

**Kleine Anfrage****Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 25.08.2022****Ablassen von Kerosin aus Flugzeugen („Fuel Dumping“)****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Soweit ein Flugzeug kurz nach dem Start – z. B. aufgrund eines technischen Defekts – wieder landen muss, kann das Ablassen von Kerosin („Fuel Dumping“) erforderlich werden, um ein bestimmtes Landegewicht nicht zu überschreiten. Aufgrund der geografischen Nähe zum Flughafen Frankfurt erfolgt dies häufig über Rheinland-Pfalz sowie Süd- und Mittelhessen. Im Mai 2022 wurden so z. B. 80 t Kerosin über Mittelhessen abgelassen. Die zuständigen Behörden gehen davon aus, dass das in großer Höhe abgelassene Kerosin größtenteils verdunstet und der ggf. am Boden ankommende Anteil aufgrund der geringen Menge für Bewohner und Umwelt unschädlich ist. Kritiker bemängeln jedoch, dass es hierzu keine Untersuchungen gibt und die wenigen vorhandenen Messstellen nur die Benzol-Komponente erfassen. Kerosin besteht aus mehr als 30 verschiedenen – und teilweise kanzerogenen – Komponenten, wobei nicht bekannt ist, welche Reaktionen dieser Komponenten bei einem Ablassen erfolgen und ob dadurch ggf. neue und unbekannte toxische Verbindungen entstehen. Ebenso sind bislang keine Untersuchungen zur Verteilung des abgelassenen Kerosins in Abhängigkeit verschiedener Faktoren bekannt – z. B. Luftdruck, Temperatur, Wind, Flughöhe, Geschwindigkeit etc..

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Der Treibstoffschnellablass (sog. Fuel Dumping) ist eine sehr seltene in bestimmten Situationen notwendige Notfallmaßnahme zur schnellen Reduktion des Landegewichts eines Luftfahrzeugs. Das Umweltbundesamt (UBA) hat die Maßnahme in Bezug auf eine Kontamination als unbedenklich eingestuft und gleichzeitig vorsorglich gefordert, dass der Ablass möglichst in großer Höhe (10.000 Fuß üNN bzw. ca. 3.000 m, „FL 100“) stattfindet. Ausweislich der Aufzeichnungen des Luftfahrtbundesamtes (LBA) wurden seit dem Jahr 2018 fast alle Ablässe in Deutschland in einer Flughöhe größer als 10.000 Fuß durchgeführt. Dies soll sicherstellen, dass keine Kerosinbestandteile am Boden ankommen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie viele Fälle von „Fuel Dumping“ bei Flugzeugen, die auf dem Flughafen Frankfurt gestartet waren, sind den Behörden in den vergangenen fünf Jahren bekannt geworden?

Eine Erfassung der Treibstoffablässe (Fuel Dumping) nach Abflughäfen liegt der Landesregierung nicht vor. Es wird auf die offizielle Statistik des Luftfahrtbundesamtes (LBA) verwiesen, welche Ablässe ab Januar 2018 enthält und die jeweiligen Ablassgebiete ausweist (s. Anlage).

Frage 2. Über welchen Gebieten erfolgte jeweils das Ablassen des Kerosins bei den unter 1. aufgeführten Flügen?

Das jeweilige Ablassgebiet wird in der Spalte „Gebietsangabe“ in der Anlage ausgewiesen. Soweit hessisches Gebiet betroffen war, ist dies farblich hervorgehoben.

Frage 3. Welche Mengen Kerosin wurden bei den unter 1. aufgeführten Flügen jeweils abgelassen?

Die jeweilige Menge an abgelassenem Kerosin wird in der Spalte „Treibstoffmenge“ in der Anlage ausgewiesen.

Frage 4. Wie viele Messstellen gibt es in Hessen, in denen Kerosin bzw. Bestandteile des Kerosins erfasst werden?

Frage 5. Wo befinden sich die unter 4. aufgeführten Messstellen?

Frage 6. Welche Komponenten des Kerosins werden durch die unter 4. aufgeführten Messstellen erfasst?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Kerosin besteht aus unterschiedlichen Kohlenwasserstoffen. Es existieren in Hessen derzeit zwei Messstellen (Raunheim, F-Schwanheim) an denen Messungen von Kohlenwasserstoffen (getrennt in Methan und als Gesamtsumme aller Kohlenwasserstoffe) durchgeführt werden. Die Messwerte können hier eingesehen werden: <https://www.hlnug.de/messwerte/datenportal>.

Frage 7. Hält die Landesregierung weitere Untersuchungen zur Verteilung des abgelassenen Kerosins sowie zur Bewertung des Risikos durch abgelassenes Kerosin für die Bevölkerung und die Umwelt für sinnvoll bzw. erforderlich?

Frage 8. Falls 7. zutreffend: welche Initiativen hat die Landesregierung zur Durchführung der unter 7. aufgeführten Untersuchungen bislang ergriffen bzw. welche Initiativen plant sie derzeit?

Frage 9. Falls 7. zutreffend: welche finanziellen Mittel stellt die Landesregierung für die Durchführung der unter 7. aufgeführten Untersuchungen bereit?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der Landesregierung ist die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger sehr wichtig. Daher hat sie es auch begrüßt, dass das UBA in einer umfänglichen Studie mit dem Titel „Wissenschaftliche Kenntnisse zum Treibstoffschnellablass“ die umweltlichen Auswirkungen des Fuel Dumpings ermittelt und erste Ergebnisse im Jahr 2019 veröffentlicht hat. In der Studie werden die Auswirkungen der Treibstoffschnellablässe auf Mensch und Umwelt als unkritisch eingeschätzt.

Nach Kenntnis der Landesregierung wurden bei eigens hierfür angestellten Messungen und Analysen der zuständigen rheinland-pfälzischen Behörden nach Schnellablässen in Rheinland-Pfalz im Bereich der Ablassgebiete keine in relevanten Mengen vorkommende Kohlenwasserstoffverbindungen auf Bodenniveau festgestellt. Erhöhte Werte werden allenfalls regelmäßig in den (Groß-) Städten gemessen und auf den Einfluss von Verkehr und Industrie zurückgeführt. Die Landesregierung hält darüber hinausgehende Untersuchungen daher derzeit für nicht erforderlich.

Frage 10. Sind der Landesregierung Untersuchungen bekannt, die derzeit im Hinblick auf die unter 7. genannten Fragestellungen geplant sind oder durchgeführt werden?

Nein.

Wiesbaden, 4. Oktober 2022

Tarek Al-Wazir

Anlage

Veröffentlichung von Treibstoffablässen (Fuel Dumping) im deutschen Luftraum

(ab dem 01.01.2018)

Lfd. Nr	Datum	Zivil/ Militär	Gebietsangabe	Flughöhe*	Treibstoff- menge (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)	technische Probleme
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	keine Angaben
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	FL 320	68,5t	keine Angaben
18	20.09.2018	Z	Nördliches Hessen / südliches Niedersachsen	FL 210	61t	keine Angaben
19	02.10.2018	Z	Südliches Bayern	FL 140	8t	keine Angaben
20	06.10.2018	Z	westliches Rheinland-Pfalz	FL 230	2,7t	medizinischer Notfall
21	22.10.2018	Z	Nördliches Niedersachsen	FL 310	30t	technische Probleme

Lfd Nr	Datum	Zivil/ Militär	Gebietsangabe	Flughöhe*	Treibstoff- menge (ca. – Angabe)	Gründe
22	12.11.2018	Z	Östliches Mecklenburg- Vorpommern	FL 300	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	technische Probleme
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.)	technische Probleme
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	technische Probleme
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	FL140	3,5t	technische Probleme
42	26.10.2019	Z	südliches Rheinland-Pfalz	FL180	54,0t	technische Probleme
43	01.11.2019	Z	südliches Rheinland-Pfalz	FL140	30,0t	technische Probleme
44	01.12.2019	Z	nördliches Hessen	FL360	26,0t	medizinischer Notfall
45	10.12.2019	Z	westlich Berlin / östlich Hannover	FL200	25,0t	technische Probleme
46	13.02.2020	Z	westlicher Teil von Mecklenburg-Vorpommern	FL340	18,0t	technische Probleme

Lfd Nr	Datum	Zivil/ Militär	Gebietsangabe	Flughöhe*	Treibstoff- menge (ca. – Angabe)	Gründe
47	25.02.2020	Z	östlicher Teil von Sachsen	FL200	44,0t	technische Probleme
48	06.03.2020	Z	nordwestlicher Teil von Bayern	FL090	25,0t	technische Probleme
49	07.03.2020	Z	nordöstlicher Teil von Brandenburg	FL390	unbekannt	Testablass zu Wartungszwecken
50	31.03.2020	Z	süd-westlicher Teil von Bayern	FL250	5,0t	technische Probleme
51	28.07.2020	Z	östlicher Teil von Niedersachsen	FL130	60,0t	technische Probleme
52	25.08.2020	M	nördlicher Teil Schleswig-Holstein	6000 ft	3t	technische Probleme
53	10.10.2020	Z	südlicher Teil Hessens	8000 ft	55t	technische Probleme
54	23.10.2020	Z	südwestliches Nordrhein-Westfalen	FL150	1t	technische Probleme
55	10.11.2020	Z	südöstlicher Teil Rheinland-Pfalz	FL350	200kg	Testablass zu Wartungszwecken
56	12.11.2020	Z	nördlicher Teil Baden-Württemberg	FL350	200kg	Testablass zu Wartungszwecken
57	17.11.2020	Z	süd-östliches bis nordwestliches Bayern	FL300	unbekannt	unbekannt
58	24.11.2020	Z	westliches Baden-Württemberg	FL350	200kg	Testablass zu Wartungszwecken
59	05.12.2020	Z	südwestlicher Teil Rheinland-Pfalz	FL350	200kg	Testablass zu Wartungszwecken
60	15.12.2020	Z	östlicher Teil Mecklenburg-Vorpommern	unbekannt	200kg	Testablass zu Wartungszwecken
61	23.12.2020	Z	südwestlicher Teil Rheinland-Pfalz	FL350	unbekannt	Testablass zu Wartungszwecken
62	27.02.2021	Z	nordwestliches Brandenburg	FL390	unbekannt	Testablass zu Wartungszwecken
63	21.03.2021	Z	Brandenburg / nördliches Sachsen-Anhalt	FL330	19t	unbekannt
64	24.03.2021	M	nördliches Schleswig-Holstein	A6000	1,5t	technische Probleme
65	31.03.2021	M	westliches Rheinland-Pfalz	FL140	64,5t	technische Probleme
66	05.04.2021	Z	Brandenburg	FL300	24t	unbekannt
67	09.04.2021	Z	östliches Mecklenburg-Vorpommern	FL430	300kg	Testzwecke

Lfd Nr	Datum	Zivil/ Militär	Gebietsangabe	Flughöhe*	Treibstoff- menge (ca. – Angabe)	Gründe
68	13.04.2021	M	westliches Niedersachsen	FL160	unbekannt	Technische Probleme nach Vogelschlag
69	23.04.2021	M	westliches Rheinland-Pfalz	A9000	250kg	unbekannt
70	02.06.2021	Z	südliches Hessen	FL180	30t	technische Probleme
71	19.06.2021	Z	Nordrhein-Westfalen / Hessen / Rheinland-Pfalz	FL150	55t	technische Probleme
72	30.07.2021	Z	nordöstliches Bayern	FL300	28,6t	medizinischer Notfall
73	24.08.2021	Z	westliches Bayern / südliches Rheinland-Pfalz	FL200	50t	medizinischer Notfall
74	28.08.2021	Z	westliches Rheinland-Pfalz	FL140	15t	technische Probleme
75	03.09.2021	M	südliches Rheinland-Pfalz	6000ft	18t	technische Probleme
76	14.09.2021	Z	südliches Rheinland-Pfalz	FL130	12t	technische Probleme
77	16.09.2021	Z	südliches Nordrhein- Westfalen	FL140	36,6t	technische Probleme
78	05.10.2021	Z	westliches Bayern	FL230	2,5t	medizinischer Notfall
79	05.10.2021	Z	östliches Brandenburg	FL300	36t	technische Probleme
80	18.10.2021	M	mittleres Niedersachsen	FL150	8t	Vogelschlag
81	22.10.2021	Z	südliches Nordrhein- Westfalen	FL140	1t	technische Probleme
82	13.11.2021	Z	nördliches Rheinland-Pfalz	FL150	0,2t	technische Probleme
83	17.11.2021	Z	südliches Nordrhein- Westfalen	FL140	55t	technische Probleme
84	30.11.2021	Z	mittleres Mecklenburg- Vorpommern	FL140	20,3t	technische Probleme
85	01.12.2021	Z	südliches Nordrhein- Westfalen	FL200	10t	technische Probleme
86	29.12.2021	Z	nördliches Sachsen-Anhalt / Niedersachsen	FL320	20t	technische Probleme

Lfd Nr	Datum	Zivil/ Militär	Gebietsangabe	Flughöhe*	Treibstoff- menge (ca. – Angabe)	Gründe
87	26.02.2022	Z	südliches Mecklenburg- Vorpommern bis mittleres Brandenburg	FL320	25t	Luftraumsperrung
88	02.03.2022	Z	südliches Rheinland-Pfalz - Saarland	FL200	80t	technische Probleme
89	06.03.2022	Z	östliches Mecklenburg- Vorpommern	FL380	1t	Testablass zu Wartungszwecken
90	12.03.2022	Z	mittleres Brandenburg	FL390	0,5t	Testablass zu Wartungszwecken
91	14.03.2022	Z	nördliches Bayern	FL140	45t	technische Probleme
92	25.03.2022	Z	nördliches Bayern - Hessen	FL 200	50t	technische Probleme
93	03.04.2022	Z	nördliches Bayern	FL140	75t	technische Probleme
94	10.04.2022	Z	nördliches Bayern	FL140	3,8t	technisches Problem
95	19.05.2022	Z	Mittelhessen	FL130-150	80t	technisches Problem
96	21.05.2022	Z	westliches Rheinland-Pfalz - Süd Hessen	FL250-160	30t	medizinischer Notfall
97	04.06.2022	M	südliches Rheinland-Pfalz – Saarland	FL100	2,3t	technisches Problem
98	05.06.2022	M	westliches Baden- Württemberg – südliches Rheinland-Pfalz	FL150	0,7t	technisches Problem
99	11.06.2022	M	westliches Rheinland-Pfalz	FL140	22,3t	technisches Problem
100	29.06.2022	M	nördliches Mecklenburg- Vorpommern	FL200	1,2t	technisches Problem
101	30.06.2022	Z	Rheinland-Pfalz	FL310	15 t	Umleitung aus medizinischen Gründen der Passagiere
102	11.07.2022	Z	Rheinland-Pfalz – südwestliches NRW	FL100	30t	technisches Problem
103	25.07.2022	Z	südliches Baden- Württemberg – südwestliches Bayern	FL240	35t	technisches Problem
104	04.08.2022	Z	Südbayern	FL190	unbekannt	medizinischer Notfall
105	12.08.2022	Z	südliches Rheinland-Pfalz	FL 140	89t	technisches Problem

Lfd Nr	Datum	Zivil/ Militär	Gebietsangabe	Flughöhe*	Treibstoff- menge (ca. – Angabe)	Gründe
106	29.08.2022	Z	Südbayern	FL350	unbekannt	technisches Problem

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

[FAQ](#)

Bei Rückfragen:

kommunikation@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