

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Dr. Tobias Lindner, Agnieszka Brugger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/5320 –**

Lärmbelastungen durch den militärischen Flugbetrieb

Vorbemerkung der Fragesteller

Über dem Saarland und der Westpfalz befindet sich ein militärischer Übungs-luftraum, der Temporary Reserved Airspace (TRA) LAUTER. Seit Jahren klag-en Anwohnerinnen und Anwohner über lauten Fluglärm durch den militäri-schen Flugbetrieb über ihren Köpfen. Der Fluglärm führt nicht nur zu Einbußen in der Lebensqualität, sondern auch zu erheblichen gesundheitlichen Belastun-gen – von Schlafstörungen und psychischen Problemen bis hin zu Herz-Kreis-lauf-Beschwerden. Darüber hinaus hat die Lärmbelastung auch negative Fol-gen für die regionale Wirtschaftsentwicklung. Sie hemmt die Entwicklung des Tourismus in der Region und führt zu einem Verfall der Immobilienpreise.

In ihren Antworten auf frühere Parlamentarische Anfragen zum TRA LAUTER hat die Bundesregierung erklärt, dass es keine Grenzwerte für die Lärmbelas-tungen durch den militärischen Übungsflugbetrieb gibt und dass sie keine Ver-anlassung sieht, die von militärischen Übungsflugbetrieb ausgehenden Lärm-belastungen zu erfassen (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksachen 17/10340 und 18/2293).

Außerdem gebe es eine Konzentration militärischer Übungsflüge auf die im Bundesgebiet verteilten reservierten Lufträume. Dabei läge die Nutzungs-frequenz des TRA LAUTER im Vergleich mit anderen Übungsräumen jedoch nur im Mittelfeld. Der TRA LAUTER erstreckt sich jedoch über den größten Teil des Saarlands, welches von allen Flächenländern in der Bundesrepublik Deutschland die zweithöchste Bevölkerungsdichte hat. Vor diesem Hinter-grund erscheint es angebracht, genauer zu ergründen, wie der militärische Übungsflugbetrieb in Deutschland verteilt ist.

1. Welche TRA bestehen gegenwärtig in Deutschland?

Im Luftraum über Deutschland bestehen gegenwärtig die folgenden Temporary Reserved Airspaces (TRAs)

- TRA 201 FRIESLAND,
- TRA 202/302 WESER,
- TRA 203 MÜNSTERLAND,
- TRA 205/305 LAUTER,
- TRA 207/307 ALLGÄU,
- TRA 208/308 SACHSEN,
- TRA 210/310 FRANKENALB,
- TRA 312 KLEVE.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 7. Juli 2015 übermittelt.

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

2. Welche tageszeitabhängigen Nutzungsbeschränkungen bestehen jeweils für die einzelnen TRAs?

Während der veröffentlichten zeitlichen Wirksamkeit der Übungsräume bestehen keine Nutzungsbeschränkungen. Die zeitliche Wirksamkeit ist im Luftfahrt-handbuch Deutschland, ENR 5.1-25, veröffentlicht.

3. Welche Beschränkungen hinsichtlich Mindestflughöhe und Geschwindigkeit bestehen jeweils für die einzelnen TRAs?

Grundsätzlich ist die Mindestflughöhe für die einzelnen TRAs auf die Flugfläche 100 (ca. 3 000m) beschränkt. Ausnahmen gibt es für die TRA 201 FRIESLAND, 202 WESER und 203 MÜNSTERLAND. Hier gilt die Mindestflughöhe von Flugfläche 80 (ca. 2 500m), jedoch wird diese Untergrenze ab Sonnenuntergang plus 30 Minuten auf Flugfläche 100 angehoben.

Zusätzlich zu den veröffentlichten Vorgaben in Bezug auf Überschallflüge bestehen keine weiteren Einschränkungen zu Geschwindigkeiten innerhalb einer TRA. Die entsprechenden Daten sind im Luftfahrt-handbuch Deutschland ENR 5.1-25 (2.2) veröffentlicht.

4. Welche Fläche umfassen die einzelnen TRAs jeweils?

Die Flächenabdeckung ist im Luftfahrt-handbuch Deutschland ENR 6-4 veröffentlicht.

Die Angaben über die sphärischen Flächen der einzelnen Sektoren der TRAs gemessen auf der mittleren Flugfläche in NM² (km²) sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

TRA	NM ² (km ²)
TRA 201 N	2 403 (ca. 8 242)
TRA 201 S	1 987 (ca. 6 815)
TRA 202/302 A	715 (ca. 2 452)
TRA 202/302 B	558 (ca. 1 914)
TRA 202/302 C	694 (ca. 2 380)
TRA 202/302 D	525 (ca. 1 800)
TRA 203 A	1 262 (ca. 4 328)
TRA 203 B	1 200 (ca. 4 116)
TRA 205/305 A	832 (ca. 2 854)
TRA 205/305 B	752 (ca. 2 579)
TRA 205/305 C	883 (ca. 3 029)
TRA 205/305 D	785 (ca. 2 692)
TRA 207/307 A	817 (ca. 2 802)
TRA 207/307 B	979 (ca. 3 358)
TRA 207/307 C	741 (ca. 2 449)
TRA 207/307 D	283 (ca. 971)
TRA 208/308 A	1 464 (ca. 5 021)
TRA 208/308 B	436 (ca. 1 495)
TRA210/310A	931 (ca. 3 193)
TRA210/310B	210 (ca. 720)
TRA312KLEVE	73 (ca. 250)

5. Wie viele Menschen leben nach Kenntnis der Bundesregierung dauerhaft auf der Fläche unter den jeweiligen TRAs?

Im Jahr 2013 wurden in Zusammenarbeit mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) die Anwohner unterhalb der TRAs (Flächenbetrachtung gemäß Antwort zu Frage 4) ermittelt.

Durch die teilweise vertikale Schichtung der TRAs übereinander und die teilweise unterschiedliche vertikale Ausdehnung dieser Schichten ist eine Summenbildung zwischen den übereinanderliegenden TRAs nicht eindeutig darstellbar. Dies bedeutet, dass ein Anwohner unter mehreren übereinanderliegenden TRA-Sektoren wohnen kann

TRA	Anzahl der Bewohner
TRA 201 N	592 552
TRA 201 S	794 686
TRA 202/302	1 313 371
TRA 203	1 641 642
TRA 205/305 A	429 451
TRA 205/305 B	724 996
TRA 205/305 C	669 035
TRA 205/305 D	1 107 197
TRA 207/307	1 839 939
TRA 208/308	1 361 243
TRA 210/310 A	468 510
TRA 210/310 B	86 342
TRA 312 KLEVE	69 677

6. Wie viele Übungsflüge mit welcher durchschnittlichen Verweildauer fanden in den einzelnen TRAs seit dem Jahr 2012 statt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Angaben sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

	2012 Anzahl/Minuten	2013 Anzahl/Minuten	2014 Anzahl/Minuten	2015 (bis April 2015) Anzahl/Minuten
TRA 201 A	329/56	393/62	413/68	78/56
TRA 201 B	412/55	238/71	465/71	102/64
TRA 202 A	453/56	581/56	512/61	122/61
TRA 202 B	–	576/57	512/61	122/61
TRA 202 C	–	578/57	514/61	122/61
TRA 202 D	–	583/57	516/62	122/61
TRA 302 A	58/99	49/102	52/135	10/97
TRA 302 B	255/77	316/60	291/82	55/61
TRA 203 A	97/47	127/46	163/44	49/34
TRA 203 B	–	–	150/41	46/34
TRA 205 A	713/61	627/61	705/74	182/69
TRA 205 B	852/48	664/56	772/63	178/65
TRA 205 C	843/49	655/53	770/61	184/60
TRA 205 D	685/58	601/55	683/65	184/63
TRA 305 A	422/60	352/61	452/71	121/67
TRA 305 B	383/60	334/62	461/69	117/65
TRA 305 C	383/61	337/62	454/69	121/65
TRA 305 D	423/60	356/61	444/71	122/66
TRA 207 A	505/53	584/61	547/61	136/65
TRA 207 B	496/54	583/61	542/61	135/65
TRA 207 C	489/53	562/61	539/62	128/68
TRA 207 D	–	–	412/62	116/67
TRA 307 A	271/59	494/63	488/62	120/68
TRA 307 B	271/60	493/63	483/63	122/67
TRA 307 D	–	–	374/64	114/69
TRA 208 A	124/50	175/58	105/60	25/34
TRA 208 B	102/49	159/55	91/56	23/35
TRA 308	77/70	163/64	93/67	24/60
TRA 210 A	89/43	251/37	175/29	79/32
TRA 210 B	84/44	243/37	181/28	78/31
TRA 310	20/29	101/28	102/28	48/25
TRA 312	38/85	19/91	3/73	1/17

7. An wie vielen Tagen im Jahr waren die einzelnen TRAs seit dem Jahr 2012 aktiviert (bitte einzeln nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Angaben sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

	2012 Tage	2013 Tage	2014 Tage	2015 Tage (bis April 2015)
TRA 201 A	232	234	233	60
TRA 201 B	238	219	231	60
TRA 202 A	234	240	233	60
TRA 202 B	–	240	234	60
TRA 202 C	–	240	234	60
TRA 202 D	–	240	234	60
TRA 302 A	207	56	210	14
TRA 302 B	–	221	223	54
TRA 203 A	164	172	168	54
TRA 203 B	–	–	164	51
TRA 205 A	242	237	239	60
TRA 205 B	243	235	241	62
TRA 205 C	243	235	241	62
TRA 205 D	241	235	240	60
TRA 305 A	230	211	210	56
TRA 305 B	227	205	223	52
TRA 305 C	226	207	219	52
TRA 305 D	230	215	220	56
TRA 207 A	195	236	231	56
TRA 207 B	195	236	230	56
TRA 207 C	195	233	230	56
TRA 207 D	47	–	189	55
TRA 307 A	192	232	120	54
TRA 307 B	192	232	122	54
TRA 307 C	–	–	–	–
TRA 307 D	–	–	114	54
TRA 208 A	139	168	123	34
TRA 208 B	123	164	116	32
TRA 308	163	162	117	36
TRA 210 A	40	113	99	34
TRA 210 B	38	110	99	33
TRA 310	19	63	58	26
TRA 312	47	24	3	4

8. Wie viele Stunden waren die einzelnen TRAs im Durchschnitt pro Nutzungstag aktiviert?

Die Angaben sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

TRA	Stunden/Nutzungstag			
	2012	2013	2014	2015
TRA 201	02:00	02:00	02:39	01:55
TRA 202	01:48	02:30	02:27	02:10
TRA 302	01:35	01:31	02:33	01:10
TRA 203	00:30	02:17	01:11	00:52
TRA 205	03:01	02:39	03:40	03:30
TRA 305	01:50	01:41	02:25	02:30
TRA 207	02:54	02:30	02:25	02:38
TRA 307	01:59	02:13	02:15	02:30
TRA 208	00:45	01:00	00:52	00:26
TRA 210	01:38	01:22	00:52	01:15
TRA 310	00:31	00:46	00:49	00:46
TRA 312	01:08	01:12	01:13	00:05

9. Nach welchen Kriterien entscheidet die Bundesregierung über den Standort einer TRA, und inwiefern treffen diese Kriterien auf den TRA LAUTER zu?

Gemäß § 11 der Luftverkehrsordnung (LuftVO) legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere für die Sicherheit des Luftverkehrs, Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen fest.

Dies geschieht unter Berücksichtigung der militärischen Erfordernisse, wie z. B. kurze Hin- und Rückflugwege zu den militärischen Flugplätzen und die vorherrschende Luftraumstruktur. Aufgrund des sehr dichten Netzes von Verkehrsflughäfen und Flugverkehrsstrecken mit teilweise sehr hohem zivilem Flugverkehrsaufkommen in Deutschland bleibt der Luftraum eine knappe und begrenzte Ressource, in der ein sicherer, geordneter und flüssiger Verkehr abgewickelt werden muss.

Dies trifft auch für den militärischen Übungsluftraum TRA 205/305 LAUTER zu.

10. Welche Akteure (Behörden bzw. Dienststellen auf Bundes- und Landesebene, Dienststellen verbündeter Nationen) sind in die Entscheidung über den Standort einer TRA eingebunden?

Das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg), das BMVI, die DFS und die jeweilige Landesluftfahrtbehörde sind in die Entscheidung eingebunden.

11. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Lärmbelastung durch den militärischen Flugbetrieb gleichmäßig zwischen den einzelnen Übungsräumen verteilt ist, und wie rechtfertigt sie gegebenenfalls eine erhöhte Belastung einzelner Regionen?

Unter Berücksichtigung der militärischen Erfordernisse zur Auftragsdurchführung wird eine gleichmäßige Verteilung der Lärmbelastung angestrebt.

Aufgrund der jeweiligen Missionscharakteristik, des hierzu benötigten Luft- raumes sowie der Entfernung vom Startflugplatz ist eine gleichmäßige Verteilung jedoch nicht immer möglich.

Durch die aktive Mitarbeit der Bundeswehr in den örtlichen Fluglärmkommissionen sowie die Einrichtung z. B. der Arbeitsgruppe Fluglärm Saarland/Rheinland-Pfalz konnten die Auswirkungen des militärischen Flugbetriebs auf die einzelnen Regionen durch Anpassung von Verfahren, Regularien und freiwilligen Selbstbeschränkungen reduziert werden. Im Jahr 2012 wurde die TRA 205/305 LAUTER in vier Sektoren unterteilt. Hierdurch wurde eine gleichmäßige Verteilung des Flugbetriebs in der TRA erzielt.

12. Sieht die Bundesregierung Anlass, die Lärmbelastung durch den militärischen Flugbetrieb in den TRA zu messen und dessen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner zu untersuchen (wenn ja, bitte den zeitlichen Rahmen aufzeigen, in dem dies geschehen soll, und wenn nein, bitte begründen, warum dies nicht der Fall ist)?

Für Messungen der Lärmbelastung besteht keine Rechtsgrundlage. Im Übrigen wird hierzu auf die Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 17/10340 verwiesen.

13. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, mehr militärische Übungsflüge in weitgehend menschenleeres Gebiet (z. B. auf See oder im Ausland) zu verlagern?

Eine Verlagerung der militärischen Übungsflüge auf Seegebiete oder ins Ausland wird, wo immer möglich, unter Berücksichtigung der militärischen Erfordernisse zur Erfüllung des Auftrages bereits heute durchgeführt.

14. Wie wird die Einhaltung der Flugbetriebsvorschriften in den Übungsräumen überwacht, und wie werden gegebenenfalls Verstöße geahndet?

Eine Überwachung der Einhaltung der Flugbetriebsvorschriften in den Übungsräumen wird durch die überwachende Flugsicherungskontrollstelle bzw. Kontrollstelle des Einsatzführungsdienstes der Luftwaffe sichergestellt.

Verstöße werden gemäß der gültigen Luftverkehrsordnung bzw. den militärischen Vorschriften geahndet.

15. Wie viele Verstöße gegen die Flugbetriebsvorschriften wurden seit dem Jahr 2012 in welchen TRA festgestellt (bitte detailliert nach Datum und Ort auflisten)?

Insgesamt wurden drei Verstöße seit dem Jahr 2012 festgestellt. Die Angaben sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

TRA 205	16.03.2015
TRA 302	31.07.2013
TRA 310	15.12.2014

16. Wie hat sich das Aufkommen von Lärmbeschwerden in den einzelnen TRAs seit dem Jahr 2012 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Angaben sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

	2012	2013	2014	bis 24.06.15
TRA 201/302 A	6	14	13	2
TRA 202/302 B	0	29	22	15
TRA 203	8	2	8	5
TRA 205/305	896	1 110	2 685	1 175
TRA 207/307	67	89	94	20
TRA 208/308	1	32	10	5
TRA 210/310	0	0	2	4

Die in der Tabelle festgehaltenen Zahlen beinhalten auch Mehrfachpetenten.