

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ulrike Höfken, Christian Sterzing, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kerosinverrieselung bei einer Flugzeug-Notlandung über der Eifel

Nach Berichten des „Trierischen Volksfreund“ vom 3. Januar 1997 hat am 28. Dezember 1996 ein Airbus 30 bis 40 Tonnen Kerosin über den Landkreisen Daun und Bitburg abgelassen. Der Airbus war nach Angaben der Deutschen Flugsicherheit (DFS), Offenbach, auf dem Weg von Frankfurt nach New York, mußte wegen technischer Probleme zurückkehren und wieder in Frankfurt landen. Aus Gründen der Sicherheit beim Landevorgang mußte vor der Landung Flugtreibstoff abgelassen werden. Laut Angaben der DFS gibt es die Anweisung, Kerosin nicht über Großstädten abzulassen. Als Ausweichgebiet wurde in diesem Fall die dünnbesiedelte Eifel gewählt. Wissenschaftlich sei erwiesen, daß Kerosin, das in einer Höhe von 3 000 m über der Erde abgelassen werde, keinerlei Gefährdung darstelle. Der Bericht im „Trierischen Volksfreund“ endete mit der Bemerkung der DFS, daß solche Fälle häufiger vorkämen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung bekannt, auf welche wissenschaftlichen Untersuchungen sich die DFS bei ihren Aussagen bezieht?
2. Gibt es Untersuchungen zur Belastung von Pflanzen, Boden und Luft durch das Ablassen von Kerosin in Notfällen (sog. fuel dumps)?
Falls ja, welche, von wem, mit welchen Ergebnissen?
3. Welche Erkenntnisse liegen über die Verteilung von Kerosin in der Atmosphäre nach einem fuel dump vor?
Ab welcher Flughöhe wird eine Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung festgestellt?
4. Wie bewertet die Bundesregierung den Widerspruch zwischen der Aussage, daß das Kerosinablassen keine Gefährdung darstelle, und der Anweisung, Kerosin nicht über Großstädten abzulassen?
5. Welche Behörden entscheiden im Vorfeld darüber, über welchen Gebieten im Notfall Kerosin aus welcher Flughöhe abgelassen werden darf?

6. Werden bei der Entscheidung über Ort und Zeit des Ablassens von Kerosin die Witterungsverhältnisse und örtliche geografische Gegebenheiten berücksichtigt?
Welche Vorschriften gelten für das Ablassen von Kerosin?
Welche Kriterien gelten für die Auswahl der Orte?
7. Welche luftfahrttechnischen Anweisungen existieren für diese Art von Zwischenfällen?
8. Wie viele Zwischenfälle dieser Art hat es in Deutschland über welchen Gebieten (mit genauer Angabe der Ortsbezeichnung) von 1994 bis jetzt gegeben?
9. Wieviel Kerosin wurde in den einzelnen Fällen und insgesamt von 1994 bis heute abgelassen?
10. Wo werden solche Zwischenfälle routinemäßig erfaßt, und welche Modalitäten gelten für die Meldepflicht?
11. Welche Alternativen sieht die Bundesregierung für das Not-ablassen von Flugtreibstoffen?
Wird nach Alternativen gesucht?

Bonn, den 20. Januar 1997

Ulrike Höfken

Christian Sterzing

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion