

## A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Haller und Alexander Schweitzer (SPD)  
– Drucksache 17/4685 –

### Kerosin-Schnellablass aus Frachtflugzeug

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 17/4685** – vom 27. November 2017 hat folgenden Wortlaut:

Bereits am 4. November 2017 kam es zu einem weiteren Fall von Kerosin-Schnellablass über Rheinland-Pfalz. Die Deutsche Flugsicherung meldet damit für das laufende Jahr insgesamt acht solcher Fälle. Eine Frachtmaschine auf dem Weg von Luxemburg nach Kuala Lumpur musste aufgrund eines technischen Problems nach dem Start wieder landen und ließ nach Angaben des Piloten 50 Tonnen Kerosin ab.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche Informationen hat die Landesregierung über die Fälle von Kerosin-Schnellablass über Rheinland-Pfalz im laufenden Jahr 2017?
2. Wie bewertet die Landesregierung die Aussage des Umweltbundesamtes während der Anhörung im Verkehrsausschuss, dass die auf Bestreben von Rheinland-Pfalz auf der Umweltministerkonferenz beschlossene Studie keine eigenen Messungen durchführen wird?
3. Welche Erkenntnisse erhofft sich die Landesregierung von der auf der Umweltministerkonferenz beschlossenen Studie?
4. Was hat die Landesregierung unternommen, um auf mehr Transparenz hinsichtlich des Kerosin-Schnellablasses hinzuwirken?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 18. Dezember 2017 wie folgt beantwortet:

Der Treibstoffschnellablass ist ein Notverfahren für zivile als auch militärische Luftfahrzeuge, mit dem aus Gründen der Flugsicherheit eine sichere Kontrolle und Landung des Luftfahrzeugs unter Berücksichtigung des zulässigen Landegewichts herbeigeführt werden soll. Es handelt sich dabei beispielsweise um Situationen, welche eine schnellstmögliche Landung erfordern, obwohl das Luftfahrzeug noch große Mengen an Treibstoff – wie etwa kurz nach dem Start – mit sich führt. Der Fluglotse der Flugsicherung weist dem Luftfahrzeugführer hierbei ein Gebiet zum Ablassen des Treibstoffs zu, bevor dieser seine unplanmäßige Landung durchführen kann.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1:

Die Landesregierung hat von den Kerosin-Schnellablässen durch Luftfahrzeuge über Rheinland-Pfalz im laufenden Jahr 2017 von der Presse erfahren. Das betrifft den Treibstoffablass am 15. Mai 2017 mit 54 Tonnen durch einen Jet der kanadischen Luftverkehrsunternehmung über der Region Pfalz, beispielsweise in der Umgebung von Kaiserslautern, als auch am 8. September 2017 mit 75 Tonnen durch eine Boeing 747 über dem Großraum Pfalz sowie am 17. Oktober 2017 mit 40 Tonnen durch einen Airbus 380 über der Westpfalz und zuletzt am 4. November 2017 mit 50 Tonnen durch eine luxemburgische Frachtmaschine über der Pfalz und dem Hunsrück.

Darüber hinausgehende Informationen liegen der Landesregierung nicht vor.

Zu Frage 2:

Zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger erfüllen die Ländermessnetze und -einrichtungen ihren auf EU-Recht und nationales Recht gestützten Überwachungsauftrag. Für seltene Ereignisse, wie aufgrund von Notsituationen erfolgende Treibstoffschnellablässe, existieren keine Grenzwerte, Messverfahren und Messverpflichtungen. Im Bereich der Bewertung flugverkehrsbedingter Emissionen und Immissionen hat das Umweltbundesamt als wissenschaftliche Fachbehörde des Bundes die größte Expertise. Insofern bedauert die Landesregierung die Position des Umweltbundesamtes, vorerst keine auf Feld- oder Labormessungen beruhenden Ergebnisse und Informationen zu berücksichtigen und hält ihr Angebot aufrecht, soweit vorhanden, eigene Messergebnisse im Rahmen der Erstellung der Studie beizusteuern.

Zu Frage 3:

Die Landesregierung erhofft sich durch eine auf dem neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisstand beruhende grundsätzliche Neubewertung von Fuel-Dumping-Ereignissen potenzielle Belastungssituationen sowie schädliche Umwelteinwirkungen besser einschätzen zu können.

Dabei sollte die Studie die Aspekte der Kraftstoffverteilung, den Abbauprozess, das Sedimentationsverhalten und die daraus resultierenden Effekte möglicherweise auftretender unterschwelliger Belastungen auf die Umweltpfade Wasser, Luft und Boden behandeln.

Zu Frage 4:

Zuletzt im November dieses Jahres hat die Landesregierung sich gegenüber der Bundesregierung im Rahmen des Bund-Länder-Fachausschusses Luftfahrt für ein transparentes Informationsmanagement im Hinblick auf Treibstoffablässe durch zivile und militärische Luftfahrzeuge eingesetzt.

Bezug genommen worden ist dabei insbesondere auf europarechtliche Vorgaben, wonach sicherheitsrelevante Informationen aus der Zivilluftfahrt neben der Meldung und Erfassung ausgetauscht, verbreitet und analysiert sowie auf Grundlage der erfassten Informationen geeignete Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden sollten.

Dr. Volker Wissing  
Staatsminister