

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Nickels und der Fraktion  
DIE GRÜNEN  
— Drucksache 10/463 —**

**Neue Entwicklung in der Frage der zivilen/militärischen Zusammenarbeit  
bei der Flugsicherung**

*Der Bundesminister für Verkehr — L 16/60.63.03/78 Va 83 — hat mit Schreiben vom 25. Oktober 1983 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Beabsichtigt das Bundesverkehrsministerium, den Status quo in der Flugsicherung zu ändern?

Die Flugsicherung ist als Dienst an der Luftfahrt den sich ändernden Anforderungen des Flugverkehrs laufend anzupassen. Die hohen Betriebskosten sowohl in der zivilen als auch in der militärischen Luftfahrt verlangen, daß neben der Sicherheit der Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkt stärker als bisher berücksichtigt wird. Die begonnene Entwicklung eines neuen zivilmilitärischen Flugsicherungsbetriebskonzeptes trägt diesen Erfordernissen Rechnung.

2. Trifft es zu, daß nach Auffassung des Bundesverkehrsministeriums ein neues Konzept einer zivilen/militärischen Zusammenarbeit gefunden werden muß, welches
  - a) den Belangen der militärischen Seite Rechnung trägt,
  - b) auf der zivilen Seite keine sozialen Probleme aufwirft und das Sicherheitsniveau nicht beeinträchtigt?

Es trifft zu, daß das neue Konzept zu einer flexibleren Nutzbarkeit des Luftraumes vor allem für den militärischen Flugbetrieb führen soll, ohne daß es dadurch zu sozialen Problemen für das zivile Flugsicherungspersonal kommt. Gleichzeitig soll die Sicherheit, soweit möglich, noch gesteigert werden.

3. Trifft es zu, daß dabei an folgende Grundkonzeption gedacht ist:
  - a) Es soll nach wie vor begrenzte Lufträume geben, in denen Kontrolle aus einer Hand praktiziert wird, wobei an zivile und militärische Terminal Areas gedacht wird, deren Grenzen nicht mit den heutigen Terminal Areas übereinstimmen müssen,
  - b) im gesamten übrigen Luftraum soll die zivile und die militärische Seite nebeneinander kontrollieren nach dem System: Militärischer Flugverkehr fliegt wo und wie er will mit einer Staffelungsverpflichtung der militärischen Seite gegenüber dem zivilen Verkehr – ziviler Verkehr fliege im Prinzip streckengebunden, könne aber nach Koordination direkt fliegen?

Die in der Frage skizzierte Aufgabenteilung zwischen ziviler und militärischer Flugsicherung entspricht im wesentlichen den Grundvorstellungen für das neue Konzept.

Ziel ist es, die beiden Flugsicherungsorganisationen überall dort auf der Grundlage entsprechender Betriebsverfahren nebeneinander tätig werden zu lassen, wo es die Sicherheit zuläßt, sich die Belastung der beteiligten Fluglotsen durch das Abstimmen (Koordinieren) der Flüge untereinander in annehmbaren Grenzen hält und dies zu einer flexibleren Nutzbarkeit des Luftraumes insgesamt für den zivilen und militärischen Flugverkehr führt. Nur dort, wo die Verkehrsbelastung und die Flugsicherungsverfahren es verlangen, soll eine ausschließliche oder dominierende Kontrollzuständigkeit für einen der beiden bestehen.

4. In welchen Punkten weicht das Konzept des Bundesverkehrsministeriums von den Vorschlägen und Vorstellungen des Verbandes Deutscher Flugleiter e. V. ab?

Der Bundesminister für Verkehr orientiert sich bei der Entwicklung eines neuen zivil-militärischen Flugsicherungsbetriebskonzeptes gemeinsam mit dem Bundesminister der Verteidigung an den Anforderungen des zivilen und des militärischen Luftverkehrs und den gegenwärtig und in absehbarer Zukunft bestehenden Gegebenheiten.

5. Welches Ergebnis hatte das erste, am 5. September 1983 geführte Grundsatzgespräch zwischen dem Generalinspekteur der Bundeswehr und dem Leiter der Abteilung Luftfahrt im Bundesverkehrsministerium?

Am 5. September 1983 haben der Leiter der Abteilung Luftfahrt des Bundesverkehrsministeriums und der Inspekteur der Luftwaffe verabredet, die zivil-militärische Zusammenarbeit auf flugsicherungsbetrieblichem Gebiet mit dem Ziel neu zu gestalten, den gesamten Luftraum flexibler als bisher nutzbar zu machen. Sie stimmten darin überein, daß hierzu im Rahmen eines neuen, in einem Feldversuch zu erprobenden Flugsicherungsbetriebskonzeptes die Kontrolltätigkeit der zivilen und der militärischen Flugsicherung soweit wie möglich ineinander verzahnt werden muß.

Dieses Ergebnis ist durch Bundesminister Dr. Dollinger und Bundesminister Dr. Wörner am 28. September 1983 in einem Grundsatzbeschuß bestätigt worden.

6. Trifft es zu, daß die militärische Seite noch im Oktober dieses Jahres ihre Vorstellungen vorlegen wird und daß anschließend ein Konzept erarbeitet wird, welches
  - a) noch in diesem Jahr in einem Feldversuch in Düsseldorf und
  - b) voraussichtlich ab April 1984 in einem parallelen Feldversuch in Bremen erprobt werden soll?

Ein Grundkonzept ist durch die Fachleute der beiden Ministerien bereits erarbeitet worden. Gegenwärtig werden die Details für den Ende dieses Jahres beginnenden Feldversuch in der Flugsicherungsregionalstelle Düsseldorf ausgearbeitet. Ein Feldversuch in der Flugsicherungsregionalstelle Bremen soll sich am 1. April 1984 anschließen. Beide Versuche sollen voraussichtlich bis Ende Oktober 1984 dauern.

7. Trifft es zu, daß dieses Konzept in Frankfurt am Main und München spätestens mit dem Neubau von Langen bzw. der neuen RK in München II erfolgen soll?

Die betriebliche Erprobung und Einführung des neuen Konzeptes soll zunächst auf den norddeutschen Luftraum beschränkt werden.

8. Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorwurf, die geplante Konzeption führe zu einer Militarisierung der Flugsicherung?

Bisher wurde ein solcher Vorwurf gegenüber der Bundesregierung nicht geäußert. Er wäre auch in keiner Weise sachlich gerechtfertigt. Das neue Konzept zielt lediglich darauf ab, im Zuge einer Überwindung von starren Luftraumabgrenzungen die beiden Flugsicherungsorganisationen so tätig werden zu lassen, daß die Flugsicherung insgesamt den gewachsenen Anforderungen besser gerecht werden kann.

