

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/1950 —

Tieffluglärm

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung hat mit Schreiben vom 20. September 1984 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Zu welchem Anteil in Prozent an der Gesamtausbildungszeit erfolgt die Ausbildung am Simulator?

Die Ausbildung am Simulator erfolgt zu 33,28 v. H. gemessen an der Gesamtflugstundenausbildungszeit.

Diese Zahl bezieht sich auf die Ausbildung zum Flugzeugführer strahlgetriebener Kampfflugzeuge der Luftwaffe.

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?

Die von der NATO geforderte Mindestflugstundenzahl pro Jahr pro fliegende Besatzung beträgt 240 Flugstunden. Von der deutschen Luftwaffe wurde die jährliche Flugstundenzahl bereits auf 180 Stunden reduziert.

Das Bundesverteidigungsministerium ließ im Februar 1984 in der Presse verkünden, daß die Nachbrennerbenutzung im Tiefflug

verboden 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 Augenschwermerei 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?

Die der deutschen Luftwaffe vorliegenden Erkenntnisse über Lärmemissionen ihrer fliegenden Waffensysteme entstammen den Messungen, die zur Durchführung des Fluglärmsgesetzes notwendig waren. Sie beziehen sich mithin auf Start- oder Landevorgänge.

Messungen der Lärmemissionen von Strahlflugzeugen beim Streckenverkehr werden zur Zeit in Meppen durchgeführt. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

4. Warum lehnt das Bundesverteidigungsministerium den Vorschlag der Bürgerinitiative gegen Tieffluglärm im oberen Muhtal nach einer Registrierung der Nachbrennerbenutzung ab?

Der Nachbrenner bei strahlgetriebenen Kampfflugzeugen dient ausschließlich der rapiden Leistungserhöhung der Triebwerke. Die Entscheidung hierüber ergibt sich für den Flugzeugführer aus der jeweiligen Flugsituation. Eine Registrierung der Schubserhöhung (Leistungserhöhung) allein ohne Feststellung der jeweiligen Flugsituation, Ort und Zeit des Geschehens und taktischen Auftrag bliebe ohne jede Aussagekraft.

Die in den einzelnen Luftfahrzeugen verwendeten Flugschreiber sind für den von Ihnen angesprochenen Zweck nicht ausgelegt und müßten bei sehr hohen Kosten modifiziert bzw. technisch erst noch hergestellt werden. Es gibt derzeit weltweit kein System, das lückenlos von Start bis Landung alle benötigten Daten speichert. Die anschließende Auswertung dieser Daten wäre mit einem nicht vertretbaren Personal- und Zeitaufwand verbunden.

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?

Zur Überwachung der Tiefflugregeln wurden hochmoderne, mobile radargesteuerte Luftraumüberwachungsgeräte vom Typ „Skyguard“ mit einer zusätzlichen besonderen optischen Ausstattung beschafft.

Die Flugzeugführer sind angewiesen, den Nachbrenner – außer beim Start und wenn aus Flugsicherheitsgründen notwendig – unterhalb von 3000 Fuß (ca. 910 m) über Grund nicht einzuschalten.

Im Tiefflug, d. h. zwischen 500 Fuß (150 m) und 1 500 Fuß (450 m) über Grund, wird der Nachbrenner grundsätzlich nicht benutzt. Insofern stellt die Nichtbenutzung des Nachbrenners bereits eine Maßnahme zur Lärminderung dar.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

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?

Strahltriebwerke benötigen zur Nachbrennerbenutzung den üblichen Flugbrennstoff Kerosin.

Bezüglich der Fragen nach Zusammensetzung des Flugbrennstoffs und Auswirkungen auf die Umwelt wird auf Drucksache 10/1560, Antworten zu den Fragen 1 bis 3, hinsichtlich der Frage nach dem Verbrauch auf Drucksache 10/1953, Antwort zu Frage 10, verwiesen.

8. Sind in den Verbrennungsprodukten des Zusatztreibstoffs Dioxinanteile enthalten?

Der Flugbrennstoff Kerosin und seine Verbrennungsprodukte enthalten kein Dioxin.

Während das Bundesverteidigungsministerium immer wieder bekannt gibt, 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 Muhr-tals, 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 obengenannte Aussage zur Häufigkeit der Verstöße. Der ebenfalls mit großem Presseaufwand vorgestellte Einsatz der Skycards wird die Verhält-

nisse 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 Lärm-minderung 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?

Die Erfassung und der Beweis von Verstößen gegen die geltenden Flugbestimmungen ist durch das System „Skyguard“ 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 Tiefflugsünden zu erreichen?

Die Bundesregierung hat unter hohem Kostenaufwand zwei Geräte des genannten Systems gekauft.

Durch deren gezielten Einsatz sowie durch wiederholte Anordnungen des Bundesministers der Verteidigung hat sich die Flugdisziplin der Luftfahrzeugbesatzungen bereits erheblich gebessert. Dieser Prozeß der Sensibilisierung wird auch in Zukunft zu einem noch bewußteren Flugverhalten der Besatzungen führen.

11. Wie hoch ist die Flugdichte [militärische Flüge (Tag km²)] über den Tieffluggebieten der Bundesrepublik Deutschland?

Der Einsatzauftrag der Luftstreitkräfte ist von ständig wechselnden Lagen abhängig. Daraus ergeben sich zwangsläufig wechselnde Belastungsmuster, die sich einer generellen Erhebung entziehen. Beitragender Faktor ist zudem das häufig wechselnde Wettergeschehen in Mitteleuropa.

12. Wie hoch ist diese Flugdichte im Vergleich zu anderen NATO-Staaten?

Vergleichszahlen von anderen NATO-Staaten liegen auch auf Grund des in der Antwort zu Frage 11 dargestellten Sachverhalts nicht vor.

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 Scheingriffe und Kunstflüge zu vermeiden.

Der Bundesminister der Verteidigung hat dafür Sorge getragen, daß die alliierten Luftstreitkräfte, die den Luftraum der Bundesre-

publik Deutschland zu Übungsflügen nutzen, den gesetzlichen Flugbetriebsbestimmungen unterliegen und diese akzeptieren. Für die alliierten Luftstreitkräfte gibt es keine Ausnahmeregelungen den militärischen Tiefflug betreffend.

Beweiskräftig festgestellte Verstöße gegen die Flugbetriebsbestimmungen werden – wie in der Luftwaffe – unnachsichtig geahndet.

Die Besatzungen aller Luftstreitkräfte, die den Luftraum der Bundesrepublik Deutschland nutzen, wurden mehrfach – und werden auch weiterhin – durch ihre Vorgesetzten und durch die Kommandobehörden mit der Problematik des militärischen Tiefflugs in der Bundesrepublik Deutschland und mit der durch die dichte Besiedlung verbundenen Lärmbelastung vertraut gemacht. Dieses Problembewußsein schlägt sich nieder in der sorgfältigen Flugwegplanung, Einhaltung der Flugbetriebsbestimmungen und deren Überprüfung und Überwachung durch die Vorgesetzten. In einem Vortragszyklus im Winterhalbjahr 1983/84 wurden alle fliegenden Besatzungen in den deutschen und alliierten Geschwadern besonders darauf angesprochen.

