

# Militärtechnik für Urlaubsflieger?

## Aus Angst vor Anschlägen sollen Zivilflugzeuge mit Raketenabwehrsystemen ausgerüstet werden

Von Susanne Härpfer

**Experten fürchten seit langem einen Terrorangriff auf Zivilmaschinen mit transportablen Luftabwehrraketen. Auf der Luftfahrtausstellung in Le Bourget bei Paris wurden jetzt neue Abwehrsysteme vorgestellt.**

Eine Luftabwehrrakete jagt auf ein Flugzeug zu. Die Mannschaft ahnt nichts und ist der Gefahr scheinbar hilflos ausgeliefert. Doch weit gefehlt. Die Sensoren von »SafeFlight« (Sicherer Flug) erkennen die Hitzeabstrahlung des Angreifers und lösen das Abwehrsystem aus. Zehntelsekunden später regnen mit einer chemischen Substanz beschichtete Metallscheiben aus dem Flugzeug, lenken die Rakete ab und machen sie unschädlich.

»SafeFlight« ist eines von mehreren Systemen, mit denen bislang Militärflugzeuge vor Angriffen mit tragbaren Raketen geschützt werden. Auf der Luftfahrtschau in Le Bourget bei Paris wurde dieser Tage neue Abwehrtechnik präsentiert – auch für Passagierflugzeuge.

Nach Ansicht von Sicherheitsexperten ist in den letzten Jahren die Gefahr gestiegen, dass zivile Maschinen ins Visier geraten. Sie gehen davon aus, dass weltweit zwischen 150 000 und 500 000 tragbare Boden-Luft-Raketen im Umlauf sind. Das Londoner Institut für Strategische Studien schätzt, dass mehr als 20 Terrororganisationen über die Waffen verfügen.

Daran trägt der Westen eine erhebliche Mitschuld. Denn in den 80er Jahren lieferte die CIA rund 1000 so genannte Stinger-Raketen an die afghanischen Mudschahedin, die damit sowjetische Flugzeuge und Hubschrauber bekämpften. »Wir verteilten sie wie Lollipops«, zitiert der Geheimdienstexperte Erich Schmidt-Eenboom einen Beamten des Pentagons, der den leichtfertigen Umgang mit den High-Tech-Waffen kritisierte.

Selbst mit einer exorbitant teuren »Rückkauf-Aktion« gelang es nicht, alle unverbrauchten Raketen zurückzukaufen. Deshalb forderte das Berliner Informationszentrum für

Transatlantische Sicherheit (BITS) bereits im Jahre 1994, den Handel mit tragbaren Flugabwehrraketen zu beschränken, weil sie zu leicht in die Hände von Terroristen fallen könnten.

Der zuletzt bekannt gewordene Fall ist der Beschuss einer Boeing der israelischen Luftfahrtgesellschaft Arkia, die im November 2002 nach dem Start in Mombasa von zwei Raketen sowjetischen Typs getroffen wurde. Alle Passagiere kamen mit dem Schrecken davon. Doch der Angriff ist bei weitem kein Einzelfall. Nach Berichten renommierter Fachzeitschriften wie »Jane's Defense Weekly« und »Armed Forces Journal International« wurden von 1975 bis 1998 insgesamt 24 Zivilmaschinen mit mehr als 600 Menschen durch Flugabwehrraketen vom Himmel geholt.

Und die Gefahr wächst. Daher interessieren sich immer mehr Fluggesellschaften für entsprechende Abwehrsysteme. Die bewährte Technik der Luftwaffe muss jedoch für die modernen Anforderungen

modifiziert werden. Bislang wurden feindliche Flugkörper mit so genannten Düppeln abgelenkt. Diese beschichteten Aluminiumstreifen reflektieren die Radarstrahlen, verändern so das Radarbild und gaukeln eine andere Position des Flugzeugs vor. Flugabwehrraketen neuen Typs lassen sich aber so nicht vom Ziel ablenken. Deshalb entwickeln US-amerikanische Firmen derzeit Laser, die die gegnerischen Raketen ablenken, bevor es zu einem Angriff kommt. Getestet werden diese Schutzschilde an drei USA-Passagiermaschinen. Verlaufen die Tests erfolgreich, winkt ein Riesenauftrag. Denn rund 7000 zivile Flugzeuge müssten Abwehrsysteme bekommen, die pro Flugzeug eine Million US-Dollar kosten.

Im Vergleich zu den Schäden, die bei einem Raketenanschlag entstünden, seien die Ausgaben gerechtfertigt, meint Yuval Aviv, der in den 70er Jahren für die Sicherheit der israelischen Fluglinie El Al zuständig war und heute als Sicherheitsberater in den USA tätig ist.

Immer wieder gab es Meldungen, El Al habe ihre Maschinen bereits mit Abwehrsystemen ausgestattet. Doch weder die Anbieterfirma noch die Fluggesellschaft waren zu einer Stellungnahme bereit.

Die Systeme sind aber nicht unumstritten: Welche Schäden könnten die Täuschsysteme anrichten, wenn sie über Städten gezündet werden? Wer käme für die Kosten auf? Und stehen die Kosten in einem angemessenen Verhältnis zur

Wahrscheinlichkeit eines Angriffs? Der beste Schutz ist immer noch eine Kontrolle der Verbreitung von Flugabwehrraketen. Das aber würde Einschnitte in die Geschäfte der Rüstungsunternehmen bedeuten. Darüber hinaus müsse über eine Haftpflicht der Hersteller nachgedacht werden, fordern Experten. Denn derzeit könne die Rüstungsindustrie doppelt verdienen: indem sie sowohl Raketen als auch Abwehrsysteme produziert.