

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Mechttersheimer und der Fraktion  
DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 11/6358 —**

**Tieffluggebiete und Helicopter-Training-Areas**

*Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung hat mit Schreiben vom 7. März 1990 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

Am 24. Januar 1990 veröffentlichte die Frankfurter Rundschau einen Artikel, in dem dargestellt wird, daß das Bundesministerium der Verteidigung neben den Tieffluggebieten für Kampfflugzeuge weitere zwanzig Tieffluggebiete für Hubschrauber unterhält.

*1. Tieffluggebiete für Kampfflugzeuge*

1. Wann wurden die acht 75 Meter-Tieffluggebiete (Areas) im einzelnen festgelegt, und wo wurden sie erstmals veröffentlicht?

Die Einrichtung der Tieffluggebiete 250 Fuß – im wesentlichen in der derzeitigen Form – erfolgte zwischen 1958 und 1959 unter Vorsitz des Bundesministers für Verkehr durch den „ständigen Ausschuß zur Koordinierung der Luftfahrt“ und unter Beteiligung der Länder. In den Jahren 1962/1963 wurden die damaligen Tieffluggebiete Nr. 3 und 4 zusammengelegt.

Die Tieffluggebiete wurden im militärischen Luftfahrthandbuch für die Bundesrepublik Deutschland veröffentlicht.

Vor 1958 bestanden von den alliierten Streitkräften eingerichtete und zu dem jetzigen System unterschiedliche Tieffluggebiete. Eine Veröffentlichung erfolgte mit Nachrichten für Luftfahrer am 29. März 1954.

Inwieweit davor Tieffluggebiete 250 Fuß bestanden bzw. veröffentlicht waren, ist aus der Aktenlage nicht ersichtlich.

2. Wann und von welchen Nationen wurden die acht Tiefstfluggebiete erstmals befliegen?
3. Wann hat die Bundesluftwaffe die Tiefstfluggebiete erstmals genutzt?

Die Tieffluggebiete wurden seit ihrer Einrichtung von der Bundeswehr und den verbündeten Staaten, die im Luftraum der Bundesrepublik Deutschland Übungsflugbetrieb durchführen, genutzt.

4. Wann und aus welchen Gründen wurde das Area 4 aufgehoben?

Mit der Zusammenlegung der damaligen Tieffluggebiete 3 und 4 entfiel die Bezeichnung für das Tieffluggebiet Nr. 4.

5. Welche Behörden haben bei der Festlegung der Areas mitgewirkt?

Die Tieffluggebiete 250 Fuß wurden unter Vorsitz des Bundesministers für Verkehr durch den „ständigen Ausschuß zur Koordination der Luftfahrt“ und unter Beteiligung der Länder festgelegt.

6. Welche Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren und erheblichen Belästigungen wurden bei der Einrichtung der Tiefstfluggebiete konkret getroffen?

Die Tieffluggebiete 250 Fuß wurden in für die Verhältnisse in der Bundesrepublik Deutschland dünn besiedelten Regionen eingerichtet, um die Belastung so gering wie möglich zu halten. Größere Städte wurden ausgespart.

7. Wurde der vom Bundesminister des Innern und vom Bundesminister für Verkehr gebildete „Beratende Ausschuß“ gemäß § 32 a LuftVG vor der Festlegung und Nutzung der 75 Meter-Tiefstfluggebiete angehört?

Die Vorschrift des § 32 a LuftVG ist erst nach Festlegung und Nutzung der Tieffluggebiete durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 in das LuftVG eingefügt worden.

Der „Beratende Ausschuß“ wurde auch später nicht gehört. Das LuftVG begründet keine dementsprechende Verpflichtung.

8. Seit wann werden die 75 Meter-Verbindungsstrecken nicht mehr genutzt?  
Gilt ein generelles Nutzungsverbot, wenn nein, welche Ausnahmen gibt es?

Die Verbindungsstrecken wurden mit Weisung vom 23. April 1974 deaktiviert und seitdem auch nicht mehr genutzt.

9. Trifft es zu, daß es zeitweise eine Mindestflughöhe von über 200 Metern für bestimmte, besonders lärmintensive Kampfflugzeuge gab?

Wenn ja, für welche Flugzeugtypen galt diese Beschränkung?

Für das Waffensystem F-104 G wurde 1967 die Mindesthöhe von 800 Fuß angeordnet und in der Folge für die Waffensysteme F-4F und RF-4E übernommen.

10. Wann wurde diese Beschränkung aufgehoben?

Die Aufhebung erfolgte am 24. April 1980.

11. Welche lärmindernden oder anderen Maßnahmen haben dazu geführt, daß die o. g. Beschränkung der Mindestflughöhe aufgehoben werden konnte?

Wesentliche Gründe für die Aufhebung waren:

- Anpassung an die Bedrohung durch Verbesserung der Tiefflugausbildung;
- „vertikale Entzerrung“ des militärischen Tiefflugverkehrs durch Nutzung des gesamten verfügbaren Tiefflughöhenbandes zur Minderung des Zusammenstoßrisikos.

## II. Helicopter-Training-Areas

1. Wann und von wem wurden die Helicopter-Training-Areas eingerichtet?

Die Hubschrauberübungsgebiete wurden durch den Bundesminister der Verteidigung eingerichtet und im Mai 1985 durch das Luftwaffenamt veröffentlicht.

2. Wo wurden die Helicopter-Training-Areas veröffentlicht, und wann wurden sie erstmals genutzt?

Die Veröffentlichung erfolgte im AFCENT-Tiefflughandbuch. Seit Mai 1985 werden die Tiefflüge von Hubschraubern durch die für die jeweilige HTA zuständige Stelle koordiniert. Mit Wirksamkeit dieser Maßnahme im Jahr 1985 waren keine zusätzlichen Flüge oder neue Flugverfahren verbunden.

Hubschraubertiefflüge fanden bereits vor der ausschließlich zu Koordinierungszwecken eingerichteten HTA in diesen Regionen statt.

3. Auf welcher Gesetzesgrundlage basiert die Ansicht des Bundesministeriums der Verteidigung, daß es für Militärhubschrauber keine Mindestflughöhe gibt?
4. Wie hoch ist die Mindestflughöhe für Hubschrauber innerhalb und außerhalb der Helicopter-Training-Areas (HTA) bei Tag und bei Nacht?

Für Tiefflüge mit Hubschraubern ist die Festlegung einer Mindestflughöhe vorgeschrieben.

Die Mindestflughöhe wird nach den Erfordernissen des jeweiligen Einsatzes auf der Grundlage des § 30 LuftVG im Flugauftrag befohlen (siehe auch Antwort zu Anfrage MdB Mechtersheimer, Drucksache 11/1757 vom 3. Februar 1988).

5. Welche Behörden sind zuständig für die Verfolgung und Ahndung von Verstößen gegen die LuftVO und das LuftVG durch Militärhubschrauberpiloten?
7. Welche Behörden haben die Anzeigen behandelt?

Verfolgung und Ahndung von Verstößen gegen die LuftVO und das LuftVG erfolgten in der Vergangenheit durch die zivile Luftfahrtbehörden.

Bis 1988 haben die Länder und die Bundesanstalt für Flugsicherung diese Aufgabe innerhalb des Zuständigkeitsbereiches des Bundesministers für Verkehr wahrgenommen.

Der Bundesminister der Verteidigung ist bereit, diese Aufgabe unter einer klaren gesetzlichen Kompetenzzuweisung wahrzunehmen.

Das 10. Gesetz zur Änderung des LuftVG (siehe Drucksache 11/6261) sieht klarstellend vor, daß die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten militärischer Luftfahrzeugbesatzungen grundsätzlich durch den Bundesminister der Verteidigung erfolgt.

6. Wie viele Anzeigen wegen Verstöße gegen die LuftVO und das LuftVG durch Militärhubschrauberpiloten wurden in den Jahren 1985, 1986, 1987, 1988 und 1989 erstattet?
8. Wie viele Ordnungswidrigkeitsverfahren wurden 1985, 1986, 1987, 1988 und 1989 gegen Militärhubschrauberpiloten eingeleitet?

Anzeigen wegen Verstößen gegen die LuftVO bzw. das LuftVG erfolgten in der Regel bei den zivilen Luftfahrtbehörden. Der Bundesminister der Verteidigung erhielt in aller Regel nur dann Kenntnis, wenn diese Luftfahrtbehörden im Rahmen ihrer Ermittlungen um Unterstützung ersucht haben.

Es liegen lediglich für den Zeitraum von 1985 bis 1988 Angaben über die Gesamtzahl der von der Bundesanstalt für Flugsicherung eingeleiteten Verfahren vor (vergleiche Plenarprotokoll 11/99).

Eine besondere Erfassung von Anzeigen und Verfahren gegen militärische Hubschrauberbesatzungen erfolgte nicht.

Erkenntnisse hinsichtlich der Anzahl der darüber hinaus von den Luftfahrtbehörden der Länder eingeleiteten Verfahren liegen dem Bundesminister der Verteidigung nicht vor.





