

# „Daten statt Simulation“

Kerosinablass über der Pfalz sorgte in den vergangenen Monaten für Schlagzeilen. Gestern hat sich der Mainzer Landtag in einer Anhörung damit befasst. Dabei kam heraus: Für die von der Umweltministerkonferenz geplante Studie sind überhaupt keine konkreten Messungen zu diesem Thema vorgesehen.

VON ANDREAS GANTER

**MAINZ.** Auf die Initiative von Rheinland-Pfalz hatte sich die Umweltministerkonferenz, wie mehrfach berichtet, dazu entschlossen, eine Studie zu den Risiken durch Treibstoffablass von Langstreckenflugzeugen in Auftrag zu geben. Die Ergebnisse werden für Herbst 2018 erwartet. Hintergrund ist, dass die derzeit vorhandenen Erkenntnisse zum Kerosinablass aus Untersuchungen stammen, deren Daten in den 1950er- bis 1970er-Jahren gewonnen wurden.

Lars Mönch, der gestern in Mainz für das Bundesumweltamt referierte, informierte die Abgeordneten, dass für die geplante Studie – entgegen der Annahmen vieler Parlamentarier – kein Flugzeug über Messstellen fliegen und dabei Kerosin ablassen wird. Die Herangehensweise sei eher eine intensive Literaturrecherche. Allerdings, schränkte Mönch ein, sei die Expertise noch nicht endgültig beauftragt. Es könnte sein, dass das Bundesumweltamt als zuständige Behörde sich noch anders entscheidet.

Genau das forderte SPD-Fraktionschef Alexander Schweitzer. Er hält eine Messung in der Studie für „zwingend notwendig“. Der Südpfälzer erhofft so eine höhere Glaubwürdigkeit, als wenn nur Berechnungen und Simulationen herangezogen würden. Gleicher Auffassung war auch Thomas Weiner (CDU). Der Pirmasenser pochte auf „Daten statt Simulation“.

Robert Sausen, der das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) als Experte vertrat, sagte, dass eine aussagekräftige Studie wohl aufwendig und teuer werden würde. Der Professor sprach von einem „sieben- bis achtstelligen Eurobetrag“. Er wies zudem darauf hin, dass die Flugzeuge, die über Rheinland-Pfalz Kerosin ablassen wohl nicht die größte Gefahr für die hiesigen Bewohner seien. Er geht davon aus, dass der fein verwirbelte Kraftstoff vom Wind weit nach Westen getragen – möglicherweise „bis nach Rumänien oder in die Türkei“. Der Landstuhler Abgeordnete



Ein Airbus 380 vor mächtigen Kerosintanks auf dem Flughafen Frankfurt. Am 10. Oktober hat eine Maschine dieses Typs 40 Tonnen Kerosin über der Pfalz abgelassen.

FOTO: DPA

Daniel Schäffner (SPD) fragte, ob vor diesem Hintergrund nicht vor allem Treibstoffablässe über den westeuropäischen Nachbarländern Anlass zur Sorge geben müssten. Dem widersprach Sausen nicht. Allerdings betonte der Experte auf Nachfrage ausdrücklich, dass die gesundheitliche Belastung durch „fuel dumping“, wie der Treibstoffablass von Fachleuten bezeichnet wird, nur gering sei.

Der Leiter des Landesamtes für Umwelt, Stefan Hill, sprach sich gestern für eine kurzfristige Meldekette bei Treibstoffablässen aus. Derzeit ist es so, dass die Fluglinien dem Bundes-

umweltministerium im Halbjahresrhythmus mitteilen, wann und wo sie Kerosin abgelassen haben. DLR-Experte Sausen hinterfragte aber den Sinn einer kurzfristigen Meldekette. Er sagte, das auf diese Weise gewonnene Wissen sei nicht zu verwerten. Es nütze den Behörden nichts, unmittelbar informiert zu werden. Kurzfristige Messungen seien beispielsweise so gut wie nicht umsetzbar.

Das Land betreibt schon derzeit mehrere Luftmessstationen, unter anderem im Pfälzerwald. Allerdings können diese keine Informationen über die Auswirkungen von Kerosina-

blässen liefern. Wenn Piloten Treibstoff ablassen, dauert das in der Regel nur wenige Minuten. Für Ereignisse von so kurzer Zeit seien die Messstationen nicht ausgerichtet, so Hill.

Zwischen 2010 und 2017 wurden über Rheinland-Pfalz laut dem Landesamt für Umwelt bei Zivilmaschinen 31 und bei Militärflugzeugen zehn Treibstoffablässe gemeldet. In diesem Jahr haben bis zum Stichtag 31. Oktober bereits drei Flugzeuge kurz nach dem Start in Frankfurt größere Mengen Kerosin über der Pfalz abgelassen.

Vertreter der Lufthansa betonten, dass dies für das Unternehmen hohe Kosten bedeute. „Wir machen das nur sehr ungern“, sagte Lufthansa-Mann Robert Nyenhuis. Allerdings gebe es Notsituationen, in denen es um Leib und Leben gehe und die Piloten keine andere Wahl hätten, als Treibstoff abzulassen. Das hängt laut dem Konzern damit zusammen, dass das maximal zulässige Landegewicht bei Langstreckenflugzeugen deutlich geringer sei, als das zulässige Startgewicht. Es wird davon ausgegangen, dass die Flieger auf ihrer Route so viel Sprit verbrauchen, dass sie gefahrlos landen können. Tauchen allerdings Probleme auf, die eine rasche Landung notwendig machen, müsse Treibstoff abgelassen werden, so Nyenhuis. Er sagte, dass die Flugzeuge normalerweise zwischen drei bis zwölf Tonnen Kerosin pro Flugstunde verbrauchen. Beim „fuel dumping“ kann der Pilot 1,5 bis 2,5 Tonnen pro Minute ablassen. Dies geschehe im Regelfall nach Rücksprache mit der Deutschen Flugsicherung.

Deren Vertreter, Fabio Ramos, sagte, dass die Lotsen der DFS den Piloten Korridore empfehlen, in denen sie Treibstoff ablassen können. Dass so oft über der Pfalz Kerosin abgelassen werde, hänge an der Nähe zum Flughafen Frankfurt. Von dort gingen drei Viertel aller Flüge Richtung Westen und die meisten Probleme, beispielsweise ein defektes Fahrwerk, würden kurz nach dem Start auftreten – also dann, wenn die Maschinen über der Pfalz sind.