



## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Gremmels (SPD) vom 23.08.2016**

**betreffend Ablassen von Kerosin über Hessen**

**und**

**Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung**

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1. Wie viel Tonnen Kerosin wurden in den letzten 5 Jahren über Hessen abgelassen? (Bitte nach Landkreisen und Jahren aufschlüsseln)

Die Treibstoffschnellablässe der Jahre 2011 bis einschließlich dem 1. Halbjahr 2016, die auch über Hessen stattgefunden haben, können der Anlage entnommen werden.

Die Bereiche, in denen Treibstoffschnellablässe von Luftfahrzeugen erfolgen, sind dabei meistens großräumig und Hessen ist davon oftmals nur teilweise betroffen. Aufgrund dieser flugbetrieblichen Gegebenheiten kann die über Hessen abgelassene Kerosinmenge weder exakt beziffert werden noch kann eine trennscharfe Aufschlüsselung nach Landkreisen vorgenommen werden.

Frage 2. Auf welcher Rechtsgrundlage geschieht das?

Frage 3. An wen und wie müssen die Airlines das Ablassen melden?

Frage 4. Wie und durch wen erfolgt die Kontrolle?

Die Fragen 2, 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Bei einem Treibstoffschnellablass handelt es sich um eine Notfallmaßnahme, die nicht im regulären Flugbetrieb vorkommt und nur in Ausnahme- oder Notsituationen angewendet wird.

Soweit in notfallbedingten Einzelfällen bei den Flugzeugtypen, die über entsprechende Vorrichtungen verfügen, zur Herstellung des zulässigen Landegewichtes Treibstoff abgelassen werden muss, schreiben die Vorschriften der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (International Civil Aviation Organisation [ICAO]) für diesen Vorgang eine Mindesthöhe von 6.000 Fuß, d. h. etwa 1.830 Meter, über Grund vor (vgl. ICAO Doc 4444 - Air Traffic Management). Meist erfolgt der Teibstoffschnellablass jedoch in einer Flughöhe von vier bis acht Kilometern. Zudem soll eine Fluggeschwindigkeit von mindestens 500 km/h eingehalten werden. In der Praxis sind es in der Regel 600 bis 700 km/h. Nach der Meldung eines beabsichtigten Treibstoffschnellablasses bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) weist diese dem betroffenen Flugzeug nach Möglichkeit einen Luftraum mit geringem Flugverkehr über einem Gebiet mit möglichst geringer Besiedlung zu.

Die DFS regelt Treibstoffschnellablässe als Teil der Flugsicherung, die der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs dient und die sich aus den Aufgabenstellungen des § 27c Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ableitet. Insoweit betreut und kontrolliert sie Flugbewegungen, bei denen Treibstoffschnellablässe erfolgen.

Frage 5. Welche Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit hat das Ablassen von Kerosin?

Beim Treibstoffschnellablass wird das Kerosin über ein Düsensystem an den äußeren Flügelen in kleinen Tröpfchen an die Atmosphäre abgegeben, wo es durch die Wirbelbildung hinter dem Flugzeug fein zerstäubt wird. Der weitaus größte Teil des freigesetzten Treibstoffs verdunstet in den höheren Luftschichten und wird durch die Strahlungsenergie der Sonne zu Was-

ser und Kohlendioxid abgebaut. Nur ein Bruchteil des im Notfall abgelassenen Kerosins erreicht, weit gestreut und in äußerst geringen, kaum nachweisbaren Konzentrationen, überhaupt den Erdboden.

Abschätzungen zufolge treffen bei einer Freisetzung in einer Höhe von 1500 Metern bei Windstille und einer Bodentemperatur von 15° Celsius (C) rechnerisch etwa 8 % der insgesamt abgelassenen Treibstoffmengen auf dem Boden auf. Daraus lässt sich für die vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit von 500 km/h eine Bodenbelastung von 0,02 g/m<sup>2</sup> ermitteln. Die bei dieser Betrachtung vorausgesetzte Windstille ist unter realen Bedingungen allerdings äußerst unwahrscheinlich. Vielmehr ist bereits bei geringen Luftbewegungen davon auszugehen, dass der freigesetzte Treibstoff nahezu völlig verdunstet, ehe er die Erdoberfläche erreichen kann. Somit konnten bislang nach einem Treibstoffablassen weder in Pflanzen noch in Bodenproben Rückstände von Kerosin nachgewiesen werden.

Auch die verbleibende Konzentration in der Atemluft ist derart gering, dass eine gesundheitlich relevante Exposition der Bevölkerung nicht anzunehmen ist.

Die vereinzelt erhobene Behauptung, Flugzeuge ließen im regulären Landeanflug Treibstoff in unmittelbarer Nähe des Flughafens Frankfurt Main ab, trifft nicht zu. Es handelt sich bei dieser Beobachtung um Verwirbelungen von Kondenswasser, die von den Tragflächenkanten ausgehen und bei hoher Luftfeuchtigkeit hinter landenden Flugzeugen als Dunstfahnen sichtbar werden.

Wiesbaden, 24. September 2016

**Tarek Al-Wazir**

**Anlage**

Treibstoffschnellablässe Jahr 2011 – 1. Halbjahr 2016

Jahr	Datum	betroffenes Gebiet	Treibstoffmenge
2011	27.01.2011	Eifel - Siegerland - Westerwald	63 t
	03.08.2011	Passau - Nürnberg - Fulda - Attendorn	31,8 t
	09.10.2011	Luxemburg - Wiesbaden	30 t
	19.12.2011	Dreieck Fritzlar - Bad Salzungen - Fulda	20 t
2012	22.01.2012	Hahn - Wiesbaden	3 t
	09.02.2012	Spangdahlemln - Frankfurt - Würzburg	17 t
	13.02.2012	Marburg - Frankfurt - Karlsruhe	unbekannt (Dauer 7 Minuten)
	07.05.2012	Dessau - Erfurt - Fulda	4 t
	14.06.2012	Plauen - Bad Hersfeld	40 t
2013	01.02.2013	Lindlar - Rennerod - Fulda	ca. 48 t
	23.03.2013	Bad Hersfeld -Wetzlar	33,3 t
	01.05.2013	Abflug Frankfurt und Rückflug	unbekannt
	13.11.2013	Nähe Gießen	60 t
2014	31.07.2014	südlich von Kassel	15 t
2015	26.02.2015	Rüdesheim - Geilenkirchen	16 t

Im ersten Halbjahr 2016 fanden keine Treibstoffschnellablässe über Hessen statt.