

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heidi Lippmann und der Fraktion der PDS

Flugzeugabstürze der Bundeswehr im Ausland und militärische Flugzeugabstürze in der Bundesrepublik Deutschland

Am 30. August 2000 ist eine Tornado-Maschine der deutschen Luftwaffe in der Nähe des Stützpunktes Goose Bay (Kanada) abgestürzt. Die beiden Piloten fanden den Tod. Dieser Unfall steht in einer langen Reihe von Militärflugzeugabstürzen bzw. -unfällen. Damit ist die Frage aufgeworfen, inwieweit im militärischen Flugbetrieb mit einem beträchtlich erhöhten Risikopotential zu rechnen ist. Eine genauere Aufarbeitung dieser Unfallbilanz scheint daher dringlich.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie verteilen sich militärische Flugunfälle in der Bundesrepublik Deutschland und bei der Bundeswehr im Ausland zwischen 1993 und 2000 auf die Flugunfallkategorien I und II (jährliche Anzahl)?
2. Wie viele „gefährliche Luftbegegnungen“ haben sich von 1993 bis 2000 über dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland unter Beteiligung von Militärflugzeugen und -hubschraubern sowie im Ausland unter Beteiligung von Flugzeugen der Bundeswehr (jährlich aufgegliedert) ereignet?
3. Wie viele Militärflugzeuge und -hubschrauber sind in den Jahren 1993 bis 2000 über dem Territorium der Bundesrepublik Deutschland abgestürzt (aufgegliedert nach Unglücksdatum, Ort, Flugmuster, Herkunftsland und Absturzursache)?
4. Wie viele Flugzeuge und Hubschrauber der Bundeswehr sind in den Jahren 1993 bis 2000 im Ausland oder über internationalen Gewässern abgestürzt (aufgegliedert nach Unglücksdatum, Ort/Land, Flugmuster und Absturzursache)?
5. Wie verteilen sich die militärischen Flugzeug- und Hubschrauberabstürze zwischen 1993 und 2000 in der Bundesrepublik Deutschland nach Herkunftsländern jährlich auf die einzelnen Bundesländer?
6. Wie viel Militärpersonal und wie viele Zivilisten kamen bei militärischen Flugzeug- und Hubschrauberabstürzen in der Bundesrepublik Deutschland und der Bundeswehr im Ausland 1993 bis 2000 (bitte Zuordnung nach einzelnen Abstürzen wie in Frage 3) ums Leben?
7. Wie viele Soldaten und wie viele Zivilpersonen wurden bei militärischen Flugzeug- und Hubschrauberabstürzen in der Bundesrepublik Deutschland und bei der Bundesluftwaffe im Ausland von 1993 bis 2000 verletzt, wie

viele davon schwer und/oder mit bleibenden Gesundheitsschäden (Zuordnung nach einzelnen Abstürzen wie in Frage 3)?

8. Trifft es zu, dass weder das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) noch das Bundesministerium der Finanzen Übersichten zu Sachschäden führen, die durch militärische Flugzeugabstürze für Zivilisten entstanden sind und entstehen?

Falls solche Bilanzen existieren, wie hoch sind die jeweiligen Schadenshöhen von 1956 bis 2000 und wie verteilen sie sich jährlich (1956 bis 2000) auf die einzelnen Bundesländer?

9. Wie hoch belaufen sich die Sachschäden an militärischem Gerät durch militärische Flugzeugabstürze 1956 bis 2000?

Falls keine exakten Zahlen vorliegen, auf welche Summen schätzt das BMVg diese Verluste (nach Jahren und Flugmustern)?

10. Wie hoch waren/sind der Stückpreis, der Systempreis und wie hoch ist der durchschnittliche Zeitwert der folgenden Flugmuster: PA 200 IDS/ECR/RECCE, F-4F, MIG-29, A-Jet, C-160, Do 28, Do 228, VFW-614, HFB-320, L-410, T-37, T-38, BR 1150, UH-1D, Bo-105 P/M/VBH, Mi-8, CH-53, Mk-41, Mk-88, Alouette II, B-707, A-310, TU-154M, Super Puma (Angaben vom Zeitpunkt der Erstbeschaffung, nach 5, 10, 15, 20 und 25 Betriebsjahren, sowie zum augenblicklichen Zeitpunkt)?

11. Welcher finanzielle Gesamtschaden entstand der Bundesrepublik Deutschland durch militärische Flugzeugabstürze von 1956 bis 1999 im In- und Ausland (nach Jahren)?

12. Wurden die bei Unfällen verloren gegangenen Flugmuster F-4F und PA-200 nachbeschafft?

Wie hoch waren die Kosten dieser Wiederbeschaffung?

13. Trifft es zu, dass eine statistische Zuordnung der militärischen Flugzeugabstürze in der Bundesrepublik Deutschland und bei der Bundesluftwaffe im Ausland von 1956 bis 2000 nach Flugbewegungen (Tiefflug, Flugdemonstrationen, Formationsflüge, Übungsflüge in verschiedenen Höhenbändern) dem BMVg nicht möglich ist, obwohl sich mit dem General Flugsicherheit eine eigene Bundeswehrdienststelle mit den Flugunfallanalysen befasst?

Falls dies doch möglich ist, wie verteilen sich die Flugunfälle nach Jahren und Flugbewegungen (prozentual und absolut) auf die entsprechenden Einsatzbedingungen?

14. Wie verteilen sich die Absturzursachen militärischer Flugunglücke in der Bundesrepublik Deutschland und bei der Bundesluftwaffe im Ausland von 1993 bis 2000 nach Jahren (Personal, Technik, Umwelt, Sonstiges)?

15. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass zwischen 1961 und 1992 Bundeswehrflugzeuge in etwa 15% aller Fälle durch technisches Versagen abstürzten?

Wie verhält sich dieser Wert im Vergleich zu Abstürzen deutscher Zivilflugzeuge über 5,7 Tonnen im gleichen Zeitraum?

16. Worauf führt die Bundesregierung zurück, dass sich zwischen 1961 und 1992 die Jahresquoten für die durch „menschliches Versagen“ verursachten Unfälle von 54 % im Jahre 1961 auf 100 % im Jahre 1992 steigerten?

Ist dies auf eine zunehmend schlechtere Ausbildung der Piloten zurückzuführen oder ist dies durch immer kompliziertere Flugmuster und Flugmanöver zunehmend vorprogrammiert?

17. Welche Erkenntnisse liegen dem BMVg über den Zusammenhang von externen elektromagnetischen Wellen und deren störenden Einflüssen auf die Bordelektronik insbesondere des Flugmusters Tornado vor?
18. Besteht für die Bundesregierung eine eindeutige Beziehung zwischen Flughöhe und Absturzhäufigkeit bei Kampfflugzeugen?
Welche Absturzwahrscheinlichkeiten ergeben sich für die Flugmuster PA 200, A-Jet, MiG-29, F-4F bei Flughöhen von 30 m, 45 m, 75 m, 150 m, 300 m, 450 m und 1 500 m, bei Plan-, Endanflug- und Höchstgeschwindigkeit?
19. Wie viele Hubschrauberunfälle haben sich seit Gründung der Bundeswehr durch den Unterflug von Überlandleitungen, Brücken und ähnlichen niedrigen Installationen ereignet (nach Jahren, Orten, Unglücksmaschinen, Verletzten und Toten, Zivilisten und Militärs)?
20. Wie verteilen sich die Absturzquoten militärischer Flugzeuge auf die einzelnen Flugmuster (Abstürze/10 000 Flugstunden) nach Jahren und welche kumulierten Absturzquoten (Abstürze seit Einführung der einzelnen Flugmuster) ergeben sich für die einzelnen Flugzeugmuster (PA 200 IDS/ECR, F-4E/F, MiG-29, A-Jet, C-160, Do 28, Do 228, VFW-614, HFB-320, L-410, T-37, T-38, BR 1150, UH-1D, Bo-105 P/M/VBH, Mi-8, CH-53, Mk-41, Mk-88, Alouette II)?
21. Welchen Anteil am Gesamtumfang der Ausgleichszahlungen für Verteidigungslasten (auch Schiffsunfälle, Landmanöverschäden etc.) nahmen Bundeswehr-Flugzeugabstürze von 1956 bis 2000 im In- und Ausland ein (prozentual und absolut nach Jahren und Bundesländern)?
22. Wie viele Flugdemonstrationsveranstaltungen fanden von 1993 bis 1999 in der Bundesrepublik Deutschland statt (nach Jahren, Veranstaltungsstaaten/Orten, beteiligten Verbänden und Flugmustern, öffentlich und nicht-öffentlich)?
Wie viele derartige Veranstaltungen sind künftig geplant?
23. An wie vielen Flugdemonstrationen nahmen Verbände der Bundeswehr von 1993 bis 2000 im Ausland teil (nach Jahren, Veranstaltungsstaaten/Orten, beteiligten Verbänden und Flugmustern, öffentlich und nicht-öffentlich)?
24. Welche Flugverbände existierten seit Gründung der Bundeswehr zum Zwecke von Kunstflug/Flugdemonstrationen (z. B.: „Vickings“) von wann bis wann, mit welchen Flugmustern bei welchen Geschwadern?
25. Wie viele Zivil- und Militärpersonen wurden bei Flugdemonstrationen deutscher Flugmuster seit 1956 im In- und Ausland verletzt und wie viele getötet (nach Jahren, Unglücksmaschinen, Unfallorten und Opfern)?
26. Wie viele Zivil- und Militärpersonen wurden bei Flugdemonstrationen ausländischer Flugmuster in der Bundesrepublik Deutschland seit 1956 verletzt und wie viele getötet (nach Jahren, Nationalität, Unglücksmaschinen, Unfallorten und Opfern)?
27. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass es bei keinem militärischen Flugmanöver seit Gründung der Bundeswehr derart viele Personenschäden gab wie bei Flugdemonstrationen?
Welche Bedeutung haben vor diesem Hintergrund Schauflüge für die Landesverteidigung?

28. In welchem Verhältnis stehen militärische Flugzeugabstürze in der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1993 bis 2000 zu Abstürzen von Zivilflugzeugen über 5,7 Tonnen (absolut, nach Jahren, Flugbewegungen, Flugstunden, Personen- und Sachschäden)?

Berlin, den 8. September 2000

Heidi Lippmann
Dr. Gregor Gysi und Fraktion