

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Andrej Hunko, Wolfgang Gehrcke, Inge Höger, Ulla Jelpke, Kerstin Kassner, Niema Movassat, Dr. Alexander S. Neu, Alexander Ulrich, Kathrin Vogler und der Fraktion DIE LINKE.

Störungen des zivilen Flugverkehrs durch NATO-Manöver

Im Juni 2014 kam es zu zweitägigen Störungen der Flugsicherung, die im gesamten östlichen Alpenraum aufgetreten waren (Bundestagsdrucksache 18/2131). Damals waren Transponder von Verkehrsflugzeugen (die sogenannte Sekundärradarerfassung) durch eine „externe Störquelle“ lahmgelegt worden. Es handelt sich dabei um Signale, die am Boden aufgefangen werden und Daten wie die Route oder die Flughöhe übermitteln. Der Flugverkehr war wegen der Störungen auf bis zu 50 Prozent reduziert, es kam zu Verspätungen von insgesamt 41 Stunden. 57 Flugzeuge waren betroffen. Allerdings nutzt die Deutsche Flugsicherung GmbH einen Primärradar, der eigenständig nach Bewegungen im Luftraum sucht. Die Flieger waren laut der Bundesregierung nicht gänzlich vom Schirm der Flugsicherung verschwunden. In Österreich ist dies aber nicht der Fall, lediglich das Militär verfügt nach Berichten der Zeitung „Die Presse“ über ein Primärradar (www.diepresse.com/home/panorama/oesterreich/3820276/Nato-stort-Flugverkehr-uber-Osterreich). Die Vorfälle sind noch nicht restlos aufgeklärt, vermutlich waren aber die NATO-Manöver „NEWFIP 2014“ ursächlich. Dies war auch vom „Nationalen Lageführungszentrum“ im niederrheinischen Uedem vermutet worden. Dort überwachen Militärs zusammen mit der Bundespolizei und der Flugsicherung den Luftraum. Die Behörden sind in einer NATO-Kaserne untergebracht, auch der Bundesnachrichtendienst und das Bundeskriminalamt sind einbezogen. Die Vermutung ist nicht abwegig: In Ungarn wurde während der Störungen der sogenannte elektronische Kampf (EloKa) geübt, entsprechende Manöver fanden später auch in Italien statt. Teil der Übungen war, gegnerische Radaranlagen zu stören. Laut der Zeitung „Die Presse“ sei mittlerweile klar, dass es Störungen von AWACS-Aufklärungsflugzeugen waren, „von dem die alles verschluckenden Signale ausgingen“. Ein anderes Signal mit der Frequenz 1030 Megahertz sei ein „noch nicht identifiziertes Objekt in der Nähe der US-Air Base Ramstein in Deutschland“ gewesen. Mit Untersuchungen wurden die Luftfahrtbehörden der betroffenen Staaten beauftragt, aber auch das womöglich ursächliche NATO-Hauptquartier in Ramstein ermittelt in der Angelegenheit.

Der Rüstungskonzern Airbus Defence and Space hat der Bundeswehr laut einer Pressemitteilung (29. Oktober 2014) vier neue „Radar-Störsysteme“ geliefert. Die deutschen Militärs würden dadurch laut dem Militärmagazin „griephan“ ihre Fähigkeiten zur Abwehr elektronischer Störangriffe „an die wachsenden Möglichkeiten neuer Technologien“ anpassen. Demnach wird die Hardware zur Ausbildung an Radargeräten genutzt. Auch Pilotinnen bzw. Piloten würden an dem System geschult, um dadurch Raketenangriffe abzuwehren. Die Technik

wird an die Gesellschaft für Flugzieldarstellung mbH (GFD) geliefert. Dort werden die Anlagen an Tragflächen von Learjet-Flugzeugen montiert. Eine Integration in andere fliegende Plattformen sei aber jederzeit möglich. Die GFD ist ein Tochterunternehmen von Airbus Defence and Space, die Firma arbeitet eng mit der Bundeswehr zusammen. Die verkauften Multi-Frequency-Jammer simulieren elektronische Störangriffe, auf die von der Bundeswehr dann reagiert wird. Auf diese Weise will die Bundeswehr den Schutz von Flugzeugen gegen „radargesteuerte Raketenangriffe“ optimieren. Auch „Luftverteidigungsradare“ sollen vor solchen Störangriffen geschützt werden, etwa wenn gegnerische Militärs „elektronische Gegenmaßnahmen“ ergreifen (www.griephan.de vom 30. Oktober 2014). Weshalb die Investitionen gerade jetzt getätigt werden, erklären Airbus und „griephan“ nicht. Möglicherweise profitiert die Bundeswehr von den Störungen des zivilen Flugverkehrs.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Über welche neueren Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung gegenüber der Bundestagsdrucksache 18/2131 zu Störungen im europäischen sowie insbesondere im deutschen Luftraum im Sommer 2014?
2. Welche Störung wurde jeweils genau berichtet?
3. Auf welchen Frequenzen trat das Signal auf?
4. Inwiefern trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung, wie von der Zeitung „Die Presse“ berichtet, zu, dass es Störungen von AWACS-Aufklärungsflugzeugen waren, „von dem die alles verschluckenden Signale ausgingen“?
5. Wo befanden sich die in Deutschland stationierten AWACS-Flugzeuge nach Kenntnis der Bundesregierung im fraglichen Zeitraum?
6. Sofern die Bundesregierung hierzu über keine Kenntnis verfügt, auf welche Weise kann sie sich diese Informationen verschaffen?
7. Mit welchem Ergebnis wurde von Bundesbehörden untersucht, worum es sich bei dem „noch nicht identifizierte[n] Objekt in der Nähe der US-Air Base Ramstein in Deutschland“ gehandelt haben könnte?
8. Inwiefern waren nach neueren Kenntnissen der Bundesregierung im europäischen sowie insbesondere im deutschen Luftraum auch militärische Flugzeuge betroffen, und um welche Typen handelte es sich dabei?
9. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, welche der betroffenen Länder über, wie von der Zeitung „Die Presse“ berichtet, keinen Primärradar für die zivile Flugsicherung verfügen?
10. Sofern, wie auf Bundestagsdrucksache 18/2131 aufgeführt, tatsächlich keine militärischen Flugzeuge betroffen waren, welche Gründe sind hierfür im Bereich der NATO bzw. der deutschen militärischen Flugsicherung maßgeblich?
11. Welche weiteren NATO-Übungen, bei denen auch die „elektronische Kampfführung“ oder das Stören von Transpondern geübt wurde, fanden nach Kenntnis der Bundesregierung im Sommer oder Herbst 2014 in Europa statt?
12. Welche weiteren nationalen oder internationalen Übungen, bei denen auch die „elektronische Kampfführung“ oder das Stören von Transpondern geübt werden soll, sind nach Kenntnis der Bundesregierung geplant?
13. Inwiefern hat die Bundesregierung mittlerweile Erkenntnisse eingeholt, auf welche technische Art und Weise die NATO in der Lage ist, großräumige Störungen des Flugverkehrs vorzunehmen?

14. Auf welche technische Art und Weise ist die Bundeswehr in der Lage, Störungen des Flugverkehrs vorzunehmen?
15. Auf welche Weise werden die Vorfälle nach Kenntnis der Bundesregierung bei der NATO untersucht, und wer ist daran beteiligt (bitte auch jeweilige Arbeitsgruppen oder Unterabteilungen nennen)?
16. Auf welche Weise werden die Vorfälle nach Kenntnis der Bundesregierung in anderen betroffenen Ländern untersucht, und welche Behörden sind daran beteiligt?
17. Auf welche Weise werden die Vorfälle von der Bundesregierung untersucht, und wer ist daran beteiligt?
18. Welche Ergebnisse bzw. Zwischenergebnisse sind von der NATO, anderen Regierungen oder Einrichtungen der Bundesregierung hierzu inzwischen mitgeteilt worden?
19. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den (Zwischen-) Ergebnissen?
20. Sollten Berichte zutreffen, wonach ein „noch nicht identifiziertes Objekt in der Nähe der US-Air Base Ramstein in Deutschland“ für die Störung ursächlich gewesen sein könnte, inwiefern hält die Bundesregierung eine Untersuchung durch das womöglich ursächliche NATO-Hauptquartier in Ramstein überhaupt für objektiv?
21. Welche Kosten entstanden der Bundesregierung für vier neue Radar-„Störsysteme“, die der Rüstungskonzern Airbus Defence and Space der Bundeswehr laut einer Pressemitteilung (29. Oktober 2014) geliefert hat?
22. Wann und weshalb wurde im Bundesministerium der Verteidigung über den Kauf entschieden?
23. Wofür werden die Systeme konkret genutzt, und an welchen Standorten werden diese vorgehalten?
24. Welche weiteren, ähnlichen Geräte werden von der Bundeswehr betrieben?
25. Auf welche Weise sollen die neuen Störsysteme elektronische Störangriffe simulieren?
26. Wie soll dadurch der Schutz von Flugzeugen gegen „radargesteuerte Raketenangriffe“ optimiert werden?
27. Auf welche Weise werden „Luftverteidigungsradare“ damit vor Störangriffen geschützt?
28. Inwiefern ist auch die Bundesregierung der Ansicht, dass sich Störsysteme „an die wachsenden Möglichkeiten neuer Technologien“ anpassen müssten, und welche Möglichkeiten wären davon erfasst?

Berlin, den 18. November 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

