

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lange, Dr. Schierholz und der Fraktion
DIE GRÜNEN**
— Drucksache 10/6043 —

Geländefolgeradar, elektromagnetische Störungen, Tornado-Unfall Holzkirchen

*Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der
Verteidigung hat mit Schreiben vom 10. Oktober 1986 im Namen
der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:*

1. Welche Erklärung hat die Bundesregierung zu der Tatsache, daß das Bundesministerium der Verteidigung in der Antwort auf ein Schreiben der Bürgerinitiative gegen Tieffluglärm Biebelnheim (Fü L II 4) vom 3. September 1982 konstatiert, „Instrumentenflug“ werde „... aus Flugsicherheitsgründen in einer Mindesthöhe von 300 m über Grund durchgeführt“, während es in der Zeitschrift „wehrtechnik“ im November 1983 heißt: „Das Terrain-Following-Radar beansprucht trotz vollautomatischen Betriebes einschließlich automatischem Hochziehen der Maschine bei plötzlich auftauchenden Hindernissen die volle Aufmerksamkeit des Piloten. Aus den vor allem mit der F 111, dem ersten Flugzeug mit Terrain-Following-Radar, vorliegenden Erfahrungen weiß man, daß manche Piloten die nervliche Anspannung nicht aushalten. Und so kann es auch ... sein, daß nur jüngere, mehr der Technik blind vertrauende Piloten im automatischen Tiefflug fliegen, ältere hingegen sich mehr auf sich selbst verlassen. Derzeit liegt die freigegebene Mindestflughöhe bei 500 ft (150 m), die durch das System mögliche Höhe von 200 ft (60 m) wird wohl erst zu einem späteren Zeitpunkt, wenn ausreichende Erfahrungen mit automatischen Tiefflügen vorliegen, freigegeben“, und welche von beiden Behauptungen ist richtig?

Die Antwort vom 3. September 1982 bezog sich auf Flüge nach Instrumentenflugregeln, die mit Ausnahme von Start und Landung in Höhen über 300 m stattfinden.

Flüge mit Geländefolgeradar werden nach Sichtflugregeln oder in reservierten Lufträumen (Nachttiefflugsystem) durchgeführt. Insofern besteht zwischen diesen beiden Aussagen kein Widerspruch.

2. Bis zu welchen Mindesthöhen sind Einsätze des Tornado-Kampflugzeuges mit Anwendung des Geländefolgeradars in der Bundesrepublik Deutschland derzeit erlaubt, und welche Ausnahmeregelungen sind möglich?

Derzeit sind Geländefolgeflüge unter Sichtflugbedingungen bis zu einer Höhe von 350 ft (100 m) erlaubt, soweit die in der Bundesrepublik Deutschland allgemein für den militärischen Tiefflug geltenden Bestimmungen dies erlauben. Ausnahmen hierzu bestehen nicht.

3. Wann war der in der Zeitschrift „wehrtechnik“ 11/1983 erwähnte „Zeitpunkt, wenn ausreichende Erfahrungen mit automatischen Tiefflügen vorliegen“ erreicht, und
 - a) hat die Bundesregierung bereits Ausnahmegenehmigungen zur Unterschreitung der in der Bundesrepublik Deutschland derzeit erlaubten allgemeinen Mindestflughöhen erteilt, um die durch das System mögliche Fluchtiefe von 60 m im Training ausschöpfen zu können,
 - b) für welche Gebiete gelten diese Ausnahmegenehmigungen gegebenenfalls für welche Zeiträume?

Für die Bundesrepublik Deutschland wurde keine Ausnahmegenehmigung für Übungsflüge mit dem Waffensystem TORNADO in 60 m Höhe erteilt.

4. Bei welchen Einheiten der Bundesluftwaffe und der Marine werden derzeit die Fähigkeiten des Tornados zum Einsatz mit Geländefolgeradar durch Übungsflüge trainiert?

Alle mit dem Waffensystem TORNADO ausgerüsteten Verbände.

5. Bis zu welchen mindesten und höchsten Flughöhen wird derzeit mit dem Geländefolgeradar geübt?

Innerhalb des für den Tag- bzw. Nachttiefflug mit Strahlflugzeugen festgelegten Höhenbereiches, mindestens jedoch 350 ft. Siehe hierzu auch die Antwort auf Frage 2.

6. In welchen anderen Ländern führt die Bundesluftwaffe Übungsflüge unter Einsatz von Geländefolgeradar aus?

Grundsätzlich in allen Ländern, in denen die Bundeswehr zu Ausbildungszwecken Tiefflüge durchführen darf.

7. Ist es richtig, daß die beiden mit dem Geländefolgeradar ausgestatteten Militärflugzeuge F 111 und Tornado auch bei Nacht und

schlechter Sicht mit Geländefolgeradar üben müssen?

Wenn ja,

- a) wo liegen die Strecken, auf denen in der Bundesrepublik Deutschland Nachtflüge geübt werden,
- b) wie groß ist der Anteil der Übungsflüge mit Geländefolgeradar, die auf dem bundesdeutschen Streckensystem für nächtliche Tiefflüge derzeit durchgeführt werden,
- c) welche anderen Strecken für Geländefolgeradar-Flugübungen sind zusätzlich für den Einsatz bei schlechten Sichtverhältnissen geplant oder benutzt und wo liegen sie,
- d) zu welchem Zeitpunkt wurden die in den Antworten zu a) und b) genannten Geländefolgeradar-Übungsstrecken freigegeben, und von welchen Einheiten der Bundesluftwaffe, der Bundesmarine und der NATO dürfen sie jeweils benutzt werden?

Ja; Übungsflüge werden regelmäßig seit Januar 1986 und nur auf den veröffentlichten Nachttiefflugstrecken von den Verbänden durchgeführt, die mit dem Waffensystem TORNADO bzw. F 111 ausgerüstet sind.

Eine statistische Differenzierung zwischen Flügen mit bzw. ohne Geländefolgeradar im Nachttiefflugsystem erfolgt nicht.

8. Ist davon auszugehen, daß es sich um falsche Vermutungen der Presse handelt, wenn in Zusammenhang mit der Vorlage des zweiten Berichts über den Tornado-Absturz in Holzkirchen im Sommer 1984 für den Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages verlautbart wird, die vom Ministerbüro angewiesene Straffung des Unfallberichts sei erfolgt, weil der Bundesminister der Verteidigung
 - a) davon ausgegangen sei, daß die genauen Einzelheiten des Unfallhergangs bereits im September 1984 dem Verteidigungsausschuß vorgetragen worden seien, ohne zu berücksichtigen, daß die damalige Darstellung von der Mehrheit der Ausschußmitglieder als völlig unzureichend betrachtet werden mußten,
 - b) den Mitgliedern des Verteidigungsausschusses die Beschäftigung mit allzu vielen technischen Details habe ersparen wollen, obschon angesichts des offenbar dringenden und ernsthaften Interesses, das diese an einer zweifelsfreien Klärung der Unfallursache hatten deutlich werden lassen, ihre Bereitschaft auch zur Kenntniserhebung und Bearbeitung komplizierterer technischer Sachverhalte hätte vorausgesetzt werden müssen?
9. Welche anderen sachlichen Gründe führten zu der drastischen Kürzung des Berichts über den Tornado-Unfall von Holzkirchen im Sommer 1984 an die Mitglieder des Deutschen Bundestages?
10. Wann wird der Bundesminister der Verteidigung den Mitgliedern des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages den Abschlußbericht zu dem genannten Tornado-Unglück vorlegen?
11. Ist die in der Presse zitierte Behauptung von Generalleutnant Eimler richtig, der Unfall in Holzkirchen sei durch die starke Kurzwellenstrahlung des Senders „Radio Free Europe“ verursacht worden, die das Flugsteuersystem der Maschine elektromagnetisch gestört habe?
 - a) Wenn ja, handelte es sich bei dem erwähnten Flugsteuersystem, das bei dem in Holzkirchen zum Zeitpunkt der Einwirkung der elektromagnetischen Störung benutzt wurde, um das Geländefolgeradar?
 - b) Wenn nein, um was für ein Flugsteuersystem handelte es sich?
12. Welche Maßnahmen hat das Bundesverteidigungsministerium in der Zeit nach dem Tornado-Unfall in Holzkirchen ergriffen, um auszuschließen, daß aufgrund elektromagnetischer Störungen weitere Unfälle durch Einwirkung bisher noch nicht festgestellter Störungsquellen auf die Mikroprozessoren im Bordsystem der F 111 oder des Tornado-Flugzeuges bei „Automatenpilot“-Flügen verursacht werden?

- a) Wann hat sie die jeweiligen Schritte dazu unternommen?
- b) Sind diese Maßnahmen für die Flugzeuge der Einheiten anderer über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland üben- den Kampfflugzeuge mit Geländefolgeradar ebenso wirksam?

Hierzu wurde wiederholt dem Verteidigungsausschuß berichtet, letztmalig ausführlich in der 100. Sitzung am 25. September 1986 durch den Bundesminister der Verteidigung.

13. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Frage, ob die elektromagnetischen Impulse der Bordsysteme von Kampfflugzeugen die Ursache für Schäden an zivilen elektronischen Anlagen, wie der im Bericht des Magazins „stern“ vom 7. August 1986 erwähnten Waschmaschine einer Hausfrau in Dorsten-Lembeck im Münsterland, sind?
- Wenn ja,
- a) welche Fälle dieser Art sind der Bundesregierung über den obengenannten hinaus bekannt,
 - b) in welcher Weise beabsichtigt die Bundesregierung, für die durch Maschinen der Bundesluftwaffe verursachten Schäden an elektronischen Geräten in Privathaushalten Entschädigungen zu leisten und inwieweit sind Schadensregelungen mit den anderen NATO-Luftwaffen geplant,
 - c) welche Maßnahmen wird die Bundesregierung treffen, um künftig solche Schäden zu vermeiden?

Es liegen keine derartigen Erkenntnisse vor.