

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrea Lederer und der Gruppe
der PDS/Linke Liste**
— Drucksache 12/4646 —

**Flugzeugabstürze der Bundesluftwaffe und von Gaststreitkräften
in der Bundesrepublik Deutschland von 1956 bis 1993**

1. Welche Flugzeug- und Hubschraubertypen waren bzw. sind in der Bundesrepublik Deutschland von 1956 bis 1993 in welcher Stückzahl bei Luftwaffe, Heer, Marine, Bundesgrenzschutz und Polizei in Betrieb?

a) Bundeswehr (Luftwaffe, Heer, Marine)

Eine Übersicht über den Buchbestand an Luftfahrzeugen der Bundeswehr ist in Anlage 7 enthalten. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

b) Bundesgrenzschutz

Eine Übersicht über den Luftfahrzeugbestand des Bundesgrenzschutzes ist in Anlage 1 enthalten.

c) Polizei

Die Luftfahrzeugausstattung der Polizei ist in der Übersicht der für die Bundesländer zugelassenen Hubschrauber in Anlage 1 enthalten (Polizei ist Angelegenheit der Bundesländer).

2. Nach welchen Kategorien teilt das Bundesministerium der Verteidigung Unfälle mit militärischem Fluggerät ein?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 9. Juni 1993 übermittelt.

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

Unfälle mit Luftfahrzeugen der Bundeswehr werden in folgende Kategorien eingeteilt:

Kategorie I

Unfälle mit Luftfahrzeugen, bei denen

- keine Person tödlich oder schwer verletzt wurde,
- ein Luftfahrzeug beschädigt, aber nicht zerstört wurde,
- außer Angehörigen der Bundeswehr oder der für den Bundesminister der Verteidigung (BMVg) oder das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) arbeitenden Forschung und Industrie keine anderen Personen beteiligt waren.

Kategorie II

Unfälle mit Luftfahrzeugen, bei denen

- ein Luftfahrzeug zerstört oder eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist,
- die Umstände des Unfalls die Einschaltung übergeordneter Stellen erforderlich machen.

3. Wie verteilen sich nach diesen Kriterien militärische Flugunfälle in der Bundesrepublik Deutschland und der Bundesluftwaffe im Ausland von 1956 bis 1993?

Die Einteilung von Unfällen mit Luftfahrzeugen der Bundeswehr in diese Kategorien erfolgt erst seit 1974. Statistische Unterlagen unter diesen Gesichtspunkten über den Zeitraum vor 1974 liegen nicht vor.

Im Zeitraum vom 1. Januar 1974 bis zum 30. April 1993 ereigneten sich 87 Unfälle der Kategorie I und 271 Unfälle der Kategorie II.

Die Verteilung auf die einzelnen Jahre ist in Anlage 8 dargestellt. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

Unfälle mit Luftfahrzeugen ausländischer Streitkräfte sind nach den Vorschriften der jeweiligen Nutzernation eingestuft. Eine Übersicht nach den für die Bundeswehr angewandten Kategorien ist daher nicht möglich.

4. Wie viele „gefährliche Luftbegegnungen“ (Beinahe-Kollisionen) haben sich von 1956 bis 1993 über dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland unter Beteiligung von Militärflugzeugen sowie im Ausland unter Beteiligung von Flugzeugen der Bundesluftwaffe (jährlich aufgegliedert) ereignet?

Eine tabellarische Aufstellung über „Gefährliche Begegnungen zwischen Luftfahrzeugen“ im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland von 1956 bis 1992 ist als Anlage 2 beigefügt. Eine Unterteilung nach zivil-militärischer Beteiligung wurde erst ab 1966 vorgenommen. Ab dem Jahr 1989 wurde diese Aufteilung wieder eingestellt.

Für das Jahr 1993 liegt noch keine Statistik vor.

Gefährliche Begegnungen zwischen Luftfahrzeugen im Luftraum des Auslandes unter Beteiligung von Flugzeugen der Luftwaffe für den Zeitraum 1985 bis April 1993 sind nachfolgend aufgeführt:

Jahr	Anzahl
1985	2
1986	3
1987	4
1988	4
1989	6
1990	4
1991	2
1992	3
1993	0

Für den Zeitraum 1956 bis 1984 sind dazu keine statistischen Unterlagen mehr verfügbar.

5. Wie viele Militärflugzeuge sind (jährlich aufgegliedert) in den Jahren 1956 bis 1993 über dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland abgestürzt?

Für den Zeitraum 1956 bis 1957 sind dazu keine Unterlagen mehr verfügbar.

Im Zeitraum von 1958 bis 1993 sind Abstürze militärischer Luftfahrzeuge in der folgenden jährlichen Aufgliederung der bei Unfällen auf dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland zerstörten Luftfahrzeuge enthalten.

Hierzu ist anzumerken:

In der vorliegenden Statistik der zerstörten Luftfahrzeuge sind neben abgestürzten Luftfahrzeugen auch solche enthalten, die z. B. bei Unfällen in der Start- und Landephase zerstört wurden.

Daten über Unfälle mit Luftfahrzeugen der westlichen Verbündeten liegen ab 1973 vor, Informationen über Unfälle von Luftfahrzeugen der Westgruppe der russischen Truppen (WGT) erst ab 1990.

a) Jahr		b) Zerstörte Luftfahrzeuge			
a)	b)	a)	b)	a)	b)
1958	15	1970	30	1982	26
1959	30	1971	19	1983	24
1960	23	1972	16	1984	23
1961	36	1973	33	1985	26
1962	38	1974	19	1986	25
1963	25	1975	27	1987	23
1964	50	1976	27	1988	35
1965	40	1977	29	1989	11
1966	31	1978	31	1990	12
1967	20	1979	33	1991	12
1968	27	1980	34	1992	8
1969	26	1981	25	1993	2

6. Wie verteilen sich diese Flugunfälle jährlich auf Bundesluftwaffe und die einzelnen Stationierungs- und Entsendestaaten des militärischen Fluggeräts?

Die jährliche Verteilung der bei Unfällen zerstörten Luftfahrzeuge der Bundeswehr ist aus Anlage 9 ersichtlich. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

Die jährliche Verteilung von Unfällen militärischer Luftfahrzeuge in der Bundesrepublik Deutschland seit 1973, untergliedert nach den einzelnen Stationierungs- und Entsendestaaten, ist in Anlage 10 dargestellt. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

Anmerkung:

Eine statistische Erfassung der bei Unfällen zerstörten Luftfahrzeuge der NATO-Partner liegt seit 1973 vor, die Erfassung von Unfällen der WGT erst seit 1990.

7. Wie viele Flugzeuge der Bundesluftwaffe sind in den Jahren 1956 bis 1993 im Ausland abgestürzt?

Für den Zeitraum 1956 bis 1957 sind dazu keine Unterlagen mehr verfügbar.

Von 1958 bis 1993 wurden 127 Luftfahrzeuge der Bundeswehr bei Unfällen im Ausland oder über internationalen Gewässern zerstört.

8. Wie verteilen sich diese Auslandsabstürze der Bundesluftwaffe nach Jahren auf einzelne Staaten des Auslandes?

Die Verteilung der bei Unfällen zerstörten Luftfahrzeuge der Bundeswehr auf einzelne Staaten des Auslandes und nach Jahren ist in Anlage 11 dargestellt. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

9. Wie verteilen sich die militärischen Flugzeugabstürze von 1956 bis 1993 in der Bundesrepublik Deutschland nach Herkunftsländern jährlich auf die einzelnen Bundesländer?

Statistische Daten über die Verteilung der Absturzorte von Luftfahrzeugen nach Bundesländern sind erst ab 1990 erfaßt. Sie sind in Anlage 12 dargestellt. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

10. Wie verteilen sich die militärischen Flugzeugabstürze von 1956 bis 1993 in der Bundesrepublik Deutschland und von der Bundesluftwaffe im Ausland nach einzelnen Flugzeugtypen (Hubschrauber, Propellermaschinen, Strahlflugzeuge)?

Für den Zeitraum 1956 bis 1972 sind keine statistischen Unterlagen zu dieser Fragestellung verfügbar.

Bei Unfällen zerstörte Luftfahrzeuge der Bundeswehr und ausländischer Streitkräfte auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland sowie der Bundeswehr im Ausland im Zeitraum von 1973 bis 1993, aufgegliedert nach Flugzeugkategorien (Hubschrauber, Propellerflugzeuge*), Strahlflugzeuge), verteilen sich wie folgt:

Hubschrauber	151
Propellerflugzeuge	22
Strahlflugzeuge	372.

*) Eingeschlossen sind bei Unfällen zerstörte Luftfahrzeuge der früheren Bundeswehrrsportfluggruppen bis 1979.

Statistische Unterlagen über die bei Unfällen zerstörten Luftfahrzeuge der Westgruppe der russischen Truppen (WGT) liegen erst ab 1990 vor.

11. Wie verteilen sich die militärischen Flugzeugabstürze von 1956 bis 1993 in der Bundesrepublik Deutschland und von der Bundesluftwaffe im Ausland jährlich auf die einzelnen Flugmuster (Tornado, Phantom, Iroquois etc.)?

Für den Zeitraum 1956 bis 1957 sind keine Unterlagen mehr verfügbar.

Die jährliche Verteilung der bei Flugunfällen zerstörten Luftfahrzeuge der Bundeswehr im Zeitraum von 1958 bis 1993 in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland, aufgegliedert nach Luftfahrzeugmustern, ist in Anlage 13 dargestellt. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

Statistische Unterlagen über die Verteilung der Abstürze von Luftfahrzeugen ausländischer Streitkräfte – nach Flugzeugmustern unterschieden – liegen nicht vor.

12. Wieviel Militärpersonal und wie viele Zivilisten kamen bei militärischen Flugzeugabstürzen in der Bundesrepublik Deutschland und der Bundesluftwaffe im Ausland von 1956 bis 1993 (nach Jahren) ums Leben?

Für den Zeitraum 1956 bis 1957 liegen dazu keine statistischen Unterlagen vor.

Eine Übersicht der bei Unfällen mit Luftfahrzeugen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und bei Flugunfällen der Bundeswehr im Ausland getöteten Personen für den Zeitraum 1958 bis 1993 ist in Anlage 3 enthalten.

Anmerkung:

Unfälle der NATO-Partner wurden seit 1973, Unfälle der WGT erst seit 1990 statistisch erfaßt.

13. Wie viele Soldaten und wie viele Zivilpersonen wurden bei militärischen Flugzeugabstürzen in der Bundesrepublik Deutschland und der Bundesluftwaffe im Ausland von 1956 bis 1993 verletzt, wie viele davon schwer und/oder mit bleibenden Gesundheitsschäden (nach Jahren und Bundesländern)?

Die Verteilung nach Jahren der bei Unfällen mit Luftfahrzeugen verletzten Personen ist in Anlage 4 dargestellt.

Eine Unterscheidung nach Bundesländern ist in den Unfallstatistiken nicht erfolgt.

Unfälle der NATO-Partner wurden seit 1973, Unfälle der WGT erst seit 1990 statistisch erfaßt.

Die Anzahl der bei Flugunfällen schwerverletzten und mit bleibenden Gesundheitsschäden ausgeschiedenen Soldaten*) ist aus der folgenden Übersicht zu entnehmen:

Jahr	Zahl	Unfallort (Bundesland bzw. Ausland)
1966	1	Nordrhein-Westfalen
1968	1	Baden-Württemberg
1970	1	Niedersachsen
1981	1	Italien
1983	1	Rheinland-Pfalz

*) Die geführten Unterlagen ermöglichen Angaben nur für die Fälle, in denen Angehörigen des fliegenden Personals eine einmalige Unfallentschädigung nach § 63 SVG gezahlt wurde. Voraussetzung hierfür ist, daß ein Soldat (oder ein sonstiger Angehöriger des öffentlichen Dienstes im Bereich der Bundeswehr) bei Beendigung des Dienstverhältnisses infolge des Unfalls in seiner Erwerbsfähigkeit um wenigstens 80 % beeinträchtigt ist.

14. Welche Sachschäden entstanden durch militärische Flugzeugabstürze von 1956 bis 1993 für Zivilisten (nach Jahren und Bundesländern)?

Sachschäden, die durch militärische Flugzeugabstürze entstanden sind, werden nicht gesondert statistisch erfaßt.

15. Wie hoch belaufen sich die Sachschäden an militärischem Gerät durch militärische Flugzeugabstürze von 1956 bis 1993, wie viele verunglückte Fluggeräte wurden und werden (nach Jahren und Flugmustern) zu welchen Kosten nachbeschafft?

Sachschäden, die durch militärische Flugzeugabstürze entstanden sind, werden nicht gesondert statistisch erfaßt.

Für zerstörte Luftfahrzeuge wurden keine Nachbeschaffungen getätigt.

16. Welcher finanzielle Gesamtschaden entstand der Bundesrepublik Deutschland durch militärische Flugzeugabstürze von 1956 bis 1993 im In- und Ausland (nach Jahren)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine statistischen Angaben vor, weil die Schäden nicht gesondert erfaßt werden.

Die allgemein für die Abgeltung jeder Art von Schadensersatzansprüchen Dritter eingerichteten Haushaltstitel differenzieren nicht nach Schadensursachen. Daher werden Ersatzzahlungen für Schäden durch militärischen Luftverkehr nicht gesondert ausgewiesen.

17. Wie verteilen sich diese Lasten auf Bund, Länder und Gemeinden? Welcher Anteil wurde möglicherweise von privaten Trägern (Krankenkassen, Rentenversicherungen, Arbeitgebern etc.) übernommen (nach Jahren)?

Die Bundesrepublik Deutschland haftet nach den §§ 33 ff., 53 ff. Luftverkehrsgesetz der Höhe nach unbegrenzt für alle durch Abstürze von militärischen Flugzeugen im Inland entstandenen Schäden, so daß hieraus den Ländern, Gemeinden oder privaten Trägern grundsätzlich keine finanziellen Lasten entstehen.

Lediglich bei Beförderung von Personen oder Sachen in Luftfahrzeugen besteht nach § 54 i. V. m. § 46 des Luftverkehrsgesetzes für Personenschäden eine Haftungshöchstgrenze von 320 000 DM pro beförderte Person, für befördertes Gut beträgt die Haftungshöchstgrenze 67,50 DM pro Kilogramm befördertes Gut. Ob und in welcher Höhe Ländern, Gemeinden oder privaten Trägern wegen dieser Haftungshöchstgrenze finanzielle Lasten entstanden sind, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

18. Wer trägt zu welchen Anteilen die Kosten bei militärischen Flugzeugabstürzen in der Bundesrepublik Deutschland durch Gaststreitkräfte, insbesondere aus den Ländern der GUS?
Wie verhält es sich bei Abstürzen der Bundesluftwaffe im Ausland?

Bei Flugzeugabstürzen der NATO-Bündnispartner trägt nach Artikel VIII Abs. 5 Buchstabe e des NATO-Truppenstatuts der für den Unfall verantwortliche Entsendestaat einen Anteil von 75 %, die Bundesrepublik Deutschland einen Anteil von 25 % der Entschädigung.

Bei Flugzeugabstürzen der Westgruppe der russischen Truppen tragen diese nach Artikel 24 des Aufenthalts- und Abzugsvertrags die Entschädigung zu 100 %.

Für Schäden, die durch militärische Luftfahrzeuge der Bundeswehr im Ausland verursacht werden, haftet die Bundesrepublik Deutschland grundsätzlich nach den dort geltenden Bestimmungen.

Im Geltungsbereich des Abkommens zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrages vom 19. Juni 1951 über die Rechtsstellung ihrer Truppen (NATO-Truppenstatut; NTS), das für die Bundesrepublik Deutschland am 1. Juli 1963 in Kraft getreten ist (BGBl. 1963 II S. 745), findet eine Aufteilung des Schadens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Staat des Unfallortes statt.

Für Schäden, die an militärischem Eigentum dieses Staates entstehen, bestimmt Artikel VIII Abs. 1 NTS einen gegenseitigen Verzicht auf Schadensersatz.

19. Wie verteilen sich die militärischen Flugzeugabstürze nach Jahren in der Bundesrepublik Deutschland und der Bundesluftwaffe im Ausland von 1956 bis 1993 nach Flugbewegungen (Tiefflug, Flugdemonstrationen, Formationsflüge, Übungsflüge in verschiedenen Höhenbändern)?

Die hier gewünschten Unterschiede nach Art des Flugauftrages und der Durchführungsweise in Relation zu den Unfallursachen sind statistisch nicht erfaßt.

20. Wie verteilen sich die Absturzursachen militärischer Flugunfälle in der Bundesrepublik Deutschland und der Bundesluftwaffe im Ausland von 1956 bis 1993 nach Jahren (menschliches Versagen, technische Pannen, Wetter, Vogelschlag etc.)?

Für den Zeitraum 1956 bis 1960 sind keine statistischen Unterlagen dazu verfügbar.

Die Unfallursachen und die Häufigkeitsverteilung nach den Großgruppen Personal, Technik, Umwelt und Unbestimmt ab 1961 sind in Anlage 14 dargestellt. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

Anmerkung:

Die Unterscheidung der Unfallursachen nach Großgruppen wurde erst ab 1961 vorgenommen. Die Festlegung als Unbestimmt erfolgt, wenn keine eindeutige Zuordnung als Ergebnis der Unfalluntersuchung festgestellt werden kann.

21. Wie verteilen sich die Absturzquoten militärischer Flugzeuge auf die einzelnen Flugmuster (Abstürze/10 000 Flugstunden), die über der Bundesrepublik Deutschland geflogen werden (nach Jahren), und welche kumulierten Absturzquoten (Abstürze seit Einführung der einzelnen Flugmuster) ergeben sich für die einzelnen Flugmuster (incl. MIG, A-10, Mirage u. a. Gastflugzeuge)?

Die Raten der bei Flugunfällen zerstörten Luftfahrzeuge (zerst. Lfz./10 000 Flugstunden) für die Luftfahrzeugmuster der Bundeswehr, die über der Bundesrepublik Deutschland geflogen werden, nach Jahren und kumulativ sind aus Anlage 15 zu entnehmen. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

Statistische Unterlagen für sonstige Luftfahrzeuge der Bundeswehr und ausländische Luftfahrzeugmuster liegen nicht vor.

Anmerkung:

Statistische Berechnungen der Unfallraten werden nur für abgeschlossene Jahre durchgeführt. Eine Unfallrate für das Jahr 1993 liegt daher noch nicht vor.

22. Welchen Anteil am Gesamtumfang der Ausgleichszahlungen für Verteidigungslasten (auch Schiffsunglücke, Manöverschäden etc.) nahmen militärische Flugzeugabstürze von 1956 bis 1993 in der Bundesrepublik Deutschland ein (nach Jahren und Bundesländern)?

Die Entschädigung für durch Flugzeugabstürze der ausländischen Streitkräfte verursachte Schäden wird nicht gesondert erfaßt. Ihr Anteil an dem Gesamtumfang der Entschädigung für alle Truppschäden ist gering anzusetzen.

23. An welchen Orten in der Bundesrepublik Deutschland sind gegenwärtig welche Flugzeuge in welcher Stückzahl stationiert (Luftwaffe, Heer, Marine, Gaststreitkräfte, Polizei, Bundesgrenzschutz)?

Die Stationierung von Luftfahrzeugen der Luftwaffe, des Heeres, der Marine, der Gaststreitkräfte, des Bundesgrenzschutzes und der Polizei ist in Anlage 16 enthalten. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

24. Welche Militärflugzeuge sollen bis Ende 1995 in welcher Stückzahl an welchen Orten der Bundesrepublik Deutschland stationiert sein?

Die bis Ende 1995 geplante Stationierung von Luftfahrzeugen ist in Anlage 17 aufgeführt. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

25. Wie hoch ist die durchschnittliche jährliche Flugstundenzahl für die einzelnen Flugmuster, wie hoch ist sie für die einzelnen Flugbesatzungen pro Jahr, wie lange dauern durchschnittlich Flüge mit den verschiedenen Flugmustern (aufgegliedert nach Flugzeugtypen, auch der Gaststreitkräfte)?

Die durchschnittlichen jährlichen Flugstundenzahlen je Flugzeugmuster bzw. je Besatzungsmitglied sowie die durchschnittliche Flugdauer sind in Anlage 18 aufgeführt. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

Über den Flugbetrieb der Gaststreitkräfte liegen keine statistischen Erkenntnisse vor, die zur Beantwortung der o. a. Fragen verwendet werden könnten.

26. Wie hoch ist der durchschnittliche Kerosinverbrauch (mit/ohne Lasten, mittlerer/hoher Geschwindigkeit) der einzelnen Flugzeugtypen pro Flugstunde?

Der durchschnittliche Kerosinverbrauch für die Luftfahrzeugmuster der Bundeswehr sowie des Bundesgrenzschutzes ist in Anlage 5 dargestellt.

Über den Flugbetrieb der Gaststreitkräfte liegen keine statistischen Erkenntnisse vor, die zur Beantwortung der o. a. Fragen verwendet werden könnten.

27. Wie hoch ist die durchschnittliche Wartungszeit der einzelnen Flugmuster im Verhältnis zu einer Flugstunde, und wie viele Personen sind bei den verschiedenen Flugzeug- und Hubschraubertypen damit durchschnittlich befaßt?

Die durchschnittlichen Wartungszeiten für die einzelnen Luftfahrzeugmuster der Bundeswehr und des Bundesgrenzschutzes sowie der Personaleinsatz sind in Anlage 19 dargestellt. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

Über den Flugbetrieb der Gaststreitkräfte liegen keine statistischen Erkenntnisse vor, die zur Beantwortung der o. a. Fragen verwendet werden könnten.

28. Welchen Anteil an der Gesamtzahl und -zeit der Bundeswehrflüge haben Tiefflüge, Luftkampfübungen, Betankungsübungen und Formationsflüge (nach Jahren)?

Der Anteil von Tiefflügen, Luftkampfübungen, Betankungsübungen und Formationsflügen der Bundeswehr ist in Anlage 20 dargestellt. Diese Anlage wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

29. Wie viele Flugdemonstrationsveranstaltungen fanden von 1956 bis 1993 in der Bundesrepublik Deutschland statt (nach Jahren, Veranstaltungsstaaten, öffentlich und nicht-öffentlich)?

– Für die Genehmigung ziviler Luftfahrtveranstaltungen sind die Luftfahrtbehörden der Bundesländer (Luftämter, Bezirksregierungen, Regierungspräsidenten) zuständig.

Eine Statistik über die genehmigten Flugtage ist nicht verfügbar.

Die nachfolgenden Angaben enthalten militärische Luftfahrtveranstaltungen sowie die zivilen Veranstaltungen, für die eine Teilnahme mit Luftfahrzeugen der Bundeswehr angeordnet wurde.

Für den Zeitraum 1956 bis 1988 existieren keine statistischen Unterlagen, die gebührend genaue Angaben in der gewünschten Form zuließen.

Die Bundesregierung stellt weiterhin hierzu fest, daß es seit dem Flugunglück von Ramstein am 28. August 1988 keine militärischen „Flugdemonstrationsveranstaltungen“ gab. Der Bundesminister der Verteidigung hat lediglich „Tage der offenen Tür“ mit fliegerischer Darstellung genehmigt. Diese Darstellung beinhaltet das Vorführen von Teilen des täglichen fliegerischen Einsatzes, also keinen Kunstflug. Der Schwerpunkt die-

ser „Tage der offenen Tür“ ist nicht das fliegerische Programm, sondern der Dialog mit der Bevölkerung und das Kennenlernen des jeweiligen Verbandes. Der Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages hat die neu verfaßten Richtlinien für die Durchführung von „Tagen der offenen Tür“ bei Heer, Luftwaffe und Marine billigend zur Kenntnis genommen. Diese Richtlinien sind auch für alliierte Streitkräfte und für die Westgruppe der russischen Truppen (WGT) gültig.

– Flugveranstaltungen 1989 bis 1993:

1989 – keine Veranstaltungen

1990 – 1 Veranstaltung

– ILA 90 (Internationale Luftfahrtausstellung in Hannover, Teilnahme der Bundeswehr nur mit statistischer Ausstellung)

1991 – keine Veranstaltungen

1992 – 44 Veranstaltungen

davon – 25 Bundeswehr (21 öffentliche, 4 nichtöffentliche),
 – 4 Westgruppe der russischen Truppen (WGT),
 – 1 britische Streitkräfte,
 – 14 zivile Veranstaltungen (mit Beteiligung der Bundeswehr)

1993 – 25 Veranstaltungen (z. Z. beantragt).

30. An wie vielen Flugdemonstrationen nahmen Verbände der Bundeswehr von 1956 bis 1993 im Ausland teil, und welche Einheiten waren dies (nach Jahren und Veranstaltungsländern)?

Unterlagen für den Zeitraum 1956 bis 1988 liegen nicht mehr vor.

Auf Weisung des Bundesministers der Verteidigung haben 1989 bis 1991 keine fliegerischen Vorführungen mit Luftfahrzeugen der Bundeswehr stattgefunden.

Seit Aufhebung dieser Weisung hat die Bundeswehr lediglich Flüge vorgeführt, die Teile des täglichen Einsatzflugbetriebs darstellen, also keinen Kunstflug. Es wird hervorgehoben, daß diese Darstellungen fliegerischer und taktischer Grundmanöver ohne jeden „Schaucharakter“ durchgeführt werden.

Fliegerische Darstellungen im Ausland 1992:

insgesamt	7
davon Belgien	1
Gibraltar	1
Großbritannien	4
Norwegen	1.

An der Durchführung beteiligt waren Verbände von Luftwaffe (Jagdbombengeschwader 31, 35, 41 und 43, Aufklärungsgeschwader 52) und Marine (Marinefliegergeschwader 1).

31. In welchem Verhältnis stehen militärische Flugzeugabstürze in der Bundesrepublik Deutschland von 1956 bis 1993 zu Abstürzen von Zivilflugzeugen (absolut, nach Jahren, Flugbewegungen, Flugstunden, Personen- und Sachschäden)?

Für den Vergleich der Unfallzahlen deutscher Zivilflugzeuge und Unfälle mit Luftfahrzeugen der Bundeswehr siehe Übersichten in Anlagen 6 und 21. Die Anlage 21 wurde mit separatem Schreiben übersandt, da sie „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft ist.

Über den Flugbetrieb der Gaststreitkräfte liegen keine statistischen Erkenntnisse vor, die zur Beantwortung der o. a. Frage geeignet sind.

Hierzu ist anzumerken, daß ein solcher Vergleich insgesamt problematisch ist, weil sich militärische Flugzeuge in Leistung und Flugverhalten erheblich von zivilen Flugzeugen unterscheiden und ihr Betrieb in vielen Fällen völlig anders geartet ist als der von zivilen gewerblichen oder Sportflugzeugen.

Über die Höhe von Sachschäden liegen keine Zahlen vor. Sachschadensstatistik ist nicht Gegenstand der zivilen oder militärischen Flugunfalluntersuchungen.

32. Wie beurteilt die Bundesregierung das Gefährdungsrisiko der Zivilbevölkerung und die Zumutbarkeit von Kosten, Gesundheits- und Umweltbelastungen durch militärische Flugzeugabstürze?

Wie in allen Bereichen des Lebens ist auch im Flugbetrieb ein Unfall durch noch so intensive Vorkehrungen nicht mit absoluter Sicherheit auszuschließen.

Die Einschätzung einer außerordentlichen Gefährdung für die Bevölkerung durch Abstürze von Militärflugzeugen läßt sich jedoch bei Vergleichen mit anderen alltäglichen Gefahren objektiv nicht aufrechterhalten. So wurde beispielsweise im Jahr 1991 in der Bundesrepublik Deutschland keine Zivilperson am Boden durch einen militärischen Flugunfall verletzt oder getötet, während im gleichen Zeitraum bei Unfällen im Straßenverkehr über 11 000 Personen getötet und mehr als 500 000 verletzt wurden. Auch im abgelaufenen Jahr 1992 wurden keine Zivilpersonen durch militärische Flugunfälle verletzt oder getötet.

Auch wenn sich das sicherheitspolitische Umfeld für die Bundesrepublik Deutschland in den letzten Jahren entscheidend verbessert hat und z. Z. keine unmittelbare Bedrohung besteht, muß die Einsatzfähigkeit unserer Luftstreitkräfte entsprechend deren Auftrag gewährleistet bleiben. Dies erfordert Ausbildung und Übungen. Verantwortliche Sicherheitspolitik muß dafür Sorge tragen, daß unsere Streitkräfte zur Erfüllung ihres Auftrages einsatzfähig bleiben, denn nur dann erfüllen sie ihren Sinn.

33. Welche Vorsorgemaßnahmen zur Vermeidung militärischer Flugzeugabstürze wurden nach dem Flugunglück 1988 in Ramstein durch die Bundesregierung getroffen?

Es ist immer das Bestreben des Bundesministeriums der Verteidigung gewesen, den Flugbetrieb so sicher wie nur irgend möglich zu gestalten. Die Flugsicherheit bei der Bundeswehr ist oberstes Gebot bei der Planung und Durchführung der Flüge. Der Erfolg dieser konsequenten Sicherheitsbemühungen wird durch die sehr geringen Unfallzahlen bewiesen.

Die Vorschriften für Flugveranstaltungen der Bundeswehr wurden nach dem Flugunglück in Ramstein sorgfältig überprüft. Die bereits bestehenden eng gefaßten Sicherheitsbestimmungen wurden noch weiter verschärft. Die in den einschlägigen Vorschriften niedergelegten rigorosen Sicherheitsanforderungen gelten auch für den militärischen Flugbetrieb der Gastnationen in der Bundesrepublik Deutschland. Kunstflug mit militärischen Luftfahrzeugen ist verboten.

Anlage 1

Zu Frage 1

1. Bundesgrenzschutz

Hubschraubertyp	Betriebsjahr/-e	Anzahl der Hubschrauber
Bell 47 G 2	1957 bis 1966	3
Alouette II	1963	17
	1964 bis 1976	22
	1977 bis 1993	32
Bo 105	1972	8
	1973	11
	1974	15
	1975	19
	1976 bis 1993	23
Bell UH-1 D	1968	5
	1969	11
	1970/1971	16
	1973 bis 1983	13
	1984 bis 1991	15
	1992/1993	21
Bell 212	1973 bis 1976	6
	1977/1978	8
	1979 bis 1993	10
PUMA SA 330	1973	3
	1974 bis 1977	6
	1978	19
	1979 bis 1993	22
Super PUMA AS 332	1988 bis 1993	3

noch Anlage 1

2. Polizei (Hubschrauber der Bundesländer)

Hubschraubertyp	Betriebsjahr/-e	Anzahl der Hubschrauber
BO-105S	1990	17
	1991	17
	1992	18
BO-105C	1990	14
	1991	14
	1992	14
BELL 212	1990	1
	1991	1
	1992	1
MBB-BK 117 A-4	1990	4
	1991	4
	1992	4
MBB-BK 117 B-1	1990	2
	1991	2
	1992	2
MBB-BK 117 B-2	1992	1
SA 365 C 2	1990	2
	1991	2
	1992	2
SA 342 J	1990	4
	1991	4
	1992	4
SA 319 B	1990	1
	1991	1
	1992	1
MI-8T	1991	2
	1992	2
MI-2	1991	15
	1992	17

Anmerkungen:

1. Eine Feststellung über den Einsatz (Polizei oder sonstige Zwecke) kann nur durch manuelle Durchsicht jeder einzelnen Zulassungsakte erfolgen.
2. Übersichten der vor 1990 (Beginn der EDV-Erfassung) zugelassenen Hubschrauber der Bundesländer sind nicht mehr verfügbar.

Anlage 2

Zu Frage 4

Gefährliche Begegnungen im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland zwischen Luftfahrzeugen
in den Jahren 1956 bis 1992

Jahr	Gesamt	Zivil	Anteil in %	Militär	Anteil in %
1956	79	keine Trennung zivile/militärische Luftfahrzeuge			
1957	111				
1958	145				
1959	246				
1960	310				
1961	227				
1962	276				
1963	223				
1964	175				
1965	183				
1966	122	46	37,70	76	62,30
1967	169	66	39,05	103	60,95
1968	169	58	34,32	111	65,68
1969	159	62	38,99	97	61,01
1970	218	74	33,94	144	66,06
1971	265	97	36,60	168	63,40
1972	317	177	55,84	140	44,16
1973	254	123	48,43	131	51,57
1974	168	81	48,27	87	51,79
1975	210	95	45,24	115	54,76
1976	216	138	63,89	78	36,11
1977	156	99	63,46	57	36,54
1978	139	88	63,31	51	36,69
1979	107	72	67,29	35	32,71
1980	50	37	74,00	13	26,00
1981	43	34	79,07	9	20,93
1982	36	19	52,78	17	47,22
1983	48	35	72,92	13	27,08
1984	39	24	61,54	15	38,46
1985	48	34	70,83	14	29,17
1986	42	24	57,14	18	42,86
1987	41	34	82,93	7	17,07
1988	33	28	84,85	5	15,15
1989	47	keine Trennung zivile/militärische Luftfahrzeuge			
1990	40				
1991	37				
1992	22				

Alle Daten entnommen aus den Jahresberichten der Bundesanstalt für Flugsicherung.

Anlage 3

Zu Frage 12

Jährliche Verteilung der bei Unfällen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und bei Unfällen der Bundeswehr im Ausland getöteten Personen

Jahr	Tote militärische Personen	Tote Zivilpersonen
1958	21	0
1959	35	1
1960	27	0
1961	36	0
1962	37	2
1963	21	5
1964	35	0
1965	30	2
1966	27	0
1967	19	1
1968	24	1
1969	33	3
1970	38	0
1971	10	0
1972	10	0
1973	25	10
1974	15	2
1975	77	7
1976	26	3
1977	24	0
1978	22	0
1979	18	6
1980	44	3
1981	27	0
1982	9	0
1983	3	0
1984	8	3
1985	13	1
1986	6	0
1987	11	0
1988	34	81
1989	9	0
1990	28	1
1991	4	2
1992	3	0
1993	6	0

Anlage 4

Zu Frage 13

Jährliche Verteilung der bei Unfällen auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und bei Unfällen der Bundeswehr im Ausland verletzten Personen

Jahr	Verletzte gesamt militärisch/zivil*)	Schwerverletzte	
		militärische Personen	Zivilpersonen
1958	21	2	0
1959	25	2	3
1960	21	6	5
1961	20	9	0
1962	29	11	5
1963	43	9	11
1964	47	15	5
1965	23	7	0
1966	16	7	0
1967	17	8	3
1968	35	16	0
1969	33	18	0
1970	28	8	0
1971	28	6	2
1972	21	7	0
1973	25	13	1
1974	22	8	0
1975	34	15	7
1976	29	10	0
1977	18	4	1
1978	20	7	0
1979	22	8	1
1980	18	5	1
1981	16	7	1
1982	9	0	0
1983	9	1	0
1984	12	3	0
1985	20	3	4
1986	15	6	0
1987	33	7	0
1988	184	12	150
1989	10	4	0
1990	22	10	0
1991	13	2	0
1992	5	0	0
1993	8	4	0

*) Bei Leichtverletzten wurde in den statistischen Unterlagen nicht nach zivil/militärisch unterschieden.

Anlage 5

Zu Frage 26

Durchschnittlicher Kerosinverbrauch pro Flugstunde

Bundeswehr

PA-200	4,6 m ³
A-JET	1,6 m ³
F-4F	6,15 m ³
RF-4E	5,64 m ³
MiG 29	4,37 m ³
BR-1150	1,5 m ³
C-160	1,75 m ³
CL-601	1,35 m ³
VFW-614	1,75 m ³
B-707	7,16 m ³
A-310	5,3 m ³
L-410S	0,32 m ³
Al II	0,18 m ³
UH-1 D	0,29 m ³
Bo 105 (VBH)	0,17 m ³
Bo 105 (PAH)	0,19 m ³
CH-53G	1,0 m ³
MK-41	0,7 m ³
MK-88	0,23 m ³
Mi8/9	0,75 m ³
An-26	1,29 m ³
HFB-320	*)
Do-228	*)
Canberra	*)
T-37	*)
T-38	*)
Tu-154M	*)

Bundesgrenzschutz

Al II	125 Liter (Astazou-Triebwerk)
Bo 105	175 Liter
UH-1D	310 Liter
Bell 212	340 Liter
SA 330	605 Liter
AS 332	555 Liter

Eine weitere Differenzierung ist nicht möglich.

*) Daten für diese Muster sind nicht erfaßt.

Anlage 6

Zu Frage 31

Unfälle deutscher Zivilflugzeuge

Jahr	Unfälle	Tödlich Verletzte	Flüge (× 1 000)	Flugstunden (× 1 000)
1956	39	5	–	–
1957	70	19	–	–
1958	64	15	–	–
1959	150	79	–	–
1960	187	27	–	–
1961	62	37	–	–
1962	203	41	–	–
1963	57	25	–	–
1964	58	22	–	–
1965	60	29	–	–
1966	64	85	–	–
1967	60	42	–	–
1968	189	30	–	–
1969	333	56	–	–
1970	248	67	–	–
1971	257	88	–	–
1972	231	65	–	–
1973	240	66	–	–
1974	217	124	–	–
1975	220	110	–	–
1976	196	63	–	–
1977	229	86	–	943
1978	214	60	2 024	1 046
1979	206	80	1 929	1 097
1980	204	72	2 124	1 225
1981	220	55	2 055	1 153
1982	199	96	1 955	1 150
1983	176	75	1 769	1 105
1984	167	43	1 771	1 124
1985	147	39	1 762	1 136
1986	139	44	1 849	1 212
1987	135	49	1 946	1 280
1988	143	79	2 963	1 354
1989	161	40	2 148	1 433
1990	124	25	2 231	1 506
1991	177	69	2 367	1 606
1992	197	41	2 655	1 857
1993*)	28	21	–	–

*) 1. Januar bis 6. April.