

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Schilling und der Fraktion
DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/433 —**

**Tief- und Tiefstflüge im Bereich von 150 bis 450 Metern und von 75 bis 150 Metern
über Grund durch strahlgetriebene Militärflugzeuge und die Belastung
der Bevölkerung dadurch**

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung hat mit Schreiben vom 22. Juni 1987 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Wie aus der Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Würzbach auf die Frage des Abgeordneten Dr. Klejdzinski vom 4. November 1986 hervorgeht, ist der Bundesregierung bekannt, daß die sowjetische Luftwaffe mit Flugzeugen ausgerüstet ist, die imstande sind, tief anfliegende Kampfflugzeuge aus der Höhe zu bekämpfen (Lookdown-Shootdown).

Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber,

- a) welche Flugzeuge des Warschauer Paktes diese Fähigkeit besitzen und
 - b) wie viele Systeme dieser Art(en) jeweils bereits in Dienst gestellt sind bzw.
 - c) wann solche Systeme ggf. eingeführt werden?
- a) Die sowjetischen Luftstreitkräfte bzw. Truppen der Luftverteidigung verfügen insgesamt über drei Flugzeugtypen mit einer „Lookdown-Shootdown“-Fähigkeit, nämlich die Mikojan MIG-29 (Fulcrum), MIG-31 (Foxhound) und Suchoj SU-27 (Flanker).
- b) Die genaue Zahl der eingeführten Waffensysteme ist als Ver- schlüßsache eingestuft.
- c) Die Zahl dieser Waffensysteme nimmt insgesamt zu.

2. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß sich die Feststellung des Chefs des Bundeskanzleramtes in einem Brief vom Juni 1986, „Möglicherweise werden Änderungen in der Technik oder in der Bedrohung tatsächlich eines Tages dazu führen, daß Tiefflüge unzweckmäßig werden“, auf die Kenntnis dieser Lookdown-Shootdown-Kapazitäten bezieht, oder worauf bezieht sie sich sonst?

Der Bezug der zitierten Feststellung ergibt sich aus dem Zusammenhang des Schreibens. Die Aussage knüpft an den vorhergehenden Satz an: „Ihre Zweifel an der Notwendigkeit militärischer Tiefflüge entsprechen einer von zahllosen Überlegungen zur Optimierung unserer Verteidigungsanstrengungen“ und wird durch den Schlußsatz ergänzt: „Zur Zeit ist dies jedoch nach der Überzeugung der für unsere Verteidigung verantwortlichen Militärs und Politiker nicht der Fall.“

Im übrigen wird auf die Ausführungen des Inspekteurs der Luftwaffe in der 98. Sitzung des Verteidigungsausschusses am 23. Juni 1986 (öffentliche Anhörung), Protokoll-Nr. 98 Seite 98/5 und 98/6, verwiesen.

3. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, in der NATO auf einen Verzicht auf Tiefflug- und Tiefstflugübungen zu drängen, weil diese angesichts ihrer aufgrund der Lookdown-Shootdown-Fähigkeiten des „potentiellen Gegners“ fragwürdig gewordenen militärstrategischen Rechtfertigung der von Lärm, Abgasen und Unfallrisiken betroffenen Bevölkerung besonders in der Bundesrepublik Deutschland, vor allem aber in den sieben Tiefstfluggebieten hier, in keiner Weise mehr zuzumuten sind?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja,
 - ba) welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bereits getroffen, um auf eine Einstellung der Tief- und Tiefstflugübungen der NATO-Streitkräfte hier und anderswo hinzuwirken,
 - bb) in welchem Zeitraum wird die Bundesregierung Ausrüstung und Übungsplanung der Bundeswehr dahin gehend umgestellt haben, daß Flugübungen von Heer, Luftwaffe und Marine mit strahlgetriebenen Kampfflugzeugen im Bereich von unter 450 Metern Flughöhe unterbleiben werden,
 - bc) welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob und in welchem Zeitraum andere NATO-Staaten derartige Umstellungen planen?

Nein.

Die Bundesregierung prüft ständig und kritisch die Richtigkeit und Wirksamkeit der bestehenden Tiefflug-Konzeption der Luftwaffe und der NATO-Partner. Dies ist auch wegen des Bestrebens, die Lärmbelastung in unserem Lande auf das absolut erforderliche Mindestmaß zu beschränken, eine selbstverständliche Verpflichtung für die Bundesregierung.

Die Kräfte der Luftwaffe und der Luftstreitkräfte der Bündnispartner wirken bei der Verteidigung in verbundenen Luftkriegsoperationen zusammen. Deshalb werden die erforderlichen Einsatzverfahren gemeinsam entwickelt und der Bedrohung angepaßt. Dadurch ist sichergestellt, daß die Ausbildungserfordernisse und

-maßnahmen von Luftwaffe und den Luftstreitkräften der Partner weitgehend übereinstimmen.

Die Lookdown-Shootdown-Fähigkeiten der bei den Luftstreitkräften der Gruppe Sowjetischer Truppen in Deutschland eingeführten Systeme wurden analysiert. Als Ergebnisse liegen fest:

- Die Waffensysteme FULCRUM, FOXHOUND und FLANKER besitzen Lookdown-Shootdown-Fähigkeiten. Die Wirksamkeit des eingeführten Bordradars und der eingesetzten halbaktiven Luft-Luft-Flugkörper nimmt gegenüber Systemen, die extrem tief fliegen, stark ab.
- Neben der Bedrohungsminderung durch den Tiefflug und taktische Verfahren sind Maßnahmen der Elektronischen Kampfführung (EloKa) gegen Lookdown-Shootdown-Systeme möglich.
- Auch nach Erwerb von Lookdown-Shootdown-Fähigkeiten durch Jagdflugzeuge des Warschauer Paktes bleiben die bodengestützten Luftverteidigungssysteme von Umfang und Qualität her wirksame Waffen, gegen die sich eigene Jagdbomber bei Verteidigungsoperationen zunächst durchsetzen müssen. Durch Tiefflug wird die Wirksamkeit dieser Systeme verringert.

Durch die Kombination von Tiefflug, taktischen und EloKa-Maßnahmen kann also sowohl gegen die bodengestützten als auch die luftgestützten Luftverteidigungssysteme des Warschauer Paktes Durchsetzungsfähigkeit erhalten werden.

Die Einsatzkonzeption der Luftwaffe und der Luftstreitkräfte unserer Bündnispartner bleibt auch im Blick auf die weiter ausgebauten Luftverteidigungsfähigkeit der Streitkräfte des Warschauer Paktes voll gültig. Gerade durch geringe Flughöhen und hohe Geschwindigkeiten in Kombination mit taktischen und EloKa-Maßnahmen kann den Lookdown-Shootdown-Systemen entgegentreten werden.

4. In der Antwort auf die Frage des Abgeordneten Dr. Klejdzinski vom 4. November 1986 kündigte der Parlamentarische Staatssekretär Würzbach an: „Durch die Kombination von Tiefflug, taktischen und EloKa-Maßnahmen kann... sowohl gegen die bodengestützten als auch die luftgestützten Luftverteidigungssysteme des Warschauer Paktes Durchsetzungsfähigkeit erhalten werden. Die Luftwaffe verfolgt entsprechende Ausrüstungsplanungen.“
 - a) Um welche Ausrüstungsplanungen handelt es sich?
 - b) Wann werden diese Planungen zur Beschaffung anstehen?
 - c) Wird eine Umrüstung auch in Heer und Marine geplant?
 - d) Inwieweit wird sich die Übungspläne für strahlgetriebene Kampfflugzeuge bei Heer, Luftwaffe und Marine dadurch ändern, und
 - da) ist dadurch mit mehr oder mit weniger Tieffügen zu rechnen,
 - db) zu welchem Zeitpunkt treten ggf. Änderungen der Übungsplanung in Kraft?

- a) Die angesprochenen Ausrüstungsplanungen betreffen die kontinuierliche Anpassung der EloKa-Systeme der strahlgetriebenen Kampfflugzeuge an den Leistungsstand der bodengestützten und luftgestützten Luftverteidigungssysteme des Warschauer Paktes und die Einführung geeigneter Bord-Waffen zur Bekämpfung dieser Systeme.
- b) Die aus diesen Planungen resultierenden Beschaffungsmaßnahmen sind entsprechend der technischen Realisierbarkeit und finanziellen Einplanbarkeit auf den vom Bundeswehrplan 88 abgedeckten Zeitraum verteilt.
- c) Das Heer ist von diesen Maßnahmen nicht betroffen, da dort keine strahlgetriebenen Kampfflugzeuge betrieben werden. Die Planungen der Marine entsprechen den Planungen der Luftwaffe in diesem Bereich.
- d) Die oben aufgeführten Planungen haben für absehbare Zeit voraussichtlich keine Auswirkungen auf die Übungsplanung von Luftwaffe und Marine.

5. Durch welche Argumente kann die Bundesregierung noch eine Militärstrategie rechtfertigen, die Tiefflugübungen mit Lärmbelastungen erfordert, wie sie z.B. aus Südhessen bekannt sind (die Hessische Landesanstalt für Umwelt maß dort von September bis November 1983 an sieben Orten Maximalpegel zwischen 66 und 112 dBA bei einem Mittelwert von 100 dBA, ohne einen einzigen Direktüberflug registriert zu haben), wenn sie in Betracht zieht, daß Wissenschaftler sich scheuen, Versuchspersonen einem Lärm von mehr als 110 dBA auszusetzen, weil sie dies für ethisch nicht mehr verantwortbar halten?

Die dieser Frage zugrundeliegenden Ausführungen von zwei Sachverständigen vor dem Verteidigungsausschuß (98. Sitzung am 23. Juni 1986) sind unvollständig und sinnentstellt wiedergegeben. Insofern sind die in der Fragestellung gezogenen Schlußfolgerungen unzutreffend. Ein eindeutiger Nachweis, daß der Lärm militärischer Tiefflugübungen gesundheitliche Schäden hervorruft, ist bislang wissenschaftlich nicht erbracht worden.

Im übrigen hat der Bundesminister der Verteidigung in letzter Zeit mehrfach mündlich und schriftlich die Notwendigkeiten des militärischen Tiefflugs begründet.

So wird u. a. verwiesen auf

- die Antwort zu Frage 3,
- das Kurzprotokoll der 79. Sitzung des Verteidigungsausschusses am 4. Dezember 1985, Anlage 2,
- das Protokoll der 98. Sitzung des Verteidigungsausschusses am 23. Juni 1986,
- Beschußempfehlung und Bericht des Verteidigungsausschusses vom 24. Februar 1986 (Drucksache 10/5085)
- und auf viele Fragestunden.

6. Kann die Bundesregierung bestätigen oder widerlegen, daß in der Area sieben mit neuartigen Meßgeräten Lärmpiegel über 120 dBA gemessen worden sind, wie dies von Bürgermeister Vogel aus Wassertrüdingen in der Anhörung des Verteidigungsausschusses am 23. Juni 1986 berichtet wurde?

Das Institut für Wasser-Boden-Lufthygiene des Bundesgesundheitsamtes hat in Zusammenarbeit mit der Medizinischen Universitätsklinik der Universität Bonn von Mai bis Juni 1985 an drei Standorten in der Umgebung des Hesselberges (Tieffluggebiet 250 Fuß „Area 7“) Pegelmessungen an insgesamt 70 Kalendertagen durchgeführt. Es wurden Pegel ≥ 95 dB(A) registriert, für Schallereignisse oberhalb 120 dB(A) konnten keine genaueren Angaben gemacht werden.

Nach den vorliegenden Ergebnissen ist damit zu rechnen, daß an Flugtagen und bei ständigem Aufenthalt im Freien im statistischen Durchschnitt etwa jede Woche ein Überflugpegel ≥ 120 dB(A) auftritt.

7. In welchem Maße war oder ist die Bundesregierung an der Finanzierung der Forschungsvorhaben des Arbeitskreises für Lärmwirkungen beim Umweltbundesamt beteiligt, und
 - a) wie hoch war oder ist der Anteil des Bundesministeriums der Verteidigung an der Finanzierung der den Fluglärm betreffenden Vorhaben des Arbeitskreises 1984, 1985, 1986 je gewesen und wird er 1987 sein,
 - b) unter welchem Einzeltitel im Verteidigungshaushalt werden die Mittel für diese Forschungsförderung geführt,
 - c) plant die Bundesregierung angesichts der jüngsten Studien über die Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm vom November 1986 eine weitergehende Förderung der Forschungsvorhaben des genannten Arbeitskreises im Bereich Fluglärm?

Der Interdisziplinäre Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen wurde von dem seinerzeit dafür zuständigen Bundesminister des Innern mit der Frage der gesundheitlichen Auswirkungen des Lärms militärischer Tiefflüge befaßt. Der Arbeitskreis führt keine eigenen Forschungsvorhaben durch, sondern bewertet die vorliegenden Erkenntnisse über Lärmwirkungen.

In diesem Zusammenhang hat er auf Wissensdefizite bezüglich der Auswirkungen von Tieffluglärm hingewiesen. Auf seine Empfehlung wurden im Rahmen des Umweltforschungsplans bislang zwei Forschungsvorhaben mit einer Fördersumme von insgesamt 246 500,- DM vergeben. Eine Vorstudie, die sich mit methodischen Fragen der Erfassung gesundheitlicher Auswirkungen des militärischen Tieffluglärms auseinandersetzt, ist inzwischen abgeschlossen worden. Ihre Ergebnisse werden in einer Hauptstudie im Rahmen des Umweltforschungsplanes 1987 mit einer Fördersumme von 1,2 Mio. DM umgesetzt.

Der Bundesminister der Verteidigung unterstützt die Hauptstudie auf vielfältige Weise, z.B. durch die Bereitstellung von technischem und medizinischem Personal sowie entsprechender Einrichtungen.

8. Beteiligt sich die Bundesregierung durch Bereitstellung von Mitteln oder Forschungseinrichtungen an Forschungsvorhaben über die Aufzeichnung und Auswertung von Schallpegeln, deren Dauer und Häufigkeiten in den sieben Tiefstfluggebieten (75 M) oder in den anderen Tieffluggebieten und
 - a) wenn nein, warum nicht,
 - b) wenn ja, auf welche Weise beteiligt sie sich, und welchen Regionen gilt dabei ihr besonderes Interesse?

Die Bundesregierung fördert im Rahmen des Umweltforschungsplans des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit ein Forschungsvorhaben zur Ermittlung von Schallpegeln, die durch militärische Tiefflüge erzeugt werden sowie ihrer Dauer und Häufigkeit.

Im Rahmen des Vorhabens sind alle Regionen der Bundesrepublik Deutschland, in denen Tieffluggeräusche zu erwarten sind, gleichermaßen von Interesse.

9. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Auswertung des ersten Einsatzes des neuen Meßsystems zur Gewinnung von Aussagen über Schallpegel und deren Häufigkeit in den sieben 75-Meter-Tiefstfluggebieten in der Bundesrepublik Deutschland im Herbst 1985, den das Umweltbundesamt in Auftrag gegeben hatte?
 - a) Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus für die Übungsplanung der fliegenden Einheiten von Heer, Luftwaffe und Marine?
 - b) Wird die Bundesregierung zur Finanzierung der geplanten weiteren Messungen mit diesem System Mittel aus dem Einzelplan 14 verfügbar machen?
 - ba) Wie hoch werden diese Mittel sein, und
 - bb) unter welchem Einzeltitel werden diese Mittel geführt?
 - c) Ist die Bundesregierung bereit, zumindest in den sieben Tiefstfluggebieten (75 M) Lärmmeßstationen der o. g. Art aufzustellen?

Das in der Antwort zu Frage 8 aufgeführte Forschungsvorhaben ist noch nicht abgeschlossen. Ergebnisse sind vor 1988 nicht zu erwarten.

Eine Entscheidung, ob weitere Messungen notwendig sind, kann erst nach Abschluß des Vorhabens getroffen werden.

10. Liegen der Bundesregierung die Ergebnisse der Messungen an Modelldüsen bei einer Lärmreduktion von 10 dB (Halbierung des subjektiven Lärms) und 2 bis 3 % Schubverlust vor, die die Firma MBB in Zusammenarbeit mit der DFVLR Anfang 1971 durchführte?

Ja, der Bericht liegt vor. Er weist jedoch nicht die in der Frage behauptete Halbierung des subjektiven Lärms bei nur 2 bis 3 % Schubverlust aus.

11. Inwieweit sind diese Meßergebnisse ggf. in die Überlegungen zu Forschungs- und Entwicklungs- sowie Beschaffungsprogrammen für Luftwaffe, Heer und Marine eingegangen?
 - a) Wo äußerte sich dies ggf. in der Bereitstellung von Mitteln für entsprechende Entwicklungs-, Forschungs- oder Beschaffungsvorhaben
 - aa) im Bundeshaushalt 1984,
 - ab) im Bundeshaushalt 1985,
 - ac) im Bundeshaushalt 1986,
 - ad) im Bundeshaushalt 1987?
 - b) Bei welchem Einzeltitel wurden diesbezügliche Forschungs-, Entwicklungs- und Beschaffungsmittel jeweils geführt?

Die Meßergebnisse können keinen Eingang in die aufgeführten Überlegungen finden, da die 1971 durchgeföhrten Versuche sich auf den sog. „shock cell noise“ bezogen, d. h. den Lärm, der Schäden an der dem Triebwerk benachbarten Flugzeugstruktur verursacht.

Der Bericht liefert damit nicht den erhofften Ansatzpunkt zur Verminderung der Lärmbelastung bei nur geringem Schubverlust.

12. Wird die Bundesregierung aufgrund der Statements der bei der Anhörung des Verteidigungsausschusses vom 23. Juni 1986 anwesenden Experten weitere Gutachten über Möglichkeiten der Lärmminderung bei militärischen Strahlflugzeugen durch technische Modifikationen an den Flugzeugtriebwerken einholen bzw. hat sie dies bereits veranlaßt? Wenn ja,
 - a) bei welchen Behörden, Instituten oder Firmen wird sie diese Gutachten in Auftrag geben bzw. hat sie dies bereits getan,
 - b) in welchem Zeitraum ist mit der Erstellung und Auswertung dieser/s Gutachten/s zu rechnen,
 - c) wie hoch werden nach Einschätzung der Bundesregierung die Kosten für die o. g. Gutachten sein, und bei welchem Einzeltitel des Bundeshaushaltes 1986 bzw. 1987 wurden oder werden sie geführt,
 - d) ist damit zu rechnen, daß diese Gutachten auch Kriterien an die Hand geben können, die befürchteten militärischen Nachteile einer 2- bis 3 %igen Schubminderung aufgrund einer lärmmindernden Düsentechnik gegen die gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Schäden des ungeminderten Düsenflugzeuglärms bei militärischen Übungseinsätzen, insbesondere im Tief- und Tiefstflug abzuwagen?

Eine sorgfältige technische Bewertung der Expertenstatements vom 23. Juni 1986 hat ergeben, daß die angedeuteten Möglichkeiten für strahlgetriebene Kampfflugzeuge weder mit der heute verfügbaren noch mit der in absehbarer Zeit zu erwartenden Technologie realisierbar sind, da es geeignete Werkstoffe, die den Temperaturen im Nachbrennerstrahl standhalten könnten, nicht gibt.

13. Auf welche Weise hat die Bundesregierung die Anregung des Dipl.-Ing. Heinig aufgegriffen, Mischerdüsen mit schallabsorbie-

rendem Mantel zum Zweck der Lärminderung beim Betrieb von militärischen Strahlflugzeugen einzuführen?

- a) Wie begründet sie ihre Haltung zu dieser Anregung?
- b) Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung zur Erforschung, Entwicklung und Beschaffung solcher oder ähnlicher lärmindernder Düsentechnologie und Gehäuse bereits unternommen, und welche plant sie in Kürze?
- c) In welchem Zeitraum ist nach Auffassung der Bundesregierung mit der Inbetriebnahme von Strahlflugzeugen mit lärmgeminderter Triebwerkstechnik zu rechnen?

Der Bundesminister der Verteidigung hat die Firma Motoren und Turbinen Union (MTU) gebeten, zur Frage der Mischedüsen eine detaillierte Stellungnahme abzugeben. Die Firma hat die Problematik wie folgt umrissen:

1. Es gibt heute keine Mischedüse, die gekauft oder adaptiert werden kann.
2. Eine neu zu entwickelnde Düse muß für die im Abgas des jeweiligen Triebwerkes herrschenden Bedingungen ausgelegt werden, d. h. es kann jeweils nur das Prinzip gleich sein, aber nicht die Ausführungsform.
3. Gegenüber einer Triebwerkskonfiguration mit konventioneller Düse verursacht eine Mischedüse
 - Mehrgewicht,
 - größere Länge und Durchmesser des Triebwerksabgasteiles wegen der Verstellbarkeit und der geometrischen Strömungsversperrung,
 - Schubverlust.
4. Die unter 3. genannten Größen beeinflussen den gesamten Flugzeugentwurf erheblich, da das Triebwerk integraler Bestandteil der Zelle ist.

Die maximale Lärminderung der Mischedüsen beträgt bei Start und Landung ca. 10 dB. Die durch die Mischedüse eintretende Erhöhung des Triebwerksgewichts liegt bei 10 %, der Schubverlust ebenfalls bei 10 %.

- a) Aus dieser Stellungnahme geht hervor, daß ein Flugzeug mit der Mischedüse einen erheblichen Verlust an Reichweite, Waffenzuladung und Wendigkeit hinnehmen müßte. Sollte die alte Leistungsfähigkeit durch ein größeres Triebwerk wiederhergestellt werden, würde das Flugzeug so groß, daß es im Rahmen des knappen Budgets nicht mehr finanziert werden könnte.
- b) Die Firma MTU wurde aufgefordert, zu prüfen, ob aufgrund neuerer Erkenntnisse eine Studie zur Lärminderung an Kampfflugzeugen Aussicht auf in der Praxis verwertbare Ergebnisse hat.
- c) Da geeignete Werkstoffe heute nicht zur Verfügung stehen, kann nicht gesagt werden, ob die Entwicklung lärmgeminderter Triebwerkstechnik überhaupt möglich ist. Eine Aussage über den Zeitraum der Inbetriebnahme wäre unrealistisch.

14. Hat die Bundesregierung Forschungsaufträge zur Entwicklung von Schalldämmaßnahmen an militärischen Flugzeugtriebwerken durch Werkstoffe erteilt, die den hohen Temperaturen des militärischen Nachbrennerbetriebes standhalten, oder wird sie dies in Kürze tun?
 - a) Welche Firmen bzw. Forschungseinrichtungen hat sie damit beauftragt oder wird sie damit beauftragen?
 - b) Wie hoch werden nach Einschätzung der Bundesregierung die Kosten der Entwicklung solcher Schalldämmaßnahmen mit Hilfe hochtemperaturresistenter Werkstoffe sein?
 - c) Für wann rechnet die Bundesregierung diesbezüglich mit ersten Forschungsergebnissen?
 - d) Wie lange wird es nach Einschätzung der Bundesregierung dauern, bis die Entwicklung von Schalldämmaßnahmen an militärischen Strahltriebwerken abgeschlossen sein wird und die Serienproduktion und Einführung der Maßnahmen in die Maschinen der bundesdeutschen Geschwader erfolgen wird?

Für die im Vortrag von Herrn Heinig, MTU, angesprochene Mischerdüse, die Nachbrennertemperaturen von 2000 K standhalten müßte, konnten bisher keine Forschungsaufträge erteilt werden, da derartige hochtemperaturfeste Werkstoffe nicht verfügbar sind.

Vom Bundesminister für Forschung und Technologie wird derzeit ein Forschungsprogramm „Hochtemperaturwerkstoffe“ gefördert. Der Bundesminister der Verteidigung beabsichtigt, die in etwa 2 bis 3 Jahren zu erwartenden Ergebnisse auf Anwendungsmöglichkeiten im militärischen Flugtriebwerkbau untersuchen zu lassen, wobei die Verwendung derartiger Werkstoffe im Schubdüsen- und Nachbrennerbereich von Triebwerken denkbar ist.

15. Welche Vorschläge und Initiativen konnten von seiten der Bundesregierung zu Fragen leiserer Triebwerke bei Militärstrahlflugzeugen bei dem Treffen des NATO-Umweltausschusses eingebracht werden, und mit welchem Erfolg geschah dies?
16. Wie schätzt die Bundesregierung die Ergebnisse der Beratungen des NATO-Umweltausschusses zu den Fragen der Triebwerkstechnologie ein?
17. Welche neuen Erkenntnisse hat die Bundesregierung im Verlauf der Tagung des NATO-Umweltausschusses zur Frage der lärmindernden Triebwerkstechnologie gewonnen, und welche Maßnahmen hat sie in ihrer Folge eingeleitet, um uni- oder bilateral Forschungsanstrengungen auf diesem Gebiet zu fördern?

Bei der Tagung des NATO-Umweltausschusses (CCMS) im September 1986 in Mittenwald wurden neben vielen anderen Fragen des Fluglärms auf deutsche Initiative auch erstmalig in einem internationalen Gremium die Möglichkeiten leiserer Strahltriebwerke für Militärflugzeuge erörtert. Dabei hat sich bestätigt, daß eine Untersuchung, ob leisere Strahltriebwerke für Militärflugzeuge möglich sind, weltweit fehlt und hier vollkommenes technisches Neuland beschritten werden muß. Zu den sehr schwierigen Fragen zeichneten sich unterschiedliche Meinungen bei der wirtschaftlichen, operationellen und ökologischen Gewichtung des Problems ab, die keine kurzfristigen Fortschritte erwarten lassen. Gerade wir drängen in diesem Gremium auf die entsprechende Einleitung der dafür erforderlichen Forschung. Die Bemü-

hungen um gemeinsame Forschungsanstrengungen mit den wenigen Staaten, in denen Hersteller von Strahltriebwerken für militärische Flugzeuge angesiedelt sind, werden im Rahmen der NATO-CCMS-Pilotstudie „Fluglärm“ fortgesetzt. Ergebnisse werden nicht vor Ende 1988 erwartet.

18. Kann die Bundesregierung die Behauptung des Generalleutnants Eimler in der Anhörung des Verteidigungsausschusses vom 23. Juni 1986 bestätigen, daß die Bundesrepublik Deutschland hinsichtlich Flugsimulatoren an der „Spitze der westlichen Welt“ liege?

Derzeit nimmt die Luftwaffe in der westlichen Welt eine führende Rolle bei der Nutzung moderner Simulationsanlagen durch Einsatzverbände ein. Selbst die Vereinigten Staaten von Amerika, die in der Simulationstechnologie weit fortgeschritten sind, planen, Missionssimulatoren, wie sie die Luftwaffe bei den TORNADO-Verbänden bereits eingeführt hat, erst bei Zuführung zukünftiger Waffensysteme einzusetzen.

19. Für welche militärischen Flugzeugtypen und Einsatzarten werden derzeit bei Einzel- und Verbandsausbildungen für Flugzeugführer bei Luftwaffe, Heer und Marine der Bundeswehr Simulatoren eingesetzt?

Für alle bei der Luftwaffe und Marine eingesetzten strahlgetriebenen Einsatzflugzeuge gibt es Simulatoren. Sie sind je nach dem Stand der Technik für bestimmte Einsatzarten mit unterschiedlichem Wirkungsgrad nutzbar.

20. Wieviel Prozent der Trainingsflugstunden werden derzeit am Simulator erfüllt für
 - a) Tiefstflüge zwischen 75 und 150 Meter,
 - b) Tiefflüge zwischen 150 und 450 Meter,
 - c) Tiefstflüge unter 75 Meter,
 - d) Abfangjagden,
 - e) Hochgeschwindigkeitsmanöver im Überschallbereich?

Der Simulator ist in erster Linie geeignet, fliegerische Verfahren zu üben. Die besonderen physischen und psychischen Belastungen der Besatzungen lassen sich allerdings nicht simulieren. Simulatoren können daher die fliegerische Ausbildung ergänzen, nicht aber ersetzen.

Im übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE GRÜNEN – Drucksache 10/2031 – vom 24. September 1984 verwiesen.

21. Plant die Bundesregierung die Entwicklung und Beschaffung weiterer Simulatoren für die Flugausbildung in Heer, Luftwaffe und Marine? Wenn ja,
- für die Einübung welcher Einsatzarten werden diese konzipiert sein,
 - wann kann mit ihrer Einführung jeweils gerechnet werden,
 - wie teuer wird nach Einschätzung der Bundesregierung
ca) die Entwicklung dieser Simulatoren,
cb) ihre Beschaffung für die Streitkräfte jeweils,
 - wie hoch wird nach Einschätzung der Bundesregierung der Anteil der Übungsflugstunden sein, der in der jeweiligen Einsatzart durch die Simulatorstunden ersetzt werden kann?

Simulatoren sind waffensystemgebunden. Die Bundesrepublik Deutschland plant, bei Einführung neuer Kampfflugzeuge dazugehörige Simulatoren mitzubeschaffen. Die Kosten sind abhängig von der technischen Ausstattung des Simulators. Der Zeitpunkt der Einführung ist abhängig vom Einführungszeitpunkt des Waffensystems.

22. Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung zu folgender Äußerung des Generalleutnants Eimler bei der Anhörung des Verteidigungsausschusses vom 23. Juni 1986: „... daß die gesamte westliche Welt 240 Stunden pro Jahr als ein Maß für die fliegerische Ausbildung betrachtet und daß wir dies auf 180 Stunden nicht zuletzt deshalb reduziert haben, weil wir die vielen Simulatorstunden, die unsere Flugzeugführer jährlich durchlaufen, hinzurechnen“?
- Bedeutet dies, daß die Reduzierung auf 180 Jahresausbildungsfugstunden sich durch das Ersetzen von 60 Übungsstunden durch Simulatorstunden ergibt?
 - Heißt dies, daß die Gesamtjahresflugausbildungsstundenzahl pro Flugzeugführer nach wie vor 240 Stunden beträgt, wenn man die Simulatorstunden hinzurechnet?
 - Ist es richtig, daß, sofern die Flugausbildung am Simulator jährlich bei einem Flugzeugführer mehr als 60 Stunden beträgt, die von der „gesamten westlichen Welt als ein Maß für die fliegerische Ausbildung“ angesehenen 240 Jahresausbildungsfugstunden überschritten werden, und wie häufig ist dies ggf. derzeit der Fall?
 - Könnte durch einen höheren Ausbildungsanteil am Simulator die Anzahl der tatsächlichen Flugausbildungsstunden weiter reduziert werden, und in welchem Umfang wäre dies möglich?

Aus der Antwort zu Frage 20 ergibt sich, daß Simulatorstunden Flugstunden ergänzen, nicht ersetzen. Ein Aufrechnen von Simulatorstunden gegenüber Flugstunden ist nicht möglich. Nur weil Ausbildungsinhalte im Simulator geübt werden, kann der Leistungsstand der Besatzungen mit 180 Jahresflugstunden sichergestellt werden. Dies ist im Vergleich zu den Luftwaffen anderer NATO-Staaten die untere Grenze.

23. Kann die Bundesregierung der Behauptung des Generalleutnants Kuebart in der Anhörung des Verteidigungsausschusses vom

23. Juni 1986 zustimmen, daß „die letzte gründliche Untersuchung zur Dichte des Tiefflugverkehrs“ aus dem Jahr 1980 stamme?

Ja. Eine vergleichbare Studie wurde danach nicht erstellt.

24. Wann und wo wird die für 1986 gezogene „Bilanz“ zur Tiefflugverkehrs dichte, die Generalleutnant Kuebart bei gleicher Gelegenheit ankündigte, veröffentlicht werden?

In Anlehnung an die 1980 durchgeführte Ist-Erhebung hat der Bundesminister der Verteidigung Mitte 1986 einen erneuten Auftrag für eine Tiefflug-Ist-Erhebung erteilt. Die Prüfung und Auswertung ist noch nicht abgeschlossen.

25. In welcher Weise werden durch die Einheiten des bundesdeutschen Militärs und auf welche evtl. davon abweichende Weise werden durch Einheiten der anderen in der Bundesrepublik Deutschland übungsfliegenden NATO-Staaten die nachfolgend aufgeführten, durch Generalleutnant Kuebart in der Anhörung des Verteidigungsausschusses vom 23. Juni 1986 aufgezählten Regionen in die Tiefflug-Übungsplanung einbezogen:

- aa) Flugplatzkontrollzonen,
- ab) permanente Schutzzonen und Beschränkungsgebiete,
- ac) Verkehrslandeplätze,
- ad) Städte über 100 000 Einwohner,
- ae) Städte über 10 000 Einwohner?
- ba) In welche der unter aa) bis ad) genannten Zonen darf absolut nicht eingeflogen werden?
- bb) In welche der unter aa) bis ad) genannten Zonen darf möglichst nicht eingeflogen werden, und wer legt jeweils fest, ob eine Möglichkeit besteht, den Einflug in eine solche Zone zu unterlassen oder nicht?
- c) Handelt es sich bei den jährlich 200 zeitlich begrenzten Schutz- zonen um
 - ca) Zonen, in die absolut nicht eingeflogen werden darf, oder
 - cb) Zonen, in die möglichst nicht eingeflogen werden darf, und nach welchen Kriterien wird dann jeweils beurteilt, ob eingeflogen werden soll oder nicht,
 - cc) Zonen, die aufgrund militärischer Erfordernisse eingerichtet werden, und welche können dies im einzelnen sein?

- a) Für die Alliierten gelten bei Flügen über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland die deutschen Bestimmungen für die Benutzung des Luftraumes. Alle in der Fragestellung aufgeführten Gebiete sind bei der Flugwegplanung und Durchführung von Tiefflügen zu berücksichtigen.
- b) Bei Beachtung der für die einzelnen Gebiete geltenden Bestimmungen ist das Ein-, Durch- oder Überfliegen der Gebiete möglich. Die Zuständigkeiten für die Erteilung der ggf. erforderlichen Erlaubnis ergeben sich aus den für die Einrichtung der Gebiete maßgebenden Gründen.

c) Schutzzonen werden aus einer Vielzahl von Gründen eingerichtet. Zweck, Dauer, Ausdehnung und Ein- bzw. Durchflugkriterien werden im Einzelfall bewertet und festgelegt und in den entsprechenden Luftfahrtveröffentlichungen bekanntgegeben.

26. Was versteht die Bundesregierung unter den in der Antwort auf die Frage des Abgeordneten Gerstl (Passau) nach einer Flugstundenaufstellung vom 15. September 1986 erwähnten „Zellenflugstunden“?

Mit dem Begriff „Zellenflugstunden“ wird die auf das Luftfahrzeug bezogene Flugzeit, abgegrenzt von der auf den oder die Luftfahrzeuginschriften bezogenen Flugzeit, bezeichnet.

27. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der jeweilige Anteil am Gesamtflugaufkommen über der Bundesrepublik Deutschland
- a) der Bundesmarine,
 - b) der Luftwaffe,
 - c) des Bundesheeres,
 - d) der Streitkräfte der anderen NATO-Staaten?

Die Marine ist zu etwa zwei Prozent, die Luftwaffe zu etwa 38 Prozent und die Alliierten sind zu insgesamt etwa 60 Prozent am Gesamtflugaufkommen über der Bundesrepublik Deutschland beteiligt.

Der Anteil der Bundeswehr am Gesamtflugstundenaufkommen über der Bundesrepublik Deutschland wäre noch wesentlich größer, wenn nicht

- die gesamte Pilotenausbildung,
- alle Tiefstflüge (unter 75 m),
- ca. zwei Drittel der Luft-Boden-Schießausbildung

in das befreundete Ausland verlagert worden wären.

28. Kann die Bundesregierung Aussagen darüber machen, wie viele Tiefflugeinsätze mit strahlgetriebenen Kampfflugzeugen der Bundeswehr, einschließlich Heer, Marine und Luftwaffe, über der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt wurden
- aa) 1984 in Flughöhen zwischen 75 und 150 Metern,
 - ab) 1984 in Flughöhen zwischen 150 und 450 Metern,
 - ba) 1985 in Flughöhen zwischen 75 und 150 Metern,
 - bb) 1985 in Flughöhen zwischen 150 und 450 Metern,
 - ca) 1986 in Flughöhen zwischen 75 und 150 Metern,
 - cb) 1986 in Flughöhen zwischen 150 und 450 Metern, und

- d) wie hoch der Anteil der einzelnen Streitkräfte daran, getrennt nach Heer, Luftwaffe und Marine, jeweils war?

Strahlgetriebene Kampfflugzeuge der Bundeswehr fliegen auch in den „Tieffluggebieten 250 Fuß“ (ca. 75 m) nur dann unterhalb von 500 Fuß, wenn es durch die Lage des Übungsziels erforderlich ist. Die Zahl der Einflüge in diese Gebiete in Flughöhen zwischen 75 und 150 m wird daher statistisch nicht gesondert erfaßt.

Die Bundeswehr führte 1984 etwa 48 000, 1985 etwa 43 000 Tiefflugeinsätze im Tiefflugband 150 bis 450 m durch, der Anteil der Marine an diesen Einsätzen liegt bei etwa fünf Prozent. Die Zahlen für 1986 werden im Rahmen der unter Frage 24 angesprochenen Ist-Erhebung erfaßt.

29. Wie viele Tiefflugübungseinsätze wurden nach Kenntnis der Bundesregierung von Kampfflugzeugen mit Strahlbetrieb der anderen NATO-Einheiten über der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt
- aa) 1984 in Flughöhen zwischen 75 und 150 Metern,
 - ab) 1984 in Flughöhen zwischen 150 und 450 Metern,
 - ba) 1985 in Flughöhen zwischen 75 und 150 Metern,
 - bb) 1985 in Flughöhen zwischen 150 und 450 Metern,
 - ca) 1986 in Flughöhen zwischen 75 und 150 Metern,
 - cb) 1986 in Flughöhen zwischen 150 und 450 Metern?

Strahlgetriebene Kampfflugzeuge der Alliierten nutzten 1984 in insgesamt 54 370 Fällen die Tieffluggebiete 250 Fuß, 1985 in 53 609 Fällen. Diese Einflüge in die Tieffluggebiete 250 Fuß sind in den etwa 60 000 Tiefflug-Einsätzen des Jahres 1984 und den etwa 63 000 Tiefflug-Einsätzen des Jahres 1985 im Höhenband 150 bis 450 m enthalten. Die Zahlen für 1986 werden im Rahmen der unter Frage 24 angesprochenen Ist-Erhebung erfaßt.

30. Wie steht die Bundesregierung zu der Äußerung des Ministerialdirektors Hildebrand (BMVg) in der Anhörung des Verteidigungsausschusses am 23. Juni 1986 hinsichtlich der Verletzung von Tiefflugbestimmungen durch Piloten anderer über der Bundesrepublik Deutschland übender NATO-Streitkräfte: „Die Aufgabe der deutschen Seite kann nur sein, sie in geeigneter Weise, wie man das unter Verbündeten tut, darauf aufmerksam zu machen und von den Verbündeten zu erwarten, daß sie ihre militärischen Pflichten gegenüber den Pflichtverletzern wahrnehmen“?
- a) Wie oft, durch welche Behörden oder Institutionen und auf welche Weise ist die Bundesregierung dieser ihrer Aufgabe bisher nachgekommen?
 - aa) Was waren jeweils die Anlässe für ihr Aktivwerden?
 - ab) Wie waren die Reaktionen der von ihr angesprochenen Stellen bei den anderen NATO-Staaten?
 - b) Ist es demnach richtig, daß die Bundesregierung selbst keinerlei rechtliche Handhabe gegenüber Piloten anderer NATO-Streitkräfte hat, die die deutsche Luftverkehrsordnung verletzen?

zen, und auf welche rechtlichen Gegebenheiten ist dieser Sachverhalt zurückzuführen?

- c) Falls der Bundesregierung tatsächlich keinerlei eigene Sanktionsmöglichkeiten gegen Piloten aus Streitkräften anderer NATO-Staaten zur Verfügung stehen, die bundesdeutsches Luftverkehrsrecht verletzen,
- ca) kann die Bundesregierung den deutschen Luftraum dennoch als einen souveränen bundesdeutschen bezeichnen,
 - cb) wenn ja, wie begründet sie dies?
- a) Für den militärischen Flugbetrieb, insbesondere den Tiefflug mit Strahlflugzeugen, gelten zusätzliche militärische Selbstbeschränkungen, die über die zivilen Bestimmungen hinausgehen. Insofern richtet sich die Mehrzahl der im Auftrag des BMVg durch das Luftwaffenamt eingeleiteten Ermittlungen nicht gegen mutmaßliche Verstöße gegen Bestimmungen der Luftverkehrsordnung, sondern gegen mutmaßliche Verletzungen der schärferen militärischen Bestimmungen.

Mutmaßliche Verletzungen der militärischen Eigenbeschränkungen und mutmaßliche Verstöße gegen die Luftverkehrsordnung durch Luftfahrzeuge der Bundeswehr und der hier übenden Alliierten werden auf Veranlassung des Luftwaffenamtes durch die zuständigen nationalen bzw. verbündeten Vorgesetzten ermittelt und ggf. geahndet. Über das Ergebnis der Ermittlungen wird dem Luftwaffenamt berichtet. Im Jahr 1986 wurde vom Luftwaffenamt in 175 Fällen die Ermittlung gegen Luftfahrzeuge der Alliierten eingeleitet. Im übrigen verweise ich auf die Drucksache 10/2031 vom 24. September 1984.

- b) Die Entsendestaaten haben in den Fällen konkurrierender Gerichtsbarkeit das Vorrecht auf Ausübung dieser Gerichtsbarkeit gegenüber einem Mitglied ihrer Truppe wegen strafbarer Handlungen, die sich aus einer Handlung oder Unterlassung in Ausübung des Dienstes ergeben (Artikel VII Abs. 3 [II] NATO-Truppenstatut [NTS]). Nur wenn der Entsendestaat auf sein Vorrecht verzichtet, ist die zuständige deutsche Strafverfolgungsbehörde zur Einleitung eines entsprechenden Verfahrens befugt. Entsprechend ist in der Vergangenheit verfahren worden.
- c) Obige Verfahren geben keinen Anlaß zu der Annahme, daß die Lufthoheit der Bundesrepublik Deutschland in dieser Hinsicht eingeschränkt sei.

31. Kann die Bundesregierung genauere Ausführungen zu der Vertragslage machen, aufgrund derer laut der „Fluglärm“-Veröffentlichung des Bundesministeriums der Verteidigung von April 1984 „weitere Einschränkungen des Flugbetriebes nicht möglich“ seien?

- a) Um welche Verträge handelt es sich?
- b) Wie lange sind die betreffenden Verträge gültig?
- c) Wer kann diese Verträge ggf. kündigen?

- a) Es handelt sich um den Deutschlandvertrag, das NATO-Truppenstatut (NTS) und das Zusatzabkommen (ZA) zum NTS.
- b) Die Bestimmungen des NTS und des ZA sind bis zu ihrer Kündigung durch die Vertragsparteien unbeschränkt gültig.
- c) Das NTS kann von allen Vertragsparteien jederzeit gekündigt werden. Die Kündigung wird ein Jahr nach Eingang der Notifizierung bei der Regierung der Vereinigten Staaten wirksam (Artikel XIX Abs. 3 S. 1 NTS). Darüber hinaus kann das ZA jederzeit auf Antrag einer Vertragspartei überprüft werden (Artikel 82 ZA).

32. Wie viele Luft-Boden-Schießplätze werden derzeit zu Luft-Boden-Schießübungen benutzt und

- a) von welchen NATO-Streitkräften werden sie jeweils benutzt,
- b) wie groß ist der Anteil der Luft-Boden-Schieß-Einsätze der anderen NATO-Streitkräfte auf diesen bundesdeutschen Plätzen?

a) Die Luftstreitkräfte des NATO-Kommandobereiches Europa-Mitte nutzen regelmäßig drei Luft-Boden-Schießplätze in der Bundesrepublik Deutschland sowie gelegentlich die Truppenübungsplätze des Heeres für Luft-Boden-Schießeinsätze.

b) Die Verbündeten sind zu etwa einem Viertel an der Nutzung dieser Einrichtungen beteiligt.

33. Wie viele Luft-Boden-Schießeinsätze absolviert die Bundesluftwaffe, die Bundesmarine und das Bundesheer jährlich

- a) insgesamt
- b) an Luft-Boden-Schießplätzen in der Bundesrepublik Deutschland,
- c) an Luft-Boden-Schießplätzen anderer NATO-Staaten?

Luft-Boden-Schießeinsätze sind in den taktischen Jahresprogrammen für die einzelnen Waffensysteme festgeschrieben. Mehr als zwei Drittel dieser Einsätze werden auf Luft-Boden-Schießplätzen im Ausland durchgeführt.

34. Hat die Bundesregierung veranlaßt, daß die von Generalleutnant Kuebart bei der Anhörung des Verteidigungsausschusses am 23. Juni 1986 zugesagte „detaillierte, konkrete Aufstellung“ über die mit Skyguard ermittelten Verstöße sowohl der Bundesluftwaffe als auch den Alliierten Streitkräften vorgelegt wird?

- a) Wenn nein, wann ist damit zu rechnen?
- b) Wenn ja,
 - ba) wo und wann wurde diese Aufstellung veröffentlicht,
 - bb) welcher Art waren die Angaben über die Art der Verstöße, die ggf. in der Aufstellung enthalten sind?

Der Inspekteur der Luftwaffe hat mit Schreiben vom 15. September 1986 an den Vorsitzenden des Verteidigungsausschusses die erbetene Aufstellung über die mit dem Tiefflugüberwachungsradar Skyguard festgestellten Verletzungen der vorgeschriebenen Mindestflughöhen übersandt.

35. Wie kann die Bundesregierung die Tatsache erklären, daß die Bundesluftwaffe, wie es in der Veröffentlichung „Fluglärm“ des Bundesministeriums der Verteidigung vom März 1978 heißt, zum damaligen Zeitpunkt mit Ausnahme von Manövern auf die Nutzung von 75-Meter-Tieftfluggebieten über der Bundesrepublik Deutschland verzichtete, während in späteren Auflagen der gleichen Veröffentlichung dieser Hinweis auf den Verzicht der Bundesluftwaffe fehlt?

Die Informationsschrift „Fluglärm“ ist eine für die breite Öffentlichkeit bestimmte Sachdarstellung des militärischen Flugbetriebes. Sie wird vom zuständigen Fachreferat auf Anfrage verteilt.

Die Informationsschrift wird bei Bedarf überarbeitet. Seit März 1978 erfolgten drei Überarbeitungen. Dabei handelte es sich überwiegend um redaktionelle Änderungen einzelner Textabschnitte aufgrund der Erfahrungen bei der Bearbeitung von Eingaben zu Fragen des militärischen Flugbetriebes. Die Neuauflagen der Informationsschrift berücksichtigen jeweils die inzwischen erlassenen zusätzlichen Maßnahmen zur Fluglärminderung.

So stellt die derzeitige Fassung der Informationsschrift vom Juni 1986 in Ziffer 9 a (3) den Umfang der militärischen Selbstbeschränkungen bei der Nutzung der Tieffluggebiete 250 Fuß erheblich klarer dar, als dies in der angesprochenen Fassung vom März 1978 (Ziffer 2 b) der Fall war. Darüber hinaus wurden die seit 1. Mai 1986 eingeführten zusätzlichen Beschränkungen bei der Neuformulierung des Textes berücksichtigt.

36. Wie kommt es nach Auffassung der Bundesregierung zu folgender Änderung des Sprachgebrauchs in der Veröffentlichung „Fluglärm“ des Bundesministeriums der Verteidigung: In der Veröffentlichung „Fluglärm“ vom März 1978 wurden die Gebiete, in denen bis zu 75 Metern tief geflogen werden darf, noch als Tieftfluggebiete bezeichnet, während heute das Bundesministerium der Verteidigung diese Bezeichnung für die 75-Meter-Tiefflüge ablehnt?

Mit Beginn des Übungsflugbetriebes in Goose Bay/Kanada im Jahre 1981 wurden erstmals Übungseinsätze unterhalb von 250 Fuß (ca. 75 m) über Grund bis zu einer Mindestflughöhe 100 Fuß (ca. 30 m) über Grund in die fliegerischen Ausbildungsprogramme aufgenommen. Seither wird der Begriff „Tieftflug“ nur bei Flughöhen unterhalb 250 Fuß angewandt. Flughöhen zwischen 250 Fuß und 1500 Fuß sind unter dem Begriff „Tiefflug“ zusammengefaßt. Im übrigen verweise ich hierzu auf das Protokoll der 201. Sitzung des Deutschen Bundestages S. 15484 (27. Februar 1986).

37. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des Generalleutnants Eimler zum „rotierenden System“ von 49 Tiefstfluggebieten, in denen bis zu 75 Meter tief geflogen werden darf: „Gerechter wäre das wohl auf jeden Fall. Aber ich weiß nicht, ob der einzelne, der von dem Lärm betroffen ist, mit diesem Gerechtigkeitsgefühl viel anfangen kann; denn der Lärm als solcher bleibt erhalten“ (Statement während der Anhörung des Verteidigungsausschusses zum Thema Tiefflugpraxis über der Bundesrepublik Deutschland am 23. Juni 1986)?

Ja. Ich verweise hierzu u. a. auf die Ausführungen des Bundesministers der Verteidigung im Rahmen der Erörterung der Tiefflugproblematik durch den Deutschen Bundestag am 12. September 1985 (Protokoll der 156. Sitzung, Seite 11715 ff.) und auf meine Ausführungen im Deutschen Bundestag am 6. November 1985 (Protokoll der 170. Sitzung, Seite 12739 ff.) und am 26. Juni 1986 (Protokoll der 225. Sitzung, Seite 17436 ff.).

38. Generalleutnant Eimler hat ebenfalls während der Anhörung des Verteidigungsausschusses zum Thema Tiefflugpraxis über der Bundesrepublik Deutschland geäußert, daß die Bundesluftwaffe gerne der Frage nachgehen wolle, „... ob man zum Beispiel in einem der interessierten Bundesländer dieses System einführen könnte ...“.
- Hält die Bundesregierung das Vorgehen, in einem „interessierten Bundesland“ das „rotierende 49er System“ einzuführen, für sinnvoll, und wie begründet sie dies?
 - Welche Schritte hat die Bundesregierung seit Mai 1986 unternommen, um ggf. mit den „interessierten Bundesländern“ über eine mögliche Einführung des „rotierenden 49er Systems“ in diesen Bundesländern zu einer Einigung zu gelangen und
 - mit welchen Bundesländern wurden diesbezüglich Beratungen begonnen,
 - in welchen Zeiträumen kann die Bundesregierung nach eigener Einschätzung bei diesen Beratungen zu einem Ergebnis gelangen bzw. mit welchen Bundesländern wurde bereits eine Einigung erzielt,
 - wann ist mit der Einführung des 49er Rotationssystems in welchen Bundesländern zu rechnen bzw. wann fand diese statt?
 - Falls die Bundesregierung grundsätzlich vom Konzept des 49er Rotationssystems Abstand genommen hat,
 - welche Vorstellungen hat die Bundesregierung derzeit über die künftige Entlastung der sieben Tiefstfluggebiete,
 - welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Mai 1986 ergriffen, um insbesondere die Menschen in den sieben Tiefstfluggebieten von der unerträglichen Belastung durch Lärm, Abgase und Unfallgefahr, die von tiefstfliegenden Militärmaschinen ausgeht, wirksam zu entlasten,
 - wie und mit welchem Ergebnis hat die Bundesregierung ihre im April 1986 und danach ggf. eingeleiteten Schritte zur Entlastung der Bürger von Fluglärm auf ihre Wirksamkeit hin überprüft?

- a) Ja. Der Grundgedanke einer gleichmäßigeren und damit gerechteren Verteilung der durch den Tiefflug in 250 Fuß (ca. 75 m) entstehenden Belastung für die Bevölkerung durch die Einführung eines bundesweiten Systems „Rotierende Tieffluggebiete 250 Fuß“ besteht weiterhin. Ich verweise im übrigen auf meine Ausführungen in der 225. Sitzung des Deutschen

Bundestages am 26. Juni 1986 (Protokoll Seite 17436 und 17437).

- b) Der Bundesminister der Verteidigung hat seit Mai 1986 auf mehrere Anfragen aus verschiedenen Bundesländern zu Einzelheiten des Systems „Rotierende Tieffluggebiete 250 Fuß“ geantwortet.

Konkrete Annäherungen, die zu einer Einigung führten, hat es nicht gegeben.

- c) Der Bundesminister der Verteidigung hat mit Schreiben vom 17. April 1986 u. a. die Abgeordneten des Verteidigungsausschusses, die Ministerpräsidenten der Bundesländer und die Medien über die seit 1. Mai 1986 geltenden zusätzlichen Maßnahmen zur Minderung der Fluglärmbelastung unterrichtet.

Die Einhaltung der Maßnahmen und ihre Wirksamkeit werden laufend u. a. durch das Tiefflugüberwachungsradar SKYGUARD überprüft. Die im Zusammenhang mit diesen Einsätzen stattfindenden Informationsveranstaltungen liefern weitere Erkenntnisse.

Die unter Ziffer 24. angesprochene Ist-Erhebung des Tiefflugaufkommens vervollständigt die Überprüfung der Wirksamkeit aller in den letzten Jahren getroffenen Maßnahmen in bundesweitem Rahmen.

39. Welche Gründe sprechen nach Auffassung der Bundesregierung dagegen, zumindest auf jene Tieffluggebiete, in denen bis zu 75 Metern über Grund tief geflogen werden darf, das Fluglärmgesetz anzuwenden, nach dem die Anwohner von Flugplätzen bisher für die notwendigen Schallschutzmaßnahmen finanziell entschädigt werden?

Nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl. I S. 282) werden Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen den Eigentümern von Wohnungen und von bestimmten schutzbedürftigen Einrichtungen erstattet, die in Schutzzone 1 von Lärmschutzbereichen gelegen sind. Die Schutzzone 1 umfaßt nach dem Fluglärmgesetz das Gebiet, in dem der äquivalente Dauerschallpegel 75 dB(A) übersteigt. Unter Zugrundelegung der Berechnungskriterien des Fluglärmgesetzes ergibt sich in Tieffluggebieten kein äquivalenter Dauerschallpegel von über 75 dB (A). Das Fluglärmgesetz ist deshalb in der vorgeschlagenen Weise nicht anwendbar.

40. Welche Schritte hat die Bundesregierung eingeleitet, um folgender Ankündigung des Ministerialdirektors Hildebrand (BMVg) im Nachgang zu der grundsätzlichen Bundesgerichtshof-Entscheidung zu entsprechen, nach der der Wert eines Grundstücks in der Nähe des Flugplatzes Nörvenich durch Fluglärm enteignungsgleich gemindert werde und der Eigentümer deshalb entschädigt werden muß:

„... In dem selben Maße werden wir... auch von uns aus prüfen und quasi in einer Art Umkehr der Beweislast nicht darauf warten, daß der betroffene Bürger, der ersichtlich ein Betroffener ist, nun großartige Lärmessungen durchführt. Wenn und soweit vergleichbare Verhältnisse gegeben sind, wird sich der Bund vielmehr seinen aus dieser höchstrichterlichen Rechtsprechung folgenden Verpflichtungen nicht entziehen“ (Anhörung im Verteidigungs-ausschuß am 23. Juni 1986)?

- a) Welche Behörden hat die Bundesregierung mit diesen Maßnahmen beauftragt?
 - b) durch welche Instanzen und nach welchen Kriterien läßt die Bundesregierung im Zuge dieser Maßnahmen beurteilen, wann es sich um eine/n „ersichtlich betroffenen/e Bürger/in“ handelt und ob und inwieweit „vergleichbare Verhältnisse gegeben sind“?
 - c) Ist die Bundesregierung bereit, den sich aus der o. g. höchstrichterlichen Rechtsprechung folgenden Verpflichtungen auch dann nachzukommen, wenn der oder die Betroffene/n nicht imstande sind, einen Prozeß anzustrengen?
 - d) Kann aus der Antwort von Ministerialdirektor Hildebrand auf die Frage des Abgeordneten Heistermann, die darauf Bezug nimmt, daß nach dem Urteil des Bundesgerichtshofs zu Nörvenich bereits bei Spitzentypen von 62 dBA, die in Tiefflieggebieten vielfach überschritten werden, eine Lärmschädigung eintrete, man werde „nicht nur den dem Grunde nach obsiegenden Kläger befriedigen..., sondern auch jene Bürger, die in einer vergleichbaren Situation sind“ geschlossen werden, daß die Bundesregierung beabsichtigt, die Einwohner von Gebieten, in denen tiefgeflogen wird, wenigstens finanziell entsprechend diesem Urteil angemessen für den Verlust der Lebensqualität an ihrem Wohnort zu entschädigen?
-
- a) Das Umweltbundesamt ermittelt für alle militärischen Einsatzflugplätze die Bereiche mit gleicher oder höherer Lärmbelastung wie in dem vom Bundesgerichtshof entschiedenen Fall.
 - b) Aufgrund der Ermittlungen des Umweltbundesamtes wird die jeweils örtlich zuständige Wehrbereichsverwaltung feststellen, ob bei einem Wohngrundstück die von der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten Kriterien für eine Entschädigung vorliegen.
 - c) Ja.
 - d) Nein.