

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Immer (Altenkirchen), Horn, Dr. von Bülow, Frau Fuchs (Verl), Gerstel (Passau), Heistermann, Jungmann, Dr. Klejdzinski, Kolbow, Leonhart, Dr. Scheer, Steiner, Frau Traupe, Wiefel, Würtz, Schlaga, Frau Steinhauer, Ibrügger, Frau Dr. Skarpelis-Sperk, Dr. Holtz, Porzner, Heyenn, Kuhlwein, Hiller (Lübeck), Schäfer (Offenburg), Bachmaier, Dr. Kübler, Dr. Wernitz, Schmitt (Wiesbaden), Reuter und der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/2634 —

Flugsicherung in der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem militärischen Tiefflugbetrieb

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung hat mit Schreiben vom 8. Januar 1985 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

Die Flugsicherheit im militärischen Bereich konnte durch kontinuierliche Bemühungen des Bundesministers der Verteidigung und der alliierten Luftstreitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland erheblich verbessert werden.

So ging die Anzahl der Flugunfälle in den Jahren 1983 und 1984 gegenüber dem Jahr 1980 um über 35 % zurück.

Auf den bereits auf ein Mindestmaß reduzierten Teil an Tiefflügen kann aus Gründen der erforderlichen Einsatzbereitschaft der Luftwaffe und der verbündeten Luftstreitkräfte nicht verzichtet werden. Der militärische Übungsflugbetrieb, dessen Umfang in den letzten Jahren konstant geblieben ist, richtet sich an der Bedrohung aus und trägt damit wesentlich zur Abschreckung bei. Nur hierdurch können gegenwärtig unsere Sicherheitsinteressen gewahrt und unserem Land und seiner Bevölkerung Frieden in Freiheit erhalten werden.

1. Wie viele Todesopfer sind durch abgestürzte Militärflugzeuge der Bundeswehr und der NATO-Partner auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland seit Bestehen der Bundeswehr zu beklagen?

Seit 1958 sind in der Bundesrepublik Deutschland, also in 27 Jahren, 51 Zivilpersonen am Boden bei Unfällen militärischer Luftfahrzeuge ums Leben gekommen.

2. Wie viele und welche Tieffluggebiete gibt es in der Bundesrepublik Deutschland?

In der Bundesrepublik Deutschland darf mit Strahlflugzeugen generell 500 Fuß (150 m) über Grund geflogen werden mit Ausnahme z.B. grenznaher Räume (ADIZ), Städten über 100 000 Einwohnern, besonderer gesperrter Gebiete und Flugplatzkontrollzonen. Zusätzlich sind sieben Tieffluggebiete mit einer Mindestflughöhe von 250 Fuß (75 m) eingerichtet.

3. Welche dieser Tieffluggebiete werden von der Bundeswehr gemeinsam mit den NATO-Partnern und welche nur von der Bundeswehr oder nur von den NATO-Partnern genutzt?

Die genannten Gebiete werden von der Bundeswehr und den alliierten Luftstreitkräften gleichermaßen genutzt.

Die Nutzungsanteile sind jedoch unterschiedlich, bedingt im wesentlichen durch die Lage der einzelnen Flugplätze.

4. Wie viele Übungsflüge werden in den einzelnen Tieffluggebieten pro Tag bzw. pro Monat im Durchschnitt absolviert?

Insgesamt werden in der Bundesrepublik Deutschland etwa 100 000 Tiefflüge im 500-Fuß-Gebiet durchgeführt. Dies schließt pro Jahr etwa 70 000 Einflüge in die 250-Fuß-Gebiete ein.

5. Wird die Bundesregierung von den NATO-Partnern über die von ihnen beabsichtigte Zahl der Übungsflüge über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zeitgerecht und regelmäßig unterrichtet, und gibt es Vorgaben bzw. Absprachen mit den NATO-Partnern über die Anzahl der Übungsflüge je Übungsgebiet?

Für Tiefflüge in 500 Fuß ist keine besondere Anmelde- oder Genehmigungspflicht vorgeschrieben.

Eine Begrenzung der Anzahl der Flüge erfolgt über die Festlegung in den Ausbildungsprogrammen.

Die Nutzung der 250-Fuß-Gebiete durch die Alliierten unterliegt der Genehmigungspflicht. Die Anzahl der Einsätze ist begrenzt auf maximal 100 Einflüge pro Halb-Tag und Tieffluggebiet.

6. Sind die einzelnen Tieffluggebiete jeweils für die Bundeswehr und/oder die NATO-Partner exakt nach Länge und Breite mit km-Angaben in den Navigationskarten festgelegt oder lediglich grob geographisch vorgegeben?

Die Tieffluggebiete sind exakt in den für Bundeswehr und Alliierte verbindlichen Vorschriften ZDv 19/2, AFCENT Low Flying Handbook und dem militärischen Luftfahrthandbuch festgelegt und ebenso in den Tiefflug-Karten eingedruckt.

7. Kann die Bundesregierung sicherstellen, daß die Bundeswehr und die NATO-Partner bei ihren Übungsflügen über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland über aktuelle Navigationskarten verfügen, in denen alle für diese Flüge wichtigen Informationen, wie z. B. besondere Gefahrenpunkte, enthalten sind?

Bundeswehr und alliierte Luftstreitkräfte benutzen Tiefflugkarten, die halbjährlich herausgegeben werden und durch Änderungsmeldungen auf dem neuesten Stand gehalten werden.

Die Karten enthalten alle permanent gültigen luftraumstrukturellen Informationen, die für eine vorschriftengetreue und sichere Flugdurchführung notwendig sind.

Zusätzlich wird durch den Nachrichtendienst für Luftfahrer sichergestellt, daß alle Luftfahrzeugbesatzungen kurzfristig über Navigationswarnungen informiert werden können.

8. Ist es zutreffend, daß einzelne NATO-Partner für die Flüge ihrer Flugzeuge über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland andere Mindestflughöhen festlegen als die Bundeswehr, und, falls dies zutrifft, aufgrund welcher rechtlichen Vereinbarungen sind solche abweichenden Regelungen möglich?

Die alliierten Luftstreitkräfte unterliegen bei Flügen in der Bundesrepublik Deutschland den gleichen Bestimmungen wie die Bundeswehr.

9. Ist es zutreffend, daß einzelne NATO-Partner für die Flüge ihrer Flugzeuge und für Flüge von Bundeswehrflugzeugen über ihrem eigenen Territorium andere Mindestflughöhen festlegen, als dies für die Tiefflüge über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland festgelegt ist, und, falls dies zutrifft, welche Regelungen gelten bei diesen NATO-Partnern?

In den einzelnen NATO-Ländern gelten unterschiedliche Tiefflugmindesthöhen. Sie sind z. B. im AFCENT Low Flying Handbook festgelegt.

Nachstehend eine Übersicht über Tiefflugmindesthöhen (in Fuß) in den Ländern, in denen vorwiegend auch deutsche Luftfahrzeuge üben:

	Generelles Tieffluggebiet	besondere Tiefflugstrecken, Tieffluggebiete, taktische Übungsgebiete
Großbritannien	250	100
Niederlande	1 000	250
Belgien	500	250
Frankreich	500	250
Kanada	500	100
USA	500	200

10. Gibt es bei der Bundeswehr und den NATO-Partnern unterschiedliche Mindestflughöhen, Vorschriften für erfahrene und unerfahrene Militärpiloten?

Eine Unterscheidung zwischen Luftfahrzeugführern wird in den Vorschriften hinsichtlich der Tiefflugmindesthöhen nicht gemacht, da jeder Pilot vor Erteilung der Flugerlaubnis eine sorgfältige und gründliche Ausbildung erhält.

11. Kann und wird die Bundesregierung sicherstellen, daß die für die Bundeswehr und die NATO-Partner zulässigen Mindestflughöhen in den einzelnen Tieffluggebieten einheitlich angewandt werden, um sie auf diese Weise kontrollierbar zu machen?

Wie bereits dargelegt gelten die Mindestflughöhen in den einzelnen Tieffluggebieten für alle Luftfahrzeuge und sind insoweit kontrollierbar.

12. Welche Maßnahmen wurden gegen Piloten der Bundeswehr ergriffen, die nachweislich vorgegebene Mindestflughöhen nicht eingehalten und dadurch Menschenleben gefährdet und zum Teil erhebliche Sachschäden verursacht haben?

Luftfahrzeugführer, die nachweislich schuldhaft gegen Flugbetriebsvorschriften verstoßen haben, werden zur Verantwortung gezogen. Dies kann in besonderen Fällen bis hin zum Entzug des Luftfahrzeugführerscheins auf Dauer führen.

13. Besteht die technische Möglichkeit, in alle Maschinen, die an Tiefflugübungen über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland beteiligt sind, Flug(höhen)schreiber einzubauen, um damit ggf. wirkungsvoller als mit den beiden „Skyguard“-Überwachungsgeräten die Einhaltung der vorgeschriebenen Flughöhen kontrollieren zu können?

Eine Aufzeichnung der Flughöhe allein wäre ohne Aussagewert. Um Aussagen über die tatsächliche und zulässige „Höhe über Grund“ zu erhalten, müßten mindestens Zeit und Position oder Flugkurs mitaufgezeichnet werden und die Aufzeichnung über den gesamten Flugweg vorgenommen werden.

Eine Nachrüstung von Luftfahrzeugen ist wegen des Platzbedarfs derartiger Geräte kaum möglich und wäre aufgrund der umfangreichen Änderungen/Ergänzungen von Bordsystemen (z. B. elektrisches Bordsystem, Verkabelung, Einbauposition) zu aufwendig.

14. Ist die Bundesregierung bereit, solche Flug(höhen)schreiber alle Flugzeuge der Bundeswehr, die darüber nicht verfügen, einbauen zu lassen und die NATO-Partner aufzufordern, dies bei ihren Flugzeugtypen ebenfalls zu tun?

Nach Auffassung der Bundesregierung rechtfertigen die zahlenmäßig geringen Verstöße gegen die Flugbetriebsvorschriften weder den hohen Aufwand einer nachträglichen Einrüstung noch den personellen Mehraufwand für die erforderliche Auswertung.

Ein nachträglicher Einbau von Flugdatenschreibern ist deshalb nicht vorgesehen.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die vorhandenen Instrumentarien der Dienstaufsicht und der Luftraumüberwachung mittels der Skyguard-Geräte ausreichend und angemessen sind.

15. Welche Flugzeugtypen der Bundeswehr und der NATO-Partner verfügen über die technische Fähigkeit, vorgegebene Tiefflughöhen automatisch einzuhalten, und wie hoch ist der Anteil der Flugzeugtypen mit diesem automatischen Flughöhenradar (Geländefolgeradar) am Gesamtbestand der Flugzeuge und deren über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland geflogenen Flugstunden?

Von den im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland operierenden Luftfahrzeugen sind die PA 200 TORNADO und die F-111 mit einem automatischen Geländefolgeradar ausgerüstet.

Der Flugstundenanteil TORNADO am militärischen Gesamtflugaufkommen mit Strahlflugzeugen in der Bundesrepublik Deutschland liegt derzeit etwa bei 3 %, der der F-111 ist noch geringer.

16. Ist es zutreffend, daß die Bundeswehr und die NATO-Partner nach unterschiedlichen Wetterkriterien eine Starterlaubnis für Tiefflüge über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland erteilen, und ist, falls dies zutrifft, die Bundesregierung bereit, die offensichtlich strengeren deutschen Bestimmungen auch den NATO-Partnern vorzuschreiben?

Dies ist nicht zutreffend. Die Wetterkriterien für die Durchführung von Tiefflug in der Bundesrepublik Deutschland sind einheitlich im AFCENT Low Flying Handbook geregelt.

17. Ist es zutreffend, daß deutsche Kampfflugzeuge zur Zeit des Absturzes der niederländischen F-16 in der Nähe von Linz am 28. Mai 1984 keine Starterlaubnis für Tiefflüge hatten?

Es ist nicht zutreffend, daß deutsche oder auch andere alliierte Luftfahrzeuge zum angegebenen Zeitpunkt keine Starterlaubnis hatten.

18. Welche Munition darf bei Übungsflügen in Flugzeugen der Bundeswehr und der NATO-Partner mitgeführt werden?

Grundsätzlich darf bei Übungsflügen nur Übungsmunition mitgeführt werden.

19. Mit welcher Munition war die niederländische F-16, die in der Nähe von Linz abstürzte, ausgerüstet, wurde diese Munition inzwischen nachweislich aufgefunden oder gilt noch Munition (ggf. welche) als vermißt?
20. Ist die Bundesregierung bereit anzuordnen, daß ggf. nach noch fehlender Munition systematisch gesucht wird, damit vor allem spielende Kinder im Absturzgebiet nicht mehr gefährdet sind?

Die bei Linz am 28. Mai 1984 abgestürzte F-16 der niederländischen Luftwaffe führte keine Munition mit.

21. Ist in der Zwischenzeit die genaue Ursache des Absturzes der niederländischen F-16 am 28. Mai 1984 bei Linz geklärt, und, wenn ja, welches ist die genaue Ursache?

Die Unfalluntersuchung ist abgeschlossen, der Untersuchungsbericht liegt jedoch noch nicht vor.

22. Haben die an dem Flug der niederländischen F-16 beteiligten nationalen und NATO-Dienststellen die vorgeschriebenen „procedures“ beachtet und eingehalten?
23. Haben sich bei der Auswertung des Flugzeugabsturzes bei Linz Schwachpunkte in diesen „procedures“ gezeigt, welche Schwachpunkte (falls dies zutrifft) waren dies, und was ist ggf. zu ihrer Beseitigung geschehen?

Die Untersuchung hat keine Hinweise erbracht, daß Vorschriften mißachtet wurden oder daß Vorschriften unzureichend sind.

24. Wie stellt die Bundesregierung sicher, daß die Piloten der Bundeswehr und der NATO-Partner bei Tiefflügen über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland die vorgeschriebenen „procedures“ einhalten?

Die Einhaltung der Tiefflugbestimmungen wird neben den Mitteln der Dienstaufsicht durch den Einsatz von Tiefflugüberwachungsradargeräten Skyguard, Luftraumbeobachtungstrupps und gegebenenfalls durch Luftfahrzeuge F-3A AWACS kontrolliert.

Es hat sich in den zurückliegenden Monaten jedoch erwiesen, daß durch die vielfältigen vom Bundesminister der Verteidigung eingeleiteten Maßnahmen die Flugdisziplin der den Luftraum der Bundesrepublik Deutschland nutzenden Luftfahrzeugbesatzungen erheblich verbessert werden konnte.

