

Der Bundesminister für Verteidigung
IX B 1 (b) - 910-11 - 1514/56

Bonn, den 12. Juli 1956

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: Überfliegen der Großstädte durch Düsenflugzeuge

**Bezug: Kleine Anfrage 269 der Fraktion der FDP
- Drucksache 2572 -**

Im Namen der Bundesregierung beantworte ich die Kleine Anfrage 269 der Fraktion der FDP wie folgt:

Zu 1.

Die Stationierungstreitkräfte haben gemäß Artikel 17 und 19 des Truppenvertrages das Recht, das Bundesgebiet zu überfliegen und Luftübungen abzuhalten. Dabei haben sie die bestehenden deutschen Gesetze und Verordnungen - hier Luftverkehrsordnung und Flugsicherheitsbestimmungen - einzuhalten, d. h. Städte und dicht besiedelte Wohngebiete dürfen nur in einer Sicherheitshöhe von 300 m über dem höchsten Hindernis überflogen werden.

Die Bundesregierung wird auch künftig, wie bisher, bei den zuständigen Stellen der Stationierungsmächte Vorstellungen erheben, wenn ein Verstoß gegen die bestehenden Vorschriften zur Sicherung des Flugverkehrs festgestellt wird.

Die Piloten der Stationierungstreitkräfte setzen sich schwerster Bestrafung aus, wenn sie sich nicht an die Luftverkehrsregeln und die Anordnungen ihrer Dienststellen halten.

Im übrigen hat die Bundesregierung den gemäß Artikel 17 des Truppenvertrages gebildeten ständigen Ausschuß, der am 17. Juni 1956 erstmalig zusammengetreten ist, aufgefordert zu prüfen, durch welche Maßnahmen eine Gefährdung und Lärmbelästigung der Bevölkerung durch Düsenflugzeuge vermieden werden kann.

Der ständige Ausschuß hat beschlossen, die Fragen des Überfliegens von Großstädten, Kurorten und ähnlichen Gebieten vordringlich zu behandeln.

Zu 2.

Der allgemeine Grundsatz der Luftausbildung, daß Flugübungen nicht über Großstädten und dichtbesiedelten Wohngebieten durchgeführt werden, gilt nicht nur für die Heimatländer der Stationierungstreitkräfte. Diese haben über die allgemeinen Luftverkehrsbestimmungen hinaus noch Richtlinien für die Ausbildung erlassen, die Übungs- und Ausbildungsflüge, Luftkämpfe, Sturzflug usw. über Stadtgebieten untersagen und eine den örtlichen Verhältnissen angepaßte Flughöhe vorschreiben, die im Notfalle eine Landung außerhalb des Stadtbereichs ermöglicht.

Zu 3.

Die Bundesregierung hat nach dem Flugzeugunfall über Beuel im Jahre 1955 mit den britischen Luftwaffendienststellen Verhandlungen gepflogen mit dem Ziel, die weitere Gefährdung des Bonner Raums zu unterbinden.

Die einzige Möglichkeit bestand nach Auffassung britischer Stellen darin, die An- und Abflugschneisen des Flugplatzes Wahn derart zu verlegen, daß das Weichbild der Stadt Bonn nicht berührt würde. Die Bildung eines Sperrgebietes über Bonn wurde von den beteiligten Stellen für nicht zweckmäßig gehalten, da aus Gründen der Gleichbehandlung auch andere Großstädte die gleichen Rechte beanspruchen könnten. Dies ist auch in den anderen europäischen Ländern aus den gleichen Gründen nicht üblich.

Noch am gleichen Tage des Unfalls vom 28. Juni 1956 haben Beauftragte des Herrn Bundesministers für Verkehr die Unfallstelle aufgesucht und Ermittlungen angestellt. Da es sich um ein britisches Militärflugzeug handelte, waren nicht deutsche sondern britische Dienststellen zur Untersuchung der Ursachen zuständig. Eine Anfrage bei der britischen Botschaft ergab folgenden Unfallverlauf:

Eine zweisitzige „METEOR“ einer in Wahn stationierten britischen Einheit führte einen Übungsflug in sehr großer Höhe durch. Alle vorgeschriebenen Flugsicherungsmaßnahmen wurden dabei befolgt. Das Flugzeug befand sich nicht über dem Stadtgebiet von Bonn.

Bei hoher Geschwindigkeit löste sich aus nichtgeklärten Gründen das Kabinendach. Der Flugzeugführer versuchte sofort, auf kürzestem Wege seinen Heimathafen Wahn zu erreichen. Durch die entstandenen Beschädigungen verlor er die Kontrolle über das Flugzeug. Die „METEOR“ trudelte; beide Piloten retteten sich durch Fallschirmabsprung und die Maschine zerplatzte in der Luft.

Über Bonn war eine geschlossene Wolkendecke. Der Flugzeugführer konnte im Augenblick des Absprungs nicht feststellen, wo er sich befand. Er handelte in einer Notlage.

Die Bestimmungen für den zivilen und militärischen Luftverkehr können sich nur den Erkenntnissen der technischen Möglichkeiten anpassen, jedoch nicht die Unfallmöglichkeiten ganz ausschließen.

Maschinen, die in großer Flughöhe und mit großer Geschwindigkeit fliegen, können selbst dann dichtbesiedelte Wohngebiete gefährden, wenn sie die Wohngebiete selbst nicht berühren.

Die Bundesregierung wird sich weiter im Verhandlungswege bemühen, die Gefahren herabzusetzen, die durch Überfliegen von Wohngebieten entstehen. Bei der dichten Besiedlung des Bundesgebietes wäre aber ein ziviler und militärischer Flugverkehr nicht mehr möglich, wenn das Überfliegen von Wohngebieten - auch unter Beachtung der vorgeschriebenen Sicherheitsbestimmungen - gänzlich unterbunden würde.

In Vertretung

Dr. Rust