

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Winfried Nachtwei, Angelika Beer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Militärischer Fluglärm und Startbahnausbau in Lagerlechfeld

In der Umgebung des Standortes Lechfeld des Jagdbombergeschwaders 32 sind die Menschen immer noch alltäglichem und allnächtlichem Fluglärm in unerträglichem Umfang ausgesetzt. Täglich starten zwischen 8 und 17 Uhr bis zu vier „Blöcke“ von jeweils vier, gelegentlich aber auch fünf bis sechs Tornados. Jedes dieser Jagdflugzeuge fliegt nach dem Start zwei, drei oder mehr Platzrunden einschließlich sogenannter Touch-and-go-Manöver, anstatt in speziellen Übungsgebieten die Übungsflugstunden zu absolvieren.

In den Sommermonaten beginnen kurz nach Sonnenuntergang die Nachtstarts, ab Oktober in weit größerer Anzahl die sogenannten Night-low-level-Flüge. Zwischen 18 und 19 Uhr starten in der Regel sieben bis acht Tornados im 5-Minuten-Abstand. Auch die nachts gestarteten Flugzeuge müssen vor der Landung wenigstens zwei Probeanflüge (touch and go) absolvieren. Dies bedeutet bei sieben gestarteten Tornados zwischen 18 und 23 Uhr mindestens 21 Lärmereignisse zu Lasten der Anwohnerinnen und Anwohner. Addiert man die durchaus realistische Anzahl von 20 Starts tagsüber hinzu, inklusive der diversen Platzrunden, so sind die Menschen täglich 60 und mehr Lärmereignissen ausgesetzt, die beim Start einen Maximalpegel von 100 bis 115 Dezibel und bei den Platzrunden einen Pegel von 85 bis 95 Dezibel erreichen.

Eines der größten Lärmprobleme im Umkreis von Lechfeld sind die sogenannten Formationsstarts. Der dabei auftretende Lärmpegel überschreitet im Maximum sogar 120 Dezibel. Die Dauer der dadurch verursachten Lärmschleppe beträgt ca. 1 Minute und 50 Sekunden. Für ein damit belastetes Kind kann dies die Zerstörung von Teilen des Innenohrs bedeuten.

Formationsstarts (formation take off) sind Parallelstarts von 2 Maschinen zur selben Zeit. Offiziell werden Formationsstarts unter anderem damit begründet, daß auf diese Weise eine relative Entlastung der Bevölkerung erreicht werde, weil so zwei Flugzeuge mit nur einem Lärmereignis hochgebracht würden. Daß dabei praktisch eine Verdoppelung des Lärmereignisses erzielt wird, wird unterschlagen.

Für „formation take offs“ ist nach NATO-Standard jeweils eine Startbahnbreite von wenigstens 120 Fuß vorgeschrieben. Das für

Lechfeld gültige „enroute supplement“ weist jedoch nur eine Runway-Breite von 98 Fuß aus.

Angesichts dieser Sachverhalte fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie breit sind die Lechfelder „runways“ 03 (nach Norden) und 21 (nach Süden) tatsächlich?
2. Falls sie nur 98 Fuß breit sind: Wer hat und für wie lange die Ausnahmegenehmigung dafür erteilt, daß dennoch Formationsstarts durchgeführt werden dürfen?
3. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um zum Schutz der Bevölkerung, insbesondere der Kinder, das Fliegen solcher Formationsstarts auf ein absolutes Mindestmaß zu beschränken und nicht, wie derzeit am Standort Lechfeld üblich, alltäglich und allnächtlich durchführen zu lassen (in 1997 fast täglich ein bis vier „formation take offs“ tagsüber, nachts grundsätzlich Parallelstarts)?
4. Hält die Bundesregierung es für notwendig und für möglich, insbesondere die nächtlichen Formationsstarts zwischen 18 und 23 Uhr im Winterhalbjahr drastisch zu reduzieren, vor allem nachdem bei den „formation take offs“ der sogenannte outside-man, d. h. der im äußeren Kreisbogen fliegende Tornado, durch den längeren Einsatz des Nachbrenners die beiden Ortsteile Lagerlechfeld und Klosterlechfeld für fast zwei Minuten mit bis zu 120 Dezibel in einer unerträglichen Lautstärke beschallt?
5. Trifft es zu, daß die Startbahn Lechfeld, wie vom Kommodore des Jagdbombergeschwaders 32 Lechfeld gegenüber der Interessengemeinschaft gegen Fluglärm auf dem Lechfeld geäußert, verbreitert werden soll, um für Start und Landung der „Beluga“ geeignet zu sein, die den Transport von in Toulouse gefertigten Airbusseilen zur DASA nach Augsburg per Luftfracht durchführen soll?
6. Steht ein solches Vorhaben der Verbreiterung der Startbahn auch im Zusammenhang mit der geplanten Produktion des Eurofighters bzw. mit dem Transport entsprechender Bauteile?
7. Wer soll den Ausbau bzw. die Verbreiterung der Startbahn bezahlen?
8. Falls diese Infrastrukturmaßnahme aus Mitteln des Bundeshaushalts bezahlt werden soll: Ist darin auch nach Auffassung der Bundesregierung eine verdeckte weitere Subvention des Airbus bzw. des Eurofighter-Projektes zu sehen?
9. Sind nicht auch nach Einschätzung der Bundesregierung die Minimalforderungen der örtlichen Initiative gegen Fluglärm auf dem Lechfeld e. V. mehr als berechtigt, nämlich daß wenigstens in festgelegten Mittagspausen und nach 22 Uhr keine Starts zu erfolgen haben sowie bei der Rückkehr der Flugzeuge sofortige Landungen ohne weitere Platzrundenflüge bzw. Touch-and-go-Manöver durchzuführen sind?

Bonn, den 8. Januar 1998

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Winfried Nachtwei

Angelika Beer

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion