

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Fraktion im Kreistag Kaiserslautern

An
Landrat Ralf Leßmeister
Burgstr. 11
67659 Kaiserslautern

Fraktion im Kreistag Kaiserslautern

Jochen Marwede
Fraktionsvorsitzender
Tel.: +49 (6305) 38 19 578
Jochen.marwede@gmail.com

Dr. Eike Heinicke
Stelv. Fraktionsvorsitzender
Tel.: +49 (6385) 99 066
eike@naturmed-doc.de

Dr. Freia Jung-Klein
Tel.: +49 (6374) 59 93
freia_klein@web.de

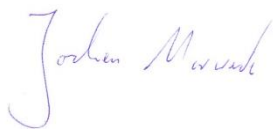
Hochspeyer, 23.8.2018

Betreff: Gemeinsamer Antrag zum Kerosinablass

Sehr geehrter Herr Landrat,

anbei der überarbeitete gemeinsame Antrag der Kreistagsfraktionen für eine Resolution des Kreistages zum Kerosinablass durch zivile und militärische Flugzeuge mit der Bitte um Aufnahme in die Tagesordnung der kommenden Kreistagssitzung.

Mit sonnig freundlichem Gruß



Jochen Marwede
Fraktionsvorsitzender Bündnis 90/Die Grünen im Kreistag Kaiserslautern

Gemeinsamer Antrag aller Fraktionen zum Kerosinablass über der Westpfalz

Der Kreistag Kaiserslautern fordert die Bundesregierung zu einem transparenteren und verantwortungsbewussteren Umgang mit dem Kerosinablass auf.

Insbesondere fordert der Kreistag die Bundesregierung auf für zivile und militärische Flüge:

- die Deutsche Flugsicherung und die entsprechenden militärischen Stellen zu vollständiger Transparenz beim Ablass von Kerosin zu verpflichten. Entsprechende Ereignisse müssen zeitnah mit Angaben über Anlass, Umfang und die betroffenen Gebiete auf einer öffentlichen Webseite dokumentiert werden.
- zeitnah eine wissenschaftliche Untersuchung zu beauftragen, welche unabhängig die möglichen Gesundheits- und Umweltrisiken durch das Ablassen von Kerosin bei allen möglichen Wetterlagen untersucht. Diese Studie muss über eine sogenannte Metastudie, die lediglich die Ergebnisse bereits bestehender Studien auswertet, deutlich hinausgehen.
- Kerosinablass nur dann zuzulassen, wenn der Pilot eine entsprechende Notfallerklärung (mindestens Pan-Pan) abgibt und ausdrücklich erklärt, dass das Flugzeug nicht sicher in der Luft bleiben kann, um den überflüssigen Treibstoff zu verbrennen statt diesen abzulassen.
- den Kerosinablass aufgrund seiner Risiken für Mensch und Umwelt als "schwere Störung" zu klassifizieren und diese Vorfälle von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) als solche untersuchen zu lassen.
- die Mindestflughöhe für den Kerosinablass zu überprüfen und wenn möglich heraufzusetzen.
- Vorschriften für technische Lösungen zu erarbeiten, welche längerfristig das Ablassen von Kerosin unnötig werden lässt, z.B. durch entsprechende Designvorschriften für neue Flugzeugtypen.

Der Kreistag Kaiserslautern bittet die Landesregierung, unsere Forderungen zu unterstützen und gegenüber den zuständigen Stellen beim Bund und beim Militär aktiv zu vertreten, z.B. auch über den Bundesrat. Zudem fordern wir die Landesregierung auf, als weiteren Input zur Studie ein Messprogramm auszuarbeiten und zu finanzieren, das die Kerosinbelastung durch den Ablass erfasst. Diese Daten können dann in der Studie des Umweltbundesamtes ausgewertet und verarbeitet werden.

Der Kreistag beauftragt den Landrat diese Forderungen an die entsprechenden Stellen der Bundesregierung weiterzuleiten, insbesondere an das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Flugsicherung.

Begründung

Der Ablass von Kerosin über der Westpfalz beunruhigt die Bürgerinnen und Bürger in unserer Region. Er ist eine potentielle Gefahr für Leib und Leben der betroffenen Bürger am Boden sowie eine Beeinträchtigung von Umwelt und Natur. Die passive Informationspolitik der Bundesregierung und der Deutschen Flugsicherung zu diesem Thema trägt stark zur Verunsicherung bei.

Bei einer unmittelbaren Gefährdung eines Fluges geht selbstverständlich die Sicherheit von Crew und Passagieren vor. Mit den genannten Forderungen soll sichergestellt werden:

- dass die Bevölkerung zeitnah und umfassend über Zwischenfälle informiert wird,
- dass die Gefährdung durch den Kerosinablass wissenschaftlich fundiert eingeschätzt werden kann,
- dass vor einem Kerosinablass tatsächlich eine unmittelbare Gefährdung vorliegt, die den Ablass von Kerosin rechtfertigt, und nicht lediglich Kosten gespart werden sollen,
- dass aus jedem Vorfall umfassende Lehren gezogen werden, um Zahl und Umfang der Vorkommnisse in Zukunft zu vermindern,
- dass die Verwirbelung beim Kerosin durch eine größere Mindestflughöhe verbessert wird,
- dass langfristig ein Kerosinablass vollständig unnötig wird.

Das maximale Startgewicht ist bei einigen Flugzeugtypen höher als das maximale Landegewicht. Dabei verlässt sich der Betreiber des Fluges darauf, dass vor der Landung eine große Menge Treibstoff verbraucht wird, und somit eine sichere Landung möglich ist. Der Kerosinablass wird aus Sicherheitsgründen als notwendig erachtet, wenn durch technische oder medizinische Zwischenfälle eine frühere Landung als vorgesehen notwendig wird. Ohne einen Kerosinablass müsste das Flugzeug dann mit einem höheren Gewicht als dem zulässigen Landegewicht landen.

Die Auswirkungen von einem Kerosinablass von zum Teil mehreren Dutzend Tonnen pro Zwischenfall sind bisher nicht ausreichend untersucht. Es wird oft angenommen, dass das Kerosin durch die Zerstäubung und Verwirbelung beim Ablass fein verteilt wird, durch Verdunstung in die Luft aufgenommen wird und durch UV Strahlung zersetzt wird bevor es in Bodennähe kommt. Wenn dem so wäre, könnte man das Kerosin auch über Ballungszentren gefahrlos ablassen und müsste den Kerosinablass nicht über dem Pfälzer Wald und umliegenden „weniger dicht besiedelten“ Regionen konzentrieren.

Da Kerosin auch länger-kettige, schwer verdunstende Kohlenwasserstoffe enthält, ist dies nicht für die Gesamtmenge glaubhaft. Die Verteilung des Kerosins, der mögliche Abbau in der Atmosphäre bevor es den Boden erreicht, sowie die Auswirkungen auf Mensch, Tier, Pflanzen sowie Böden und den Wasserkreislauf müssen wissenschaftlich fundiert untersucht werden, um sicher zu sein, dass keine Schäden entstehen. Sollte ein Nachweis der Unschädlichkeit nicht möglich sein, müsste schlussendlich das Startgewicht auf das maximal zulässige Landegewicht begrenzt werden, um Kerosinablass komplett zu vermeiden.

Landet ein Flugzeug mit Übergewicht, könnte es zu strukturellen Schäden kommen, nicht nur am Fahrwerk, sondern auch am Rumpf und den Tragflächen. Neben den damit einhergehenden Sicherheitsrisiken bei der Landung ist eine Landung mit Übergewicht für den Betreiber des Fluges daher teuer. Das Flugzeug muss danach aufwendig überprüft werden. Dadurch fällt es für längere Zeit aus und fehlt der Fluggesellschaft im Betrieb. Hinzu kommen mögliche Kosten einer Reparatur. Darum versuchen Airlines, übergewichtige Landungen zu vermeiden.

Auch die Möglichkeit, das Kerosin durch stundenlanges Kreisen zu verbrennen statt es abzulassen, verursacht Kosten und Unbequemlichkeiten bei Passagieren und Crew. Trotzdem muss dies die erste Wahl sein, wenn das Flugzeug sicher in der Luft bleiben kann und eine Verschlechterung des Zustandes hierdurch nicht zu erwarten ist. Durch das Einziehen einer formellen Hürde bei der Notfallerkklärung kann sichergestellt werden, dass der Pilot den Kerosinablass tatsächlich aus Sicherheitsgründen für notwendig erachtet.

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) untersucht und berichtet über Unfälle mit Toten, Unfälle mit schweren Verletzungen, Unfälle ohne Verletzungen, und über schwere Störungen. Kerosinablass wird im Bericht der BFU nicht als schwere Störung behandelt. Angesichts der potentiellen Folgen für Mensch und Umwelt am Boden erscheint es sinnvoll, auch diese Vorfälle als schwere Störung einzuordnen und entsprechend zu untersuchen. Ziel einer intensiveren Untersuchung dieser Vorfälle ist das Ziehen umfassender Lehren zur Verhinderung zukünftiger Vorfälle.

Nicht alle Flugzeuge sind mit Einrichtungen zum Ablass von Kerosin ausgestattet. Bei Boeing sind die 747, 777 und 787 mit solchen Vorrichtungen ausgestattet, nicht aber die neueren Versionen der 757 und 767 (außer 767-400 ER). Bei Airbus besitzen A340 und A380 die Fähigkeit Kerosin abzulassen, beim A330 ist die Vorrichtung optional. Die kleineren Airbus Modelle haben keine entsprechende Vorrichtung. Es ist technisch also durchaus möglich, die Notwendigkeit zum Kerosinablass durch konstruktive Maßnahmen auszuschließen. Dies muss das langfristige Ziel sein und als Anforderung in das Design neuer Flugzeugtypen eingehen.

Ein Messprogramm zur Erfassung der Kerosinbelastung am Boden ist schwierig aber möglich (entsprechende Ideen liegen vor), und benötigt in der Ausführung die Unterstützung durch die Deutsche Flugsicherung. Eine gute Koordination lokaler Akteure ist hierfür notwendig, weshalb wir hier das Land als treibende Kraft sehen.