

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 12/7090 —**

Bundeswehr-Tiefflüge über Mecklenburg-Vorpommern

1. In welchem Gesetz bzw. in welchen sonstigen Vorschriften wird die Bundeswehr verpflichtet, Tiefflüge über Mecklenburg-Vorpommern in einer Höhe von 300 bis 400 m durchzuführen?

Die Bundeswehr wird durch kein Gesetz oder sonstige Vorschriften verpflichtet, Tiefflüge über Mecklenburg-Vorpommern in einer Höhe von 300 bis 400 m durchzuführen. Art und Umfang des Flugbetriebs orientieren sich an den Ausbildungs- und Einsatzerfordernissen.

2. Wie ist die exakte Lage der Tiefflug-Korridore über Mecklenburg-Vorpommern, und welche weiteren Korridore sind für Tiefflüge über Mecklenburg-Vorpommern vorgesehen?

Seit dem 1. September 1991 findet Flugbetrieb der Bundeswehr mit Kampfflugzeugen über den neuen Bundesländern bei einer Mindestflughöhe von 300 m über Grund auf einem festgelegten Routensystem statt; das Routensystem wurde eingerichtet, um den Flugbetrieb der deutschen und russischen Streitkräfte voneinander zu trennen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 25. April 1994 übermittelt.

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

Nach dem Abzug der russischen Truppen aus dem Südteil der ehemaligen DDR wurde das Routensystem südlich des 52. Breitengrades am 1. September 1993 aufgehoben, so daß der Flugbetrieb über diesem Gebiet unter den gleichen Bedingungen wie in den alten Bundesländern durchgeführt werden konnte.

Das derzeit noch bestehende Routensystem nördlich des 52. Breitengrades über Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg wird nach dem für Juli 1994 erwarteten Abzug der russischen Luftstreitkräfte ebenfalls aufgehoben. Gleichzeitig soll das Nachttiefflugstreckensystem der alten Länder auf die neuen Länder ausgedehnt werden.

Da sich das Nachttiefflugstreckensystem noch im Planungsstadium befindet, kann über den endgültigen Verlauf der Teilstrecken über Mecklenburg-Vorpommern keine Aussage gemacht werden.

3. Welche Flug-Intensität ist vorgesehen (Anzahl der Flüge pro Jahr, der Flugkilometer pro Jahr und der Flugstunden pro Jahr)?

Es ist das Ziel der Bundesregierung, das Nachttiefflugaufkommen so gleichmäßig wie möglich auf das gesamte Streckennetz zu verteilen. Da die Nutzung einzelner Teilabschnitte des Streckennetzes von den jeweilig herrschenden Wetterverhältnissen abhängt, ist eine genaue Prognose über das zu erwartende Flugaufkommen nicht möglich.

4. Welche Flugzeugtypen werden zum Einsatz kommen?

Beim Nachttiefflug der Luftwaffe kommt das Luftfahrzeugmuster TORNADO zum Einsatz.

5. Wie hoch sind die Kosten für die vorgesehenen Tiefflüge (Anschaffungskosten je Flugzeug und laufende Kosten je Flugstunde oder pro Jahr)?

Da die fliegenden Waffensysteme bereits vor Jahren beschafft worden sind, entstehen für den Flugbetrieb über den neuen Bundesländern keine Anschaffungskosten.

Für eine Flugstunde des Luftfahrzeugmusters TORNADO entstehen unter Einbeziehung der Materialerhaltung durch die Industrie, Wartung/Instandsetzung durch die Truppe sowie Betriebsstoff Kosten in Höhe von ca. 19 600 DM.

6. Welche Menge an Kraftstoff wird für diese Flüge verbraucht (pro Flugstunde bzw. pro Jahr)?

Der Kraftstoffverbrauch des Luftfahrzeugmusters TORNADO liegt bei durchschnittlich 4,6 cbm pro Flugstunde.

7. Auf welchen Flugplätzen werden die Flugzeuge starten bzw. landen?

Die Luftfahrzeuge können von allen militärischen Flugplätzen in Deutschland starten.

8. Wie viele Arbeitsplätze in Mecklenburg-Vorpommern werden durch die neu vorgesehenen Tiefflüge geschaffen?

Durch den Ausbildungsflugbetrieb im niedrigen Höhenband werden keine Arbeitsplätze in Mecklenburg-Vorpommern geschaffen.

9. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen werden sich für das Land Mecklenburg-Vorpommern, welche Auswirkungen werden sich beispielsweise für Tourismus oder zivile Luftfahrt ergeben?

Die Bundesregierung sieht in der Durchführung von militärischem Ausbildungsflugbetrieb über Erholungsgebieten grundsätzlich keine besondere Gefahr für Einbußen der Fremdenverkehrsbranche. Dies hat der Bundesminister der Verteidigung in einem Bericht für die Sitzung des Ausschusses für Fremdenverkehr und Touristik des Deutschen Bundestages am 9. Dezember 1992 dargelegt.

Auch für die zivile Luftfahrt sind keine wirtschaftlichen Auswirkungen zu erkennen.

10. Welche gesundheitlichen Auswirkungen werden sich für die Menschen in den Tiefflugkorridoren ergeben (Lärm, Streß, Luftschadstoffe)?

Die gesundheitlichen Auswirkungen des Tieffluglärms wurden im Rahmen des Umweltforschungsplans des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit in einer Hauptstudie untersucht. In dem im August 1991 veröffentlichten Abschlußbericht wurden zur Vermeidung akuter gesundheitlicher Beeinträchtigungen, insbesondere im Herz/Kreislauf- sowie im Innenohrbereich, Richtwerte für den Maximalpegel und die Pegelanstiegsgeschwindigkeit vorgeschlagen.

In diesem Zusammenhang wurde ausgeführt, daß die generelle Einführung einer Mindestflughöhe von 300 m für militärische Tiefflüge mit Strahlflugzeugen und die Einhaltung der bereits bestehenden Bestimmungen für den Tiefflugbetrieb (Geschwindigkeitsgrenzen, keine Verwendung des Nachbrenners) zur Folge haben, daß diese Richtwerte nicht überschritten werden. Eine akute Gefährdung und akute gesundheitliche Beeinträchtigung sei nach den erhobenen Befunden äußerst unwahrscheinlich.

11. Welche Belastungen der Umwelt werden durch die Tiefflüge verursacht werden (Energieverbrauch, Emission von Luftschadstoffen, Emission des Treibhausgases Kohlendioxid, Auswirkungen auf die Tierwelt)?

Bezüglich des Kraftstoffverbrauchs wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Beim Betrieb von strahlgetriebenen Kampfflugzeugen werden als Schadstoffe in geringen Mengen Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoff, Stickoxid und Schwefeloxid freigesetzt.

Der Anteil des zivilen und militärischen Luftverkehrs an der gesamten Schadstoffemission durch den Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland liegt, wie der TÜV Rheinland in einer im Jahre 1988 vorgelegten Studie nachgewiesen hat, bei den o. a. Schadstoffen unter 1 %. Untersuchungen über die Kohlendioxidemission wurden seinerzeit nicht durchgeführt.

Wegen des insgesamt sehr niedrigen Schadstoffanteils des Luftverkehrs und der im wesentlichen großräumigen Verteilung der Schadstoffe kann von einer signifikanten Umweltbelastung durch militärischen Flugbetrieb im allgemeinen und durch Tiefflüge im besonderen nicht gesprochen werden.

Erkenntnisse über die Auswirkungen des Flugbetriebs im niedrigen Höhenband auf die Tierwelt liegen der Bundesregierung nicht vor.