

Bündnis 90/ DIE GRÜNEN
Bezirkstagsfraktion
Ruth Ratter
Weinstraße 3i
67146 Deidesheim
Telefon: 06326/7318
Mobil: 0179 325 99 93
E-Mail: rratter@t-online.de

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Weinstraße 3i 67146 Deidesheim

An den Vorsitzenden des
Bezirksverbandes Pfalz
Herrn Theo Wieder
Bismarckstraße 17

67616 Kaiserslautern

20.8.2018

Betr.: Resolution zum Ablassen von Kerosin über dem
Biosphärenreservat Pfalz und der gesamten Region Pfalz

Sehr geehrter Herr Bezirkstagsvorsitzender Wieder,

zur Beratung des Bezirksausschusses am kommenden Freitag möchte ich im Namen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN einen Entwurf für eine Resolution zum Thema Kerosinablass unterbreiten. Da bislang noch kein Papier der Verwaltung vorliegt, die Fraktionen jedoch einen Beratungsbedarf im Vorfeld haben, werden somit die Eckpfeiler einer solchen Resolution aus unserer Sicht transparent kommuniziert. Wir bitten unseren Vorschlag als Gegenstand der Beratung unter dem entsprechenden Tagesordnungspunkt aufzunehmen.

Über die Resolution hinaus fragen wir nach den eigenen Möglichkeiten des Bezirksverband zur Entschärfung der unbefriedigenden Situation und dazu konkret,

- inwieweit die Belastung durch den abgelassenen Treibstoff den Status des Biosphärenreservats gefährdet.
- welche Nachweisinstrumente die Einrichtungen des BVP (z.B. LUFA, Bolap) zum Nachweis des Verbleibs der flüchtigen Treibstoffe in Wasser, Luft und Boden haben und inwieweit diese geeignet sind für eine Rasteruntersuchung.

Desweiteren fordern wir die Verwaltung auf, zu prüfen,

- ob sich die Bürger*innen mit eigenen Proben an eine Anlaufstelle des BVP wenden können, die diese zur Analyse anstellt bzw. weitergibt an zuständige Stellen des Landes.
- ob die Warnhinweise des Deutschen Wetterdienstes (Smartphone-App) erweitert werden können im Hinblick auf ein Warnsystem für die Bevölkerung.

Mit freundlichem Gruß

Ruth Ratter
Fraktionsvorsitzende von BÜNDNIS 90 90/DIE GRÜNEN im Bezirkstag Pfalz

Resolution zum Kerosinablass über dem Biosphärenreservat Pfälzerwald und der gesamten Region Pfalz

Der Bezirksausschuss/Bezirkstag fordert die Bundesregierung zu einem transparenteren und verantwortungsbewussten Umgang mit dem Kerosinablass auf. Insbesondere wird die Bundesregierung aufgefordert für zivile und militärische Flüge,

- die Deutsche Flugsicherung und die entsprechenden militärischen Stellen zu vollständiger Transparenz beim Ablass von Kerosin zu verpflichten. Entsprechende Ereignisse müssen zeitnah mit Angaben über Anlass, Umfang und die betroffenen Gebiete auf einer öffentlichen Webseite dokumentiert werden.
- nach Veröffentlichung der derzeit beauftragten Metastudie zeitnah eine wissenschaftliche Untersuchung zu beauftragen, welche unabhängig die möglichen Gesundheits- und Umweltrisiken durch das Ablassen von Kerosin bei allen möglichen Wetterlagen untersucht.
- Kerosinablass nur dann zuzulassen, wenn der Pilot eine entsprechende Notfallerkklärung (mindestens Pan-Pan) abgibt und ausdrücklich erklärt, dass das Flugzeug nicht sicher in der Luft bleiben kann, um den überflüssigen Treibstoff zu verbrennen statt diesen abzulassen.
- den Kerosinablass aufgrund seiner Risiken für Mensch und Umwelt als "schwere Störung" zu klassifizieren und diese Vorfälle von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) als solche untersuchen zu lassen.
- Vorschriften für technische Lösungen zu erarbeiten, welche längerfristig das Ablassen von Kerosin unnötig werden lässt.

Der Bezirksausschuss beauftragt den Bezirkstagsvorsitzenden, diese Forderungen bei den entsprechenden Stellen des Bundes einzureichen und den zuständigen Landesministerien in RLP zur Kenntnis zu geben.

Begründung

Der zunehmende Ablass von Kerosin beunruhigt die Bürgerinnen und Bürger in unserer Region. Er ist eine potentielle Gefahr für Leib und Leben der betroffenen Bürger am Boden sowie eine Beeinträchtigung von Umwelt und Natur. Die passive Informationspolitik zu diesem Thema trägt stark zur Verunsicherung bei.

Im Vergleich der potentiellen Gefährdung durch einen Kerosinablass mit der unmittelbaren Gefährdung durch einen Absturz geht selbstverständlich die Sicherheit von Crew und Passagieren vor. Mit den genannten Forderungen soll sichergestellt werden:

- dass die Bevölkerung zeitnah und umfassend über Zwischenfälle informiert wird,
- dass die Gefährdung durch den Kerosinablass wissenschaftlich fundiert eingeschätzt werden kann,

- dass tatsächlich eine unmittelbare Gefährdung vorliegt, die den Ablass von Kerosin rechtfertigt, und nicht lediglich Kosten gespart werden sollen,
- dass aus jedem Vorfall umfassende Lehren gezogen werden, um Zahl und Umfang der Vorkommnisse in Zukunft zu vermindern,
- dass langfristig ein Kerosinablass vollständig unnötig wird.

Das maximale Startgewicht ist bei einigen Flugzeugtypen höher als das maximale Landegewicht. Dabei verlässt sich der Betreiber des Fluges darauf, dass vor der Landung eine große Menge Treibstoff verbraucht wird, und somit eine sichere Landung möglich ist. Der Kerosinablass wird aus Sicherheitsgründen als notwendig erachtet, wenn durch technische oder medizinische Zwischenfälle eine frühere Landung als vorgesehen notwendig wird. Ohne einen Kerosinablass müsste das Flugzeug dann mit einem höheren Gewicht als dem zulässigen Landegewicht landen.

Landet ein Flugzeug mit Übergewicht, könnte es zu strukturellen Schäden kommen, nicht nur am Fahrwerk, sondern auch am Rumpf und den Tragflächen. Neben den damit einhergehenden Sicherheitsrisiken bei der Landung ist eine Landung mit Übergewicht für den Betreiber des Fluges daher teuer. Das Flugzeug muss danach aufwendig überprüft werden. Dadurch fällt es für längere Zeit aus und fehlt der Fluggesellschaft im Betrieb. Hinzu kommen mögliche Kosten einer Reparatur. Darum versuchen Airlines, übergewichtige Landungen zu vermeiden.

Auch die Möglichkeit, das Kerosin durch stundenlanges Kreisen zu verbrennen statt es abzulassen, verursacht Kosten und Unbequemlichkeiten bei Passagieren und Crew. Trotzdem muss dies die erste Wahl sein, wenn das Flugzeug sicher in der Luft bleiben kann und eine Verschlechterung des Zustandes hierdurch nicht zu erwarten ist. Das Einziehen einer formellen Hürde bei der Notfallerklärung kann sichergestellt werden, dass der Pilot den Kerosinablass tatsächlich aus Sicherheitsgründen für notwendig erachtet.

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) untersucht und berichtet über Unfälle mit Toten, Unfälle mit schweren Verletzungen, Unfälle ohne Verletzungen, und über schwere Störungen. Kerosinablass wird im Bericht der BFU nicht als schwere Störung behandelt. Angesichts der potentiellen Folgen für Mensch und Umwelt am Boden erscheint es sinnvoll, auch diese Vorfälle als schwere Störung einzuordnen und entsprechend zu untersuchen. Ziel einer intensiveren Untersuchung dieser Vorfälle ist das Ziehen umfassender Lehren zur Verhinderung zukünftiger Vorfälle.

Nicht alle Flugzeuge sind mit Einrichtungen zum Ablass von Kerosin ausgestattet. Bei Boeing sind die 747, 777 und 787 mit solchen Vorrichtungen ausgestattet, nicht aber die neueren Versionen der 757 und 767 (außer 767-400 ER). Bei Airbus besitzen A340 und A380 die Fähigkeit Kerosin abzulassen, beim A330 ist die Vorrichtung optional. Die kleineren Airbus Modelle haben keine entsprechende Vorrichtung. Es ist technisch also durchaus möglich, die Notwendigkeit zum Kerosinablass durch konstruktive Maßnahmen auszuschließen. Dies muss das langfristige Ziel sein und als Anforderung in das Design neuer Flugzeugtypen eingehen.

RRatter/200818