

Schriftlicher Bericht

für die 63. Amtschefkonferenz und die 92. Umweltministerkonferenz vom
08.-10. Mai 2019 in Hamburg

TOP 44: Flugverkehr – Bewertung von Treibstoffablässen

Berichterstatter: Bund

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) ist mit der Beauftragung des Forschungsvorhabens „Wissenschaftliche Erkenntnisse zu Rückständen/Ablagerungen von Kerosin nach sogenanntem Fuel Dumping“ einer Bitte der 88. UMK in Bad Saarow nachgekommen. Über das Vorhaben hat das BMU bereits zur 62. Amtschefkonferenz (ACK) sowie zur 91. Umweltministerkonferenz (UMK) berichtet.

Im Rahmen des o.g. Forschungsvorhabens wurden Literaturlauswertungen und Modellrechnungen für Treibstoffschnellablässe auf Basis von vier fiktiven „Worst-Case“-Szenarien sowie juristische Analysen durchgeführt.

Die Literaturlauswertung zeigt, dass es sich bei einem Treibstoffschnellablass um ein Notverfahren handelt, das im Falle eines unvorhergesehenen Vorfalls (z.B. ein medizinischer Notfall an Bord oder ein technischer Defekt) kurz nach dem Start angewendet werden kann. In einem solchen Fall kann der Luftfahrzeugkommandant durch einen Treibstoffschnellablass sicherstellen, dass das zulässige Landegewicht eingehalten wird. Der Luftfahrzeugkommandant teilt der Deutschen Flugsicherung (DFS) mit, wenn ein solcher Fall vorliegt. Die DFS weist dem Luftfahrzeugkommandanten daraufhin ein Gebiet für den Treibstoffablass zu, der in der Regel in einer Mindesthöhe von 6.000 Fuß und einer Geschwindigkeit von mindestens 450 km/h erfolgt.

Die im Rahmen des Forschungsvorhabens modellierten vier Szenarien für Treibstoffschnellablässe unterscheiden sich hinsichtlich der betrachteten Bodentemperatur (20° Celsius, 10° Celsius, 0° Celsius und -10° Celsius) und decken damit verschiedene

jahreszeitliche Betrachtungen ab. In allen vier Szenarien wurde für den Treibstoff-schnellablass ein „worst case“ angenommen, d.h. es wird von wenig Wind (0,5 m/s) und einer sehr geringen Ablasshöhe (5.000 Fuß) ausgegangen.

In Ergänzung zu den vier fiktiven „Worst-Case“-Szenarien hat das UBA ein weiteres Szenario untersucht, das auf den Daten realer Treibstoffschnellablässe für Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 2017 beruht. In der Modellierung des Szenarios „Pfalz 2017“ wurden die Daten der realen Flugrouten sowie die Wetterbedingungen für die jeweiligen Ablasszeitpunkte berücksichtigt.

Auf Basis der Modellierungen der am Boden ankommenden Kerosinrückstände und der umwelttoxikologischen Bewertung stellt das UBA nach derzeitigem Wissensstand keine kritischen Umweltauswirkungen von Treibstoffschnellablässen auf Boden, Grundwasser, Luft und menschliche Gesundheit fest.

Die im Rahmen des Forschungsvorhabens durchgeführte juristische Analyse zeigt, dass die alleinige Entscheidungsbefugnis zur Notwendigkeit eines Treibstoffschnellablasses beim Luftfahrzeugkommandanten liegt (sog. nautische Entscheidungsgewalt), insbesondere sofern eine Gefahr für Personen besteht.

Die Zuweisung eines Gebietes für den Treibstoffschnellablass erfolgt durch die Deutsche Flugsicherung (DFS), für deren Fachaufsicht innerhalb der Bundesregierung das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) federführend zuständig ist.

Die Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung (FSDurchführungsv) in Verbindung mit der Betriebsanweisung Flugverkehrsdienste (BA-FVD 665.2) gibt vor, dass ein Treibstoffschnellablass möglichst abseits großer Städte durchgeführt werden soll.

Unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen hält es der UBA-Gutachter aus dem Vorsorgeprinzip heraus für sinnvoll, die o.g. Betriebsanweisung BA-FVD 665.2 um eine Vorschrift zur Zuweisung möglichst alternierender Ablassgebiete zu ergänzen.

Eine Veröffentlichung des „Berichtes des UBA über die Ergebnisse der Untersuchungen zu den Auswirkungen von Treibstoffschnellablässen im Luftverkehr auf Umwelt und Gesundheit“ auf der UBA-Homepage ist für Ende April/Anfang Mai geplant.