

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Immer (Altenkirchen), Horn, Dr. von Bülow, Frau Fuchs (Verl), Gerstl (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

Flugsicherung in der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem militärischen Tiefflugbetrieb

Nachdem allein in der Zeit vom 28. Mai bis 3. Juni 1984 fünf Militärflugzeuge der NATO-Partner auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland abstürzten und dabei drei Menschen getötet wurden und im Verlauf des Jahres 1984 weitere Militärflugzeuge der Bundeswehr und der NATO-Partner abstürzten, wobei ebenfalls Todesfälle von Militärpiloten und Zivilbevölkerung zu beklagen waren, muß festgestellt werden, daß weite Kreise der Bevölkerung, besonders in den vom militärischen Tiefflugbetrieb betroffenen Gebieten, verunsichert und verängstigt sind.

Da der militärische Übungsflugverkehr der Bundeswehr und der NATO-Partner über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in den letzten Jahren offensichtlich ständig zugenommen hat, ist gerade in den Tieffluggebieten die Gefahr weiterer Flugunfälle und die Gefährdung von Militärpiloten und Zivilbevölkerung gestiegen.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

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?
2. Wie viele und welche Tieffluggebiete gibt es in der Bundesrepublik Deutschland?
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?
4. Wie viele Übungsflüge werden in den einzelnen Tieffluggebieten pro Tag bzw. pro Monat im Durchschnitt absolviert?

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

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

Bonn, den 13. Dezember 1984

Immer (Altenkirchen)**Horn****Dr. von Bülow****Frau Fuchs (Verl)****Gerstl (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****Dr. Vogel und Fraktion**