

## Antwort

### der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans Büttner (Ingolstadt), Horst Kubatschka, Gerd Andres, Arne Börnsen (Ritterhude), Wolf-Michael Catenhusen, Ludwig Eich, Dr. Peter Eckardt, Dr. Uwe Holtz, Gunter Huonker, Susanne Kastner, Fritz Rudolf Körper, Walter Kolbow, Dr. Elke Leonhard-Schmid, Ulrike Mascher, Volker Neumann (Bramsche), Adolf Ostertag, Dr. Martin Pfaff, Rudolf Purps, Manfred Reimann, Dieter Schloten, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Renate Schmidt (Nürnberg), Regina Schmidt-Zadel, Ottmar Schreiner, Bodo Seidenthal, Lisa Seuster, Erika Simm, Ludwig Stiegler, Hans-Günther Toetemeyer, Hans Georg Wagner, Ralf Walter (Cochem), Dr. Axel Wernitz, Hildegard Wester, Dr. Hans de With, Verena Wohlleben

— Drucksache 12/2305 —

## Schutz von Industrieanlagen hoher Gefahrenklasse gegen Flugzeugabstürze

### Vorbemerkung

Soweit nach den Erkenntnissen aus dem Flugunfallgeschehen mit einer erhöhten Wahrscheinlichkeit von Flugzeugabstürzen zu rechnen ist, ist der Luftverkehr nach § 3 der Zwölften Verordnung zur Durchführung des Bundes-Emissionsschutzgesetzes (Störfall-Verordnung) vom 19. Mai 1988 (BGBl. I S. 626) i. V. m. Ziffer 3.2.4.2 Buchstabe b der Zweiten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Störfall-Verordnung (GMBI. 1982 S. 205) von den Betreibern genehmigungspflichtiger Anlagen bei der Wahrnehmung der Sicherheitspflichten als Gefahrenquelle zu berücksichtigen. Danach kann der Luftverkehr als Gefahrenquelle dann unberücksichtigt bleiben, wenn eine Anlage (Zitat)

- bei Flughäfen außerhalb des Anflugsektors (§ 12 Abs. 1 Nr. 5 des Luftverkehrsgesetzes) oder innerhalb des Anflugsektors, aber mehr als 4 km vom Beginn der Landebahn oder

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 7. April 1992 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

– bei Landeplätzen außerhalb eines Sektors von jeweils 75 m beiderseits der Bahnachse am Beginn der Landebahn und einer Breite von jeweils 225 m beiderseits der Bahnachse in einem Abstand von 1,5 km vom Beginn der Landebahn entfernt liegt, es sei denn, daß besondere gefahren erhöhende Umstände (z. B. aufgrund von Luftfahrthindernissen in der Nähe des Flugplatzes) vorliegen.

In den übrigen Bereichen (außerhalb der oben beschriebenen Gebiete), in denen die Wahrscheinlichkeit eines Absturzes gering ist, ist zu unterscheiden zwischen Fällen

- a) eines Schadens am Luftfahrzeug, der zur Unsteuerbarkeit führt, oder Ausfall der Flugbesatzung und
- b) Aufrechterhaltung der Steuerbarkeit des Luftfahrzeugs.

Im Falle a) ist ein Schutz gegen Flugzeugabstürze nicht möglich, wie die Praxis in vereinzelt Beispielen gezeigt hat. Der Flug eines führer- und steuerlos gewordenen Luftfahrzeugs ist nicht vorherbestimmbar (z. B. Flug eines polnischen Kampfflugzeuges, das über Polen vom Piloten aufgegeben wurde und seinen Flug bis zum Aufschlag in Belgien fortsetzte).

Ist die Steuerbarkeit weiterhin gegeben (Fall b), kann nach allen bisherigen Erfahrungen davon ausgegangen werden, daß eine Notlandung in bebautem Gebiet – schon aus Selbsterhaltungstrieb der Flugbesatzung – vermieden wird.

Um die ohnehin als sehr gering einzustufende Wahrscheinlichkeit eines Absturzes in diesen Bereichen weiter zu verringern, wurde die im Luftfahrthandbuch enthaltene Empfehlung zum Überfliegen oder Umfliegen von Industrieanlagen hoher Gefahrenklasse gegeben. In die Liste wurden bisher solche Anlagen aufgenommen, deren Betreiber darum ersucht haben.

Es ist beabsichtigt, zur besseren Information der Luftfahrzeugführer künftig diejenigen Anlagen aufzunehmen, die nach Anlage II zur Störfall-Verordnung genehmigungsbedürftig sind und die entweder eine Fläche von mehr als 1 km im Durchmesser bedecken oder Bauten von mehr als 50 m Höhe über Grund aufweisen.

1. Welche Art Betriebe enthält die Liste der Industrieanlagen hoher Gefahrenklasse im Luftfahrthandbuch Bd. III?

Die Liste der Industrieanlagen hoher Gefahrenklasse im Luftfahrthandbuch Teil II enthält diejenigen Anlagen, deren Betreiber um Aufnahme ersucht haben. Ein Antrag mußte bisher aus flugbetrieblichen Gründen abgelehnt werden.

2. Welche Kriterien sind für die Aufnahme in o. g. Liste entscheidend, und wann sind diese Kriterien und von wem festgelegt worden?

Es gibt bisher keine Kriterien zur Aufnahme von Anlagen in diese Liste (vgl. Vorbemerkung).

3. Werden diese Kriterien in allen Fällen gleich angewandt, und wie hoch ist der Ermessensspielraum?

Vergleiche Antwort zu Frage 2.

4. Gibt es für bestimmte Betriebe, die zwar überflogen werden dürfen, jedoch einer gewissen Gefährdung unterliegen, besondere bauliche Vorschriften zum Schutz vor Flugzeugabstürzen?

Die Frage ist in der Vorbemerkung beantwortet.

5. Gelten die Überflugverbote aufgrund von Eintragungen im Luftfahrthandbuch Bd. III auch für militärische Flugbewegungen?

Die Bestimmungen des Luftfahrthandbuches Band III gelten grundsätzlich auch für den militärischen Flugbetrieb. Zusätzlich besteht für den militärischen Flugbetrieb ein Überflugverbot für die in den Tiefflugkarten gekennzeichneten kerntechnischen Anlagen (KKW) in einem Umkreis von 1,5 km um das Reaktorgebäude und unterhalb 600 m über Grund.

6. Welche konkreten Sanktionen gibt es für zivile und militärische Flugzeugführer bei Verstößen gegen die Bestimmungen des Überflugverbotes?

Verstöße von zivilen oder militärischen Luftfahrzeugführern gegen bestehende Rechtsvorschriften werden gleichermaßen geahndet. Im Falle der Zuwiderhandlung gegen militärische Eigenbeschränkungen werden bei schuldhafter Dienstpflichtverletzung diszipliniäre Maßnahmen bis hin zum Entzug der Fluglizenz ergriffen.

7. Auf welche rechtlichen Schutzvorschriften können sich Bürger, Kommunen und Betriebe im Falle von Flugzeugabstürzen berufen, wenn genehmigte Industriebetriebe hoher Gefahrenklasse nicht in das Luftfahrthandbuch Bd. III aufgenommen werden und damit ein Überfliegen gesetzlich erlaubt ist?

Die Frage ist in der Vorbemerkung beantwortet.

