

Drucksachenummer (DS-Nr.): 16.1045/1

Mitteilungsvorlage öffentlich

Beratungsfolge:

Gremium	Termin
Kreistag	05.11.2018

**Anfrage der Kreistagsfraktion DIE LINKE/PIRATEN
betr. "Ablassen von Kerosin durch den Flugbetrieb am Flughafen
Paderborn/Lippstadt sowie das Ablassen von Kerosin über unserer Region
überhaupt"**

Der Beantwortung der im Antrag der Kreistagsfraktion DIE LINKE/PIRATEN
gestellten Fragen liegen Unterlagen der Geschäftsleitung des Flughafens
Paderborn/Lippstadt vom 12.09.2018 zu Grunde.

Frage 1:

**Wieviel Kerosin, wann und wo ist durch den Flugbetrieb am Flughafen
Paderborn/Lippstadt seit 2015 abgelassen worden?**

Antwort:

Das Thema „Ablassen von Kerosin durch den Flugbetrieb am Flughafen
Paderborn/Lippstadt“ ist für den Airport Paderborn-Lippstadt nicht relevant, da das
sogenannte „Fuel Dumping“ lediglich bei Langstreckenflugzeugen, wie
beispielsweise der Baureihen Airbus A330, A340, Boeing B747, B767 und B777
sowie MD11 möglich ist. Diese Langstreckenflugzeuge frequentieren den Flughafen
Paderborn/Lippstadt nicht.

Die Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge, wie etwa die Baureihen Airbus A300, Airbus
A310, A320 sowie Boeing B737 und B757 verfügen von vornherein nicht über die
technischen Vorrichtungen zum Treibstoffschnellablass. Diese Flugzeuge können,
wenn dies geboten ist, auch mit vollen Tanks landen.

Frage 2:

Wieviel Kerosin, wann und wo ist durch den allgemeinen Flughafenbetrieb über unserer Region abgelassen worden?

Antwort:

Inwieweit unsere Region allgemein durch den nationalen und internationalen Überflug betroffen ist, kann vom Flughafen Paderborn/Lippstadt nicht beurteilt werden. Grundsätzlich gibt die Deutsche Flugsicherung Meldungen zum Treibstoffablass an das Bundesverkehrsministerium weiter.

Um für alle Beteiligten einen Ein- und Überblick in die Thematik zu ermöglichen ist nachfolgend einen Auszug aus einer DFS-Veröffentlichung eingefügt.

FUEL DUMPING - EIN VERFAHREN FÜR NOTFÄLLE

Das Fahrwerk eines Flugzeugs wird bei der Landung stärker beansprucht als beim Start. Um Fahrwerk und Bremsen leichter bauen zu können, liegt bei Langstreckenflugzeugen, die über eine hohe Treibstoffkapazität verfügen, das höchstzulässige Landegewicht deutlich unter dem höchstzulässigen Startgewicht. Durch das geringere Gesamtgewicht lassen sich im Laufe eines Jahres pro Flugzeug hunderte Tonnen Kerosin sparen. Für den Fall, dass nach dem Start technische Schwierigkeiten auftreten, die eine rasche Landung erzwingen, sind Langstrecken-Flugzeugmuster wie Airbus 330, 340 und 380, Boeing 747, 767 und 777 sowie MD11 mit Vorrichtungen ausgestattet, über die im Flug Treibstoff abgelassen werden kann. Das als "Fuel Dumping" bezeichnete Treibstoffablassverfahren ist auf Notfälle beschränkt, bei denen keine Zeit bleibt, den überschüssigen Treibstoff zu verfliegen und die in Einzelfällen erlaubte Übergewichtslandung nicht möglich ist.

Die Deutsche Flugsicherung registriert pro Jahr ca. 40 derartige Vorkommnisse. Bei etwa 1,1 Millionen Starts im gewerblichen Luftverkehr ergibt sich daher pro 27.500 Starts einmal eine Situation, die einen Treibstoffschnellablass notwendig macht. Die Flugsicherung weist der betroffenen Maschine einen Luftraum zu, in dem Treibstoff freigesetzt werden darf. Dies geschieht nach Möglichkeit über unbebautem Gebiet. Als Mindesthöhe sind 1.500 Meter über Grund vorgeschrieben, meist erfolgt der Treibstoffablass jedoch in vier bis acht Kilometern Höhe. Es dürfen keine geschlossenen Kreise geflogen werden und die Fluggeschwindigkeit muss mindestens 500 km/h betragen. Der größte Teil des durch die Auslassdüsen freigesetzten und in den Turbulenzen hinter dem Flugzeug zu einem feinen Kraftstoffnebel verwirbelten Kerosins verdampft und verbleibt in der Atmosphäre, bis er durch die Strahlungsenergie der Sonne zu Kohlendioxid und Wasser umgewandelt wird. Nur ein Bruchteil des abgelassenen Kerosins erreicht den Erdboden. Bei einem Fuel Dump in der Mindesthöhe von 1.500 Metern, bei Windstille und einer Bodentemperatur von 15°C sind es rechnerisch 8% der insgesamt abgelassenen Treibstoffmenge. Daraus lässt sich für die Mindestgeschwindigkeit von 500 km/h eine Bodenbelastung von 0,02 Gramm pro Quadratmeter ermitteln, was mengenmäßig einem Schnapsglas Kerosin verteilt auf eine Grundfläche von 1.000 Quadratmetern entspricht. Die bei dieser modellhaften Betrachtung

vorausgesetzte völlige Windstille ist unter Realbedingungen allerdings äußerst unwahrscheinlich. Bereits geringe Luftbewegungen und die damit verbundene Durchmischung der Luft bewirken, dass der freigesetzte Treibstoff praktisch vollständig verdampft, ehe er den Boden erreichen kann. Dies erklärt, weshalb es trotz Einsatz empfindlichster Messgeräte bisher nicht gelungen ist, nach einem Fall von Fuel Dumping in Pflanzen- oder Bodenproben aus betroffenen Gebieten Verunreinigungen durch Kerosin festzustellen. Für Kurz- und Mittelstrecken konzipierte Schmalrumpfflugzeuge (z.B. A320, B737, B757, MD80) sowie die Mittelstrecken-Widebodies A300 und A310 verfügen nicht über Vorrichtungen zum Treibstoffablass. Bei diesen Typen ist die Differenz zwischen höchstzulässigem Start- und Landegewicht so gering, dass in Notfällen grundsätzlich Übergewichtslandungen durchgeführt werden können.

Frage 3:

Sind Schäden an der Umwelt im Flugbereich des Flughafens Paderborn/Lippstadt durch das Ablassen von Kerosin zu erwarten oder schon bekannt und liegen Meldungen über gesundheitliche Probleme bei Tier und Mensch vor?

Antwort:

Nein