

— Oberstleutnant Brummund, Kommandeur des Verteidigungskreiskommandos 453 in Zweibrücken, zu Ziffer A IV 1 der Ausschuß-Drucksache 11/40.

Informatorische Anhörung des Oberst des Generalsstabes des österreichischen Ministeriums für Landesverteidigung, Weltmeister im militärischen Kunstflug, Erich Wolf, zu Ziffer A VII der Ausschuß-Drucksache 11/40.

Ergänzungsantrag 4 vom 24. November 1988

Die Videoaufnahmen zum Flugunglück in Ramstein des Südwestfunks und der Fernsehgesellschaft ABC beizuziehen und zum Gegenstand der Beweisaufnahme zu nehmen.

Ergänzungsantrag 5 vom 28. November 1988

Vernehmung der Zeugen

— Bundesminister Prof. Dr. Scholz,

— Ministerialrat Dr. Schwierkus, Leiter des Ministerbüros im BMVg,

— Ministerialdirigent Dr. Krüger-Sprengel, Leiter der Koordinierungsgruppe Ramstein/Nörvenich im BMVg,

— Ministerialrat Kähne, Stv. Leiter der Koordinierungsgruppe Ramstein/Nörvenich im BMVg,

— Oberregierungsrat Klein, Mitglied der Koordinierungsgruppe Ramstein/Nörvenich im BMVg,

zu den Beweisthemen:

Überlassung von Akten des BMVg an den

— Sachverständigen Prof. Randelzhofer einschließlich deren Überbringung;

— Gesamtbestand, Umfang und Inhalt der Akten, die der Koordinierungsgruppe des BMVg im Zusammenhang mit den Flugtagen von Ramstein und Nörvenich vorgelegt wurden;

— Beweisunterlagen, die dem BMVg vorliegen und dem Untersuchungsausschuß bislang noch nicht vorgelegt wurden.

Ergänzungsantrag 6 vom 24. Februar 1988

Ergänzung des Beweisbeschlusses, Ziffer A III der Ausschuß-Drucksache 11/40:

— Was wird unter Piloten von Strahlflugzeugen als Kunstflug verstanden?

— Fanden bei den Flugtagen von Ramstein oder Nörvenich am 28. August 1988 Kunstflugvorführungen von militärischen Strahlflugzeugen statt?

— Welche personellen Konsequenzen zog der Bundesminister der Verteidigung aus den Vorfällen in Nörvenich nach der Katastrophe von Ramstein?

Die Fraktion stellte zugleich den Antrag, Generalleutnant Clauß, Abteilungsleiter Personal im BMVg zu Ziffer V der Ausschuß-Drucksache 11/40 als Zeuge zu vernehmen.

Ergänzungsantrag 7 vom 16. Januar 1989

Beiziehung der Akten der Staatsanwaltschaft Zweibrücken zur Überprüfung von Strafanzeigen im Zusammenhang mit dem Flugunglück in Ramstein — AZ 407 Js 5708/88 —

Ergänzungsantrag 8 vom 24. April 1989

a) Beigezogen und zum Gegenstand der Beweisaufnahme sollen genommen werden:

— der Bericht der „Steinhoff-Kommission" vom 16. Januar 1989 über Grenzen und Abgrenzungskriterien zwischen Kunstflug, militärischem Flugbetrieb zu Demonstrationszwecken und militärischem Flugbetrieb;

— das Protokoll über die 62. Sitzung des Verteidigungsausschusses vom 15. Februar 1989 zu Entschädigungsleistungen für die Opfer der Flugkatastrophen

in Ramstein und Remscheid sowie dazu gegebenenfalls weitere Berichte des Bundesministers der Finanzen;

- die bei der Staatsanwaltschaft Köln entstandenen Unterlagen im Zusammenhang mit einem Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der falschen uneidlichen Aussage gegen unbekannte Mitarbeiter des Bundesministers der Verteidigung — AZ 121 Ujs 312/88 — sowie eines weiteren Ermittlungsverfahrens, das bei der Staatsanwaltschaft Bonn gegen Angehörige des Bundesministers der Verteidigung wegen des Verdachts des versuchten oder vollendeten Prozeßbetruges — AZ 50 Js 121/89 — geführt wurde.

b) Der Bundesminister der Verteidigung wird aufgefordert, die nach dem Flugunglück von Ramstein und dem Flugtag von Nörvenich am 28. 8. 1988 getroffenen, veranlaßten und konkret beabsichtigten Maßnahmen dem Untersuchungsausschuß mitzuteilen. Er wird ferner ersucht, näher darzulegen, an welchen Initiativen zu möglichen Neuordnungen von Luftfahrtveranstaltungen in der Bundesrepublik Deutschland, den Katastrophenschutz einbezogen, er seit dem 28. August 1988 beteiligt worden ist und welchen Standpunkt er dabei vertreten hat.

c) Der Bundesminister der Verteidigung wird unter Bezugnahme auf die Vernehmungsberichte in Ordner 40 der Ermittlungsakten des Untersuchungsausschusses um Auskunft ersucht, zu welchem Zwecke die von den US-Streitkräften auf dem Militärflugplatz Ramstein unabhängig von den Untersuchungen der Gemeinsamen Untersuchungskommission unter Leitung von Brigadegeneral Griese durch eine Kommission angestellten Untersuchungen geführt wurden und zu welchem Ergebnis diese Kommission gekommen ist.

   Der Bundesminister der Verteidigung wird gebeten, dafür Sorge zu tragen, daß ein dazu möglicherweise vorliegender Untersuchungsbericht dem Untersuchungsausschuß für seine Beweiserhebungen zur Verfügung gestellt wird.

Die Fraktion DIE GRÜNEN den

Ergänzungsantrag 1 vom 12. Oktober 1988

Vernehmung des sachverständigen Zeugen Dr. Deiseroth, Richter beim Verwaltungsgericht Düsseldorf, zu Ziffer A I der Ausschuß-Drucksache 11/44.

Ergänzungsantrag 2 vom 30. November 1988

Vernehmung der im Ergänzungsantrag 5 der SPD-Fraktion aufgeführten Zeugen zu den genannten Beweisthemen sowie Erweiterung des Antrages um nachfolgende Beweisgegenstände:

- Aufgabenverständnis und Aktivitäten der Koordinierungsgruppe im BMVg
- die Rolle des Bundesministers der Verteidigung bei der Bestellung des Sachverständigen Prof. Dr. Randelzhofer.

Ergänzungsantrag 3 vom 1. Dezember 1988

Ergänzung des Beweisbeschlusses Ausschuß-Drucksache 11/44, Ziffer IX.: Untersuchung der anläßlich des Flugtages der Bundesluftwaffe am 28. August 1988 in Nörvenich aufgetretenen Mängel an Luftfahrzeugen und der daraus resultierenden Folgen.

Mit Ausnahme des Antrages 5 der SPD-Fraktion und des Antrages 2 der Fraktion DIE GRÜNEN wurden die gestellten Ergänzungsanträge der Fraktionen jeweils durch Beschluß des Untersuchungsausschusses zum Gegenstand des Beweisbeschlusses vom 13. Oktober 1988 genommen, vergleiche auch die Zusammenfassung der Beschlüsse des Untersuchungsausschusses.

Anlage 2

Zeugen, Sachverständige und sachverständige Zeugen im 1. Untersuchungsausschuß nach Artikel 45 a Abs. 2 GG

Name	Amtsbezeichnung, Dienstgrad, Amt, Beruf zum Zeitpunkt der Vernehmung	Vernehmung in Funktion als	Nr. der Sitzung des Verteidigungsausschusses/Untersuchungsausschusses
Dr. Böhringer, Karl-Heinz	Regierungsdirektor	Referatsleiter VR II 5, BMVg	53/14
Bretschneider, Bernd	Oberstleutnant	Stv. Kommodore Jabo Geschwader 32 Klosterlechfeld	68/24
Brummund, Karl-Herbert	Oberstleutnant	Kommandeur VKK 453, Zweibrücken	63/20
Dr. Fleck, Dieter	Ministerialrat	Referatsleiter VR II 8, BMVg	61/19
Griese, Hans-Joachim	Brigadegeneral	General Flugsicherheit der Bundeswehr, Luftwaffenamt	59/17 60/18
Hildebrandt, Hans-Joachim	Ministerialdirektor	Abteilungsleiter VR, Bundesministerium der Verteidigung	37/2 38/3 60/18
Hoppe, Joachim	Oberst	ehemaliger Kommodore des JaboG 31 „Boelcke"	70/25
Jungkurth, Horst	Generalleutnant	Inspekteur der Luftwaffe	44/7 46/9 60/18 72/26
Kuebart, Hans-Jörg	Generalleutnant	Kommandierender General Luftflottenkommando	72/26
Merkle, Hans-Jürgen	Oberst im Generalstab	Referatsleiter Fü L III 4, BMVg	51/13
Dr. Paul, Manfred	Oberstarzt	Referatsleiter InSan II 1, BMVg	63/20
Dr. Peters, Horst	Ministerialrat	Referatsleiter VR II 6, stv. Unterabteilungsleiter VR II, BMVg	53/14
Purucker, Manfred	Angestellter Oberst a. D.	ehemaliger Referatsleiter Fü L III 4, BMVg	61/19
Rimmek, Klaus	Generalmajor a. D.	ehemaliger Kommandeur der 3. Luftwaffendivision	70/25
Schmitz, Walter	Generalleutnant	Amtschef Luftwaffenamt	46/9 49/11 70/25
Schneider, Rolf	Major	Referent FÜ S IV 7, BMVg	63/20
Schöllhorn, Siegfried	Oberstleutnant	Referent Fü L III 4, BMVg	57/16
Prof. Dr. Scholz, Rupert	Bundesminister	Bundesminister der Verteidigung	66/22
Vieth, Uwe	Generalmajor	Stv. Kommandierender General, Luftflottenkomanndo	72/26

noch Anlage 2

Name	Amtsbezeichnung, Dienstgrad, Amt, Beruf zum Zeitpunkt der Vernehmung	Vernehmung in Funktion als	Nr. der Sitzung des Verteidigungsausschusses/Untersuchungsausschusses
Vogler, Peter-Arnold	Oberst im Generalstab	Stabsabteilungsleiter Fü L III, BMVg	49/11 51/13
Dr. Voss, Claus	Generaloberstabsarzt	Inspekteur des Sanitäts- und Gesundheitswesens, BMVg	63/20
Dr. Wörner, Manfred	Generalsekretär der NATO	Bundesminister der Verteidigung a. D.	66/22
Würzbach, Peter Kurt	Parlamentarischer Staatssekretär, MdB	Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung	53/14 57/16
Als Sachverständige wurden vernommen:			
Dr. Deiseroth, Dieter	Verwaltungsrichter am Verwaltungsgericht Düsseldorf	Rechtswissenschaftler	38/3 41/5
Prof. Dr. Randelzhofer, Albrecht	Professor für Staats- u. Verwaltungsrecht, Völkerrecht u. Verfassungsgeschichte an der Freien Universität Berlin	Rechtswissenschaftler	41/5 44/7
Prof. Dr. Schröder, Dieter	Hochschullehrer an der Freien Universität Berlin, Senatsrat und Professor für Politische Wissenschaften	Rechtswissenschaftler	37/2
Als sachverständige Zeugen wurden vernommen:			
Geil, Rudi	Landesminister	Minister des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz	64/21
Tartter, Rudolf	Landrat	Landrat des Landkreises Kaiserslautern	64/21
Mit der Erstellung eines schriftlichen Gutachtens wurde beauftragt:			
Prof. Dr. Klein, Eckart	Professor für Rechts- und Wirtschaftswissenschaften an der Universität Mainz	Rechtswissenschaftler	

Anlage 3

Chronologische Übersicht der wesentlichen Entscheidungsabläufe im Verteidigungsausschuß/Untersuchungsausschuß

Donnerstag, 8. 9. 1988	31. Verteidigungsausschußsitzung „Bericht der Bundesregierung zum Flugunglück in Ramstein"
Mittwoch, 21. 9. 1988	32. Verteidigungsausschußsitzung — Einsetzung VA als UA Obleutebesprechung — Regelung von Verfahrensfragen, Terminen, Beweisanträgen
Freitag, 23. 9. 1988	Plenum — Beratung des Antrags der Fraktion der SPD: Konsequenzen aus der Katastrophe des Flugtages in Ramstein am 28. August 1988 (Drucksache 11/2897)
Donnerstag, 29. 9. 1988	1. Interfraktionelle Besprechung — Vorarbeiten zum Beweisbeschluß
Mittwoch, 12. 10. 1988	2. Interfraktionelle Besprechung — Beweisbeschluß, Vorarbeiten, Zeugen ff.
Donnerstag, 13. 10. 1988	1. Untersuchungsausschußsitzung (nicht-öffentlich) — Beratung und Beschlußfassung *Beschluß* — zur Einsetzung eines interfraktionellen Gremiums — zur Festlegung der Verfahrensregeln — zur Öffentlichkeit der Sitzungen — zum Zutrittsrecht zu nichtöffentlichen Untersuchungsausschußsitzungen — zur Verteilung der Protokolle — zum 1. Beweisbeschluß — zur Reihenfolge der Beweiserhebungen für die ersten beiden Sitzungstage
Montag, 24. 10. 1988	2. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — MinDir Hildebrandt — Prof. Dr. Schröder
Dienstag, 25. 10. 1988	3. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — Fortsetzung MinDir Hildebrandt — Dr. Deiseroth
Donnerstag, 27. 10. 1988	3. Interfraktionelle Besprechung — Festlegung Reihenfolge Zeugen für 7. und 10. November 1988 4. Untersuchungsausschußsitzung (nicht-öffentlich) — Beratung und Beschlußfassung *Beschluß* — zum 3. Ergänzungsantrag der SPD-Fraktion vom 19. Oktober 1988 — zur Reihenfolge, Ladung und Vernehmungszeiten der Zeugen am 7. November 1988 und 10. November 1988
Montag, 7. 11. 1988	5. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — Fortsetzung Dr. Deiseroth — Prof. Dr. Randelzhofer

Mittwoch, 9. 11. 1988	4. Interfraktionelle Besprechung — Festlegung Reihenfolge für 28. 11. 1988
Donnerstag, 10. 11. 1988	6. Untersuchungsausschußsitzung (nicht-öffentlich) — Beratung und Beschlußfassung *Beschluß* — zur Reihenfolge der Zeugenvernehmung am 28. November 1988 7. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — Fortsetzung Prof. Dr. Randelzhofer — Insp. Lw GenLt Jungkurth
Donnerstag, 24. 11. 1988	5. Interfraktionelle Besprechung — Festlegung Reihenfolge für 1. 12., 5. und 8. 12. 1988 8. Untersuchungsausschußsitzung (nicht-öffentlich) — Beratung und Beschlußfassung *Beschluß* — zur Reihenfolge der Zeugenvernehmung am 1., 5. und 8. Dezember 1988
Montag, 28. 11. 1988	9. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — Fortsetzung GenLt Jungkurth — GenLt Schmitz
Donnerstag, 1. 12. 1988	6. Interfraktionelle Besprechung — Vorbereitung zur Beschlußfassung über Ergänzungsanträge 10. Untersuchungsausschußsitzung (nicht-öffentlich) — Beratung zur weiteren Beweisaufnahme Obleutebesprechung — weitere Beweisaufnahme im Untersuchungsausschuß 11. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — Fortsetzung GenLt Schmitz — Oberst i. G. Vogler
Montag, 5. 12. 1988	12. Untersuchungsausschußsitzung (nicht-öffentlich) — Beratung und Beschlußfassung *Beschluß* — zum 4. Ergänzungsantrag der SPD-Fraktion vom 24. November 1988 — zum 5. Ergänzungsantrag der SPD-Fraktion vom 28. November 1988 — zum 2. Ergänzungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN vom 30. November 1988 — zum 3. Ergänzungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN vom 1. Dezember 1988 13. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — Fortsetzung Oberst Vogler — Oberst i. G. Merkle
Mittwoch, 7. 12. 1988	7. Interfraktionelle Besprechung — Beratung zur Beschlußfassung über weitere Sitzungstermine, Reihenfolge der Zeugen für I. Quartal 1989

Donnerstag, 8. 12. 1988	14. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — RegDir Dr. Böhringer — MinR Dr. Peters — Parl.Sts. Würzbach
	15. Untersuchungsausschußsitzung (nicht-öffentlich) — Beratung und Beschlußfassung *Beschluß* — zum 2. Ergänzungsantrag der CDU/CSU und FDP-Fraktionen vom 8. Dezember 1988 — zur Reihenfolge der Zeugenvernehmung am 19. Januar und 28. Januar 1989 — zur Festlegung der Sitzungstage bis Ostern 1989 — zum Aufgebot Prof. Dr. Schröder vom 29. November 1988
Mittwoch, 18. 1. 1989	Obleutebesprechung — Ladung BM a. D. Dr. Wörner
Donnerstag, 19. 1. 1989	16. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — Fortsetzung Sts. a. D. Würzbach — OTL Schöllhorn
Mittwoch, 25. 1. 1989	8. Interfraktionelle Besprechung — Zeugenladung Dr. Wörner — Beratung zur Beschlußfassung — weiterer Zeugen für 13., 16., 20., 23. Februar 1989 — Erstellung Gutachten durch Prof. Dr. Klein — Aktenabgabe an Staatsanwaltschaft Zweibrücken
Donnerstag, 26. 1. 1989	17. Untersuchungsauschußsitzung (nicht-öffentlich) — Beratung und Beschlußfassung *Beschluß* — zur Beiziehung eines Sachverständigengutachtens — zur Reihenfolge der Zeugenvernehmung am 13. Februar, 16. Februar und 23. Februar 1989
	18. Untersuchungsausschußsitzung a) (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — MinDirg Hildebrandt — General Jungkurth — General Griese b) (nicht-öffentlich) — General Griese
Montag, 13. 2. 1989	19. Untersuchungsausschußsitzung a) (nicht-öffentlich) — Fortsetzung General Griese b) (öffentlich) — Oberst a. D. Purucker — MinRat Dr. Fleck
Donnerstag, 16. 2. 1989	20. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — OTL Brummund — Oberstarzt Dr. Paul — GenOSTA Dr. Voss — Maj. Rolf Schneider

Montag, 20. 2. 1989	21. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — Min. R. Geil — Landrat Tartter
Donnerstag, 23. 2. 1989	22. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — Min. a. D. Dr. Wörner — Min. Prof. Scholz 9. Interfraktionelle Besprechung — Beratung zur Fassung von Beschlüssen am 24. 2. 1989
Freitag, 24. 2. 1989	23. Untersuchungsausschußsitzung (nicht-öffentlich) — Beratung und Beschlußfassung *Beschluß* — zur Festlegung weiterer Sitzungstage — zum 6. Ergänzungs-Antrag der SPD-Fraktion vom 24. Februar 1989 — zur Reihenfolge der Zeugenvernehmung am 6. März, 9. März, 16. März und 20. April 1989 — zum 7. Ergänzungs-Antrag der SPD-Fraktion vom 16. Januar 1989 — zum Ersuchen des Generalstaatsanwalts Zweibrücken vom 20. Dezember 1988 und des Justizministers des Landes Rheinland-Pfalz vom 15. Februar 1989
Montag, 6. 3. 1989	24. Untersuchungsausschußsitzung a) (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — OTL Bretschneider (nicht-öffentlich) — Videoaufzeichnung Ramstein
Donnerstag, 9. 3. 1989	25. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — Oberst Hoppe — Gen. a. D. Rimmek — GenLt Schmitz
Mittwoch, 15. 3. 1989	Obleutebesprechung — Ladung weiterer Zeugen
Donnerstag, 16. 3. 1989	26. Untersuchungsausschußsitzung (öffentlich) — Zeugeneinvernahme — GenMajor Vieth — GenLt Kuebart — GenLt Jungkurth 27. Untersuchungsausschußsitzung (nicht-öffentlich) — Beratung und Beschlußfassung — Letzte öffentliche Beweisaufnahmesitzung am 27. April 1989
Donnerstag, 20. 4. 1989	Obleutebesprechung — Verfahrensfragen Abgabe Protokolle an STA — Abschluß Untersuchungsausschußbericht — Gutachten Prof. Dr. Klein

Mittwoch, 26. 4. 1989	28. Untersuchungsausschußsitzung (nicht-öffentlich) — Beratung und Beschlußfassung *Beschluß* — zum 8. Ergänzungs-Antrag der SPD-Fraktion vom 20. April 1989 — zum Ersuchen des Generalstaatsanwalts Zweibrücken vom 20. Dezember 1988 und des Justizministers des Landes Rheinland-Pfalz vom 15. Februar 1989
Mittwoch, 21. 6. 1989	29. Untersuchungsausschußsitzung (nicht-öffentlich) — Beratung zur Beendigung des Untersuchungsverfahrens
Donnerstag, 7. 9. 1989	Obleutebesprechung — Verfahrensfragen zum Abschlußbericht
Freitag, 29. 9. 1989	30. Untersuchungsausschußsitzung (nicht-öffentlich) — Feststellung des Abschlußberichts — Beschlußempfehlung an das Plenum

Anlage 4

Verzeichnis der Ausschußdrucksachen des Verteidigungsausschusses

a) zur Einsetzung als UA nach Artikel 45a Abs. 2 GG
b) als 1. Untersuchungsausschuß nach Artikel 45a Abs. 2 GG

Ausschuß-Drucksachen-Nr.	Drucksachen-Nr. des Untersuchungs-ausschusses	Betreff
a) 11/35	—	Antrag der Fraktion der SPD vom 12.9.88 zur Konstitutionierung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages als Untersuchungsausschuß gem. Artikel 45a Abs. 2 GG
11/35 (neu)	—	Erneuter Antrag der Fraktion der SPD vom 14.9.88 zur Konstitutionierung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages als Untersuchungsausschuß gem. Artikel 45a Abs. 2 GG
11/36	—	Ergänzung des Antrages der SPD-Fraktion vom 14.9.88 zur Konstitutionierung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages als Untersuchungsausschuß gem. Artikel 45 a Abs. 2 GG
11/37	—	Neufassung des Antrages der Fraktion der SPD vom 20.9.88 zur Einsetzung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages als Untersuchungsausschuß gem. Artikel 45a Abs. 2 GG
11/38	—	Ergänzung der Neufassung des Antrages der Fraktion der SPD vom 20.9.88 zur Konstitutionierung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages als Untersuchungsausschuß gem. Artikel 45a Abs. 2 GG
b) 11/39	1	Beweisantrag der Fraktionen von CDU/CSU und FDP vom 6.10.88
11/40	2	Beweisantrag der Fraktion der SPD vom 6.10.88
11/41	3	Beweisantrag der Fraktion DIE GRÜNEN vom 6.10.88
11/42	4	Schreiben des Bundesministers der Verteidigung vom 7.10.88 zur Vorlage der im Bundesministerium der Verteidigung vorliegenden Unterlagen (Schriftverkehr und Aktenvermerk zu den Flugtagen Ramstein und Nörvenich
11/43	5	Schreiben des Bundesministers der Verteidigung vom 10.10.88 zur Vorlage von Unterlagen zur Personalbearbeitung und zum disziplinaren Untersuchungsverfahren „Nörvenich"
11/44	6	Neufassung des Beweisantrages der Fraktion DIE GRÜNEN vom 10.10.88

noch Anlage 4

Ausschuß-Drucksachen-Nr.	Drucksachen-Nr. des Untersuchungsausschusses	Betreff
11/54	7	Gutachten Prof. Dr. Dieter Schröder, Freie Universität Berlin, vom 13.1.89, über Rechtsgrundlagen und Zuständigkeiten für die Genehmigung und Durchführung zu Flugtagen in der Bundesrepublik Deutschland.

Anlage 5

Verzeichnis der zur Beweiserhebung beigezogenen Unterlagen

1. Akten des Bundesministeriums der Verteidigung

		Seiten:	Blattzahl:
Ordner 01:	RAMSTEIN		272
	— Genehmigungsverfahren	1 — 100.3	
	— Flugunfalluntersuchungen	101 — 103	
	— Beteiligung der Bundeswehr	104 — 145	
	— Sonstige Informationen über Programm, Beteiligung u. ä. außerhalb der Zuständigkeiten BMVg	146 — 147b	
	— GE/US Zusammenarbeit bei Bergungs- und Rettungsmaßnahmen	148 — 196	
	— Trauerfeier und Kondolenz	197 — 200	
	— ANHANG: Übersetzungen aus dem Englischen	1 — 72	
Ordner 02:	NÖRVENICH — Genehmigungsverfahren und Vorbereitung		420
Ordner 03:	NÖRVENICH		288
	— Einweisung am 26. 8. 1988	1 — 6	
	— Vorübung am 27. 8. 1988 einschl. rechtl. Charakter der Veranstaltung	7 — 47	
	— Flugtag am 28. 8. 1988 einschl. VIP-Präsenz, zeitl. Ablauf in Bezug zu Ramstein	48 — 160	
	— Hallenfest	161 — 178	
	— Briefwechsel MP Dr. Rau	179 — 211	
	— Pressearbeit	239 — 288	
Ordner 04:	NÖRVENICH — Unterlagen BMVg-Fü L III 4, LFlKdo, JaboG 31, Kdo 3. LwDiv		262
Ordner 05:	NÖRVENICH — Verwaltungsstreitverfahren		303
Ordner 06:	Allgemeine Beiträge BMVg — VR II 2 VR II 7 VR II 8		174
Ordner 07:	Grundlagen der Genehmigungspraxis		178
Ordner 08:	Ergänzungen zu RAMSTEIN ab 26. 9. 1988 — Rechtsfragen zu Luftfahrtveranstaltungen		131
Ordner 09:	Trinationaler Flugunfallbericht zu Ramstein in Englisch GenFlSichhBw		444
Ordner 09 A:	Trinationaler Flugunfallbericht zu Ramstein GenFlSichhBw Übersetzungen	5.1 — 397.2	407

Ordner 10:	Trinationaler Flugunfallbericht zu Ramstein italienischer Teil Documentazione technico-formale	160
Ordner 11:	Trinationaler Flugunfallbericht italienischer Teil Annex 1 bis 27 mit Bildmaterial	160
Ordner 12:	Trinationaler Flugunfallbericht italienischer Teil Annex 27 bis 38 mit Bildmaterial	57
Ordner 13:	Trinationaler Flugunfallbericht italienischer Teil Annex 39 bis 70 mit Bildmaterial	314
Ordner 14:	Unterlagen, die Sachverständigen zur Verfügung gestellt worden sind	280
Ordner 15:	Rechtsgrundlagen zu Ramstein und Nörvenich — Vorschriften — Gutachten	296
Ordner 16:	Allgemeine Informationen über Flugtage	2
Ordner 38:	Flugunfallbericht USAFE (US-nationaler Bericht) Tab 1 bis 36 in Englisch	388
Ordner 39:	Flugunfallbericht USAFE Tab 37 bis 71 in Englisch	451
Ordner 40: 40 A: 40 B:	Flugunfallbericht USAFE Übersetzungen	902
Ordner 41:	Kommunikationen	98

Video- und Tonbandaufzeichnungen

a) Ramstein

- Italienische Dokumentation
  - Generalprobe Flugvorführung 27. 8. 1988
  - Flugvorführung 28. 8. 1988
  - Verlauf der Kardioide bei der Flugvorführung 28. 8. 1988 und im Zeitraum 8. 5. 1987 bis 31. 7. 1988
- Zusammenschnitt Unglücksvorgang
- Amateuraufnahmen 28. 8. 1988
- Video-Air-Services
- Airshow Ramstein 1988
- Airshow Ramstein 1987
- MOFFET-Airshow Kalifornien (Frecce Tricolori) 1986
- Pressekonferenz 13. 9. 1988

b) Nörvenich

- Flugtag/Gesamtes Flugprogramm 28. 8. 1988
- Briefing 28. 8. 1988
- PATROL AGUILAS 27. 8. 1988 (Vorübung)
- PATROL AGUILAS 28. 8. 1988 (Flugtag)
- Veranstaltung JaboG 31 „B" (Hallenfest) 28. 8. 1988
- Video-Air-Services
  - Airshow Nörvenich 1988

c) Fernsehsendungen

- Aktuelle Stunde 29. 8. 1988
- Hier und Heute 29. 8. 1988
- Monitor 29. 8. 1988
- Monitor im Kreuzfeuer 29. 8. 1988
- Monitor 4. 10. 1988
- Monitor im Kreuzfeuer 4. 10. 1988

2. Akten des Landtages und der Landesregierung von Rheinland-Pfalz
Beteiligung am Vorgang, u. a.

Ordner 22:	a) Anträge der Fraktionen des Landtages Rheinland-Pfalz zum Flugtag Ramstein: Drs. 11/20 vom 4. 6. 1988, Drs. 11/1151 vom 5. 5. 1988, Drs. 11/1515 vom 29. 8. 1988, Drs. 11/1517 vom 29. 8. 1988, Drs. 11/1547 vom 7. 9. 1988, Drs. 11/1548 vom 7. 9. 1988	275
Ordner 23:	b) Plenarprotokolle der 32. Sitzung des Landtages Rheinland-Pfalz vom 8. September 1988 und der 37. Sitzung vom 10. November 1988. Protokolle des Innenausschusses des Landtages vom 14. Oktober 1988 und 21. November 1988.	139
Ordner 24:	c) Bundesrats-Drs. 411/88 vom 7. 9. 1988, Antrag des Landtages Rheinland-Pfalz: „Entschließung des Bundesrates zur Novellierung des Luftverkehrsgesetzes" mit Verfahrensablauf	26
Ordner 25:	d) Anträge der Fraktionen der CDU, SPD und FDP vom 9. 11. 1988 zur Durchführung einer Anhörung zu „Vorbereitung und Ablauf der Rettungsmaßnahmen . . ."	350
Ordner 26 bis 36:	e) Unterlagen des Ministeriums des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz, u. a.: — Darstellung der einzelnen Aspekte des Flugunglücks Ramstein	4 114

- Dokumente und Schriftwechsel der Polizei, Staatsanwaltschaft, USAF: Listen der Unfalltoten und Verletzten, Polizeieinsatz, Bericht von Ärzten über Rettungsmaßnahmen, Belege zur Diskussion zu den US-Rettungsmaßnahmen
- Schriftwechsel und Belege zu Unfalleinsatz, Besetzung der Rettungsleitstelle, Absprachen mit US-Luftwaffe, Krankentransport und Erstversorgung, Ausstattung von Erste-Hilfe-Stationen, Einsatzbefehle
- Regierungserklärung des Ministerpräsidenten Rheinland-Pfalz am 8. 9. 1988
- Rede des Innenministers in der 32. Sitzung des Landtages Rheinland-Pfalz am 8. September 1988 — Anträge und Beschlüsse im Landtag
- Bericht des Innenministers im Innenausschuß des rheinland-pfälzischen Landtages am 14. Oktober 1988
- Schadensersatzansprüche und -regelungen nach Flugtag-Unglück
- Schriftwechsel und Vermerke zu grundsätzlichen Fragen
- Rechtsgrundlagen für Rettungsdienst und Katastrophen- und Brandschutz. Verordnungen und Pläne zur Anwendung des Rettungsdienstgesetzes, Karte der Bereiche
- Berichte und Pläne zum Katastrophenschutz und Rettungsdienst
- Schriftlicher Bericht des Innenministers zur Koordinierung der Rettungsmaßnahmen vom 10. 2. 1989
- Katastrophenschutz-Kalender
- Katastrophenschutzplan des St. Johannis-Krankenhauses Landstuhl
- Mustervereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen deutschen und amerikanischen Hilfseinheiten (Deutsch und Englisch)
- Pressemitteilungen von Politikern zu den Konsequenzen des Flugtagunglücks
- Zur Trauerfeier am 3. September 1988: Rede Ministerpräsident Dr. Bernhard Vogel. Presseerklärung und Rede USA-Botschafter Burt. Ansprache des Botschafters der Republik Italien. Ansprache Bischof Dr. Anton Schlembach.
- Vermerk über SW-Fernsehsendung „Schlaglicht" am 13. 9. 1988 betr. Ramstein

- Sachstandsdarstellung am 23. Juni 1989 über
  - Arbeitsgruppe der Landesregierung und der US-Streitkräfte zur Verbesserung der Gefahrenabwehr
  - Länderübergreifende Arbeitsgemeinschaft zur Verbesserung des Katastrophenschutzes (Zentrale Leitstelle für Rettungshubschrauber)
  - Bund-Länder-Kommission Luftfahrt
  - Unterausschuß für die Genehmigung von Flugvorführungen bei zivilen Flugveranstaltungen
  - Untersuchung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallklinik Ludwigshafen über die Versorgung der Brandopfer aus medizinischer Sicht
  - Opferentschädigung
  - Sonstige Aktivitäten der Landesregierung

3. Akten der Kreisverwaltung Kaiserslautern

Ordner 19 bis 21: Beteiligung am Vorgang, u. a. 579

- Lagepläne, Zuständigkeitsregelungen, Besprechungsnotizen, Fernschreiben zu möglichen Störaktionen, Unterlagen zu Verkehrsregelungen, Kommunikationsmitteln und Pressearbeit, Polizeieinsatz-Dokumente zum Flugtag Ramstein 1988
- Belege über Flugtag-Vorbereitungen
- Einsatztagebuch des Stabs beim Hauptbeamten der Verwaltung 28. 8. 1988
- Tonbandprotokoll Rettungsleitstelle Kaiserslautern am 28. 8. 1988
- Zeugenaussagen
- Berichte des Landrates Kaiserslautern an den Minister für Inneres und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz
- Videoband der Vollzugspolizei Kaiserslautern über Flugtag Ramstein

4. Akten des Landtages und der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen

Ordner 18 A und 18 B: Beteiligung am Vorgang, u. a.

1. Anträge der Fraktionen des Landtages NRW zum dauerhaften Verbot militärischer Kunstflüge und Schauflüge 3
2. Plenarprotokoll 10/86 vom 15. 9. 1988 22
3. Justizministerium des Landes Nordrhein-Westfalen, 26. 6. 1989: Überlassung von Unterlagen im Zusammenhang mit einem Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts der falschen uneidlichen Aussage gegen unbekannte Mitarbeiter des Bundesministeriums der Verteidigung sowie eines weiteren Ermittlungsverfahrens gegen Angehörige des Bundesministeriums der Verteidigung wegen des Verdachts versuchten oder vollendeten Prozßebetruges 52

5. Akten der Staatsanwaltschaften Zweibrücken, Köln und Bonn

Ordner 17 und 37:	Ermittlungsakten über Strafanzeige gegen Bundesminister der Verteidigung und andere im Zusammenhang mit dem Flugunglück in Ramstein am 28. 8. 1988	182

6. Angefordertes Rechtsgutachten

Ordner 42:	Schriftliches Gutachten von Prof. Dr. Eckart Klein, Johannes-Gutenberg-Universität, Mainz „Zu den Rechten der Bündnisstreitkräfte, insbesondere der Luftstreitkräfte der Vereinigten Staaten von Amerika im Zusammenhang mit Flugveranstaltungen gem. § 24 Luftverkehrsgesetz, der Luftverkehrsordnung und der Luftfahrzeugzulassungs-Ordnung, dabei zu den Besonderheiten der Genehmigungsverfahren, den Auflagen und Sicherheitsabständen für Flugveranstaltungen unter Berücksichtigung aller Rechtsgrundlagen."	86

7. Weitere Beweisunterlagen

Ordner 43:	— Protokoll des VA vom 8. 9. 1988 (Bericht der Bundesregierung zum Flugtagunglück in Ramstein)		156
	— Protokoll des VA vom 15. 2. 1989 (Entschädigung der Unfallopfer)		12
	— Bericht des BM der Finanzen vom 15. 9. 1989	(Entschädigung der Unfallopfer)	4

11 987 Blatt

Anlage 6

Abkürzungsverzeichnis

AB	Air Base (Flugplatz)
ABC	American Broadcasting Corporation (Fernsehgesellschaft)
Abg.	Abgeordneter
a. D.	außer Dienst
A-Drs.	Ausschußdrucksache
AF-Reg.	Air Force Regulations
Artikel	Artikel
ATS	Flugsicherungsdienst
BFS	Bundesanstalt für Flugsicherung
BGBl	Bundesgesetzblatt
BM	Bundesminister
BMI	Bundesminister des Innern
BMVg	Bundesminister der Verteidigung
BrigGen	Brigadegeneral
BT-Drucksaches.	Bundestagdrucksache
Bw	Bundeswehr
BzBw	Bereitschaftszentrum der Bundeswehr
Col	Colonel (Oberst)
dpa	Deutsche Presse-Agentur
DRF	Deutsche Rettungs-Flugwacht
ff.	folgende
ft	feet, foot (= 30,48 cm)
FRG	Federal Republic of Germany
FS-Sektor F-COMIL	Koordinator für militär. Flugbewegungen
Fü L	Führungsstab der Luftwaffe
GAFO	German Air Force Office (Flugbetriebsweisung des Luftwaffenamtes)
GE	Germany (NATO-Kennbuchstaben)
Gen	General
GenInsp.	Generalinspekteur
GenLt	Generalleutnant
GenMaj	Generalmajor
GG	Grundgesetz
GGO	Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesministerien
GO-BT	Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages
HQ USAFE	Headquarter of US Air Force Europe
i. G.	im Generalstab
Insp.	Inspekteur
IPA	Interparlamentarische Arbeitsgemeinschaft
i.V.m.	in Verbindung mit
JaboG	Jagdbomber-Geschwader
Kdo; Kdr	Kommando; Kommandeur
lit	Ziffer, Buchstabe
Ltr	Leiter
LtCol	Lieutenant Colonel (Oberstleutnant)
LFl	Luftflotte
Lt	Leutnant

LT-Drs.	Landtags-Drucksache
LuftPersV	Verordnung über Luftfahrtpersonal
LuftVG; — VO	Luftverkehrsgesetz; — Ordnung
LuftVZO	Luftverkehrszulassungsordnung
Lw; LwA	Luftwaffe; Luftwaffenamt
MinDir; MDg	Ministerialdirigent
MdB	Mitglied des Deutschen Bundestages
MdL	Mitglied des Landtages
MinRat; MR	Ministerialrat
MAS	Militärisches Amt für Standardisierung
m. w. Nachw.	mit weiteren Nachweisen
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NOTAM	Notice to Airmen (Luftfahrtinformationen und Nachrichten für Luftfahrer)
NTS	NATO-Truppenstatut
O	Oberst
ORR	Oberregierungsrat
OTL	Oberstleutnant
OvD	Offizier vom Dienst
Parl.	parlamentarisch
Prot.	Protokoll
RegDir; RD	Regierungsdirektor
SanArzt	Sanitätsarzt
SAR-Dienst	Such- und Rettungsdienst der Bundeswehr (auch: search and rescue)
Solo flying display	Einzelflugvorführung
STANAG	Standardization Agreement (Standardisierungsübereinkommen)
StPO	Strafprozeßordnung
StOV	Standortverwaltung
StS	Staatssekretär
SWF;	Südwestfunk
To Adressat	zwingend zu informierender Adressat
UA	Untersuchungsausschuß
USAF (E)	United States Air Force (Europe)
USCINCEUR	United States Commander in Chief in Europe (Oberbefehlshaber der US-Streitkräfte Europa)
VFR	Flug nach Sichtregeln
VKK	Verteidigungs-Kreis-Kommando
VR	Verwaltung und Recht (Abteilung im BMVg)
VS-NfD	Vertraulich — Nur für den Dienstgebrauch
VMC-Bedingungen	Visual Meteorological Conditions (Wetterbedingungen mit Mindestwerten)
WDA	Wehrdisziplinaranwalt
WDR	Westdeutscher Rundfunk/Fernsehen
ZA-NTS, ZNTS	Zusatzabkommen zum NATO-Truppenstatut
ZDF	Zweites Deutsches Fernsehen
ZDv	Zentrale Dienstvorschrift

Anlage 7

Auszug aus Gesetzen, Verordnungen, Abkommen

Anlage 7a

Auszug aus dem
Luftverkehrsgesetz (LuftVG)
in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl I 61),
zuletzt geändert durch Artikel 27 Dritte Zuständigkeitsanpassungsverordnung
vom 26. November 1986 (BGBl I 2089)

§ 24

Luftfahrtveranstaltungen

(1) Öffentliche Veranstaltungen von Wettbewerben oder Schauvorstellungen, an denen Luftfahrzeuge beteiligt sind (Luftfahrtveranstaltungen), bedürfen der Genehmigung. Die Genehmigung kann mit Auflagen verbunden und befristet werden.

(2) Die Genehmigung ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, daß die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Veranstaltung gefährdet werden kann.

§ 30

Ausnahmen für Bundeswehr, Bundesgrenzschutz und Polizei

(1) Die Bundeswehr, der Bundesgrenzschutz, die Polizei sowie die auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen dürfen von den Vorschriften des Ersten Abschnitts dieses Gesetzes — ausgenommen die §§ 12, 13 und 15 bis 19 — und den zu seiner Durchführung erlassenen Vorschriften abweichen, soweit dies zur Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben unter Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung erforderlich ist. Das in § 8 vorgesehene Planfeststellungsverfahren entfällt, wenn militärische Flugplätze angelegt oder geändert werden sollen. Von den Vorschriften über das Verhalten im Luftraum darf nur abgewichen werden, soweit dies zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben zwingend notwendig ist. Hinsichtlich der Ausnahmebefugnisse der Polizei bleiben auch die §§ 6 bis 10 unberührt.

(2) Die Verwaltungszuständigkeiten auf Grund dieses Gesetzes werden für den Dienstbereich der Bundeswehr und, soweit völkerrechtliche Verträge nicht entgegenstehen, der stationierten Truppen durch Dienststellen der Bundeswehr nach Bestimmungen des Bundesministers der Verteidigung wahrgenommen. Der Bundesminister der Verteidigung erteilt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr die Erlaubnisse nach § 2 Abs. 7 und § 27 Abs. 1 und 2 auch für andere militärische Luftfahrzeuge. Bei militärischen Flugplätzen treten an die Stelle der in den §§ 12, 13 und 15 bis 19 genannten Luftfahrtbehörden die Behörden der Bundeswehrverwaltung.

(3) Bei der Anlegung und wesentlichen Änderung militärischer Flugplätze auf Gelände, das nicht durch Maßnahmen auf Grund des Landbeschaffungsgesetzes beschafft zu werden braucht, sind die Erfordernisse der Raumordnung, insbesondere des zivilen Luftverkehrs, nach Anhörung der Regierungen der Länder, die von der Anlegung oder Änderung betroffen werden, angemessen zu berücksichtigen. Der Bundesminister der Verteidigung kann von der Stellungnahme dieser Länder nur im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr abweichen; er unterrichtet die Regierungen der betroffenen Länder von seiner Entscheidung. Wird Gelände für die Anlegung und wesentliche Änderung militärischer Flugplätze nach den Vorschriften des Landbeschaffungsgesetzes beschafft, findet allein das Anhörungsverfahren nach § 1 Abs. 2 des Landbeschaffungsgesetzes statt; hierbei sind insbesondere die Erfordernisse des zivilen Luftverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

Anlage 7b

Auszug aus der
Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)
Bekanntmachung der Neufassung der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)
vom 14. November 1969 (BGBl I 2117),
zuletzt geändert durch VO vom 21. Juli 1986 (BGBl I 1097)

§ 6

Sicherheitsmindesthöhe

(1) Die Sicherheitsmindesthöhe darf nur unterschritten werden, soweit es bei Start und Landung notwendig ist. Sicherheitsmindesthöhe ist die Höhe, bei der weder eine unnötige Lärmbelästigung im Sinne des § 1 Abs. 2 noch im Falle einer Notlandung eine unnötige Gefährdung von Personen und Sachen zu befürchten ist, mindestens jedoch über Städten,

anderen dichtbesiedelten Gebieten und Menschenansammlungen eine Höhe von 300 m (1 000 Fuß) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 600 m, in allen übrigen Fällen eine Höhe von 150 m (500 Fuß) über Grund oder Wasser. Segelflugzeuge und Ballone können die Höhe von 150 m auch unterschreiten, wenn die Art ihres Betriebs dies notwendig macht und eine Gefahr für Personen und Sachen nicht zu befürchten ist.

(2) Brücken und ähnliche Bauten sowie Freileitungen und Antennen dürfen nicht unterflogen werden.

(3) Für Flüge zu besonderen Zwecken kann die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes Ausnahmen zulassen.

(4) Für Flüge nach Instrumentenflugregeln gilt § 36.

§ 8

Kunstflug

(1) Kunstflüge dürfen nur bei Flugverhältnissen, bei denen nach Sichtflugregeln geflogen werden darf, und nur mit ausdrücklicher Zustimmung aller Insassen des Luftfahrzeugs ausgeführt werden.

(2) Kunstflüge in Höhen von weniger als 400 m (1 330 Fuß) sowie über Städten, anderen dichtbesiedelten Gebieten, Menschenansammlungen und Flughäfen sind verboten. Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen.

(3) Kunstflüge bedürfen, soweit sie in der Umgebung von Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle durchgeführt werden, unbeschadet einer nach § 26 erforderlichen Flugverkehrsfreigabe der Zustimmung der Luftaufsichtsstelle. Absatz 2 bleibt unberührt.

Anlage 7 c

Auszug aus der
Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)
Bekanntmachung der Neufassung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) vom 13. März 1979 (BGBl. I 308), geändert durch VO vom 21. Juli 1986 (BGBl. I 1097)

4. Luftfahrtveranstaltungen

§ 73

Genehmigungsbehörde

Die Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen wird

1. für Luftfahrtveranstaltungen, die nicht über ein Land hinausgehen, von der Luftfahrtbehörde des Landes, in dem die Veranstaltung stattfinden soll,
2. für Luftfahrtveranstaltungen, die über ein Land hinausgehen, von dem Bundesminister für Verkehr

erteilt.

§ 74

Antrag auf Erteilung der Genehmigung

(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung ist acht Wochen vor der Veranstaltung in doppelter Ausfertigung bei der Genehmigungsbehörde zu stellen.

(2) Er muß enthalten

1. den Namen, Wohnsitz oder Sitz des Veranstalters und des verantwortlichen Leiters;
2. die Art, den Zweck, die Zeit und den Ort der Veranstaltung, das Programm und die Einwilligung des Flugplatzhalters; findet die Veranstaltung nicht von einem genehmigten Flugplatz aus statt, so sind eine Skizze des in Aussicht genommenen Geländes mit Angabe seiner Abmessungen und ein Gutachten über seine Eignung sowie der Nachweis des Benutzungsrechts beizufügen;
3. die Muster und Kennzeichen der zur Verwendung bestimmten Luftfahrzeuge oder, wenn dies bei Antragstellung noch nicht möglich ist, allgemeine Angaben über Anzahl und Muster der beteiligten Luftfahrzeuge;
4. auf Verlangen der Genehmigungsbehörde den Namen und die Luftfahrerscheine oder amtlich beglaubigte Abschriften der Luftfahrerscheine der beteiligten Luftfahrer sowie die Vereinbarungen des Veranstalters mit den Luftfahrern, Luftfahrtunternehmen, sonstigen an den Vorführungen in der Luft und am Boden Beteiligten und den Haftpflicht- und Unfallversicherern.

(3) Für Luftfahrtveranstaltungen, die auf Grund einer Ausschreibung durchgeführt werden sollen, kann die Genehmigungsbehörde gestatten, daß die Angaben nach Absatz 1 Nr. 1 bis 4 ganz oder teilweise durch die Ausschreibung ersetzt werden.

(4) Luftfahrtveranstaltungen, an denen nur Flugmodelle teilnehmen, die nicht der Verkehrszulassungspflicht unterliegen, bedürfen nicht der Genehmigung.

§ 75

Anzuwendende Vorschriften

Auf die Genehmigung, ihre Rücknahme, ihren Widerruf und die Aufsicht sind die §§ 63 und 65 sinngemäß anzuwenden.

Anlage 7 d

Auszug aus dem Zusatzabkommen zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen (ZA) vom 3. August 1959 (BGBl. 1961 II 1218), in der durch das Abkommen zur Änderung des ZA vom 21. Oktober 1971 (BGBl. 1973 II 1022) geänderten Fassung

Artikel 3

Zusammenarbeit

(1) In Übereinstimmung mit den im Rahmen des Nordatlantikvertrages bestehenden Verpflichtungen der Parteien zu gegenseitiger Unterstützung arbeiten die deutschen Behörden und die Behörden der Truppen eng zusammen, um die Durchführung des NATO-Truppenstatus und dieses Abkommens sicherzustellen.

(2) Die in Absatz 1 vorgesehene Zusammenarbeit erstreckt sich insbesondere

(a) auf die Förderung und Wahrung der Sicherheit sowie den Schutz des Vermögens der Bundesrepublik, der Entsendestaaten und der Truppen, namentlich auf die Sammlung, den Austausch und den Schutz aller Nachrichten, die für diese Zwecke von Bedeutung sind;

(b) auf die Förderung und Wahrung der Sicherheit sowie auf den Schutz des Vermögens von Deutschen, Mitgliedern der Truppen und der zivilen Gefolge und Angehörigen sowie von Staatsangehörigen der Entsendestaaten, die nicht zu diesem Personenkreis gehören.

(3) Im Rahmen der in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Zusammenarbeit gewährleisten die deutschen Behörden und die Behörden einer Truppe durch geeignete Maßnahmen eine enge gegenseitige Verbindung.

(4) Die deutschen Behörden und die Behörden eines Entsendestaates treffen alle zur Durchführung des NATO-Truppenstatus und dieses Abkommens erforderlichen Verwaltungsmaßnahmen und schließen zu diesem Zweck, soweit erforderlich, Verwaltungsabkommen oder andere Vereinbarungen ab.

(5)

(a) Bei der Durchführung der auf dem Gebiet der Versorgung bestehenden Bestimmungen des NATO-Truppenstatus und dieses Abkommens gewähren die deutschen Behörden einer Truppe und einem zivilen Gefolge die für eine befriedigende Erfüllung ihrer Verteidigungspflichten erforderliche Behandlung.

(b) Bei der Geltendmachung der Rechte, die ihnen nach den unter Buchstabe a erwähnten Bestimmungen zustehen, tragen die Behörden einer Truppe und eines zivilen Gefolges im Sinne eines angemessenen Ausgleichs zwischen ihren Bedürfnissen und denjenigen der Bundesrepublik den deutschen öffentlichen und privaten Interessen gebührend Rechnung.

Anlage 7 e

Auszug aus dem Zusatzabkommen zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen (ZA) vom 3. August 1959 (BGBl. 1961 II 1218), in der durch das Abkommen zur Änderung des ZA vom 21. Oktober 1971 (BGBl. 1973 II 1022) geänderten Fassung

Artikel 46

Manöver und Übungen im Luftraum

(1) Eine Truppe hat das Recht, Manöver und andere Übungen im Luftraum in dem Umfang durchzuführen, der zur Erfüllung ihrer Verteidigungsaufgabe erforderlich ist und mit den von dem Obersten Befehlshaber der verbündeten Streitkräfte in Europa oder einer anderen zuständigen Behörde der Nordatlantikvertragsorganisation etwa herausgegebenen Befehlen oder Empfehlungen übereinstimmt. Für die Ausübung dieses Rechts gelten, soweit nicht in den Absätzen 2 bis 6 etwas anderes vorgesehen ist, die deutschen Vorschriften über die Benutzung des Luftraums und die Inanspruchnahme von Anlagen und Einrichtungen der Luftfahrt, die sich im Rahmen der Richtlinien und Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation halten.

(2) Ohne besondere Einwilligung der Berechtigten und der deutschen Behörden darf eine Truppe Flugplätze, die ihr nicht zur ausschließlichen Benutzung überlassen worden sind, weder vorübergehend besetzen noch zeitweilig sperren. Das gleiche gilt in bezug auf Anlagen, die zur Gewährleistung der Sicherheit des Luftverkehrs bestimmt sind.

(3) Die Behörden einer Truppe und die deutschen Behörden vereinbaren Gebiete, die in geringerer als der sonst zulässigen Höhe überflogen werden können.

(4) Luftmanöver und andere Luftübungen, die den kontrollierten Luftraum berühren und nicht durch

normale Flugsicherungsverfahren abgewickelt werden können oder die Herausgabe einer Navigationswarnung erforderlich machen, werden bei den deutschen Behörden rechtzeitig angemeldet. Das Anmeldeverfahren richtet sich nach den Beschlüssen des Ständigen Ausschusses zur Koordinierung der Luftfahrt oder seiner Nachfolgeorganisation.

(5) Wird zwischen den Behörden einer Truppe und den Flugsicherungsbehörden innerhalb einer angemessenen Frist ein Einvernehmen über bestimmten Koordinierungsmaßnahmen nicht erzielt, so wird die Angelegenheit dem Ständigen Ausschuß zur Koordinierung der Luftfahrt oder seiner Nachfolgeorganisation unterbreitet.

(6) Für Außenlandungen sowie für Fallschirmabsprünge und -abwürfe auf Liegenschaften, die einer Truppe nicht zur ständigen Benutzung überlassen worden sind, gilt Artikel 45.

(6) Die deutschen Behörden und die Behörden einer Truppe vereinbaren die Grenzübergangsstellen, an denen Verbindungspersonal des Entsendestaates stationiert werden soll. Dieses Personal unterstützt die deutschen Behörden bei ihrer Kontrolltätigkeit, um die reibungslose und schnelle Abfertigung der Truppe, des zivilen Gefolges, ihrer Mitglieder und deren Angehörigen sowie des mitgeführten Gepäcks zu erleichtern; das gleiche gilt für die Abfertigung der Waren- und Materialsendungen, die von der Truppe, in ihrem Namen oder für ihre Rechnung zu ihrem Gebrauch oder dem des zivilen Gefolges, ihrer Mitglieder und deren Angehörigen durchgeführt werden.

(7) Wird bei der Durchführung des NATO-Truppenstatuts und dieses Abkommens weder auf örtlicher noch auf regionaler Ebene Einigung zwischen den deutschen Behörden und den Behörden einer Truppe erzielt, so wird die Angelegenheit an die zuständige oberste Bundesbehörde und an die höhere Behörde der Truppe weitergeleitet, sofern nicht im NATO-Truppenstatut oder in diesem Abkommen ein besonderes Verfahren vorgesehen ist. Die Bundesregierung oder die höhere Behörde der Truppe erteilen die gegebenenfalls erforderlichen Einzelweisungen an die deutschen Behörden beziehungsweise die Behörden der Truppe und des zivilen Gefolges.

Anlage 7 f

Auszug aus dem Zusatzabkommen zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen (ZA) vom 3. August 1959 (BGBl. 1961 II 1218), in der durch das Abkommen zur Änderung des ZA vom 21. Oktober 1971 (BGBl. 1973 II 1022) geänderten Fassung

Artikel 53

Maßnahmen innerhalb von Liegenschaften

(1) Eine Truppe und ein ziviles Gefolge können innerhalb der ihnen zur ausschließlichen Benutzung überlassenen Liegenschaften die zur befriedigenden Erfüllung ihrer Verteidigungspflichten erforderlichen Maßnahmen treffen. Hierbei kann die Truppe innerhalb der Liegenschaften auf den Gebieten der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ihre eigenen Vorschriften anwenden, soweit diese gleichwertige oder höhere Anforderungen stellen als das deutsche Recht.

(2) Absatz 1 Satz 1 gilt entsprechend für Maßnahmen im Luftraum über den Liegenschaften, vorausgesetzt, daß Maßnahmen, welche zu Störungen des Luftverkehrs führen können, nur in Koordinierung mit den deutschen Behörden getroffen werden. Artikel 57 Absatz 7 bleibt unberührt.

(3) Bei der Durchführung der in Absatz 1 vorgesehenen Maßnahmen stellen die Truppe und das zivile Gefolge sicher, daß die deutschen Behörden die zur Wahrnehmung deutscher Belange erforderlichen Maßnahmen innerhalb der Liegenschaften durchführen können.

(4) Zur reibungslosen Durchführung der Maßnahmen nach den Absätzen 1, 2 und 3 arbeiten die deutschen Behörden mit den Behörden der Truppe und des zivilen Gefolges zusammen. Einzelheiten dieser Zusammenarbeit sind in dem auf diesen Artikel Bezug nehmenden Abschnitt des Unterzeichnungsprotokolls, Absätze 5 bis 7, geregelt.

(5) Im Falle einer gemeinsamen Benutzung von Liegenschaften durch eine Truppe oder ein ziviles Gefolge und die Bundeswehr oder zivile deutsche Stellen werden die erforderlichen Regelungen durch Verwaltungsabkommen oder besondere Vereinbarungen getroffen, in denen die Stellung der Bundesrepublik als Aufnahmestaat und die Verteidigungspflichten der Truppe angemessen berücksichtigt werden.

(6) Um einer Truppe und einem zivilen Gefolge die befriedigende Erfüllung ihrer Verteidigungspflichten zu ermöglichen, treffen die deutschen Behörden auf Antrag der Truppe geeignete Maßnahmen, um

(a) Schutzbereiche zu errichten;

(b) in der Umgebung der der Truppe zur Benutzung überlassenen Liegenschaften die Bebauung und Bepflanzung sowie den öffentlichen Verkehr zu überwachen oder zu beschränken.

Unterzeichnungsprotokoll zu Artikel 53:

(1) Vorbehaltlich anderweitiger Vereinbarungen steht einer Truppe die wirtschaftliche Nutzung der ihr zur Benutzung überlassenen Liegenschaften nicht zu.

(2) Die Nutzung durch den Berechtigten wird nur insoweit eingeschränkt, als es zur Erreichung des in Artikel 53 Absatz 1 Satz 1 angegebenen Zwecks erforderlich ist.

(3) Der Ausdruck „Schutzbereich" ist im Sinne des deutschen Rechts zu verstehen. Als „geeignete Maßnahmen" im Sinne von Artikel 53 Absatz 6 gelten nur solche Maßnahmen, die die deutschen Behörden im Rahmen ihrer gesetzlichen Befugnisse treffen können.

(4) Falls die der Durchführung von Artikel 53 dienenden deutschen Gesetze sich als unzureichend für die befriedigende Erfüllung der Verteidigungspflichten einer Truppe erweisen sollten, nehmen die deutschen Behörden und die Behörden der Truppe Erörterungen darüber auf, ob es wünschenswert oder erforderlich ist, eine Änderung dieser Gesetze anzustreben.

(5) Die Zusammenarbeit zwischen den Behörden einer Truppe und den deutschen Behörden bei der Verwaltung von Vermögensgegenständen, die von der Bundesrepublik der Truppe zur Benutzung überlassen worden sind oder überlassen werden, erstreckt sich insbesondere auf folgende Gebiete:

(a) Feststellung von Grenzen und Aufstellung von Lageplänen und Katasterunterlagen für Grundstücke;

(b) Erfassung, Inventarisierung und Bewertung von Vermögensgegenständen;

(c) Öffentliche Sicherheit und Ordnung, einschließlich des Feuerschutzes, der Unfallverhütung und der Sicherheitsmaßnahmen, zum Beispiel bei Schießständen, Munitionslagern, Treibstofflagern und gefährlichen Anlagen;

(d) Gesundheitswesen (nach Maßgabe von Artikel 54 des Zusatzabkommens);

(e) Gewerbeaufsicht;

(f) Wasser-, Gas- und Elektrizitätsversorgung, Entwässerung und Abwasserbeseitigung;

(g) Eigentumsbeschränkung, Nachbarrecht, Landesplanung, Denkmal- und Naturschutz;

(h) Substanzerhaltung von Grundstücken und Gebäuden;

(i) Wasserversorgungs-, Energieversorgungs- und Heizungsanlagen, soweit diese sowohl die Truppe als auch die Zivilbevölkerung oder deutsche Stellen versorgen;

(k) Nutzung von Grundstücken und Gebäuden durch die Zivilbevölkerung oder deutsche Behörden für gewerbliche, landwirtschaftliche oder Wohnzwecke;

(l) Forstliche Bewirtschaftung, Jagd und Fischerei;

(m) Ausbeutung von Bodenschätzen;

(n) Verkehrssicherung sowie Unterhaltung und Reinigung von Straßen, die dem öffentlichen Verkehr zugänglich sind;

(o) Betrieb und Unterhaltung von Eisenbahnanschlüssen;

(p) Fernmeldewesen.

(6) Bei der Zusammenarbeit zwischen den Behörden einer Truppe und den deutschen Behörden wird wie folgt verfahren:

(a) Die Behörden der Truppe und die deutschen Behörden benennen für einzelne Liegenschaften oder für Gruppen von Liegenschaften Vertreter. Die Vertreter der Truppe und die deutschen Vertreter arbeiten zusammen, um eine befriedigende Berücksichtigung der Belange der Truppe und der deutschen Belange zu gewährleisten. Sie einigen sich über die zur Durchführung der Zusammenarbeit gegebenenfalls erforderlichen Maßnahmen.

(b) Der für die Liegenschaft verantwortliche Kommandant oder die sonst zuständige Behörde der Truppe gewährt den deutschen Vertretern und den von diesen benannten Sachverständigen jede angemessene Unterstützung, die zur Wahrnehmung der deutschen Belange erforderlich ist, einschließlich des Zutritts zu der Liegenschaft, wobei in allen Fällen die Erfordernisse der militärischen Sicherheit zu berücksichtigen sind.

(c) Ungeachtet der Buchstaben a und b gilt folgende Regelung:

(i) Die in Absatz 5 Buchstabe b vorgesehene Erfassung und Inventarisierung von Vermögensgegenständen erfolgt in der Regel bei Beginn und am Ende der Überlassung einer Liegenschaft an die Truppe zu deren Benutzung.

(ii) Die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Sicherheitsmaßnahmen bei Schießständen, Munitions- und Treibstofflagern erfolgt in der Regel durch gemeinsame Ausschüsse. Die Einzelheiten werden in Verwaltungsabkommen geregelt.

(7) Soweit auf den in Absatz 5 genannten Gebieten für bestimmte Liegenschaften das Verfahren der Zusammenarbeit durch Bestimmungen des Zusatzabkommens oder durch besondere NATO-Regelungen abweichend geregelt ist, sind die erwähnten Bestimmungen und Regelungen maßgebend.

Anlage 7 g

Auszug aus dem Zusatzabkommen zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen (ZA) vom 3. August 1959 (BGBl. 1961 II 1218), in der durch das Abkommen zur Änderung des ZA vom 21. Oktober 1971 (BGBl. 1973 II 1022) geänderten Fassung

Artikel 57

Grenzüberschreitender Verkehr; Verkehrsvorschriften

(1) Eine Truppe, ein ziviles Gefolge, ihre Mitglieder und Angehörigen sind berechtigt, mit Land-, Wasser- und Luftfahrzeugen die Grenzen der Bundesrepublik zu überqueren sowie sich in und über dem Bundesgebiet zu bewegen.

(2) Die Betriebsrechte der deutschen Eisenbahnen bleiben unberührt. Über die Einstellung und Beförderung eigener Güter- und Reisezugwagen und über die Zulassung eigener Triebfahrzeuge einer Truppe wer-

den Einstellungsverträge oder Verwaltungsabkommen zwischen den Behörden der Truppe und den deutschen Eisenbahnverwaltungen abgeschlossen.

(3) Die deutschen Verkehrsvorschriften gelten für eine Truppe, ein ziviles Gefolge, ihre Mitglieder und für Angehörige, soweit nicht in diesem Abkommen etwas anderes bestimmt ist.

(4)

(a) Abweichungen von den deutschen Vorschriften über das Verhalten im Straßenverkehr sind einer Truppe nur im Falle dringender militärischer Erfordernisse und unter gebührender Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gestattet.

(b) Über die Bestimmung und Benutzung eines Straßennetzes für den militärischen Verkehr mit Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, deren Abmessungen, Achslast, Gesamtgewicht oder Anzahl die nach dem deutschen Straßenverkehrsrecht geltenden Begrenzungen überschreiten, sind Vereinbarungen zwischen den Behörden einer Truppe und den deutschen Behörden zu schließen. Der Verkehr mit derartigen Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern ist auf Straßen außerhalb des vereinbarten Straßennetzes nur bei Unglücksfällen, Katastrophen, im Falle des Staatsnotstandes oder nach Vereinbarung zwischen diesen Behörden zulässig.

(5) Vorbehaltlich einer gebührenden Berücksichtigung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sind die deutschen Vorschriften auf den Bau, die Ausführung und die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeuganhänger, Binnenschiffe oder Luftfahrzeuge einer Truppe und eines zivilen Gefolges nicht anzuwenden, wenn diese Kraftfahrzeuge, Kraftfahrzeuganhänger, Binnenschiffe oder Luftfahrzeuge den Vorschriften des Entsendestaates entsprechen.

(6) Eine Truppe und ein ziviles Gefolge dürfen mit Militärflugzeugen Verkehrsflughäfen und sonstiges Luftfahrtgelände, das ihnen nicht zur ausschließlichen Benutzung überlassen worden ist, nur in Notfällen oder nach Maßgabe von Verwaltungsabkommen oder sonstigen Vereinbarungen mit den zuständigen deutschen Behörden benutzen.

(7) Die deutschen militärischen Behörden nehmen die militärischen Luftfahrtinteressen der Truppen in dem deutschen Ausschuß zur Koordinierung der zivilen und militärischen Luftfahrt wahr, sobald dieser gemäß den Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und des Ausschusses für Europäische Luftraumkoordinierung der NATO gebildet ist; sie sind in diesem Ausschuß für die Vertretung eines koordinierten militärischen Standpunktes verantwortlich. Vertretern der Truppen wird, soweit angezeigt, angemessene Gelegenheit gegeben, ihren Standpunkt vor dem Ausschuß darzulegen.

(8) Alle von den deutschen Behörden und den Behörden der Truppen errichteten und betriebenen Kontrollsysteme für den Luftverkehr und die dazu gehörigen Fernmeldesysteme werden koordiniert, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit des Luftverkehrs und die gemeinsame Verteidigung zu gewährleisten.

Unterzeichnungsprotokoll zu Artikel 57 Absatz 3:

Während der Tauperiode werden, ausgenommen bei Unglücksfällen, Katastrophen oder im Falle des Staatsnotstandes, die von den deutschen Behörden aufgestellten besonderen Verkehrszeichen oder die von ihnen erlassenen besonderen Anordnungen beachtet.

Anlage 7 h

STANAG 3533

Sicherheitsvorschriften für Flugvorführungen und statische Ausstellungen 4. Ausgabe mit Änderung Nr. 1/2 vom 4. Juli 1985

NATO UNCLASSIFIED

STANAG Nr. 3533
(4. Ausgabe)

NORDATLANTIKVERTRAGSORGANISATION

(NATO)

MILITÄRISCHES AMT FÜR STANDARDISIERUNG

(MAS)

STANDARDISIERUNGS-ÜBEREINKOMMEN

Gegenstand: VORSCHRIFTEN FÜR FLUGVORFÜHRUNGEN UND STATISCHE AUSSTELLUNGEN

Bekanntgegeben am 4. Juli 1985

gez. Unterschrift
(M. KORKOLIS)
Major-General, HEAR
Vorsitzender, MAS

STANAG Nr. 3533
NATO UNCLASSIFIED (4. Ausgabe)

Vereinbarter englischer/französischer Text

MARINE/HEER/LUFTWAFFE

NATO-STANDARDISIERUNGSÜBEREINKOMMEN (STANAG)

SICHERHEITSVORSCHRIFTEN FÜR FLUGVORFÜHRUNGEN UND STATISCHE AUSSTELLUNGEN *)

(Safety Rules for Flying and Static Displays)

Anhang: A. Wettermindestbedingungen innerhalb des Flugvorführungsraums

Bezugsdokumente: STANAG Nr. 3564 FS — REGELN FÜR DIE EINSATZMÄSSIGE VORFÜHRUNG VON FLUGZEUGWAFFEN *) (Rules for Live Air Weapons Demonstrations)

ZWECK

1. Zweck dieses Übereinkommens ist die Standardisierung der Sicherheitsvorschriften für Flugvorführungen und statische Ausstellungen.

ÜBEREINKOMMEN

2. Die teilnehmenden Mitgliedstaaten kommen überein, die Bestimmungen des vorliegenden STANAG über Flugvorführungen und statische Ausstellungen, an denen Luftfahrzeuge mehrerer NATO-Mitgliedstaaten beteiligt sind, einzuhalten und für die an einer Flugvorführung teilnehmenden militärischen Verbände keine Lockerung der Bestimmungen zu akzeptieren.

3. Im Rahmen dieses Übereinkommens ist eine Flugvorführung eine Veranstaltung mit Luftfahrzeugen oder Fallschirmspringern, bei der auch alle Arten von Wettbewerben durchgeführt werden können. Eine statische Ausstellung beinhaltet eine Ausstellung von Luftfahrzeugen mit zugehöriger Ausrüstung am Boden, und zwar ohne Flug, Rollen und Anlassen der Triebwerke.

TEIL I — FLUGVORFÜHRUNGEN

KONTROLLE UND LEITUNG DER FLUGVORFÜHRUNGEN

4. Die für die Organisation der Flugvorführung zuständige Stelle ist für die Ernennung eines erfahrenen Gesamtleiters verantwortlich, der für alle verwaltungstechnischen Einzelfragen, die Einweisung des fliegenden Personals und alle sonstigen Aspekte der Vorführung zuständig ist.

5. Für die eigentliche Vorführung muß ein Offizier oder Beamter zuständig sein. Diese Funktion kann vom Gesamtleiter selbst oder von einer von ihm beauftragten Person ausgeübt werden. Die Verantwortung erstreckt sich auf:

a. Die Einzelheiten des Flugprogramms einschließlich Alternativprogramme;

*) AdÜ: Deutscher Titel gemäß AAP-4(Y)

b. den Erlaß genauer Bestimmungen für die Flugvorführung, einschließlich Wettermindestbedingungen und sonstiger Grenzbedingungen für den Flugbetrieb;

c. die Überwachung der Flugvorführung von einer dafür geeigneten zentralen Stelle aus.

6. Der Gesamtleiter muß mindestens vier Wochen (28 Tage) vor der Flugvorführung ein NOTAM (Nachricht für Luftfahrer) herausgeben, aus dem Datum und Uhrzeiten, Art der Gefahr, Koordinaten, Flughöhe und seitliche Ausdehnung des Flugvorführungsraumes ersichtlich sind. Außerdem ist die Sperrung eines Flugplatzes oder die Flugbeschränkung in einem bestimmten Raum, sofern die Flugvorführung nicht auf einem Flugplatz stattfindet, durch ein NOTAM bekanntzugeben.

7. Findet die Vorführung auf einem Flugplatz statt, so ist dieser mit Ausnahme der am Flugprogramm beteiligten Luftfahrzeuge von 15 Minuten vor bis 15 Minuten nach der Flugvorführung für den gesamten restlichen Flugbetrieb zu sperren. Ausnahmen hiervon dürfen nur vom Gesamtleiter der Flugvorführung verfügt werden.

8. Am Ort der Flugvorführung muß ein geeigneter und ausreichender Brandbekämpfungs-, Rettungs- und Bergungs- sowie Sanitätsdienst vorhanden sein.

9. Während der Flugvorführungen kann das vom Gesamtleiter bzw. vom verantwortlichen Offizier oder Beamten genehmigte Programm oder ein beliebiges Alternativprogramm nur gekürzt, keinesfalls aber durch nicht im Programm vorgesehene Flugmanöver erweitert bzw. anderweitig abgeändert werden. Die Sprache, in der die Vorführung zu leiten ist, ist anzugeben. Ist ein Teil der Teilnehmer nicht genügend mit dieser Sprache vertraut, so ist dem betreffenden Leiter eine zuverlässige Person beizufügen, die die Muttersprache dieser Teilnehmer beherrscht. Alle Teilnehmerstaaten sind gehalten, dem Gesamtleiter die Einzelheiten ihrer Programme für die zugewiesene Zeit sowie die Einzelheiten jedes Alternativprogramms mitzuteilen. Änderungen sind möglichst frühzeitig, in keinem Fall jedoch erst nach der ausführlichen Einweisung (siehe Abs. 11 und 12) bekanntzugeben.

AUSBILDUNG DER PILOTEN

10. Jeder Staat, der Luftfahrzeuge zu einer Flugvorführung entsendet, muß sicherstellen, daß seine Piloten ihre Flugaufgabe vorschriftsmäßig beherrschen.

EINWEISUNG

11. Nach Eingang der Antworten auf seine Einladung zur Teilnahme an der Veranstaltung muß der Gesamtleiter sicherstellen, daß alle Teilnehmer mindestens acht Wochen vorher ausreichend über die Vorführung informiert sind. Zu diesen allgemeinen Informationen gehören:

a. Ortsangabe und Daten der Veranstaltung.

b. Art der Programme und vorgeschlagene Zeiten.

c. Vorgeschlagene Ankunfts- und Abflugzeiten der teilnehmenden Luftfahrzeuge, zusammen mit allen Ersuchen für spezifische An- und Abflugbewegungen.

d. Wahrscheinliche Breite des Zuschauerplatzes und wahrscheinliche Richtung der durchzuführenden Flugmanöver.

12. Vor der Flugvorführung ist gemäß Anordnung und in Gegenwart des für das Flugprogramm verantwortlichen Offiziers oder Beamten eine ausführliche Einweisung zu geben, bei der alle Einzelheiten, insbesondere die Sicherheitsbestimmungen, bekanntzugeben sind. Sämtliche teilnehmenden Luftfahrzeugkommandanten und/oder Verbandführer müssen bei dieser Einweisung anwesend sein, sofern nicht einsatzbedingte Umstände oder zu große Entfernungen dies unmöglich machen.

13. Der für die Flugvorführung verantwortliche Offizier hat die Besatzungen, deren Luftfahrzeug nicht vom Veranstaltungsflugplatz aus starten, oder die an der Einweisung nicht teilnehmen können, wenigstens zehn Tage vor der Veranstaltung u. a. über folgendes zu informieren:

a. Einzelheiten über die Flugvorführungszone (geographische Breite und Länge, Abmessungen sowie Höhe über mittlerem Meeresspiegel) einschließlich der Wartepunkte.

b. Richtung der Anflug- und Abflugschneisen.

c. Standort der Zuschauer.

d. Funkfrequenzen und Rufzeichen.

e. Zeitpunkt (Mittlere Greenwichzeit), zu dem das Luftfahrzeug mit seiner Vorführung beginnen soll.

f. Zugewiesene Gesamtzeit.

g. Programmpunkte vor und nach der Veranstaltung, einschließlich Einzelheiten bezüglich Zeitplanungen, Höhen über Grund/Flughöhen und Richtungen der Anflug- und Abflugschneisen.

h. Örtliche Hindernisse und Warnhinweise.

SICHERHEIT DER ZUSCHAUER

14. Die Sicherheit muß stets an erster Stelle stehen. Die Anflug- und Abflugwege sind so zu legen, daß für Zuschauerbereiche sowie Wohngebiete der bestmögliche Schutz gewährleistet ist. Alle Flugmanöver, die im Falle eines Schadens am Luftfahrzeug oder einer Fehlbeurteilung die Sicherheit von Personen und Sachen gefährden können, sind zu vermeiden.

15. Wird die Flugvorführung auf einem Flugplatz abgehalten, so sind Vorführungsraum und Bewegungsfläche der an der Veranstaltung teilnehmenden Luftfahrzeuge von den Zuschauern durch abgesperrte Bereiche, die sogenannten Zuschauerbereiche, zu trennen. Außerdem dürfen sich die Zuschauerbereiche nur auf einer Seite einer Piste oder eines Vorführungsraums und nicht in den Anflug- oder Abflugsektoren des betreffenden Flugplatzes oder Vorführungsraums befinden.

16. Das Überfliegen von Zuschauerbereichen ist mit Ausnahme von Flügen, die vom Gesamtleiter für bestimmte Manöver genehmigt werden, zu verbieten.

17. Flugvorführungen, bei denen die Triebwerke in der Luft abgestellt und wieder angelassen werden, sind so durchzuführen, daß die Zuschauer nicht durch überlaufenden Flugkraftstoff gefährdet oder belästigt werden.

18. Hubschrauber, besonders solche mit Hängelasten, dürfen nicht in solcher Nähe von Zuschauerbereichen, Gebäuden oder abgestellten Luftfahrzeugen fliegen, daß durch ungewolltes Lösen der Last oder Steuerschwierigkeiten des schwebenden Luftfahrzeugs eine Gefahrensituation entstehen kann.

19. Zwischen den Zuschauerbereichen und Triebwerk(e) anlassenden sowie rollenden Luftfahrzeugen muß ein ausreichender Sicherheitsabstand eingehalten werden.

20. Scharfe Munition und für Ballastzwecke entbehrliche Waffen dürfen nicht mitgeführt werden; in jedem Falle sind die Waffenstromkreise zu sichern. Wird scharfe Munition für Ballastzwecke mitgeführt, müssen die Ladungsräume leer und, wo möglich, die Munitionsgurte getrennt oder auf andere Weise gesichert sein.

21. Flugvorführungen einschließlich Hochgeschwindigkeits- und Vorbeiflüge dürfen nur parallel und im Mindestabstand von 700 ft (230 m) zur Vorderfront des Zuschauerbereichs durchgeführt werden. Hiervon sind ausgenommen:

a. Kurvenflug (siehe Abs. 22);

b. gewisse, vom Gesamtleiter festgelegte sichere Vorführungen mit Hubschraubern, Leichtflugzeugen, V/STOL-Luftfahrzeugen in vollem oder teilweisem Senkrechtflug und nicht für den Kunstflug vorgesehenen Luftfahrzeugen.

22. Kurven in Richtung auf die Zuschauer mit Luftfahrzeugen, die mit einer angezeigten Geschwindigkeit von über 300 kn fliegen, müssen in einer Mindestentfernung von 3 000 ft (900 m) vom Zuschauerbereich ausgeführt werden. In anderen Fällen (unter 300 kn) muß die Entfernung mindestens 1 500 ft (450 m) betragen. Unter bestimmten örtlichen Bedingungen können die Mindestwerte für die horizontale Entfernung geringer sein, sofern die Sicherheit der Zuschauer nicht beeinträchtigt ist und die teilnehmenden Staaten zustimmen.

LUFTFAHRZEUGPARAMETER

23. Die Luftfahrzeuge sind im Rahmen ihrer vorgeschriebenen Betriebsgrenzen zu fliegen.

24. Eine (absolute wahre) Machtzahl von 0,95 darf innerhalb des Flugvorführungsraums nicht überschritten werden. Hiervon ausgenommen sind Überschallflüge, die als Teil der Flugvorführung genehmigt worden sind.

VORBEIFLUG MASSIERTER FORMATIONEN

25. Bei Vorbeiflügen in massierter Formation dürfen die einzelnen Verbände aus höchstens 16 Luftfahrzeugen bestehen. Zwischen den teilnehmenden Verbänden ist eine Zeitstaffelung von einer Minute einzuhalten.

GRENZEN TAKTISCHER VORFÜHRUNGEN

26. Eine taktische Flugvorführung besteht aus einer koordinierten Serie von Vorführungen einzelner Luftfahrzeuge, die in Formation fliegen oder auch nicht. Jede Flugvorführung ist innerhalb der für die einzelnen Luftfahrzeuge bzw. Lfz-Formationen niedergelegten Sicherheitsparameter durchzuführen.

MULTINATIONALE FORMATIONEN

27. Formationen aus Starrflüglern mehrerer Mitgliedstaaten dürfen, außer bei Start- und Landebewegungen, nicht unter der vom Flugvorführungs-Gesamtleiter festgelegten Mindesthöhe über Grund geflogen werden.

28. Die Mindesthöhe ist vom Gesamtleiter so festzulegen, daß die höchste der für die Flugvorführungen durch die Eigner-Mitgliedstaaten von Luftfahrzeugen in der Formation vorgeschriebene Mindesthöhe nicht unterschritten wird und auch nicht niedriger ist als vom Mitgliedstaat, in dem die Flugvorführung stattfindet, zugelassen.

WETTERMINDESTBEDINGUNGEN

29. Der Kunstflug in Wolken innerhalb des Flugvorführungsraums ist verboten.

30. Wettermindestbedingungen für Piloten, die Geradeaus- und Horizontal-Vorbeiflüge oder eingeschränkte Kunstflüge ausführen, sind in Anhang A angeführt. Angesichts der starken Flugleistungsunterschiede werden die Flugbedingungen für Starrflügler, die eingeschränkte Kunstflüge ausführen, in Anhang A in drei Klassen unterteilt. Die teilnehmenden Staaten müssen dem Gesamtleiter die Klasse, in die ein Luftfahrzeug und dessen Flugvorführung fällt, mitteilen.

31. Wettermindestbedingungen für Piloten, die uneingeschränkte Kunstflugvorführungen durchführen, müssen den nationalen Bestimmungen der teilnehmenden Piloten entsprechen und vom Gesamtleiter genehmigt sein. Bei der Annahme von Teilnahmeverpflichtungen müssen die eingeladenen Stellen sicherstellen, daß die im Hinblick auf ihre Flugvorführung vorgeschlagenen Wettermindestbedingungen dem Gesamtleiter übersandt werden.

32. Nationale Kommandeure und/oder der Gesamtleiter können stärkere Beschränkungen als in Anhang A aufgeführt oder von Teilnehmerstaaten vorgeschlagen anordnen.

TEIL II — STATISCHE AUSSTELLUNG

ALLGEMEINES

33. Alle Luftfahrzeuge, die zur Besichtigung durch Besucher freigegeben sind, sowie in Besuchern zugänglichen Bereichen abgestellte Luftfahrzeuge sind vorschriftsmäßig zu sichern, um Personen- und Sachschäden zu vermeiden. Notwendige Sicherheitsmaßnahmen sind:

a. Beachtung aller nationalen Sicherheitsbestimmungen für statische Ausstellungen.

b. Hinreichende Einweisung aller Personen, die mit der Durchführung der statischen Ausstellung befaßt sind.

c. Ausreichende Absicherung der Luftfahrzeuge durch Seilabsperrung und/oder Aufstellung von Posten.

d. Ständige Anwesenheit qualifizierten Personals zur Beantwortung von Fragen und Aufrechterhaltung der Sicherheit, wenn die Luftfahrzeuge zur Besichtigung freigegeben sind.

e. Wo möglich, Abklemmen von Luftfahrzeugbatterien bzw. Ausschalten der elektrischen Bordanlagen, sofern diese nicht zur Vorführung elektrisch betätigter Geräte benötigt werden.

f. Anbringen aller Bodensicherungsvorrichtungen, Sicherungsstifte, Schutzvorrichtungen und Abdeckungen, Vorlegen von Bremsklötzen usw. und, falls verfügbar, Anbringen von Schutzdeckeln auf Twk-Lufteinläufen und Abgasrohren.

g. Deaktivierung von Waffenstromkreisen und Treibladungen in Schleudersitzanlagen und Abstoßvorrichtungen bei Luftfahrzeugen, die zugänglich ausgestellt werden.

h. Schließen des Kabinendachs ausgestellter unbewachter Luftfahrzeuge.

i. Verfahren für Twk-Anlassen und Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen, die an Flugvorführungen und statische Ausstellungen teilnehmen.

j. Sehr gründliche Innen- und Außeninspektion vor dem nächsten Flug.

ZUSTÄNDIGKEIT

34. Der Gesamtleiter muß die Sicherheit statischer Ausstellungen sicherstellen. Letztendlich jedoch ist der jeweilige Erste Wart für die Sicherheit seines Luftfahrzeugs verantwortlich, und er muß jedes seiner Meinung nach nicht ausreichend gesichertes Luftfahrzeug von der Ausstellung zurückziehen.

DURCHFÜHRUNG DES ÜBEREINKOMMENS

35. Das vorliegende Übereinkommen gilt als durchgeführt, wenn die Einzelbestimmungen des Übereinkommens in die einschlägigen nationalen Weisungen oder Handbücher aufgenommen worden sind.

STANAG Nr. 3533
(4. Ausgabe)

NATO UNCLASSIFIED

Wettermindestbedingungen innerhalb des Flugvorführungsraums

Art der Vorführung	Zahl der Lfz	Hubschrauber und VSTOL (1)	Hubschrauber und strahlgestützt (2)	Starrflügler (1)	Starrflügler (alle Klassen) (2)
Geradeaus- und Horizontal-Vorbeiflug	Solo	0,8 (1,0)	300	2 (3,7)	1 000
	2— 6	2 (3,7)	1 000	2 (3,7)	1 000
	7—16	3 (5,5)	2 000	3 (5,5)	2 000
	über 16	5 (9,2)	3 000	5 (9,2)	3 000

				Klasse A (1)	Klasse A (2)	Klasse B (1)	Klasse B (2)	Klasse C (1)	Klasse C (2)
Kunstflug mit Einschränkungen (ohne vertikale Flugbewegungen)	Solo	2 (3,7)	1 000	2 (3,7)	1 000	3 (5,5)	1 500	3 (5,5)	2 000
	2— 6	3 (5,5)	2 000	2 (3,7)	1 000	3 (5,5)	2 000	3 (5,5)	2 000
	7—16	3 (5,5)	3 000	3 (5,5)	2 000	3 (5,5)	2 500	3 (5,5)	3 000
Kunstflug ohne Einschränkungen	Gemäß Zustimmung des Gesamtleiters (siehe Abs. 30)								

Zeichenerklärung:
(1) Mindestsicht in sm (km)
(2) Mindesthöhe Hauptwolkenuntergrenze (Bedeckungsgrad min. 5/8) (ft)

Anmerkung:
Wenn sich ein oder mehrere Luftfahrzeuge für Vorbei- oder Kunstflüge als gesonderte Gruppe aus einem größeren Verband lösen, gelten die für die Größe dieser gesonderten Gruppen festgelegten Beschränkungen.

Berichtigung Nr. 2

STANAG Nr. 3514
(3. Ausgabe)

NATO UNCLASSIFIED

Zustimmungserklärung und Einzelheiten über die Durchführung

Staat	Geschäftszeichen der nationalen Zustimmungserklärung	Nationales Durchführungsdokument	Inkraftsetzungsdatum					
			voraussichtlich			tatsächlich		
			Marine	Heer	Luftwaffe	Marine	Heer	Luftwaffe
BE	VS 3/MAS/TAC 850422/02 vom 22. 4. 85	Luftwaffe: OPO TAF 128/72 Heer: G 546					7. 85	7. 85
CA*	2441-3533 (DFS 3) vom 24. 4. 85	CFP 100 VOL (3)					5. 86	
DA	M. 204.68-S 3533/ MAS AIR-10584 vom 1. 5. 85	FTK BST 341.1				10. 85	10. 85	10. 85
FR	73/DEF/EMAA/E/SV/NPO vom 3. 7. 85	BO 103				7. 85	7. 85	7. 85
GE	BMVg Fü SIV 1 Az. 03-51-40 1. 10. 85	ZDV 44/31				1. 86	1. 86	1. 86
GR	F. 030/050/ ANAT 605085/85 27. 5. 85	STANAG				10. 85	10. 85	10. 85
IT	SMA/344/5369/ G 49-3 vom 16. 4. 85					10. 85	10. 85	10. 85
LU	Nichtbeteiligung							
NL	85/4666/2973 vom 24. 4. 85					7. 85		7. 85
NO	MAS/301/85/B/ LTJINSP/HS/EH 3. 6. 85							10. 85
PO	RRN 071/DC. 85 vom 4. 7. 85							1. 86
TU	GN.P.P.: 2307-298-85/AND. D. MAS.S vom 17. 5. 85							
UK	D/ACDS Concepts/ 332/533/NM ST vom 6. 11. 85	JSP 318				2. 86	2. 86	2. 86
US	HQ USAF/XOXX (IOS) vom 23. 4. 85	Marine: OPNAVINST 3710.7 K Luftwaffe: AFR 6018				9. 85		7. 85

* Siehe Vorbehalte nächste Seite.

Berichtigung Nr. 2

STANAG Nr. 3533
(4. Ausgabe)

NATO UNCLASSIFIED

Vorbehalte

KANADA: Kanada hat bezüglich der vorgeschlagenen Berichtigungen zu STANAG Nr. 3533 folgende Vorbehalte:

a. Abs. 6: Gemäß CFP 100, Vol (3), Art 706, para 3, geben die kanadischen Streitkräfte eine Woche vor der Vorführung ein NOTAM heraus.
b. Abs. 11: Gemäß CFP 100, Vol (3), Art 707, para 1, werden die Teilnehmer sechs Wochen vorher über die Vorführung informiert.
c. Abs. 25: Die kanadischen Streitkräfte werden keine Einschränkung hinsichtlich Anzahl und Zusammensetzung einer Formation veröffentlichen, indem sie diese in die CFP 100 einfügen.
d. Anhang A: Die kanadischen Streitkräfte werden die in CFP 100, Vol (3), angegebenen Grenzwerte verwenden.

Änderungsnachweis

Änderung Nr.	Aktenzeichen und Datum der Änderung	durchgeführt am:	durch: (Unterschrift und Dienstgrad)	Bemerkungen

Berichtigung Nr. 1

STANAG Nr. 3533
(4. Ausgabe)

NATO UNCLASSIFIED

Änderungsnachweis

Lfd. Nr. der Änderung	Geschäftszeichen und Datum der Änderungsanweisung	Durchgeführt am	Unterschrift
1	MAS (AIR) 181-FS/3533 v. 12. 2. 86	2. 5. 86	Al Löll
2	MAS (AIR) 950-FS/3533 v. 6. 11. 86	16. 1. 87	Al Löll

Erläuterungen

Übereinkommen

1. Das vorliegende Standardisierungsübereinkommen (STANAG) wird vom Vorsitzenden, MAS, kraft der ihm vom NATO-Militärausschuß übertragenen Befugnis bekanntgegeben.

2. Von diesem Übereinkommen darf ohne vorherige Konsultation des zuständigen Organs nicht abgewichen werden. Die Mitgliedstaaten können jederzeit dem zuständigen Organ Änderungsvorschläge einreichen, wo sie wie das ursprüngliche Übereinkommen bearbeitet werden.

3. Die vom Übereinkommen zustimmenden Mitgliedstaaten vereinbaren, daß in den zur Durchführung des vorliegenden STANAG erlassenen nationalen Befehlen, Vorschriften und Weisungen auf dieses STANAG Bezug genommen wird.

Begriffsbestimmungen

4. *„Zustimmung":* Die Erklärung, mit der ein Staat den Inhalt dieses Standardisierungsübereinkommens formell annimmt.

5. *„Durchführung":* Die Erfüllung der sich aus diesem Standardisierungsübereinkommen ergebenden Verpflichtungen durch einen Staat.

6. *„Vorbehalt":* Angaben eines Staates über den Teil dieses Standardisierungsübereinkommens, den er nicht oder nur mit Einschränkungen durchführen kann.

Zustimmung, Durchführung und Vorbehalte

7. Aus Seite iii sind Einzelheiten über die Zustimmung und Durchführung dieses Übereinkommens ersichtlich. Sind keine derartigen Angaben enthalten, so bedeutet dies, daß der betreffende Mitgliedstaat das zuständige Organ noch nicht über seine Absichten unterrichtet hat. Aus Seite iv (und folgenden Seiten) sind Einzelheiten über Vorbehalte und Eigentumsrechte ersichtlich, die von Mitgliedstaaten geltend gemacht wurden.

Anlage 71

Die „German Air Force Office — Military Flight Operations Regulation 1/84" des Luftwaffenamtes (sog. GAFO 1/84)

Luftwaffenamt
Militärische Flugbetriebsvorschrift
1/84

Betr.: Militärischer Flugbetrieb über der Bundesrepublik Deutschland

Bezugsdokumente:

a. Zusatzabkommen zu dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten ausländischen Truppen

b. Deutsches Luftverkehrsgesetz

c. BMVg, Fü L, vom 2. 9. 83 (nur Luftwaffenamt)

Inhaltsverzeichnis

Einführung
Anwendungsbereich
Durchführung
Änderungen

Teil 1 — Allgemeines

Lage
Zweck
Zielsetzung
Definition
Beschränkungen

Teil 2 — Durchführungsverfahren

Anmeldung
Antrag auf Ausnahmegenehmigung
Antrag auf Genehmigung
Abweichungen von den ATS-Regeln und/oder Vorschriften
Änderungen der Planung
Schriftliche Bestätigung
Verantwortliche Stellen für Anmeldung/Notifizierungen/Anträge

Einführung

1. Der o. a. Gegenstand ist in folgenden Schriftstükken geregelt:

   — LwA — Militärische Flugbetriebsvorschrift 1/80 (Stationierungskräfte)

   — LwA — Militärischer Flugbetrieb — v. 1. 4. 80 (nicht stationierte Streitkräfte)

   — LwA — Militärischer Flugbetrieb — Az: 56-10-25 v. 31. 3. 82

   — LwA — Militärischer Flugbetrieb — v. 10. 8. 82

   Es wurde festgestellt, daß die o. a. Vorschriften geschlossen in einem Dokument herausgegeben werden müssen.

Anwendungsbereich

2. Diese Vorschrift soll von allen NATO-Streitkräften und nationalen Streitkräften angewendet werden, die den Luftraum über der Bundesrepublik Deutschland nutzen, und ist allen Betroffenen zur Kenntnis zu bringen.

   Anmerkung: Die Grundsatzdokumente für Tiefflugbetrieb im Luftraum über der Bundesrepublik Deutschland sind in Anlage 1 aufgeführt.

Durchführung

3. Diese Vorschrift tritt am 1. Juli 1984 in Kraft und löst die in der Einführung angeführten Dokumente 1 bis 4 ab.

Änderungen

4. Die Empfänger werden gebeten, zur weiteren Ausformung dieser Vorschrift beizutragen. Vorschläge sind an das Luftwaffenamt, Militärischer Flugbetrieb, zu richten. Die Anschrift ist in Anlage 5 angegeben.

Teil 1 — Allgemeines

5. Frühere Erfahrungen haben gezeigt, daß zahlreiche unkoordinierte Übungen und Sonderflugaktivitäten im Luftraum über der Bundesrepublik Deutschland zu örtlichen Luftverkehrsballungen und damit nicht nur zur Erhöhung der Gefahr von Flugzeugzusammenstößen, sondern auch zu einer zunehmenden Lärmbelästigung der Bevölkerung geführt haben. Außerdem trug diese Lage zur örtlichen Überlastung und teilweisen Saturierung der Flugsicherung bei.

Zweck

6. Zweck dieses Dokuments ist die Festlegung von Verfahren zur Sicherstellung der bestmöglichen Nutzung des Luftraums der Bundesrepublik Deutschland, was dadurch erreicht werden soll, daß die Fähigkeit der militärischen Luftraumbenutzer zur sicheren, effizienten, integrierten und flexiblen Abwicklung ihres Flugbetriebs gefördert wird, ohne die erfolgreiche Auftrags- und Einsatzdurchführung übermäßig zu beeinträchtigen.

Zielsetzung

7. Die folgenden Verfahren für die Anmeldung, Genehmigung und Koordinierung der in Ziff. 8 definierten militärischen Flugaktivitäten im Luftraum über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland sollen

   a. durch Vermeiden von Luftraumüberlastungen zur Flugsicherheit beitragen;

   b. die durch Militärflugzeuge verursachte Lärmbelästigung auf ein Minimum beschränken;

   c. die Entflechtung verschiedener sich überschneidender Übungsvorhaben ermöglichen;

   d. die erforderlichen Ausnahmen von ständigen Anweisungen und Vorschriften erleichtern;

   e. die Koordinierung der Aktivitäten innerhalb des überwachten Luftraums verbessern;

   f. die bestmögliche Nutzung des verfügbaren Luftraums fördern;

   g. die Veranlassung und rechtzeitige Bekanntgabe der erforderlichen Luftraumreservierungen und Luftfahrtwarnungen ermöglichen;

   h. es dem BMVg und dem Luftwaffenamt, Militärischer Flugbetrieb, ermöglichen

      (1) die Öffentlichkeit rechtzeitig und umfassend über die jeweiligen militärischen Flugaktivitäten zu unterrichten;

      (2) die Reaktionen der betroffenen Bevölkerung zu beurteilen;

      (3) die dadurch ausgelösten Beschwerden unverzüglich und entsprechend zu beantworten.

Definitionen

8. Unter militärischen Übungen und Sonderaktivitäten im Sinne dieser Vorschrift sind alle militärischen Aktivitäten im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland zu verstehen, die gegebenenfalls

   a. nach Art oder Umfang den routinemäßigen militärischen Flugbetrieb und zivilen Luftverkehr erheblich stören;

   b. zu einer verstärkten Luftverkehrsballung führen;

   c. eine übermäßige Lärmbelästigung der Bevölkerung verursachen.

   Hierzu gehören auch Fesselballonaufstiege, Drohneneinsätze, die Emission von LASER-Strahlen, das Auflassen von am Boden verankerten Hubschrauberplattformen, Fallschirmabsprünge, das Absetzen von Gegenständen, die Durchführung von und Teilnahme an Flugveranstaltungen/Tagen der „Offenen Tür".

   Diese militärischen Übungen und Sonderaktivitäten werden in den nachstehenden Ziffern als „Aktivitäten" bezeichnet.

Beschränkungen

9. Generell ist jeder militärische Flugbetrieb über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland wie folgt verboten:

   a. An Wochenenden zwischen Sonnabend, 00.01 Uhr Ortszeit, und Montag, 06.00 Uhr Ortszeit.

   b. An nationalen und regionalen Feiertagen zwischen 00.01 Uhr Ortszeit und 24.00 Uhr Ortszeit.

   Ein Verzeichnis der deutschen Feiertage ist als Anlage 4 beigefügt.

10. Ausgenommen sind folgende Flüge:

    a. Hilfsflüge bei Katastrophen und Notständen

    b. Sanitätsflüge

    c. SAR-Flüge

    d. Flüge zum Transport von Personal bzw. Material für in der Bundesrepublik Deutschland stationierte Verbände, vorausgesetzt, daß sie auf Befehl des höchsten zuständigen Stabes (HQ) der betreffenden nationalen Teilstreitkraft durchgeführt werden (siehe Anmerkung).

    e. Von einem SOC befohlene und geführte Luftverteidigungsidentifizierungsflüge (Alarmstarts = live scrambles).

    f. Technische Flüge, die zur Sicherung der Einsatzbereitschaft von in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Verbänden unerläßlich sind, vorausgesetzt daß sie auf Befehl des höchsten zuständigen Stabes (HQ) der betreffenden nationalen Teilstreitkraft durchgeführt werden (siehe Anmerkung).

    g. Flüge nach den Instrumentenflugregeln (IFR-Flüge), ausgenommen

       (1) Flüge zur Erfüllung der Ausbildungs- bzw. Flugstundenanforderungen an Besatzungsmitglieder.

       (2) Überführungs- und Dislozierungs-/Verlegungsflüge von über 4 Flugzeugen, sofern sie nicht auf Befehl oder mit vorheriger Genehmigung des höchsten Stabes (HQ) der betreffenden nationalen Teilstreitkraft durchgeführt werden.

    h. Flüge, für deren Durchführung an Wochenenden bzw. Feiertagen das BMVg eine Sondergenehmigung erteilt hat.

       Anmerkung: Eine Anmeldung der in den vorstehenden Unterabsätzen 10d und 10f aufgeführten Flüge ist dem Luftwaffenamt, Militärischer Flugbetrieb, schnellstmöglich zu übermitteln.

ÄNDERUNG 2

Teil 2 — Durchführungsverfahren

Anmeldung

11. Alle Aktivitäten, die zu einem verstärkten Luftverkehrsaufkommen führen oder eine übermäßige Lärmbelästigung der Bevölkerung verursachen, müssen beim Luftwaffenamt, Militärischer Flugbetrieb, nachrichtlich FS SEKTOR F-COMIL (Koordinator für militärische Flugbewegungen), mit dem als Anlage 3 beigefügten Formblatt mindestens 8 Werktage im voraus angemeldet werden.

12. Übermäßiger Fluglärm ist zu erwarten von

    a. massierten Angriffen;

    b. bewaffneter Luftraumüberwachung (CAP), deren Dauer 30 Minuten in einem bestimmten Luftraum überschreitet;

    c. Fliegerleitoffizier- (FAC-)Ausbildungsübungen;

    d. örtliche Flugübungen in Höchstfluggeschwindigkeit (d. h. TAC EVAL, Einsatzbereitschaftsprüfung (ORI), Massenalarmstarts);

    e. ATOC/ASOC-Einweisung
    (1) mit über einstündigem Einsatz mehrerer Flugzeuge gegen ein bestimmtes Ziel;

    (2) von Zieldarstellungsverbänden in kleinen LV-Übungsräumen;

    (3) in Räumen mit großer Zieldichte.

13. Aktivitäten, die die Reservierung bereits anderweitig zugewiesener Lufträume erfordern, müssen 8 Wochen im voraus beim Luftwaffenamt, Militärischer Flugbetrieb, nachrichtlich FS SEKTOR F-COMIL, mit dem als Anlage 2 beigefügten Formblatt beantragt werden.

14. Aktivitäten, bei denen auch Fallschirmabsprünge und das Absetzen von Gegenständen mit Fallschirm stattfinden, müssen ausnahmslos mindestens 8 Werktage vor der Veranstaltung bei FS SEKTOR F-COMIL, nachrichtlich Luftwaffenamt, Militärischer Flugbetrieb, mit dem als Anlage 2 beigefügten Formblatt beantragt werden.

15. Aktivitäten im Rahmen beabsichtigter Flugveranstaltungen auf Militärflugplätzen oder die Beteiligung von Militärflugzeugen an solchen Veranstaltungen auf zivilen Flughäfen/Flugplätzen müssen dem Luftwaffenamt, Militärischer Flugbetrieb, nachrichtlich FS SEKTOR F-COMIL, schnellstmöglich, spätestens jedoch am 31. März des betreffenden Jahres, angemeldet werden. Nach dem 31. März beantragte Erweiterungen, Kürzungen oder Änderungen des vorgesehenen Veranstaltungsprogrammes sind möglich; Anträge auf solche Änderungen müssen jedoch schnellstmöglich beim Luftwaffenamt, Militärischer Flugbetrieb, gestellt werden, wo von Fall zu Fall darüber befunden wird.

    Diese Anmeldung ersetzt nicht einen Antrag auf Ausnahmegenehmigung.

    Ausnahme: Einzelheiten über den Einsatz im Zusammenhang mit TAC EVAL-Übungen und bestimmten Verbandsübungen in Vorbereitung auf TAC EVAL sollten möglichst vor Beginn angemeldet werden; auf jeden Fall muß der Beginn der Flugeinsatzphase dem Luftwaffenamt, Militärischer Flugbetrieb, schnellstmöglich mitgeteilt werden.

Antrag auf Ausnahmegenehmigung

16. Eine Ausnahmegenehmigung wird für Aktivitäten benötigt, die

    a. eine nur für den militärischen Luftverkehr geltende zeitweilige Änderung der Luftraumstruktur erfordern;

    b. das Abweichen von bestehenden militärischen Flugregeln und -vorschriften bedingen;

    c. Flugbetrieb an Wochenenden und Feiertagen darstellen, für den eine Ausnahmegenehmigung gemäß Ziff. 10 nicht besteht.

    Diese Aktivitäten erfordern eine Ausnahmegenehmigung des BMVg, Führungsstab der Luftwaffe, und unterliegen der Bekanntgabe durch NOTAM-CLASS II. Ein Antrag für Aktivitäten gemäß Ziff. 16 a und 16 b ist daher mindestens 8 Wochen und für Aktivitäten gemäß Ziff. 16 c zwei Wochen im voraus mit dem als Anlage 2 beigefügten Formblatt an das Luftwaffenamt, Militärischer Flugbetrieb, nachrichtlich FS SEKTOR F-COMIL, zu stellen.

Antrag auf Genehmigung

17. Aktivitäten, die die Einrichtung von Flugbeschränkungsgebieten erfordern.

    a. Für Aktivitäten, die eine zeitweilige Änderung der Luftraumstruktur (z. B. zeitlich befristete Kontrollzone (CTR), TMA-Bereich) bzw. Flugvorschriften mit Nebenwirkungen auf den zivilen Luftverkehr oder zivile Flugsicherungsdienste erfordern, ist die Einrichtung und Bekanntgabe von Flugbeschränkungsgebieten notwendig; sie müssen vom BMVg, Führungsstab der Luftwaffe, unter Mitwirkung des zivilen Bereichs genehmigt werden. Daher sind sie mindestens vier Monate im voraus beim Luftwaffenamt, Militärischer Flugbetrieb, AFSBw I 2 und nachrichtlich FS SEKTOR F-COMIL mit dem als Anlage 2 beigefügten Formblatt zu beantragen.

b. Aufstellung des jeweiligen Zeitbedarfs

Aktivitäten	Ziffer	Anmeldung/ Benachrichtigung	Ausnahme-genehmigung	Genehmigung
TAC EVAL (Takt. Überprüfung) und Vorbereitung	15 Befreiung	schnellst-möglich		
Flugbetrieb am Wochenende	10 d 10 f	schnellst-möglich		
Fallschirmabsprünge Absetzen von Gegenständen	14	5 Tage		
Erhöhte Konzentration von Flugverkehr oder Ursache übermäßiger Lärmbelästigung	11	8 Tage		
Flugbetrieb an Wochenenden und Feiertagen, für den eine pauschale Ausnahmegenehmigung nicht besteht	16 c		2 Wochen	
Luftraumreservierung	13	8 Wochen		
Änderung der Luftraumstruktur	15 a		8 Wochen	
Abweichung von mil. Flugregeln und Vorschriften	15 b		8 Wochen	
Änderung der Luftraumstruktur und/ oder Flugvorschriften mit Auswirkung auf ziv. Luftverkehr	17 a			4 Monate
Einrichtung von Flugbeschränkungs-gebieten	17 a			4 Monate
Flugveranstaltungen	15	31. März		

Anmerkung:
Die jährlichen AIRAC-Termine bestimmen den für Anträge geltenden Zeitbedarf.

Abweichungen von den ATS-Regeln (ATS = Flugsicherungsdienst) und/oder Vorschriften

18. Ungeachtet dieser Verfahren besteht stets die Forderung der Benachrichtigung des Amts für Flugsicherung der Bundeswehr (AFSBw) I 3, nachrichtlich FS-Sektor F-COMIL (Koordinator für mil. Flugbewegungen), sofern Maßnahmen geplant sind, die nicht in Einklang mit den normalen ATS-Verfahren durchgeführt werden können und durch diese Vorschrift nicht erfaßt werden.

Änderungen der Planung

19. Jede Änderung geplanter Aktivitäten, die bereits vorgelegt wurden, sollte unverzüglich den in diesem Dokument aufgeführten zuständigen Stellen gemeldet werden. Nach Überschreitung der o. a. vorgeschriebenen Termine kann jedoch eine automatische Berücksichtigung der Änderung nicht garantiert werden. Selbst geringfügige Änderungen, die für die Genehmigung bzw. Ausnahmegenehmigung nicht einmal von Bedeutung erscheinen könnten, unterliegen jedoch ebenfalls der Notifizierung. Der Zweck besteht darin, einen aktuellen und fundierten Überblick über die Gesamtlage zu behalten.

Schriftliche Bestätigung

20. Sämtliche Aktivitäten, die eine Genehmigung bzw. Ausnahmegenehmigung erfordern, bedürfen einer schriftlichen Bestätigung durch das Luftwaffenamt, Dez. Militärischer Flugbetrieb. Die Anmeldung/Notifizierung von Aktivitäten, die NOTAM-Maßnahmen (NOTAM = Nachrichten für Luftfahrer) erfordern, wird durch FS-Sektor F-COMIL bestätigt.

Anmerkung: Luftwaffenamt, Dez. Militärischer Flugbetrieb, bzw. FS-Sektor F-COMIL übermitteln der anfordernden Stelle eine Empfehlung über eine Konfliktsituation, sofern es offensichtlich wird, daß mehrere Aktivitäten sich gegenseitig in bezug auf Übungsgebiete und -zeiträume behindern würden oder in einem Gebiet durchgeführt würden, das eine sehr hohe Konzentration von Flugverkehr aufweist. Sollte diese Konfliktsituation nicht beigelegt werden können, bemüht

Luftwaffenamt, Dez. Militärischer Flugbetrieb, die nächsthöhere Stelle des zuständigen OSE/OCE zwecks Entscheidung.

Verantwortliche Stellen für Anmeldungen/Notifizierungen/Anträge

21. Anmeldungen/Notifizierungen bzw. Anträge auf Ausnahmegenehmigung/Genehmigungsanträge sind an die in Ziffer 11 a—19 aufgezeigten Stellen zu richten, und zwar durch die militärische Führungsstelle, die für die zeitplanmäßige Festlegung der Aktivität verantwortlich ist (OSE). Beispiele sind wie folgt:

    a. COMAAFCE meldet an/notifiziert gemeinsame Aktivitäten der 2. und 4. ATAF (Alliierte Taktische Luftflotte) (z. B. CENTRAL ENTERPRISE).

    b. Luftflottenkommando meldet an/notifiziert eine gemeinsame Übung der 1. und 2. Luftwaffendivision (z. B. JOLLY RABBIT).

    c. JaboG 49 Anmeldung/Notifizierung eines FAC-Ausbildungslehrgangs (FAC = Fliegerleitoffizier) (z. B. BOXER).

    d. HQ RAF GERMANY meldet an/notifiziert eine Verlegungsübung der 3. Staffel (z. B. HAZEL FLUTE).

    e. HQ USAFE (Hauptquartier der US-Luftstreitkräfte in Europa) meldet an/notifiziert Flugveranstaltungen, Tag der offenen Tür auf USAFE-Flugplätzen.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon 02 28/36 35 51, Telefax 02 28/36 12 75
ISSN 0722-8333