

## Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Haller, Daniel Schäffner und Alexander Schweitzer (SPD)  
– Drucksache 17/1366 –

### Ablassen von Kerosin über der Pfalz

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/1366 – vom 19. Oktober 2016 hat folgenden Wortlaut:

Wie eine Kleine Anfrage der Bündnis 90/Die Grünen an die Bundesregierung ergab, wurden in Deutschland zwischen 2010 und 2016 in 121 Fällen aus zivilen Flugzeugen sowie in 18 Fällen aus militärischen Flugzeugen Kraftstoff abgelassen, um eine sichere Landung zu ermöglichen. Zehn Vorfälle mit militärischen Luftfahrzeugen ereigneten sich über Rheinland-Pfalz und insbesondere über der Pfalz. Das entspricht 60 Prozent (130 von 220 Tonnen) des aus militärischen Flugzeugen in Deutschland abgelassenen Treibstoffs. Die Pfalz ist mit 82 Tonnen dabei besonders stark betroffen. Der rheinland-pfälzische Anteil des aus zivilen Flugzeugen abgelassenen Treibstoffs beträgt etwa 20 Prozent, wovon ebenfalls die Pfalz überproportional betroffen ist.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Inwiefern wird die Landesregierung von der Flugsicherung über das Ablassen von Treibstoff aus zivilen und militärischen Flugzeugen unterrichtet?
2. Welche eigenen Erkenntnisse hat die Landesregierung zu dem Ablassen von Treibstoff über Rheinland-Pfalz?
3. Welche Möglichkeiten hat die Landesregierung, mehr über die Gründe für das Ablassen von Kraftstoff in den einzelnen Fällen zu erfahren?
4. Wie bewertet die Landesregierung mögliche gesundheitliche Auswirkungen auf die Bevölkerung in besonders betroffenen Regionen?
5. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, die überproportionale Belastung der Pfalz zu mindern?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 10. November 2016 wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1 und 2:

Eine Verpflichtung der zuständigen Behörden, die Landesregierung über das Ablassen von Treibstoff durch zivile und militärische Luftfahrzeuge zu unterrichten, besteht nicht. Der Landesregierung liegen über das Ablassen von Treibstoff durch in Notlagen geratene zivile und militärische Luftfahrzeuge über Rheinland-Pfalz über die Angaben der Bundesregierung im Rahmen der Beantwortung einer Kleinen Anfrage hinaus (Bundestagsdrucksache 18/9511) keine eigenen Erkenntnisse vor.

Zu Frage 3:

Die Landesregierung hat die Bundesregierung um eine Stellungnahme zu den Vorfällen gebeten. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat danach der Landesregierung im Hinblick auf die Betroffenheit des Gebietes „Pfalz“ mitgeteilt, dass die Angabe des betroffenen Gebietes „Pfalz“ als grobe geografische Zuordnung für statistische Zwecke diene. Es sei zu beachten, dass ein Treibstoffschnellablass nicht punktuell stattfinde, sondern Luftfahrzeuge, sofern erforderlich, Treibstoff in einem großflächigen Gebiet ablassen. Aufgrund der weiträumigen Flugbewegungen der Luftfahrzeuge während eines Treibstoffschnellablasses könne sich die Angabe „Gebiet Pfalz“ unter Umständen auf das Gebiet südwestlich von Mainz bis Frankreich, das Saarland und die Eifel beziehen. Für Luftfahrzeuge, die sich in einer Notlage befinden und Treibstoff ablassen müssen, erfülle jedes nahegelegene Gebiet mit einer eher geringen Besiedlung und einer niedrigen Flugverkehrsdichte die Voraussetzungen, als Gebiet für Treibstoffschnellablässe zugewiesen werden zu können. Das Bundesministerium der Verteidigung hat mitgeteilt, dass nur, wenn im Zuge eines flugsicherheitsrelevanten Zwischenfalls oder Flugunfalls Kraftstoff abgelassen werde, in dem durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr erstellten Zwischenfall- bzw. Unfallbericht in der Regel der Grund hierfür erfasst würde. Möglichkeiten, eine überproportionale Belastung der Betroffenheit einer Region zu mindern, gäbe es keine. Der Kraftstoffschnellablass sei wie in der Bundestagsdrucksache 18/9917 dargelegt ein Notverfahren. Entsprechend könnten Ort und Zeit, in denen sich Situationen entwickeln, die einen Kraftstoffschnellablass notwendig machen, weder vorgesehen noch geplant werden. Bezüglich der Belastung für Umwelt und Bevölkerung wurde auf die Antwort zu Frage 4 der Bundestagsdrucksache 18/9917 verwiesen.

b. w.

Zu Frage 4:

Der Kontakt zu Flugbenzin/ Kerosin, in der Regel inhalativ oder dermal, ist gesundheitsschädlich und zu vermeiden. Es ist daher grundsätzlich eine Umweltbelastung durch Flugbenzin, das neben verschiedenen Kohlenwasserstoffen einschließlich Benzol auch Additive enthält, unerwünscht und kann nur im Rahmen einer Risikoabwägung zur Vermeidung eines Flugunfalls eines zivilen oder militärischen Flugzeuges zur Erlaubnis gelangen.

Soweit das Ablassen von Flugbenzin in Höhen zwischen 1 500 und 5 000 m erfolgt, ergeht ein Niederschlag des Treibstoffes durch die Verwirbelung in einer sehr breiten und feinen nebelartigen Verteilung und Verdünnung. Beim langsamen Sedimentieren ist davon auszugehen, dass schon in den oberen Luftschichten durch Sonneneinstrahlung ein photolytischer Abbau der toxikologisch bedenklichen Bestandteile stattfindet. Bodennah ist durchschnittlich lediglich mit geringen Immissionsbeiträgen von abgelassenem Flugbenzin zu erwarten.

Um die gesundheitliche Relevanz für die Bevölkerung in den betroffenen Regionen besser abschätzen zu können, werden wir deshalb über die Fachministerkonferenzen gegenüber der Bundesregierung darauf drängen, die Kenntnislücken zu schließen, vor allem mit Blick auf die besonders betroffenen Gebiete in Rheinland-Pfalz.

Zu Frage 5:

Vor dem Hintergrund, dass es sich um ein Notverfahren handelt, um aus Gründen der Flugsicherheit eine sichere Kontrolle und Landung zu ermöglichen, entscheiden die zuständigen Behörden in alleiniger Zuständigkeit, welche Gebiete für das Ablassen von Treibstoff im Einzelfall alternativ in Betracht kommen.

Dr. Volker Wissing  
Staatsminister