

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Beer, Frau Rock und der Fraktion
DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/4042 —**

Ablassen von Flugtreibstoffen durch die Luftwaffe

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister der Verteidigung hat mit Schreiben vom 13. März 1989 – 1527/89 – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage von Angehörigen von Marinefliegergeschwadern, daß sie die Anweisung erhalten haben, in Notsituationen Kerosin über der Nord- und Ostsee abzulassen?

Das Ablassen von Kraftstoff ist sowohl in der zivilen wie militärischen Luftfahrt auf Notsituationen beschränkt, in denen akute Gefahr für das Luftfahrzeug und seine Besatzung/Passagiere besteht. Zweck ist, das Gewicht bei einer erforderlichen vorzeitigen Landung auf das zulässige Maximum zu reduzieren. Es hat soweit möglich über unbewohntem oder dünnbesiedeltem Gebiet zu erfolgen.

2. Hält die Bundesregierung es für zutreffend, daß in derartigen Notsituationen bis zu 5 t Kerosin abgelassen werden?

Die Menge des abgelassenen Kraftstoffes richtet sich im wesentlichen nach der für den jeweiligen Notfall sicheren oder maximal zulässigen Landegeschwindigkeit und den an Bord befindlichen Kraftstoffmengen. Ein Ablassen von 5 t Kraftstoff, bezogen auf das Waffensystem PA 200 Tornado, ist denkbar.

3. Wie oft wurde in den Jahren 1982 bis 1988 in Notsituationen von Maschinen der Luftwaffe oder anderer Luftstreitkräfte wieviel Kerosin abgelassen?

Wie bereits in Drucksache 11/712 festgestellt, sind die abgelassenen Mengen nicht erfaßt. Ebenso liegt keine Statistik vor über Ablassen von Kraftstoff aus Luftfahrzeugen der NATO-Luftstreitkräfte. Aus Luftfahrzeugen der Bundeswehr wurde von 1983 bis 1988 in 99 Fällen Kraftstoff aufgrund von Notsituationen abgelassen.

4. In Drucksache 11/712 wird in der Antwort zu Frage 8 ausgesagt, daß es 1984 bis 1986 zu 53 Fällen gekommen sei.
Wie verträgt sich das mit der Tatsache, daß alleine bei einem Marinefliegergeschwader dieser Fall „mehrmals monatlich“ eintritt?

Die Feststellung, Ablassen von Kraftstoff erfolge bei den Marinefliegerverbänden mehrmals monatlich, trifft nicht zu. Im Jahre 1988 z. B. mußte in 11 Fällen von Strahlflugzeugen der Marinefliegerverbände infolge einer Notlage Kraftstoff im Fluge abgelassen werden; 1989 ist dieser Fall bisher noch nicht eingetreten.

5. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Umweltbelastung durch abgelassenes Kerosin zu minimieren, insbesondere durch Möglichkeiten technischer Umbauten an den Flugzeugen?

Kraftstoff wird bei Notlagen abgelassen, um das Landegewicht zu reduzieren.

Grundsätzlich ist eine Verringerung des Landegewichtes durch Abwurf der Kraftstoffaußentanks oder durch Ablassen von Kraftstoff möglich.

Ablassen von Kraftstoff ist insofern weniger umweltbelastend, als der Kraftstoff weit verteilt wird, nur ein geringer Teil in äußerst schwacher Konzentration die Erdoberfläche erreicht. Volle Kraftstoffaußentanks zerbersten immer beim Aufschlag auf dem Boden und die Kraftstoffmenge wird auf einer relativ kleinen Fläche konzentriert.

6. Nach Aussagen einer Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages verdampft das Kerosin in der Luft zu Wasserdampf und Kohlendioxid, in einer Abschlußarbeit der FH Weihenstephan wird davon gesprochen, daß „ein Teil des Kerosins in der Luft verdampft“.
Welche chemischen Prozesse laufen nach dem Ablassen großer Mengen Kerosins ab, welche Stoffe entstehen, und in welcher Weise werden Luft und Boden beeinträchtigt?

Die Aussage, daß „ein Teil des Kerosins in der Luft verdampft“, ist sicher richtig. Der Prozentsatz des verdunsteten Treibstoffs hängt ab von der verwendeten Treibstoffsorte, der Außentemperatur und der Flughöhe beim Ablassen. Unter normalen Flug- und Um-

weltbedingungen erreicht nur ein sehr geringer Anteil den Boden. Über die chemischen Prozesse sind hier keine weiteren Einzelheiten bekannt.

7. Welche Mengen an Kerosin wurden von 1982 bis 1988 durch die zivile Luftfahrt in der Luft abgelassen, und welche Menge wurde insgesamt aus Zivil- und militärischer Luftfahrt in die Luft abgeleitet?

Vor 1986 ist der Treibstoffablaß von Flugzeugen nicht erfaßt worden. Die Zahlen ab 1986 sind immer noch mit einer Unsicherheit behaftet, da sicher nicht alle Fälle gemeldet werden und teilweise die abgelassenen Mengen unbekannt sind. Mit diesem Vorbehalt wurden von Zivilflugzeugen 1986 in 5 Fällen insgesamt ca. 150 t, 1987 in 9 Fällen insgesamt ca. 300 t und 1988 in 7 Fällen insgesamt ca. 220 t Treibstoff über der Bundesrepublik Deutschland abgelassen.

Über die in diesem Zeitraum von militärischen Flugzeugen abgelassenen Treibstoffmengen liegen keine Angaben vor.

8. Ist nach Auffassung der Bundesregierung auch die Gesamtmenge des abgelassenen Kerosins für Umwelt und Natur unbedenklich, wenn ja, warum?

Obwohl die Emission von Kohlenwasserstoffen grundsätzlich unerwünscht ist, sind die durch Ablassen von Flugtreibstoffen freigesetzten Mengen im Vergleich zu Emissionen aus anderen – auch natürlichen – Quellen zu gering, um bedenklich zu sein.

Hier ist noch einmal anzumerken, daß Kraftstoff nur in Notfällen abgelassen wird, um einen Absturz des Luftfahrzeuges mit wesentlich schwerwiegenderen Folgen – auch für die Umwelt – zu verhindern.

