

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN

Tieffluglärm

Das Bundesverteidigungsministerium führt im Schreiben vom 12. August 1984 an die Bürgerinitiative gegen Tieffluglärm im oberen Muhrthal aus: „Die Flugsimulatoren haben einen hohen technischen Stand erreicht. Selbstverständlich nehmen Simulatoren heute bereits einen bedeutenden Platz in der fliegerischen Ausbildung ein.“

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Zu welchem Anteil in Prozent an der Gesamtausbildungszeit erfolgt die Ausbildung am Simulator?
2. In welchem Maß hat sich dies an den heute tatsächlich geflogenen Stunden ausgewirkt, d. h. konkret, um wieviel Flugstunden wurde die früher benötigte Gesamtflugzeit je Pilot durch den Einsatz der Simulatoren gekürzt?

Das Bundesverteidigungsministerium ließ im Februar 1984 in der Presse verkünden, daß die Nachbrennerbenutzung im Tiefflug verboten worden sei. In einem Schreiben an die obenangegebene Bürgerinitiative führt das Bundesverteidigungsministerium am 12. August 1984 aus: „Der Nachbrenner bei strahlgetriebenen Kampfflugzeugen dient ausschließlich der rapiden Leistungserhöhung wann immer dies gefordert wird. Die Entscheidung hierüber ergibt sich für den Flugzeugführer aus der jeweiligen Flugsituation.“ Nach Auffassung der Fraktion DIE GRÜNEN ist damit wohl klar, daß die großartige Presseankündigung nur eine Augenwischerei darstellt. Ein ernsthaftes Verbot der Nachbrennerbenutzung wurde wohl nie ins Kalkül gezogen. Aus dieser Problematik ergeben sich folgende Fragen:

3. Welche Unterschiede im Lärmpegel ergeben sich, wenn ein Düsenflugzeug mit und ohne Nachbrenner im Tiefflug bei 150 Meter über dem Boden fliegt?
4. Warum lehnt das Bundesverteidigungsministerium den Vorschlag der Bürgerinitiative gegen Tieffluglärm im oberen Muhrthal nach einer Registrierung der Nachbrennerbenutzung ab?

5. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß Verbote überwacht werden müssen, vor allem dann, wenn durch die Nichtbenutzung des Nachbrenners im Tiefflug eine drastische Lärminderung erreicht wird?
6. Welche Kosten entstehen für eine solche Registrierung im Flugzeug?

Hält die Bundesregierung derartige Kosten für vertretbar, um eine Lärmentlastung für die Bevölkerung zu bewirken?
7. Welche chemische Zusammensetzung weist der Zusatztreibstoff für den Nachbrenner auf? Welche Auswirkungen auf die Umwelt sind zu erwarten, und welche Mengen dieses Zusatztreibstoffs werden während eines üblichen Einsatzflugs verbraucht?
8. Sind in den Verbrennungsprodukten des Zusatztreibstoffs Dioxynanteile enthalten?

Während das Bundesverteidigungsministerium immer wieder bekanntgibt, daß eine Unterschreitung der zulässigen Flughöhe beim Tiefflug nur in sehr seltenen Fällen vorkomme, sieht die Praxis jedoch ganz anders aus. Auf den Höhen oberhalb des Muhrhals, z. B. im Bereich der Außenorte von Murhardt und Sulzbach, ist es die Regel, daß die Militärmaschinen weit unter der zulässigen Höhe über die Hausdächer donnern. Eine Registrierung der Flughöhe im Flugzeug lehnt das Bundesverteidigungsministerium aus Kostengründen und Gründen der Realisierbarkeit ab, obwohl bekannt ist, daß z. B. im Tornado die technischen Einrichtungen dafür vorhanden sind. Der Hinweis an die Bevölkerung, möglichst das Flugzeugkennzeichen bei Unterschreitung der Flughöhe festzustellen, ist ebenso wirklichkeitsfremd wie die oben genannte Aussage zur Häufigkeit der Verstöße. Der ebenfalls mit großem Presseaufwand vorgestellte Einsatz der Skycards wird die Verhältnisse auf Grund des minimalen Erfassungsradius nicht verbessern. Aus diesen ganzen Ausführungen ist zu ersehen, daß nur eine einwandfreie Erfassung der Verstöße für die Zukunft eine Lärminderung erbringen kann. Dazu folgende Fragen:

9. In welcher Weise ist unter Beachtung der heute vorhandenen technischen Möglichkeiten eine Erfassung der Verstöße gegen die Mindestflughöhe und die Nichtbenutzung des Nachbrenners im Tiefflug möglich?
10. Ist die Bundesregierung bereit, die Entwicklung von Erfassungsgeräten finanziell zu fördern, mit denen z. B. auf der Basis akustisch-optischer Verfahren die betreffenden Militärmaschinen erfaßt werden können und die auf Grund ihres niedrigeren Anschaffungspreises von einer größeren Zahl von Gemeinden erworben werden können, um so eine lückenlose Überwachung gegen Tiefflugsünder zu erreichen?
11. Wie hoch ist die Flugdichte [militärische Flüge (Tag km²)] über den Tieffluggebieten der Bundesrepublik Deutschland?

12. Wie hoch ist diese Flugdichte im Vergleich zu anderen NATO-Staaten?
13. Welche Anstrengungen unternimmt das Bundesverteidigungsministerium, um die Piloten der Bundeswehr und die Piloten anderer NATO-Partner, die in der Bundesrepublik Deutschland Tiefflüge ausführen, zu motivieren, Flughöhe und die Nichtbenutzung des Nachbrenners einzuhalten und über besiedelten Gebieten gegenseitige Scheinangriffe und Kunstflüge zu vermeiden.

Bonn, den 7. September 1984

Drabiniok

Schoppe, Dr. Vollmer und Fraktion

