



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 14.07.2014
Seite 1 von 1

Katherina Reiche MdB
Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-r@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Christian Buchholz,
Wolfgang Gehrcke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
DIE LINKE betreffend
**„Mögliche Störungen der Flugsicherung durch militärische
Manöver“**
- Drucksache 18/1925

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind
beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Katherina Reiche



Anlage
zum Schreiben
vom 14.07.2014

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Christian Buchholz, Wolfgang Gehrcke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE betreffend
„Mögliche Störungen der Flugsicherung durch militärische Manöver“
- Drucksache 18/1925

Frage 1: *Inwiefern trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass Fliegererkennungssysteme in Bratislava, Prag, Wien, München und Karlsruhe zeitweise blockiert gewesen seien (Spiegel Online, 13. Juni 2014)?*

Antwort:
Am 5. und 10. Juni 2014 kam es in einigen europäischen Staaten – z.B. in Polen, Österreich, Tschechien, Deutschland sowie auch in der Slowakei – zeitweise zu räumlich begrenzten Störungen der Sekundärradarerfassung für die Flugsicherung.

Frage 2: *Über welche eigenen Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung zu Störungen im europäischen sowie insbesondere im deutschen Luftraum im fraglichen Zeitraum?*

Antwort:
Bei der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) kam es an den beiden genannten Tagen durch Störung der Sekundärradarerfassung – aufgrund teilweise fehlender Transpondersignale einzelner Luftfahrzeuge – zu Informationsdefiziten in der Luftlagedarstellung. Vornehmlich traten diese im östlichen und südöstlichen Bereich Deutschlands in Richtung der Grenze zu Tschechien und Österreich auf. Es fehlten dabei Informationen, wie z.B. die Anzeige der Flughöhe.

Die DFS-Primärradarerfassung der Luftfahrzeuge war nicht gestört und lückenlos vorhanden. Damit konnten zwar weiterhin die Flugspuren dargestellt werden, jedoch musste aufgrund der fehlenden Informationen, insbesondere der Flughöhe, aus Sicherheitsgründen die Kapazität der betroffenen Lufträume reduziert werden. Auch die DFS-Sekundärradaranlagen arbeiteten fehlerfrei, konnten jedoch wegen der teilweise fehlenden Transponderantwortsignale der Luftfahrzeuge keine Informationen bereitstellen.

Nach Auftreten und Melden der Störung wurden von der zuständigen Stelle in Brüssel (EUROCONTROL Network Manager) Steuerungsmaßnahmen eingeleitet, die nach Ende der Störung nach und nach wieder reduziert wurden.

Frage 3:

Welche Störung wurde jeweils genau berichtet?

- a) *Welche Mitteilungen erfolgten hierzu von der Deutschen Flugsicherung?*
- b) *Welche Mitteilungen erfolgten von der deutschen militärischen Flugsicherung?*
- c) *Welche Mitteilungen erfolgten nach Kenntnis der Bundesregierung von der österreichischen zivilen und militärischen Flugsicherung?*
- d) *Welche Mitteilungen erfolgten nach Kenntnis der Bundesregierung von der tschechischen zivilen und militärischen Flugsicherung?*
- e) *Welche Mitteilungen erfolgten nach Kenntnis der Bundesregierung von der slowakischen zivilen und militärischen Flugsicherung?*
- f) *Welche Mitteilungen erfolgten nach Kenntnis der Bundesregierung von der europäischen Luftverkehrskontrolle Eurocontrol und der europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA)?*

Antwort:

- a) Die DFS informierte das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) über die Störung und im Nachgang über vorliegende Erkenntnisse.
- b) Für die Wahrnehmung der Flugsicherungsaufgaben für den überörtlichen militärischen Luftverkehr ist im Rahmen der zivil-militärischen Integration der Flugsicherung in Deutschland die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zuständig. Die in Rede stehenden Störungen sind ausschließlich im Bereich der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH aufgetreten, militärische Flugsicherungseinrichtungen an den Flugplätzen der Bundeswehr waren nicht betroffen. Folglich erfolgten von dort auch keine Mitteilungen.
- c) Die Kontrollzentralen in Warschau, Prag und Wien haben die DFS-Kontrollzentrale in Karlsruhe über ähnliche Probleme informiert. Diese Information war auch Bestandteil der Meldung an das BAF.
- d) Siehe Antwort zu 3c).
- e) Außer der Information über die Agentur EUROCONTROL gibt es keine weiteren Erkenntnisse.
- f) Der relevante EUROCONTROL-Bericht lautet "Network Manager preliminary report on radar interference on June 5th and 10th, 2014"; Final Version, issued on 29 June 2014.

Frage 4:

Worin genau bestanden die Störungen, welche Regionen waren betroffen, wie lange hielt diese an, und welche Konsequenzen ergaben sich daraus für die zivile und militärische Flugsicherung?

Antwort:

Von den Störungen waren Luftfahrzeuge in den Lufträumen der DFS-Kontrollzentralen München und Karlsruhe betroffen. Die Störungen dauerten am 5. Juni von 13:55 bis 16:05 Uhr MESZ und am 10. Juni von 13:22 bis 14:40 Uhr MESZ. Die Störungen wurden vornehmlich an den Mittelbereichs-Radaranlagen Auersberg (Erzgebirge) und Großhager Forst (Nähe München) wahrgenommen. Dabei wurden Spurlücken einzelner Luftfahrzeuge im östlichen und südöstlichen Erfassungsbereich vor allem in oberen Höhenbereichen festgestellt. Bei der Störung am 10. Juni 2014 wurden mehrere Verkehrsflussregelungsmaßnahmen (VFRM) eingeleitet, welche die Anzahl der Durchflüge durch den betroffenen Luftraum um bis zu 50% reduzierte. Insgesamt entstanden durch diese VFRM Verzögerungen in Höhe von ca. 2.500 Minuten.

Ein Fehler in den Radaranlagen wird als Ursache ausgeschlossen. Die bisherigen Erkenntnisse deuten darauf hin, dass die Spurlücken durch eine externe Störquelle verursacht wurden. Nachfragen beim Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) und der Luftwaffe ergaben, dass im betreffenden Zeitraum in Deutschland keine Übung mit potenzieller Störwirkung durch die Bundeswehr oder NATO-Streitkräfte durchgeführt wurde.

Die deutsche militärische Flugsicherung an den Flugplätzen der Bundeswehr war von den Störungen nicht betroffen.

Frage 5: *Wie viele Flugzeuge verschwanden nach Kenntnis der Bundesregierung demnach vom Radarschirm der zivilen und militärischen Flugsicherung?*

Antwort:

Die DFS-Primärradarerfassung der Luftfahrzeuge war nicht gestört. Somit verschwand kein einziges Luftfahrzeug von Radarschirmen der Flugsicherung. Es musste jedoch aufgrund fehlender wichtiger Informationen, insbesondere der Flughöhe, aus Sicherheitsgründen die Kapazität der betroffenen Lufträume reduziert werden.

Betroffen von den Störungen waren am 5. Juni insgesamt 17 Luftfahrzeuge im Erfassungsreich der genannten Radaranlagen und am 10. Juni insgesamt 37 Luftfahrzeuge.

Im Übrigen wird auch auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Frage 6: *Inwiefern waren nach Kenntnis der Bundesregierung im europäischen sowie insbesondere im deutschen Luftraum auch militärische Flugzeuge betroffen, und um welche Typen handelte es sich dabei?*

Antwort:

Nach Rücksprache mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH waren keine militärischen Luftfahrzeuge im deutschen Luftraum betroffen.

Frage 7: *Welche Höhe, Kurs und Geschwindigkeit hatten die vom Radar verschwundenen zivilen und militärischen Flugzeuge nach Kenntnis der Bundesregierung?*

Antwort:

Im deutschen Luftraum war kein Flugzeug vom Radarbild verschwunden. Betroffen von den Störungen des Sekundärradars waren im deutschen Luftraum überwiegend Luftfahrzeuge in großen Höhen (ca. 10 km), im Grenzbereich und außerhalb des deutschen Zuständigkeitsbereiches auch Luftfahrzeuge in ca. 7 km Höhe. Betroffen waren alle Kurse und Geschwindigkeiten. Weder aus den betroffenen Luftfahrzeugmustern noch aus den verwendeten Transpondern lassen sich verlässliche Schlussfolgerungen ziehen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Frage 8: *Sofern keine oder weniger militärische Flugzeuge betroffen waren, welche Gründe sind hierfür im Bereich der NATO bzw. der deutschen militärischen Flugsicherung maßgeblich?*

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen. Darüber hinaus gehende Kenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

Frage 9: *Wann, von wem und mit welchem Inhalt wurde das nationale Lageführungszentrum in Udem in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung kontaktiert, und welche Maßnahmen wurden daraufhin ergriffen?*

Antwort:

Sowohl am 5. Juni 2014 als auch am 10. Juni 2014 nahmen die verantwortlichen Wachleiter der betroffenen Flugverkehrskontrollstellen der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH Kontakt zum Nationalen Lage- und Führungszentrum Sicherheit im Luftraum in Udem auf.

Es wurden jeweils Transponder-Zielverluste zum Zeitpunkt der in Rede stehenden Störungen gemeldet.

Im Rahmen eines Lageabgleichs mit der benachbarten österreichischen Luftraumüberwachungszentrale wurden vergleichbare Transponder-Zielverluste in Tschechien, Polen und der Slowakei bestätigt.

Frage 10: *Welche Gefahren bestanden durch die Vorfälle nach Kenntnis der Bundesregierung für die Bevölkerung, und wie wurden diese abgewendet?*

Antwort:

Es liegen keine Erkenntnisse vor, dass die Beeinträchtigung der Sekundärradarsysteme am 5. und 10. Juni 2014 unmittelbar sicherheitsrelevante Ereignisse zur Folge hatte.

Frage 11: *Auf welche Weise sind nach Kenntnis der Bundesregierung welche nationalen und welche EU-Behörden mit Untersuchungen betraut, wie lautet der Untersuchungsauftrag, und inwiefern wurden Dritte in die Untersuchungen eingebunden?*

Antwort:

Nach Kenntnissen der Bundesregierung werden die Vorfälle in Deutschland, Österreich, Ungarn, Tschechien und der Slowakei durch die zuständigen nationalen Behörden untersucht. Darüber hinaus erfolgen Untersuchungen durch NATO, EUROCONTROL und EASA. Diese Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.

Frage 12: *Welche Zwischenergebnisse kann die Bundesregierung für eigene Untersuchungen mitteilen, und wann sollen endgültige Ergebnisse vorliegen?*

Antwort:

Siehe Antworten zu Frage 2 und Fragen 4 – 11.

Bis zur Identifizierung der Störquelle kann es seitens der DFS keine weiteren Untersuchungen geben.

Zu einem Zeitpunkt des Vorliegens endgültiger Ergebnisse kann keine Aussage gemacht werden.

Frage 13: *Welche NATO-Übungen, bei denen auch die „elektronische Kampfführung“ oder das Stören von Transpondern geübt wurde, fanden nach Kenntnis der Bundesregierung im Frühjahr und im Sommer in Europa statt?*

Antwort:

Im Zuge der NATO-Übung „NEWFIP 2014“ fanden im ersten Halbjahr d. J. sechs gleichartige mehrtägige Übungen in verschiedenen europäischen Regionen statt.

Frage 14: *Worum handelte es sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei der berichteten NATO-Übung in Ungarn, wann fand diese statt, und wer nahm daran teil?
Worin bestanden nach Kenntnis der Bundesregierung die tagesaktuellen Übungspläne der Übung?*

Antwort:

Mit der Übung „NEWFIP“ werden Verfahren der elektronischen Kampfführung geübt. Die Übung „NEWFIP 2014“ fand im Zeitraum 2. Juni bis 6. Juni 2014 im Raum Kecskemét statt. Daran teil nahmen die 59. Fliegerbasis Szentgyörgyi Dezső, das 12. Luftabwehr-Raketenelement Arrabona, das Luftführungs- und Leitzentrum (CRC) sowie das 54. Radarregiment Veszprém teil.

Über die tagesaktuellen Übungspläne der Übung liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

Frage 15: *Worum handelte es sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei der berichteten NATO-Übung in Italien, wann fand diese statt, und wer nahm daran teil?
Worin bestanden nach Kenntnis der Bundesregierung die tagesaktuellen Übungspläne der Übung?*

Antwort:

Nach Kenntnis der Bundesregierung handelte es sich um einen weiteren Anteil der NATO-Übung „NEWFIP 2014“, der im Zeitraum 9. Juni bis 20. Juni 2014 in Italien stattfand. Beteiligt waren Elemente der Luftstreitkräfte Italiens und Sloweniens.

Über die tagesaktuellen Übungspläne der Übung liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

Frage 16: *Inwiefern trifft die Aussage einer vom Spiegel berichteten militärischen Analyse für die österreichische Bundesregierung und den Bundespräsidenten auch auf deutsche Verhältnisse zu, wenn die Vorfälle als „katastrophales Ereignis“ beschrieben werden?*

Antwort

Zu der berichteten militärischen Analyse für die österreichische Bundesregierung kann mangels Kenntnis der genannten Referenz keine Aussage getroffen werden.

Die Störung am 5. und 10. Juni 2014 ist für den Zuständigkeitsbereich der DFS nicht als „katastrophales Ereignis“ einzustufen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Militärische Radarsysteme waren nicht betroffen.

Frage 17: *Inwiefern bzw. auf welche technische Art und Weise ist die NATO nach Kenntnis der Bundesregierung überhaupt in der Lage, großräumige Störungen des Flugverkehrs vorzunehmen?
Inwiefern werden hierfür Satelliten genutzt, und welche Mitgliedstaaten verfügen nach Kenntnis der Bundesregierung über diese?*

Antwort:

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Kenntnisse vor.

Frage 18: *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)?*

Antwort:

Nach Kenntnissen der Bundesregierung ist das NATO-Hauptquartier Allied Air Command in Ramstein mit der Untersuchung der Vorkommnisse befasst.

Frage 19: *Welche Lufteinsatzstäbe der NATO sind in die Angelegenheit involviert?*

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 18 wird verwiesen.

Frage 20: *Über welche Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung zu weiteren, ähnlichen, elektronischen Störungen im europäischen sowie insbesondere im deutschen Luftraum in den Jahren 2013 und 2014, und welche Ursache ist hierzu bekannt bzw. wird vermutet?*

Antwort:

In der Vergangenheit wurden in Deutschland (auch in 2014) mehrfach auch Übungen zur elektronischen Kampfführung durchgeführt. Seitens der Flugsicherung sind hierdurch keine Störungen des Luftverkehrs bekannt.