



19.08.2014

Störsignale und Verschwiegenheit Haben NATO-Übungen die Flugsicherheit gefährdet?

Hendrik Loven, Fabian Mader

Der europäische Luftraum – er gehört zu den dichtesten der Welt. Gerade im Sommer fliegen Millionen Touristen in ihre Urlaubsgebiete. Fliegen gehört zum Alltag und es soll sicher sein.

Doch am 05. und 10. Juni kommt es zu einer bisher einzigartigen Störung der Radarsysteme. Auf den Bildschirmen der Fluglotsen verschwinden plötzlich wichtige Angaben wie Höhe und Geschwindigkeit der Flieger. Ist daran die NATO-Schuld? Denn die übte genau an diesen Tagen elektronische Kriegsführung in der Luft, führte Störmanöver durch. Für Piloten ein dramatischer Zwischenfall. Es gab in Deutschland und den meisten anderen betroffenen Ländern keine Warnung von der NATO.

Markus Wahl, Cockpit: *„Militärische Manöver mögen ihre Berechtigung haben, aber es darf niemals auf Kosten der Sicherheit gehen und so ein Fall, finde ich, reduziert die Sicherheit schon deutlich und das geht nicht!“*

Wie konnte das passieren? Wir suchen die Ursachen.

Wir erfahren: In München, Karlsruhe, Wien, Bratislava und Prag verschwinden plötzlich Radarsignale. Sofort leiten die Fluglotsen einen Notfallplan ein. Das sogenannte Sekundärradar ist über mehrere Stunden gestört. Die Flugsicherung nutzt das Sekundärradar um genauere Angaben zu bekommen. Ein Transponder sendet neben der Position auch Namen, Höhe und Geschwindigkeit. Ohne sie ist der enorme Luftverkehr in Europa kaum steuerbar – hier Aufnahmen von Flugbewegungen vom Wochenende.

Der Fluglotse Eric Läntzsch arbeitet in München, auch dort kamen einige Signale nicht mehr an.

Eric Läntzsch, Gewerkschaft der Flugsicherung: *„Das ist zum Glück ein Einzelfall gewesen, in meiner Geschichte der Flugsicherung und auch die sonstige Geschichte der Flugsicherung hat es das so in dem Maße noch nicht gegeben. Ohne Sekundärradar könnten wir natürlich nicht die Mengen an Luftverkehr, die hier verarbeitet werden in Deutschland, gar nicht abarbeiten, das ist ganz klar.“*

Wir wollen wissen, warum fiel das Sekundärradar aus, fragen bei mehreren europäischen Flugsicherungen nach. Von offizieller Seite bekommen wir aber keine Interviews. Was ist los? Nur die Flugsicherung in Zürich, die nicht direkt betroffen war, spricht mit uns Klartext. Deren Leiter hält die Vorfälle für gefährlich.

Mathias Burtscher, Leiter Flugsicherung Zürich: *„Es ist sicherlich ein erhöhtes Risiko: Ohne die Kennung, die Flugfläche etc. dieselbe Arbeit fortzuführen, das ist eigentlich unmöglich. Wenn einzelne Transponder gestört sind, dann kann es sein, dass man das Flugzeug mittels einem einfachen Symbol noch sieht, ohne die Kennzeichnung, und die Höhe. Also man kann die Höhe mittels Funk im Prinzip absichern. Aber ersichtlich auf dem Radar ist nur noch ein kleines Symbol.“*

Reporter: *„Und in höheren Flughöhen möglicherweise nicht einmal das Symbol?“*



Mathias Burtscher, Leiter Flugsicherung Zürich: „Nein, in höheren Flughöhen gibt es das Symbol nicht mehr.“

Wir finden heraus: Gerade in diesen Höhen verschwanden die meisten Flieger, traten die Störungen auf. Allein in Deutschland waren bei beiden Vorfälle insgesamt 54 Flugzeuge betroffen. Wir fragen bei der NATO nach.

Sie räumt ein, an beiden Terminen geübt zu haben, Frequenzen zu stören. Aber: Aus ihrer Sicht sei es unwahrscheinlich, dass die Übungen an den Störungen schuld waren. In Österreich sieht man das anders. Hier war man ebenfalls von den Störungen betroffen. In Wien treffen wir den Reserve-Oberst und Chefreporter Wilhelm Theuretsbacher. Er ist durch seine Kontakte an ein brisantes Papier gelangt: Ein militärischer Geheimbericht. Er gibt Hinweise, wie es zu den Vorfällen gekommen sein könnte.

Wilhelm Theuretsbacher, Chefreporter Kurier: „Das Fazit ist einmal, dass man die Verursacher gesucht hat, und interessanterweise vom nationalen Lageführungszentrum Üdem in Deutschland den Hinweis bekommen hat, dass gleichzeitig eine elektronische Störung der NATO in Ungarn laufen würde und es waren sich offensichtlich alle Beteiligten einig, dass dort der Verursacher zu finden ist. Das Zweite war, dass man vereinbart hat, im Wiederholungsfall sofort bei der NATO zu intervenieren und einen Abbruch der Übung zu erreichen, was aber dann am 10.6. offensichtlich nicht gelungen ist, denn da kam's wieder zu einem Ausfall.“

Niemand möchte den Bericht offiziell bestätigen.

Wilhelm Theuretsbacher, Chefreporter Kurier: „Na ja, uns war vollkommen klar, dass die überhaupt nicht interessiert sind, dass der Bericht an die Öffentlichkeit geht.“

Die Militärs verweisen uns gegenüber darauf, die militärische Flugsicherung sei nie beeinträchtigt gewesen. Aber wir hatten nach der zivilen Flugsicherung gefragt.

Die europäische Flugsicherung Eurocontrol soll die Vorfälle untersuchen, sie gewähren uns einen exklusiven Einblick in ihre Analysen. Sie schreiben: Sie sehen zwei mögliche Ursachen. Die erste, ein Wetterphänomen schließen sie definitiv aus. Viel mehr könnte eine militärische Übung Schuld sein, zum Beispiel Störsignale. Deshalb habe man die NATO kontaktiert, von dort aber noch keine gesicherten Informationen bekommen.

Die Antwort von Eurocontrol - ein Schlüsseldokument für uns. Viele Indizien sprechen dafür, dass die NATO-Übungen der Grund waren. Warum bekommen wir nicht mehr Informationen vom Militär? Vielleicht, weil die Vorfälle noch brisanter waren? Denn sogar das Anti-Kollisionssystem der Flugzeuge soll gestört gewesen sein – sagt die Pilotenvereinigung Cockpit:

Markus Wahl, Cockpit: „Im schlimmsten Fall wäre eine Endkonsequenz natürlich die Kollision. Wollen wir nicht so weit gehen und das gleich vermuten, weil die Lotsen natürlich darin trainiert sind Systemausfälle zu händeln, aber die Gefahr einer Kollision steigt auf jeden Fall.“

Hat der Pilot Recht? Der militärische Geheimbericht aus Österreich kommt sogar zu dem Schluss:

„Für die zivile Flugsicherung stellt dieses Szenario ein katastrophales Ereignis dar!“



Hat die NATO die zivile Luftfahrt gefährdet? Auf eine echte Erklärung oder gar eine Entschuldigung für den Vorfall wartet die Öffentlichkeit bisher vergeblich. Piloten fordern Aufklärung und Konsequenzen.

Markus Wahl, Cockpit: *„Ich finde, es darf nicht sein, dass solche Übungen unangekündigt stattfinden. Das ist ein Eingriff in die Flugsicherheit, speziell über europäischem Luftraum und da muss demnächst alles getan werden, damit so was nicht noch mal passiert.“*