



Dr. Hans Reichhart

Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4255-2/592 B
03.01.2020

Unser Zeichen
56-3730-1-2

München
31.01.2020

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Markus Rinderspacher vom
02.01.2020 betreffend Kerosinablass über Bayern 2018 und 2019**

Anlage:

Veröffentlichung des LBA vom 10.12.2019

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit den Staatsministerien für Umwelt und Verbraucherschutz sowie für Gesundheit und Pflege wie folgt:

zu 1.1: Wie häufig sind sogenannte Treibstoffschnellablässe durch Flugzeuge über dem bayerischen Luftraum in den Jahren 2018 und 2019 vorgekommen (bitte Angaben in Tonnen und aufgeschlüsselt nach Jahren, Landkreisen und Regierungsbezirken)?

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) veröffentlicht Daten über Treibstoffablässe im deutschen Luftraum auf seiner Internetseite „www.lba.de“. Demnach fanden über Bayern im Jahr 2018 vier Ereignisse mit insgesamt 107 Tonnen Treibstoff, im Jahr 2019 (Stand 10. Dezember 2019) zwei Treibstoffablässe mit insgesamt 75 Tonnen statt. Eine Zuordnung der Ereignisse nach Verwaltungsgrenzen ist nicht möglich.

zu 1.2: Wie verhielt sich die Situation der Treibstoffschnellablässe im militärischen Bereich in den Jahren 2018 und 2019 (bitte Angaben in Tonnen und aufgeschlüsselt nach Jahren, Landkreisen und Regierungsbezirken)?

Gemäß der vom LBA veröffentlichten Liste der Treibstoffablässe gab es in den Jahren 2018 und 2019 bis 10. Dezember 2019 über Bayern keinen Treibstoffablass durch militärische Luftfahrzeuge.

zu 2.: Plant die Staatsregierung eine Überwachung oder zumindest Messung der Kerosinbelastung im bayerischen Luftraum?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2.c) der Schriftlichen Anfrage betreffend Ablassen von Kerosin über Bayern 2017 in der Drucksache 17/20728 vom 5. April 2018 verwiesen.

zu 3.1: Welche gesundheitlichen Beeinträchtigungen entstanden in den Jahren 2018 und 2019 durch den Kerosinablass für die bayerische Bevölkerung?

Der Staatsregierung sind keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen für die bayerische Bevölkerung durch Ablassen von Kerosin aus Luftfahrzeugen bekannt. Das Umweltbundesamt (UBA) führt in der Publikation „Treibstoffschnellablass aus Luftfahrzeugen: Wirkungen auf Umwelt und Gesundheit“ vom Mai 2019, die es auf seiner Internetseite „www.umweltbundesamt.de“ veröffentlicht hat, aus, dass die Modellierungen der am Boden ankommenden Kerosinrückstände und die umwelttoxikologischen Untersuchungen des UBA und seiner Auftragnehmer nach derzeitigem Wissensstand keine kritischen Umweltauswirkungen von Treibstoffschnellablässen auf Boden, Grundwasser, Luft und menschliche Gesundheit ergaben.

zu 3.2: Welche Entschädigungsmöglichkeiten stehen den vom Treibstoffablass betroffenen Kommunen bzw. Individuen in Bayern zur Verfügung?

zu 3.3: Plant die Staatsregierung die Einführung (weiterer) Entschädigungsoptionen?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 3.2 und 3.3 zusammengefasst beantwortet.

Sollten in einem hypothetischen Fall durch einen Treibstoffschnellablass Schäden verursacht werden, sind diese nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen vom Verursacher zu regulieren. Eine Einführung weiterer Entschädigungsoptionen erscheint im Licht der in Antwort zur Frage 3.1 dargestellten umwelttoxikologischen Bewertung von Treibstoffschnellablässen durch das UBA nicht erforderlich.

zu 4.1: Wie viel Kerosin wurde in den Jahren 2018 und 2019 über Bayern durch den Flugverkehr abgelassen (bitte Angaben mit Datum, Tonnen und aufgeschlüsselt nach Landkreisen und Regierungsbezirken)?

Auf die Antwort zu Frage 1.1 wird verwiesen. Aus der Veröffentlichung des LBA sind auch die einzelnen Tage ersichtlich, an denen Treibstoffablässe stattgefunden haben.

zu 4.2: Wie hoch war die Belastung durch Kerosinablass, nach Kenntnis der Staatsregierung, in Bayern im Gesamten im Verhältnis zu anderen Bundesländern in den Jahren 2018 und 2019 (bitte Angaben mit Vorfällen, Tonnen, Bundesländern)?

Hinsichtlich der Anzahl und des Gebiets der Treibstoffablässe im deutschen Luftraum wird auf die Antwort zu Frage 1.1 sowie auf die Veröffentlichung des LBA im Internet verwiesen, ein Auszug ist in der Anlage beigelegt. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt und der gesundheitlichen Aspekte wird auf die Antwort zu Frage 3.1 verwiesen.

zu 4.3: Plant die Staatsregierung eine Kartographierung der Treibstoffablässe ziviler und militärischer Flugzeuge mit freier Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit?

Das LBA aktualisiert regelmäßig die im Internet veröffentlichte Liste, mit der es über Ereignisse mit Treibstoffablässen im deutschen Luftraum informiert. Dort werden die Kategorie des Verursachers (Zivilluftfahrt oder Militär), das Gebiet, die Flughöhe, die Treibstoffmenge und der Grund des Treibstoffablasses aufgeführt. Da Treibstoffablässe in großen Höhen stattfinden, der abgelassene Treibstoff sich nach dem Austritt vom Flugzeug als Tröpfchen oder in verdunsteter Form großflächig verteilt und durch Advektion in teils mehrere hundert Kilometer vom Ursprungsort entfernte Gebiete abdriftet (vgl. hierzu Kapitel 5 Umwelttoxikologische

Bewertung der in der Antwort zur Frage 3.1 genannten Publikation des UBA), liefert eine Kartographierung des ursprünglichen Orts des Treibstoffablasses keinen zusätzlichen Informationsmehrwert hinsichtlich der resultierenden potentiellen Belastung am Erdboden.

zu 5.1: Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung seit 2018 ergriffen, um das Thema Kerosinablass und seine Auswirkungen auf den Menschen, die Tier- und Pflanzenwelt, Oberflächengewässer und das Grundwasser zu untersuchen?

Seitens des amtlichen Naturschutzes sowie der Wasserwirtschaft werden derzeit keine Untersuchungen über die Auswirkungen von Kerosinablass auf die Tier- und Pflanzenwelt sowie Oberflächengewässer und Grundwasser in Bayern durchgeführt. Im Mai 2017 hat die 88. Umweltministerkonferenz mit einstimmigem Beschluss den Bund gebeten, eine aktuelle Bewertung über den Umfang und die Auswirkungen von Treibstoffablässen auf Umwelt und Gesundheit basierend auf neuesten wissenschaftlichen Grundlagen vorzunehmen. Hierzu hat das UBA das Forschungs- und Entwicklungs-Vorhaben „Wissenschaftliche Erkenntnisse zu Rückständen und Ablagerungen von Kerosin nach sogenanntem Fuel Dumping und zu Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit (REFOPLAN 2017 FKZ 3717511020)“ durchgeführt und über die Ergebnisse in der Publikation „Treibstoff-schnellablass aus Luftfahrzeugen: Wirkungen auf Umwelt und Gesundheit“ vom Mai 2019 berichtet. Auf die Antwort zu Frage 3.1 wird verwiesen. Aufgrund dieser Ergebnisse besteht aus Sicht der Staatsregierung kein zusätzlicher Untersuchungsbedarf.

zu 5.2: Informiert die Staatsregierung die bayerische Bevölkerung zeitnah über Treibstoffschnellablässe über dem Freistaat?

zu 5.3: Falls nein, warum nicht?

Die Fragen 5.2 und 5.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammengefasst beantwortet. Das LBA veröffentlicht jeweils zeitnah alle wichtigen Daten über die einzelnen Ereignisse von Treibstoffablass im gesamten deutschen Luftraum auf seiner Internetseite. Der Bund ist damit auch einer Forderung der Länder nachgekommen. Der Staatsregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse über Treibstoffablässe vor.

zu 6.1: *Welche Haushaltsmittel stellte die Staatsregierung seit 2018 zur Verfügung, um das Thema „Folgen des Kerosinablasses“ zu behandeln?*

Es sind keine Haushaltsmittel zum Thema „Folgen des Kerosinablasses“ geflossen.

zu 6.2: *Welche Haushaltsmittel wird die Staatsregierung in den Jahren 2020 ff. zur Verfügung stellen, um das Thema „Folgen des Kerosinablasses“ zu behandeln?*

Es sind keine Haushaltsmittel eingeplant.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Hans Reichhart
Staatsminister

Veröffentlichung von Treibstoffablässen (Fuel Dumping) im deutschen Luftraum

(ab dem 01.01.2018)

Lfd. Nr	Datum	Zivil/Militär	Gebietsangabe	Flughöhe*	Treibstoffmenge (ca.-Angabe)	Gründe
1	18.01.2018	Z	Mittelhessen	FL330	8,3t	technische Probleme
2	22.01.2018	Z	Ostthüringen/Westsachsen	FL130	55t	technische Probleme
3**	01.02.2018	Z	südwestliches Niedersachsen	FL270	keine Angaben (Dauer ca. 50 min.)	keine Angaben
4	15.02.2018	Z	südliches Rheinland/Pfalz	FL150	10t	technische Probleme
5	23.02.2018	Z	Südbayern	FL320-280	21t	keine Angaben
6	26.02.2018	Z	südliches Rheinland/Pfalz	FL230	ca. 30t	technische Probleme
7	16.03.2018	Z	südliches Rheinland/Pfalz	FL150	ca. 5,9t	technische Probleme
8	29.03.2018	M	südliches Schleswig-Holstein	?	ca. 0,1t	keine Angaben
9	30.03.2018	M	südliches Rheinland/Pfalz	FL150	ca. 43t	technische Probleme
10	15.04.2018	Z	mittleres Rheinland/Pfalz	FL200	7,5t	technische Probleme
11	10.05.2018	Z	Ostthüringen/Westsachsen	FL140	ca. 70t	technische Probleme
12	12.06.2018	M	südliches Rheinland/Pfalz	FL130	0,59t	technische Probleme
13	01.07.2018	Z	südwestliches Bayern	FL210	50t	keine Angaben
14	17.07.2018	Z	Mittelbayern	FL240	28t	technische Probleme
15	28.07.2018	Z	südliches Rheinland/Pfalz	FL140	92t	keine Angaben
16	30.07.2018	Z	südliches Rheinland/Pfalz	FL140	8t	technische Probleme
17	15.09.2018	Z	Mecklenburg-Vorpommern/ nordwestliches Brandenburg	FL320	68,5t	keine Angaben
18	20.09.2018	Z	nördliches Hessen / südliches Niedersachsen	FL210	61t	keine Angaben
19	02.10.2018	Z	südliches Bayern	FL140	8t	keine Angaben
20	06.10.2018	Z	westliches Rheinland-Pfalz	FL230	2,7t	medizinischer Notfall
21	22.10.2018	Z	nördliches Niedersachsen	FL310	30t	technische Probleme
22	12.11.2018	Z	östliches Mecklenburg-Vorpommern	FL300	0,5t	keine Angaben
23	18.11.2018	Z	nordwestliches Schleswig-Holstein	FL240	keine Angaben seitens Pilot	keine Angaben
24	28.11.2018	Z	nordwestliches Sachsen	FL140	ca. 47t	keine Angaben
25	20.02.2019	Z	westliches Sachsen	FL140	41t	technische Probleme
26	07.03.2019	Z	südwestliches Niedersachsen	FL290	keine Angaben (Dauer ca.35 min.)	keine Angaben
27	08.04.2019	Z	Baden-Württemberg / südliches Hessen	FL310-FL60	60t	technische Probleme
28	18.04.2019	Z	südliches Bayern	FL300-FL130	23t	medizinischer Notfall
29	27.04.2019	Z	südliche Pfalz, Rheinland-Pfalz	FL160	53,8t	technische Probleme
30	27.04.2019	Z	östliches Brandenburg / Ostseeküste	FL280	37,0t	technische Probleme
31	04.05.2019	Z	Mittel-/ Nordhessen	FL170	30,0t	technische Probleme
32	24.07.2019	Z	Nordosthessen	FL120	65,0t	keine Angaben
33	26.07.2019	Z	östliches Bayern	FL250	52,0t	technische Probleme
34	11.08.2019	Z	nördliches Hessen	FL160	70,0t	technische Probleme
35	21.08.2019	M	nördliches Mecklenburg-Vorpommern	FL130	2,0t	technische Probleme
36	03.09.2019	Z	nördliches Mecklenburg-Vorpommern	FL340	unbekannt	technische Probleme
37	05.09.2019	Z	südliche Pfalz, Rheinland-Pfalz	FL170	57,5t	technische Probleme
38	16.09.2019	Z	östliche Pfalz, Rheinland-Pfalz	FL140	30,0t	technische Probleme
39	26.09.2019	Z	südliches Hessen, Rheinland-Pfalz	FL340	18,0t	medizinischer Notfall
40	15.10.2019	M	nördliches Niedersachsen	FL120	unbekannt	keine Angaben
41	18.10.2019	M	westliches Rheinland-Pfalz	FL 140	3,5t	technische Probleme
42	26.10.2019	Z	südliches Rheinlad-Pfalz	FL180	54t	technische Probleme
43	01.11.2019	Z	südliches Rheinlad-Pfalz	FL140	30t	technische Probleme
44	01.12.2019	Z	nördliches Hessen	FL360	26t	medizinischer Notfall
45	10.12.2019	Z	westlich Berlin / östlich Hannover	FL200	25t	technische Probleme

Meldungen über „Treibstoffablässe (Fuel Dumping) im deutschen Luftraum“ erfolgen durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
 - [Ausschließlich Meldungen für den Luftraum, der durch die Deutsche Flugsicherung GmbH \(DFS\) überwacht wird.](#)

** Ergänzende Meldungen über „Treibstoffablässe (Fuel Dumping) im oberen deutschen Luftraum“ durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)
 - [Ausschließlich Meldungen für den Luftraum, der durch das "Maastricht Upper Area Control Centre" \(MUAC\) überwacht wird.](#)

Über folgenden LINK erhalten Sie Informationen zu häufig gestellten Fragen und Antworten zum Thema „Treibstoffablässe (Fuel Dumping) im deutschen Luftraum“:

[FAQ](#)

Bei Rückfragen:
buerginfo@lba.de

*FL (Flight Level): Flugfläche (Höhe in ft/100 bezogen auf 1013 hPa)
 Beispiel: FL 140 entspricht einer Höhenmesseranzeige von 14.000 Fuß (4267 m) über der theoretischen Normaldruckfläche.
 Höhenmesseranzeige in Fuß (engl. Feet/ ft) - 1 ft = 0,3048 m