

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Dr. Tobias Lindner,  
Doris Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/7217 –**

### **Zukünftige militärische Flugübungszone über dem Saarland und der Westpfalz**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Über dem Saarland und der Westpfalz wird seit Jahren ein großer Teil des militärischen Übungsflugbetriebs in Deutschland konzentriert, wie aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/5521 hervorgeht. Das hohe Flugaufkommen und die damit verbundene dauerhafte Lärmbelastung führen bei der betroffenen Bevölkerung nicht nur zu Einbußen in der Lebensqualität, sondern auch zu vielfältigen gesundheitlichen Belastungen. Auch die Entwicklung des Tourismus in der Region sowie die Wertentwicklung von Immobilien werden negativ beeinflusst.

Auch auf Initiativen der saarländischen Landesregierung zur Reduzierung der Lärmbelastung hat die Bundesregierung ausweichend reagiert und erkennen lassen, dass eine Verlagerung oder Reduzierung des Flugbetriebs nicht geplant ist, wie aus der Antwort auf eine Schriftliche Frage vom August 2015 hervorgeht.

Inzwischen sind neue Entwicklungen bezüglich des militärischen Übungsflugbetriebs über dem Saarland und der Westpfalz bekannt geworden: Ab März 2016 soll der Temporary Reserved Airspace (TRA Lauter) in einem neuen deutsch-französischen Übungsraum EUC 22 aufgehen, der ab 2018 auch gemeinsam verwaltet werden soll, so dass den Streitkräften beider Länder der gesamte Übungsraum „bedarfsgerecht“ zu Verfügung steht. Außerdem haben die US-Streitkräfte ein Konsolidierungsprogramm für ihre europäischen Stützpunkte beschlossen, das unter anderem die Schließung des Standortes Royal Air Force Mildenhall in England und die Verlegung der fliegenden Verbände nach Deutschland vorsieht (vgl. [www.defense.gov/News/News-Releases/News-Release-View/Article/605338](http://www.defense.gov/News/News-Releases/News-Release-View/Article/605338)). In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie sich die Fluglärmsituation in der betroffenen Region weiterentwickeln wird.

1. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die zukünftigen Stationierungskonzepte für die US-Standorte Spangdahlem und Ramstein?

Im Rahmen der am 8. Januar 2015 bekanntgegebenen European Infrastructure Consolidation Study beabsichtigen die US-Streitkräfte, den US-Militärstützpunkt Mildenhall in Großbritannien aufzugeben. Die dort stationierten Einheiten und

Flugzeuge sollen bis etwa zum Jahr 2020 nach Ramstein und Spangdahlem verlegt werden.

Der Bundesregierung ist bekannt, dass mittelfristig 35 Betankungs- und Transportflugzeuge sowie ca. 2 000 Soldaten von Mildenhall nach Ramstein (im Jahr 2019) und Spangdahlem (im Jahr 2021) verlegt werden sollen. Im Zusammenhang hiermit wird eine „Air Control Squadron“ mit ca. 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus Spangdahlem nach Italien verlegt.

Nach US-amerikanischen Angaben sind diese geplanten Veränderungen das Ergebnis einer umfassenden Überprüfung zur Stationierung in Europa durch das US-Verteidigungsministerium mit dem Ziel einer Konsolidierung und Kosteneinsparung (European Infrastructure Consolidation).

Zudem haben in Weilerbach bei Ramstein die Bauarbeiten für das neue Militärkrankenhaus begonnen, welches das Landstuhl Regional Medical Center ersetzen soll.

2. Ist die Bundesregierung in die Entwicklung des amerikanischen Stationierungskonzepts für US-Basen in Deutschland eingebunden, und welchen Einfluss hat sie darauf?

Die Bundesregierung steht mit den USA in einem permanenten Austausch bezüglich der Stationierung von US-Truppen in Deutschland.

Die historisch etablierte US-Truppenpräsenz liegt im politischen Interesse Deutschlands. Sie ist sowohl zentraler Bestandteil der deutsch-amerikanischen Beziehungen als auch Ausdruck der NATO-Bündnissolidarität. Überdies erfahren die US-Einrichtungen große Akzeptanz und wirtschaftliche Relevanz in den jeweiligen Bundesländern und Gemeinden.

Der rechtliche Rahmen für die US-Truppenpräsenz ergibt sich hinsichtlich des Rechts zum Aufenthalt ausländischer Truppen aus dem Vertrag über den Aufenthalt ausländischer Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Oktober 1954 (Aufenthaltsvertrag; BGBl. 1955 II S. 253), hinsichtlich ihrer Rechtsstellung aus dem Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrags über die Rechtsstellung ihrer Truppen vom 19. Juni 1951 (NATO-Truppenstatut; BGBl. 1961 II S. 1190) sowie dem Zusatzabkommen zum Abkommen zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrags über die Rechtsstellung ihrer Truppen hinsichtlich der in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Truppen vom 3. August 1959 (Zusatzabkommen; BGBl. 1961 II S. 1183, 1218; BGBl. 1994 II S. 2594).

3. Welche Auswirkungen auf die Fluglärmsituation in den Regionen Saarland und Westpfalz erwartet die Bundesregierung, besonders im Hinblick auf die Stationierung von (tieffliegenden) Maschinen für Spezialoperationen?

Hinsichtlich der Flugdurchführung, der Flughöhen und der Fluggeschwindigkeiten gelten für alle militärischen Luftfahrzeuge die Bestimmungen des militärischen Luftfahrthandbuchs Deutschland in Abhängigkeit von der bauartbedingten Klassifizierung des jeweiligen Luftfahrzeugmusters. Diese gelten ebenfalls für die Durchführung von Übungsflügen von Luftfahrzeugen für Spezialoperationen. Damit sind auch diese Luftfahrzeuge dem Prinzip der freien Streckenwahl und der verpflichtenden Nutzung festgelegter Übungslufträume und Flugbeschränkungsgebiete für bestimmte Übungsinhalte unterworfen. Dadurch werden zum einen eine gleichmäßige Verteilung des Flugbetriebes über das Bundesgebiet und zum anderen die Verlagerung besonders lärmintensiver Übungen an militärische

Übungsplätze erreicht. Die Anzahl der zu erwartenden Flüge und damit deren Auswirkungen ist abhängig von der Anzahl der Luftfahrzeuge und dem notwendigen Übungsbedarf der Besatzungen. Hierzu liegen zurzeit noch keine belastbaren Informationen vor.

4. Wie viele Ausnahmeanträge zur Durchführung von militärischem Übungsflugbetrieb während der freiwilligen Ruhezeiten (Wochenenden, Feiertage) wurden beantragt, und wie viele wurden genehmigt (bitte unter Angabe der betroffenen Übungszonen und der beantragenden Nutzerstaaten)?

Im Jahr 2015 wurden beim Luftfahrtamt der Bundeswehr insgesamt 101 Anträge auf Genehmigung zur Durchführung von militärischem Übungsflugbetrieb während der freiwilligen Ruhezeiten beantragt. Von diesen Anträgen wurden 46 ohne Einschränkungen und 47 Anträge mit zeitlichen Einschränkungen genehmigt. Acht Anträge wurden abgelehnt. Die Anträge wurden durch US Army Europe gestellt. Die Anträge betrafen ausschließlich Flüge mit Hubschraubern von und zu den Standorten Wiesbaden-Erbenheim, Illesheim, Ansbach-Katterbach, Hohenfels und Grafenwöhr.

Grundsätzlich bezogen sich die Anträge auf Verlegungen von bzw. zu Übungen und Einsätzen im In- und Ausland, Personentransportflüge sowie Flüge zur Aufrechterhaltung der technischen Einsatzbereitschaft.

5. In wie vielen Fällen wurden Entschädigungen nach den §§ 8 und 9 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) für die Umgebung der Flugplätze Spangdahlem und Ramstein beantragt und genehmigt (bitte nach Standorten getrennt angeben)?

Bisher liegen noch keine diesbezüglichen Anträge vor. Dementsprechend wurden noch keine Zahlungen nach den novellierten §§ 8 und 9 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) geleistet.

6. In welcher Höhe wurden Entschädigungszahlungen nach §§ 8 und 9 FluLärmG für die Umgebung der Flugplätze Spangdahlem und Ramstein jeweils für bauliche Schallschutzmaßnahmen, Wertminderung von Grundstücken und Beeinträchtigungen des Außenbereichs ausgezahlt?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

7. Werden zivile Flugrouten, insbesondere vom und zum Flughafen Saarbrücken während der Aktivierungszeiten der TRA Lauter in den Luftraum unter der TRA verlegt?

Nein, dies ist nicht der Fall.

8. Welche internationalen Verträge und Vereinbarungen bilden die Grundlage für die Schaffung des grenzüberschreitenden deutsch-französischen Übungsraums EUC 22?

Die Grundlage für die Schaffung des Übungsraums EUC 22 bildeten folgende Verträge und Vereinbarungen:

- Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Abkommen);
- Vertrag über die Errichtung des funktionalen Luftraumblocks „Europe Central“ zwischen der Bundesrepublik Deutschland, dem Königreich Belgien,

der Französischen Republik, dem Großherzogtum Luxemburg, dem Königreich der Niederlande und der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 2. Dezember 2010;

- Abkommen vom 19. Juni 1951 zwischen den Parteien des Nordatlantikvertrags über die Rechtsstellung ihrer Truppen (NATO-Truppenstatut);
- Verordnungen des Europäischen Parlaments und des Rates der Europäischen Union zum Einheitlichen Europäischen Luftraum, insbesondere die Verordnung der Kommission (EG) Nr. 2150/2005 vom 23. Dezember 2005, die gemeinsame Regeln für die flexible Nutzung des Luftraums festlegt;
- darüber hinaus war der Abschluss einer entsprechenden Regierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik vorgesehen (vgl. zusammenhängende Beantwortung der Fragen 9 bis 26).

9. Welche nationalen bzw. europäischen Regelungen liegen der Ausweisung des Übungsraums EUC 22 im Hinblick auf Lärmemissionen, Luftsicherheitsfragen und Bevölkerungsschutz zugrunde?
10. Welche räumliche Ausdehnung wird der neue Übungsraum EUC 22 haben?
11. Welche Fläche und wie viele dauerhafte Anwohnerinnen und Anwohner wird der deutsche Anteil des Übungsraums EUC 22 haben (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
12. Ist geplant, den Übungsraum EUC 22 in Sektoren zu unterteilen?  
Wenn ja, welche räumliche Ausdehnung sollen die einzelnen Sektoren haben?
13. Welche Aktivierungszeiten sind für den Übungsraum EUC 22 geplant, und welche Ruhetage sind geplant?
14. Welche Mindestflughöhe soll für den Übungsraum EUC 22 gelten?
15. Wie viele Aktivierungstage pro Jahr strebt die Bundesregierung für den Übungsraum EUC 22 an?
16. Wie viele Flugbewegungen pro Jahr strebt die Bundesregierung für den Übungsraum EUC 22 an, und welcher Anteil soll dabei auf den deutschen Teil von EUC 22 entfallen?
17. Geht die Bundesregierung davon aus, dass es durch die aktuelle weltpolitische Lage zu verstärktem Übungsbetrieb in der dann binational mit Frankreich betriebenen Übungszone kommen wird?
18. Erwartet die Bundesregierung eine stärkere Frequentierung des Übungsraums EUC 22 durch befreundete Staaten?
19. Welche Dienststelle wird ab dem Jahr 2018 die gemeinsame deutsch-französische Nutzung des Übungsraums EUC 22 koordinieren?
20. Wo wird diese Dienststelle angesiedelt sein, und wer wird ihre Leitung innehaben?
21. Wie wird ab dem Jahr 2018 der Umgang mit Lärmbeschwerden für den Übungsraum EUC 22 gestaltet werden?

22. Wann wurde mit den Planungen zur Umgestaltung der TRA Lauter zum Übungsraum EUC 22 begonnen?
23. Sind die saarländische Landesregierung bzw. ihre nachgeordneten Behörden in die Planungen zur Umgestaltung der TRA Lauter involviert?  
Wenn ja, wann haben Konsultationen mit der saarländischen Landesregierung stattgefunden?
24. Ist bei der Konzeption des Übungsraums EUC 22 ein Lärmschutzkonzept erstellt worden?  
Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen sind vorgesehen?
25. In welchem Ausmaß wird sich die Frequentierung der zivilen Routen UN853 und UN852 durch die Neustrukturierung verändern?
26. Beabsichtigt die Bundesregierung im Rahmen der Etablierung des neuen Übungsraums EUC 22, Übungsflugbetrieb in andere innerdeutsche Übungsräume zu verlagern?

Die Fragen 9 bis 26 werden im Zusammenhang beantwortet.

Die Verlegung der zivilen Luftstraßen UN852 und UN853 sowie die daraus resultierende Zusammenlegung der militärischen Übungslufträume Temporary Reserved Airspace (TRA) 205/305 (Deutschland) und Temporary Segregated Airspace (TSA) 22 (Frankreich) zu einem gemeinsamen, grenzüberschreitenden Übungsluftraum (European Crossborder Area – EUC 22) bildeten das sogenannte „South-East-Projekt“, das sich seit Herbst 2012 in der Erarbeitung befand. Es war ein fester Bestandteil der Luftraumstrategie des Funktionalen Luftraumblocks in Mitteleuropa (Functional Airspace Block Europe Central – FABEC) im Rahmen der Schaffung eines einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky – SES).

Die Zielsetzung des Projektes war es, mit der Beseitigung von zwei Kreuzungspunkten auf den zivilen Luftstraßen UN852 und UN853 die Sicherheit und den Verkehrsfluss zwischen Diekirch (Luxemburg) und Genf (Schweiz) zu verbessern. Um den zivilen Korridor auszuweiten, hätten die deutschen und französischen militärischen Übungslufträume neu gestaltet werden müssen.

Im Rahmen des Risikomanagements des Projekts der beteiligten Nationen wurde die mangelnde Akzeptanz in Frankreich als größtes Risiko identifiziert. Nach einer Simulation des Projekts im September 2015 kam es zu einem fünftägigen Streik bei der Kontrollzentrale der „Direction des Services de la Navigation Aérienne“ (DSNA) in Reims. Danach wurde vom 30. November 2015 bis zum 11. Dezember 2015 eine Task Force aus Management- und Gewerkschaftsvertretern eingesetzt, um die Gründe für die Ablehnung des Projekts durch die Arbeitnehmervertreter zu identifizieren.

Demnach wurden rechtliche, institutionelle sowie operationelle Gründe für die Ablehnung geltend gemacht. Aufgrund der ablehnenden Haltung seitens der Arbeitnehmervertreter konnte die DSNA keine Empfehlung zur Umsetzung des „South-East-Projekts“ aussprechen. Dies führte zu der Entscheidung durch das FABEC Strategy Board, das Projekt zum jetzigen Zeitpunkt auszusetzen.

Damit kann die Verlegung der zivilen Luftstraßen UN852 und UN853 sowie die davon abhängige Schaffung der EUC 22 über Rheinland-Pfalz, dem Saarland, Baden-Württemberg und dem französischen Hoheitsgebiet mit den geplanten Anpassungen des militärischen Übungsluftraums 205/305 auf absehbare Zeit nicht umgesetzt werden.

27. Verfolgt die Bundesregierung derzeit auch Pläne zur Umgestaltung anderer Flugübungszone in Deutschland (bitte gegebenenfalls mit Angabe der geplanten Veränderungen und des Zeitrahmens)?

Derartige Planungen sind nicht bekannt.

28. Wie erklärt sich die Bundesregierung die ungleichgewichtige Verteilung des Übungsflugbetriebs auf die vorhandenen Übungszone?

Auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/5521 wird verwiesen.

29. Wie viele Übungsflüge fanden im Jahr 2014 im Übungsraum Polygone statt?

Im Jahr 2014 wurden 413 Übungsflüge im Übungsgebiet Polygone durchgeführt.

30. Welche Fläche umfasst die Variable Profile Area Northeast, und wie viele dauerhafte Anwohnerinnen und Anwohner hat sie?

Die Variable Profile Area Northeast (ED-R 401) umfasst eine Fläche von ca. 6 500 NM<sup>2</sup> (ca. 22 288 Km<sup>2</sup>). Die Anzahl der in diesem Gebiet dauerhaft lebenden Anwohnerinnen und Anwohner wird mit ca. 756 300 (mit Stand 31. Dezember 2013, letzte Erhebung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH) angegeben.

31. Welche Fläche hat die Cross Border Area (CBA) SEA 1?

Die Cross Border Area (CBA) SEA 1 umfasst eine Fläche von ca. 7 522 NM<sup>2</sup> (entspricht ca. 25 795 km<sup>2</sup>).

32. Wie viele Übungsflüge mit welcher durchschnittlichen Verweildauer fanden seit dem Jahr 2012 jährlich jeweils in der Variable Profile Area Northeast und der Cross Border Area (CBA) SEA 1 statt?

Die statistische Erfassung der Nutzungsrate erfolgt aufgeschlüsselt auf die separat nutzbaren zehn Einzelsektoren der Variable Profile Area Northeast (ED-R 401) zur Feststellung der Auslastung der verschiedenen Übungslufträume im Rahmen der zivil-militärischen Zusammenarbeit mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

Es ist zu berücksichtigen, dass eine Buchung in der Regel immer mehrere Sektoren umfasst. Eine Summenbildung der einzelnen Sektoren würde hier zu einem falschen Ergebnis führen.

Die CBA SEA 1 ist ein für Großübungen zusammengezogenes Gefahrengebiet über dem holländischen (EH-D) und dem deutschen Fluginformationsgebiet (bestehend aus ED-D 44, 46 und 100) über der Nordsee. Aufgrund der internationalen Vorschriften ist dies kein vergleichbarer, reservierter Übungsluftraum wie eine ED-R, sondern nur ein Gefahrengebiet.

Der Durchflug durch dieses Gebiet ist nicht beschränkt oder erlaubnispflichtig. Gleichwohl gilt für Flugzeugführer die dringende Empfehlung, dieses Gefahrengebiet zu meiden oder den Durchflug zuvor mit der Flugsicherung zu koordinieren. Aufgrund dieser „offenen“ Durchflugmöglichkeit von unkontrolliertem zivilen Luftverkehr sind viele militärische Übungsmissionen in der CBA SEA 1 nicht wie in einer ED-R oder einer TRA durchführbar.

Darüber hinaus werden die Gefahrengebiete über der Nordsee im deutschen Fluginformationsgebiet (die ED-D 44, 46 und 100) regelmäßig auch einzeln für Übungsflüge genutzt. Für diese Einzelnutzung wird der Bereich jedoch nicht als zusammengezogenes Gefahrengebiet veröffentlicht. Diese Nutzung geht deutlich über die Nutzung dieses Gebietes als CBA SEA 1 hinaus und ist nicht Bestandteil der Angaben in der nachfolgenden Tabelle.

Somit ist ein direkter Vergleich mit der ED-R 401 oder mit anderen TRAs in Deutschland nicht angebracht und würde ein falsches Bild widerspiegeln.

Die Daten der ED-R 401 wurden erst ab dem Jahr 2013 einzeln erfasst, so dass hier nur eine einzelne Angabe eingefügt wurde. Die Angaben sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

	<b>2012</b> Anzahl/ Minuten	<b>2013</b> Anzahl/ Minuten	<b>2014</b> Anzahl/ Minuten	<b>2015</b> Anzahl/ Minuten
<b>ED-R 401 1A</b>	469/53	453/56	444/57	454/54
<b>ED-R 401 1B</b>	-	514/54	490/56	519/53
<b>ED-R 401 1C</b>	-	510/56	494/58	532/53
<b>ED-R 401 1D</b>	-	472/56	466/58	467/54
<b>ED-R 401 1E</b>	-	380/58	371/61	343/59
<b>ED-R 401 2A</b>	-	216/50	228/55	151/61
<b>ED-R 401 2B</b>	-	345/49	345/50	294/50
<b>ED-R 401 2C</b>	-	351/46	353/51	303/50
<b>ED-R 401 2D</b>	-	293/48	297/55	243/52
<b>ED-R 401 2E</b>	-	189/50	196/61	147/57
<b>CBA SEA 1</b>	3/100	16/124	50/127	17/125

Anmerkung:

Die Daten der CBA SEA 1 werden nur bei einer Zusammenziehung des Übungsgebietes der EH-D und ED-D im Fall von Großübungen erfasst. Hierdurch ergibt sich die geringe Anzahl der Buchungen.

33. An wie vielen Tagen im Jahr wurden die Variable Profile Area Northeast und die Cross Border Area (CBA) SEA 1 jeweils seit 2012 aktiviert (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

In nachfolgender Tabelle werden die Aktivierungstage der ED-R 401 und der CBA SEA 1 in den Jahren 2012 bis 2015 zusammengefasst.

	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>ED-R 401</b>	230	218	195	218
<b>CBA SEA 1</b>	4	22	38	12

Auch hier muss berücksichtigt werden, dass die CBA SEA 1 nicht wie eine ED-R oder TRA aktiviert wird, da sie kein Beschränkungs-, sondern nur ein Gefahrengebiet ist.

Die hier aufgeführten Aktivierungstage der CBA SEA 1 sind somit nur solche Tage, in denen das Gebiet gesondert als Gebiet mit sehr hoher militärischer Nutzung veröffentlicht wurde. Ein direkter Vergleich mit der ED- R 401 oder einer TRA ist somit auch hier nicht angebracht und würde die tatsächlichen Nutzungsraten der CBA SEA 1, die auch außerhalb dieser „Aktivierungstage“ genutzt wird, nicht korrekt wiedergeben.