

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Angelika Beer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Absturz der Tupolev TU-154M am 13. September 1997

Am 13. September 1997 haben 21 Angehörige der Bundeswehr, zwei ihrer Ehefrauen und ein Techniker der Elbe-Flugzeugwerke bei dem Flugzeugabsturz einer Tupolev TU-154M der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) im Südatlantik vor der Küste Afrikas ihr Leben verloren.

In einem ersten Bericht des BMVg vom 21. September 1997 wurde der Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages über den Absturz der Tupolev TU-154M unterrichtet. Nach diesem Bericht stieß das Flugzeug gegen 17.10 Uhr MEZ mit einem Transportflugzeug C-141 Starlifter der US Air Force über dem Südatlantik zusammen.

Nach der Billigung des Fluges durch den Inspekteur der Marine wurde durch den Führungsstab Marine das Marineamt mit der Durchführung der Reise und das Marineunterstützungskommando mit der Beantragung des Lufttransportes beauftragt. Am 18. Juni 1997 beantragte das Marineunterstützungskommando mit förmlicher Lufttransportforderung NATO Request for Air Transport Support (NART) beim Lufttransportkommando der Luftwaffe den Lufttransport der Marinesoldaten nach Kapstadt. Am 14. August 1997 wurde der Lufttransport durch den Dezernatsleiter (Stabsoffizier) im Gefechtsstand des Lufttransportkommandos genehmigt. Am 19. Juni 1997 wurde die Anweisung, durch den Dezernatsleiter des Lufttransportkommandos nach Absprache mit dem zuständigen Einsatzoffizier der Flugbereitschaft BMVg erteilt, die Tupolev TU-154M für diesen Lufttransport auszuwählen.

Die Tupolev TU-154M sollte am 13. September 1997 um 18.53 Uhr (Flugplan BMVg) landen. Um 19.33 Uhr fragte das zuständige Lufthansa-Service-Büro Kapstadt bei der Flugbereitschaft BMVg an, ob die für Windhuk geplante Landezeit bekannt sei. Laut Angaben des BMVg sollte die Tupolev TU-154M nachts zurückfliegen. Die Marinemannschaft sollte nach der Regatta wieder abgeholt werden.

Die Besatzungsmitglieder waren flugerfahren: Die Piloten hatten zwischen 3 947 und 7 369 Flugstunden absolviert, davon jeder mehr als 1 200 Flugstunden auf der Tupolev TU-154M. Die Besat-

zungsmitglieder waren laut BMVg bereits früher auf Flügen im afrikanischen Luftraum eingesetzt.

Laut Bericht des BMVg sind die Besatzungen bei Langstreckenflügen gehalten, die Landung über Funk an das Lufttransportkommando Münster zu melden.

Laut Auskunft des Bundesministers der Verteidigung war die Tupolev TU-154M weder mit einem Kollisionswarngerät (TCAS) noch mit einer Black-Box ausgestattet. Die Maschine sollte demnächst mit einem entsprechenden Warngerät ausgerüstet werden.

Nach eigenen Angaben war dem BMVg bekannt, daß Maschinen auf der Route nach Südafrika bis zu 1,5 Stunden keinen Funkkontakt zum Boden aufnehmen können. Darüber hinaus war die Tupolev TU-154M als einzige Maschine der Bundeswehr für Flüge im Rahmen von Open-Skies-Aufklärung ausgestattet. Aus dem Bericht des BMVg ergibt sich, daß die Open-Skies-Sensoren durch spezielle Abdeckungen von außen verschlossen und verplombt waren, so daß sie während des Fluges nicht genutzt werden konnten. Dies sei bei der Übermittlung des Flugplanes auch allen durch die Flugroute betroffenen Staaten mitgeteilt worden; nur bei der Meldung an Namibia wurde der Hinweis auf die Deaktivierung der Open-Skies-Fähigkeiten versehentlich nicht angegeben.

An Bord der verunglückten Maschine befand sich der Flugzeugtechniker U. K. U. K. war Mitarbeiter der Elbe-Flugzeugwerke in Dresden, ein Betrieb des Luftfahrtkonzernes DASA. Die fragliche Tupolev TU-154M wurde in den Anlagen der Elbe-Flugzeugwerke mit dem militärischen Aufklärungssystem „Open-Skies-Sensorik“ ausgestattet. Der ebenfalls tödlich Verunglückte arbeitete als Spezialist in der Abteilung, die für das militärische Aufklärungssystem der Tupolev TU-154M zuständig ist und die Anlagen wartet und betreut.

Nach der am 22. September 1997 erfolgten Unterrichtung des Parlaments durch das BMVg ergeben sich die nachfolgenden Fragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Flugplanung

1. Warum wurde die Entscheidung, die Tupolev TU-154M für diesen Flug einzusetzen, einen Monat vor Genehmigung des Lufttransportbefehls erteilt?
2. Welche Gründe lagen dieser Entscheidung zugrunde?
3. Nach welchen Kriterien wurde die Entscheidung getroffen?
4. Werden die Flugpläne (z. B. für die Einhaltung der notwendigen Nacht- und Langflugstrecken) im voraus für einen längeren, feststehenden Zeitraum ausgearbeitet?
5. Hätten die Piloten, die die Tupolev TU-154M am 13. September 1997 geflogen haben, auch auf einem Flugzeug anderen Typs und auf einer anderen Flugroute die notwendigen Flugstunden absolvieren können?

Aus welcher Vorschrift ergibt sich, daß die – flugerfahrenen – Piloten die Long-distance- und Night-flight-Übungen nur auf der Tupolev TU-154M absolvieren konnten?

6. Wird bei der Festlegung der Flugpläne unterschieden zwischen Long-distance-Flights und Nachtflügen?
7. Auf wie vielen Flügen wurden die Piloten aus welchen Gründen im afrikanischen Raum eingesetzt?
Wurde dabei ebenfalls die Tupolev TU-154M eingesetzt, und wenn ja, warum?
Wurde dabei ein anderer Flugzeugtyp der Flugbereitschaft BMVg eingesetzt, und wenn ja, welcher und mit welcher Begründung?
Waren ggf. die Maschinen dieser Flüge mit TCAS und/oder Black-Box ausgestattet?
8. Wer entschied zu welchem Zeitpunkt, daß der flugerfahrene Kommandant E. diesen Flug absolvieren soll, und warum wurde er dann nur als Kopilot eingesetzt?
9. Wie viele Flüge wurden seit 1995 (bitte pro Jahr aufschlüsseln) und aus welchem Grunde mit
 - a) einer Tupolev TU-154M,
 - b) einem Airbus,
 - c) einem anderen Flugzeug der Flugbereitschaft BMVg durchgeführt?
10. Werden die Flugpläne nur an die zivilen Bodenüberwachungsstellen weitergeleitet und die jeweiligen Flughäfen informiert oder auch andere Stellen?
Wenn ja, welche?
11. Wird bei Einsatz der Flugbereitschaft der Luftwaffe, und insbesondere bei Übungsflügen jedweder Art, das jeweilige Verteidigungsministerium der betroffenen Staaten über Flugroute, Flugzeit und Flugzweck informiert, und wenn ja, auf welche Weise und wie lange vor dem Flug?
12. Auf welche Weise ist die permanente Kommunikation zwischen den zuständigen Bundeswehrstellen und den jeweiligen informierten Stellen in Überflugländern gesichert, und hat es in der Vergangenheit bereits Kommunikationsprobleme zwischen den Bundeswehr- und den informierten Stellen gegeben?
Wenn ja, welche Ursachen hatten diese Störungen, und durch welche Maßnahmen hat die Bundeswehr versucht, die Probleme zu beheben?
13. Waren die Verteidigungsministerien Angolas, Namibias und/oder Südafrikas über den Flug am 13. September 1997 informiert?
14. Werden für die geplanten Zwischenlandungen sowie am Zielort besondere Sicherheitsvorkehrungen getroffen, und wenn ja, in welcher Form?

15. Welche Konsequenzen ergeben sich aus dem Verlust der Tupolev TU-154M für die deutsche Open-Skies-Unterstützung?
16. Werden die Mittel, die ursprünglich für die technische Nachrüstung der Tupolev TU-154M eingeplant waren, umgewidmet, um ein anderes Flugzeug für die Open-Skies-Überwachung auszubauen?
17. Aus welchem Grunde hält das BMVg eine zweite, nicht flugbereite Tupolev TU-154M im Bestand, und welche Kosten sind bisher durch die Stillstandswartung entstanden?

II. Einsatz der Tupolev TU-154M am 13. September 1997

18. Warum wurde für den Flug die einzige Maschine der Luftwaffe, die zu Open-Skies-Flügen ausgerüstet ist, eingesetzt?
19. Hätten zum Zeitpunkt des Fluges nach Südafrika andere Flugzeuge der Flugbereitschaft BMVg bereitgestanden?
Wenn ja, welche, und warum hat man sie nicht benutzt?
20. Wären diese anderen Maschinen mit TCAS ausgestattet gewesen?
21. Warum wurde für den Flug angesichts der bekannten Schwächen in der Überwachung des Luftraumes auf der gewählten Strecke nicht eine Maschine mit TCAS eingesetzt?
22. Aufgrund welcher Tatsachen kommt der Bundesminister der Verteidigung zu der Erkenntnis, man habe die Route über See gewählt, weil diese sicherer sei als die über Land?
23. Für wann (Datum/Uhrzeit) war der Rückflug der Tupolev TU-154M geplant?
Existiert für diesen Rückflug ein Flugplan?
Welche Flugroute war für diesen Flug vorgesehen, und wann wurden die vom Rückflug betroffenen Staaten in welcher Form informiert?
Welche Maschine sollte mit welcher Besatzung das Sportteam der Marine abholen?
24. Welche Kosten wären für die beiden Flüge – hin und zurück – bei normalem Verlauf entstanden?
25. Welche Kosten wären bei Nutzung der Flugroute über Land entstanden?
26. Welche Kosten wären bei Nutzung einer zivilen Fluggesellschaft durch die zwölf Marineangehörigen entstanden?

III. Sicherheitsvorkehrungen

27. Warum wurde parallel mit der technischen Spezialausrüstung für die Open-Skies-Aufklärung auf die Ausstattung mit einer Black-Box sowie mit TCAS verzichtet?

28. Warum sollte das Gerät nur mit TCAS und nicht auch mit einer Black-Box ausgestattet werden?
29. Gibt es durch die aktuelle Haushaltsplanung im Einzelplan 14 und der Beschaffungsabsicht für den Eurofighter einen Verdrängungseffekt, der dazu führte, daß die Ausrüstung der Maschinen der Flugbereitschaft BMVG mit Black-Box und TCAS verschoben und damit die Sicherheit der in Betrieb befindlichen Flugzeuge der Luftwaffe zwar dem internationalen militärischen Standard, nicht aber den real gebotenen Sicherheitsanforderungen entsprechen?
30. Wird bei Flugzeugen der Luftwaffe und/oder der Marine mit Aufklärungsfunktion auf den Einbau einer Black-Box verzichtet, um im Falle des Absturzes über gegnerischem Gebiet bestimmte Daten nicht dem „Gegner“ zu überlassen?
31. Wurden aufgrund des Sicherheitsrisikos besondere – verschärfte – Vorschriften (Meldepflicht u. a.) erlassen?
Wenn nein, warum nicht?
34. Gelten für solche Flüge besondere Anweisungen für die Flugbereitschaft der Luftwaffe, um den Verlauf des geplanten Fluges intensiver als bei Flügen über europäischem Raum zu verfolgen?
Wenn nein, warum nicht?

35. Welche Meldevorschriften gibt es, und was beinhalten sie konkret?

IV. Flugroute und Unglücksverlauf

36. Wird die Flugroute, die den entsprechenden Bodenkontrollstellen mitgeteilt wird, vom Lufttransportgeschwader in Münster oder von der Flugbereitschaft BMVG ausgearbeitet?
Wer ist verantwortlich für die Überprüfung der ausgearbeiteten Flugroute, bevor diese weitergeleitet wird?
37. Aus welchen Gründen sah der schriftliche Flugplan der Tupolev TU-154M für den Streckenabschnitt Niamey–Windhuk zunächst die Reiseflughöhe 35 000 Fuß, ab dem Meldepunkt EMTAL südlich Accra die Flughöhe 39 000 Fuß vor, obwohl die Maschine nach den internationalen Vorschriften in einer Höhe von 35 000 Fuß auf dieser Strecke gar nicht hätte fliegen dürfen?
38. Aufgrund welcher Erkenntnisse sollen Piloten während des Fluges in letzter Eigenverantwortung die Flughöhe ändern, obwohl sie über einen längeren Zeitraum ohne Funkkontakt zu Bodenstationen fliegen müssen und nicht mit TCAS ausgerüstet sind?
39. Ist die Einhaltung des schriftlichen Flugplans durch die Besatzung der Maschine Ursache für den Frontalzusammenstoß mit dem amerikanischen C-141 Starlifter, der, den Vorschriften entsprechend, in einer Höhe von 35 000 Fuß flog?

40. Wie ist es zu erklären, daß beide Maschinen (laut Aussagen des amerikanischen Verteidigungsministeriums) auf unterschiedlichen Frequenzen funkten, und aufgrund welcher Informationen kommt das US-Verteidigungsministerium nach Einschätzung der Bundesregierung zu dieser Erkenntnis?
41. Wann und zwischen welchen Stellen des BMVg und des amerikanischen Verteidigungsministeriums fanden die ersten Kontakte nach dem Vermissen der Maschine statt?
42. Entsprechend der Angaben des BMVg gelang es über mindestens zehn Stunden nicht, mit den Flugsicherungsstellen in Windhuk Kontakt aufzunehmen. Wie ist dies zu erklären?
- In welchem Abstand, in welcher Form und mit welchen Mitteln wurde versucht, Kontakt zu Windhuk herzustellen?
43. Warum wurde bisher darauf verzichtet, vor Abflug eine Bestätigung (Überfluggenehmigung, Lande- und Startzeit) zu erhalten?
44. Werden die Verfahrens- und Kontrollbestimmungen aufgrund des tragischen Zusammenpralls der beiden Maschinen überprüft und geändert?
- Wenn ja, in welchen Bereichen?
45. Welche Antwort wurde um 19.48 Uhr MEZ auf die Anfrage des zuständigen Lufthansa-Service-Büros durch die Flugbereitschaft BMVg gegeben?
- Was wurde in dem Zeitraum zwischen 18.53 Uhr und 21.31 Uhr, als die zweite Anfrage aus Kapstadt bei der Flugbereitschaft BMVg eintraf, unternommen, um die aktuelle Flugroute der Maschine zu fixieren?
46. Was bedeutet die Formulierung „die Besatzungen seien bei Langstreckenflügen gehalten, die Landung über Funk an das Lufttransportkommando Münster zu melden“?
- Was sagt der Begriff „gehalten“ in diesem Zusammenhang aus, angesichts der Kenntnisse über die Probleme beim Überflug des fraglichen Luftraumes?
- Welche konkreten Verhaltensweisen ergeben sich daraus für die jeweilige Besatzung?
- Hat das Unglück zur Folge, daß die Bestimmungen konkretisiert werden und – bei Nichteinhaltung einer dann eingeführten Meldepflicht – eine Kontaktaufnahme durch die Flugbereitschaft BMVg zu erfolgen hat?

V. Militärische Zusammenarbeit mit Südafrika

47. Welche Erkenntnisse lassen das BMVg zu dem Schluß kommen, daß der an Bord befindliche Spezialist, ein Flugzeugtechniker, nicht zur Bedienung der Open-Skies-Instrumente in der Lage war?
48. Wie ist zu erklären, daß bei der Meldung an Namibia der Hinweis auf die Deaktivierung der Open-Skies-Fähigkeiten der Tupolev TU-154M nicht angegeben wurde?

Wurde für jedes der betroffenen Länder eine individuelle Mitteilung geschrieben?

Wird in der Regel ein Standardtext an die unterschiedlichen Empfänger weitergeleitet?

Wenn ja, warum wurde in der Vorbereitungsphase dieses Fluges von der Praxis abgewichen?

Wann wurde die Verplombung für welchen Zeitraum vorgenommen?

Wurde die Verplombung im Elbe-Flugzeugwerk vorgenommen, und wenn ja, durch wen?

49. Seit wann und auf welchen Gebieten besteht eine militärische Zusammenarbeit zwischen dem deutschen und südafrikanischen Verteidigungsministerium?
50. Welche Verträge/Abkommen wurden wann unterzeichnet im Hinblick auf Ausbildung und/oder Ausstattung der südafrikanischen Armee?
51. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung auf der Rüstungskonferenz MECON 97 in Hamburg vom 26. bis 29. August 1997, die mit Unterstützung des BMVg durchgeführt wurde, Verträge über Rüstungslieferungen nach Südafrika abgeschlossen, und wenn ja, welcher Art?
52. Wurden im Rahmen des jüngsten Besuches des südafrikanischen Verteidigungsministers in Bonn weitergehende Absprachen getroffen, und wenn ja, welcher Art?
53. Trifft es zu, daß der südafrikanische Verteidigungsminister während seines Aufenthaltes in Deutschland einen Flug an Bord der Tupolev TU-154M absolvierte, und wenn ja, aus welchem Grunde?
55. Trifft es zu, daß der südafrikanische Rüstungsstaatssekretär ebenfalls einen Flug mit der Tupolev TU-154M absolvierte, und wenn ja, aus welchem Grunde?
55. Wann haben diese Flüge auf welcher Flugroute und mit welcher Besatzung stattgefunden?
War bei diesen Flügen der später verunglückte Flugzeugtechniker U. K. an Bord?
56. Trifft es zu, daß Südafrika Interesse an der für militärische Aufklärung dienenden Open-Skies-Sensorik Interesse gezeigt hat, und wenn ja, welche Haltung nimmt die Bundesregierung dazu ein?
57. Trifft es zu, daß der südafrikanische Rüstungskonzern DENEL bereits mehrmals Interesse an der deutschen Aufklärungstechnik der DASA bekundet hat?
58. Hat die südafrikanische Seite Interesse an der Ausstattung der Tupolev TU-154M mit dem Satellitennavigationssystem und/oder dem Laser-Höhenmesser bekundet?
59. Kann die Bundesregierung ausschließen, daß im Rahmen von Long-distance-flight-Übungen, wie dem Flug am 13. Sep-

tember 1997, aber auch anderen davor, Rüstungsgüter in diese oder eine andere Region transportiert wurden?

60. Gab es auf seiten der südafrikanischen Partner irgendwann den Wunsch oder die Anfrage, ob unter Aufschaltung des Open-Skies-Instrumentariums Luftaufnahmen bestimmter Regionen durch die Luftwaffe angefertigt werden können?

Wenn nein, wurden Aufnahmen für die südafrikanische Armee oder für den eigenen Bedarf bei dem Flug am 13. September 1997 oder zuvor aufgenommen?

61. Gibt es Vereinbarungen mit dem südafrikanischen und/oder namibischen Verteidigungsministerium im Hinblick auf die Überlassung von Überschuß- und/oder Neumaterial?

Wenn ja, in welchem Umfang?

62. Welche Unterstützungsleistungen finanzieller, materieller oder personeller Art durch das BMVg erhält die deutsche Industrie bei der Beschaffung von Rüstungsaufträgen?

Bonn, den 6. Oktober 1997

Angelika Beer

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion