

Deutscher Bundestag

Stenografischer Bericht

168. Sitzung

Berlin, Mittwoch, den 18. Juni 2008

Tagesordnungspunkt 2:

Fragestunde

(Drucksache 16/9553)

17790 A

Mündliche Frage 28

Petra Pau (DIE LINKE)

Häufigkeit und Zweck der Nutzung des Lübecker Flughafens durch die Luftwaffe der Bundeswehr seit dem 1. Januar 2007 und Zahl der Überflüge bzw. Landeflüge von AWACS-Maschinen der NATO im gleichen Zeitraum

Antwort

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär

BMVg

17805 B

Zusatzfragen

Petra Pau (DIE LINKE)

Lutz Heilmann (DIE LINKE)

17805 C

17806 B

Mündliche Frage 29

Lutz Heilmann (DIE LINKE)

Zugehörigkeit des Flughafens Lübeck zu den Low Flying Areas sowie Regelungen der Mindestflughöhe für AWACS an einem zivilen Flugplatz über bewohntem Gebiet; Lande- und Starterlaubnis für AWACS-Maschinen mit einem MTOW (max. Startgewicht) von circa 147 Tonnen auf dem Flughafen Lübeck-Blankensee

Antwort

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär

BMVg

17806 C

Zusatzfragen

Lutz Heilmann (DIE LINKE)

Volker Schneider (Saarbrücken)

(DIE LINKE)

Petra Pau (DIE LINKE)

17806 D
17807 B
17807 D

Mündliche Frage 30

Lutz Heilmann (DIE LINKE)

Gefahrloser Start und Landung von AWACS-Maschinen mit einem maximalem Startgewicht (MTOW) von circa 147 Tonnen auf dem Flughafen Lübeck-Blankensee

Antwort

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär

BMVg

17808 A

Zusatzfragen

Lutz Heilmann (DIE LINKE)

Petra Pau (DIE LINKE)

17808 B

17809 B

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Wir kommen zur Frage 28 der Kollegin Petra Pau:

Wie oft hat die Luftwaffe der Bundeswehr seit dem 1. Januar 2007 den Flughafen Lübeck zu welchen Zwecken genutzt, und wie oft wurde in dem gleichen Zeitraum der Flughafen Lübeck von AWACS-Maschinen der NATO überflogen bzw. zu Landeanflügen genutzt?

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

Sehr geehrte Frau Kollegin Pau, ich beantworte Ihre Frage wie folgt: Die Luftwaffe hat den Flugplatz Lübeck-Blankensee vom 1. Januar 2007 bis zum 16. Juni 2008 insgesamt fünfmal angefliegen, davon viermal mit Hubschraubern oder Flächenflugzeugen der Flugbereitschaft der Bundeswehr im Personentransport und einmal mit einer Transall des Lufttransportgeschwaders 61 für ausländische Militärattachés. Darüber hinaus nutzt das Lufttransportgeschwader 63 in Hohn im Rahmen der Ausbildung den Flugplatz Lübeck zur Übung von Instrumentenanflügen und Durchstartverfahren ohne Landung mit dem Luftfahrzeug C-160 Transall.

Zum zweiten Teil Ihrer Frage: Nach den mir derzeit vorliegenden Informationen wurden in dem von Ihnen angefragten Zeitraum vier Übungsanflüge von AWACS-Luftfahrzeugen der NATO, dreimal in 2007 und einmal in 2008, durchgeführt. Ergänzend darf ich dazu mitteilen, dass diese Übungsanflüge grundsätzlich mit dem Flugplatz Lübeck abgesprochen und von diesem genehmigt werden und der ständigen Kontrolle der Flugsicherung unterliegen.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Frau Kollegin, Sie haben eine Nachfrage?

Petra Pau (DIE LINKE):

Ja. – Danke, Herr Staatssekretär. Bei diesem Flugplatz handelt es sich um einen Flugplatz, der in einer sehr umstrittenen Genehmigungssituation ist, unter anderem deshalb, weil die ersten Häuser der Anwohner 550 Meter vom Ende der Start- und Landebahn entfernt sind und im Zwischenraum zwischen Start- und Landebahn und diesen Häusern eine Gasleitung liegt. Insofern stellt sich mir die Frage, welche Bedingungen auch rechtlicher Art erfüllt sein müssen, um solche Flüge überhaupt – auch Anflüge – an einem solchen Flugplatz zu genehmigen. Welche rechtlichen Grundlagen bestehen hier, bzw. welche Prüfungsverfahren müssen hier eingehalten werden, um die Bevölkerung vor eventuellen Unglücken zu schützen?

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

Frau Kollegin, da es sich hier nicht um eine militärische Liegenschaft handelt, sondern um einen Zivilluftverkehrsplatz, der nur in einigen Fällen von militärischen Luftfahrzeugen angefliegen wird, dann allerdings wie bei zivilen Fluggesellschaften nach zivilrechtlichen Grundsätzen, kann ich Ihnen über

die Genehmigungsfrage und die Punkte, die Sie ansprechen, keine Auskunft erteilen. Wir gehen davon aus – es gibt keinerlei Hinweise, die dem widersprechen würden –, dass die Flugbetriebserlaubnis für diesen Flugplatz besteht und wir deswegen auf der Grundlage einer gesicherten rechtlichen Situation, wie zivile Fluggesellschaften auch, diesen Flugplatz nutzen können.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Eine weitere Nachfrage.

Petra Pau (DIE LINKE):

Es stellt sich mir trotzdem die Sinnfrage, warum gerade auf einem so kleinen zivilen Flugplatz Landeanflugübungen der AWACS, welche tatsächlich ein anderes Gewicht haben und eine andere Lärmbelastigung hervorrufen, stattfinden und warum man solche Anflüge nicht generell auf militärischem Gebiet versucht.

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

Ich nehme gern zur Kenntnis, dass sich für Sie die Sinnfrage stellt.

(Michael Hartmann [Wackernheim] [SPD]: Uns gelegentlich auch!

Die Frage nach Sinn und Unsinn stellt sich tatsächlich auch uns ab und an im Leben.

(Petra Pau [DIE LINKE]: Die Frage stellt sich nicht nur mir, sondern vor allen Dingen natürlich den Anwohnern, die diese Anflüge als bedrohlich empfinden!)

– Soweit es um die Anflüge von Bundeswehrflugzeugen geht, sind diese bei den wenigen Fällen, die ich genannt habe, alles andere als bedrohlich, auch in der subjektiven Wahrnehmung.

Außerdem ist es schon notwendig, dass militärische Flugzeuge den Anflug an Plätze, die Ausweichplätze sein können, ab und an üben und sich deswegen auch bei zivilen Flugplätzen mit An- und Abflug vertraut machen, aber in dem sehr geringen zahlenmäßigen Ausmaß, das ich Ihnen für den Flugplatz Lübeck gerade dargelegt habe.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Es gibt eine weitere Nachfrage des Kollegen Heilmann.

Lutz Heilmann (DIE LINKE):

Herr Staatssekretär, ich bin Lübecker, und ich kenne die Verhältnisse aus eigenem Erleben. Deswegen muss ich ganz einfach einmal nachhaken. Ich halte fest: Bürgerinnen und Bürger aus der direkten Umgebung des Flughafens Lübeck haben mehrmals Anflugübungen vierstrahliger AWACS-Maschinen vom Typ Boeing 707-320B beobachtet. Von diesen Anflugübungen gibt es auch eine Menge Fotos. Handmessungen der Bürgerinnen und Bürger haben ergeben, dass bei den Anflugübungen ein ohrenbetäubender Lärm von 117 dB(A) entstanden ist. Ich verstehe nicht, warum bei einer ausreichenden Anzahl von vorhandenen Militärflughäfen derartige Übungen dort in Lübeck stattfinden müssen.

Deshalb meine Nachfrage: Hält die Bundesregierung es angesichts der unglaublichen Lärmbelastigung der Bürgerinnen und Bürger für vertretbar und verantwortbar, solche Anflugübungen über dicht besiedeltem Gebiet durchzuführen? Militärflughäfen liegen bekanntermaßen in wesentlich dünner besiedelten Regionen. Warum wird den Menschen vor Ort diese Belastung zugemutet, zumal auch die Gefahr von Kollisionen besteht? Meine Nachfrage zielt auf Ihre konkrete Position dazu.

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

Herr Kollege, ich bin sehr gern bereit, auch Hinweise auf subjektive Eindrücke aufzunehmen, aber ich wäre Ihnen sehr zu Dank verpflichtet, wenn Sie in der Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern noch einmal die Zahlen nennen würden: drei Anflüge im Jahr 2007 und ein Anflug im Jahr 2008. Diese Zahlen fügen sich nicht ganz in das Bild, das Sie hier vermitteln.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Wir kommen jetzt zur Frage 29 des Kollegen Lutz Heilmann:

Gehört der Flughafen Lübeck zu den derzeit fünf eingerichteten Low Flying Areas, LFAs, die die generelle Nutzung von Flügen im Höhenbereich bis zu 75 Metern über Grund erlauben, und bis zu welcher Minimalhöhe über Grund sind AWACS-Tiefflüge/-Lande-anflüge über bewohntem Gebiet an einem zivilen Flugplatz erlaubt, der in einem Stadtgebiet mit über 200 000 Einwohnern wie Lübeck liegt?

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

Herr Kollege, ich beantworte Ihre Frage wie folgt: Der Flugplatz Lübeck liegt nicht innerhalb eines der sogenannten Tieffluggebiete. Für Tiefflüge mit strahlgetriebenen militärischen Luftfahrzeugen gilt in Deutschland eine Mindesthöhe von 1 000 Fuß – das sind circa 300 Meter über Grund –, über Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern 2 000 Fuß; das sind circa 600 Meter über Grund. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf eine vorherige Fragestunde, in der Frau Kollegin Pau im Hinblick auf Schwerin eine entsprechende Frage gestellt hat; auch da haben wir über die Mindestflughöhe gesprochen.

Tiefflüge mit Luftfahrzeugen der NATO vom Typ E-3A – das ist die militärische Bezeichnung für das AWACS-Flugzeug des Typs Boeing 707-200 werden in Deutschland nicht durchgeführt. Landeanflüge an zivilen Flugplätzen sind generell bis zu der für das jeweilige Anflugverfahren vorgeschriebenen Höhe zulässig, soweit durch den Flugplatzbetreiber oder die örtliche Flugsicherung keine restriktivere Regelung erfolgt.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Herr Heilmann, Sie haben eine Nachfrage. Bitte schön.

Lutz Heilmann (DIE LINKE):

Eine Nachfrage habe ich selbstverständlich. – Mit den AWACS-Maschinen werden Anflugübungen durchgeführt. Könnten diese AWACS-Maschinen auf dem Flughafen Lübeck überhaupt landen? Die dortige Landebahn ist, wie gesagt, 2 100 Meter lang. Nach meinem Kenntnisstand können dort nicht alle Flugzeugtypen landen. Es kann einmal der Fall eintreten, dass einem Piloten ein Fehler unterläuft und er ganz einfach landen muss. Ist eine gefahrlose Landung dieser Riesenflieger in Lübeck überhaupt möglich?

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

Gemäß flugbetrieblicher Regelungen der NATO dürfen militärische Luftfahrzeuge von diesem Typ, sofern sie ein maximales Startgewicht von 147 Tonnen haben, an Flugplätzen mit einer Startbahnlänge von unter 7 000 Fuß – das sind 2 133 Meter – nicht starten sowie, außer bei einer Luftnotlage, nicht landen. Das heißt, sie dürfen nur bei einer Luftnotlage landen.

(Lachen bei Abgeordneten der LINKEN – Dr. Dagmar Enkelmann [DIE LINKE]: Und nicht mehr starten?)

– Frau Präsidentin, wenn Sie es mir gestatten: Frau Kollegin, ich finde, über Luftnotlagen braucht man nicht zu lachen. Es können Situationen auftreten, in denen es schon notwendig ist, dass Flugzeuge an den Boden kommen.

(Dr. Dagmar Enkelmann [DIE LINKE]: Darum geht es! Sie sagten „Notlagen“!)

Ich bin sehr erstaunt, dass Frau Kollegin Enkelmann sich einen Spaß daraus macht, über diese Fragen zu reden. Die Ausbildung der Soldaten und der Piloten – –

(Dr. Dagmar Enkelmann [DIE LINKE]: Das ist kein Spaß! Sie nehmen das zu leicht!)

– Frau Präsidentin, ich glaube, ich bin jetzt an der Reihe.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Durch das Mikrofon haben Sie genügend Lautstärke. Vielleicht meldet sich Frau Enkelmann zu einer Zwischenfrage.

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

Ich will nicht provozieren, dass sie sich dazu meldet. Zuhören reicht mir schon.

Wissen Sie, diese Übungsanflüge werden nicht aus Spaß und Freude gemacht. Eine gute fliegerische Ausbildung von Piloten gehört zum Auftrag sowohl ziviler als auch militärischer Flugzeugbesatzungen. Deswegen sind solche Übungsanflüge notwendig – Punkt.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Es gibt eine weitere Nachfrage des Kollegen Schneider.

Volker Schneider (Saarbrücken) (DIE LINKE):

Herr Staatssekretär, Sie sagten eben, wir gingen hier etwas leicht mit einer Notsituation um. Sie haben erklärt, dass man nach den NATO-Vorschriften auf dieser Bahn nicht landen darf, außer in

einer Notsituation. Nun frage ich mich, was dieses AWACS-Flugzeug überhaupt über einer Landebahn zu suchen hat, auf der es nicht landen darf. Da muss ich einfach einmal feststellen: Sie führen eine Notsituation doch erst herbei. Würde diese Übung nicht gemacht, dann könnte eine Notsituation nicht entstehen. Ich frage Sie ganz konkret: Warum benutzen Sie für solche Anflugübungen keine Landebahnen, auf denen das Flugzeug tatsächlich landen darf, wenn eine Notsituation eintritt, ohne dass eine Gefährdung für das Personal besteht? Ich muss Ihnen deutlich sagen, dass ich Ihren Hinweis auf unser Lachen in diesem Zusammenhang völlig unangebracht finde; denn Sie bringen hier die Piloten in Gefahr.

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

Herr Kollege, das scheint wohl ein Versuch von Dialektik zu sein. Das beginnt schon damit, dass Sie behaupten, ich hätte im Plural gesprochen. Ich habe mich nicht mit Ihrem Lachen – im pluralischen Sinne –, sondern nur mit dem von Frau Kollegin Enkelmann auseinandergesetzt. Falls auch Sie gelacht haben sollten, nehme ich Sie gerne in die Runde derer auf, die ich kritisiere.

Sie müssen sich schon der Mühe unterziehen, sich mit den Abläufen und Anforderungen auseinanderzusetzen, und zur Kenntnis nehmen, dass es sich hierbei gerade nicht um Landungen handelt.

Soweit es um Landungen in einer realen Notlage geht: Sie wissen, dass das Ganze immer sehr großzügig berechnet wird, um Spielräume zu haben. Hier nenne ich eine Startbahnlänge von 7 000 Fuß, umgerechnet 2 133 Meter. Der Flugplatz Lübeck-Blankensee hat eine verfügbare Startbahnlänge von 2 102 Metern, sodass eine Notlandung oder eine normale Landung zulässig und auch möglich wäre.

Es geht hierbei aber nicht um Landungen, sondern um Anflugübungen. Sie werden daraus unschwer erkennen, dass hier keinerlei Gefährdung eintritt und dass es ein abgestimmtes Verfahren ist. Sie können davon ausgehen: Wenn sich daraus Gefährdungen ergeben würden, würden diese Übungen, gerade bei den hohen Anforderungen der Luftsicherheit, so nicht stattfinden.

Allerdings sind das jetzt Detailfragen, die den Zivilluftverkehr betreffen, die ich an eine andere Stelle zu richten bitte. Ich kann das für das Bundesministerium der Verteidigung nur für den militärischen Bereich beantworten.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Jetzt hat sich Frau Pau gemeldet.

Petra Pau (DIE LINKE):

Herr Staatssekretär, ich möchte an Ihre letzte Antwort anknüpfen. Wenn die Bundesregierung bei der Prüfung von Umständen – ich habe das geschildert: eine Gasleitung in unmittelbarer Nähe des Endes der Start- und Landebahn, das erste Wohnhaus in 500 Metern Entfernung von dieser Start- und Landebahn – zu dem Schluss käme, dass es nicht sinnvoll wäre, unter Berücksichtigung der hypothetischen Möglichkeit, dass doch einmal eine Notlage eintritt, solche Landeanflüge durchzuführen, hätte die Bundesrepublik oder die Bundesregierung dann die Möglichkeit, ihren NATO-Partnern die Nutzung einiger Flugplätze oder dieses speziellen zivilen Flughafens für Anflugübungen zu untersagen und, wenn ja, auf welcher Grundlage?

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

Nachdem solche Anflüge nach den Regeln der Zivilluftfahrt abzuwickeln sind – Anmeldung beim Flughafen, Genehmigung –, ist diese Möglichkeit grundsätzlich gegeben. Ich möchte aber im Übrigen um Verständnis bitten, Frau Kollegin Pau. Ich müsste spekulieren, wenn ich mich zu der von Ihnen angesprochenen Problematik äußern sollte. Ich kann sie nicht bewerten, weil das eine Angelegenheit ist, die im zivilverkehrlichen Bereich zu klären ist. Wenn es zivilverkehrsrechtlich entsprechende Hinweise gäbe, würde sich selbstverständlich auch das Militär – das schließt Flugzeuge der NATO-Partner und anderer Partner im Rahmen von Bündnissen ein – daran zu halten haben.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Herr Heilmann, wir kommen jetzt zu Ihrer Frage 30:

Könnte eine AWACS-Maschine bei einem MTOW – maximales Startgewicht – von circa 147 Tonnen auf dem Flughafen Lübeck-Blankensee mit einer verfügbaren Start-/Landestrecke von 2 100 Metern gefahrlos landen und wieder starten?

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

Ich bitte um Entschuldigung für die kleine Verzögerung jetzt. Ich hatte übersehen, dass noch eine Frage zu beantworten ist. – Wie ich sehe, habe ich die zweite Frage aber schon beantwortet. Ich habe auf die rechtlichen Regelungen hingewiesen und dahin korrigiert, dass die verfügbare Startbahnlänge nach meinen Unterlagen 2 102 Meter beträgt.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Herr Heilmann.

Lutz Heilmann (DIE LINKE):

Herr Staatssekretär, aufgrund Ihrer Ausführungen muss ich nachhaken. Ich möchte das ganz genau wissen, um den Betroffenen das dann auch ganz genau sagen zu können.

Ich halte also einmal fest: Die Anflugübungen – egal wie ich zu militärischen Fragen stehe – wären gut und gern auch an Militärflughäfen anderenorts in Deutschland möglich, wo man nicht korinthenkackerisch auf 2 Meter Unterschied abstellen müsste.

Meine konkrete Frage lautet: Sind Ihnen die Gefährdung, die wir in unseren Fragen heute schon deutlich gemacht haben, und die Beeinträchtigungen zum Beispiel durch Lärm, die die Bürgerinnen und Bürger im Umfeld des Flughafens erleiden – es handelt sich um ein recht großes Dorf; ich kenne es genau; es geht ja auch nicht nur um die drei AWACS-Anflüge in 2007, sondern es gibt dort auch Linienverkehr; all das muss man ja summieren –, schlichtweg egal? Könnten Sie nicht auch sagen: Solche Anflugversuche bzw. Tests finden nicht in Lübeck statt?

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

Mir ist die Intention Ihrer Frage nicht ganz klar. Alle über die drei Anflüge hinausgehenden Anflüge beziehen sich ja wohl auf zivile Anflüge. Dazu kann ich nichts sagen, weil das nicht in meinen Zuständigkeitsbereich fällt.

Nun zu den drei genannten Anflügen in 2007: Mir scheint es noch einmal notwendig, klarzumachen, dass sich Ihre Frage auf Flugzeuge, die ihr maximales Startgewicht von 147 Tonnen voll ausgeschöpft haben, bezogen hat, während ansonsten das Gewicht von Flugzeugen stark variiert. Das Gewicht von Flugzeugen hängt nämlich im Wesentlichen von der Schwere der Ladung und der Menge des Treibstoffes, den sie mit sich führen, ab.

Übungsanflüge im Rahmen des aktuell zulässigen Luftfahrzeuggewichts sind jedoch zulässig. Ich kann jetzt keine Aussage dazu machen, ob dort auch Zivilflugzeuge gleicher Größe oder gleichen Gewichts fliegen. Bei den Militärflugzeugen wurden allerdings die Regeln und Vorschriften eingehalten. Die Übungsanflüge von Flugzeugen der Luftwaffe und der NATO-Partner wurden zudem auf eine sehr große Zahl von Flugplätzen verteilt. Das hat damit zu tun, dass man insbesondere die Belastung, die zweifelsohne schon allein durch den Lärm hervorgerufen wird, dadurch gering halten möchte, dass man sie auf möglichst viele Flugplätze in unserem Land verteilt und nicht einzelne besonders in Anspruch nimmt.

Ich stehe nicht an, mich bei dieser Gelegenheit bei der Bevölkerung dafür zu bedanken, dass grundsätzlich Akzeptanz herrscht, dass militärischer und ziviler Flugverkehr in unserem Land notwendig ist und auch zukünftig durchgeführt werden muss.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Herr Heilmann, Sie haben eine weitere Nachfrage.

Lutz Heilmann (DIE LINKE):

Ja. – Herr Staatssekretär, Sie sind im Verteidigungsministerium tätig. Ich bin dagegen im Verkehrsausschuss dieses Hohen Hauses tätig und kümmere mich dort für die Fraktion Die Linke insbesondere um den Fluglärm. Sie haben wahrscheinlich keine Kenntnis darüber – vielleicht sollten Sie sich das einmal anlesen –, welche Auswirkungen insbesondere Fluglärm auf Menschen hat. Es handelt sich – ich hatte es Ihnen vorgelesen – um Lärmbelastungen von bis zu 117 dB(A). Vielleicht hätte ich einmal ein Gerät mitbringen sollen, um Ihnen zu verdeutlichen, wie laut 117 dB(A) sind.

Vor diesem Hintergrund und angesichts der Tatsache, dass man diese Anflugübungen auch über militärischen Flughäfen durchführen kann, die nicht über so dicht besiedeltem Gebiet und damit in dieser Beziehung günstiger liegen, noch einmal meine Frage: Ist es Ihnen egal, dass den Menschen in Lübeck über die Beeinträchtigung durch den Linienverkehr, die die Bewohner dort haben und die sowohl vom Gesichtspunkt des Lärms als auch dem der Gefährdung, die durch die ungünstige

Situation am Flughafen Lübeck herrscht, hervorgerufen wird, weitere Beeinträchtigungen zugemutet werden? Diese Frage können Sie mit Ja oder mit Nein beantworten.

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

Diese Frage werde ich nicht beantworten; denn sie zeugt nicht von einem Interesse an einer sachorientierten Diskussion, sondern zeugt von dem Versuch, ziemlich einfache Polemik loszuwerden.

Lieber Herr Kollege, Flugzeuge machen natürlich Lärm. Das weiß ich, auch ohne Berichterstatter im Verkehrsausschuss zu sein, und das weiß jeder. Sie knüpfen daran die Frage, inwieweit man die Belastungen für die Bevölkerung gering halten kann. Natürlich müssen wir alle daran arbeiten. Ich kann Ihnen auch aufgrund meines Wissens als Abgeordneter sagen, dass Ihre Vorstellung, dass um militärische Flugplätze herum niemand wohnt, genauso wenig zutrifft wie die Behauptung, es hätte sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten nicht Erhebliches in der Lärmreduzierung getan. Wenn ich richtig informiert bin, hat dieses Haus gesetzliche Grundlagen dafür geschaffen, und zwar erst vor kurzem; ich glaube, wir haben in dieser Legislaturperiode ein entsprechendes Gesetz verabschiedet.

(Michael Hartmann [Wackernheim] [SPD]: 2007!)

Ich stelle anheim, Herr Kollege, dass Sie über diese Fragen noch einmal im zuständigen Verkehrsausschuss beraten. Ich kann Ihnen jedenfalls bei solchen polemischen und pauschalen Angriffen leider nicht mit Antworten dienen, die auf der gleichen Ebene sind. Das versage ich mir.

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Die Kollegin Pau mit einer Nachfrage.

Petra Pau (DIE LINKE):

Herr Staatssekretär, ganz sachlich: Richtig ist, dass auch militärisch genutzte Flughäfen und Gelände natürlich nicht bevölkerungslos sind. Wir denken nur an die noch nicht abgeschlossene Auseinandersetzung um die Nutzung des sogenannten Bombodroms in der Kyritz-Ruppiner Heide, wo sich die Bürgerinnen und Bürger gegen eine militärische Nutzung eines zweifellos bis zu einem bestimmten Zeitpunkt militärisch genutzten Areals wehren. Aber ich möchte in dieser Debatte noch etwas lernen, und deswegen wüsste ich gern, ob es in Bezug auf militärische Anflüge und Flugübungen, auch auf zivilen Flughäfen, besondere Festlegungen zum Lärmpegel gibt; denn ohne Zweifel rufen diese schweren Maschinen, über die wir hier reden, in den sehr geringen Flughöhen natürlich eine besondere Lärmbelastung hervor. Gibt es hier festgelegte Grenzwerte, insbesondere für den Anflug auf zivile Flughäfen, oder nicht?

Christian Schmidt, Parl. Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung:

Frau Kollegin, ich bedanke mich für die sachliche Frage. Allerdings muss ich bei der genauen Darlegung der Lärmschutzbestimmungen passen. Ich kann Ihnen nur sagen, dass wir in diesen Fällen der Nutzung von zivilen Flugplätzen den zivilen Lärmschutzvorschriften unterliegen. Das heißt, militärische Flugzeuge, die einen größeren Lärm verursachen – außer im Fall von Notlandungen oder unmittelbar notwendigen Landungen, von denen wir hier nicht reden –, müssen sich diesen Vorschriften unterwerfen.

Ergänzend, schon um die Dimension der Ausgangsfragestellung etwas zu relativieren, weise ich darauf hin, dass wir die dafür vorgesehenen zivilen Flugplätze in einem Umfang von insgesamt circa fünf bis zehn Tagen pro Jahr nutzen. Die meisten Übungsanflüge und -landungen finden regelmäßig auf den militärischen Flugplätzen – Geilenkirchen, Köln, Laage, Nordholz, Nörvenich, Büchel, Spangdahlem, Ramstein und Manching – statt; das ist – wenn auch von mir jetzt zahlenmäßig nicht ganz genau bezifferbar – der weitaus größere Teil von Übungsanflügen und -landungen.