

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Mechtersheimer und der Fraktion
DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/4885 —**

Maßnahmen zur Reduzierung der Gefährdung durch Tiefflüge

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung, Frau Hürland-Büning, hat mit Schreiben vom 17. Juli 1989 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vom 5. bis 9. Juni 1989 haben die NATO-Luftstreitkräfte im Rahmen der Übung Central Enterprise 89 Luftkriegsoperationen geübt. Diese Übung führte zu einer Verschärfung der Sicherheitslage der Bevölkerung.

1. Durch welche Maßnahmen der Bundesregierung sollte eine verstärkte Gefährdung der Bevölkerung durch Central Enterprise 89 ausgeschlossen werden?

Durch die Übung „Central Enterprise“ ist es zu keiner erhöhten Gefährdung der Bevölkerung gekommen.

Belastung und Sicherheit der Bevölkerung sowie die Sicherheit für die Besatzungen waren wesentliche Kriterien bei der Festlegung der Übungsbestimmungen.

- Für die Planung und Koordinierung der Übungseinsätze wurden in den entsprechenden Führungsgefechtsständen während der Übung zusätzliche Arbeitspositionen besetzt.
- In den Führungsgefechtsständen beider Parteien waren Verbindungsoffiziere zur gegenseitigen Koordinierung der Übungseinsätze abgestellt.
- Durch zeitgerechte Herausgabe von Navigationswarnungen und die Einrichtung von Flugbeschränkungsgebieten wurde den Belangen der Luftfahrt Rechnung getragen.
- Für die Durchführung des Übungsflugbetriebes blieben die Friedensflugbestimmungen weiterhin verbindlich.

2. Welche Ausbildungsanforderungen für den Tiefflug werden an die Crews der NATO-Luftstreitkräfte gestellt?

Gefordert ist die sichere Beherrschung des Waffensystems im gesamten Leistungs- und Einsatzspektrum einschließlich des Tieffluges.

Diesem Zwecke dient die taktische Verbandsausbildung.

In entsprechenden Ausbildungsprogrammen sind Richtwerte für die Erlangung und Erhaltung der Einsatzfähigkeit festgelegt. Art und Umfang der taktischen Verbandsausbildung fallen in die alleinige Zuständigkeit der jeweiligen Nation. Die Ausbildung berücksichtigt die von der NATO herausgegebenen Standards.

- a) Wie hoch muß die Zahl der Tiefflugeinsätze bzw. -stunden einer Crew der folgenden NATO-Luftstreitkräfte bezogen auf die Flugzeugtypen sein, um die Tiefflugeinsatzfähigkeit zu gewährleisten?
(Auflistung bitte nach: Bundesluftwaffe: Tornado, Alpha Jet, F-4F, RF-4E; USAF: A-10, F-4G, F-15, F-16, RF-4; Sorties, Jahr, Monat; Dauer, Stunden, Jahr, Monat)
- b) Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Tieffluganteile eines Piloten der nachfolgend aufgeführten NATO-Luftstreitkräfte und deren Flugzeugtypen?
(Auflistung bitte nach: Bundesluftwaffe: Tornado, Alpha Jet, F-4F, RF-4E; USAF: A-10, F-4G, F-15, F-16, RF-4; Sorties, Jahr, Monat; Dauer, Stunden, Jahr, Monat)

Die Flugstundenforderungen und -richtwerte beziehen sich auf das Jahr. Es gibt keine monatsbezogenen Forderungen.

(Tiefflüge pro Jahr)

Luftwaffe

| | |
|--------------|-----------------------|
| WS TORNADO | 69 Sorties (Einsätze) |
| WS ALPHA JET | 60 Sorties |
| WS F-4F | 62 Sorties |
| WS RF-4E | 63 Sorties |

Der Tieffluganteil/Sortie beträgt im Inland durchschnittlich 42 Minuten, im Ausland 1 Stunde.

Der Tieffluganteil der deutschen Besatzungen beträgt durchschnittlich ca. 52 Stunden pro Jahr, davon 28 Stunden im Inland und 24 Stunden im Ausland.

USAF

Der Tieffluganteil der amerikanischen Besatzungen liegt je nach Waffensystem zwischen 50 und 120 Stunden pro Jahr.

Dies ergibt ein durchschnittliches Tiefflugaufkommen von 64 Stunden pro Jahr und Besatzung.

3. Wenn Ausbildungsanforderungen für den Tiefflugeinsatz nicht erfüllt werden, wie schließt die Bundesregierung eine Gefährdung der Bevölkerung und der Piloten wegen mangelnder Tiefflugeinsatzfähigkeit aus?

Die fliegerische Auftragerteilung berücksichtigt den jeweiligen Ausbildungsstand der Luftfahrzeugbesatzungen. Durch entsprechende Einweisungs- oder Wiederauffrischungsprogramme werden die Besatzungen schrittweise auf die Anforderungen ihrer Tätigkeit vorbereitet. Die Zuerkennung und Erhaltung der Einsatzbereitschaftsgrade und entsprechender fliegerischer Berechtigungen erfolgt nur nach Ablegen besonderer Prüfungen und bei Vorliegen der Qualifizierungsbedingungen.

4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß eine Reduzierung der Tiefflugstunden und -einsätze und der daraus folgenden mangelnden Tiefflugeinsatzfähigkeit eine unzumutbare Gefährdung der Bevölkerung und der Piloten darstellt, somit die Flugsicherheit nur durch ein völliges Verbot der Tiefflüge zu erreichen ist?

Nein. Die Reduzierung der Tiefflugstunden und -einsätze findet dort ihre Grenze, wo sie eine unzumutbare Gefährdung der Bevölkerung und der Besatzungen darstellt und den Ausbildungserfordernissen nicht mehr gerecht werden würde.

5. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Zusammenhang von angenommener Verlustrate durch Feindeinwirkung und jeweiliger Flughöhe?

Durch die Auswertung vergleichbarer bewaffneter Konflikte und durch Computer-Simulation wird belegt, daß bei Flughöhen über 200 Fuß (ca. 60 m) die voraussichtliche Verlustrate durch Feindeinwirkung erheblich ansteigt und bei Flughöhen über 500 Fuß (150 m) über Grund unannehmbar hoch ist.

6. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Zusammenhang von jeweiliger Flughöhe und der Wahrscheinlichkeit eines Absturzes?

Im Ausbildungsflugbetrieb in der Bundesrepublik Deutschland ist kein direkter Zusammenhang zwischen Flughöhe und Absturzhäufigkeit erkennbar.

Im Durchschnitt der letzten Jahre ereigneten sich etwa 60 Prozent der Abstürze aus Höhen über und etwa 40 Prozent aus Höhen unter 1 500 Fuß (450 m). Auch bei den Abstürzen aus niederen Höhen war die Flughöhe nur in wenigen Fällen ursächlich für den Unfall.

7. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Zusammenhang von Überlebenswahrscheinlichkeit der Einsatzpiloten (Erfüllung der Einsatzmission) und der jeweiligen Flughöhe?

Die günstigste oder effektivste Flughöhe liegt zwischen 100 und 300 Fuß (etwa 30 bis 90 m) über Grund.

8. Wie viele Tiefflüge (nach Einsätzen und Stunden) werden durch folgende Luftstreitkräfte, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland stationiert sind, importiert? (Bitte Auflistung nach: USAF, Belgien, RAF, NL, Kanada, Frankreich, andere Luftstreitkräfte; Sorties, Stunden)

(Angaben basieren auf Erfassung 1988)

| | | |
|-------------------------|---------------------|----------------|
| Belgien | etwa 6 200 Einflüge | 4 400 Stunden* |
| Niederlande | etwa 6 700 Einflüge | 4 700 Stunden* |
| Frankreich | etwa 1 200 Einflüge | 850 Stunden* |
| andere Luftstreitkräfte | etwa 500 Einflüge | 350 Stunden* |

Tiefflüge, die von den nicht in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Teilen der amerikanischen, britischen und kanadischen Luftwaffe durchgeführt werden, sind in entsprechenden Angaben über die hier stationierten Luftwaffen enthalten.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die A-10 trotz ihrer Stationierung in Großbritannien die meisten Tiefflugeinsätze der USAF in der Bundesrepublik Deutschland absolviert, und wie beurteilt sie diesen Sachverhalt?

Diese Feststellung kann nicht bestätigt werden.

Die zur Luftunterstützung der Landstreitkräfte im NATO-Kommandobereich Europa-Mitte vorgesehenen Flugzeuge sind nicht dauernd auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland stationiert. Sie führen daher auch nur einen Teil ihrer Tiefflugeinsätze im Zusammenwirken mit den auf sie angewiesenen Heeresverbänden in der Bundesrepublik Deutschland durch. Diese Einsätze sind zur Erhaltung der Verteidigungsbereitschaft im Rahmen der gültigen NATO-Strategie unverzichtbar.

10. Welchen Spielraum haben die NATO-Luftstreitkräfte zur Reduzierung von Tiefflugeinsätzen und -stunden ohne zusätzliche Gefährdung der Bevölkerung und der Piloten durch mangelnde Tiefflugeinsatzbereitschaft der Besatzungen, und weshalb sperrt sich die Bundesregierung der Erkenntnis, daß nur ein volliger Stopp der Tiefflüge Sicherheit garantiert?

Die Verbündeten und die Luftwaffe waren und sind ständig bemüht, den militärischen Flugbetrieb auf das unabdingbare Maß zu begrenzen. Die bereits in der Vergangenheit getroffenen Einschränkungen, insbesondere des Tiefflugbetriebs, unterstreichen diese Haltung.

Die Sicherheitspolitik der Bundesregierung erfordert die Aufrechterhaltung der Verteidigungsbereitschaft. Ein volliger Stopp der Tiefflüge würde dieser Zielsetzung widersprechen.

* bei einer ermittelten durchschnittlichen Verweildauer von 42 Minuten je Einsatz

11. Kann die Bundesregierung bestätigen oder dementieren, daß nach Ansicht der amerikanischen und britischen Luftwaffenführung das Minimum an Tiefflugtraining in der Bundesrepublik Deutschland bereits erreicht und eine weitere Reduzierung deshalb unmöglich ist?

Es finden zur Zeit Gespräche mit unseren Verbündeten zur weiteren Gestaltung des Tiefflugbetriebes in der Bundesrepublik Deutschland statt, über deren Inhalt Vertraulichkeit vereinbart wurde.

Der Bundesminister der Verteidigung wird das Parlament über die Ergebnisse dieser Gespräche zu gegebener Zeit unterrichten.

12. Welche Auswirkungen hat die Weigerung der amerikanischen und britischen Luftwaffe, den Tiefflug zu reduzieren, auf die Bemühungen der Bundesregierung, den Tiefflug in der Bundesrepublik Deutschland neu zu regeln?

Siehe Antwort zu Frage 11.

13. Womit begründet die Bundesregierung ihre Erwartungen, das Flugaufkommen zu senken?

Die Erwartungen finden ihre Begründung in der erkennbaren Absicht aller Teilnehmer an den laufenden Gesprächen über Fluglärminderung, konstruktiv zur Lösung des Problems beizutragen.

14. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Anfang des Jahres getroffen, die zu einer erfreulichen Senkung der Absturzrate in der Bundesrepublik Deutschland seit Anfang 1989 geführt haben?

Erfolge in der Flugsicherheit sind nicht *kurzfristig* erreichbar, sondern das Ergebnis der Summe *langfristiger* Bemühungen und Maßnahmen, wie sie seit Jahren sowohl in der Bundeswehr wie bei den alliierten Streitkräften unternommen werden.

Dank der ständigen, mit hohem personellen und materiellen Aufwand betriebenen Anstrengungen zur Verbesserung der Flugsicherheit konnte die Unfallrate kontinuierlich gesenkt und in den letzten 15 Jahren auf einem niedrigen Durchschnittswert gehalten werden.

Insofern stellt die erfreuliche Entwicklung des ersten Halbjahres 1989 nicht das Ergebnis einzelner, neuer Maßnahmen dar, sondern ist Bestandteil der langfristigen, positiven Entwicklung bei den Unfällen militärischer Luftfahrzeuge.

15. Welche Maßnahmen haben die NATO-Luftstreitkräfte ergriffen, die zu einer erfreulichen Senkung der Absturzzahl in der Bundesrepublik Deutschland seit Anfang des Jahres 1989 geführt haben, und welche Rolle spielen dabei:
 - Reduzierung der Geschwindigkeit im Tiefflug,
 - geringere Risikobereitschaft der Piloten,
 - Verringerung der Tiefflugeinsätze und -stunden,
 - zusätzliche Maßnahmen der Betriebssicherheit,
 - stärkere Berücksichtigung der Wetterbedingungen,
 - Vermeidung von gleichzeitigen Luftübungen im selben Raum usw.?
16. Welche Befehle, Anweisungen und Empfehlungen sind in diesem Zusammenhang an die Einsatzverbände ergangen?

Eine Zuordnung einzelner Befehle, Anweisungen und sonstiger Maßnahmen zur angesprochenen Senkung der Absturzzahl militärischer Luftfahrzeuge ist nicht möglich. Vielmehr ist das ständige Überprüfen der gültigen Bestimmungen hinsichtlich ihrer Aktualität und Verbesserungswürdigkeit wesentliche Aufgabe aller fliegerischen Vorgesetzten.

Eine zentrale Auflistung aller in diesem Zusammenhang verfügbaren Regelungen bei der Bundeswehr und den Verbündeten liegt der Bundesregierung nicht vor.

17. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um künftig die Bedrohung und Gefährdung der Bevölkerung und Piloten zu beseitigen?

Eine besondere Bedrohung oder Gefährdung der Bevölkerung durch die Übungstiefflüge besteht nicht.

Ich verweise in diesem Zusammenhang auch auf die Antwort zu Frage 6.

Unabhängig davon werden die seit Jahren kontinuierlichen und erfolgreichen Bemühungen um einen hohen Flugsicherheitsstandard konsequent weitergeführt.

18. Wie hat sich der Verbrauch von Flugtreibstoff (aufgeschlüsselt nach Monaten) seit Anfang 1989 entwickelt?

Kraftstoffverbrauch (Bundeswehr) 1989 in m³:

| | |
|---------|--------|
| Januar | 36 955 |
| Februar | 41 173 |
| März | 59 292 |
| April | 47 663 |
| Mai | 49 086 |
| Juni | 57 291 |

