

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Angelika Beer und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
— Drucksache 13/8746 —

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 Luft-hansa-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 Besatzungsmitglieder 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.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 10. November 1997 übermittelt.

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

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.

1. Flugplanung

1. Warum wurde die Entscheidung, die Tupolev TU-154M für diesen Flug einzusetzen, einen Monat vor Genehmigung des Lufttransportbefehls erteilt?

Siehe Erster Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) vom 21. September 1997 an den Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages zum Absturz der Tupolev TU-154M der Flugbereitschaft BMVg am 13. September 1997, Seite 2 und 3 (nachfolgend Erster Bericht).

2. Welche Gründe lagen dieser Entscheidung zugrunde?

Siehe Erster Bericht – Seite 3 und 4.

3. Nach welchen Kriterien wurde die Entscheidung getroffen?

Siehe Erster Bericht – Seite 3 und 4.

4. Werden die Flugpläne (z.B. für die Einhaltung der notwendigen Nacht- und Langflugstrecken) im voraus für einen längeren, feststehenden Zeitraum ausgearbeitet?

Flugpläne zur Erfüllung von Forderungen des Jahresausbildungsprogramms werden nicht langfristig erarbeitet. Sofern Einsatzaufträge (z. B. für Open Skies) die Erfüllung von Forderungen des Ausbildungsprogramms ermöglichen, werden diese hierfür genutzt. Die Einteilung der Besatzung erfolgt mit dem Flugauftrag.

Der Einsatzoffizier der Staffel entscheidet nach Erfüllungsstand des Ausbildungsprogramms für jedes Besatzungsmitglied, ob

Ausbildungsflüge notwendig sind. Ausbildungsforderungen nach Langstreckenflügen werden mit Lufttransportbefehlen verbunden.

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?

Die Besatzung war nur für die Tupolev TU-154M lizenziert. Der Flug war daher auf diesem Muster durchzuführen. Dies ist in der ZDv 19/11 „Zulassungsordnung für Führer von Luftfahrzeugen der Bundeswehr“ und der ZDv 19/12 „Zulassungsordnung für Luftfahrzeugbesatzungsangehörige“ festgelegt.

Folgende Flugstunden sind von der Besatzung als Minimum nachzuweisen (bei den Flugstundenforderungen wird nicht zwischen Kommandant, 1. Offizier etc. unterschieden):

Allgemeine Fluglizenz: 70 Std./Jahr
(Unterbrechungen werden dabei nicht berücksichtigt.)

Allgemeines fliegerisches Jahresprogramm
für Tupolev TU-154M: 150 Std./Jahr
davon in der Nachtzeit: 20 Std./Jahr

Bei Flugpausen von mehr als sechs Wochen ist eine fliegerische Wiederauffrischung erforderlich. Die Luftwaffenführung strebt generell an, einen über diese Minимальforderungen (150 Stunden pro Jahr) hinausgehenden Ausbildungsstand zu erreichen.

6. Wird bei der Festlegung der Flugpläne unterschieden zwischen Long-distance-Flights und Nachtflügen?

Nein. Die im Jahresausbildungsprogramm geforderten Ausbildungsanteile lassen sich jedoch kombinieren. So ist es bei einem Flug möglich, Langstreckennavigation und Nachtflug zusammenzufassen.

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?

Siehe Erster Bericht – Anlage 2.

Aufgrund der Lizenzen der Besatzung wurden die Flüge sämtlich auf der Tupolev TU-154M durchgeführt.

8. Wer entschied zu welchem Zeitpunkt, daß der flugerfahrene Kommandant E. diesen Flug absolvieren soll, und warum wurde er dann nur als Kopilot eingesetzt?

Die Einteilung der Besatzung und des Kommandanten für den Flug erfolgte mit Erteilung des Flugauftrags durch den zuständigen Einsatzoffizier der Flugbereitschaft BMVg. Aufgrund der konkreten Ausbildungserfordernisse dieser Besatzung nahm der Kommandant die Funktion des Kopiloten wahr.

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?

Derartige Statistiken über einzelne Flüge werden nicht geführt.

10. Werden die Flugpläne nur an die zivilen Bodenüberwachungsstellen weitergeleitet und die jeweiligen Flughäfen informiert oder auch andere Stellen?
Wenn ja, welche?

Siehe Erster Bericht – Seite 11.

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?

Für jeden Überflug eines anderen Staates ist – gemäß international abgestimmten Regelungen – eine durch den jeweiligen Staat erteilte Genehmigung (sog. Diplo-Clearance) erforderlich. Vor jedem Einsatz der Luftwaffe bzw. der Flugbereitschaft des BMVg werden die für die Genehmigung zuständigen ausländischen Dienststellen durch die jeweilige Deutsche Botschaft über die geplante Flugroute, den Zeitraum und den Flugzweck informiert. Die Anmeldefrist liegt je nach nationaler Regelung des zu überfliegenden Staates zwischen einem und 21 Tagen.

Siehe auch Erster Bericht – Seite 9 und 10.

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?

Bis zum Zeitpunkt des Unfalls lagen keine Erfahrungen vor, daß Flugpläne über das internationale Flugsicherungs-Fernschreibnetz die zuständigen Flugsicherungsstellen nicht erreichen.

Nachdem inzwischen konkrete Kenntnisse darüber vorhanden sind, wie wenig zuverlässig die Übermittlung von Flugplänen im südlichen Teil Afrikas ist, erarbeitet das BMVg konkrete Verfahrensweisen um sicherzustellen, daß bei den zuständigen Flugsicherungsstellen ein gültiger Flugplan vorliegt. Hierzu werden u. a. zusätzliche Kommunikationsmittel beschafft und teilweise auch unkonventionelle Wege und Verfahren vorgesehen. Eine über die Übermittlung von Flugplänen hinausgehende Notwendigkeit einer „permanenten Kommunikation“ zwischen Bundeswehrdienststellen und informierten Stellen in Überflugländern besteht nicht.

13. Waren die Verteidigungsministerien Angolas, Namibias und/oder Südafrikas über den Flug am 13. September 1997 informiert?

Siehe Erster Bericht – Seite 9 und 10. Weitere Erkenntnisse liegen nicht vor.

14. Werden für die geplanten Zwischenlandungen sowie am Zielort besondere Sicherheitsvorkehrungen getroffen, und wenn ja, in welcher Form?

Die Absicherung von Luftfahrzeugen des Lufttransportkommandos bei Aufenthalt auf fremden Flugplätzen ist in einem Grundsatzbefehl des Lufttransportkommandos festgelegt. Im konkreten Fall waren für die Tupolev TU-154M keine zusätzlichen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, da das Flugzeug keine sicherheitsrelevanten Bauteile enthielt.

15. Welche Konsequenzen ergeben sich aus dem Verlust der Tupolev TU-154M für die deutsche Open-Skies-Unterstützung?

Nach dem Absturz der Tupolev TU-154M verfügt die Bundesrepublik Deutschland über keine Fähigkeiten zur Durchführung von aktiven „Open-Skies Missionen“ mit eigenen Mitteln.

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?

Das weitere Vorgehen im Vorhaben „OPEN SKIES“ wird derzeit im BMVg geprüft. Eine Entscheidung und damit auch eine Weiterverwendung bzw. Planung der diesbezüglichen Finanzmittel ist noch nicht getroffen.

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?

Das zweite Luftfahrzeug Tupolev TU-154M befindet sich nach Reparatur eines Rollschadens bei den Elbe-Flugzeugwerken in Dresden in Stillstandswartung. Dieses Flugzeug stand zur Verfügung, um bei länger dauerndem Ausfall der vorhandenen Tupolev TU-154M in Betrieb genommen werden zu können. Für einen solchen Fall war eine kritische Einzelprüfung seitens des Inspektors der Luftwaffe angeordnet worden.

Vor Billigung einer möglichen Inbetriebnahme während der Umrüstphase „Open-Skies-Reales Konzept“ war eine weitere Prüfung von Alternativen zum Lizenzerhalt der Besatzungen angeordnet. Diese Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

Für die Stillstandswartung sind seit Außerbetriebsetzung am 19. Dezember 1996 Kosten in Höhe von 218 167 DM 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?

Siehe Erster Bericht – Seite 3.

19. Hätten zum Zeitpunkt des Fluges nach Südafrika andere Flugzeuge der Flugbereitschaft BMVg bereitgestanden?
Wenn ja, welche, und warum hat man sie nicht benutzt?

Nein. Aufgrund anderer Lufttransporteinsätze und des technischen Einsatzstatus, insbesondere aber wegen der Nichtverfügbarkeit von Besatzungen, konnte kein anderes Luftfahrzeug eingesetzt werden.

20. Wären diese anderen Maschinen mit TCAS ausgestattet gewesen?

Nur die Airbus A-310 der Luftwaffe sind gegenwärtig mit Kollisionswarngeräten ausgestattet.

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?

Siehe Erster Bericht – Seite 3 und 4.

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?

Die im afrikanischen Luftraum grundsätzlich vorhandenen Mängel sind aufgrund jahrelanger Erfahrung der Lufttransportverbände bekannt, die bei einer Vielzahl von Flügen zur Versorgung der deutschen Dienststellen im Ausland, bei humanitären Einsätzen und nicht zuletzt beim Transport von Persönlichkeiten des politisch-parlamentarischen Bereiches erlangt wurde. Die Verhältnisse im Bereich der geflogenen Seestrecke unterscheiden sich von denen im Luftraum über dem Kontinent vor allem durch die geringe Anzahl der zu überfliegenden Länder und den damit einhergehenden geringeren Koordinationsbedarf beim Durchfliegen und Wechseln von Lufträumen (Flight Information Region – FIR).

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?

Der Rückflug war für den 14. September 1997, 22.10 Uhr Ortszeit, grundsätzlich auf der gleichen Route wie der Hinflug geplant; die Überfluggenehmigungen (Diplo-Clearances) hierfür waren zusammen mit denjenigen für den Hinflug eingeholt worden. Flugpläne für den Rückflug waren erst in Kapstadt erstellt/aufgegeben worden. Die Marinesoldaten sollten von der Tupolev TU-154M wieder abgeholt werden; hierfür wären teilweise dieselben Besatzungsmitglieder eingeteilt worden.

24. Welche Kosten wären für die beiden Flüge – hin und zurück – bei normalem Verlauf entstanden?

Die direkten Flugstundenkosten (Gesamtflugzeit 25:40 Stunden) wären ohnehin entstanden, da sie zur Erfüllung der Ausbildungserfordernisse der Besatzung auch ohne den Transportauftrag der Marine notwendig waren. Zusätzlich wären für Abfertigungsgebühren sowie Tagegelder und Übernachtungskosten der zehn Besatzungsmitglieder Kosten in Höhe von ca. 22 500 DM entstanden.

25. Welche Kosten wären bei Nutzung der Flugroute über Land entstanden?

Bei einem Flug über Land hätte sich die Gesamtflugzeit um ein bis eineinhalb Stunden verringert. Bei den unter Frage 24 genannten Kosten hätte sich keine Reduzierung ergeben.

26. Welche Kosten wären bei Nutzung einer zivilen Fluggesellschaft durch die zwölf Marineangehörigen entstanden?

Bei Nutzung einer zivilen Fluggesellschaft wären Kosten von ca. 27 600 DM 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?

Siehe Erster Bericht – Seite 5, 6 und 7.

28. Warum sollte das Gerät nur mit TCAS und nicht auch mit einer Black-Box ausgestattet werden?

Siehe Erster Bericht – Seite 5, 6 und 7.

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?

Die Ausrüstung der Flugzeuge der Flugbereitschaft hat nie im Zusammenhang mit der Beschaffungsabsicht Eurofighter gestanden. Die Flugzeuge Airbus A-310, Boeing B-707, CL-601 Challenger und Tupolev TU-154M sind mit Flugdatenschreibern ausgestattet.

Die Flugzeuge Airbus A-310 sind mit einem Kollisionswarngerät ausgerüstet. Für die Tupolev TU-154M und die CL-601 Challenger bestanden bereits vor dem Unfall konkrete Planungen für die Ausstattung mit einem Kollisionswarngerät (Tupolev TU-154M: während Umrüstung „Open-Skies-Reales Konzept“, CL-601 Challenger: 1998 bis 2000).

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?

Nein. Die Flugzeuge der Luftwaffe mit Aufklärungsaufgaben sind die Aufklärungs- und ECR-Tornados. Beide Versionen verfügen über ein Flugdatenaufzeichnungsgerät. Die bei der Marine eingesetzte Breguet Atlantique verfügt über ein Sprachaufzeichnungsgerät. Die Tupolev TU-154M hatte keine Aufklärungs-, sondern Verifikationsaufgaben im Rahmen bestehender Abrüstungs- und Rüstungskontrollverträge.

31. Wurden aufgrund des Sicherheitsrisikos besondere – verschärfte – Vorschriften (Meldepflicht u. a.) erlassen?
Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu den Fragen 12 und 32.

32. 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?

Nein. Eine Notwendigkeit einer intensiveren Flugwegverfolgung als im europäischen Raum wurde vor dem Hintergrund der Erfahrungen nicht gesehen (s. Antwort zu den Fragen 12 und 22).

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

Siehe Zweiter Bericht des Bundesministeriums der Verteidigung vom 6. Oktober 1997 an den Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages zum Absturz der Tupolev TU-154M der Flugbereitschaft BMVg am 13. September 1997, Seite 7, 8 und 9 (nachfolgend Zweiter Bericht).

IV. Flugroute und Unglücksverlauf

34. 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?

Das in Münster stationierte Lufttransportkommando erstellt die Lufttransportbefehle. Die Flugplanung wird durch die im Flugauftrag bestimmte Besatzung durchgeführt. Verantwortlich für die Überprüfung der Flugroute ist der durch den Einsatzbefehl benannte Luftfahrzeugführer.

35. 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?

Siehe Erster Bericht – Seite 14.

36. 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?

Nach den Vorgaben des ICAO Annex 11, Attachment C, Ziffer 3.1, soll die Reiseflughöhe innerhalb festgelegter Gebiete nicht geändert werden, es sei denn, der Flugzeugführer hält es für notwendig zur Vermeidung von Konflikten, aus Wetter- oder aus anderen operativen Gründen.

37. 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?

Wird derzeit im Rahmen der Flugunfalluntersuchung untersucht.

38. 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?

Wird derzeit im Rahmen der Flugunfalluntersuchung überprüft.

Siehe Zweiter Bericht – Seite 9 bis 11 und Anlage 4.

39. Wann und zwischen welchen Stellen des BMVg und des amerikanischen Verteidigungsministeriums fanden die ersten Kontakte nach dem Vermissten der Maschine statt?

Siehe Erster Bericht – Seite 22 und 23.

40. 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?

Siehe Erster Bericht – Seite 23. Weitere Erkenntnisse liegen nicht vor.

41. Warum wurde bisher darauf verzichtet, vor Abflug eine Bestätigung (Überfluggenehmigung, Lande- und Startzeit) zu erhalten?

Siehe Erster Bericht – Seite 9, 10, 11 und 12.

42. Werden die Verfahrens- und Kontrollbestimmungen aufgrund des tragischen Zusammenpralls der beiden Maschinen überprüft und geändert?
Wenn ja, in welchen Bereichen?

Die Luftwaffe untersucht Möglichkeiten zur Verbesserung der Führung von Luftfahrzeugen des Lufttransportkommandos. Diese Untersuchung umfaßt die Bereiche Flugplanübermittlung, Start- und Landemeldung sowie Unterwegsmeldungen.

43. 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?

Um 19.33 Uhr MESZ hat das Büro Lufthansa-Service Station Kapstadt bei dem Gefechtsstand der Flugbereitschaft BMVg angefragt, ob der Flugplan der Tupolev TU-154M eingehalten wird, bzw. ob eine geschätzte Landezeit für Windhuk vorliegt. Um 19.48 Uhr MESZ hat die Flugbereitschaft BMVg auf diese Anfrage die erforderlichen Zeiten gemäß Flugplan nach Kapstadt übermittelt.

Kapstadt war Zielflughafen für die Tupolev TU-154M. Dort sollten gemäß schriftlicher Anfrage der Flugbereitschaft BMVg vom 4. September 1997 Serviceleistungen für Besatzung und Maschine bereitgestellt werden. Die Flugbereitschaft BMVg hat die Anfrage der Lufthansa-Service Station Kapstadt als eine zeitliche Aktualisierung der geforderten Serviceleistung gewertet. Infolgedessen wurden zunächst bis zur wiederholten Anfrage aus Kapstadt um 21.31 Uhr MESZ keine weiteren Maßnahmen getroffen (s. Erster Bericht Seite 16).

44. 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?

Da Landemeldungen über Kurzwellenfunk aufgrund der besonderen Ausbreitungsbedingungen und der Störanfälligkeit von Kurzwellen nicht zu jeder Tageszeit und von jedem Ort möglich sind, konnten sie bisher nicht absolut gefordert werden. Die Besatzung war bisher nicht angewiesen, bei Störung der Kurzwellenverbindung besondere Maßnahmen zu ergreifen. Als Folge des Unfalls werden derzeit mobile SATCOM-Anlagen beschafft, mit denen u. a. auch Landemeldungen im Falle von Kurzwellenstörungen durchgegeben werden können. Zusätzlich wird der Einbau von SATCOM-Anlagen und Positionsmeldesystemen in alle Transportflugzeuge geprüft.

V. Militärische Zusammenarbeit mit Südafrika

45. 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?

Dem BMVg liegt eine schriftliche Bestätigung der Elbe-Flugzeugwerke über die fachliche Qualifikation des Mitarbeiters vor. Hierin wird bestätigt, daß er Mechaniker für Flugwerk und Trieb-

werk der Klasse A war. Seine ausschließliche Aufgabe war die Unterstützung der Besatzung am Boden. Er war in die Bedienung der Missions- und Zusatzausrüstung nicht eingewiesen und nicht in der Lage, diese im Flug oder am Boden in Betrieb zu nehmen.

46. 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?

Siehe Erster Bericht – Seite 9 und 10.

Die Sensoröffnungen wurden am 12. September 1997 durch einen Techniker der Elbe-Flugzeugwerke verschlossen und verplombt; die korrekte Durchführung dieser Arbeit wurde durch einen weiteren Mitarbeiter der Elbe-Flugzeugwerke kontrolliert und bestätigt. Vor dem Abflug nach Kapstadt am 13. September 1997 wurde die Verplombung erneut überprüft und deren ordnungsgemäßer Sitz bestätigt. Entsprechende Erklärungen von Mitarbeitern der Elbe-Flugzeugwerke liegen vor.

Da die Abdeckungen von außen angebracht werden, ist ein Entfernen während des Fluges nicht möglich.

47. Seit wann und auf welchen Gebieten besteht eine militärische Zusammenarbeit zwischen dem deutschen und südafrikanischen Verteidigungsministerium?

Aufgrund der politischen Gegebenheiten des Apartheidregimes waren die deutsch-südafrikanischen Beziehungen zwischen 1986 und 1994 unterbrochen. Im Februar 1994 wurden die militärpolitischen Beziehungen wieder aufgenommen. Am 4. Oktober 1996 unterzeichneten Staatssekretär Gunnar Simon und der südafrikanische Verteidigungsminister ein Abkommen über „Zusammenarbeit im Verteidigungsbereich“.

Am 7. November 1996 unterzeichneten Bundesminister Dr. Klaus Kinkel und Vizepräsident Mbeki eine Absichtserklärung zur Einsetzung einer bilateralen deutsch-südafrikanischen Kommission; diese Kommission wird eine Reihe von Unterausschüssen haben, u. a. den Ausschuß „Verteidigungsfragen“. Die erste Sitzung der Kommission fand am 1. Oktober 1997 statt.

Beim Besuch von Bundesminister Volker Rühe im Februar 1997 wurden Expertengespräche zur Ausbildung im Bereich friedenserhaltender Maßnahmen und zur Berufsförderung/Berufsausbildung sowie eine intensivere Nutzung der Ausbildungsbeziehungen vereinbart.

Ausbildungsbeziehungen:

- Seminar „Streitkräfte in der Demokratie“ für eine südafrikanische Delegation (Politiker und Militärs) am Zentrum Innere Führung (Oktober 1995).
- Für 1996 wurde Südafrika ein Lehrgangsplatz an der Führungsakademie der Bundeswehr (FüAkBw) – Generalstabsausbildung für Ausländer – angeboten, aber nicht wahrgenommen.
- Für 1997 sind drei Ausbildungsmaßnahmen geplant; ab 1998 werden jährlich 18 Vorhaben angeboten.
- Für 1998 hat Südafrika eine Lehrgangsteilnahme am SANDF-Defence College, Pretoria, für den zukünftigen deutschen Verteidigungsattaché offeriert; dieses Angebot wird wahrgenommen werden.

Im Zeitraum Oktober bis Dezember 1996 fanden zwei Schiffsbesuche (Fregattenverband und Segelschulschiff „Gorch Fock“) in Südafrika statt.

Im Rahmen der gemischten deutsch-südafrikanischen Kommission wurden am 1. Oktober 1997 für ein Jahresprogramm „Bilaterale Zusammenarbeit“ folgende Felder der Zusammenarbeit festgelegt:

- Teilnahme an deutschen Peace-Keeping-Lehrgängen, Erfahrungsaustausch über das deutsche System „Vorbereitung auf Peace-Keeping-Einsätze“;
- Ausbildung der südafrikanischen Ausbilder,
 - für 1998 ein Platz an der FüAkBw reserviert,
 - weitere 18 Plätze Ausbildungshilfe für 1998 angeboten;
- Marine-Stabsgespräche;
- Informationsaustausch über die sicherheitspolitische Lage in der jeweiligen Region;
- Erfahrungsaustausch zur Personalführung, dabei auch über Integration Ex-NVA-Angehöriger angesichts der besonderen Herausforderungen Südafrikas bei der Neustrukturierung der Streitkräfte;
- Weitergabe der Erfahrung zum Aufbau eines Berufsförderungsdienstes und zur Förderung zivilberuflicher Qualifikationen von Soldaten;
- Zusammenarbeit Sanitätsdienst,
 - Zusammenarbeit mit dem südafrikanischen Schiffahrtsmedizinischen Institut,
 - Austausch infektionsepidemiologischer Daten.

48. Welche Verträge/Abkommen wurden wann unterzeichnet im Hinblick auf Ausbildung und/oder Ausstattung der südafrikanischen Armee?

Der Sachstand ergibt sich aus der Antwort zu Frage 47. Darüber hinausgehende Abkommen bestehen z. Z. nicht.

49. 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?

Nach Kenntnis des BMVg wurden bei der genannten Veranstaltung keine Verträge über die Lieferung von Rüstungsgütern abgeschlossen.

50. Wurden im Rahmen des jüngsten Besuches des südafrikanischen Verteidigungsministers in Bonn weitergehende Absprachen getroffen, und wenn ja, welcher Art?

Beim Besuch des südafrikanischen Verteidigungsministers in Bonn am 9. September 1997 wurde vereinbart, im Rahmen der gemischten deutsch-südafrikanischen Kommission am 1. Oktober 1997 ein Jahresprogramm „Bilaterale Zusammenarbeit“ zu entwickeln.

51. 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?

Nein.

52. Trifft es zu, daß der südafrikanische Rüstungsstaatssekretär ebenfalls einen Flug mit der Tupolev TU-154M absolvierte, und wenn ja, aus welchem Grunde?

Nein.

53. Wann haben diese Flüge auf welcher Flugroute und mit welcher Besatzung stattgefunden?
War bei diesen Flügen der später verunglückte Flugzeugtechniker U. K. an Bord?

Die genannten Flüge haben nicht stattgefunden.

54. Trifft es zu, daß Südafrika Interesse an der für militärische Aufklärung dienender Open-Skies-Sensorik Interesse gezeigt hat, und wenn ja, welche Haltung nimmt die Bundesregierung dazu ein?

Nein.

55. Trifft es zu, daß der südafrikanische Rüstungskonzern DENEL bereits mehrmals Interesse an der deutschen Aufklärungstechnik der DASA bekundet hat?

Dem BMVg liegen Hinweise hierzu nicht vor.

56. Hat die südafrikanische Seite Interesse an der Ausstattung der Tupolev TU-154M mit dem Satellitennavigationssystem und/oder dem Laser-Höhenmesser bekundet?

Nein.

57. Kann die Bundesregierung ausschließen, daß im Rahmen von Long-distance-flight-Übungen, wie dem Flug am 13. September 1997, aber auch anderen davor, Rüstungsgüter in diese oder eine andere Region transportiert wurden?

Ja. Nach der Entscheidung der Bundesregierung vom 28. November 1975 sind Lieferungen von Rüstungsgütern in Länder des südlichen Afrikas nicht genehmigungsfähig. Transporte wurden/ werden insoweit nicht durchgeführt.

58. 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?

Aufnahmen waren weder vorgesehen noch aufgrund des technischen Zustandes (Verplombung) möglich.

59. 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?

Mit der Republik Südafrika gibt es keine Vereinbarungen zur Überlassung von Überschuß- und/oder Neumaterial.

Für Namibia gewährt die Bundesregierung im Rahmen des vom Deutschen Bundestag gebilligten Ausstattungshilfeprogramms ab 1. Januar 1992 eine personelle und technische Unterstützung beim Aufbau der namibischen Streitkräfte. Die Hilfe besteht in der Lieferung von Transportmitteln und der Unterstützung beim Aufbau eines Wartungs- und Instandsetzungskonzeptes (Werkstätten etc.). Im Rahmen dieses Programms kann Überschußmaterial aus Beständen der Bundeswehr an Namibia abgegeben werden.

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

Das BMVg unterstützt in Einzelfällen die Bemühungen der deutschen Industrie um Rüstungsaufträge aus dem Ausland u. a. durch

- möglichst frühzeitige Information über die Ausrüstungsplannungen der Bundeswehr,
- befristete Überlassung von Wehrmaterial an ausländische Streitkräfte zu Erprobungszwecken,
- partiellen Verzicht auf die anteilige Rückzahlung von Entwicklungs- oder anderen Kosten, z. B. vom Bund finanzierter Sonderbetriebsmittel,
- Teilnahme an bzw. Besuch von internationalen Messen und Ausstellungen,
- Beratung vor Ort durch die Verteidigungs- und Wehrtechnischen Attachés.

Dieses Vorgehen liegt sowohl im Eigeninteresse des BMVg, da zusätzliche Aufträge die Stückkosten für das von der Bundeswehr zu beschaffende Wehrmaterial direkt bzw. indirekt senken, als auch im Interesse der Sicherung von Arbeitsplätzen und der Erhaltung wehrtechnischer Mindestkapazitäten.