

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Mechtersheimer und der Fraktion DIE GRÜNEN

Hubschrauberflugverkehr in Ansbach-Katterbach und Illesheim

Verschiedene Antworten der Bundesregierung auf Bundestagsanfragen bezüglich des von Ansbach-Katterbach und von Illesheim ausgehenden Hubschrauberflugverkehrs sowie bezüglich der Helicopter Training Areas sind widersprüchlich oder werfen weitere Fragen auf. Durch die Beantwortung der folgenden Fragen könnte eine Klärung herbeigeführt werden.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Die Bundesregierung hat bezüglich der Frage nach der Zahl der von Katterbach in den Jahren von 1978 bis 1989 ausgehenden Flugstunden und Flugbewegungen geantwortet, daß bei den US-Streitkräften nur Angaben zu den Jahren 1988 und 1989 verfügbar sind.

Hält es die Bundesregierung für glaubwürdig, daß die US-Streitkräfte über keine Unterlagen/Zahlenangaben der Flugstunden und Flugbewegungen in den vorangegangenen Jahren verfügen?

2. Für welche Zeiträume können an Hubschrauberlandeplätzen der Bundeswehr die Anzahl von Flugstunden und Flugbewegungen rekonstruiert werden?
3. 1989 hat die US-Armee in Katterbach eine Ehrung der dort stationierten Einheiten durchgeführt, weil angeblich 150 000 Flugstunden unfallfrei absolviert wurden. Dies würde bedeuten, daß in Katterbach zumindest Aufzeichnungen über die Zahl der Flugstunden der letzten sieben bis acht Jahre vorliegen müssen.

Wie erklärt sich die Bundesregierung den Widerspruch zu der oben angeführten Auskunft?

War die Veranstaltung in Katterbach nur eine Propagandaveranstaltung, um von der Diskussion über die Absturzgefährdung von Militärhubschraubern abzulenken, die überhaupt keine reale Grundlage hatte, oder weigern sich die US-Streitkräfte, der Bundesregierung Zahlen über die Anzahl der Flugstunden zu übermitteln?

4. Hält es die Bundesregierung für glaubwürdig, daß den US-Streitkräften keine Angaben zum Treibstoffverbrauch der

Ansbach-Katterbacher Hubschrauber aus den Jahren bis 1988 vorliegen?

5. Für welche Zeiträume kann der Treibstoffverbrauch an Hubschrauberlandeplätzen der Bundeswehr rekonstruiert werden?
6. Bezüglich der luftrechtlichen Tragbarkeit des Katterbacher Heliportes bestehen einige Unklarheiten. So wurde z. B. vom Finanzministerium angeführt, daß eine Genehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz nicht vorliegt.

Weshalb geht die Bundesregierung davon aus, daß eine solche Genehmigung nicht erforderlich war und ist?

7. In der Beantwortung der Anfrage – Drucksache 11/7034 – hat die Bundesregierung aus einem Schreiben vom 28. August 1989 zitiert. Darin heißt es bezüglich der Frage eines möglicherweise erforderlichen Nutzungs-Änderungsverfahrens für den Katterbacher Heliport, daß Änderungen nur dann „wesentlich“ wären, wenn sie „Auswirkungen auf das Umfeld haben, die über die in der Luftfahrt üblichen quantitativen Steigerungsraten hinausgehen“. In der Fränkischen Landeszeitung vom 16. Oktober 1982 wird ein Vertreter der US-Armee zitiert, der anführt, daß bezüglich Katterbach „von Armeeseite 4 300 Flugstunden im Jahr als notwendig bezeichnet“ werden. 1988 wurden laut Angaben der Bundesregierung in Katterbach 22 431 Flugstunden durchgeführt. Die Zahl der Flugstunden hat sich also mehr als verfünffacht.

Sieht die Bundesregierung diese Erhöhung als eine in der Luftfahrt übliche quantitative Steigerungsrate an?

8. Würde eine Verwiebfachung der Flugstunden und Flugbelastung nach Ansicht der Bundesregierung ein Nutzungs-Änderungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) notwendig machen?
9. Die Bundesregierung hat angeführt, daß das Bundesverteidigungsministerium im Rahmen der „Prüfung luftrechtlich relevanter Folgen“ mit der APACHE-Stationierung zu tun hatte. Aufgrund des Eindrucks der Öffentlichkeit und der örtlichen Bürger- und Presseproteste sei dabei auf der Arbeitsebene den US-Streitkräften eine möglichst schnelle Stationierung empfohlen worden.

In welchen Punkten hat das Bundesverteidigungsministerium die örtlichen Bürger- und Presseaktivitäten sowie den Eindruck der Öffentlichkeit als luftrechtlich relevant angesehen?

10. Bezüglich der Kontrolle von Verstößen gegen die Flugvorschriften und bezüglich der Einschätzung der Verbindlichkeit der festgelegten Flugrouten existieren bisher sehr unterschiedliche Aussagen. Das Bundesfinanzministerium hat bezüglich der Flugrouten für die Katterbacher Hubschrauber folgendes mitgeteilt: „Von den festgelegten Flugrouten darf nur in Notsituationen abgewichen werden.“ Das angeblich für die Kontrolle der Einhaltung zuständige Luftwaffenamt hat der Bürgerinitiative gegen APACHE-Hubschrauber am

10. Juli 1990 jedoch folgendes mitgeteilt: „Die von Ihnen zitierten ‚Flugrouten‘ stellen Standard-, An- und Abflugstrecken zum und vom Flugplatz dar, um die An- und Abflüge besser und leichter regeln und damit sicherer gestalten zu können. Es ist jedoch nicht so, daß das Platzkontrollturmpersonal Hubschrauber nicht auch für andere An- und Abflugrouten freigeben darf.“

Wie kann die Einhaltung der Flugrouten vom Luftwaffenamt kontrolliert werden, wenn beim Luftwaffenamt ganz andere Vorstellungen über die Verbindlichkeit der Flugrouten vorherrschen als bei der Bundesregierung?

11. Sieht die Bundesregierung durch die laxen Handhabung der Frage der Flugrouten beim Luftwaffenamt bei diesem Amt eine Vernachlässigung seiner Aufgaben vorliegen?
12. Das Luftwaffenamt hat im oben zitierten Schreiben angeführt, daß „Städte und andere dichtbesiedelte Gebiete nach Möglichkeit nicht zu überfliegen“ sind.

Wie ist diese Formulierung auszulegen?

Dürfen Städte danach nur in Notfällen überflogen werden, oder ist es damit in Einklang zu bringen, daß die Stadt Heilbronn und die Stadt Ansbach täglich mehrmals von amerikanischen Militärhubschraubern überflogen werden?

13. Bezüglich der Frage nach Verstößen von Katterbacher und Illesheimer Piloten gegen die festgelegten Flugvorschriften hat die Bundesregierung angeführt, daß „das zuständige Luftamt Nordbayern keine derartigen Verstöße registriert“ habe. Das Luftamt Nordbayern hat mit einem Schreiben vom 19. Juni 1990 an die Bürgerinitiative gegen APACHE-Hubschrauber jedoch jede Zuständigkeit für Auswirkungen/Kontrolle/Sicherheit des militärischen Flugbetriebes sowohl für die Gegenwart als auch für die Vergangenheit weit von sich gewiesen.

Von welcher Stelle wurde die Einhaltung von Flugaufträgen, Flughöhen, Flugrouten, Flugzeiten in den letzten zehn Jahren nun tatsächlich kontrolliert?

14. Welcher Sach- und Personalaufwand wurde in dieser Zeit (aufgeschlüsselt nach Jahren) für die Kontrolle des militärischen Hubschrauberflugbetriebes eingesetzt
- a) in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt,
 - b) im Raum Katterbach und Illesheim?
15. Welcher Sach- und Personalaufwand wird dafür zur Zeit betrieben, und welcher Sach- und Personalaufwand ist dafür in der Zukunft geplant?
16. Die Bundesregierung hat angeführt, daß bis 1988 Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten militärischer Luftfahrzeugbesatzungen durch die Länder und die Bundesanstalt für Flugsicherung durchgeführt wurden, daß dies durch das 10. Gesetz zur Änderung des LuftVG geändert werden soll.

Welche sachlichen Erwägungen haben zur Planung dieser Änderung geführt?

17. Welche sachlichen Erwägungen haben dazu geführt, diese Aufgabe schon vor Inkrafttreten der Änderung des Luftverkehrsgesetzes in die Praxis umzusetzen?
18. Welche rechtlichen Grundlagen liegen der Verlagerung der Kompetenzbereiche noch vor der Gesetzesänderung zugrunde?
19. Wie viele Geldstrafen wurden in den letzten zehn Jahren (aufgeschlüsselt nach Jahren) gegen Piloten von Militärhubschraubern wegen Ordnungswidrigkeiten in bezug auf die Flugpraxis verhängt?
20. Wie viele Fluglizenzen wurden wegen Verstößen entzogen?
21. Auch zur Frage der Helicopter Training Areas wurden schon verschiedentliche Fragen beantwortet, ohne daß eindeutige, klare Aussagen über alle damit verbundenen Bereiche vorliegen würden.

Liegen die Ortschaften Petersdorf und Oberramstadt (Landkreis Ansbach) innerhalb einer Helicopter Training Area (HTA)?

22. Liegen Teile des Landkreises Neustadt/Aisch-Bad Windsheim einer Helicopter Training Area?
23. Oberstleutnant Jürgen Weidemaier vom Pressezentrum der Luftwaffe in Köln hat gegenüber der Fränkischen Landeszeitung (Bericht vom 7. Juli 1990) angegeben, daß die HTA im „Zusammenwirken, in Koordinierung und mit Zustimmung der zuständigen Landesregierung“ eingerichtet worden seien. Der Leiter der Bayerischen Staatskanzlei teilte als Antwort auf eine Landtagsanfrage am 21. März 1990 jedoch mit, daß die Bayerische Staatsregierung von der Existenz der HTA aus der Frankfurter Rundschau (Bericht vom 24. Januar 1990) erfahren habe. Er teilte außerdem mit, daß bayerische Behörden „an der Festlegung der in Rede stehenden Hubschrauberübungsgebiete nicht beteiligt“ waren.

Weshalb hat die Bundesregierung die HTA ohne Wissen der Landesregierung eingerichtet?

24. Weshalb behauptet Oberstleutnant Weidemaier inzwischen das Gegenteil?
25. Das Army Safety Center hat bei den Untersuchungen der Ursachen für den APACHE-Absturz bei Langenfeld am 17. Oktober 1989 „mögliche Konstruktionsfehler“ angeführt.

Ist der Bundesregierung bekannt, ob diese Konstruktionsfehler zu einer Einstellung des Übungsbetriebes mit APACHES in der Bundesrepublik Deutschland geführt haben, oder hält der Flugbetrieb trotzdem ungehindert an?

26. Wird sich die in der Presse angeführte Abschaffung von militärischen Tiefflügen auch auf Hubschraubertiefflüge beziehen?

Wenn nein, welche Gründe liegen für die Bundesregierung dafür vor, weiterhin militärische Hubschraubertief Flüge in der Bundesrepublik Deutschland zuzulassen?

Bonn, den 29. August 1990

Dr. Mechttersheimer
Hoss, Frau Dr. Vollmer und Fraktion

