

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Inge Höger, Dr. Alexander S. Neu, Christine Buchholz, Andrej Hunko und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/5661 –**

Tornado-Abstürze am Atomwaffenstandort Büchel

Vorbemerkung der Fragesteller

Am Ende einer Nachtflugübung stürzte am 16. Januar 2014 ein Bundeswehr-Tornado etwa fünf Kilometer vor dem Atomwaffenstandort und Fliegerhorst Büchel ab. In Büchel sind 27 Tornados und bis zu 20 Atomwaffen stationiert. Mit Tornados bereiten sich Bundeswehrsoldaten regelmäßig darauf vor, diese US-amerikanischen Atomwaffen zum Einsatz zu bringen. Auch wenn es sich dabei vorläufig „nur“ um Übungen handelt, zeigte der jüngste Zwischenfall einmal mehr, dass aus dem Übungsfall schnell ein Ernstfall werden kann. Nach Medienangaben (u. a. vgl. Handelsblatt vom 17. Januar 2014) sind seit ihrer Einführung in den 80er-Jahren mehr als 40 Bundeswehr-Tornados abgestürzt und auch bei der Verladung von Atomwaffen kam es wiederholt zu Unfällen. Beim Übungsflug am 16. Januar 2014 befand sich – nach Angaben der Bundeswehr – keine Munition an Bord. Dennoch handelte es sich nicht um ein „harmloses“ Ereignis; schließlich ereignete sich der Unfall weniger als eine Flugminute vom Atomwaffendepot Büchel entfernt. In Medienbildern vom Unglücksort wird deutlich, dass der Absturz Brände in der Umgebung ausgelöst hatte. Selbst die US-Luftwaffe kam im Jahr 2008 in einer Studie der Federation of American Scientists (vgl. Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung; www.fas.org/nuke/guide/usa/doctrine/usaf/BRR-2008.pdf) zu dem Schluss, dass ihre Atomwaffenlager, wozu explizit auch das Lager in Büchel gehört, nicht sicher sind. Zudem werden die Atomwaffen in regelmäßigen Abständen aus den Bunkern an die Oberfläche verbracht, um ihre Handhabung im Ernstfall zu üben. In der Region ist militärischer Flugbetrieb, inklusive riskanter Manöver, an der Tagesordnung. In der Nachbarschaft befinden sich die Militärflughafen der US-Luftwaffe Spangdahlem und Ramstein.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Informationspolitik hinsichtlich der Nuklearstreitkräfte der NATO unterliegt aus Sicherheitsgründen den verpflichtenden Geheimhaltungsregeln des Bündnisses, an die die Bundesregierung – in Kontinuität aller ihrer Vorgänger –

gebunden ist. Demzufolge können zu der Anzahl, den Lagerorten, dem Umgang mit und den Spezifika der Nuklearwaffen sowie ihrer Trägersysteme wie auch der Ausbildung, der Übung und der Absicherungsmaßnahmen keine Angaben gemacht werden. Aussagen und Mutmaßungen hierzu können zudem weder bestätigt noch dementiert werden.

Die Bundesregierung verweist ergänzend zur Vorbemerkung darauf, dass zur Gewährleistung eines Höchstmaßes an Schutz und Sicherheit neben infrastrukturellen, technischen und verfahrensmäßigen Maßnahmen besonders die Mittel der Geheimhaltung dazu dienen, rechtswidrigen Angriffen und Störungen auf eventuell gelagerte Nuklearwaffen und damit möglichen Risiken für die Bevölkerung und die Umwelt vorzubeugen. Die Bundesregierung wird deshalb entsprechend den unverändert gültigen Geheimhaltungsregeln des Bündnisses und in Übereinstimmung mit der bisherigen Praxis auch in Zukunft aus Sicherheitsgründen bei dem bewährten Geheimhaltungsgrundsatz bleiben.

Dies gilt auch für die Fragen zum Ausbildungsstand von Luftfahrzeugbesatzungen und der Durchführung von Übungen für diese Aufgabe.

1. Welche Ursachen hatte der Absturz des Tornado-Kampffjets am 16. Januar 2014 nahe dem Fliegerhorst Büchel?

Der General Flugsicherheit in der Bundeswehr (GenFISichhBw) hat im Abschlussbericht der Flugunfalluntersuchung zum Flugunfall mit dem Luftfahrzeug des Typs PA200 Tornado am 16. Januar 2014 die Ursachen im Bereich des Personals festgestellt.

2. Hat die Bundesregierung ein unabhängiges Gutachten zur Aufklärung des Tornadoabsturzes vom 16. Januar 2014 in Auftrag geben?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wird dieses Gutachten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?

Auf der Grundlage des „Gesetzes über die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler Luftfahrzeuge“ (Flugunfall-Untersuchungsgesetz – FIUUG) haben das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (vormals Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung) und das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) in einer Ressortvereinbarung vom 14. September 1999 die Zuständigkeit für die Untersuchung von Unfällen und Störungen mit Beteiligung von militärischen Luftfahrzeugen geregelt.

Demnach ist das BMVg für die Untersuchung von Unfällen und Zwischenfällen, die sich auf oder über dem Hoheitsgebiet Deutschlands – einschließlich der Hoheitsgewässer – oder auf ihren Schiffen ereignen, immer dann zuständig, wenn ausschließlich militärische Luftfahrzeuge beteiligt sind.

Im Zuge der Umsetzung des FIUUG in der Bundeswehr sind in der Zentralen Dienstvorschrift A-273/2 „Die Behandlung von Unfällen und Zwischenfällen mit militärischen Luftfahrzeugen“ sowohl die Wahrung der funktionellen und fachlichen Unabhängigkeit des GenFISichhBw wie auch der Status des Abschlussberichts des GenFISichhBw als ein die Flugunfalluntersuchung abschließendes innerdienstliches Gutachten festgeschrieben.

Als ein innerdienstliches Gutachten wird der Flugunfalluntersuchungsbericht des GenFISichhBw bundeswehrintern verteilt und auf Verlangen dem Wehrbeauftragten des Deutschen Bundestages und der zuständigen Staatsanwaltschaft zugestellt.

3. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus dem Absturz vom 16. Januar 2014 für die Sicherheit der Anwohnerinnen und Anwohner der Region nahe dem Fliegerhorst Büchel gezogen, auch vor dem Hintergrund, dass sich der Absturz nur rund 300 Meter von einem Wohnhaus und unweit der Bundesautobahn 48 entfernt ereignet hat (www.rhein-zeitung.de/region_artikel,-Bundeswehr-Jet-in-der-Eifel-Absturz-haette-eine-Atom-Katastrophe-verursachen-koennen-%5BUpdate-14%5D-_arid,1094418.html)?

Im Flugbetrieb der Bundeswehr hat die Sicherheit von allen am Luftverkehr Beteiligten sowie der Bevölkerung die höchste Priorität. Dies schließt bei Zwischenfällen und Unfällen im militärischen Flugbetrieb die Ursachenermittlung und die Empfehlungen zur Verhütung von Zwischenfällen und Unfällen durch den GenFISichhBw ein. Dadurch wird kontinuierlich zur Verbesserung der Flugsicherheit im militärischen Flugbetrieb und in Folge dessen zur Minimierung der Gefährdung der Bevölkerung beigetragen.

Als Unfallursache des Flugunfalles vom 16. Januar 2014 wurde durch den GenFISichhBw die Luftfahrzeugbesatzung, bestehend aus dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer und dem Waffensystemoffizier, festgestellt. Hieraus resultierten Empfehlungen für die präventive Flugsicherheitsarbeit im Bereich der Kommunikation und der Zusammenarbeit. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen für das so genannte Crew Resource Management wurden inzwischen umgesetzt.

4. Gibt es Einschränkungen des Flugverkehrs über dem Atomwaffenstützpunkt Büchel in den Zeiträumen, zu denen Atomwaffen oder Uranmunition zur Wartung über der Erde sind, und wie sind diese Einschränkungen ausgestaltet?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

5. Welche potenziellen Gefahren gingen direkt nach dem Absturz vom 16. Januar 2014 vom Wrack des abgestürzten Kampffjets aus?

Gemäß der Besonderen Anweisung des Luftwaffenunterstützungskommandos 203/8004 „Schutz- und Sicherheitsbestimmungen bei der Untersuchung und Bergung von Luftfahrzeugen nach Flugunfällen – Gefahrenpotenziale von Luftfahrzeugen“ wurden folgende potenzielle Gefährdungen nach dem Flugunfall vom 16. Januar 2014 angenommen:

- Gefährdung durch den Brand ausgetretener Kraftstoffe, Schmierstoffe und Kühlmittel,
- Kontamination des Bodens durch ausgetretene Kraftstoffe, Schmierstoffe und Kühlmittel,
- Gefährdung durch nicht zur Auslösung gelangte pyrotechnische Elemente (beispielsweise in der Außenlastabwurfanlage sowie funktionsgemäß nicht ausgelöste Kartuschen in den Schleudersitzen),
- Gefährdung durch nicht umgesetzte Detonatoren der Kabinendachaufsprenganlage (im Kabinendach verbaut),
- Gefährdung durch Bromchloridflourmethan (BFC) aus der Feuerlöschanlage,
- Gefährdung durch Kalilauge, welche in den Luftfahrzeugbatterien als Elektrolyt verwendet wird,
- Gefährdung durch Faserverbundwerkstoffe nach Bruch bzw. Brand,

- Kontamination durch Schwermetalle (z. B. Beryllium oder Blei), die in verschwindend geringen Mengen in unterschiedlichen Elektronikbaugruppen verwendet werden.

Diese potenziellen Gefährdungen traten nur in der unmittelbaren Nähe zum Luftfahrzeug auf.

6. Welche Ausrüstung hatte das Räumungsteam der Bundeswehr, das sich infolge des Absturzes vom kümmert hat?

Wurden Atemmasken verwendet?

Beim Flugunfall am 16. Januar 2014 stellten weder die Absturzposition in einem Waldstück noch Gefahrgut bzw. Munition besondere Faktoren bei der Rettung und der Bergung dar. Es bestand keine Notwendigkeit für das Anlegen einer besonderen Schutzausstattung. Die Notwendigkeit zur Nutzung von Atemschutz, mit Ausnahme zur unmittelbaren Brandbekämpfung, war zu keiner Zeit gegeben.

7. Welche Kosten hat der Absturz vom 16. Januar 2014 für das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) bisher erzeugt, und welche Kosten kommen durch den Absturz noch auf das BMVg zu?

Dem BMVg entstehen Kosten in Höhe von ca. 464 000 Euro.

Diese Kosten setzen sich aus den Anteilen für die Wiederinbetriebnahme des Ersatzluftfahrzeuges in Höhe von ca. 120 000 Euro, für den Landtransport des Ersatzluftfahrzeuges vom Aussonderungsstandort zum Instandsetzungsstandort in Höhe von rund 24 000 Euro sowie für die Beseitigung von Flur- und Umweltschäden in Höhe von ca. 320 000 Euro zusammen.

8. Ist es geplant, die durch den Absturz am 16. Januar 2014 zerstörten Kampfflugzeuge durch neue Flugzeuge zu ersetzen, und wenn ja, welche Kosten entstehen dadurch?

Das durch den Flugunfall verlorene Luftfahrzeug wurde durch ein ursprünglich zur Aussonderung vorgesehenes Luftfahrzeug ersetzt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

9. Wie viele Abstürze und sonstige Zwischenfälle gab es seit dem Jahr 1990 mit Tornados des Jagdbombergeschwaders 33 (bitte unter Angabe des Zeitpunktes, des Ortes, des Flugzeugbautyps, des Alters des betroffenen Flugzeugs und der Unfallursache auflisten)?

Analog zu den in der Zivilluftfahrt verwendeten Kategorien Unfall und Störung werden Ereignisse im Flugbetrieb der Bundeswehr gemäß Zentraler Dienstvorschrift A-273/2 in die Kategorien Unfall und schwerer Zwischenfall eingestuft.

Im Zeitraum vom 1. Januar 1990 bis zum 3. August 2015 ereigneten sich mit dem PA200 Tornado des Taktischen Luftwaffengeschwaders 33 (frühere Bezeichnung Jagdbombergeschwader 33) neun Unfälle und ein schwerer Zwischenfall. Die Angaben sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Zeitpunkt Kategorie	Ort	Taktisches Kennzeichen	Auslieferung an die Bundeswehr	Zustand des Luftfahrzeugs	Ursachen
09.08.1990 schwerer Zwischenfall	Flugplatz Büchel	TORNADO 4511	13.03.1986	schwer beschädigt	Personal
15.08.1991 Unfall	Hühnerberg/ Kreis Bad Ems/RLP	TORNADO 4474	01.06.1985	zerstört	Personal, Organisation
28.04.1996 Unfall	Goose Bay/Kanada	TORNADO 4383	09.03.1982	schwer beschädigt	Personal, Organisation
30.07.1999 Unfall	Engleoya/Norwegen	TORNADO 4505	15.02.1986	zerstört	Personal
24.03.2001 Unfall	Nellis Range/USA	TORNADO 4498	01.01.1986	zerstört	Personal, Organisation
10.07.2003 Unfall	Flugplatz Büchel	TORNADO 4440	05.07.1984	zerstört	Personal, Organisation
17.10.2006 Unfall	Flugplatz Büchel	TORNADO 4311	21.01.1981	zerstört	Personal
23.03.2009 Unfall	Flugplatz Büchel	TORNADO 4537	23.10.1986	zerstört	Personal, Organisation
16.01.2014 Unfall	Flugplatz Büchel	TORNADO 4402	26.09.1983	zerstört	Personal
09.02.1993 Unfall	Flugplatz Büchel	TORNADO 4511	20.02.1987	schwer beschädigt	Personal, Organisation

10. Wie viele sonstige Zwischenfälle gab es im gleichen Zeitraum im Umkreis von zehn Flugminuten im Luftraum rund um Büchel (bitte unter Angabe des Zeitpunktes, des Ortes, des Flugzeugtyps und der Unfallursache auflisten)?

In der Datenbank des GenFISichhBw sind folgende Unfälle und schwere Zwischenfälle unter der Beteiligung von militärischen Luftfahrzeugen im Umkreis von zehn Flugminuten zum Bundeswehrflugplatz Büchel eingetragen:

Zeitpunkt	Ort	Typ	Unfall	Ursachen
10.05.1990	bei Hermeskeil	F-15 USAF	Beinah Zusammenstoß zwischen einem dänischen Passagierflugzeug und einer F-15 der USAF. Während des Ausweichmanövers des Zivilflugzeuges wurden 3 Passagiere leicht verletzt.	Dem GenFISichhBw liegen keine weiteren Angaben zur Unfallursache vor.
09.01.1992	bei Euskirchen	F-16 BEAF	Die F-16 der Belgischen Luftwaffe verunfallte auf freiem Feld.	Dem GenFISichhBw liegen keine weiteren Angaben zur Unfallursache vor.
22.09.1994	bei Mayen	Lynx RAF	Der Lynx Hubschrauber der Royal Air Force verunfallte nach Triebwerkbrand.	Dem GenFISichhBw liegen keine weiteren Angaben zur Unfallursache vor.
22.09.1994	Pferdsfeld	F-4F Bw	Die F-4F konnte trotz Triebwerkbrandes gelandet werden.	Technik

Zeitpunkt	Ort	Typ	Unfall	Ursachen
17.10.1994	bei Wershofen (Eifel)	Puma RAF	Der Hubschrauber flog in eine Stromleitung ein und wurde leicht beschädigt.	Dem GenFISichhBw liegen keine weiteren Angaben zur Unfallursache vor.
30.05.1995	Spangdahlem AFB	F-15C USAF	Die F-15 kam bei der Landung von der Landebahn ab.	GenFISichhBw liegen keine weiteren Angaben zur Unfallursache vor.
22.11.1999	Spangdahlem AFB	A-10 USAF	Die A-10 kam bei der Landung von der Landebahn ab.	Dem GenFISichhBw liegen keine weiteren Angaben zur Unfallursache vor.
14.02.2000	Mendig	CH-53 Bw	Der Hubschrauber wurde am Boden zerstört.	Personal
01.04.2011	bei Laufeld	A-10 USAF	Am 01.04.2011 verunfallte eine in Spangdahlem stationierte A-10 der USAF nahe der Ortschaft Laufeld.	Dem GenFISichhBw liegen keine weiteren Angaben zur Unfallursache vor.

USAF: US Air Force;
BEAF: Belgian Air Force;
RAF: Royal Air Force;
Bw: Bundeswehr.

11. Zu welchen Bautypen gehören die in Büchel stationierten Tornados, und welches Alter haben diese Kampfflugzeuge?

Am Standort Büchel sind Luftfahrzeuge des Typs PA200 Tornado vom Bautyp ‚Interdiction Strike‘ (IDS) stationiert. Die derzeit in Büchel genutzten Luftfahrzeuge haben ein Alter zwischen 26,2 und 33,5 Jahren (Durchschnitt 29,3 Jahre).

12. Welche Lebenszeitbegrenzung gibt es für die in Büchel stationierten Kampffjet-Modelle?

Das Waffensystem PA200 Tornado ist für bis zu 8 000 Flugstunden mit seiner funktionalen Ausrüstung zugelassen. Zusätzlich wird die Struktur jedes Luftfahrzeuges individuell auf der Basis des Nutzungsspektrums überwacht.

13. Wie häufig waren Tornados in den letzten zehn Jahren bei Übungsflügen oder Manövern bewaffnet?

Um welche Munitionstypen handelte es sich dabei?

Waren darunter auch Tornados, die Atomwaffen oder Uranmunition mit sich führten?

Wenn ja, wie häufig?

Das Waffensystem PA200 Tornado hat in den vergangenen zehn Jahren an Übungen im nationalen und multinationalen Rahmen teilgenommen. Dabei wurde unterschiedliche Bewaffnung – im Regelfall keine scharfe Munition, sondern Übungsmunition – geladen und bei der Flugdurchführung getragen.

Scharfe Munition wird nur dann geladen, wenn die konkrete Absicht besteht, diese im Rahmen von Hochwertschulungen oder Übungen sowie technischen Überprüfungen auf Luft/Boden-Schießplätzen zum Einsatz zu bringen.

Folgende Waffentypen wurden in diesem Zeitraum getragen:

- MK 82, MATRA, 27 mm Bordkanone (Nichtpräzisionsbewaffnung),
- MAW TAURUS (Präzisionsbewaffnung),
- GBU 24, GBU 54 (Präzisionsbewaffnung),
- AIM 9Li Sidewinder, IRIS-T (Luft/Luft-Lenkflugkörper kurzer Reichweite),
- HARM (Luft/Boden-Lenkflugkörper).

Das Waffensystem Tornado ist nicht mit Uranmunition bewaffnet.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

14. In welcher Weise wird im Rahmen der nuklearen Teilhabe der Einsatz von Atomwaffen durch deutsche Kampfflugzeuge und deutsche Soldatinnen und Soldaten geübt (bitte auflisten wie viele Flugzeuge, wie viele militärische Einrichtungen und wie viel Personal dabei involviert sind)?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

15. Welche Art von Treibstoff wird für die in Büchel stationierten Tornados eingesetzt (bitte die Konzentration der enthaltenen Schadstoffe angeben)?

Die in Büchel stationierten Luftfahrzeuge des Typs PA200 Tornado werden mit Flugturbinenkraftstoff F-34 betankt.

Dieser Kraftstoff besteht aus einem Kohlenwasserstoffgemisch. Bis auf die Additivierung mit einem Eisbildungs- und einem Korrosionsinhibitor – „Fuel System Icing Inhibitor“ (FSII) bzw. „Corrosion Inhibitor/Lubricity Improver“ (CI/LI) – ist F-34 mit dem zivilen Flugkraftstoff Jet A-1 identisch.

Die Einstufung der beiden genannten Additive als Gefahrstoffe selbst kommt bei der Einstufung von F-34 nicht zum Tragen, da die für die Einzelkomponenten gültigen Konzentrationsgrenzen deutlich unterschritten werden. Der Anteil des FSII beträgt zwischen 0,10 und 0,15 Gewichtsprozent und der Anteil des CI/LI zwischen 4 und 8 g/m³.

16. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Austritt von Treibstoff zum bzw. nach dem Absturz vom 16. Januar 2014?

Zum Zeitpunkt des Absturzes ist von einer Restmenge von Betriebsstoffen im betroffenen Luftfahrzeug von ca. 1 400 Kilogramm Flugkraftstoff, 30 Liter (l) Hydrauliköl und 20 l Triebwerksöl auszugehen. Da es unmittelbar nach dem Absturz zu einem Brand an der Absturzstelle kam, kann der Anteil dieser Restmengen, der tatsächlich ausgetreten und in das Erdreich gelangt ist, nicht präzise bestimmt werden.

Insgesamt wurden 837,46 Tonnen mit Mineralölkohlenwasserstoffen und aromatischen Kohlenwasserstoffen belastetes Bodenmaterial ausgekoffert und fachgerecht entsorgt. Der Sanierungsbereich wurde freigemessen und mit unbelastetem Erdreich aufgefüllt. Die Maßnahmen erfolgten in enger Abstimmung mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde.

17. Welche Pläne zur Modernisierung der Tornados gibt es im Zuge der geplanten Integration neuer Generationen von Atomwaffen in diesen Kampfflugzeugen, und welche Lebenszeitverlängerung für den Einsatz der Kampfjets ist damit verbunden?
18. Welche Umrüstungsmaßnahmen sind konkret geplant, z. B. bezüglich der Aufhängungen und Software (diese Aufzählung ist nicht abschließend, bitte weitere Angaben auch über diese Beispielsfälle hinaus)?
19. Wie viele Tornados sollen für den möglichen Einsatz von B61-12-Atomwaffen umgerüstet werden?
20. Ab wann sollen Umrüstungsmaßnahmen an den Maschinen vorgenommen werden, und wann sollen diese abgeschlossen sein?
21. Welche Kosten werden erwartet für die Umrüstung der Kampfflugzeuge und für den dazugehörigen Umbau des Fliegerhorstes sowie der Lagerstätten der Atomwaffen?

Die Fragen 17 bis 21 werden gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.