

Am 11. September 2001 schoß eine amerikanische F-16 Fighting Falcon eine angeblich entführte Boeing-757 bei Pittsburg ab. Seit am 5. Januar 2003 ein Kleinflugzeug über den Banktürme Frankfurt kreiste, spüren auch deutsche "Sicherheitspolitiker" Rückenwind für ihre Pläne, Unbotmäßiges auch im Inneren der Republik künftig durch die Bundeswehr abschießen zu lassen. Derzeit sucht die Arbeitsgruppe "Sicherheit im Luftraum" des Bundesverteidigungsministeriums/BMVG eine wasserdichte Rechtsgrundlage für eine "licence to kill", die neben Terroristen auch manchen Pauschalflieger um den verdienten Jahresurlaub bringen könnte. Daß es rechtlich, technisch und risikobezogen im dicht bevölkerten Industrieland Bundesrepublik unverantwortlich wäre, ein Flugzeug abzuschießen, interessiert bei dieser Kompetenzerweiterung der Bundeswehr bisher nur am Rande.

Gewaltapparate

Stefan Gose

High Noon über Brockdorf ?

Luftabwehr in Gefahrenzonen

"Meine amerikanischen Freunde,

Ich stehe heute nacht vor Ihnen wegen des koreanischen Flugzeug-Massakers, dem Angriff durch die Sowjetunion auf 269 unschuldige Männer, Frauen und Kinder an Bord einer unbewaffneten koreanischen Passagiermaschine. Dieses Verbrechen gegen die Menschlichkeit darf nie vergessen werden, hier und überall in der Welt. ... Lassen Sie es mich so deutlich sagen wie ich kann: Es gab absolut keine Berechtigung, weder legal noch moralisch, für das, was die Sowjets taten. Eine indische Zeitung schrieb: 'Wenn jedes Passagierflugzeug...ein normales Spielzeug für die heimische Luftwaffe ist..., würde es das Ende der zivilen Luftfahrt, wie wir sie heute kennen, sein.' ..."
(US-Präsident Ronald Reagan am 9.5.1983 zum Abschluß von KAL 007 durch eine russische MiG-23) (1)

(1) www.rescue007.org/speech.htm

Zivilflugzeuge als militärische Bedrohung ?

Sonntag, Sonne, Sichtflug in Ihrer klapperigen Piper-28, als plötzlich eine MiG-29 zu Ihrer Linken aufzieht. Mayday?

Betroffener Blick auch auf das Last-Minute-Ticket, wenn auf Ihrem Mallorca-Trip überraschend eine F-16-Rotte mit den Tragflächen wackelt.

Umgekehrt hat es auch der Phantom-Pilot nicht leicht mit dem Daumen auf dem Abschlußknopf seiner Sidewinder-Raketen. Schließlich fliegen Terroristen nicht mit Turban, getönten Scheiben und britzelnder Bombe auf dem Nebensitz, aber - Dienst ist Dienst!

Auch vom Boden aus betrachtet beruhigen militärische Abfangmanöver nicht. Der Rhein-Main-Airport wurde gesperrt, Hauptbahnhof und Teile der Innenstadt evakuiert, als am 5. Januar 2003 ein Sportflieger mit einer entwende-

ten Dimona HK36DC eine Stunde über Frankfurts Banktürme kreiste. Er wurde von einem Polizeihubschrauber und zwei Tornados ins Visier genommen. Groß war allerdings die Erleichterung, als die Flugsicherung ihn doch zur Landung überreden konnte. Immer funktioniert das allerdings nicht: am 5. Januar 2002 stahl ein 15jähriger in Tampa/Florida eine Cessna-172, überflog damit unbehelligt das "restricted area" der McDill Air Force Base - das Hauptquartier des amerikanischen "Anti-Terror-Krieges" - um sich dann in ein 40-stöckiges Bankhaus in Tampa zu stürzen. Auch der schweizer Privatpilot, der am 18. April 2002 mit seiner Commander-112 in den 26. Stock des Mailänder Pirelli-Hochhaus steuerte, wollte seinem Selbstmord einen zeitgemäßen Rahmen geben.

Zivile Luftraumverletzungen - ob grenzüberschreitend oder im eigenen Land - sind keine Seltenheit. Erinnerung sei an den Hamburger Mathias Rust, der unverseht am 28. Mai 1987 mit einer Cessna-172 auf dem Roten Platz in Moskau landete. Nicht immer enden Kursabweichungen für ZivlistInnen unbeschadet. Am 31. August 1983 schoß die sowjetische Luftabwehr den südkoreanischen Jumbojet KAL 007 nach erheblicher Kursabweichung über Sachalin ab - 269 Tote. (2)

Immer wieder gerieten Zivilflugzeuge auch "aus Versehen" ins Visier des Militärs: angeblich war es ein "bedauerliches Mißverständnis", als am 3. Juli 1988 der amerikanischer Raketenkreuzer USS Vincennes einen iranischen Airbus A-300 in der Straße von Hormus versenkte - 290 Tote. (3) Opfer von NATO-Raketen wurde auch eine DC-9 der Itavia, die am 27. Juni 1980 vor Ustica in einen dubiosen Luftkampf mit libyschen Jets geriet - 81 Tote. (4) Zuletzt traf es am 4. Oktober 2001 eine in Israel geleaste russische Tupolev Tu-154M, die über dem Schwarzen Meer von einer ukrainischen SA-5-Rakete abgeschossen wurde - 78 Tote. (5)

Hinterher wurde stets die Platte vom tiefen Bedauern, der unglücklichen Verkettung unglücklicher Uniformträger, Mißverständnissen und Schuldzuweisungen, gelegentlich auch Spionagevorwürfen, gespielt. Den Hinterbliebenen hilft das so wenig, wie die Toten ein Beitrag zur jeweiligen Landesverteidigung waren.

Die Sidewinder sitzt locker

Am 11. September 2001 steuerten angeblich Attentäter nicht nur drei Passagierflugzeuge auf das World Trade Center und das Pentagon. (6) Eine vierte Maschine, United Airlines/UAL-Flug 93, eine Boeing-757, soll am gleichen Tag bei Pittsburg abgestürzt sein. Sie geriet schnell aus den Schlag-

(2) zum Einstieg in die Welt der Flugzeugbrüsel siehe:

www.aviation-safety.net/data-base/index.html

Die sowjetische Regierung behauptete, die B-747 sei absichtlich von amerikanischen Geheimdiensten auf einen stark abweichenden Kurs über russisches Territorium geschickt worden, um die sowjetische Luftabwehr zu testen. Die US-Regierung bestreitet dies bis heute. Gerücht Nr. 2 besagt, daß ein russischer Abschluß provoziert werden sollte, um dabei - wie geschehen - den US-Kongreßabgeordneten Lawrence Patton McDonald zu töten. McDonald hatte zuvor Zivilverteidigungskonzepte vorgestellt, die die Notwendigkeit von US-Militär und UN-Interventionen nachhaltig in Frage gestellt hätten. Bis auf Pilot und Copilot wurden allen Reisenden von KAL 007 tot geboren. Angeblich soll es allerdings zwei Fallschirmschpringer gegeben haben...

www.conspiracyarchive.com/NWO oder www.2asisters.net/wwwboard/messages/63.html

(3) Der nagelneue AEGIS-Kreuzer war Teil der US-Flotte im damaligen "Tankerkrieg" Ende des 1. Golfkrieges. Zum Zeitpunkt des Abschusses war der Kapitän angeblich betrunken. (4) *ami* 7-8/97, S. 53ff.

Bis heute ist unklar, ob die DC-9 in ein vorgebliches NATO-Manöver geriet, dessen tatsächliches Ziel der Abschluß eines Jets mit dem libyschen

Staatschef Gaddhafi an Bord war.

(5) Nach anfänglichen Demen-tis bestätigte die ukrainische Regierung, daß die Tupolev irr-tümlich bei einem Marine-manöver abgeschossen wurde. Hartnäckig hält sich auch das Gerücht, daß der Flug TWA-800, eine Boeing 747, die am 17. Ju-li 1996 kurz nach ihrem Start in New York/JFK in 4.570m Höhe explodierte (229 Tote), Opfer eines US-Marinemanövers wur-de.

(6) Sollte sich allerdings die These bestätigen, daß minde-stens die drei Flugzeugabstürze von New York und Washington nie stattgefunden haben, son-derneine mediale Inszenierung amerikanischer Geheimdienste mit modernster Waffentechnik waren (siehe z.B. das Buch von *Christian Guthart*:

Der 11. September/www.elfterseptember.info/ oder www.asile.org/citoyens/numero13/pentagone/erreurs.eu.htm, würde dies die Trag-weite von Watergate oder den „Überfall auf den Sender Gleiwitz“ bei weitem übertreffen. (7) *Pittsburg Tribune Review* 14.9.2001/www.vander.hashed.com/articles/911/flight93blackbox.html oder www.rense.com/general13/yusf.htm

(8) siehe z.B. aviationsafety.net/database/2001/010911-2.htm

(9) für die USA siehe *ami* 9/02, S. 5ff.

zeilen. Auch sie soll entführt worden sein, allerdings hätten die Passagiere mit großer Wahrscheinlichkeit wieder die Kontrolle über das Flugzeug erlangt. Zu spät. Denn nach den Anschlägen von New York übernahm die US-Air Force ab 10:30 Uhr die Kontrolle über den gesamten amerikanischen Luftraum. Als eine Entführung von UAL 93 gemeldet wurde, stieg eine F-16 auf und schoß die Zivilmaschine um 10:37 Uhr ab, - 44 Tote, 37 Verletzte. (7) Bis heute wird der Ab-sturz offiziell Terroristen, wahlweise auch dem Eingreifen der Flugzeugpassagiere angelastet. (8)

Seit dem 11. September wird in den westlichen Industrie-staaten an militärischen Verteidigungsplänen für gefährde-te Industrieanlagen, Städte und Menschenansammlungen gebastelt. (9) US-Präsident Bush jr. erließ noch im Septem-ber 2001 die Order, künftig Zivilflugzeuge auf zweifelhaftem Kurs abzuschießen. (10) Die französische Armee de l'Air ver-legte wenig später eine Mirage-Staffel in die Bretagne und installierte ein neues Radarsystem in Cherbourg, um die nu-kleare Wiederaufbereitungsanlage La Hague "zu vertei-digen". Dort lagern 50 Tonnen Plutonium und tausende weite-erer Tonnen von Nuklearmaterial. Mittlerweile werden um La Hague bodengestützte Roland- und Crotal-Flugabwehrrake-ten stationiert - private Überflüge hat das bis heute nicht behindert - zudem besitzt Frankreich 58 Atomreaktoren, (11) - es wäre aussichtslos, sich bei der Vielzahl solcher Ge-fahrenanlagen mit Jets auf die Lauer zu legen.

In Deutschland wurde das Thema zunächst ratlos herun-tergespielt. Bewaffnete "Sky Marshalls" sollen seit 2002 zu-mindest in großen Passagierflugzeugen Terroristen in Schach halten, Flughafenkontrollen und Datenaustausch wurden weltweit verschärfte. Verschiedene Testchecks beleg-ten allerdings, daß noch vieles die Kontrollen passiert, daß eigentlich an Bord verboten ist.

Schlitzohrig plädierte Umweltminister Jürgen Trittin für das zeitweilige Abschalten von Atomkraftwerken, statt mi-litärische Luftkämpfe über ihnen auszutragen. (12)

Da Anschlagprävention nie lückenlos funktionieren wird, bekommen mittlerweile militärische Hardliner auch hierzulande Auftrieb. Im Dezember 2002 setzte Verteidi-gungsminister Peter Struck die Arbeitsgruppe "Sicherheit im Luftraum" mit Beteiligung des Innenministeriums unter Lei-tung des stellvertretenden Luftwaffeninspektors GenLt. Hans-Werner Jarosch ein. Da mittlerweile in fast allen NATO-Staaten eine "Licence to kill" für Zivilflugzeuge auf Abwe-gerlassen wurde, soll nun auch das deutsche Luftrecht

europäisch "harmonisiert" werden. Die Bundesregierung erörtert dabei weniger Machbarkeit, Risiken und Folgen, als die Klärung der Rechtslage. Denn kein Verantwortlicher möchte nach einem solchen Himmelfahrtskommando lebenslanglich hinter Gittern landen.

Zweifelhafte Rechtslage

Bisher fällt die Prävention "schwerer Eingriffe in den Luftverkehr" in die innenpolitische Kompetenz von Polizei und Bundesgrenzschutz/BGS. Die aber besitzen weder bewaffnete Hubschrauber, noch Kampffjets oder Raketen. Zudem untersteht die Polizeigesetzgebung der Obhut der Bundesländer, von denen nur Bayern und Rheinland-Pfalz einen "finalen Rettungsschuß" zur Gefahrenabwehr erlauben. Piloten, insbesondere Attentäter oder SelbstmörderInnen, interessieren sich jedoch nicht für die Grenzen deutscher Bundesländer. Erschwerend kommt hinzu, das die polizeiliche "Licence to kill" zur unmittelbaren Gefahrenabwehr gegen einen Straftäter (etwa bewaffnete Geiselnahme) und zum Schutz von Leib und Leben Dritter gilt - und damit nicht beinhaltet, daß bei einer Flugzeugentführung auch alle Geiseln ihr Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) verwirkt haben. Eine Abwägung von Leben (100 abgeschossene Flugzeugpassagiere zur Rettung einer ganzen Stadt, höchstens 20 bei einem Dorf?) widerspricht nicht nur dem Gleichheitsgebot des Grundgesetzes (Art. 3 GG). Auch "Gefahr im Verzug" im Polizeirecht legitimiert zwar zu unmittelbarem Handeln der Ordnungshüter, nicht aber zu einem komplizierten Amtshilfeverfahren, in dem die Bundeswehr als polizeiliches Hilfsorgan gerufen wird.

Kurz, die Polizei darf nicht auf tödliche Jagd gehen und sie kann es auch nicht. Zwar dürfen Polizei und BGS die Bundeswehr auf dem Wege der Amtshilfe (Art. 35 Abs. 2, 3 i.V.m. Art. 87a Abs. 2 GG) zur Hilfe rufen (in der Zwischenzeit hat der Attentäter sein Ziel erreicht), doch haben sie damit immer noch nicht die Kompetenz, die Bundeswehr zum Abschluß eines Flugzeuges zu veranlassen. (13) Bundesinnenminister Otto Schily als oberster BGS-Chef sieht das allerdings anders. Ihm genügt die Amtshilfe nach Art. 35 GG zum Abschluß eines Flugzeuges. Woher er seine "license to kill" bezieht, bleibt sein gefährliches Geheimnis - jedenfalls erkennt Schily "keinen Handlungsbedarf". (14)

Die Bundeswehr ihrerseits ist innenpolitisch nur im Notstandsfalle (Art. 87a Abs. 4 i.V.m. Art. 91 Abs. 2 GG) zu bewaffneten Handlungen befugt. Den Notstand muß der Deut-

(10) "Setzt die Luftwaffe ein", in: *Der Spiegel* 52/2002

(11) www.asamnet.de/oeffentl/bi/191001a.htm
19.10.2001

(12) www.orf.at/orfon/011018-44152/44153txt_story.html

(13) Die Erstürmung der entführten B-727 "Landshut" am 18. Oktober 1977 in Mogadischu/Somalia (3 Tote) durch die Grenzschutzgruppe/GSG 9 hatte, auch wenn sie von Bundeskanzler Helmut Schmidt nebst Krisenstab beschlossen wurde, keine juristische Grundlage. Aus der Tatsache, daß die "licence to kill" für den BGS nie gerichtlich als illegal festgestellt wurde (niemand hat dagegen geklagt) darf nicht geschlossen werden, daß ein solches Tötungsrecht gegen Terroristen existiert. Damit juristisch kaum zu vergleichen ist die Tötung des mutmaßlichen Attentäters Wolfgang Grams am 26. Juni 1993 in Bad Kleinen durch selbige GSG 9, da in diesem Falle zumindest eine unmittelbare Gefahrenabwehr bzw. Notwehrsituation vorgelegen haben könnte.

(14) *Bulletin der Bundesregierung* Nr. 4/2003, 16.1.2003

sche Bundestag beschließen (Art. 80a Abs. 1 GG) - und wieder ist ein Anschlag zuvor erledigt. Aber selbst dann steht das Parlament nicht über der Verfassung, - auch der Bundestag ist nicht befugt, zur Gefahrenabwehr unschuldige Menschenleben zu opfern - mit einer Ausnahme: dem Verteidigungsfall (Art. 115a GG). Doch selbst einen Krieg kann der Bundestag nicht erklären, weil dies Art. 26 GG verbietet und es kein Völkerrechtssubjekt als Adressaten gibt. Kurz, auf Gewaltenteilung zu verzichten, ist ein strategischer Vorteil für Attentäter. Darf die Bundesregierung hier gleich ziehen?

Zwei Schlupflöcher hierzu bietet Art. 80a GG: Möglichkeit eins, nach Art. 80 Abs. 3 GG die Bundeswehr auf Grundlage von Beschlüssen internationaler Organe im Rahmen eines Bündnisses einzusetzen, also etwa in Folge des am 12. September 2001 erklärten Nato-Bündnisfalles (Art. V NV), scheint zur deutschen Luftverteidigung eher untauglich. Denn erstens hat die Bundesregierung dem Bündnisfall zugestimmt ohne daß der Bundestag den Spannungs- oder Verteidigungsfall festgestellt hätte - womit die Rechtsgültigkeit der Regierungszustimmung juristisch höchst fragwürdig ist. Zweitens wird keine Regierung ihre Militärpolitik dauerhaft von NATO-Vorgaben abhängig machen.

Schlupfloch zwei eignet sich da schon eher zum Persilschein. Art. 80 Abs. 1 GG bestimmt:

“Ist in diesem Grundgesetz oder in einem Bundesgesetz über die Verteidigung einschließlich des Schutzes der Zivilbevölkerung bestimmt, daß Rechtsvorschriften nur nach Maßgabe dieses Artikels angewandt werden dürfen, so ist die Anwendung außer im Verteidigungsfalle nur zulässig, wenn der Bundestag den Eintritt des Spannungsfalles feststellt **oder wenn er der Anwendung besonders zugestimmt hat. ...**”

Daraus ließe sich eine befristete Ermächtigung der Bundesregierung durch den Bundestag zur Luftabwehr von Anschlägen ableiten, ohne daß der Bundestag den Spannungs- oder Verteidigungsfall feststellen müßte. Es bleibt der Kreativität der Arbeitsgruppe “Sicherheit im Luftraum” des BMVg überlassen, wie der Bundestag in einer solchen Ermächtigung zur Abwägung von Menschenleben befugt werden soll. Sollte hierzu der Ausnahmefall “Gefahr im Verzug” auf Dauer und Verdacht mißbraucht werden, käme dies einem unausgesprochenen Notstandsbeschluß durch die Hintertüre gleich. Angesichts des in den vergangenen fünf Jahren arg verbeulten Grundgesetzes ist zu erwarten, daß das Recht des Einzelnen am Ende wieder ein Opfer der Mehrheit wird - Menschenrechte also weiter dem Populismus weichen.

Sicher ist demgegenüber schon jetzt, daß der Einsatz der Bundeswehr im Inneren einen Legitimationszuwachs erhalten wird. Wie seit 1990 bei Auslandseinsätzen ist auch hier per "Salamitaktik" zu befürchten, daß die "innenpolitischen Aufgaben" der Bundeswehr (Wachdienste, Demonstrationen, Bauprojekte, Transporte) "scheibchenweise" zunehmen werden, wodurch zivile Konfliktbearbeitung und demokratische Gewaltenteilung nachhaltig Schaden nehmen. (15) Freudig entdeckte Wolfgang Schäuble, außenpolitischer Sprecher und graue Eminenz der CDU, zunehmende Übereinstimmungen mit Verteidigungsminister Struck für seinen alten Plan, die Bundeswehr umfassend zur Gefahrenabwehr im Inneren einzusetzen. (16)

(15) vgl. Ulrich Cremer: *Verborgene Absichten*, in: *Freitag* 04, 17.1.2003;

(16) *FR* 16.1.2002; zu den CDU-Plänen siehe *ami* 12/97, S. 49ff. und 1/94, S. 3f.

Luftkampf im Alltag

Was aber bedeutet es, wenn künftig ständig eine Alarmrotte der Bundeswehr (zwei Phantom II mit laufenden Triebwerken) mit einer Abschlußlizenz auf Tips der zivilen Flugsicherung wartet?

Etwa 4 Millionen Flugbewegungen fanden 2002 im deutschen Luftraum - dem dichtesten in Europa - statt. 20.180 Fracht- und Zivilflugzeuge sind in Deutschland registriert, weitere 800 Militärflugzeuge sind hierzulande stationiert, tausende fliegen ein, aus oder darüber. Über 72 Millionen Personen befanden sich 2002 im deutschen Luftraum (plus Transitflieger), etwa 81 Millionen Menschen darunter. 11 internationale, 17 regionale, etwa 30 militärische und hunderte unbefestigte Flugpisten zieren die deutsche Landkarte.

Der kommerzielle Linienverkehr verläuft auf vorgeschriebenen Luftkorridoren und Höhenbändern, der Individualverkehr hält sich lediglich an die Mindestflughöhe von 300m, meidet (kostenpflichtige) IFR-Kontrollzonen um Städte und große Airports, Ballungszentren und gefährliche Industrieanlagen gemäß Luftverkehrsgesetz auf 600m Höhe bzw. 1.500m Seitenabstand. - So der Normalfall. Trotzdem kam es von Januar bis November 2002 zu 285 zivilen Flugunfällen mit 115 Toten in Deutschland, (17) darunter 102 Kleinflugzeugen unter 2t maximalem Abfluggewicht/MTOW, denen die Flugsicherung kaum Beachtung schenken kann. Hinzu kommen militärische Flugzeugabstürze und ein Vielfaches an gefährlichen Luftbegegnungen. Da nun soll künftig die Bundeswehr dazwischen schießen.

(17) Bundesstelle für Fluguntersuchung/BFU Braunschweig, www.bfu-web.de/aktuinfo30.htm

Zur Erinnerung: die Diamond Dimona HK36DC, die am 5. Januar 2003 zum Ausnahmezustand in Frankfurt führte, wog 770 kg. Ein Airbus A-310 wiegt 157t MTOW, eine Boeing

B-737 68t MTOW und ein Jumbo B-747-400 hat ein Startgewicht von 413 Tonnen! Sollte weiteres schief gehen sei angemerkt, daß auch ein Tornado mit 28 Tonnen zu Boden schlägt.

Kleinflugzeuge wie Cessna 172 oder Piper 28, die das Gros der Flugbewegungen stellen, fliegen mit einer Geschwindigkeit von 150-200 km/h oder 42-56 m/sec., Großraumflugzeuge wie Boeing oder Airbus fliegen mit 850-920km/h oder 236-256 m/s. Bei erlaubten Seitenabständen von 1.500m zu gefährlichen Industrieanlagen bedeutet dies, daß selbst eine kleine Cessna nur 35 Sekunden Kursabweichung benötigt, um ein Atomkraftwerk zu erreichen, ein Airbus ist in 5-6 Sekunden da - keine Chance für die Bundeswehr. Müßig zu erwähnen, daß im Platzrundenbereich (Radius 3-5km) von Großflughäfen und in Einflugschneisen jedes Haus jederzeit bedroht ist, ohne daß es der Luftüberwachung auffallen würde.

Angeblich sollen 14 der 26 deutschen Atomkraftwerke mit ihren Wandstärken zwischen 60-200cm einem Aufprall von 20t standhalten, die älteren sind schon mit einer Privatpilotenlizenz (PPL bis 2 bzw. 5,7t) zu haben. (18) Da der Schubvektor eines Flugkörpers ein Produkt aus Masse mal Geschwindigkeit ist, prallt eine Cessna von einer Tonne MTOW bei 200 km/h also mit einem Schub von 200t/h auf. Vorgeführt hat dies die Commander 112 in Mailand, die mit nur 1,5t MTOW zwei Hochhausetagen einriß. Dies gilt natürlich nur, wenn das "angreifende Flugzeug" nicht bereits in der Luft zerstört wurde. Doch darin liegt kein Trost:

Wären die vollgetankten B-757 und B-767 von New York von Abfangjägern abgeschossen worden, hätte wahrscheinlich nicht nur das World Trade Center in Flammen gestanden, sondern durch den Explosionsradius halb Manhattan bis zum Central-Park plus Teile von Brocklyn - Evakuierung und Löschen wären unmöglich gewesen. Dies gilt umso mehr für deutsche Großflughäfen und Industrieanlagen, die fast ausschließlich in Ballungszentren jenseits von Wasser angesiedelt sind.

Nochmal für Skeptiker: Egal ob die Phantom- oder MiG-29-Abfangjäger in Laage, Oldenburg, Rheine oder Memmingen starten, selbst wenn ihr Abfangziel nur in 5km Entfernung eine Telefonzelle bedroht, als minimale Flugzeit muß von Folgendem ausgegangen werden: Kursabweichung des "Anschlagflugzeuges" wird von Flugsicherung bemerkt (3 sec.), Aufforderung zur Kurskorrektur (5 sec.), Warten, Wiederholung (10 sec.) 3. Wiederholung (10 sec.), Anruf der

(18) zu Sicherheitsauslegung deutscher Atomkraftwerke gegen Flugzeugabstürze siehe ami 2/01, S. 14ff.

neuen zivil-militärischen "Persilleitstelle" (20sec.), hektische Bedenkzeit (15 sec.), Anruf des Abfanggeschwaders (20 sec.), Weiterleitung an Alarmrotte (10 sec.), Alarmstart (150 sec.), Flugzeit (15-225 sec.), Blick auf die rauchenden Anschlagstrümmer...

Kurz, unter 4,5 Minuten ist ein Abfangflug kaum zu haben, realistischer sind Zeiten von 15min und mehr (Konferenzschaltung der Bedenkenträger...). Katastrophale Abschlußfolgen können in dieser Zeit nicht realistisch abgewogen werden.

Deutschland ist nicht militärisch zu "verteidigen"

Wer hierzulande eine Industrieanlage oder ein Entscheidungszentrum zerstören möchte, kann dies mit geringerem Aufwand als mit einem Flugzeug vom Boden aus erreichen. Ist ein Flugzeug aber bereits in der Luft, kann die Bundeswehr die Katastrophe nur vergrößern. Kurz, es gibt keine Alternative zur Anschlagsprävention am Boden. Dies sei auch jenen langjährigen "Sicherheitspolitikern" gesagt, denen heute erstmals dämmert, was militärische "Luftverteidigung" im Kriegsfall tatsächlich bedeutet. Deshalb muß umgehend Schluß sein mit unverantwortlichen Planspielen die umzusetzen sich bisher kein deutscher Beamter traut. Erneut wird Terrorangst nur dazu beschworen, dem Gewaltapparat Militär eine neue Spielwiese - nun ungeschminkt gegen die eigene Bevölkerung - zu eröffnen ■

Kürzlich veröffentlichte die amerikanische Aircraft Owners and Pilots Association/AOPA dieses hilflose Flugblatt zur Abfang-Zeichensprache, nachdem sich herausstellte, daß die Mehrzahl der amerikanischen Piloten nicht wüßte, was sie im Angesicht eines Kampffjets tun sollte und die entsprechenden Vorschriften der US-Luftfahrtbehörde FAA nicht zu jenen der US-Air Force passen.

If you are intercepted by a U.S. Military or law enforcement aircraft, immediately:

1. Follow the instructions given by the intercepting aircraft. (See chart below.)
2. Notify ATC, if possible.
3. Attempt to communicate with the intercepting aircraft and/or ATC on the emergency frequency 121.5 MHz, giving the identity and position of your aircraft and the nature of the flight.
4. If equipped with a transponder, squawk 7700, unless otherwise instructed by ATC. If any instructions received by radio from any sources conflict with those given by the intercepting aircraft by visual or radio signals, **request clarification while continuing to comply with the instructions given by the intercepting aircraft.**

Intercepting aircraft signal	Meaning	Intercepted aircraft response	Meaning
Rocks wings. After acknowledgement initiates a slow level turn, normally to the left, onto the desired heading. (At night, the pilot will also flash the navigational lights at irregular intervals.)	You have been intercepted. Follow me.	Rocks wings and follows. (At night, the pilot will also flash the navigational lights at irregular intervals.)	I understand and I will comply.
Performs an abrupt breakaway maneuver consisting of a climbing 90 degree turn, or more, without crossing the intercepted aircraft's flight path.	You may proceed.	Rock wings.	I understand and I will comply.
Circles airport, lowers landing gear, and overflies runway in the direction of landing. (At night, the pilot will also put the landing lights on.)	Land at this airport.	Lowers landing gear, follows the intercepting aircraft and lands if the runway is considered safe. (At night, the pilot will also put the landing lights on)	
Raises landing gear while flying over runway between 1,000' and 2,000', and continues to circle the airport. (At night, the pilot of the intercepted aircraft will also flash landing lights while passing over the runway.)	This airport is inadequate.	If the intercepted aircraft is requested to go to an alternate airport, the intercepting aircraft raises its landing gear and uses the intercept procedures (listed above). To release the intercepted aircraft, the intercepting aircraft will perform the breakaway maneuver listed above.	Understood, follow me. Understood, you may proceed.
The pilot switches on and off all available lights at regular intervals.	Cannot comply. In distress.	Performs the breakaway maneuver listed above.	Understood.