

Auch mit dem zweiten Positionspapier "Treibstoffschnellablass aus Luftfahrzeugen: Wirkungen auf Umwelt und Gesundheit" versucht das Bundesumweltamt, die Gefahren für alle Organismen herunterzuspielen, die vom überwiegend über der Pfalz und dem Saarland stattfindenden "Fuel Dumping" ausgehen.

**LUFTPOST**

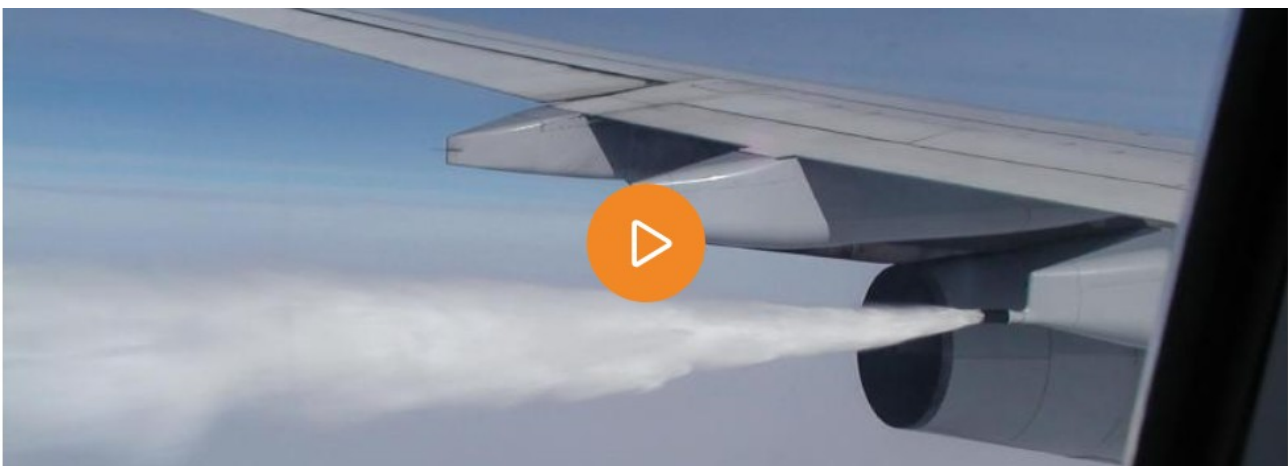
Friedenspolitische Mitteilungen aus der  
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein  
LP 009/21 – 01.02.21

## **"Treibstoffschnellablass aus Luftfahrzeugen: Wirkungen auf Umwelt und Gesundheit" Zum zweiten Positionspapier des Umweltbundesamtes**

Die in der Presse als "Abschlussbericht" bezeichnete zweite Veröffentlichung des Bundesumweltamtes mit dem Titel "Treibstoffschnellablass aus Luftfahrzeugen: Wirkungen auf Umwelt und Gesundheit" vom 20. Dezember 2021, die unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020\\_pp\\_treibstoff-schnellablaesse\\_bf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020_pp_treibstoff-schnellablaesse_bf.pdf) aufzurufen ist, wird auf ihrer Titelseite als "Position" ausgewiesen, ist also wieder nur ein unverbindliches Positionspapier, das vor allem besorgte Bürger beruhigen soll. Das darin gezogene Fazit lautet:

***"Die Modellierungen der am Boden ankommenden Kerosinrückstände und die umwelttoxikologischen Untersuchungen des UBA (Umweltbundesamtes) und seiner Auftragnehmer ergaben nach derzeitigem Wissensstand keine kritischen Umweltauswirkungen von Treibstoffschnellablässen auf Boden, Grundwasser, Luft und menschliche Gesundheit.***

*Die Entscheidung, ob ein Treibstoffschnellablass durchgeführt wird, liegt einzig und allein beim Luftfahrzeugkommandant. Die Entscheidung über das zugewiesene Ablassgebiet liegt hingegen bei der Flugsicherung. Zur Vermeidung von Summationswirkungen und um die Flächenkonzentrationen weiter zu senken, wäre es daher aus dem Vorsorgeprinzip heraus sinnvoll, eine Vorschrift zu möglichst alternierenden Ablassgebieten in die Betriebsanweisung BA-FVD 665.2 aufzunehmen und die Mindesthöhe beim TSA (Treibstoffschnellablass) auf 10.000 Fuß über Grund zu erhöhen." (Seite 14, Einfügungen und Hervorhebungen LUFTPOST)*



Treibstoffablass (Das Video ist aufzurufen über <https://www.welt.de/politik/deutschland/article172756720/Fuel-Dumping-Flugzeuge-lassen-Hunderte-Tonnen-Kerosin-ueber-Deutschland-ab.html> )

Veröffentlichung von Treibstoffablässen (Fuel Dumping) im deutschen Luftraum  
(ab dem 01.01.2018)

Lfd. Nr	Datum	Zivil/Militär	Gebietsangabe	Flughöhe*	Treibstoffmenge (oa.-Angabe)	Gründe
1	18.01.2018	Z	Mittelhessen	FL330	8,3t	technische Probleme
2	22.01.2018	Z	Osthüringen/Westsachsen	FL130	55t	technische Probleme
3**	01.02.2018	Z	südwestliches Niedersachsen	FL270	keine Angaben (Dauer ca. 50 min)	technische Probleme
4	15.02.2018	Z	südliches Rheinland/Pfalz	FL150	10t	technische Probleme
5	23.02.2018	Z	Südbayern	FL320-280	21t	keine Angaben
6	26.02.2018	Z	südliches Rheinland/Pfalz	FL230	ca. 30t	technische Probleme
7	16.03.2018	Z	südliches Rheinland/Pfalz	FL150	ca. 5,9t	technische Probleme
8	29.03.2018	M	südliches Schleswig-Holstein	?	ca. 0,1t	keine Angaben
9	30.03.2018	M	südliches Rheinland/Pfalz	FL150	ca. 43t	technische Probleme
10	15.04.2018	Z	mittleres Rheinland/Pfalz	FL200	7,5t	technische Probleme
11	10.05.2018	Z	Osthüringen/Westsachsen	FL140	ca. 70t	technische Probleme
12	12.06.2018	M	südliches Rheinland/Pfalz	FL130	0,59t	technische Probleme
13	01.07.2018	Z	südwestliches Bayern	FL210	50t	keine Angaben
14	17.07.2018	Z	Mittelbayern	FL240	28t	keine Angaben
15	28.07.2018	Z	südliches Rheinland/Pfalz	FL140	92t	keine Angaben
16	30.07.2018	Z	südliches Rheinland/Pfalz	FL140	8t	technische Probleme
17	15.09.2018	Z	Mecklenburg-Vorpommern/ nordwestliches Brandenburg	FL 320	68,5t	keine Angaben
18	20.09.2018	Z	Nördliches Hessen / südliches Niedersachsen	FL 210	61t	keine Angaben
19	02.10.2018	Z	Südliches Bayern	FL 140	8t	keine Angaben
20	06.10.2018	Z	westliches Rheinland-Pfalz	FL 230	2,7t	medizinischer Notfall
21	22.10.2018	Z	Nördliches Niedersachsen	FL 310	30t	technische Probleme
22	12.11.2018	Z	Östliches Mecklenburg-Vorpommern	FL 300	0,5t	keine Angaben
23	18.11.2018	Z	nordwestliches Schleswig-Holstein	FL240	keine Angaben seitens Pilot	keine Angaben
24	28.11.2018	Z	nordwestliches Sachsen	FL140	ca. 47t	technische Probleme
25	20.02.2019	Z	westliches Sachsen	FL140	41t	technische Probleme
26	07.03.2019	Z	südwestliches Niedersachsen	FL290	keine Angaben (Dauer ca. 35 min.)	technische Probleme
27	08.04.2019	Z	Baden-Württemberg / südliches Hessen	FL310-FL80	60t	technische Probleme
28	16.04.2019	Z	Südliches Bayern	FL300-FL130	23t	medizinischer Notfall
29	27.04.2019	Z	südliche Pfalz, Rheinland-Pfalz	FL160	53,8t	technische Probleme
30	27.04.2019	Z	östliches Brandenburg / Ostseeküste	FL280	37,0t	technische Probleme
31	04.05.2019	Z	Mittel-Nordhessen	FL170	30,0t	technische Probleme
32	24.07.2019	Z	Nordosthessen	FL120	65,0t	technische Probleme
33	26.07.2019	Z	östliches Bayern	FL250	52,0t	technische Probleme
34	11.08.2019	Z	nördliches Hessen	FL160	70,0t	technische Probleme
35	21.08.2019	M	nördliches Mecklenburg-Vorpommern	FL130	2,0t	technische Probleme
36	03.09.2019	Z	nördliches Mecklenburg-Vorpommern	FL340	unbekannt	technische Probleme
37	05.09.2019	Z	südliche Pfalz, Rheinland-Pfalz	FL170	57,5t	technische Probleme
38	16.09.2019	Z	östliche Pfalz, Rheinland-Pfalz	FL140	30,0t	technische Probleme
39	26.09.2019	Z	südliches Hessen, Rheinland-Pfalz	FL340	18,0t	medizinischer Notfall
40	15.10.2019	M	nördliches Niedersachsen	FL120	unbekannt	keine Angaben
41	18.10.2019	M	westliches Rheinland-Pfalz	FL140	3,5t	technische Probleme
42	26.10.2019	Z	südliches Rheinland-Pfalz	FL180	54,0t	technische Probleme
43	01.11.2019	Z	südliches Rheinland-Pfalz	FL140	30,0t	technische Probleme
44	01.12.2019	Z	nördliches Hessen	FL360	26,0t	medizinischer Notfall
45	10.12.2019	Z	westlich Berlin / östlich Hannover	FL200	25,0t	technische Probleme
46	13.02.2020	Z	westlicher Teil von Mecklenburg-Vorpommern	FL340	18,0t	technische Probleme
47	25.02.2020	Z	östlicher Teil von Sachsen	FL200	44,0t	technische Probleme
48	06.03.2020	Z	nordwestlicher Teil von Bayern	FL090	25,0t	technische Probleme
49	07.03.2020	Z	nordöstlicher Teil von Brandenburg	FL390	unbekannt	Testablass zu Wartungszwecken
50	31.03.2020	Z	süd-westlicher Teil von Bayern	FL250	5,0t	technische Probleme
51	28.07.2020	Z	östlicher Teil von Niedersachsen	FL130	60,0t	technische Probleme
52	25.08.2020	M	nördlicher Teil Schleswig-Holstein	6000 ft	3t	technische Probleme
53	10.10.2020	Z	südlicher Teil Hessens	8000 ft	55t	technische Probleme
54	23.10.2020	Z	südwestliches Nordrhein-Westfalen	FL150	1t	technische Probleme
55	10.11.2020	Z	südöstlicher Teil Rheinland-Pfalz	FL350	200kg	Testablass zu Wartungszwecken

56	12.11.2020	Z	nördlicher Teil Baden-Württemberg	FL350	200kg	Testablass zu Wartungszwecken
57	17.11.2020	Z	süd-östliches bis nordwestliches Bayern	FL300	unbekannt	unbekannt
58	24.11.2020	Z	westliches Baden-Württemberg	FL350	200kg	Testablass zu Wartungszwecken
59	05.12.2020	Z	südwestlicher Teil Rheinland-Pfalz	FL350	200kg	Testablass zu Wartungszwecken
60	15.12.2020	Z	östlicher Teil Mecklenburg-Vorpommern	unbekannt	200kg	Testablass zu Wartungszwecken
61	23.12.2020	Z	südwestlicher Teil Rheinland-Pfalz	FL350	unbekannt	Testablass zu Wartungszwecken

Über folgenden LINK erhalten Sie Informationen zu häufig gestellten Fragen und Antworten zum Thema „Treibstoffablässe (Fuel Dumping) im deutschen Luftraum“:

[FAQ](#)

Die Tabelle aufzurufen unter <https://www2.lba.de/data/fueldumping/fueldumping.pdf> .

Der unter der Tabelle angegebene Link FAQ ist aufzurufen unter <https://www2.lba.de/data/fueldumping/FAQsFuelDumping.pdf>

**Das zweite Positionspapier des Umweltbundesamtes fasst die Ergebnisse von zwei umfangreicheren "Abschlussberichten" aus dem eigenen Haus zusammen, die natürlich zum gleichen Ergebnis kamen:**

*"Die Risiken von TSA für die Umweltkompartimente Boden und Grundwasser können als geringfügig, bzw. vernachlässigbar gewertet werden. Für die Umweltkompartimente bodennahe Luft und Wasser sowie in Bezug auf die menschliche Gesundheit sind die möglichen Risiken eines TSA mit dem derzeitigen Wissensstand noch nicht in allen Details abschließend bewertbar. Maßgeblich hierfür ist, dass die Präzipitat-Inhaltsstoffe kaum in Regelwerken Einzug gefunden haben (mittelflüchtige Kohlenwasserstoffe). Um diese Risiken zu mindern wurden Handlungsempfehlungen zum TSA vorgeschlagen und weitere Untersuchungen empfohlen." ( Bd I, S. 5, Hervorhebung LUFTPOST )*

**Der erste 201-seitige Abschlussbericht** mit dem sehr vielversprechenden Titel **"Wissenschaftliche Kenntnisse zum Treibstoffschnellablass: Datenauswertung und numerische Berechnungen – Abschlussbericht Band I"** ist unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020\\_12\\_07\\_texte\\_228-2020\\_kerosin-ablagerungen\\_band\\_1\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_12_07_texte_228-2020_kerosin-ablagerungen_band_1_0.pdf) aufzurufen.

Darin ist auf S. 19 das ernüchternde "Geständnis" zu lesen:

***"Was wird mit einem numerischen Modell berechnet?"***

*Mit Hilfe eines numerischen Modells lassen sich in einer Computersimulation grundsätzlich Prozesse aus der Realität abbilden, nachvollziehen und Vorhersagen berechnen. Ein Modell hilft, grundlegende physikalische Prozesse besser zu verstehen und ist ein wichtiges Werkzeug bei der Entscheidungsfindung in komplexen Sachverhalten.*

***Das numerische Modell, das im Rahmen der Untersuchungen zum Treibstoffschnellablass entwickelt wurde, bildet die komplexen physikalischen Prozesse und Wechselwirkungen ab. Es besteht aus zwei Bausteinen:***

- aus dem **Tröpfchenmodell**, welches die Verdunstung eines einzelnen Kerosin-Tröpfchens vom Ablass bis zur Ankunft an der Erdoberfläche berechnet
- und aus dem **Dispersionsmodell**, welches die Fläche und die Konzentrationsverteilung des Kerosin-Präzipitats am Boden berechnet.

***Ein Modell ist grundsätzlich nie ein vollständiges Abbild der Realität – es vereinfacht die Realität auf die im Modell relevanten Prozesse und Interaktionen. Die Güte eines numerischen Modells hängt vom Prozessverständnis, vom Detaillierungsgrad und von den zur Modellüberprüfung zur Verfügung stehenden Daten ab." (Hervorhebungen LUFTPOST)***

Das zweite Positionspapier des Umweltbundesamtes und der erste Abschlussbericht, auf den es sich bezieht, weisen also die gleichen Mängel wie das erste Positionspapier vom Mai 2019 auf, mit dem wir uns bereits in der LUFTPOST 072/19 befasst haben, die unter [http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP\\_19/LP07219\\_210619.pdf](http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_19/LP07219_210619.pdf) aufzurufen ist.

Die "Erkenntnisse" des Umweltbundesamtes beruhen wieder nur auf "Computersimulationen" und "Modellrechnungen" und nicht auf tatsächlichen Messungen nach Ablassvorgängen oder chemischen Analysen von Gewässer-, Grundwasser- und Bodenproben aus den Ablassgebieten, in denen mit ziemlicher Sicherheit toxische und gesundheitsschädliche Schadstoffe aus abgelassenem Kerosin oder JP-8 zu finden wären.

Der militärische Treibstoff JP-8, den US-Militärflugzeuge, die auf der Air Base Ramstein starten oder landen, in Notsituationen oder wegen eines zu hohen Landegewichtes ablassen, wird zwar erwähnt (S. 45), **verschwiegen wird aber, dass er krebserregend und erbgutverändernd ist.** (Wichtige Infos über JP-8 sind aufzurufen unter [http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP\\_16/LP04317\\_190317.pdf](http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_16/LP04317_190317.pdf) und [http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP\\_16/LP10417\\_240617.pdf](http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_16/LP10417_240617.pdf) .)

Der zweite 70-seitige Abschlussbericht des Bundesumweltamtes mit dem einschüchternden Titel "**Wissenschaftliche Erkenntnisse zum Treibstoffschnellablass: Rechtliche Bewertung von Treibstoffschnellablässen im Flugverkehr – Abschlussbericht Band II**", der aufzurufen ist unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020\\_12\\_07\\_texte\\_229-2020\\_kerosinablagerungen\\_band\\_2\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_12_07_texte_229-2020_kerosinablagerungen_band_2_0.pdf) , lässt sich in einem der S. 5 entnommenen Zitat zusammenfassen:

*"Nach den Standards der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation und in Deutschland geltenden Vorschriften der Europäischen Union hat der Luftfahrzeugkommandant aufgrund seiner nautischen Entscheidungsgewalt die alleinige Befugnis, über die Notwendigkeit einer Sicherheitslandung und damit über einen hierfür eventuell erforderlichen Treibstoffschnellablass (TSA) zu entscheiden.*

*In einem solchen Fall ist es die Aufgabe der Flugsicherung, dem Luftfahrzeugkommandanten einen Luftraum zuzuweisen, in dem der TSA erfolgen kann. Um mögliche Umweltwirkungen des TSA nach Möglichkeit zu vermeiden oder zumindest zu verringern, wird vorgeschlagen, die Betriebsanweisung Flugverkehrsdienste BA-FVD665.2 um folgende Formulierung (unten kursiv) zu ergänzen: „665.2 Der Treibstoffschnellablass soll möglichst abseits großer Städte und in Lufträumen mit geringer Flugverkehrsdichte erfolgen. Die Flugsicherung hat zu diesem Zweck nach Möglichkeit alternierende Lufträume zuzuweisen.“*

Das heißt im Klartext: Kerosin und JP-8 dürfen auch weiterhin in großen Mengen abgelassen werden – "nach Möglichkeit" aber etwas seltener über der Pfalz und dem Saarland, also nicht mehr ganz so selten auch anderswo.

Das Umweltbundesamt versucht mit viel bedrucktem Papier vor allem die Tatsache zu verschleiern, dass nur durch echte Messungen während des Treibstoffablasses oder kurz danach und durch die Untersuchung von Boden- und Gewässerproben aus den Ablassgebieten nachprüfbar wissenschaftliche Erkenntnisse über die Schadstoffe zu gewinnen sind, die das Fuel Dumping in den betroffenen Regionen hinterlässt.

In einer zweiten Untersuchungsreihe wäre zu prüfen, welche Gefahren für Menschen, Tiere und Pflanzen von den gefundenen Schadstoffen ausgehen. In diese Untersuchungen müssten auch vorliegende Statistiken über die Verbreitung von Haut-, Atemwegs- und Krebserkrankungen in der Pfalz und im Saarland einbezogen werden.

Weil die dabei zu erwartenden Ergebnisse vermutlich sehr beunruhigend wären, haben solche Untersuchungen bisher nicht stattgefunden und sind wohl auch künftig nicht erwünscht.

Die rheinland-pfälzischen Landtagsabgeordneten, die – vermutlich wegen der am 14. März bevorstehenden Landtagswahl – vom Umweltbundesamt plötzlich "reale Messungen" fordern, sollten sich auch an die Landesregierung in Mainz wenden. Deren Landesämter für Umwelt (s. <https://lfu.rlp.de/de/startseite/> ) oder Geologie und Bergbau (s. <https://www.lgb-rlp.de/startseite.html> ) und das Landesuntersuchungsamt (s. <https://lua.rlp.de/de/startseite/> ) könnten mit Unterstützung der Universitäten des Landes problemlos die erforderlichen **Messstationen einrichten** und schnellstens **alle notwendigen Untersuchungen in Gang setzen** – wenn exakte Messungen und chemische Analysen tatsächlich erwünscht wären.

<http://www.luftpost-kl.de/>

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern