

20.03.95

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Stellungnahme der Bundesregierung zu der Entschließung des Bundesrates zum Verzicht auf militärische Nachttiefflugbungen

Der Parlamentarische Staatssekretär
beim
Bundesminister der Verteidigung

Bonn, den 17. März 1995

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Dr. h.c. Johannes Rau

Sehr geehrter Herr Prsident,

zu der Entschließung des Bundesrates vom 17. Februar 1995 zum Verzicht auf militärische Nachttiefflugbungen nehme ich wie folgt Stellung:

Unsere Streitkräfte dienen dem Ziel der Friedenssicherung im Rahmen einer ethisch verantwortbaren und verfassungsrechtlich verankerten Sicherheitspolitik. Für unsere Fähigkeit, einen angemessenen Anteil zur Verteidigungsvorsorge in das Bündnis einzubringen, leistet auch die Luftwaffe ihren Beitrag. Sie kann diese Aufgabe aber nur dann erfüllen, wenn sie bereits im Frieden den hierfür erforderlichen Leistungsstand erhält. Dazu gehören - auch und gerade unter dem Aspekt der Flugsicherheit - die fundierte fliegerische Ausbildung und kontinuierliches üben.

Im Einsatzfall ist der Abschu durch gegnerische Flugabwehrwaffen um so wahrscheinlicher, je länger sich ein Luftfahrzeug, d.h. ein Flugziel, im Erfassungs- und Waffenwirkungsbereich eines Flugabwehrsystems befindet. Dies gilt sowohl für Radar- als auch für anderweitig geleitete Flugabwehrsysteme und grundsätzlich auch dann, wenn technische Möglichkeiten zur Störung der Erfassungs- und Feuerleitsysteme bestehen oder angewendet werden.

*) Drucksache 86/95 (Beschluß)

Moderne Flugabwehrsysteme sind sehr leistungsfähig. Ihr Erfassungs- und Waffenwirkungsbereich beginnt bereits in extrem niedrigen Höhen über Grund und wird hier im wesentlichen nur durch systembedingte Reaktionszeit, vor allem aber durch die Erdkrümmung und Geländeerhöhungen, die zu Erfassungslücken in niedrigen Höhen führen, eingeschränkt.

Daraus ergibt sich, daß beim Tiefflug mit hoher Geschwindigkeit, also bei Ausnutzung der Abschattung durch Erdkrümmung bzw. Geländeerhebungen und durch schnelles Durchfliegen des Wirkungsbereiches, ein erheblicher Teil der Bedrohung seitens der gegnerischen Flugabwehr reduziert und die Durchsetzungs- und Überlebenschancen der eigenen Luftfahrzeuge deutlich erhöht werden können.

Die bei der Bundeswehr und den verbündeten Streitkräften eingesetzten fliegenden Waffensysteme müssen unter allen Witterungsbedingungen bei Tag, insbesondere aber auch bei Nacht, eingesetzt werden können. Voraussetzung ist allerdings eine entsprechende Ausbildung der fliegenden Besatzungen. Die Herstellung und Erhaltung der Nachteinsatzfähigkeit der Luftfahrzeugbesatzungen ist unverzichtbarer Bestandteil der fliegerisch-taktischen Ausbildung. Die Ausrüstung moderner Kampfflugzeuge mit einem automatischen Geländefolgeflugradar trägt dem Rechnung.

Generell ist zwar festzustellen, daß nicht alle am Nachttiefflug teilnehmenden Luftfahrzeuge über ein Geländefolgeflugradar verfügen, das Waffensystem TORNADO ist jedoch speziell für den Einsatz im Tiefflug bei Tag und Nacht unter allen Wetter- und Sichtbedingungen konzipiert und entwickelt worden. Mit dem TORNADO besitzen Luftwaffe und Marine erstmals in ihrer Geschichte ein allwetterfähiges Waffensystem. Es liegt auf der Hand, daß die Ausbildung der Besatzungen darauf ausgerichtet sein muß, dieses komplexe System zu beherrschen.

Die mehrfach aufgestellte Vermutung, das Vorhandensein eines Geländefolgeflugradars mache das Üben von Einsätzen im niedrigen Höhenband überflüssig, da das System ja automatisch arbeite, ist nicht zutreffend. Im Gegenteil: Der Grad der erforderlichen Aufmerksamkeit und Arbeitsintensität der Besatzung bei der Überwachung des Flugzeugs und der Interpretation der Sensoren hat auch beim automatischen Geländefolgeflug eine direkte Beziehung zur Flughöhe über Grund. Mit anderen Worten, je geringer die Flughöhe, umso höher ist auch beim Nachttiefflug der Ausbildungswert. Das Geländefolgeflugradar des TORNADO ermöglicht Übungseinsätze im niedrigen Höhenband auch unter Wetter- und Sichtverhältnissen, die einen Flug nach Sichtflugregeln nicht zulassen würden. Bezüglich einer Stellungnahme im einzelnen zu der Begründung der Entschließung erlaube ich mir, auf die von mir am 17. Februar 1995 im Bundesrat zu Protokoll gegebenen Ausführungen zu verweisen.

In den alten Bundesländern hat es bereits seit Mitte der sechziger Jahre aus Flugsicherheits- und Flugsicherungsgründen für den Nachttiefflug ein besonderes Korridorsystem von etwa 3.500 km Länge gegeben. Die Bindung an ein festgelegtes Streckennetz soll im wesentlichen gefährliche Begegnungen und Zusammenstöße mit anderen Luftfahrzeugen vermeiden helfen und den militärischen Nachttiefflugbetrieb vom zivilen Luftverkehr trennen. Ähnliche Korridorsysteme existieren auch in unseren Nachbarländern Belgien und den Niederlanden.

Ein entscheidendes Kriterium für die Streckenführung - neben den zivilen Luftraumbelangen bzw. der Luftraumstruktur - war immer die Vermeidung von dichtbesiedelten Gebieten und Ballungsräumen. Eine vollständige Aussparung bewohnter Gebiete ist aber wegen des hohen Besiedelungsgrades der Bundesrepublik Deutschland nicht möglich. Gleiches gilt auch für ein Aussparen der Naturschutz-, Fremdenverkehrs- oder Naherholungsgebiete in Deutschland.

Mit der Wiedervereinigung und dem Abzug der WGT-Luftstreitkräfte ergab sich die Möglichkeit und Notwendigkeit, das Nachttiefflugstreckensystem den neuen Gegebenheiten anzupassen. Dabei war es von Anfang an das übergeordnete Ziel des Bundesministeriums der Verteidigung, das Flugaufkommen auf alle Bundesländer möglichst ausgewogen zu verteilen.

Mit dem im Frühjahr 1994 vorgelegten Bericht zum taktischen Ausbildungsflugbetrieb mit Strahlflugzeugen in Deutschland haben wir den Verteidigungsausschuß des Bundestages im Rahmen unserer regelmäßigen Unterrichtung über die Entwicklung des Flugbetriebs mit Kampfflugzeugen informiert. Im Bericht wurde auch dargestellt, daß das Nachttiefflugstreckensystem zur Zeit im Hinblick auf die Einbindung der neuen Bundesländer überarbeitet wird.

Dazu stehen wir seit November 1993 in enger Abstimmung mit den betroffenen Ländern im Bund/Länder-Fachausschuß Luftfahrt. In allen wesentlichen Fragen konnte grundsätzliches Einvernehmen erreicht werden. Darüber hinaus sind - immer wenn gewünscht - Mandatsträger und Hauptverwaltungsbeamte der betroffenen Regionen auf einer Reihe von Informationsveranstaltungen zum Stand der Überlegungen der Neuordnung der Korridore für den Nachttiefflug unterrichtet worden. Auch der Verteidigungsausschuß des Bundesrates wurde umfassend informiert, zuletzt am 8. Februar 1995. Im Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages ist letztmalig am 8. März 1995 zur Einrichtung des Nachttiefflugstreckensystems berichtet worden.

Das bestehende Nachttiefflug-Korridorsystem wurde mehrfach verändert - in den alten Bundesländern um ca. 1.000 km verringert - und wird jetzt in Gesamtdeutschland eine Länge von ca. 4.000 km besitzen. In verschiedenen Regionen der alten Bundesländer wurde dabei auch den inzwischen erfolgten Änderungen der Besiedlungsstruktur, also der räumlichen Ausdehnung von Ballungs- und Großstadtrandgebieten, Rechnung getragen. Im Ergebnis werden diese Veränderungen zu einer räumlichen Entzerrung und damit zu einer weiteren Entlastung der Bevölkerung führen.

Diese Maßnahmen ergänzen die drastischen Reduzierungsschritte, die die Bundeswehr - nicht nur beim Nachttiefflug - seit Mitte der 80er Jahre vornimmt. So ist das Flugaufkommen im Nachttiefflug von rund 4.200 Einsätzen im Jahr 1985 auf rund 1.700 im Jahr 1993 zurückgenommen worden. Darüber hinaus werden Nachttiefflüge ausschließlich in einer Mindestflughöhe von 1.000 Fuß (300 Meter) durchgeführt. Um die Lärmemission möglichst gering zu halten, wurde die Geschwindigkeit der Flüge auf maximal 420 Knoten (ca. 780 km/h) begrenzt. Der zeitliche Abstand von nacheinander den gleichen Streckenabschnitt

nutzenden Flugzeugen beträgt in der Regel 5 Minuten. Hinsichtlich des Nutzungsumfangs der Teilstrecken hat eine Auswertung des vorliegenden Zahlenmaterials ergeben, daß im statistischen Jahresmittel auch in Zukunft mit 4 bis 20 Einsätzen pro Woche zu rechnen ist.

Der Nachttiefflug beginnt 30 Minuten nach Sonnenuntergang und muß bis spätestens Mitternacht beendet sein. Da die nutzbare Zeit im Sommerhalbjahr wegen des späten Sonnenuntergangs sehr begrenzt ist, wird der größte Teil des Nachttiefflugs (ca. 75 %) im Winterhalbjahr abgewickelt.

Mit diesen Beschränkungen will das Bundesministerium der Verteidigung den Belangen unserer Bevölkerung soweit wie möglich Rechnung tragen.

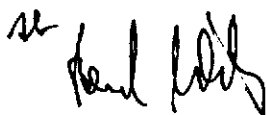
In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, daß die Luftwaffe die taktische fliegerische Ausbildung auf Strahlflugzeugen in beträchtlichem Umfang ins Ausland verlagert hat. So werden zirka 50 Prozent der Flüge unterhalb 1.500 Fuß (zirka 500 m), etwa 75 Prozent der Luft-Boden-Schießausbildung und rund 80 Prozent der Luftkampfausbildung im Ausland bzw. über See durchgeführt. Diesem "Ausbildungsexport" sind aber Grenzen gesetzt. Wir dürfen die Solidarität und die Bereitschaft zum "burden sharing" unserer Bündnispartner nicht überstrapazieren. Unsere Luftwaffe muß auch im eigenen Lande üben können.

Der Bundestag hat 1992 die Notwendigkeit, unsere Piloten auch im eigenen Lande im Tiefflug auszubilden, unterstrichen. Daran hat sich nichts geändert. Der Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages hat dieses am 6. September 1994 in einem Beschluß noch einmal ausdrücklich bestätigt.

Das geänderte Nachttiefflugstreckensystem soll am 30. März 1995 inkraftgesetzt werden. Die Aufnahme des Flugbetriebs ist ab dem 25. Mai 1995 beabsichtigt. Es ist geplant, ein Jahr nach Inbetriebnahme eine kritische Überprüfung und Bewertung des neuen Nachttiefflugsystems vorzunehmen.

Insgesamt wird die Bundeswehr ihre Bemühungen fortsetzen, den Umfang des militärischen Flugbetriebes auf das notwendige Mindestmaß zu begrenzen und die Belastung der Bevölkerung so gering wie möglich zu halten.

Mit freundlichen Grüßen



Bernd Wilz