

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Brigitte Freihold, Thomas Lutze, Alexander Ulrich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/4089 –**

Treibstoffschnellablass ziviler und militärischer Luftfahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Modellie-

rung 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.

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)?

Datum	betroffenes Gebiet	Bundesland	Grund	Charakter des Luftverkehrsteilnehmers	Treibstoffmenge in Tonnen
18.01.2018	nördlich von Frankfurt/Main	Hessen	Elektrischer Geruch im Cockpit	Gewerblicher Flugbetrieb mit Passagieren	8,3
22.01.2018	auf der Strecke zwischen Altenburg und Erfurt	Sachsen / Thüringen	Hydraulikprobleme	Gewerblicher Flugbetrieb, Fracht	55
01.02.2018	Nordsee	entfällt	Technische Probleme, ein Triebwerk abgestellt	Gewerblicher Flugbetrieb mit Passagieren	Keine Angabe
15.02.2018	Pfalz	Rheinland-Pfalz	Lauter Knall im Hauptdeck	Gewerblicher Flugbetrieb, Fracht	10
23.02.2018	auf der Strecke zwischen Deggendorf und München	Bayern	Keine Angabe	Gewerblicher Flugbetrieb mit Passagieren	21
26.02.2018	Pfalz (Ramstein)	Rheinland-Pfalz	Triebwerksvibrationen	Gewerblicher Flugbetrieb, Fracht	30
16.03.2018	40 km südöstlich Ramstein bis 40 km nordwestlich Ramstein	Rheinland-Pfalz	Defekte Kraftstoffpumpe	Gewerblicher Flugbetrieb mit Passagieren	5,9
15.04.2018	10 km westlich vom Flughafen Hahn	Rheinland-Pfalz	Bordcomputer defekt	Gewerblicher Flugbetrieb, Fracht	7,5
10.05.2018	ca. 40 km im Umkreis von Altenburg (TRA 208)	Sachsen / Thüringen	Technische Probleme	Gewerblicher Flugbetrieb Fracht, Fracht	70
07.06.2018	Keine Angaben	Keine Angaben	Vogelschlag	Gewerblicher spezialisierter Flugbetrieb	Keine Angaben
12.06.2018	ca. 30 km südwestlich von Ramstein	Rheinland-Pfalz	Verschiedene Fehlfunktionen	zivil	0,6

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/9917 verwiesen.

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)?

Datum	betroffenes Gebiet	Bundesland	Zugehörigkeit	Treibstoffmenge in Tonnen
29.03.2018	nördlich Hamburg	Schleswig-Holstein	Bundeswehr – Flugbereitschaft BMVg	0,1
30.03.2018	Gebiet ca. 37 km um Ramstein	Rheinland-Pfalz	US Luftwaffe	43

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 auflisten 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 auflisten 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 auflisten und die jeweiligen mittelbaren oder unmittelbaren Gesundheitsrisiken darstellen)?

Die Fragen 3 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Treibstoffe Jet A-1, JP-8 und JP-8+100 werden auf Basis von Kerosin hergestellt. Die gesundheitsschädigende Wirkung ist in Abhängigkeit vom Expositionsszenario und der Konzentration des aufgenommenen Stoffes (z. B. Inhalation oder Ingestion) zu betrachten.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 6 und 8 auf Bundestagsdrucksache 18/9917 und zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 19/477 verwiesen.

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?

Bei Luftfahrzeugen der Bundeswehr werden nur die Treibstoffsorten Jet A-1 und JP-8 (F-34) verwendet. In den Jahren 2015 – 2018 wurden insgesamt 44659 cbm Jet A-1 sowie 529.555 cbm F-34 von Luftfahrzeugen der Bundeswehr verbraucht.

Eine detaillierte Aufstellung der Flüge mit Treibstoffablass ausländischer Partner liegt der Bundesregierung nicht vor.

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)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 19/2266 verwiesen.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Kenntnisse über Änderungen der Vorschriften in den letzten 25 Jahren vor.

Die Verfahren sind so angelegt, dass die Risiken im Hinblick auf Gesundheits- und Umweltschäden minimiert sind. Ein Treibstoffschnellablass findet immer in Absprache mit der verantwortlichen Flugverkehrskontrollstelle in einem Luftraum mit geringer Luftverkehrsdichte über unbewohntem oder dünn besiedeltem Gebiet, sowie in einer Mindestflughöhe statt, die verhindern soll, dass konzentrierte Kraftstoffmengen den Boden erreichen.

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?

Nein.

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?

Die Bestimmungen über die Meldepflichten für ziviles Luftfahrtgerät umfassen alle zivilen Luftfahrzeuge gemäß Verordnung (EU) Nr. 376/2014 Artikel 3 Absatz 2. Die Bestimmungen gelten für militärische Luftfahrzeuge analog. Ausgenommen sind gemäß Artikel 3 Absatz 2 bestimmte, insbesondere kleine oder historische Luftfahrzeuge gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 216/2008. Gemäß Artikel 15 Absatz 2 Satz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 werden die Informationen aus den Ereignismeldungen ausschließlich zur Verbesserung der Flugsicherheit verwendet.

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?

Die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 regelt i. V. m. der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt umfassend die Verpflichtungen zur Meldung von Ereignissen. Kommt es durch Treibstoffablass zu Personen- oder Sachschäden haftet der Halter des Luftfahrzeugs nach §§ 33 bis 43 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), sowie im Falle eines Treibstoffablasses durch militärische Luftfahrzeuge nach § 53 LuftVG.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 7 und 10 verwiesen.

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?

Zur Anzahl von Meldeversäumnissen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereitet derzeit eine Änderung der Luftverkehrs-Ordnung vor, die unter anderem die Aufnahme eines Ordnungswidrigkeitstatbestandes vorsieht, mit dem Verstöße gegen die Meldepflicht aus der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 geahndet werden können, also auch Verletzungen der Meldepflichten bei Treibstoff-schnellablässen.

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?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) wurden durch das BMVI beauftragt, alle vorbereitenden Maßnahmen zu treffen. Auf der Internetseite des LBA sind die Treibstoffschnellablässe im deutschen Luftraum seit dem 1. Januar 2018 veröffentlicht.

15. Welche Entschädigungsmöglichkeiten stehen den vom Treibstoffablass betroffenen Bundesländern, Kommunen bzw. Individuen nach Kenntnis der Bundesregierung zur Verfügung?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, dass seit 2010 durch Treibstoffschnellablässe Aufwendungen und Lasten angefallen sind.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen. Auf Ebene der Europäischen Union werden Neuregelungen zur Erfassung der Gründe zurzeit nicht diskutiert.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

19. Plant die Bundesregierung eine Kartographierung der Treibstoffablässe ziviler und militärische Luftfahrzeuge, und wie sollen diese Informationen der Öffentlichkeit frei zugänglich gemacht werden (bitte begründen)?

Eine Kartographierung der Treibstoffschnellablässe ist nicht geplant.

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?

Der Bundesregierung liegen keinerlei Erkenntnisse dahingehend vor, dass Treibstoffschnellablässe außerhalb von Notverfahren durchgeführt wurden.

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?

Der Treibstoffablass militärischer Luftfahrzeuge wird ausschließlich bei einer Gefährdung der Menschen an Bord vorgenommen, um das maximal zulässige Landegewicht zu erreichen.

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)?

Der Bundesregierung liegen 99 Ereignismeldungen zu Landungen eines Luftfahrzeugs über dem Landegewicht (sog. „overweight landings“) zwischen 2010 und 2018 vor. Über das Ausmaß der Überschreitung des Landegewichts sowie etwaige Beschädigungen der Luftfahrzeuge liegen keine Erkenntnisse vor.

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?

Eine nationale Regelung zur Erhöhung dieser Mindestflughöhe ist nicht vorgesehen. Die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO empfohlene Mindestflughöhe für einen Treibstoffschnellablass beträgt 6 000 Fuß. Im Regelfall erfolgt der Treibstoffschnellablass deutlich über dieser Höhe.

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 Treibstoffschnellablass ausgesetzt werden bzw. diese Lasten gleichmäßiger überregional verteilt werden?

Wenn ja, welche Bundesländer bzw. Gebiete wären betroffen, und wenn nein, warum nicht?

Es gibt keine festgelegten Gebiete für Treibstoffablässe, vielmehr handelt es sich um eine individuelle Entscheidung in jedem Einzelfall. Die zuständige Flugverkehrskontrolle identifiziert in Zusammenarbeit mit dem Piloten und in Abhängigkeit der Dringlichkeit einen geeigneten Luftraum. Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ICAO empfiehlt, dass ein Treibstoffablass möglichst abseits großer Städte und in Lufträumen mit geringer Flugverkehrsdichte erfolgen soll.

25. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich bestehender oder geprüfter Alternativen zur Freisetzung von Treibstoff durch zivile Luftfahrzeuge, die technisch realisierbar wären (bitte erläutern)?

Im Falle eines Notfalls an Bord kurz nach dem Start bieten sich der Besatzung drei Alternativen.

- Eine Landung mit Überschreiten des maximal zulässigen Landegewichts („overweight landing“) kommt für besonders zeitkritische Notfälle, zum Beispiel bei einem Triebwerksbrand, in Frage. Das Überschreiten des maximal zulässigen Landegewichts und das dadurch verursachte größere Risiko wird dabei zugunsten der Abwehr der größeren Gefahr, z. B. des Feuers, in Kauf genommen.

- Im Fall von Problemen, die keine sofortige Landung erforderlich machen, kann so lange in der Luft durch Abfliegen von Warteschleifen abgewartet werden, bis genug Treibstoff verbrannt und ein zulässiges Landegewicht erreicht wird. Dies kommt allerdings nicht in Frage für eine Vielzahl von technischen Fehlern, bei denen eine Verschärfung der Situation nicht ausgeschlossen werden kann. Insbesondere bei elektrischen und hydraulischen Fehlfunktionen nimmt die Wahrscheinlichkeit weiterer Systemausfälle mit der Zeit zu.
- Der Treibstoffschnellablass liegt zwischen diesen beiden Handlungsoptionen und muss der Besatzung eröffnet sein, um sowohl die Sicherheitseinbußen eines „overweight landing“ als auch die schwierig abzuschätzenden Folgerisiken von technischen Defekten vermeiden zu können.

26. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich bestehender oder geprüfter Alternativen zur Freisetzung von Treibstoff durch militärische Luftfahrzeuge, die technisch realisierbar wären (bitte erläutern)?

Der Bundesregierung sind keine über die Antwort zu Frage 25 hinausgehenden Alternativen bekannt.

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)?

Die Fragen 27 und 28 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zwar besteht die Möglichkeit, Verkehrsflugzeuge so zu konstruieren, dass auch eine Landung bei hohem Gesamtgewicht möglich wird. Aufgrund von erforderlicher Strukturverstärkung ginge dies aber einher mit einem höheren Gewicht und damit einem höheren Treibstoffverbrauch des Luftfahrzeugs. Ein Handlungsbedarf auf dem Gebiet der Forschungsförderung besteht daher nicht.

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)?

Das Forschungsvorhaben „Wissenschaftliche Erkenntnisse zu Rückständen/Ab lagerungen von Kerosin nach sogenanntem Fuel Dumping“ soll bis Ende des Jahres 2018 abgeschlossen werden. Es ist daher noch keine Bewertung erfolgt.

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?

Eine Aufstockung des Forschungsvorhabens „Wissenschaftliche Erkenntnisse zu Rückständen/Ablagerungen von Kerosin nach sogenanntem Fuel Dumping“ ist bislang nicht erfolgt. Die geplante Aufstockung des Forschungsvorhabens soll dem höheren Untersuchungsaufwand bei bestimmten Fragestellungen Rechnung tragen.

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?

Der „ursprüngliche Fokus“ des Gutachtens ist unverändert.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

