

Antrag

der Fraktion FREIE WÄHLER

EntschlieÙung

Kerosinablässe in Rheinland-Pfalz: Messnetz verdichten, festgesetzte Flughöhe anheben, Summationswirkung vermeiden und Möglichkeit des Overweight Landing prüfen

I. Der Landtag stellt fest:

Rheinland-Pfalz ist besonders stark von Kerosinablässen betroffen. Im Jahr 2021 kam es bundesweit zu insgesamt 25 Fällen, in denen zivile oder militärische Flugzeuge Treibstoff im Luftraum ablassen mussten. Allein in 8 Fällen war Rheinland-Pfalz betroffen. Ähnliche Zahlen weist auch das laufende Jahr auf. In bislang 5 von 13 Fällen (Stand 28. Juni 2022) wurde im Jahr 2022 Kerosin über Rheinland-Pfalz abgelassen.

Laut Angaben des Luftfahrtbundesamtes entfielen im Jahr 2021 von bundesweit 507,75 Tonnen abgelassenem Kerosin 214,95 Tonnen auf Rheinland-Pfalz. Im Jahr 2022 ist Rheinland-Pfalz ebenfalls überproportional belastet: Von insgesamt 415,6 Tonnen Kerosin wurden allein 135,3 Tonnen über Rheinland-Pfalz abgelassen.

Dabei steht die grundsätzliche Notwendigkeit von Kerosinablässen außer Frage. Flugzeuge müssen bei medizinischen Notfällen, technischen Problemen oder Luftraumsperrungen in der Lage sein, ihr Gewicht zu verringern, um eine sichere Landung zu garantieren. Jedoch sind Bürgerinnen und Bürger, ob der Häufigkeit von Treibstoffablässen und der Mengen, die dabei freigesetzt werden, zusehends verunsichert.

In Rheinland-Pfalz gibt es aktuell neun Messstellen für Kohlenwasserstoff und 22 Messstellen für Benzol. Von den neun Messstellen für Kohlenwasserstoff befinden sich allein sechs in größeren Städten (Koblenz, Wörth, zweimal Ludwigshafen und zweimal Mainz). Über Eifel, Mosel und Hunsrück bis zum Rhein klafft allerdings ein Loch. Dass das Messnetz nicht nur nicht flächendeckend aufgestellt ist, sondern sogar dort infrastrukturell fehlt, wo nachweisbar Kerosin abgelassen wird, bestätigt der Ablass von 30 Tonnen Kerosin über der Vulkaneifel am 21. Mai 2022.

Im Dezember des Jahres 2020 hat das Umweltbundesamt die Studie „Treibstoffschnellablass aus Luftfahrzeugen: Wirkungen auf Umwelt und Gesundheit“ veröffentlicht. Diese Studie wurde mitunter vom Ministerium für Klima, Umwelt, Energie und Mobilität in Auftrag gegeben. Dort heißt es im Fazit: „Die Modellierungen der am Boden ankommenden Kerosinrückstände und die umwelttoxikologischen Untersuchungen des UBA und seiner Auftragnehmer ergaben nach derzeitigem Wissensstand keine kritischen Umweltauswirkungen von Treibstoffschnellablässen auf Boden, Grundwasser, Luft und menschliche Gesundheit.“. „Keine kritischen Umweltbelastungen“ bedeutet allerdings, dass es sehr wohl Umweltbelastungen gibt. Außerdem: Wenn gerade dort, wo tonnenweise Kerosin abgelassen wird, keine Messstationen vorhanden sind, ist das Ergebnis dieser Studie zweifelhaft.

Jenseits des unvollständigen Messnetzes muss untersucht werden, ob Rheinland-Pfalz hinsichtlich der Summationswirkung bei Kerosinablässen entlastet werden kann. Nicht jedes Flugzeug, das Treibstoff ablässt, muss notwendigerweise innerhalb von wenigen Minuten landen. Demnach muss es möglich sein, alternierende Ablassgebiete festzusetzen, um die Last der Flächenkonzentration auf mehrere Länder und Bundesländer zu verteilen. Dafür muss gemeinsam mit dem Luftfahrtbundesamt ein rechtlicher Rahmen festgelegt werden. In manchen Fällen können Flugzeuge auch eine sichere Overweight Landing durchführen. Darüber hinaus ist die Flughöhe, die ein Flugzeug erreichen muss, bevor es Kerosin ablässt, auf 10 000 Fuß anzuheben, insofern es die Umstände zulassen – in jedem Fall aber die größtmögliche Flughöhe. Daneben gilt es, ein Gebührensystem für Kerosinablässe einzuführen. Wenn sich der Vorgang des Fuel Dumpings nicht verhindern lässt, so muss die verantwortliche Fluggesellschaft – gemessen an der Tonnenzahl – eine Gebühr an das Land Rheinland-Pfalz zahlen. Das Land ist wiederum verpflichtet, diesen Betrag unmittelbar in Umweltschutzmaßnahmen zu reinvestieren.

II. Vor diesem Hintergrund fordert der Landtag die Landesregierung auf:

1. Das Messnetz in Rheinland-Pfalz durch zusätzliche Stationen zu verdichten – insbesondere im ländlichen Raum.
2. Auf eine Änderung des Luftrechts hinzuwirken, sodass
 - a) für Flugzeuge, die Kerosin ablassen müssen, alternierende Gebiete festgelegt werden, um so eine Summationswirkung in Rheinland-Pfalz und im übrigen Bundesgebiet zu verhindern;
 - b) für Kerosinablässe immer die im Einzelfall größtmögliche Flughöhe als Mindesthöhe festzusetzen ist, grundsätzlich jedoch mindestens 10 000 Fuß, insofern im Einzelfall keine schwerwiegenden technischen Gründe oder medizinischen Notfälle entgegenstehen;
 - c) individuell – je nach Flugzeugtyp – zu prüfen ist, ob eine Overweight Landing tatsächlich sicherheitstechnische Konsequenzen hat oder nur aus wirtschaftlichen Gründen nicht durchgeführt wird;
 - d) ein Gebührensystem für Treibstoffablässe eingeführt wird, dessen Erlöse direkt in Umweltschutzmaßnahmen in den Ablassgebieten und die Verdichtung des Messstellennetzes reinvestiert werden.

Für die Fraktion:
Dr. Joachim Streit