

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Kelly und der Fraktion DIE GRÜNEN  
— Drucksache 11/1851 —**

**Militärflugverkehr in Bayern**

*Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung hat mit Schreiben vom 8. März 1988 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:*

1. Wie viele Flugstunden fliegt die Bundesluftwaffe pro Jahr über Bayern, über die Landkreise Erding und Freising (Flugstunden der Hubschrauber, der Kampfflugzeuge, der Transport- und Verbindungsflugzeuge usw.)?

Eine Aufschlüsselung der Jahresflugstunden der Luftwaffe, getrennt nach überflogenen Bundesländern bzw. Landkreisen, ist nicht möglich.

2. Kann die Bundesregierung Angaben über die Flugstunden der Alliierten über Bayern machen?

Nein. Siehe Antwort zu Frage 1.

3. Wie viele militärische Flugzeuge, wie viele private Flugzeuge sind seit 1980 in Bayern abgestürzt?

Seit Anfang 1980 sind in Bayern 20 militärische Flugzeuge abgestürzt. Darüber hinaus wurden 21 militärische Hubschrauber bei Unfällen oder Notlagen zerstört oder beschädigt. Im gleichen Zeitraum waren in Bayern 312 Flugunfälle mit privaten Luftfahrzeugen zu verzeichnen.

4. Unterfliegen Militärhubschrauber in Bayern Brücken und Freileitungen? Liegen dafür Genehmigungen vor? Wenn ja, welche Brücken und Freileitungen sind dies?

Ja. Der Bundesminister der Verteidigung hat in Anwendung des § 30 Luftverkehrsgesetz für Hubschrauber im Jahre 1978 das Unterfliegen von Brücken und Freileitungen zugelassen; entsprechende Vorschriften sind erlassen.

In diesen ist geregelt, daß das Unterfliegen von Freileitungen und Brücken mit Hubschraubern bei Einsatz- und taktischen Übungsflügen nur in Verbindung mit einem Tiefflugauftrag bei Sichtflugwetterbedingungen zulässig ist. Die Genehmigung zum Unterfliegen muß im Flugauftrag enthalten sein.

Beim Unterfliegen muß der Flugweg in ausreichendem Abstand von Straßen, Eisenbahnlinien und Binnenschiffahrtswegen führen, um eine gegenseitige Gefährdung der Verkehrsteilnehmer und Hubschrauber auszuschließen.

Die für ein Unterfliegen vorgesehenen Objekte müssen außerhalb von Städten und Ortschaften liegen und vor dem Unterfliegen vor Ort erkundet sein.

Diese Regelung gilt auch für Bayern. Im übrigen verweise ich auf Drucksache 11/1757 vom 3. Februar 1988.

5. Führen militärische Strahlflugzeuge auf Übungsflügen über Bayern scharfe Munition mit?

Bei Übungsflügen wird grundsätzlich keine Einsatzmunition (scharfe Munition) mitgeführt. Eine Ausnahme stellen besondere Übungseinsätze auf dafür eigens vorgesehenen Luft-Boden-Schießplätzen dar. Das Mitführen von Einsatzmunition bedarf einer besonderen Genehmigung und ist an strikte Sicherheitsauflagen gebunden.

6. Wenn Frage 5 mit „Ja“ beantwortet wird, wie oft und wo wurden solche Flüge in Bayern seit 1980 durchgeführt?

Die Anzahl und Streckenführung der Flüge richtet sich nach den Ausbildungserfordernissen. Eine nach Ländern differenzierte Erfassung erfolgt nicht.

7. Wie hoch ist die Mindestflughöhe für Militärhubschrauber in Bayern?

Die Mindestflughöhe bei Sichtflügen mit Hubschraubern ist grundsätzlich nach den Erfordernissen des Einsatzes festzulegen.

Flüge mit Hubschraubern unterhalb von 500 Fuß (ca. 150 m) über Grund sind Tiefflüge und bedürfen eines besonderen Flugauftrages. Im übrigen verweise ich auf Drucksache 11/1757 vom 3. Februar 1988.

8. Hält die Bundesregierung es für erwiesen, daß militärischer Tieffluglärm zu Schäden bei der landwirtschaftlichen Tierhaltung führen kann?

Der Bundesminister der Verteidigung hat über den Zeitraum von vier Jahren umfangreiche Untersuchungen über den ursächlichen Zusammenhang zwischen Flugereignissen (z. B. Tiefflug u. ä.) und gemeldeten Schäden an landwirtschaftlichen Nutztieren durchführen lassen.

Die Untersuchungen ergaben, daß sowohl Überflüge im Tiefflug als auch simulierte Landeanflüge bei einigen Tierarten zur starker Bewegungsaktivität und Erregung führten, ohne daß hierbei direkte Schäden durch Unfälle oder Verletzungen zu beobachten waren. Bei Rindern und Schweinen traten vereinzelt wenige Tage nach Überflügen vorzeitige Abstoßungen der Früchte auf.

Daraus ist zu folgern, daß die nach üblichen Überflugereignissen gemeldeten Schadensfälle bei landwirtschaftlichen Nutztieren tatsächlich nur in seltenen Fällen in kausalem Zusammenhang mit dem Fluglärm stehen. Gleichwohl wird jeder gemeldete Einzelfall von den zuständigen Dienststellen in enger Zusammenarbeit mit tierärztlichen Sachverständigen auf einen möglichen Zusammenhang hin untersucht.

Im übrigen verweise ich auf Drucksache 11/884 vom 2. Oktober 1987.

9. Welche Studien hat die Bundesregierung über die Auswirkungen von Fluglärm auf die Gesundheit der von Fluglärm Betroffenen durchgeführt? Sind diese Ergebnisse bekannt und der Öffentlichkeit zugänglich?

Der Interdisziplinäre Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen beim Bundesgesundheitsamt 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.

Das Ergebnis der Vorstudie ist im einzelnen nicht veröffentlicht worden. Eine zusammenfassende Bewertung der Vorstudie kann beim Bundesgesundheitsamt angefordert werden.

Im übrigen verweise ich auf Drucksache 11/558 vom 25. Juni 1987.

10. Trifft es nach Meinung der Bundesregierung zu, daß die jetzt vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr veröffentlichten Abflugrouten für den Großflughafen München 2 wesentlich von den Militärflughäfen Erding und Fürstenfeldbruck abhängen?

Die Abflugrouten für den Flughafen München 2 werden bestimmt durch

- die Verkehrsbedürfnisse des von München 2 abfliegenden Luftverkehrs und
- die gegebene Verkehrsinfrastruktur im vorgesehenen Abflugbereich.

Zum letzteren zählen u. a. alle im Abflugbereich des neuen Flughafens vorhandenen Flughäfen/Fliegerhorste, deren Verfahren u. a. aufgrund ihrer Nachbarschaft mit München 2 untereinander und mit München 2 einer Abstimmung bedürfen, so auch die Fliegerhorste Erding und Fürstenfeldbruck.

11. Mit wie vielen Flugbewegungen insgesamt (Militärflughäfen Erding und Fürstenfeldbruck miteingeschlossen) ist pro Tag in der Region München 2 zu rechnen?

1986 haben auf den Flugplätzen der Planungsregion München durchschnittlich täglich etwa 725 zivile Flugbewegungen stattgefunden. Es wird mit einer allgemeinen Zuwachsrate von 5,5 % pro Jahr gerechnet. Der Durchschnittswert der militärischen Flugbewegungen in der Region wird 170 pro Tag voraussichtlich nicht übersteigen.

12. Wie viele Starts und Landungen gibt es täglich bzw. jährlich im Durchschnitt auf den Militärflughäfen Erding und Fürstenfeldbruck?

Wie viele Starts und Landungen gibt es täglich auf dem Flughafen München-Riem?

Wie viele sind im Durchschnitt vorgesehen auf dem Flughafen München 2?

Die durchschnittliche Zahl der Flüge je Flugbetriebstag betrug 1987 in Erding 12 und in Fürstenfeldbruck 51. Die Zahl der jähr-

lichen Flüge (im Durchschnitt der letzten drei Jahre) betrug in Erding 3 137 und in Fürstenfeldbruck 13 087.

Auf dem Flughafen München-Riem werden derzeit täglich zwischen 600 und 700 Flugbewegungen abgewickelt. Die Zahlen sind abhängig vom jeweiligen Verkehrstag und den Wetterverhältnissen (insbesondere für Sichtflug).

Der Flughafen München 2 wird im Tagesdurchschnitt 740 Flugbewegungen aufnehmen können.

13. Wie steht die Bundesregierung zu der Aussage im Entschließungsantrag des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments über „Gemeinschaftsmaßnahmen auf dem Gebiet der Luftverkehrssicherheit“ vom 3. August 1987 über den „noch immer beklagenswerten Mangel an Koordinierung zwischen zivilen und militärischen Flugbewegungen“, der eine fortgesetzte Kollisionsgefahr zur Folge hat?

Der Entschließungsantrag des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, in dem gefordert wird, ggf. noch vorhandene Mängel in der zivil-militärischen Flugsicherungskoordination in Europa zu beseitigen, wird von der Bundesregierung unterstützt.

In enger Zusammenarbeit sind die zivilen und militärischen Stellen ständig bemüht, die Bedürfnisse der zivilen und militärischen Nutzer des Luftraumes jeweils aufeinander abzustimmen. Derzeit wird ein neues zivil-militärisches Flugsicherungsbetriebskonzept mit dem Ziel erprobt, u. a. auch die militärischen Übungslufträume für den zivilen Luftverkehr durchlässiger zu machen. Hinsichtlich der Koordinierung und Kontrolle des Luftverkehrs wurden dazu eindeutige Kriterien erstellt.

Die bisherigen Ergebnisse zeigen, daß dieses Ziel in einem hohen Maße erreicht wurde.

14. Wie werden zivile und militärische Flugbewegungen in Bayern koordiniert? Bestehen dort Mängel in der Koordinierung? Und wenn ja, welche?

In Bayern wird – wie in den übrigen Lufträumen der Bundesrepublik Deutschland – der gesamte kontrollierte militärische und zivile Luftverkehr auf vielfältige Weise und im jeweils erforderlichen Umfang miteinander koordiniert.

Unkontrollierte zivile und militärische Sichtflüge, die in Übereinstimmung mit dem Luftverkehrsgesetz bzw. der Luftverkehrsordnung ohne Flugsicherungsbetreuung durchgeführt werden, können untereinander nicht koordiniert werden, da ihr Flugverlauf und ihre Flugabsichten der Flugsicherung in der Regel nicht bekannt sind. Bestimmte militärische Sichtflüge, die besondere Einsatzverfahren beinhalten, werden auf reservierte Lufträume beschränkt. Ziviler Luftverkehr fliegt in diese Lufträume erst nach vorhergegangener Koordination und Staffelung ein.

Grundsätzliche Mängel in der zivil-militärischen Flugsicherungs-koordination sind der Bundesregierung weder in Bayern noch im übrigen Bundesgebiet bekannt.

15. Hat die Zahl der Unfälle und die Zahl der Todesfälle im Laufe der letzten Jahre bei der militärischen und bei der Allgemeinen Luftfahrt bundesweit bzw. in Bayern zugenommen?

Die Zahl der Unfälle und die Zahl der Todesfälle hat im Laufe der letzten Jahre bei der militärischen Luftfahrt bundesweit, wie auch in Bayern, nicht zugenommen. Das Flugunfallgeschehen der Allgemeinen Luftfahrt (Flugzeuge, Hubschrauber, Segelflugzeuge, Motorsegler, Hängegleiter, Ultraleichtflugzeuge, Fallschirme und Ballone) weist von Jahr zu Jahr teils erhebliche Schwankungen auf. Der langjährige Trend ist leicht abnehmend. Dies gilt auch für den Freistaat Bayern.

16. Welchen Anteil hat der militärische Luftverkehr und die Allgemeine Luftfahrt an dem Luftverkehr insgesamt – in der Bundesrepublik Deutschland, in Bayern?

Im Jahre 1986 haben in der Bundesrepublik Deutschland etwa 4,6 Millionen Flüge stattgefunden. Davon betrug der militärische Anteil ca. 1 Million Flüge (22 %). Eine gesonderte Statistik des militärischen Luftverkehrs für Bayern wird nicht geführt.

Eine Trennung nach Allgemeiner Luftfahrt und sonstiger Luftfahrt wird statistisch ebenfalls nicht vorgenommen. Ersatzweise wird deshalb die Trennung nach gewerblicher und nichtgewerblicher ziviler Luftfahrt genannt.

Zivile Starts auf Flugplätzen (Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände) von Luftfahrzeugen (Flugzeuge, Drehflügler, Segelflugzeuge und Motorsegler) im Jahre 1986:

Gewerblich	
Bundesrepublik Deutschland	1 328 209 Flüge
Bayern	152 048 Flüge

Nichtgewerblich	
Bundesrepublik Deutschland	2 301 516 Flüge
Bayern	589 524 Flüge

17. Hat die Bergung des vor eineinhalb Jahren abgestürzten Bundeswehr-Tornados auf dem Gelände eines Landwirts aus Schönberg bei Pfaffenhofen an der Ilm stattgefunden? Wieviel hat die Bergung gekostet?

Mit welcher Bewaffnung war der Tornado ausgestattet?

Die Bergung ist abgeschlossen. Die Kosten belaufen sich auf etwa 1,2 Mio. DM. Das Luftfahrzeug hatte keine Munition an Bord.



---

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67  
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51  
ISSN 0722-8333