

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Rezzo Schlauch, Angelika Beer, Winfried Nachtwei und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Tiefflugunfall im Eyachtal

Am 4. August 1997 durchschnitt ein Flugzeug der Bundeswehr bei einer Tiefflugübung eine 110 000 Volt-Leitung über dem Eyachtal bei Neuenbürg (Baden-Württemberg).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie konnte es zu dem Unfall kommen?
2. Welche Tiefflughöhe gilt für das Eyachtal, und in welcher Höhe befand sich die durchgetrennte Hochspannungsleitung?
3. Wie viele Flugzeuge waren an der Flugübung beteiligt, und welche Strecken- bzw. Ausbildungsplanung lag dem Flug zu grunde?
4. Wie häufig kommt es vor, daß Tiefflieger über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Hochspannungsleitungen oder ähnliche Seile oder Leitungen durchtrennen?
5. Merkt ein Pilot bei der hohen Geschwindigkeit eines Düsen-Jet eine solche Kollision?
6. Ist der Verlauf von Hochspannungsleitungen oder vergleichbaren Hindernissen den Piloten der Bundeswehr bekannt?
7. Sind solche Leitungen in Flugplänen und Routen verzeichnet?
8. Sind Hochspannungsleitungen per Augenschein oder mit Hilfe elektronischer Geräte während des Fluges zu bemerken?
9. Wie ist die lange Bearbeitungszeit des Bundesluftwaffenamtes für den Unfallbericht zu begründen bzw. zu rechtfertigen?
10. Wann wird der Unfallbericht des Bundesluftwaffenamtes vor gelegt werden?
11. Auf Grund welcher „neuer Einzelheiten“, die der Luftwaffensprecher laut Pforzheimer Kurier vom 8. April 1998 anführt, mußte der schon fertige Unfallbericht des Bundesluftwaffenamtes überarbeitet und der „Fall völlig neu“ aufgerollt werden?

12. Plant die Bundeswehr rechtliche Schritte gegen die Energieversorgung Schwaben (EVS), die nach Darstellung eines Oberstleutnants des Bundesluftwaffenamtes Porz-Wahn gegenüber dem Pforzheimer Kurier (29. August 1997) möglicherweise versäumt hat, die Leitung kartieren zu lassen?
13. Warum waren die Leitungen nicht durch Warnkugeln oder anders optisch gekennzeichnet?
14. Hat die Bundeswehr Schadenersatzforderungen der EVS beglichen, oder wird sie solche begleichen?
15. Wie hoch ist die Schadenersatzforderung der EVS an die Bundeswehr?
16. Ist bei der Kollision das Tornado-Kampfflugzeug beschädigt worden, und wenn ja, wie?
17. Welche Kosten hat die Behebung des Schadens am Kampfflugzeug verursacht?
18. Wie hat die Flugzeugbesatzung die Kollision mit der Hochspannungsleitung im Eyachtal überstanden?
19. Ist das Flugzeug seit dem Unfall noch einmal eingesetzt worden?
20. Welche Flugerfahrung hatte die Besatzung der Unfallmaschine, und inwieweit liegt dem Unfall ein Fehlverhalten der Tornado-Besatzung zugrunde?
21. Wie viele Flugstunden ist die Tornadobesatzung seit der Kollision im Eyachtal inzwischen wieder geflogen?
22. Gehört das Unterfliegen von Hochspannungsleitungen, Brücken, Seilbahnen oder ähnlichen Einrichtungen unter Piloten der Luftwaffe bzw. der Alliierten zu den besonderen fliegerrischen Herausforderungen, und welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung ggf. über solche Tiefstflugpraktiken in Deutschland?
23. Ist das Eyachtal weiterhin Tiefflugübungsgebiet?

Bonn, den 15. Juni 1998

**Rezzo Schlauch
Angelika Beer
Winfried Nachtwei
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**