

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Omid Nouripour, Agnes Malczak, Volker Beck (Köln), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/7736 –

AWACS-Flüge über Afghanistan

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 25. März 2011 stimmte der Deutsche Bundestag der Beteiligung deutscher Bundeswehrsoldatinnen und Bundeswehrsoldaten am Einsatz von AWACS-Flügen (AWACS: Airborne Warning and Control System) über Afghanistan im Rahmen der Internationalen Sicherheitsunterstützungstruppe in Afghanistan (ISAF) zu. Begründet wurde der Einsatz von AWACS-Maschinen von der Bundesregierung u. a. mit der Notwendigkeit, eine Koordinierung und Überwachung des Luftraums zu gewährleisten und damit die Sicherheit des Luftraums über Afghanistan insgesamt zu ermöglichen.

Hintergrund ist die Tatsache, dass in den letzten Jahren das zivile und militärische Aufkommen von Luftraumnutzern über Afghanistan erheblich gestiegen ist. Gleichzeitig verfügte Afghanistan zur Zeit der Mandatierung des AWACS-Einsatzes nach wie vor nicht über hinreichende Kapazitäten in der zivilen Luftverkehrskontrolle. Schwachstellen waren vor allem die nicht vorhandene und technisch veraltete Ausstattung der Flughäfen und die prekäre Situation im personellen Bereich zum Betreiben eines Flughafens. Es fehlte weiterhin an den nötigen Flugsicherungseinrichtungen sowie an der notwendigen Aus- und Weiterbildung und Lizenzierung der Fluglotsen.

Seit dem Jahr 2004 werden verschiedene Schritte unternommen, um den afghanischen Zivilflugsektor aufzubauen und ein Luftüberwachungssystem – wie in anderen Ländern üblich – einzurichten. Die Bundesregierung hat in der Vergangenheit in diesem Zusammenhang wiederholt auf verschiedene Projekte und Maßnahmen verwiesen, die diesen Prozess unterstützen sollen. Gleichzeitig liegen dem Deutschen Bundestag nur sehr wenige Informationen darüber vor, wie sich die Situation mit Blick auf den Aufbau des afghanischen Zivilflugsektors aktuell darstellt.

1. Wie hat sich das zivile und militärische Flugaufkommen seit dem Jahr 2004 im afghanischen Luftraum entwickelt (bitte nach Jahr sowie zivilen und militärischen Flugbewegungen aufschlüsseln)?

Gemäß des verfügbaren statistischen Datenmaterials (Quelle: ISAF Joint Command) zeigt sich ein kontinuierlicher Anstieg des gesamten Flugverkehrsaufkommens in den Haushaltsjahren der Internationalen Sicherheitsunterstützungstruppe ISAF (jeweils Oktober bis September) 2008 bis einschließlich 2010. So stieg das Flugverkehrsaufkommen von ca. 235 000 Bewegungen im Jahr 2008 über ca. 345 000 Flugbewegungen im Jahr 2009 auf knapp über 450 000 Flugbewegungen im Jahr 2010. In den ersten zehn Monaten des Jahres 2011 wurden knapp unter 450 000 Flugbewegungen registriert. Für die Jahre 2004 bis 2007 liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

Bei der Aufnahme der Flugbewegungen wird nicht nach zivilen oder militärischen Luftfahrzeugen unterschieden.

2. Wie viele Beinahe-Flugunfälle und wie viele tatsächlichen Unfälle hat es seit 2004 im afghanischen Luftraum gegeben (bitte nach Jahr sowie Beteiligung ziviler und militärischer Maschinen aufschlüsseln)?

Analog zu einem Anstieg des gesamten Flugverkehrsaufkommens zeigt sich in den Statistiken von 2008 bis 2010 auch eine Zunahme der Beinahe-Flugunfälle. So stiegen die Meldungen über gefährliche Annäherungen und flugsicherheitsgefährdende Vorkommnisse von 180 im Jahr 2008 über 245 im Jahr 2009 und 330 im Jahr 2010 auf knapp 350 im Jahr 2011 (Stand: bis Oktober 2011). Für die Jahre 2004 bis 2007 liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

In den letzten Jahren hat es in Afghanistan drei Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen und unbemannten Luftfahrzeugen gegeben. Im September 2009 und November 2010 stieß jeweils ein Hubschrauber mit einer Drohne zusammen, im August 2011 kollidierte ein Transportflugzeug mit einem unbemannten Luftfahrzeug.

Bei der Aufnahme der Flugbewegungen wird nicht nach zivilen oder militärischen Luftfahrzeugen unterschieden.

3. Wie stellt sich die derzeitige Situation mit Blick auf die Ausbildung und Lizenzierung afghanischer Fluglotsen dar?
 - a) Wie viele Fluglotsen werden für den Betrieb der afghanischen Flughäfen benötigt?

Für den Betrieb aller afghanischer Flughäfen werden rund 300 Fluglotsen benötigt.

- b) Wie viele Fluglotsen haben ihre Ausbildung bereits abgeschlossen und wurden lizenziert?

Der Bundesregierung sind acht ausgebildete Fluglotsen in Afghanistan bekannt. Davon wurden vier bei der ISAF (Lizenzvergabe Februar und Juli 2011) ausgebildet. Vier weitere sind „freelancer“, deren Ausbildungseinrichtungen der Bundesregierung nicht bekannt sind. Über weitere in Afghanistan tätige Fluglotsen hat die Bundesregierung keine Kenntnis. Zusätzliche Fluglotsen absolvieren zurzeit ein „On the Job Training“ bei der ISAF; über den Abschlusszeitpunkt dieser Fortbildungsmaßnahmen liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Die Bundesregierung leistet einen Beitrag über die Ausbildung der Fluglotsen, die am Standort Masar-e Sharif benötigt werden. Das entsprechende Vorhaben läuft seit Mitte 2009 und soll bis Ende 2013 abgeschlossen werden mit dem Ziel, wenigstens zehn nach afghanischem Luftrecht lizenzierte Fluglotsen für den Flughafen Masar-e Sharif auszubilden. Die theoretische Ausbildung leistet die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ). Der Beginn der praktischen Ausbildung durch die Bundesluftwaffe ist, vorbehaltlich der noch zu schaffenden Rahmenbedingungen, ab Ende 2012 am Flugplatz Masar-e Sharif vorgesehen.

4. Wie weit ist der Aufbau des zivilen afghanischen Luftüberwachungssystems fortgeschritten?
 - a) Wann ist mit einer beginnenden Nutzung des Systems zu rechnen?

Für die instrumentenbasierte Luftraumüberwachung sind im Wesentlichen zwei Komponenten erforderlich: Zum einen ein System zur Erfassung von Position und Bewegung von Flugzeugen durch Radar oder wie im konkreten Fall durch Multilateration, und zum anderen ein Kontrollzentrum, in dem die Fluglotsen auf Monitoren die Flugbewegungen im Luftraum überwachen. Ersteres wird aus Mitteln des Stabilitätspaktes Afghanistan unter Beteiligung Australiens finanziert. Letzteres wurde von der US Airforce in Kabul aufgebaut und wird gegenwärtig bzw. auch auf absehbare Zeit von einem durch die US Airforce kontraktierten privaten „Air Navigation Service Provider“ (Midwest) betrieben.

Das von der Bundesregierung und Australien finanzierte Erfassungssystem für den oberen Luftraum Afghanistans (FL 270 und höher, d. h. 27 000 Fuß und darüber) auf Basis der „Wide Area Multilateration“ (WAM)-Technologie befindet sich seit Beginn des Jahres 2010 im Aufbau. Die Installation der insgesamt 30 Sensoren und zwei Center in Kabul und Masar-e Sharif ist zwischenzeitlich weit fortgeschritten, wenngleich aufgrund der Sicherheitslage Konzeptänderungen und Verzögerungen entstanden sind. Aktuell wird von einer Fertigstellung der Installation und damit einer beginnenden Nutzung des Systems im Januar 2012 ausgegangen. Dies ist allerdings u. a. von der US Airforce abhängig, die für die Überwachung des Überflugverkehrs verantwortlich ist und folglich die durch das System generierten Daten nutzen wird. Die Lieferung der systemischen Schnittstelle für die Integration der WAM-Daten in das Kontrollzentrum durch einen Unterauftragnehmer der US Airforce wurde für Dezember 2011 zugesagt.

- b) Welche Kosten wurden bisher für den Aufbau des Systems sowie die Ausbildung des Personals benötigt, und aus welchen Quellen wurde dies finanziert?

Die Kosten für die Installation des WAM-Überwachungssystems belaufen sich auf bislang 16,9 Mio. Euro, die aus Mitteln des Stabilitätspakts Afghanistan (ca. 12,5 Mio. Euro) sowie einer Finanzierungsbeteiligung Australiens bzw. der „Australian Agency for International Development“ in Höhe von 4,4 Mio. Euro aufgebracht werden.

- c) Welche Kosten werden künftig pro Jahr für den Betrieb des Systems sowie für die Bezahlung des benötigten Personals benötigt, und wie soll die Finanzierung konkret erfolgen?

Für Leasing der Sites, Wartung/Instandhaltung sowie für Kommunikationsgebühren werden schätzungsweise jährlich Kosten in einer Größenordnung von rund 3 Mio. Euro fällig, die innerhalb der ersten beiden Jahren nach Inbetrieb-

nahme vom Lieferanten THALES im Rahmen dessen Liefervertrags übernommen werden. Nach Ablauf der Frist muss die afghanische Regierung diese Kosten übernehmen. Allerdings verzeichnet der afghanische Staat gegenwärtig bereits Einnahmen aus Überfluggebühren in einer Größenordnung von jährlich ca. 40 Mio. US-Dollar, die weiter steigen dürften.

- d) Inwiefern ist mit der beginnenden Nutzung des Systems eine vollständige, afghanistanweite zivile Luftraumüberwachung möglich, und inwieweit wird damit die Nutzung der AWACS-Aufklärungsflüge obsolet?

Die AWACS-Aufklärungsflüge werden unabhängig vom Aufbau eines zivilen afghanischen Luftüberwachungssystems durchgeführt. Sie dienen der Mitwirkung an der luftgestützten Koordinierung im afghanischen Luftraum und haben die Unterstützung militärischer Nutzer zum Schwerpunkt. Eine wesentliche Aufgabe ist dabei das Gewinnen eines Luftlagebildes für ISAF. Dieses wird auch zivilen Luftraumnutzern bereitgestellt. Eine weitere Aufgabe ist die Entflechtung von Luftverkehrsbewegungen einschließlich der Koordinierung des militärischen Luftverkehrs unter Berücksichtigung ziviler Nutzer im afghanischen Luftraum.

- e) Welchen Anteil (finanziell und personell) hatte Deutschland in der Vergangenheit am Aufbau des Systems und der Ausbildung des benötigten Personals, wie beteiligt sich Deutschland aktuell, und wie sehen mittel- und langfristige Planungen der Bundesrepublik Deutschland für die Unterstützung Afghanistans bei der Umsetzung eines zivilen Luftraumüberwachungssystems aus?

Auf die Antwort zu den Fragen 4b und 4c wird verwiesen. Die Bundesregierung prüft derzeit, ob über den Aufbau des Erfassungssystems für den oberen Luftraum hinaus, weitere Unterstützungsmaßnahmen im Rahmen eines zivilen Luftraumüberwachungssystems finanziert werden sollen.

- f) Welche finanziellen, personellen und sonstigen Probleme gab und gibt es beim Aufbau des Systems, und welche Lösungsansätze werden diesbezüglich verfolgt?

Die zentralen Probleme beim Aufbau des WAM-Systems ergeben sich aus der immer noch kritischen Sicherheitslage. Den Installationsteams wurde und wird seitens der Aufständischen verschiedentlich der Zugang zu verschiedenen Standorten unter Bedrohung verweigert. Dadurch wurden mehrfach Änderungen von Standorten und damit verbunden neue Abdeckungssimulationsrechnungen erforderlich, was erhebliche Verzögerungen und Mehrkosten verursacht.

5. Wann ist mit dem Abschluss des Projekts zur Umsetzung des so genannten International Civil Aviation Organization-Regelwerks zu rechnen?

Das Projekt wurde im Juli 2011 abgeschlossen. Primäres Projektziel war es, die Hauptursachen und strukturellen Defizite für die Entscheidung der EU vom 24. November 2010, sämtliche afghanische Fluglinien für den europäischen Luftraum zu sperren, zu identifizieren und dem zuständigen Ministerium (Ministry of Transport and Civil Aviation – MoTCA) Vorschläge in Form eines Aktionsplans zu unterbreiten, welche Maßnahmen (Gesetzgebung, Vorschriften) zur baldigen Auflistung eines „Blacklisting“ ergriffen werden sollten. Diese Vorschläge liegen MoTCA zur Umsetzung vor. Eine Entlistung kann allerdings – wie vorausgesehen – nicht in Kürze erfolgen, da die Schaffung

einer unabhängigen „Afghan Civil Aviation Authority“ (ICAO) und die Implementierung der von der ICAO vorgelegten „Road Map“ bis zur nächsten „Blacklisting-Sitzung“ des Sicherheitskomitees der Europäischen Kommission nicht realistisch sind.

a) Was sind die Zielsetzungen hinter der Umsetzung des Regelwerks?

Zielsetzung der ICAO-Annexe ist es, durch das Setzen gemeinsamer Sicherheitsstandards den sicheren, geordneten und vergleichbaren Ablauf der Zivilluftfahrt in den 191 ICAO-Mitgliedsländern sicherzustellen. Die jeweilige Umsetzung der 18 Anhänge zur ICAO-Konvention (Abkommen von Chicago) müssen obligatorisch von allen Mitgliedsländern umgesetzt werden, es sei denn, sie notifizieren bei der ICAO eine Abweichung über Artikel 38 der Konvention. Die korrekte Anwendung der Annexe wird regelmäßig durch Audits der ICAO überprüft.

b) Welche Probleme gibt es bei der Umsetzung des Regelwerks?

Die vollständige Implementierung dieser verbindlichen Vorschriften stößt in Afghanistan auf große personelle und organisationelle Defizite. Erstens gibt es generell nicht genügend ausgebildetes Personal im Luftfahrtsektor. Zudem wandern regelmäßig ohnehin knapp vorhandene Fachkräfte aufgrund unzureichender Bezahlung in die Privatwirtschaft und/oder ins Ausland ab. Zweitens hat das für die Umsetzung des ICAO-Regelwerks zuständige Ministerium (MoTCA) noch keine adäquate Verwaltungsstruktur, um gesetzliche Regelungen effizient zu implementieren.

6. Inwiefern wurde wie geplant in der zweiten Jahreshälfte 2011 mit dem Aufbau einer Akademie für Zivilluftfahrt in Afghanistan begonnen, und wann ist mit der Fertigstellung zu rechnen?

Die Vorbereitungsphase für den Aufbau einer Akademie für Zivilluftfahrt läuft seit Mitte 2011. Wesentliches Ziel der Vorbereitungsphase ist es, durch Lehrerfortbildung und Curriculaentwicklung die Voraussetzungen für einen geregelten Ausbildungsbetrieb zu schaffen und parallel dazu die Infrastruktur zu planen. Die Fortführung des Projekts wurde an die Bedingungen geknüpft, dass die afghanische Regierung (MoTCA) parallel zur Vorbereitungsphase die erforderlichen Schritte zu einer eigenständigen, nachhaltigen Sektorfinanzierung und Sektorentwicklung inklusive des nachhaltigen Betriebs des Ausbildungszentrums einleitet sowie Eigenmittel für das Projekt zur Verfügung stellt bzw. andere Geber akquiriert. Bislang wurden diese Bedingungen nicht oder nicht vollständig von der afghanischen Regierung erfüllt. Die Bundesregierung prüft derzeit im Gespräch mit MoTCA, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang die Akademie zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt wird.

a) Wie beteiligt sich die Bundesregierung hier finanziell und personell?

Die Bundesregierung finanziert die Vorbereitungsphase mit rund 1,7 Mio. Euro, davon werden 1,2 Mio. Euro für die Planung der Infrastruktur und rund 500 000 Euro für Ausbildungsmaßnahmen verwendet. Des Weiteren wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

- b) Welche Aufgaben und Kapazitäten soll die Akademie nach ihrer Fertigstellung haben?
- c) Wie soll die künftige Finanzierung der Akademie nach ihrer Fertigstellung gewährleistet werden, und welchen Beitrag plant die Bundesrepublik Deutschland hier in den kommenden Jahren zu leisten?
- d) Plant Deutschland für die Zukunft eine personelle Unterstützung der Akademie?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

7. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung des zivilen Flughafens in Mazar-e Sharif?

Mit der Fertigstellung des zivilen Flughafens in Masar-e Sharif ist voraussichtlich im April 2012 zu rechnen.

- a) Welche Kapazitäten wird der Flughafen für den zivilen Luftverkehr bereitstellen?

Der Flughafen wird nach Fertigstellung der Baumaßnahmen erheblich erweiterte Passagierkapazitäten bereitstellen. Das neue Terminal ist auf Basis von Spitzenstunden offiziell für 400 000 Passagierbewegungen pro Jahr ausgelegt bei gleichzeitiger Abfertigung von zwei Flugzeugen. Diese Zahl kann allerdings bei steigenden Flugbewegungen durch vermehrte Nutzung von Randzeiten und durch Ausweitung der Betriebszeiten noch stark erhöht werden. Daneben werden durch den Bau eines Frachtterminals erstmals auch Cargo-Kapazitäten am Flughafen geschaffen. Dadurch wird dem großen wirtschaftlichen Entwicklungspotential der Nordregion Rechnung getragen.

- b) Inwiefern ist auch die Abwicklung militärischer Flugbewegungen über diesen Flughafen geplant?

Bis zum Ende des deutschen militärischen ISAF-Beitrages wird der militärische Flugverkehr weiter über den militärischen Teil des Flughafens Mazar-e Sharif abgewickelt.

- c) Inwiefern soll der Flughafen lediglich für einen regionalen oder aber für den internationalen Flugverkehr genutzt werden?

Die gegenwärtigen Maßnahmen sind darauf ausgerichtet, dass der Flughafen nach Fertigstellung als internationaler Flughafen nach ICAO-Standards betrieben werden kann. Kurzfristig sind zunächst allerdings vorrangig Flugverbindungen mit Ländern aus der Region zu erwarten (Golfstaaten, Zentralasien, Türkei, Iran, Pakistan, Indien).

8. Wie lange ist aus Sicht der Bundesregierung der Einsatz der AWACS-Flugzeuge zur Unterstützung der Luftraumüberwachung über Afghanistan nötig, und wie wird dies begründet?
 - a) Inwiefern, und in welchem Zeitraum ist mit einer Reduzierung der AWACS-Luftraumüberwachungsflüge im Zuge des weiteren Aufbaus des zivilen afghanischen Luftraumüberwachungssystems geplant?
 - b) Wann, und warum plant die Bundesregierung, sich aus der Beteiligung an den Luftraumüberwachungsflügen der AWACS-Maschinen über Afghanistan zurückzuziehen?

Über die Erforderlichkeit eines Einsatzes der AWACS-Flugzeuge des „NATO Airborne Early Warning-Verbandes“ im Rahmen des ISAF-Einsatzes entscheidet der NATO-Rat durch Beschluss nach Beratung durch den NATO-Oberbefehlshaber (Supreme Allied Commander Europe – SACEUR) und Konsultation mit dem NATO-Militärausschuss (Military Committee – MC). Damit bleibt die Dauer des gegenwärtigen Einsatzes von AWACS-Flugzeugen im Rahmen von ISAF abhängig von der weiteren Entwicklung der Sicherheitslage.

9. Wie viele AWACS-Maschinen mit wie viel Personal werden derzeit eingesetzt (bitte nach nationalen Anteilen aufschlüsseln)?

Zurzeit sind zwei AWACS-Maschinen des NATO-E-3A-Verbandes aus Geilenkirchen mit insgesamt bis zu 130 Soldatinnen und Soldaten sowie NATO-Zivilbediensteten auf dem Flugplatz Mazar-e-Sharif stationiert. Die deutsche Beteiligung schwankt gegenwärtig aufgrund der multinationalen Zusammensetzung des Verbandes zwischen 40 und 60 Prozent.

Inwiefern sind Veränderungen beim Umfang der Flüge und des eingesetzten Personals geplant?

Der Umfang der Flüge und die Anzahl des eingesetzten Personals hängen u. a. von den Anforderungen der durch AWACS bereitgestellten Fähigkeiten sowie der Verfügbarkeit von AWACS-Luftfahrzeugen ab. Derzeit kann der Bedarf mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen gedeckt werden.

10. Inwieweit bleibt es bei der derzeitigen Stationierung der AWACS-Flugzeuge sowie des dazugehörigen Personals im Camp Marmal in Afghanistan, und inwiefern sind andere Stationierungsoptionen geplant?

Konkrete Planungen der NATO zur Veränderung des Status quo der Stationierung von AWACS in Afghanistan liegen derzeit nicht vor. Die NATO hat derzeit die Bemühungen zur Realisierung anderer Stationierungsoptionen innerhalb Afghanistans eingestellt.

11. Welche Aufgaben jenseits der zivilen Luftraumüberwachung übernehmen die AWACS-Maschinen?

Die AWACS-Aufklärungsflüge dienen der Mitwirkung an der luftgestützten Koordinierung im afghanischen Luftraum und haben die Unterstützung militärischer Nutzer zum Schwerpunkt.

Dazu gehören:

- Erstellung eines Luftlagebildes, einschließlich dessen Bereitstellung für zivile und militärische Luftraumnutzer;
- Unterstützung bei der Durchführung von Operationen ISAF-geführter Bodenkraftkräfte;
- Entflechtung von Luftverkehrsbewegungen, einschließlich der Koordinierung des militärischen Luftverkehrs unter Berücksichtigung ziviler Nutzer im afghanischen Luftraum;
- Koordinierung von Luftbetankung für militärische Luftraumnutzer und
- Relaisfunktion für Kommunikations- und Datenaustausch für militärische Nutzer.

12. Welche Erfüllungsquote besteht insgesamt bei Einsatzflügen der AWACS-Maschinen über Afghanistan?

Bis zum Stichtag 17. November 2011 betrug die Erfüllungsquote der Einsatzflüge über Afghanistan des NATO-E-3A-Verbandes Geilenkirchen rund 96 Prozent.

Welche nichtwitterungsbedingten Gründe gibt es für Ausfälle von AWACS-Flügen über Afghanistan?

Witterungsunabhängige Ausfälle waren kurzfristige Erkrankung von Luftfahrzeugbesatzungsangehörigen sowie Ausfall von Luftfahrzeugsystemen am Boden oder in der Luft.

13. Welche Mehrbelastungen entstehen durch die Stationierung der AWACS-Aufklärungsflugzeuge für den Flughafen im Camp Marmal in Afghanistan?

Im Camp Marmal in Afghanistan entstehen folgende Mehrbelastungen:

- Bereitstellung von einem Stellplatz tagsüber, zwei Stellplätzen nachts und ca. alle drei Wochen sporadisch einem dritten Stellplatz auf dem ISAF-Vorfeld (durch Infanteriekräfte geschützter Abstellplatz);
- Unterbringung von im Mittel 100 Personen im Camp Marmal auf dem Bau-feld 149 in Wohncontainern;
- logistische Versorgungsleistungen (ca. 13 500 Gallonen F-34-Flugkraftstoff pro Tag, Versorgung mit Schmiermitteln und Enteisungsmittel erfolgt in eigener Zuständigkeit mittels Zuführung aus dem Inland, das Tankfahrzeug für Enteisungsmittel des EG Masar-e Sharif wird genutzt, Verpflegung in Deutscher Küche), die Bezahlung der Leistungen erfolgt über E3A-Component;
- Nutzung von einem Bürocontainer und zwei Wartungscontainern auf dem Hallenvorfeld;
- Nutzung von Querschnittsfunktionen des regulären Flugbetriebes in Masar-e Sharif (Luftumschlagszug, ATC, Feuerwehr).

14. Inwiefern können AWACS-Flüge Radarschatten kompensieren?

AWACS-Luftfahrzeuge werden mit ihrem Radar in der Regel in einer Höhe von ca. 10 Kilometern eingesetzt, um Objekte in der Luft in allen Höhen zu erfassen. Dies ist bei bodengebundenen Systemen aufgrund der Erdkrümmung nicht gegeben.

Die hohe Mobilität der AWACS-Luftfahrzeuge ermöglicht darüber hinaus eine sehr flexible Positionierung, um Erfassungslücken (Radarschatten) bedingt durch eine ungünstige Topographie (z. B. Gebirge) zu kompensieren.

- a) Wo befinden sich nach wie vor Radarschatten, die eine AWACS-Luftraumüberwachung nötig machen?

Die Topographie im Norden und Osten Afghanistans erschwert eine lückenlose Abdeckung mittels Radar in allen Höhen durch bodengestützte Systeme erheblich, so dass insbesondere hier eine AWACS-Luftraumüberwachung nötig ist.

- b) Inwieweit werden nach Abschluss des Aufbaus des zivilen Luftraumüberwachungssystems weiterhin Radarschatten bestehen, und inwiefern werden diese als Sicherheitsrisiko für Zivilflüge angesehen?

Auch nach Abschluss des Aufbaus eines zivilen Luftraumüberwachungssystems wird es aufgrund der Topographie Afghanistans absehbar Erfassungslücken geben. Inwiefern diese ein Sicherheitsrisiko für Zivilflüge darstellen, wäre durch eine jeweilige Einzelfallprüfung durch die afghanische Regierung zu ermitteln.

15. Wann ist die Umsetzung eines Multilaterationsprogrammes zur passiven Ortung durch Triangulation geplant?

Auf die Antwort zu Frage 4a wird verwiesen.

- a) Welche Staaten beteiligen sich daran mit welchen Mitteln?

Das von Deutschland und Australien finanzierte WAM-System basiert auf Triangulation, d. h. auf Positionserfassung von Flugzeugen durch gleichzeitige Erfassung durch zumindest drei Sensoren. Deutschland finanziert das Vorhaben mit etwa 12,5 Mio. Euro aus dem Stabilitätspakt Afghanistan des Auswärtigen Amtes; Australien beteiligt sich mit weiteren ca. 4,4 Mio. Euro.

- b) Für welche konkreten Zwecke wird die Umsetzung eines solchen Systems geplant, und wie beteiligt sich die Bundesregierung daran?

Das bisherige System dient der Überwachung des oberen afghanischen Luftraums (27 000 Fuß und höher). Für eine Überwachung des unteren Luftraums um Masar-e Sharif und der An- und Abflüge am Flughafen ist eine Erweiterung des Systems sehr sinnvoll. Die Bundesregierung prüft derzeit, ob sie ihr Engagement auf den Aufbau eines Überwachungssystems für den unteren Luftraum um Masar-e Sharif ausdehnen wird.

16. Inwiefern bleibt die Einschätzung des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister der Verteidigung, Thomas Kossendey, bestehen, nach der von einer dauerhaften Stationierung der AWACS-Flugzeuge in Mazar-e Sharif abgesehen werden sollte (Schreiben vom 6. Juni 2011 an die Mitglieder des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages, Ausschussdrucksache 17(12)629)?

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung, Thomas Kossendey, hat mit seinem Schreiben vom 6. Juni 2011 die damalige Bewertung der NATO wiedergegeben. Derzeit stellt sich die NATO-Bewertung so dar, dass aufgrund der aktuellen Sicherheitslage unter Berücksichtigung des vorhandenen Selbstschutzsystems der AWACS-Luftfahrzeuge eine Stationierung in Masar-e Sharif für vertretbar gehalten wird.

17. Inwieweit wird nach wie vor versucht, AWACS-Maschinen auf der Arabischen Halbinsel zu stationieren, und von dort aus Flüge über Afghanistan durchzuführen?
 - a) Welche Probleme verhindern eine solche Stationierung?
 - b) Inwiefern rechnet die Bundesregierung noch mit dem erfolgreichen Abschluss notwendiger Abkommen für Überflugrechte und Stationierung mit den betroffenen Staaten?

Der Bundesregierung liegen derzeit keine eigenen Erkenntnisse vor, dass Bemühungen zur Stationierung von AWACS-Flugzeugen in Staaten der Arabischen Halbinsel im Rahmen des ISAF-Einsatzes gegenwärtig vorgenommen werden.

