



HESSISCHER LANDTAG

23. 10. 2002

Kleine Anfrage

der Abg. Ludwig (CDU) vom 19.08.2002

betreffend Zwischenfall mit einem orientierungslosen
amerikanischen Transportflugzeug

und

Antwort

des Ministers für Bundes- und Europaangelegenheiten
und Chefs der Staatskanzlei

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Der Vorfall im Juli, als ein amerikanisches Transportflugzeug (mit gefährlicher Fracht) durch einen Ausfall der Navigation orientierungslos über dem Rhein-Main-Gebiet umherflog, hat die Bevölkerung in hohem Maß beunruhigt.

Diese Vorbemerkung der Fragestellerin vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Informationen hat die Landesregierung über die Fracht des amerikanischen Flugzeuges und die daraus resultierende Gefahr im Falle einer Bruchlandung oder eines Absturzes?

Nach Auskunft der zuständigen US-Dienststellen befanden sich 32 Paletten Hausratsgegenstände und Umzugsgut an Bord des Luftfahrzeuges. Es befanden sich somit keine gefährlichen Güter an Bord des Luftfahrzeuges, sodass auch für den Fall einer Bruchlandung oder eines Absturzes kein besonderes Gefährdungspotenzial aus der mitgeführten Fracht erwachsen wäre.

Frage 2. Welche Auflagen gelten für die alliierten Streitkräfte für Transporte von gefährlichen Gütern in der Luft, zu Wasser und Land z.B. hinsichtlich der Tauglichkeit des Flugzeuges?

Der Bundesminister der Verteidigung hat am 23. Mai 1995 eine Richtlinie erlassen, in der die Auflagen für die Beförderung gefährlicher Güter mit militärischen Luftfahrzeugen geregelt sind. Die US-Streitkräfte haben sich dem Geltungsbereich dieser Richtlinie gemäß Art. 57 Abs. 3 des Zusatzabkommens zum NATO-Truppenstatut durch eine entsprechende völkerrechtliche Vereinbarung mit dem Bundesministerium der Verteidigung unterworfen. Das diesbezügliche Gesprächsprotokoll vom 24. Mai 1995 ist als Anlage beigefügt. Nach diesen Bestimmungen können auch die US-Streitkräfte mit militärischen Luftfahrzeugen nur solche Güter befördern, deren Beförderung entweder nach den Gefahrgutrichtlinien der Internationalen Lufttransportorganisation (IATA) oder dem STANG 3854 zulässig oder durch eine Ausnahmegegenehmigung seitens des Luftfahrt-Bundesamtes erlaubt worden ist.

Für die Beförderung gefährlicher Güter zu Land und zu Wasser gilt auch für die alliierten Streitkräfte außerhalb der ihnen zugewiesenen militärischen Liegenschaften das deutsche Recht uneingeschränkt.

Frage 3. Warum können die amerikanischen Streitkräfte bei drohenden Katastrophen nicht gezwungen werden, im Interesse des Schutzes der Bevölkerung über die Art ihrer Fracht Auskunft zu geben?

Nach den in der Antwort zu Frage 2 dargelegten Bestimmungen bedürfen auch die US-Streitkräfte für den Transport gefährlicher Güter durch militärische Luftfahrzeuge einer entsprechenden Genehmigung seitens des Luftfahrt-

Bundesamtes. Im Rahmen dieses Genehmigungsverfahrens ist die Art des Gefahrgutes selbstverständlich zu benennen. Außerdem ist die Mitführung gefährlicher Transportgüter auch vor Flugantritt im Rahmen der Einreichung der Flugpläne anzuzeigen. Die deutschen Behörden sind somit im Falle von Gefahrguttransporten durch militärische Flugzeuge der US-Streitkräfte stets über die Art des Gefahrgutes informiert.

Frage 4. Welche rechtlichen und politischen Möglichkeiten hat die Landesregierung, um Zwischenfälle dieser Art in Zukunft zu vermeiden oder wenigstens möglichen Schaden zu begrenzen?

Hintergrund des erwähnten Zwischenfalls war eine nicht den Fakten entsprechende Berichterstattung in einer namhaften deutschen Tageszeitung. Der Hessische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hat hierzu eingehend in seiner Antwort auf einen dahin gehenden Dringlichen Berichtsantrag (Drucksache 15/4096) Stellung genommen. Angesichts der in der Antwort zu Frage 2 bereits dargelegten geltenden rechtlichen Bestimmungen in Verbindung mit den tatsächlichen Sicherheitsvorkehrungen der zuständigen deutschen Behörden - wie zum Beispiel der Deutschen Flugsicherung - sind Zwischenfälle der erwähnten Art somit bereits hinreichend abgesichert.

Wiesbaden, 21. Oktober 2002

Jochen Riebel

Anlage