

Große Anfrage

der Abgeordneten Frau Nickels, Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN

Einführung eines gemischt zivil-militärischen Flugsicherungssystems mit flächendeckender Kompetenz der militärischen Komponente

Mit dem sogenannten Sobernheimer Papier (26. bis 28. September 1983) haben der Bundesminister der Verkehr und der Bundesminister der Verteidigung ein Konzept für die zivil-militärische Zusammenarbeit in der Flugsicherung vorgelegt. Damit soll der militärische Einfluß in der Flugsicherung erheblich vergrößert werden. Das neue Konzept soll die Flugsicherung

- effektiver, sicherer und wirtschaftlicher gestalten sowie
- die Erfüllung des Verteidigungsauftrages sicherstellen.

Gegen die Einführung dieses zivil-militärischen Betriebskonzeptes haben die zuständigen Fachverbände und Gewerkschaften erhebliche Bedenken vorgebracht:

1. rechtliche und verfassungsrechtliche Bedenken, weil die Einführung dieses Konzeptes ohne gesetzliche Grundlage und am Parlament vorbei geplant ist,
2. erhebliche fachliche Bedenken hinsichtlich der Sicherheit und Effizienz der Abwicklung des Luftverkehrs im neuen Betriebskonzept,
3. Bedenken bezüglich der Wirtschaftlichkeit.

Diese Vorbehalte werden noch dadurch bestärkt, daß im süddeutschen Raum bereits seit nunmehr 20 Jahren ein rein ziviles Flugsicherungskonzept, das sogenannte „Münchner Modell“ zur vollsten Zufriedenheit aller – sowohl ziviler wie auch militärischer – beteiligter Stellen funktioniert hat.

Deshalb fragen wir die Bundesregierung:

1. *Verfassungskonformität und Gesetzmäßigkeit eines neuen Flugsicherungsmodells*
 - 1.1 Inwieweit kann die Bundesregierung Bedenken ausräumen, daß eine neue flächendeckende militärische Flugsicherung nicht mehr der Verfassungsmäßigkeit einer militärischen Flugsicherung nach Artikel 87a GG entspricht, da sie im taktischen Verbund mit den Radarführungsdiensten auch

deren Aufgaben übernimmt? Welche rechtlichen Grundlagen gibt es für die Existenz einer militärischen Flugsicherung im Unterschied zur zivilen Flugsicherung?

- 1.2 Inwieweit unterscheiden sich die Aufgaben der Radarführungsdienste der Luftwaffe und der militärischen Flugsicherung nach Einführung des neuen Flugsicherungskonzeptes gemäß dem „Sobernheimer Grundsatzpapier“?
- 1.3 Wieweit teilt die Bundesregierung die Bedenken der GRÜNEN, daß durch den taktischen Verbund der militärischen Flugsicherung mit den Radarführungsdiensten das verfassungsmäßige Gebot der innenpolitisch neutralen Inanspruchnahme der Bundeswehr verletzt wird, bzw. mit welchen Argumenten vermag sie diese auszuräumen?
- 1.4 Wie will die Bundesregierung verhindern, daß durch den taktischen Verbund von Radarführungsdiensten und militärischer Flugsicherung hoheitliche Aufgaben durch die Streitkräfte wahrgenommen werden?
- 1.5 Kann bei Verstößen gegen das Luftrecht die militärische Flugsicherung als Strafverfolgungsbehörde auftreten, und ggf. auf welche Rechtsgrundlagen stützt sie sich dabei?
- 1.6 Wie stellt sich die Bundesregierung das Verhalten der militärischen Flugsicherung gegenüber Verstößen gegen das Luftrecht durch Angehörige der Streitkräfte vor?
- 1.7 Im Bereich der Bundesrepublik Deutschland werden Aufgaben der Luftverteidigung nur von den Radarführungsdiensten der Luftwaffe wahrgenommen.

Welche Gründe

- a) internationale/binationale Verpflichtungen, die die Bundesregierung in Verträgen eingegangen ist,
- b) militärische Gründe,
- c) militärisch-technische Entwicklungen als Gründe,
- d) ökonomisch/finanzielle Gründe,
- e) Gründe der Sicherheit des Luftverkehrs

haben sich im Laufe der letzten vier Jahre ergeben, um die militärische Flugsicherung stärker in einen taktischen Verbund mit den Radarführungsdiensten einzubringen?

- 1.8 Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen oder widerlegen, daß eine Änderung der Zuständigkeiten in der Flugsicherung nur auf dem Wege einer Gesetzesänderung möglich ist, es aber nicht zulässig ist, derartige und umfassende Kompetenzveränderungen lediglich mit Hilfe einer interministeriellen Vereinbarung durchzusetzen?
2. *Verteidigungsbereitschaft der Bundesrepublik Deutschland in bezug auf die Flugsicherung*
 - 2.1 Kann die Bundesregierung bestätigen oder widerlegen, daß nach Festschreibung des „Münchner Flugsicherungsmodells“

bis zum Jahre 1990 die Verteidigungsbereitschaft der Bundesrepublik Deutschland „an der Nahtstelle zum Ostblock“, speziell im Südosten der Bundesrepublik Deutschland, noch gewährleistet ist?

- 2.2 Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen oder widerlegen, daß, wenn das „Münchner Modell“ die Verteidigungsbereitschaft der Bundesrepublik Deutschland nicht gefährdet, dieses Modell bei bundesweiter Einführung als „Flugsicherung aus einer Hand“ dem beklagten Kompetenzwirrwarr ein Ende bereitet und somit zur Erhöhung der Flugsicherheit – bei gleichzeitiger Kostensenkung – beigetragen würde?
- 2.3 Wie wird beim „Übergang vom Frieden zum Spannungsfall“ der Status des zivilen Flugsicherungspersonals sein?
- 2.4 Inwieweit ist beim Übergang zum Spannungs- und von dort zum Verteidigungsfall das gemischt zivil-militärische Konzept besser als das „Münchner Modell“ geeignet, die Verteidigung der Bundesrepublik Deutschland sicherzustellen, da bereits heute die Luftverteidigung von den Radarführungsdiensten der Luftwaffe und nicht von der militärischen Flugsicherung wahrgenommen wird?

Mit welchen Argumenten kann die Bundesregierung bestätigen oder widerlegen, daß die militärische Flugsicherung vor allem Funktionen für Luftangriffsoperationen im Rahmen der forward defense hat?

- 2.5 Welche militärischen und politischen Intentionen werden verfolgt, wenn militärisches Flugsicherungspersonal auch in die bislang rein zivilen Platz- und Anflugkontrollstellen (FS-Stellen) einzieht?
- 2.6 Inwieweit hat das Ergebnis der „WINTEX“-Übungen der Jahre 1982 und 1983 oder anderer Manöver Einfluß auf den Aufbau einer flächendeckenden militärischen Flugsicherung gehabt?

3. *Flugsicherheit und Wirtschaftlichkeit eines neuen Flugsicherungsmodells*

- 3.1 Inwieweit erwartet die Bundesregierung von der Einführung eines gemischt zivil-militärischen Flugsicherungskonzeptes eine Erhöhung der Flugsicherheit in der Bundesrepublik Deutschland, wenn die „Einheit der Kontrolle“ nicht mehr gegeben ist?
- 3.2 Wie will die Bundesregierung diejenigen Mehrkosten auffangen, die durch den Aufbau eines konkurrierenden militärischen Flugsicherungssystems entstehen, zumal zwangsläufig zusätzliches militärisches Flugsicherungspersonal eingestellt werden muß?
- 3.3 Wie will die Bundesregierung im einzelnen sicherstellen, daß eine Benachteiligung des zivilen Luftverkehrs durch die militärische Flugsicherung, die nicht interessenneutral arbeiten kann, ausgeschlossen wird?

- 3.4 Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen oder widerlegen, daß die Flugsicherung nach dem „Münchner Modell“ den Ansprüchen der zivilen und militärischen Luftraumnutzer in der Vergangenheit gerecht geworden ist?
- 3.5 Wie will die Bundesregierung die Ergebnisse der Feldversuche in Düsseldorf und Bremen auswerten, und wann will sie diese der Öffentlichkeit zugänglich machen?
- 3.6 Inwieweit kann die Bundesregierung Bedenken der GRÜNEN bestätigen oder widerlegen, nach denen keine Untersuchungen über die Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit der jetzigen Flugsicherungsmodelle existieren, ohne die aber ein Vergleich mit den Ergebnissen der „Feldversuche“ zur Einführung eines neuen zivil-militärischen Flugsicherungskonzeptes nicht möglich ist?

Bonn, den 1. Februar 1984

Nickels

Drabiniok

Beck-Oberdorf, Schily, Kelly und Fraktion