

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Brigitte Freihold, Thomas Lutze, Alexander Ulrich, Katrin Werner, Christine Buchholz, Jörg Cezanne, Andrej Hunko, Ralph Lenkert, Dr. Alexander S. Neu, Sören Pellmann, Tobias Pflüger, Dr. Kirsten Tackmann, Kathrin Vogler, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Treibstoffschnellablass ziviler und militärischer Luftfahrzeuge

Im Jahr 2017 ließen zivile und militärische Luftfahrzeuge 579,5 Tonnen Treibstoff über der Bundesrepublik Deutschland ab. Besonders betroffen ist das Bundesland Rheinland-Pfalz, über dem nahezu zwei Drittel der bundesweiten Menge, nämlich 368 Tonnen, abgelassen wurden (siehe „Die Rheinpfalz“ vom 31. Juli 2018, www.rheinpfalz.de/lokal/aus-dem-suedwesten/artikel/flugzeug-laesst-92-tonnen-treibstoff-ab). Der Treibstoffablass (sog. Fuel Dumping) hat insbesondere in den betreffenden Regionen zur Verunsicherung vieler Bürgerinnen und Bürger geführt, die sofortige Maßnahmen einfordern, dieser Belastung für Mensch, Tier und Umwelt Einhalt zu gebieten (siehe z. B. DIE RHEINPFALZ vom 5. August 2018, www.rheinpfalz.de/artikel/online-petition-gegen-kerosinablass-gestartet). Vor diesem Hintergrund ist die Herstellung umfassender Transparenz hinsichtlich der erfolgten Treibstoffablässe erforderlich. Gleiches gilt im Hinblick auf die Aufklärung potenzieller Risiken für die Gesundheit und Umwelt, die Klärung rechtlicher Fragen betreffend der Verantwortung und ggf. Entschädigung von Betroffenen sowie eine Diskussion über die Entwicklung von Alternativen zur Freisetzung von Treibstoffen.

Bereits Anfang Mai 2017 haben sich die Umweltministerinnen, Umweltminister, Umweltsenatorin und Umweltsenatoren der Länder auf ihrer 88. Umweltministerkonferenz (UMK) an den Bund gewandt, eine aktuelle Bewertung über den Umfang und die Auswirkungen von Treibstoffablässen auf neuesten wissenschaftlichen Grundlagen vorzunehmen und über die Ergebnisse auf der 91. UMK schriftlich zu berichten (siehe Ergebnisprotokoll, www.umweltministerkonferenz.de/documents/88-umk-final_1522236641.pdf). Das Umweltbundesamt (UBA) hat in diesem Zusammenhang im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit am 1. Februar 2018 die Erstellung eines Gutachtens zum Thema „Wissenschaftliche Erkenntnisse zu Rückständen/Ablagerungen von Kerosin nach sogenanntem Fuel Dumping und zu Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit“ an die reconsite GmbH in Kooperation mit Joswig Ingenieure GmbH vergeben. Darin sollen die möglichen Auswirkungen von Treibstoffschnellablässen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit auf der Grundlage einer umfassenden Recherche der nationalen und der internationalen Literatur und Expertenbefragungen untersucht und eine Modellierung der Treibstoffschnellablässe durchgeführt werden, um eine mögliche Deposition des emittierten Kerosins abzuschätzen. Daraus sollen Belastungen für Boden, Wasser und Luft sowie für die menschliche Gesundheit abgeleitet und eingeordnet werden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Treibstoffablass durch zivile Luftfahrzeuge im ersten und zweiten Quartal 2018 in der Bundesrepublik Deutschland (bitte nach Datum, betroffenem Bundesland, Gebiet, den Grund des Treibstoffablasses, die jeweiligen Mengen sowie den Charakter des Luftverkehrsteilnehmers aufschlüsseln, namentlich ob es sich dabei um einen gewerblichen oder privaten Flug bzw. Linien- oder Charterverkehr der allgemeinen Luftfahrt – general aviation – handelt)?
2. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Treibstoffablass durch militärische Luftfahrzeuge im ersten und zweiten Quartal 2018 in der Bundesrepublik Deutschland (bitte nach Datum, betroffenem Bundesland, Gebiet, den Grund des Treibstoffablasses, die jeweiligen Mengen sowie den Charakter des Luftverkehrsteilnehmers aufschlüsseln, namentlich ob es sich dabei um ein militärisches Luftfahrzeug der Bundeswehr unter Angabe der jeweiligen Teilstreitkraft oder ausländischer Streitkräfte handelt)?
3. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich potenzieller Risiken für die menschliche Gesundheit durch die Inhaltsstoffe des Treibstoffs „Jet A-1“ ziviler Luftfahrzeuge (bitte alle Inhaltsstoffe einzeln auflühren und die jeweiligen mittelbaren oder unmittelbaren Gesundheitsrisiken darstellen)?
4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich potenzieller Risiken für die menschliche Gesundheit durch die Inhaltsstoffe des Treibstoffs „JP-8“ militärischer Luftfahrzeuge (bitte alle Inhaltsstoffe einzeln auflühren und die jeweiligen mittelbaren oder unmittelbaren Gesundheitsrisiken darstellen)?
5. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich potenzieller Risiken für die menschliche Gesundheit durch die Inhaltsstoffe des Treibstoffs „JP-8+100“ militärischer Luftfahrzeuge (bitte alle Inhaltsstoffe einzeln auflühren und die jeweiligen mittelbaren oder unmittelbaren Gesundheitsrisiken darstellen)?
6. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich der jeweiligen Mengen des Verbrauches des Treibstoffs vom Typ „Jet A-1“, „JP-8“ sowie „JP-8+100“ oder anderer von Luftfahrzeugen der Bundeswehr verbrauchter Treibstoffe in den Jahren 2015 bis 2018, und wie hoch ist der Anteil des im Flug abgelassenen Treibstoffs im Verhältnis dazu?
7. Nach welchen konkreten rechtlichen Bestimmungen oder faktischen Vereinbarungen ist die Meldung von Treibstoffablässen ziviler sowie militärischer Luftfahrzeuge der Bundeswehr und militärischer Luftfahrzeuge ausländischer Streitkräfte nach Kenntnis der Bundesregierung geregelt (bitte konkrete Fundstellen der Regelungen angeben)?
8. Wie wurden die Vorschriften betreffend der Praxis des Treibstoffablassens bei militärischen Luftfahrzeugen der Bundeswehr sowie Luftfahrzeugen ausländischer Streitkräfte im Laufe der letzten 25 Jahre modifiziert, um das Gesamtvolumen der Risiken im Hinblick auf Gesundheits- und Umweltschäden zu reduzieren?
9. Gibt es signifikante Unterschiede bezüglich der Praxis des Treibstoffablassens zwischen den verschiedenen im Dienst befindlichen Flugzeugtypen der Bundeswehr, insbesondere hinsichtlich des üblicherweise im Flug abgelassenen Volumens, und wenn ja, welche?

10. Welche zivilen und militärischen Luftfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung von den entsprechenden Bestimmungen umfasst und welche ausgeschlossen, und welche Unterschiede bestehen in diesen Regelungen zwischen zivilen und militärischen Luftfahrzeugen, namentlich im Hinblick auf Meldepflichten und die rechtliche Verantwortung der Luftfahrzeugbetreiber bzw. deren Piloten für eventuell entstehende Schäden bei Menschen, Tier und Umwelt?
11. Ist der Vorgang von Treibstoffablässen nach Kenntnis der Bundesregierung umfassend und lückenlos rechtlich geregelt, namentlich in Bezug auf die Meldepflichten, die rechtliche Verantwortung der Luftfahrzeugbetreiber bzw. deren Piloten für eventuell entstehende Schäden bei Menschen, Tier und Umwelt und andere mit diesem Vorgang verbundene rechtliche Fragen?
12. In wie vielen Fällen sind nach Kenntnis der Bundesregierung Meldepflichten bezüglich des Ablassens von Treibstoff nach Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 in Verbindung mit Anhang III, Nr. 3 (4) der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 verletzt worden, und welche rechtlichen oder faktischen Konsequenzen hatte dieser Umstand für die Flugzeugbetreiber?
13. Welche Vorkehrungen unternahm bislang die Bundesregierung oder plant sie in Zukunft, damit die Bundesländer und Kommunen nach Treibstoffablässen ziviler und militärischer Luftfahrzeuge unverzüglich und unaufgefordert unterrichtet werden (bitte begründen)?
14. Trifft es zu, dass die Bundesregierung die vom Treibstoffablass betroffenen Bundesländer erst auf konkrete Nachfrage der Landesregierungen informiert, oder besteht hierfür ein Verfahren, in dem von Amts wegen die betroffenen Bundesländer bzw. Kommunen unverzüglich und vollumfänglich informiert werden?
15. Welche Entschädigungsmöglichkeiten stehen den vom Treibstoffablass betroffenen Bundesländern, Kommunen bzw. Individuen nach Kenntnis der Bundesregierung zur Verfügung?
16. Welche Möglichkeiten stehen den betroffenen Bundesländern und Kommunen zur Verfügung, um die Aufwendungen und Lasten, die bei der Dekontaminierung bzw. Sanierung der vom Treibstoffablass betroffenen Gebiete anfallen könnten, durch den Bund auszugleichen?
In wie vielen Fällen und wo hat der Bund seit 2010 die Kosten der Beseitigung solcher Lasten getilgt?
17. Was unternimmt die Bundesregierung, um die jeweiligen Gründe für die Notwendigkeit des Ablassens von Treibstoff und die konkrete Mengenangabe durch den jeweiligen Luftfahrzeugführer zu erfassen, an die betroffenen Bundesländer und Kommunen weiterzugeben und öffentlich zugänglich zu machen?
Welche Diskussionen bezüglich Neuregelungen bzw. Umsetzungsvorschläge zur Erfassung der jeweiligen Gründe sind der Bundesregierung auf der Ebene der Europäischen Union hierzu bekannt?
18. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung des im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vereinbarten Vorhabens, die Treibstoffablässe auf der Internetseite der Deutschen Flugsicherung „zeitnah“ zu veröffentlichen?
Was unternahm die Bundesregierung hierfür bislang, und wie definiert diese den Begriff „zeitnah“ in diesem Zusammenhang?
19. Plant die Bundesregierung eine Kartographierung der Treibstoffablässe ziviler und militärischer Luftfahrzeuge, und wie sollen diese Informationen der Öffentlichkeit frei zugänglich gemacht werden (bitte begründen)?

20. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob der Treibstoffablass ziviler Luftfahrzeuge in der Praxis ausschließlich bei einer vorliegenden Gefährdung der Menschen an Bord vorgenommen wird?
Wenn nicht, in welchen anderen Fällen ist der Treibstoffablass unter welchen Bedingungen erlaubt?
21. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob der Treibstoffablass militärischer Luftfahrzeuge in der Praxis ausschließlich bei einer vorliegenden Gefährdung der Menschen an Bord vorgenommen wird?
Wenn nicht, in welchen anderen Fällen ist der Treibstoffablass unter welchen Bedingungen erlaubt?
22. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich der Häufigkeit von Beschädigungen von zivilen und militärischen Luftfahrzeugen nach einer Landung über dem Landegewicht, die bei Nichtablass des Treibstoffs seit 2010 angefallen sind (bitte falls möglich den Grund des Betriebsausfalls nennen)?
23. Plant die Bundesregierung, die Mindestflughöhe für Treibstoffablässe ziviler und militärischer Luftfahrzeuge zu erhöhen?
Wenn ja, auf welche Höhe und mit welchem Effekt auf den Verbleib des Treibstoffes und dessen Verteilung, und wenn nein, warum nicht?
24. Welche Überlegungen oder Maßnahmen wurden von der Bundesregierung angestrengt bzw. befinden sich in Planung, um zu verhindern, dass bestimmte Gebiete oder Regionen wiederholt einem vermehrten Treibstoff-schnellablass ausgesetzt werden bzw. diese Lasten gleichmäßiger überregional verteilt werden?
Wenn ja, welche Bundesländer bzw. Gebiete wären betroffen, und wenn nein, warum nicht?
25. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich bestehender oder geprüfter Alternativen zur Freisetzung von Treibstoff durch zivile Luftfahrzeuge, die technisch realisierbar wären (bitte erläutern)?
26. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich bestehender oder geprüfter Alternativen zur Freisetzung von Treibstoff durch militärische Luftfahrzeuge, die technisch realisierbar wären (bitte erläutern)?
27. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich der in der Wissenschaft, Forschung und Entwicklung bzw. Technik diskutierten Alternativen zur Freisetzung von Treibstoff durch Luftfahrzeuge (bitte erläutern)?
28. Welche Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung in der Wissenschaft, Forschung und Entwicklung bzw. Technik, um Alternativen zur Freisetzung von Treibstoff durch Luftfahrzeuge zu entwickeln?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, inwiefern, seit wann und in welcher Höhe (bitte alle entsprechenden Fördermaßnahmen seit 2010 einzeln nennen)?
29. Welche Behörden, Institutionen, Gremien oder Beratungsdienste wurden von der Bundesregierung kontaktiert, um dem Ersuchen der 88. Konferenz der Umweltminister des Bundes und der Länder (UMK) vom Mai 2017 betreffend der Vornahme einer aktuellen Bewertung über den Umfang und die Auswirkungen von Treibstoffablässen auf neuesten wissenschaftlichen Grundlagen zu entsprechen und über die Ergebnisse während der 91. UMK schriftlich zu berichten (vgl. Ergebnisprotokoll, S. 55, bitte ausführlich die Inhalte, die ggf. bei der Bewertung betrachtet wurden, detailliert wiedergeben)?

30. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Hintergründe möglicher Anpassungen bei der Leistungsbeschreibung vom 1. November 2017 (AZ: 69 554 / 12) bzw. Aufstockung der Umsetzung des Vertrages vom 1. Februar 2018 betreffend des vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Bewertung von Umwelt- und Gesundheitsgefahren von Treibstoffschnellablässen ziviler und militärischer Luftfahrzeuge?

Wann und mit welchem Inhalt wurden von welchen Stellen Anpassungen im Hinblick auf die Darstellung rechtlicher Regularien und damit verbundenen Zuständigkeiten und ggf. Handlungsempfehlungen vorgetragen, die nicht bereits in der Leistungsbeschreibung umfasst waren?
31. Welche Hinweise wurden von welcher Stelle des BMU oder anderer Bundesministerien gegenüber dem UBA vorgetragen, die über den ursprünglichen Fokus des Gutachtens über die Recherche der nationalen und der internationalen Literatur und Expertenbefragungen sowie eine Modellierung der Treibstoffschnellablässe hinausgehen?
32. Welche Schlussfolgerungen will die Bundesregierung bei der Erarbeitung ihrer schriftlichen Bewertung für die 91. UMK aus den Ergebnissen der ihr bekannten Studien (namentlich des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg: Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld – Az.: 44/1-6441/1/101 – Potsdam 2004 sowie TÜV Rheinland: Konzeptstudie zur Umweltsituation des Rhein-Main-Flughafens Frankfurt/Main. Frankfurt/Main 1993) betreffend der bestehenden Risiken für Böden, Umwelt und die Gesundheit von Menschen und Tieren durch Treibstoffablass einfließen lassen, und welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang bereits eingeleitet bzw. plant diese in Zukunft, um potenzielle Risiken zu minimieren bzw. Gefahren zu verhindern?

Berlin, den 29. August 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

