

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Stephan Kühn (Dresden), Agnieszka Brugger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/2273 –**

Sicherheit von Flugreisenden in Krisengebieten – einheitliche Sicherheitsstandards und Risikobewertung bei der Vergabe von Flugrouten

Vorbemerkung der Fragesteller

Der mutmaßliche Abschuss von Malaysia Airlines Flug MH17 über der Ostukraine hat deutlich gemacht, dass sich die zivile Luftfahrt sowie die politisch verantwortlichen Akteure zu Unrecht in Sicherheit vor Flugabwehrsystemen beim Überflug von Krisengebieten gewähnt haben. Mangels einschlägigem Regelwerk oder einheitlichen europäischen Standards bestand für die Ostukraine weder eine Sperrung des Luftraums noch eine Warnung an die Fluggesellschaften, das Gebiet weiträumig zu umfliegen. Die Fluggesellschaften selber müssen im Einzelfall entscheiden, welche Flugrouten sie über Krisen- und Kriegsgebieten wählen und die damit ggf. verbundenen Wettbewerbsnachteile in Kauf nehmen.

Passagiere und Besatzungen sind darauf angewiesen, dass Flugrouten in Gefahrensituationen aufgrund von nachvollziehbaren Kriterien geändert werden, um das höchst mögliche Sicherheitsniveau zu erreichen. Gleichzeitig ist es für die Fluggesellschaften von hoher Bedeutung, dass es bei Änderungen von Flugrouten zu einer wettbewerbsrechtlich fairen Lösung kommt. Hierfür bedarf es nationaler Lösungen, besser sogar eines internationalen Vorgehens.

1. Welche Hinweise hatte die Bundesregierung, dass sich in den umkämpften Gebieten in der Ostukraine Luftabwehrsysteme sowie Waffensysteme für den Luftkampf befinden, und wie hat die Bundesregierung entsprechend die Sicherheit für den zivilen und militärischen Flugverkehr über diesen Gebieten eingeschätzt?

Die Beantwortung der ersten Frage in Frage 1 kann aus Gründen des Staatswohls nicht offen erfolgen. Arbeitsmethoden und Vorgehensweisen der Nachrichtendienste des Bundes sind im Hinblick auf die künftige Erfüllung des gesetzlichen Auftrags aus § 1 Absatz 2 des Gesetzes über den Bundesnachrichtendienst be-

sonders schutzwürdig. Ebenso schutzbedürftig sind Einzelheiten zu der nachrichtendienstlichen Erkenntnislage. Eine Veröffentlichung von Einzelheiten betreffend solche Erkenntnisse würde zu einer wesentlichen Schwächung der dem Bundesnachrichtendienst (BND) zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zur Informationsgewinnung führen und ließe Rückschlüsse auf die Aufgabenschwerpunkte zu. Dies würde für die Auftragserfüllung des BND erhebliche Nachteile zur Folge haben. Sie kann für die Interessen der Bundesrepublik Deutschland schädlich sein. Deshalb ist die Antwort zu Frage 1 als Verschluss-sache gemäß der VSA mit dem Geheimhaltungsgrad „VS-Vertraulich“ eingestuft.*

Die Bundesregierung konnte nicht davon ausgehen, dass der zivile Flugverkehr in der betreffenden Flughöhe Ziel von Angriffen sein würde. Die zuständigen Behörden der Ukraine hatten bis zum Absturz des Fluges MH 17 am 17. Juli 2014 den betreffenden Luftraum über 32 000 Fuß Höhe nicht gesperrt. Die europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (EUROCONTROL) hatte daher keine Grundlage, die von Fluggesellschaften vorgelegten Flugpläne für diesen Luftraum zurückzuweisen.

2. Welche Erkenntnis hatte die Bundesregierung, dass sich Luftabwehrsysteme mit einer Reichweite (maximalen Zielentfernung) von deutlich über 10 km in den Händen nichtukrainischer Kräfte befinden könnten?

Außerhalb der Ukraine existieren vielfältige Waffensysteme, zu denen auch die in der Frage Genannten gehören. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Befasst sich die Bundesregierung aufgrund des mutmaßlichen Abschusses von MH17 derzeit mit der Frage, welche einheitlichen Parameter bzw. Bewertungskriterien etabliert werden können, um künftig zivile Flugunglücke über Krisengebieten aufgrund von Kampfhandlungen zu vermeiden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis oder Diskussionsstand?

Es ist seit Jahren Praxis, dass Luftfahrtgesellschaften durch die Sicherheitsbehörden in geeigneter Weise kontaktiert werden, wenn diesen gefährdungsrelevante Hinweise vorliegen. Die Bundesregierung prüft derzeit, ob und ggf. wie das Verfahren zur Zusammenstellung von sicherheitsrelevanten Informationen angepasst bzw. optimiert werden kann.

4. Strebt die Bundesregierung eine verbesserte nationale Koordinierung bei der Änderung von Flugrouten und/oder die Schaffung verbindlicher Standards zur Risikobewertung von Kampfhandlungen an, um Wettbewerbsnachteile für Fluggesellschaften, welche Krisengebiete weiträumig umfliegen, künftig zu vermeiden, und wenn ja, welche Lösungsmodelle werden hierzu diskutiert oder wurden bereits beschlossen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 8 verwiesen.

* Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Antwort als „VS – Vertraulich“ eingestuft.

Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

5. Wird das Auswärtige Amt im Rahmen der Reisewarnungen künftig auch Überflüge von potenziellen Kriegs- und Krisengebieten berücksichtigen und bewerten?

Die Reise- und Sicherheitshinweise des Auswärtigen Amtes sind nicht das geeignete Instrument, um Fragen der Sicherheit des zivilen Luftverkehrs aufzunehmen. Mögliche Entscheidungen des für diese Fragen zuständigen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) könnten im Einzelfall in die Reisehinweise aufgenommen werden.

6. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, inwieweit der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen Risiken des zivilen Luftverkehrs beim Überflug von Kriegs- und Krisengebiete bewertet und kommuniziert?

Der Sicherheitsrat der Vereinten Nationen befasst sich nur in Ausnahmefällen mit der Bewertung und Kommunikation von Risiken des zivilen Luftverkehrs beim Überflug von Kriegs- und Krisengebieten. Der Sicherheitsrat hat am 21. Juli 2014 nach dem Abschuss des Malaysian-Airlines-Flugs 17 (MH17) die Resolution 2166 (2014) verabschiedet und dabei eine vollständige, gründliche und unabhängige, internationale Untersuchung gefordert. Davor hatte sich der Sicherheitsrat lediglich bei zwei Gelegenheiten formell mit Flugzeugabschüssen ziviler Flugzeuge befasst, und zwar nach dem Abschuss des Korean-Air-Lines-Flugs 007 im Jahr 1983 und dem Abschuss des iranischen Flugs 655 im Jahr 1988. Im Jahr 1983 wurde die Annahme eines Resolutionsentwurfs durch ein Veto der UdSSR verhindert, 1988 nahm der VN-Sicherheitsrat einstimmig Sicherheitsratsresolution 616 (1988) an. In der Resolution wurden alle Parteien des im Jahr 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt gebeten, sich an internationale Regeln und Gepflogenheiten im Hinblick auf die zivile Luftfahrt zu halten.

7. Erachtet die Bundesregierung eine Neubewertung des Risikopotentials von Krisengebieten für die zivile Luftfahrt vor dem Hintergrund der unüberschaubaren Verbreitung von Systemen zur Luftabwehr und zum Luftkampf für notwendig, und wenn ja, welche Maßnahmen will sie ergreifen?

Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antworten zu den Fragen 3, 4 und 8 wird verwiesen.

8. Ist die Bundesregierung bereits im Gespräch mit europäischen und internationalen Luftfahrtverbänden und Organisationen, um eine gemeinsame internationale Neubewertung und Koordinierung bei der Einteilung von Flugrouten anzustreben, und wenn ja, mit welchen und mit welchem Diskussionsstand?

Wenn nein, warum nicht?

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) hat eine Arbeitsgruppe (task force on risks to civil aviation arising from conflict zones – TF RCZ) eingerichtet, die ihre Tätigkeit Mitte August 2014 aufnimmt. In dieser Arbeitsgruppe sollen weltweit geltende Verfahren und Vorgehensweisen für eine Gefahreinschätzung in Krisengebieten festgelegt werden und der gegenseitige Informationsaustausch optimiert werden. Deutschland arbeitet in der Task Force mit.

