

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Dr. Heinrich Fiechtner fraktionslos**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Auskunft über das Ablassen von Kerosin  
über Baden-Württemberg seit 2010**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Flüge landeten in Baden-Württemberg (bitte in Passagier- und Transportflugzeuge sowie Flughäfen aufteilen)?
2. Wie viele davon mussten Kerosin ablassen (wenn möglich bitte in Liter angeben)?
3. Gibt es Flüge, bei denen dies verhindert werden konnte?
4. In welcher Region in Baden-Württemberg darf man Kerosin ablassen?
5. Welche umweltschädlichen Folgen kann das Ablassen von Kerosin beinhalten?
6. Wie sehen Alternativmöglichkeiten aus?
7. Was gedenkt die Landesregierung zu tun, um das Ablassen von Kerosin verhindern oder minimieren zu können?

10.04.2018

Dr. Fiechtner fraktionslos

### Begründung

Der SWR schrieb am 4. April 2018 den Artikel „Es gibt keine Alternative“. Es wird geschildert, wie Kerosin über Rheinland-Pfalz abgelassen wird. Darüber gibt es hitzige Diskussionen. Diese Kleine Anfrage soll dazu dienen, die Situation in Baden-Württemberg besser auszuleuchten.

### Antwort

Mit Schreiben vom 2. Mai 2018 Nr. 3-882/1895 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Wie viele Flüge landeten in Baden-Württemberg (bitte in Passagier- und Transportflugzeuge sowie Flughäfen aufteilen)?*

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes entwickelte sich die Zahl der Landungen an den drei Verkehrsflughäfen in Baden-Württemberg seit 2010 im gewerblichen Luftverkehr wie folgt:

Jahr/Flughafen	Stuttgart	Karlsruhe/ Baden-Baden	Friedrichshafen
2010	59.915	13.142	7.017
2011	61.903	12.745	6.492
2012	60.736	12.230	5.551
2013	58.650	10.068	4.977
2014	57.275	8.105	4.848
2015	59.267	8.381	4.908
2016	55.564	9.970	3.714
2017	55.493	10.620	3.573

Der Landesregierung liegt keine Statistik vor, die Landungen von Passagier- und Transportflugzeugen getrennt erfasst.

*2. Wie viele davon mussten Kerosin ablassen (wenn möglich bitte in Liter angeben)?*

Beim Treibstoffschnellablass handelt es sich um ein Notverfahren, um in Situationen, die eine schnelle Landung erforderlich machen, eine sichere Kontrolle und Landung des Flugzeugs zu ermöglichen. Die technischen Voraussetzungen dazu haben nur zivile vierstrahlige Langstreckenflugzeuge sowie Militärflugzeuge. Andere Flugzeuge können auch mit vollen Tanks sicher landen.

Nach Antworten der Bundesregierung auf Kleine Anfragen (BT-Drucksachen 18/9917 sowie 19/477) gab es von 2010 bis 2017 folgende Fälle, in denen zivile Flugzeuge Treibstoff u. a. in Baden-Württemberg abgelassen haben:

Lfd. Nr.	Jahr	Betroffenes Gebiet	Bundesland	Treibstoffmenge
1	2010	bei Schwäbisch Hall	Baden-Württemberg	0,5 t
2	2010	Maisach-Stuttgart	Bayern/Baden-Württemberg	unbekannt
3	2011	Heilbronn-Hammelburg	Baden-Württemberg/Bayern	30 t
4	2011	Rechteck Trier-Ludwigshafen-Karlsruhe-Saarbrücken	Rheinland-Pfalz/Baden-Württemberg/Saarland	30 t
5	2011	Rechteck Trier-Ludwigshafen-Karlsruhe-Saarbrücken	Rheinland-Pfalz/Baden-Württemberg/Saarland	45,4 t
6	2013	Hammelburg-Schwäbisch Hall	Bayern/Baden-Württemberg	80 t
7	2013	Dinkelsbühl/Kitzingen/Hammelburg	Bayern/Baden-Württemberg	21 t
8	2015	Kempten-Basel	Bayern/Baden-Württemberg	24 t
9	2015	auf der Strecke nach Wien-Schwechat (Bereich zwischen Bodensee und Salzburg)	Bayern/Baden-Württemberg	66 t
10	2016	auf der Strecke Luzern, Schweiz-Spessart	Bayern/Baden-Württemberg	20 t
11	2016	Bereich Hammelburg/Dinkelsbühl	Bayern/Baden-Württemberg	25 t
12	2017	Region Stuttgart	Baden-Württemberg	0,2 t

Fälle von Treibstoffschnellablässen bei Militärflugzeugen sind nicht bekannt.

*3. Gibt es Flüge, bei denen dies verhindert werden konnte?*

Mit Ausnahme der in der Antwort zu Frage 2 genannten Vorfälle konnten alle anderen Flüge planmäßig, d. h. auch ohne Treibstoffablass, durchgeführt werden.

*4. In welcher Region in Baden-Württemberg darf man Kerosin ablassen?*

Da das Treibstoffschnellablassverfahren in vielen Fällen mit einem Luftnotfall einhergeht, bei dem das Flugzeug schnellstmöglich landen muss, ist eine Festlegung von speziellen Treibstoffablassgebieten nicht möglich. Nach der Betriebsanweisung der Flugsicherung soll bei diesem Verfahren jedoch möglichst ein Gebiet abseits großer Städte und eine Höhe von über 1.800 Meter über Grund gewählt werden.

5. *Welche umweltschädlichen Folgen kann das Ablassen von Kerosin beinhalten?*

Nach Angabe der Bundesregierung verdunstet der weitaus größte Teil des abgelassenen Kerosins in der Luft und es kommt nur zu einer vernachlässigbaren Kontamination des Bodens. Wegen Einzelheiten wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, BT-Drucksache 18/9917, verwiesen.

6. *Wie sehen Alternativmöglichkeiten aus?*

7. *Was gedenkt die Landesregierung zu tun, um das Ablassen von Kerosin verhindern oder minimieren zu können?*

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Landesregierung sind keine Alternativen zum Treibstoffschnellablassverfahren bekannt. Würden vierstrahlige Langstreckenflugzeuge nur so viel Kerosin tanken, damit sie notfalls auch unmittelbar nach dem Start sicher landen könnten, wären Langstreckenflüge mit diesen Flugzeugen nach dem derzeitigen Stand der Technik nicht möglich.

Hermann  
Minister für Verkehr