



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Martin Stümpfig BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 11.11.2019

Beinaheabsturz eines US-Kampfhubschraubers vom Typ Apache zwischen Linden und Nordenberg (Gemeinde Windelsbach) im Landkreis Ansbach am 24.09.2019

Nachdem am Abend des 24.09.2019 ein Hubschrauber der US-Armee mit hohem Tempo in eine Hochspannungsleitung geraten ist und alle sechs Seile der Hochspannungsleitung kappte, frage ich die Staatsregierung:

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Welche Erkenntnisse über den Unfallhergang liegen mittlerweile vor? 4
b) In welchem Abstand zu den Wohnhäusern ist der Hubschrauber in die Hochspannungsleitung geraten? 4
c) Welche Flugbahn hat er nach der Kollision genommen? 4
2. a) War der Kampfhubschrauber nach der Kollision noch steuerbar? 4
b) Weshalb hat er diesen Kurs gewählt? 4
c) War der ausgewählte Kurs in dieser Form genehmigt? 4
3. a) War es bekannt, dass Stromleitungen für die Übungsflüge der US-Armee als Zielpunkte dienen? 4
b) Welche Konsequenzen zieht die Staatsregierung aus dieser Aussage der US-Armee nach dem Unfall? 4
c) Welche Konsequenzen zieht die Staatsregierung aus der Tatsache, dass vor dem Unfall niemandem auf deutscher Seite diese Art der Übungen bekannt war? 4
4. a) Hatte der Hubschrauber Munition an Bord, die bei einem Absturz zur Explosion hätte führen können? 5
b) Werden Übungsflüge mit Munition durchgeführt? 5
c) Als wie sicher schätzt die Staatsregierung die US-Armee als Informationsquelle ein, nachdem die US-Armee auch die Übungsflüge mit Stromleitungen als Zielpunkten verschwiegen hat? 5
5. a) Wer ist gegenüber der US-Armee im Bereich der Übungsflüge durch Kampfhubschrauber der Verantwortliche auf deutscher Seite (Ebene Bundesregierung und Ebene Staatsregierung)? 5
b) Wie viele Gespräche zwischen dem zuständigen US-Kommandanten der US Army Garrison (USAG) und dem zuständigen Verantwortlichen auf deutscher Seite wurden seit dem Absturz geführt? 5
c) An welchen Tagen fanden diese statt (bitte mit Nennung der jeweiligen Daten)? 5
6. a) Wird die Staatsregierung die Aussage des zuständigen US-Kommandanten der US Army Garrison, dass diese hochriskanten Übungen zur Standardausbildung gehörten und man daran nichts ändern wolle, akzeptieren? 6

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

- b) Wird sich die Staatsregierung beim zuständigen US-Kommandanten der US Army Garrison (USAG) Ansbach für den sofortigen Stopp gefährlicher Übungsmanöver über bewohntem Gebiet einsetzen? 6
- c) Welche Forderungen werden von der Staatsregierung und der Bundesregierung an die US-Armee gestellt, um die Sicherheit und Unversehrtheit der Bürgerinnen und Bürger, wie in Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz festgeschrieben, zu gewährleisten? 6
7. a) Wird sich die Staatsregierung beim Bundesministerium der Verteidigung für eine Änderung der „Besonderen Bestimmungen für den Hubschraubereinsatz vom November 1995 an den Standorten Ansbach und Illesheim“ dahin gehend einsetzen, als Sofortmaßnahme ein Tiefflugverbot für die betroffene Region zu erlassen und die Mindestflughöhen auf mindestens 150 Meter über dem Boden zu erhöhen?..... 6
- b) Wird sich die Staatsregierung angesichts dieses Unfalls dafür einsetzen, dass ein Mindestabstand von mindestens 1 000 Metern Luftlinie zu sensiblen Einrichtungen wie Strommasten und Funkmasten gesetzlich eingeführt wird, den die US-Streitkräfte zu respektieren haben? 6
- c) Wer wird die Kosten des Absturzes, die die Nürnberger Zentrale des Unternehmens N-Energy im hohen sechsstelligen Bereich ansiedelt, tragen? 6
8. a) Wie wurde die Netzsituation aufgrund der Kappung der Übertragungsleitung vonseiten des Netzbetreibers Main-Donau-Gesellschaft eingeschätzt? 7
- b) Wie lange wird die komplette Reparatur der Leitungsinfrastruktur dauern? 7
- c) Auf welche Höhe werden mittlerweile die verursachten Schäden (Reparatur Leitungen, Beschädigungen Felder ...) geschätzt? 7

Antwort

der Staatskanzlei in Abstimmung mit dem Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie

vom 14.01.2020

Vorbemerkung:

Die Staatsregierung ist für den militärischen Luftverkehr nicht zuständig. Angelegenheiten der Verteidigung und des Luftverkehrs liegen nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes (GG) in der ausschließlichen Zuständigkeit des Bundes (Art. 73 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 6 GG). Dazu gehört auch der Luftverkehr der US-Streitkräfte in Deutschland. Die Beantwortung der Fragen erfolgt daher überwiegend anhand erholter Stellungnahmen des Bundesministeriums der Verteidigung (BMVg) sowie der US-Streitkräfte (12th Combat Aviation Brigade in Ansbach-Katterbach).

1. a) Welche Erkenntnisse über den Unfallhergang liegen mittlerweile vor?

Nach Angaben der US-Streitkräfte ist die Untersuchung zu dem Vorfall noch nicht abgeschlossen. Ein technischer Defekt des Hubschraubers kann jedoch als Ursache für die Notlandung ausgeschlossen werden. Nach bisherigen Erkenntnissen geschah der Unfall durch einen Flugfehler der Piloten im Rahmen eines Flugs mit Nachtsichtgeräten.

b) In welchem Abstand zu den Wohnhäusern ist der Hubschrauber in die Hochspannungsleitung geraten?

Nach Angaben der US-Streitkräfte erfolgte die Notlandung in einer Entfernung von ca. 150 Metern zu den nächstgelegenen Gebäuden.

c) Welche Flugbahn hat er nach der Kollision genommen?

Nach Angaben der US-Streitkräfte steuerten die Piloten den Hubschrauber zu dem Feld und orientierten sich weg von den Gebäuden, um bei der Landung die öffentliche Sicherheit zu gewährleisten.

2. a) War der Kampfhubschrauber nach der Kollision noch steuerbar?

Nach Angaben der US-Streitkräfte war der Hubschrauber trotz Beschädigung noch steuerbar, weshalb die Piloten ohne ernstere Verletzungen notlanden konnten.

b) Weshalb hat er diesen Kurs gewählt?

c) War der ausgewählte Kurs in dieser Form genehmigt?

Nach Angaben der US-Streitkräfte handelte es sich um eine genehmigte „Nap-of-the-Earth“-Übungsrouten (Tiefflug) in einem festgelegten Helikopterflug-Koordinierungsraum der 12th Combat Aviation Brigade.

3. a) War es bekannt, dass Stromleitungen für die Übungsflüge der US-Armee als Zielpunkte dienen?

b) Welche Konsequenzen zieht die Staatsregierung aus dieser Aussage der US-Armee nach dem Unfall?

c) Welche Konsequenzen zieht die Staatsregierung aus der Tatsache, dass vor dem Unfall niemandem auf deutscher Seite diese Art der Übungen bekannt war?

Nach Angaben der US-Streitkräfte werden Hochspannungsleitungen weder als Zielpunkte angefliegen noch sonst gezielt für Flugübungen genutzt. Flugübungen finden auf genehmigten „Nap-of-the-Earth“-Tiefflugrouten statt. Auf diesen Routen kommt es

zwangsläufig zur Querung von Hochspannungsleitungen, welche von den Piloten zu überfliegen sind.

4. a) Hatte der Hubschrauber Munition an Bord, die bei einem Absturz zur Explosion hätte führen können?

Nach Angaben der US-Streitkräfte hatte der Hubschrauber keine scharfe Munition an Bord.

b) Werden Übungsflüge mit Munition durchgeführt?

Nach Angaben der US-Streitkräfte werden Übungsflüge mit scharfer Munition ausschließlich innerhalb militärischer Sperrgebiete (z. B. Truppenübungsplätze Grafenwöhr und Hammelburg) durchgeführt. Bei Übungsflügen außerhalb dieser Bereiche sind die Hubschrauber lediglich mit inaktiven Geschossattrappen ausgestattet.

c) Als wie sicher schätzt die Staatsregierung die US-Armee als Informationsquelle ein, nachdem die US-Armee auch die Übungsflüge mit Stromleitungen als Zielpunkten verschwiegen hat?

Siehe oben Frage 3. Die Staatsregierung sieht nach aktuellem Kenntnisstand keinen Anlass, an der Richtigkeit der Angaben der US-Streitkräfte zu zweifeln.

5. a) Wer ist gegenüber der US-Armee im Bereich der Übungsflüge durch Kampfhubschrauber der Verantwortliche auf deutscher Seite (Ebene Bundesregierung und Ebene Staatsregierung)?

Die ausschließliche Zuständigkeit liegt beim Bund (vgl. Vorbemerkung). Das BMVg hat wie folgt Stellung genommen:

„Grundlage dieser Übungsflüge ist der Artikel 46 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut. Flüge erfolgen grundsätzlich nach den deutschen Luftfahrtgesetzen. Eine nur für US-Flüge verantwortliche Stelle gibt es bei der Bundeswehr nicht. Entsprechende Vereinbarungen mit Partnernationen fallen in die Verantwortung des Auswärtigen Amtes. Der militärische Flugbetrieb allgemein wird durch die Flugbetriebs- und Informationszentrale (FLIZ) der Bundeswehr überwacht.“

b) Wie viele Gespräche zwischen dem zuständigen US-Kommandanten der US Army Garrison (USAG) und dem zuständigen Verantwortlichen auf deutscher Seite wurden seit dem Absturz geführt?

c) An welchen Tagen fanden diese statt (bitte mit Nennung der jeweiligen Daten)?

Das BMVg hat wie folgt Stellung genommen:

„In Übereinstimmung mit der Ressortvereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) ist der General Flugsicherheit in der Bundeswehr (GenFISichhBw) bei Flugunfällen militärischer (in- und ausländischer) Luftfahrzeuge im und über dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland die für die Untersuchung zuständige Behörde. Untersuchungen von Flugunfällen mit militärischen Luftfahrzeugen anderer Nationen werden nach dem ‚Standardization Agreement‘ 3531 der NATO durchgeführt. Darin wird der Betreiber des Luftfahrzeuges das Recht eingeräumt, eine eigene Untersuchung des Flugunfalls durchführen zu können. Deutschland ist an diesen Untersuchungen i. d. R. beteiligt, indem GenFISichhBw einen Verbindungsoffizier in das ausländische Flugunfalluntersuchungsteam entsendet oder eine eigene Untersuchung durchführt.“

In dem hier angesprochenen Fall hat GenFISichhBw entschieden, einen Verbindungsoffizier in das amerikanische Untersuchungsteam zu entsenden. Unabhängig davon wird Deutschland an den Abschlussberichten zu Flugunfällen beteiligt. In diesem Fall ist davon auszugehen, dass der amerikanische Bericht im zweiten Halbjahr 2020 abgeschlossen und im Internet öffentlich zur Verfügung gestellt wird.“

6. a) **Wird die Staatsregierung die Aussage des zuständigen US-Kommandanten der US Army Garrison, dass diese hochriskanten Übungen zur Standardausbildung gehörten und man daran nichts ändern wolle, akzeptieren?**

Siehe oben Frage 3.

- b) **Wird sich die Staatsregierung beim zuständigen US-Kommandanten der US Army Garrison (USAG) Ansbach für den sofortigen Stopp gefährlicher Übungsmanöver über bewohntem Gebiet einsetzen?**

Nach den vorliegenden Erkenntnissen ereignete sich der Unfall nicht über bewohntem Gebiet (vgl. o. Frage 1 b). Nach Angaben der Bundeswehr ist beim Hubschrauberflug über bewohntem Gebiet schon bislang grundsätzlich eine Mindestflughöhe von 500 Fuß (rd. 150 m) einzuhalten (vgl. www.bundeswehr.de/de/organisation/weitere-bmvg-dienststellen/das-luffahrtamt-der-bundeswehr/militaerischer-flugbetrieb, Abruf 09.01.2020).

- c) **Welche Forderungen werden von der Staatsregierung und der Bundesregierung an die US-Armee gestellt, um die Sicherheit und Unversehrtheit der Bürgerinnen und Bürger, wie in Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz festgeschrieben, zu gewährleisten?**
7. a) **Wird sich die Staatsregierung beim Bundesministerium der Verteidigung für eine Änderung der „Besonderen Bestimmungen für den Hubschrauberflugbetrieb vom November 1995 an den Standorten Ansbach und Illesheim“ dahin gehend einsetzen, als Sofortmaßnahme ein Tiefflugverbot für die betroffene Region zu erlassen und die Mindestflughöhen auf mindestens 150 Meter über dem Boden zu erhöhen?**
- b) **Wird sich die Staatsregierung angesichts dieses Unfalls dafür einsetzen, dass ein Mindestabstand von mindestens 1000 Metern Luftlinie zu sensiblen Einrichtungen wie Strommasten und Funkmasten gesetzlich eingeführt wird, den die US-Streitkräfte zu respektieren haben?**

Die fachliche Bewertung des Unfalls unter dem Gesichtspunkt der Flugsicherheit obliegt den hierfür zuständigen Stellen des Bundes, die in die laufende Untersuchung der US-Behörden eingebunden sind (s. o. Frage 5). Auf Nachfrage zu den einschlägigen Sicherheitsbestimmungen für militärische Tiefflüge hat das BMVg wie folgt Stellung genommen: „Grundsätzlich gilt für sämtlichen militärischen Flugbetrieb in Deutschland die Military Aeronautical Information Publication, die die wesentlichen nationalen Vorgaben zum militärischen Flugbetrieb damit auch für ausländische militärische Luftfahrzeuge verbindlich macht. Diese Vorgaben regeln auch Mindestflughöhen und Mindestabstände. Aus Sicht der Bundesregierung sind damit die Sicherheit und Unversehrtheit der Bürgerinnen und Bürger der Bundesrepublik Deutschland sichergestellt.“

Die US-Streitkräfte haben auf Nachfrage u. a. mitgeteilt, dass auf Brigadeebene Luftfahrthinderniserfassungen durchgeführt und allen fliegenden Einheiten digital und in Papierform zur Verfügung gestellt werden. Jedes Luftfahrzeug muss eine entsprechende Gefahrenkarte (digital oder in Papier) an Bord haben. Auswärtige Luftfahrzeuge dürfen Tiefflüge erst nach einer Gefahreneinweisung durch den örtlichen Stützpunkt durchführen.

Ausgehend von diesen Stellungnahmen und den bisherigen Erkenntnissen sieht die Staatsregierung nach derzeitigem Stand keinen Anlass, auf eine Änderung bestimmter flugrechtlicher Regelungen oder Flugpraktiken hinzuwirken. Die Staatsregierung wird die Auswertung des Vorfalls vonseiten der US- und zuständigen Bundesbehörden jedoch auch weiterhin aufmerksam verfolgen, um Erkenntnisse darüber zu erlangen, ob ggf. weitere Optimierungen zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger erforderlich sind.

- c) **Wer wird die Kosten des Absturzes, die die Nürnberger Zentrale des Unternehmens N-Energy im hohen sechsstelligen Bereich ansiedelt, tragen?**

Nach Angaben des BMVg und der US-Seite richtet sich die Haftung und Schadensregulierung nach den einschlägigen Bestimmungen des NATO-Truppenstatuts (Art. VIII Abs. 5 i. V. m. Art. 41 des Zusatzabkommens).

8. a) Wie wurde die Netzsituation aufgrund der Kappung der Übertragungsleitung vonseiten des Netzbetreibers Main-Donau-Gesellschaft eingeschätzt?

Laut Informationen des örtlichen Netzbetreibers wurde das für die sog. Systemstabilität wichtige n-1 Kriterium (= sicherer Netzbetrieb auch nach Ausfall eines [weiteren] Betriebsmittels) auch nach dem Unfallereignis eingehalten, sodass die Stromversorgung weiterhin sicher und keine Instabilitäten für den Kunden bemerkbar waren. Energietechnisch ist die Durchtrennung einer 110-kV-Leitung im Wesentlichen kaum von anderen möglichen und bekannten Störungen im Netz zu unterscheiden.

b) Wie lange wird die komplette Reparatur der Leitungsinfrastruktur dauern?

Die Leitung wurde nach der Durchtrennung zeitnah gesichert. Bereits in der Nacht nach dem Unfallereignis und an den folgenden Tagen wurden provisorische Masten errichtet, sodass bereits nach einer Woche die Wiederinbetriebnahme der Verbindung möglich wurde. Die provisorischen Masten erfüllen vorerst die Anforderungen herkömmlicher Masten. Die neuen, endgültigen Masten müssen zunächst noch dimensioniert und bestellt werden. Dieser Vorgang läuft nach Aussage des örtlichen Netzbetreibers bereits. Die Errichtung und anschließende Nutzung der Masten ist für das erste Quartal 2020 geplant.

c) Auf welche Höhe werden mittlerweile die verursachten Schäden (Reparatur Leitungen, Beschädigungen Felder ...) geschätzt?

Die Zahlen des örtlichen Netzbetreibers beziehen sich lediglich auf die Kosten, welche in Verbindung mit den Stromleitungen und den Masten entstehen. Nach aktuellen Schätzungen liegen die Kosten in einem hohen sechsstelligen Bereich. Da die Planungen und Kostenermittlungen aktuell konkretisiert werden, können noch keine endgültigen Werte angegeben werden.