

13. 02. 97

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ulrike Höfken, Christian Sterzing,
Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/6816 –**

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.

Vorbemerkung

Die Bundesregierung verweist in diesem Zusammenhang auch auf die Beantwortung entsprechender mündlicher Fragen in der Fragestunde des Deutschen Bundestages am 15. Januar 1997 (Plenarprotokoll 13/150 S. 13556 Anlage 5), die den Treibstoff-schnellablaß betreffen.

1. Ist der Bundesregierung bekannt, auf welche wissenschaftlichen Untersuchungen sich die DFS bei ihren Aussagen bezieht?

Die DFS bezieht sich bei ihrer Aussage auf die Untersuchung des TÜV Rheinland von 1992. Darüber hinaus werden die Studien des National Research Council in Kanada herangezogen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 12. Februar 1997 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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?

Der TÜV Rheinland hat eine diesbezügliche Untersuchung durchgeführt und kommt zu dem Ergebnis, daß bei konservativer Abschätzung eine Summenkonzentration von maximal 0,2 mg/m³ entsteht und zu einer vernachlässigbaren Kontamination des Bodens führt. Diese grundsätzlichen Annahmen werden durch eine Studie des National Research Council, Kanada bestätigt.

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?

Das in der vorgeschriebenen Mindestflughöhe (mindestens 5000 Fuß über Grund oder Wasser) abgelassene Kerosin wird infolge der hohen Fluggeschwindigkeit und Verwirbelung so fein im Luftraum verteilt, daß der weitaus größte Anteil bereits vor Erreichen der Erdoberfläche verdunstet und daher nicht sedimentiert (TÜV Rheinland). Im übrigen wird zu dieser Problematik auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. Wie bewertet die Bundesregierung den Widerspruch zwischen der Aussage, daß das Kerosinablassen keine Gefährdung darstelle, und der Anweisung, Kerosin nicht über Großstädten abzulassen?

Die Vorschrift der Flugsicherung, nach der Treibstoffschnellablaß möglichst abseits großer Städte durchgeführt werden soll, stammt aus dem Anfang des Jet-Zeitalters, zu dem die heutigen Erkenntnisse noch nicht vorlagen. Um jegliche denkbare Gefährdung der Bevölkerung auszuschließen, wird sie weiterhin beibehalten.

5. Welche Behörden entscheiden im Vorfeld darüber, über welchen Gebieten im Notfall Kerosin aus welcher Flughöhe abgelassen werden darf?

Zu unterscheiden sind unmittelbare Notlagen, bei der der Luftfahrzeugführer sofort reagieren muß, um die Sicherheit der Passagiere nicht zu gefährden und solche, die es zulassen, daß Treibstoffschnellablaß erst nach Erreichen einer entsprechenden Mindestflughöhe von 5000 Fuß über Grund durchgeführt wird. Im letzteren Fall weist die Flugsicherung im Wege von Flugverkehrskontrollfreigaben den Flugweg und die Flughöhe zu.

6. Werden bei der Entscheidung über Ort und Zeit des Ablassens von Kerosin die Witterungsverhältnisse und örtliche geographische Gegebenheiten berücksichtigt?
Welche Vorschriften gelten für das Ablassen von Kerosin?
Welche Kriterien gelten für die Auswahl der Orte?

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen. Wann immer es die Notlage zuläßt, wird das Flugzeug für den Treibstoffschnellablaß über ein dünn besiedeltes Gebiet in der vorgesehenen Mindestflughöhe geführt. Den genauen Zeitpunkt und damit auch die jeweilige geographische Position für den Treibstoffschnellablaß bestimmt der Luftfahrzeugführer.

Für den militärischen Flugbetrieb sind im Bereich der militärischen Flugplätze bestimmte Bereiche für den Treibstoffschnellablaß festgelegt, die die Lage von Städten und Ortschaften berücksichtigen.

7. Welche luftfahrttechnischen Anweisungen existieren für diese Art von Zwischenfällen?

Die Verfahren, die bei Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb anzuwenden sind, sind im Flugbetriebshandbuch für das jeweilige Flugzeug beschrieben.

8. Wie viele Zwischenfälle dieser Art hat es in Deutschland über welchen Gebieten (mit genauer Angabe der Ortsbezeichnung) von 1994 bis jetzt gegeben?

Die Vorfälle können aus der Anlage entnommen werden.

9. Wieviel Kerosin wurde in den einzelnen Fällen und insgesamt von 1994 bis heute abgelaßen?

Aus der Anlage können auch die jeweiligen Mengenangaben entnommen werden. Da diese Angaben nicht für alle Fälle vorliegen, wurde auf eine Gesamtmengen-Angabe verzichtet.

10. Wo werden solche Zwischenfälle routinemäßig erfaßt, und welche Modalitäten gelten für die Meldepflicht?

Nur zivile Langstreckenflugzeuge und Militärflugzeuge sind mit Systemen für Treibstoffschnellablaß ausgerüstet. Soweit der zivile Flugbetrieb betroffen ist, wird Treibstoffschnellablaß in Absprache mit der Flugsicherung durchgeführt. Der militärische Flugbetrieb, soweit er sich nicht unter der Kontrolle der Flugsicherung befindet, ist ebenfalls gehalten, die Flugsicherung von derartigen Vorkommnissen zu unterrichten. Die Flugsicherung erfaßt alle Meldungen über Treibstoffschnellablaß.

11. Welche Alternativen sieht die Bundesregierung für das Notablassen von Flugtreibstoffen?
Wird nach Alternativen gesucht?

Das tatsächliche Abfluggewicht liegt je nach getankter Kraftstoffmenge über dem maximal zulässigen Landegewicht. Eine Landung darf daher erst bei Erreichen des maximal zulässigen Landegewichtes aus Sicherheitsgründen erfolgen.

Anlage**Treibstoffschnellablaß 1994 bis 1996**

Lfd. Nr.	Datum	betroffener Bereich	Flughöhe	Treibstoffmenge
1994 1	7. 1. 1994	nördl. Spiekeroog	5 000 Fuß	0,6 t
2	7. 1. 1994	Bottrop–Wuppertal/Barmen	FL 80 ¹	unbekannt
3	7. 1. 1994	Laarbruch ²	FL 150	unbekannt
4	10. 1. 1994	Ludwigsburg	5 000 Fuß	unbekannt
5	18. 1. 1994	Nordholz (südl. von Cuxhaven)	FL 130	1,6 t
6	2. 2. 1994	Gießen–Warburg	FL 110	60 t
7	7. 2. 1994	Ansbach-Lohr/Main	FL 220–FL 250	77 t
8	10. 2. 1994	Laarbruch	FL 150	unbekannt
9	16. 2. 1994	Laarbruch	FL 140	3 t
10	18. 2. 1994	südlich Friedberg/Hessen	FL 90	10 t
11	21. 2. 1994	nördl. Jadebusen	unbekannt	4 t
12	24. 2. 1994	Nettetal–Geilenkirchen	FL 190	unbekannt
13	27. 2. 1994	Baumholder	FL 250	unbekannt
14	3. 3. 1994	Laarbruch	FL 90/FL 100	8,5 t
15	5. 3. 1994	Helgoland	FL 160	0,23 t
16	8. 3. 1994	südl. Ramstein	FL 160	6,9 t
17	15. 3. 1994	Oldenburg	5 000 Fuß	3,7 t
18	21. 3. 1994	Laarbruch	FL 150	4 t
19	5. 4. 1994	Laarbruch	FL 150	3 t
20	11. 4. 1994	Laarbruch	FL 150	1,5 t
21	13. 4. 1994	Laarbruch	FL 150	unbekannt
22	18. 4. 1994	Laarbruch	FL 150	0,8 t
23	19. 4. 1994	Laarbruch	FL 150	3 t
24	19. 4. 1994	Laarbruch	5 000 Fuß	4 t
25	20. 4. 1994	Garmisch-Partenkirchen-Kempten	FL 280	unbekannt
26	21. 4. 1994	Laarbruch	FL 100	3 t
27	21. 4. 1994	Laarbruch	FL 150	3,5 t
28	17. 4. 1994	Schweinfurt–Gersfeld	FL 160	8 t
29	25. 4. 1994	Dinkelsbühl–Friedberg/Hessen	FL 170	unbekannt
30	5. 5. 1994	Laarbruch	FL 160	1,2 t
31	9. 5. 1994	Laarbruch	FL 70	4 t
32	10. 5. 1994	Seedorf (südwestl. Hamburg)	FL 80	0,825 t
33	10. 5. 1994	Stade-Scharenbeck	FL 80	unbekannt
34	19. 5. 1994	Laarbruch	unbekannt	3,5 t
35	30. 5. 1994	Laarbruch	FL 160	5 t
36	6. 6. 1994	Laarbruch	FL 200	0,5 t
37	7. 6. 1994	Bottrop	FL 160	unbekannt
38	8. 6. 1994	Laarbruch	unbekannt	unbekannt
39	14. 6. 1994	nördl. Flugplatz Wittmundhaven	FL 60	3 t
40	14. 6. 1994	südwestl. Flugplatz Eggebek	5 000 Fuß	2 t
41	15. 6. 1994	Stuttgart	unbekannt	1,1 t
42	1. 7. 1994	Laarbruch	FL 100	29 t
43	5. 7. 1994	südlich Nürnberg	FL 160	unbekannt
44	5. 7. 1994	Gelting	unbekannt	1,7 t
45	7. 7. 1994	westl. Augsburg	A 5 000 Fuß	unbekannt
46	15. 7. 1994	Laarbruch	FL 140	3 t
47	15. 7. 1994	Laarbruch	FL 150	9 t
48	16. 7. 1994	Hess. Lichtenau-Fulda	FL 160–FL 240	unbekannt
49	17. 7. 1994	westl. Bad Camberg	FL 100	60 000 lbs
50	20. 7. 1994	15 NM nördl. Frankfurt/Oder	unbekannt	33 t
51	23. 7. 1994	Eifel	FL 210	85 000 lbs
52	8. 8. 1994	Laarbruch	A 5 000 Fuß	2 t
53	24. 8. 1994	Laarbruch	FL 160	2 t
54	25. 8. 1994	Siegen–Gedern	FL 170	20 t
55	26. 8. 1994	Helgoland	FL 150	2 t

1 FL: Flight Level = Flugfläche, entspricht etwa einer Höhenangabe in tausend Fuß (FL 80 ~ 8 000 Fuß ~ 2 440 m)

2 Laarbruch: In diesen Fällen handelt es sich um unvollständige Angaben der brit. mil. Dienststelle, die die Statistiken führt, ohne Angaben über den betroffenen Bereich zu machen, in dem Treibstoffschnellablaß stattgefunden hat.

Noch Anlage

Lfd. Nr.	Datum	betroffener Bereich	Flughöhe	Treibstoffmenge
56	31. 8. 1994	Eifel	FL 110	100 000 lbs
57	4. 9. 1994	Fürstenzell–Neumarkt/Oberpfalz	FL 330	unbekannt
58	5. 9. 1994	Eifel	FL 280	unbekannt
59	7. 9. 1994	Laarbruch	FL 150	6 t
60	7. 9. 1994	Bremerhaven	A 4 500 Fuß	2 t
61	8. 9. 1994	Ostfr. Inseln	A 5 000 Fuß	2 t
62	11. 9. 1994	Kevelaer	FL 160	unbekannt
63	18. 9. 1994	Nördl. Altenkirchen/Ww.	FL 90	unbekannt
64	10. 10. 1994	Laarbruch	FL 150	4,5 t
65	14. 10. 1994	nördl. Gießen	FL 160–FL 180	75 t
66	14. 10. 1994	westl. Fulda	FL 280	27 t
67	16. 10. 1994	Cheb (Eger)–Erlangen	FL 280	40 t
68	17. 10. 1994	Laarbruch	FL 160	3 t
69	20. 10. 1994	westl. St. Peter–Ording	A 5 000 Fuß	1,5 t
70	23. 10. 1994	Eifel	FL 90	30 t
71	25. 10. 1994	Lübecker Bucht	FL 150	0,68 t
72	31. 10. 1994	Ramstein	unbekannt	40 t
73	1. 11. 1994	Bad Berleburg–Fritzlar–Gedern	FL 190	unbekannt
74	4. 11. 1994	westl. Gelting	A 2 500 Fuß	2,5 t
75	14. 11. 1994	Flugplatz Nordholz	FL 190	2 t
76	15. 11. 1994	Gelting	A 4 000 Fuß	2,5 t
77	18. 11. 1994	Laarbruch	FL 190	unbekannt
78	21. 11. 1994	südl. Helgoland	A 5 000 Fuß	2 t
79	21. 11. 1994	Flugplatz Hopsten	FL 100	2,1 t
80	23. 11. 1994	Erlangen–Bayreuth–Frankfurt/M.	FL 120	80 t
81	24. 11. 1994	Flugplatz Hopsten	FL 85	3 t
82	28. 11. 1994	Laarbruch	FL 150	unbekannt
83	29. 11. 1994	nordwestl. Flugplatz Bitburg	FL 260	unbekannt
84	30. 11. 1994	Wuppertal/Barmen	FL 240	unbekannt
85	1. 12. 1994	Laarbruch	FL 160	3 t
86	9. 12. 1994	Deggendorf/Bayer. Wald	FL 80	unbekannt
87	10. 12. 1994	Bitburg–Westerwald–Idar Oberstein	FL 170	unbekannt
88	13. 12. 1994	Hess. Lichtenau–Bad Berleburg–Fulda	FL 180	60 t
89	20. 12. 1994	Dinkelsbühl–Ansbach–Würzburg	FL 150	45 000 lbs
90	20. 12. 1994	Eifel	FL 250	unbekannt
91	27. 12. 1994	Schaffhausen–Karlsruhe–Kirn	unbekannt	unbekannt
92	29. 12. 1994	östl. Helgoland	A 5 000 Fuß	1,13 t
1995 1	17. 1. 1995	Laarbruch	FL 100	3 t
2	17. 1. 1995	Laarbruch	FL 100	5 t
3	22. 1. 1995	Kevelaer	FL 100	5 t
4	8. 2. 1995	Dinkelsbühl–Fulda–Spessart	FL 150–FL 100	unbekannt
5	18. 2. 1995	Deggendorf–Passau	FL 80	unbekannt
6	6. 3. 1995	Laarbruch	FL 150	3 t
7	11. 4. 1995	Eifel	FL 230	unbekannt
8	12. 4. 1995	westl. Köln/Bonn	FL 220	10 t
9	19. 4. 1995	Gießen–Bad Hersfeld	FL 160	20 t
10	26. 4. 1995	Laarbruch	FL 150	4 t
11	4. 5. 1995	Laarbruch	FL 160	4 t
12	4. 5. 1995	Laarbruch	FL 160	3 t
13	7. 5. 1995	westl. Schweinfurt	FL 100	unbekannt
14	30. 5. 1995	Laarbruch	FL 200	2 t
15	31. 5. 1995	Bottrop	FL 70	unbekannt
16	6. 6. 1995	Illertissen (südl. Ulm)	FL 190	unbekannt
17	9. 6. 1995	Spessart–Lahr/M.	unbekannt	4 t
18	12. 6. 1995	Laarbruch	FL 100	3 t
19	14. 6. 1995	Laarbruch	FL 160	2 t
20	16. 6. 1995	Passau–Neumarkt/Oberpfalz	FL 240–FL 190	unbekannt
21	17. 6. 1995	Bad Camberg–Limburg	FL 120	30 000 lbs
22	21. 6. 1995	Helgoland	FL 150	12 t
23	26. 6. 1995	Kirn–Ramstein	FL 150	unbekannt
24	6. 7. 1995	Leipheim	unbekannt	unbekannt

Noch Anlage

Lfd. Nr.	Datum	betroffener Bereich	Flughöhe	Treibstoffmenge
25	9. 7. 1995	Abflugstrecke von Düsseldorf	unbekannt	unbekannt
26	9. 7. 1995	Eifel	FL 90	30 t
27	13. 7. 1995	Ansbach–Flugplatz Niederstetten–Aschaffenburg	FL 180	20 t
28	13. 7. 1995	Laarbruch	FL 80	unbekannt
29	17. 7. 1995	Flugplatz Hopsten	FL 200	1,8 t
30	2. 8. 1995	Flugplatz Nörvenich	FL 100	unbekannt
31	4. 8. 1995	nördl. Flugplatz Büchel	unbekannt	unbekannt
32	6. 8. 1995	Ramstein–Saarbrücken	FL 200	50 t
33	21. 8. 1995	Flugplatz Memmingen	unbekannt	unbekannt
34	22. 8. 1995	Flugplatz Büchel	FL 150	2 t
35	20. 9. 1995	Würzburg-wesl. Schweinfurt	FL 140	unbekannt
36	30. 9. 1995	Passau-Straubing	FL 180	unbekannt
37	9. 10. 1995	Laarbruch	FL 150	4 t
38	14. 10. 1995	Nienburg–Celle	unbekannt	2,3 t
39	17. 10. 1995	Flugplatz Nörvenich	FL 200–FL 100	unbekannt
40	23. 10. 1995	Eifel	FL 260	unbekannt
41	25. 10. 1995	unbekannt	A 3 000 Fuß	2,25 t
42	26. 10. 1995	Laarbruch	FL 150	unbekannt
43	26. 10. 1995	nördl. Wangerooge	FL 180	1,35 t
44	30. 10. 1995	Würzburg–Erlangen	FL 200	unbekannt
45	31. 10. 1995	nordöstl. Flugplatz Hopsten	unbekannt	3,375 t
46	2. 11. 1995	Meldorf-Bucht	A 5 000 Fuß	1 t
47	7. 11. 1995	nördl. Dinkelsbühl	FL 190	unbekannt
48	10. 11. 1995	Papenburg	A 4 000 Fuß	2 t
49	14. 11. 1995	nördl. Wangerooge	A 5 000 Fuß	2 t
50	23. 11. 1995	Laarbruch	FL 100	2,5 t
51	4. 12. 1995	Neumarkt/Oberpf.–Würzburg–Schweinfurt–Erlangen	FL 330	unbekannt
52	5. 12. 1995	Abflugstrecke Frankfurt/M.	unbekannt	unbekannt
53	20. 12. 1995	Wangerooge/Baltrum	A 5 000 Fuß	1,5 t
54	21. 12. 1995	Laarbruch	FL 130	3 t
1996 1	7. 1. 1996	Passau–Neumarkt/Oberpfalz	unbekannt	unbekannt
2	10. 1. 1996	Laarbruch	FL 100	4,5 t
3	10. 1. 1996	Laarbruch	FL 65	3 t
4	15. 1. 1996	Brüggen	FL 140	4 t
5	22. 1. 1996	Heidelberg–Ramstein–Kirn–Pfungstadt	FL 160	46 t
6	23. 1. 1996	Schweinfurt–Bamberg	FL 160	25 t
7	24. 1. 1996	Laarbruch	FL 160	2,3 t
8	8. 2. 1996	Goch	FL 120	25 t
9	15. 2. 1996	Gedern–Gießen	unbekannt	3,6 t
10	17. 2. 1996	Laarbruch	FL 150	55 t
11	19. 2. 1996	Laarbruch	FL 150	2 t
12	23. 2. 1996	Flensburg–Groningen/NL	FL 180	41,8 t
13	3. 3. 1996	südlich Straubing	unbekannt	unbekannt
14	13. 3. 1996	Büchel-Mendig/Eifel	FL 200	17 t
15	13. 3. 1996	Gießen–Warburg	FL 150	25 t
16	18. 3. 1996	Schweinfurt–Bayreuth	FL 150	30 t
17	4. 4. 1996	10 nördl. Flugplatz Lechfeld	unbekannt	unbekannt
18	20. 4. 1996	Würzburg–Karlsruhe	FL 160	5 t
19	6. 5. 1996	Flugplatz Lechfeld	FL 70	unbekannt
20	18. 5. 1996	Gießen-Allendorf/Eder	FL 150	19,6 t
21	18. 5. 1996	Bamberg–Bad Hersfeld–Schweinfurt	FL 140–FL 200	50 t
22	21. 5. 1996	Lechfeld-Leipheim	FL 80	unbekannt
23	31. 5. 1996	Lechfeld-Landsberg	unbekannt	unbekannt
24	3. 6. 1996	Laarbruch	unbekannt	2,5 t
25	5. 6. 1996	Ludwigsburg–Schwäbisch Hall	FL 85	unbekannt
26	19. 6. 1995	Traben Trarbach	unbekannt	2 t
27	19. 6. 1996	Gießen–Warburg–Fulda	FL 150	69,8 t
28	23. 6. 1996	Aschaffenburg–Gedern	FL 55	20 t

Noch Anlage

Lfd. Nr.	Datum	betroffener Bereich	Flughöhe	Treibstoffmenge
29	24. 6. 1996	Laarbruch	FL 240	2,7 t
30	27. 6. 1996	Bremerhaven–Helgoland	FL 150	80 t
31	29. 6. 1996	Landshut–Regensburg	unbekannt	unbekannt
32	1. 7. 1996	Gütersloh–Lüdenscheid	FL 150	3 t
33	22. 7. 1996	Laarbruch	unbekannt	2 t
34	26. 7. 1996	Augsburg–Ingolstadt	unbekannt	unbekannt
35	31. 7. 1996	Hammelburg–Wasserkuppe–Hassfurt	FL 160	20 t
36	5. 8. 1996	Heilbronn–Pirmasens	FL 140	6,8 t
37	18. 8. 1996	Donauwörth	FL 160	unbekannt
38	19. 8. 1996	Bayreuth–Rudolfstadt/Thüringen	unbekannt	unbekannt
39	29. 8. 1996	südwestl. Nörvenich	unbekannt	2 t
40	30. 8. 1996	Meschede–Arnsberg	FL 170	1 t
41	27. 9. 1996	Eggenfelden	FL 130	3,5 t
42	1. 10. 1996	Gießen–Warburg	FL 260	64 t
43	3. 10. 1996	südl. Köln	unbekannt	30 t
44	4. 10. 1996	Bottrop	FL 130	13 t
45	11. 10. 1996	unbekannt	unbekannt	unbekannt
46	14. 10. 1996	Flugplatz Husum–Leck	FL 100	2,8 t
47	24. 10. 1996	Laarbruch	FL 160	6,3 t
48	24. 10. 1996	Dinkelsbühl–Nürnberg–Würzburg	FL 190	50 t
49	5. 11. 1996	Kassel–Erndtebrück–Mansbach	FL 160	70 t
50	5. 11. 1996	Laarbruch	FL 120	3 t
51	5. 11. 1996	Südwestl. Stuttgart	unbekannt	2 t
52	15. 11. 1996	Flughafen Köln/Bonn	unbekannt	4 t
53	17. 11. 1996	nördl. Ramstein	FL 130	18 t
54	23. 11. 1996	Ludwigsburg–15 NM südl. Aachen	unbekannt	unbekannt
55	24. 11. 1996	15 NM rad. um Ramstein	unbekannt	18 t
56	28. 11. 1996	Ludwigsburg–Heidelberg	FL 150	17 t
57	1. 12. 1996	Dinkelsbühl–Walldürn–Pfungstadt	FL 90	30 t
58	4. 12. 1996	westl. Landsberg	FL 350	3,5 t
59	5. 12. 1996	Ramstein–St. Wendel–Maria Laach	FL 150	15 t
60	16. 12. 1996	3 NM südwestl. Mendig	FL 250–FL 150	4,5 t
61	28. 12. 1996	Mendig	FL 100	40 t
62	28. 12. 1996	Bitburg–Mendig	FL 190	4 t

