

Kleine Anfrage

des Abg. Gernot Gruber SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Treibstoffschnellablässe über Baden-Württemberg seit 2016

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wann und wo kam es seit 2016 über Baden-Württemberg zu Treibstoffschnellablässen im Luftverkehr?
2. Welches Flugzeugmuster hat in welcher Höhe aus welchem Grund welche Menge an Treibstoff abgelassen?
3. In welchen Raumschaften sind die abgelassenen Treibstoffmengen – soweit bekannt – niedergegangen, insoweit aufgrund der Flughöhe mit dem Niedergang bis zum Boden zu rechnen war?
4. An wen wurden Entschädigungen in welcher Höhe aufgrund der Umweltverschmutzung durch den Ablass von Treibstoffen entrichtet?
5. Hält die Landesregierung die gegenwärtige Praxis des Treibstoffschnellablasses umweltpolitisch weiterhin für vertretbar?
6. Wie steht die Landesregierung zu einer Offenlegungspflicht der Vorkommnisse von Treibstoffschnellablässen durch die Deutsche Flugsicherung?

07.09.2018

Gruber SPD

Begründung

Laut Bundestagsdrucksache 18/9947 wurden über Baden-Württemberg zwischen 2010 und 2016 in elf Fällen 301 Tonnen Flugbenzin abgelassen. Diese Zahlen verunsichern – trotz der Beschwichtigungsbemühungen seitens der Regierung – weite Teile der Bevölkerung, zumal der Treibstoffablass für sie unsichtbar erfolgt und erst auf dem Wege einer parlamentarischen Anfrage publik wird. Dies ist das Ziel der vorliegenden Kleinen Anfrage zum „Fuel Dumping“, aufbauend auf der Landtagsdrucksache 16/1147, verbunden mit der Klärung ihrer politischen Einschätzung durch die Landesregierung.

Antwort

Mit Schreiben vom 1. Oktober 2018 Nr. 3-882/1903 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wann und wo kam es seit 2016 in Baden-Württemberg zu Treibstoffschnellablässen im Luftverkehr?

Dem Ministerium für Verkehr ist für das Gebiet des Landes im Zeitraum von 2016 bis 2017 nur ein entsprechendes Ereignis (2017) bekannt, bei dem über der Region Stuttgart 0,2 t Treibstoff abgelassen wurden. Für das laufende Jahr liegen dem Ministerium für Verkehr keine Zahlen vor.

2. Welches Flugzeugmuster hat in welcher Höhe aus welchem Grund welche Menge an Treibstoff abgelassen?

Dem Ministerium für Verkehr sind das genaue Luftfahrzeugmuster, die Ablashöhe und der spezifische Grund nicht bekannt.

3. In welchen Raumschaften sind die abgelassenen Treibstoffmengen – soweit bekannt – niedergegangen, insoweit aufgrund der Flughöhe mit dem Niedergang bis zum Boden zu rechnen war?

Für einen Treibstoffschnellablass weist die Flugsicherung der Pilotin/dem Piloten ein bestimmtes Gebiet zu. Dabei handelt es sich um Gebiete, die möglichst abseits großer Städte und in Lufträumen mit geringer Verkehrsdichte liegen. Nach Angaben des Bundes erreichen bei einem Treibstoffschnellablass in der Mindestflughöhe von 1.500 Metern, bei Windstille und einer Bodentemperatur von 15° Celsius rechnerisch ca. 8 Prozent der insgesamt abgelassenen Treibstoffmenge den Erdboden. Für den dem Ministerium für Verkehr bekannten Fall aus dem Jahr 2017 ergibt dies rechnerisch 16 kg (ca. 19 l) Treibstoff. Eine direkte Zuordnung zwischen dem Ort des Ablasses und dem Einwirkungsort ist jedoch im Regelfall nicht möglich.

Nach Untersuchungen des TÜV Rheinlands aus dem Jahr 1997 kommt es bei Treibstoffschnellablässen zu einer vernachlässigbaren Kontamination des Bodens. Aktuellere Untersuchungen sind dem Ministerium für Verkehr nicht bekannt. Gleichwohl hat der Bund eine aktuelle Bewertung von Umfang und Auswirkungen von Treibstoffschnellablässen in Auftrag gegeben. Eine erste Präsentation der Ergebnisse der Studie ist für die 91. Umweltministerkonferenz im November 2018 vorgesehen.

4. An wen wurden Entschädigungen in welcher Höhe aufgrund der Umweltverschmutzung durch den Ablass von Treibstoffen entrichtet?

Entschädigungen im Zusammenhang mit dem Ablass von Treibstoffen sind der Landesregierung nicht bekannt.

5. Hält die Landesregierung die gegenwärtige Praxis des Treibstoffschnellablasses umweltpolitisch weiterhin für vertretbar?

Beim Treibstoffschnellablass handelt es sich um ein Notverfahren sowohl für zivile, als auch für militärische Luftfahrzeuge, um aus Gründen der Flugsicherheit eine sichere Kontrolle und Landung des Luftfahrzeuges zu ermöglichen. Gründe der Flugsicherheit sind z. B. Situationen, die eine schnellstmögliche Landung erforderlich machen, obwohl sich noch große Kraftstoffmengen an Bord befinden, wie beispielsweise unmittelbar nach dem Start. Bei Langstreckenflugzeugen kann ein Treibstoffschnellablass erforderlich sein, da die höchstzulässige Startmasse wegen der großen Menge des benötigten Kraftstoffs über der höchstzulässigen Landemasse liegt. So wiegt z. B. eine Boeing 747, der sogenannte „Jumbo-Jet“, leer rund 180 Tonnen und vollgetankt fast das Doppelte. Derlei Großraumflugzeuge können nur mit einem Gewicht sicher landen, das deutlich unter dem zulässigen Startgewicht liegt.

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

6. Wie steht die Landesregierung zu einer Offenlegungspflicht der Vorkommnisse von Treibstoffschnellablässen durch die Deutsche Flugsicherung?

Das Bundesverkehrsministerium wird von der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) halbjährlich über die erfolgten Treibstoffschnellablässe informiert. Darüber hinaus hat die DFS ihre Bereitschaft zur Veröffentlichung der Daten bereits bekundet. Eine Veröffentlichung auf einer frei zugänglichen Internetseite wird dabei angestrebt.

Hermann
Minister für Verkehr