

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Mechttersheimer und der Fraktion
DIE GRÜNEN**
— Drucksache 11/7809 —

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.

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?

Die Bundesregierung hat keinen Anlaß, an der Richtigkeit der Auskünfte der US-Streitkräfte zu zweifeln.

2. Für welche Zeiträume können an Hubschrauberlandeplätzen der Bundeswehr die Anzahl von Flugstunden und Flugbewegungen rekonstruiert werden?

Statistiken über Flugbewegungen an allen Hubschrauberplätzen der Bundeswehr liegen ab 1975 vor. Eine flugplatzbezogene Erfassung der Flugstunden erfolgt nicht.

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

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister der Verteidigung, Wimmer, vom 3. Dezember 1990 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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?

Die Bundesregierung vermag in der Ehrung der Einheiten für 150 000 Stunden unfallfreies Fliegen keinen Widerspruch zu der Aussage, daß Angaben zu Flugstunden aus den Jahren vor 1988 nicht verfügbar sind, zu erkennen.

Die Flugstunden, die von dem Flugplatz Katterbach aus durchgeführt werden, sind von den Flugstunden zu unterscheiden, die von den in Katterbach stationierten Einheiten absolviert werden. Die Flugstunden der Einheiten werden zur Überprüfung des Ausbildungsstandes der einzelnen Piloten kontinuierlich festgehalten und zum größten Teil bei Manövern und anderen Übungen außerhalb von Katterbach, zum Beispiel auf Truppenübungsplätzen durchgeführt.

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?

Die Bundesregierung hat keinen Anlaß, an der Richtigkeit der Auskünfte der US-Streitkräfte zu zweifeln.

5. Für welche Zeiträume kann der Treibstoffverbrauch an Hubschrauberlandeplätzen der Bundeswehr rekonstruiert werden?

Für Verbände der Bundeswehr kann der Kraftstoffverbrauch bis zu sechs Jahren zurückverfolgt 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?

Die Bundesregierung hat die Gründe, warum eine luftverkehrsrechtliche Genehmigung nicht erforderlich war, bereits mitgeteilt (vgl. Drucksache 11/7240).

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 Armeeeseite 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?

Wie sich aus der Antwort zu Frage 8 ergibt, ist die behauptete Erhöhung der Flugstunden rechtlich von untergeordneter Bedeutung. Eine Beantwortung erübrigt sich damit.

8. Würde eine Vervielfachung der Flugstunden und Flugbelastung nach Ansicht der Bundesregierung ein Nutzungs-Änderungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) notwendig machen?

Eine Vervielfachung der Flugstunden und der Flugbelastung ohne konkreten Bezug zu dem Betrieb des Flugplatzes kann für sich allein betrachtet nicht zu einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 6 Abs. 4 Luftverkehrsgesetz führen.

Eine rechtliche Würdigung im Sinne dieser Vorschrift muß auf der Grundlage der Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles erfolgen.

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?

Die Kriterien für die Prüfung der luftverkehrsrechtlichen Folgen der AH-64-Stationierung ergeben sich aus dem gesetzlichen Tatbestand des § 6 Abs. 4 Luftverkehrsgesetz.

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?

Die Sichtan- und -abflugverfahren werden jeweils vom Platzhalter festgelegt und überwacht.

Das Luftwaffenamt ist weder bei der Festlegung eingeschaltet noch zuständig für die Überwachung. Die Festlegung der Verfahren erfolgt unter Berücksichtigung der Flugsicherheit, der Luftraumstruktur und einer geringstmöglichen Belastung für die Anwohner. Die vom Platzhalter festgelegten Verfahren sind für Luftfahrzeugbesatzungen und die Flugsicherungsstellen verbindlich. Grundsätzlich kann der Platzhalter bzw. die örtliche Flugsicherungsstelle Abweichungen von diesen Verfahren genehmigen. Dies wird sich jedoch auf Ausnahmefälle und besondere Situationen (z. B. Notfälle) beschränken.

Insofern ist sowohl die Feststellung des Bundesministers der Finanzen wie die des Luftwaffenamtes korrekt.

11. Sieht die Bundesregierung durch die laxer Handhabung der Frage der Flugrouten beim Luftwaffenamt bei diesem Amt eine Vernachlässigung seiner Aufgaben vorliegen?

Die Überwachung der An- und Abflugverfahren liegt nicht in der Zuständigkeit des Luftwaffenamtes (siehe Antwort zu Frage 10).

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?

Die Weisung, ein Gebiet/Objekt nach Möglichkeit nicht zu überfliegen, bedeutet, daß das betroffene Gebiet/Objekt bei Planung und Durchführung des Fluges auszusparen ist, soweit der Auftrag oder die sichere Durchführung dies nicht anders erfordern.

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?

Die Luftfahrtbehörden der Länder befassen sich mit Verstößen gegen Luftverkehrsgesetz und Luftverkehrsordnung.

Die Einhaltung der auf der Grundlage des Luftverkehrsgesetzes und den danach erlassenen Rechtsverordnungen basierenden

Vorschriften für die Durchführung des militärischen Flugbetriebes wird von den entsprechenden militärischen Dienststellen überwacht (siehe auch Antwort zu Frage 14).

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?

Soweit die Flüge nach Instrumentenflugregeln durchgeführt werden, unterliegen sie der Kontrolle der für den durchflogenen Luftraum jeweils zuständigen zivilen oder militärischen Flugsicherungsstellen. Flüge nach Sichtflugregeln außerhalb von Flugplatzkontrollzonen unterliegen keiner entsprechenden Kontrolle. Kontrolle erfolgt im Rahmen der Dienstaufsicht bei Flugauftragserteilung und Überwachung der Flugplanung. Flüge in der Platzrunde eines Flugplatzes werden durch die Platzkontrollstelle kontrolliert.

Eine Quantifizierung des Sach- und Personalaufwandes dieser unterschiedlichen Zuständigkeits- und Verantwortungsbereiche ist nicht möglich.

15. Welcher Sach- und Personalaufwand wird dafür zur Zeit betrieben, und welcher Sach- und Personalaufwand ist dafür in der Zukunft geplant?

Siehe Antwort zu Frage 14.

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?

Das vom Deutschen Bundestag und Bundesrat verabschiedete noch nicht in Kraft getretene 10. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes gibt § 63 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes die nachstehende Fassung:

„Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist, soweit dieses Gesetz nicht von Landesbehörden ausgeführt wird,

1. Das Luftfahrt-Bundesamt im Bereich der Aufgaben, die ihm übertragen sind oder für die der Bundesminister für Verkehr

zuständig ist, sowie für Ordnungswidrigkeiten, die von militärischen Luftfahrzeugführern mit militärischen Luftfahrzeugen begangen werden.“

Diese vom Deutschen Bundestag initiierte Änderung des geltenden LuftVG ist in der Drucksache 11/7143 (Beschlußempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr vom 16. Mai 1990) begründet.

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?

Der Bundesregierung liegen insoweit keine umfassenden Statistiken vor.

21. Auch zur Frage der Helicopter Training Areas wurden schon verschiedene 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)?

Mit Ausnahme einiger grenznaher Räume wurde praktisch die gesamte (ehemalige) Bundesrepublik Deutschland in Hubschrauberübungsgebiete aufgeteilt. Damit ist auch der Landkreis Ansbach erfaßt.

22. Liegen Teile des Landkreises Neustadt/Aisch-Bad Windsheim einer Helicopter Training Area?

Ja (siehe auch Antwort zu Frage 21).

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 Koordination 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?

OTL Weidemaier ist in dem Bericht der „Fränkischen Landeszeitung“ nicht korrekt zitiert worden.

In dem telefonisch geführten Interview hat OTL Weidemaier nur zu den 250-Fuß (75 m) – Tieffluggebieten für Strahlflugzeuge Stel-

lung genommen. Hierauf bezogen sich auch seine Äußerungen zur Einrichtung dieser Gebiete. Er hat seinen Interviewpartner auf dessen Frage nach den Hubschrauberübungsgebieten ausdrücklich darauf hingewiesen, daß er zu dieser Frage keine Stellung nehmen könne.

Bei Einrichtung der Hubschraubergebiete sind Landesbehörden oder die zivilen Luftfahrtbehörden nicht eingeschaltet oder beteiligt worden. Es bestand hierzu auch keine Veranlassung, da keine luftrechtlichen oder luftraumstrukturellen Belange berührt waren. Bei dieser Maßnahme handelt es sich ausschließlich um innerbetriebliche organisatorische Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit.

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?

Die Unfalluntersuchung hat als Ursache des Unfalles Fehlverhalten der Besatzung ergeben. Technische Mängel haben nicht zum Unfall geführt, insofern bestand keine Veranlassung für eine Einstellung des Flugbetriebes.

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

Die Bestimmungen zur Durchführung von Tiefflügen mit Hubschraubern werden zur Zeit überprüft.

