

Die beabsichtigte Verlegung von 15 schrottreifen Tankflugzeugen des Typs KC-135 auf die US Air Base Ramstein ist Behörden und Medien schon lange bekannt.

LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 043/17 – 19.03.17

Warum schreiten die Regierungen in Berlin und Mainz nicht gegen die Verlegung von 15 schrottreifen Tankflugzeugen auf die US Air Base Ramstein ein, aus der unkalkulierbare Gefahren für die Bevölkerung erwachsen würden?

Wir haben bereits in der LUFTPOST 010/15, die unter http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_13/LP01015_140115.pdf aufzurufen ist, über die geplante Verlegung von 15 der in den 1950er Jahren entwickelten altersschwachen Tankflugzeuge des Typ KC-135 Stratotanker (s. http://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_KC-135) von Mildenhall in Großbritannien auf die US Air Base Ramstein berichtet.



Ein Kampffjet F-16 wird von einer KC-135 in der Luft betankt (Foto entnommen aus Wikipedia)

Die Verlegung erfolgt nicht nur, weil das Pentagon seine militärische Infrastruktur in Europa verdichten will, sie wurde auch notwendig, weil sich eine lokale Behörde und eine Bürgerinitiative der Anwohner mit dem Namen "Rettet Mildenhalls Westen" gegen eine Erweiterung des nur noch von der U.S. Air Force genutzten Flugplatzes Mildenhall der Royal Air Force zur Wehr gesetzt haben (weitere Infos dazu s. unter http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_13/LP01015_140115.pdf).



Der Flugplatz Mildenhall (s. https://de.wikipedia.org/wiki/RAF_Mildenhall und <http://www.-militarytimes.com/story/military/2015/01/08/vet-dies-fire/21437931/>) liegt, wie die aus Google Maps entnommene Satellitenaufnahme zeigt, in einer sehr dünn besiedelten ländlichen Gegend zwischen Cambridge und Thetford in der Grafschaft Suffolk. Einzelne Tankflugzeuge der dort stationierten 100th Air Refueling Wing haben die Air Base Ramstein schon häufiger angefliegen und sind auch schon von dort zu Betankungsflügen über der Westpfalz aufgestiegen (weitere Infos dazu s. unter http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_13/LP08415_220415.pdf)

Aus dem Wikimapia entnommenen, nachfolgend abgedruckten Satellitenfoto ist zu ersehen, dass Starts und Landungen auf der Air Base Ramstein je nach Windrichtung über das mit über 100.000 Einwohnern wieder zur Großstadt gewordene Kaiserslautern oder über das gerade wieder aufgefüllte, 25.000 t Munition fassende Ammunition Center Europe der U.S. Army bei Miesau erfolgen müssen (weitere Infos dazu s. unter http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_16/LP10016_280716.pdf).



Auch auf der Air Base Ramstein selbst gibt es kaum 100 Meter von der südlichen Start- und Landebahn entfernt ein größeres Munitionslager (s. http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_16/LP16216_241116.pdf), in dem Geschosse, Bomben und Raketen für Kampffjets und Drohnen der U.S. Air Force bereitgehalten werden, die in Europa, im Mittleren Osten oder in Afrika operieren (s. dazu auch http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_16/LP12516_160916.pdf).


Die KC-135 ist das älteste und reparaturanfälligste Flugzeug der U.S. Air Force, denn es wurde bereits 1954 in Dienst gestellt. Die heute noch fliegenden Maschinen sind im Durchschnitt über 60 Jahre alt und inzwischen so morsch, dass man sie eigentlich schon längst hätte ausmustern müssen. Wenn sie zum Betanken von US-Kampffjets aufsteigen, verlieren sie manchmal Teile ihrer Fahrwerksklappen (s. http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_08/LP21508_061108.pdf) oder müssen notlanden – weil es Probleme mit den Kontrollinstrumenten gibt oder weil im Cockpit Rauch und Qualm ausströmen (s. http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_13/LP09215_030515.pdf).

Das Pentagon hatte dem europäischen Airbus-Konzern EADS und seinem US-Partner Northrop Grumman 2008 bereits einen Auftrag zur Lieferung von 179 Tankflugzeugen des ausgereiften Typs KC-45 im Wert von 35 Milliarden Dollar erteilt, zog ihn auf Betreiben der US-Konkurrenzfirma Boeing aber wieder zurück (s. <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/us-tankflugzeuge-jahrhundertgeschaeft-fuer-airbus-geplatzt-a-682454.html>)

Weil Boeing bis heute kein akzeptables Nachfolgemodell liefern konnte, fliegen die uralten, klapprigen, absturzgefährdeten KC-135 immer noch und zwar vermutlich so lange, bis es zu einem folgenschweren Absturz kommt, der in der dicht besiedelten,

mit US-Depots für Waffen und Munition vollgestopften Region Kaiserslautern/Ramstein besonders katastrophale, unabsehbare Folgen hätte (weitere wichtige Infos dazu s. unter http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_05/LP01405_070505.pdf).

Auch aus den nachfolgend abgedruckten Auszügen aus einem Datenblatt eines JP-8-Herstellers, das im Internet leider nicht mehr aufzurufen ist, geht hervor, dass dieser Spezialtreibstoff wegen verschiedener geheimer Zusätze hochgiftig, krebserregend und erbgutverändernd ist. Er verursacht schon bei Kleinkindern Leukämie und Missbildungen bei Embryonen, weil er Eizellen und Spermien schädigt.



Material Safety Data Sheet

JP-8 AVIATION TURBINE FUEL (Mil-T-83133)

Other Health Effects:

Jet fuels generally contain Benzene has been designated as a carcinogen by the National Toxicology Program (NTP), the International Agency for Research on Cancer (IARC), and the Occupational Safety and Health Administration (OSHA). Benzene may produce blood changes which include reduced platelets, reduced red blood cells, reduced white blood cells, aplastic anemia, and acute nonlymphocytic leukemia. Benzene has produced fetal death in laboratory animals and caused chromosome changes in humans and mutation changes in cells of other organisms. Health effects attributable to Benzene are not known to occur in humans exposed to jet fuels.

Health Hazard Categories:

	Animal	Human		Animal	Human
Known Carcinogen	X	—	Toxic	—	—
Suspect Carcinogen	—	X	Corrosive	—	—
Mutagen	X	—	Irritant	X	—
Teratogen	—	—	Target Organ Toxin	X	X
Allergic Sensitizer	—	—	Specify - Liver Toxin; Kidney Toxin;		
Highly Toxic	—	—	Nerve Toxin; Blood Toxin;		
			Lung-Aspiration Hazard;		
			Reproductive-Embryo/fetotoxin;		
			Organ and Function; Teratogens		

Ein Tankflugzeug des Typs KC-135 ist 39,3 m lang, hat eine Tragflügelspannweite von 39,88 m, wiegt leer rund 45 Tonnen und kann rund 120.000 Liter des militärischen Spezialtreibstoffs JP-8 aufnehmen; mit dieser großen Treibstoffmenge könnten 2.400 Autos betankt werden, deren Tank jeweils 50 Liter fasst.

Ein Flugzeug darf ein bestimmtes Landegewicht nicht überschreiten, weil sonst bei der Landung sein Fahrwerk einknickt. Auch aus Brandschutzgründen muss ein Flugzeug vor jeder Landung durch Ablassen des überschüssigen Treibstoffs – durch so genanntes Fuel Dumping – geleichtert werden (s. <http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeuggewicht>). Das Fuel Dumping ist eigentlich nur über unbewohnten Gebieten erlaubt und findet aber, wie vor Kurzem offiziell bestätigt wurde, bei den überwiegend von Osten her erfolgenden Anflügen auf die US Air Base Ramstein vor allem über den Wäldern zwischen Bad Dürkheim und Kaiserslautern statt. Die sind inzwischen so mit JP-8 verseucht, dass ein Förster schon vor Jahren hinter vorgehaltener Hand vor dem Verzehr von Beeren und Pilzen aus diesem Bereich gewarnt hat (weitere Infos zum Fuel Dumping unter http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_12/LP21412_301212.pdf). JP-8, das aus undichten Leitungen und Tanks ausgetreten ist, hat schon die große Grundwasserblase unter der Air Base Ramstein vergiftet,

und könnte, weil ganz in der Nähe des bei Rodenbach liegenden Wasserschutzgebietes neue Bodentanks für große Mengen JP-8 gebaut werden sollen, in Zukunft auch die Trinkwasserversorgung der ganzen Region Westpfalz gefährden. Für 15 KC-135, die jeweils 120.000 Liter JP-8 aufnehmen können, müssten Tanks mit einem Gesamtfassungsvermögen von mindestens 1,8 Millionen Litern im Boden versenkt werden.

Bei der Luftbetankung "verschüttetes" und vor dem Landen abgelassenes JP-8 zerstäubt zu feinsten Tröpfchen, die zunächst in der Luft schweben. Auch die bei Starts und Landungen aus den Triebwerken austretenden Verbrennungsrückstände des JP-8 sinken als Feinstaub nur langsam zu Boden. Die von Mensch und Tier nicht eingeatmeten JP-8-Tröpfchen und Staubpartikel schlagen sich als schwarzer Schmierfilm auf allen in den Einflugkorridoren befindlichen Häusern und Pflanzen nieder. Die in der Westpfalz gehäuft auftretenden Atembeschwerden, Atemwegserkrankungen und Hautkrankheiten könnten auf die fortschreitende JP-8-Verseuchung zurückzuführen sein.

Seit der Flugtagskatastrophe am 31. August 1988 wissen wir, was abstürzende Flugzeuge und ihr entflammter Treibstoff anrichten können. Wäre der Großtransporter vom Typ C-5 Galaxy, der am 29. August 1990 kurz nach dem Start in Ramstein abgestürzt ist, nur wenige Sekunden länger in der Luft geblieben, wäre er mitten in die im Munitionslager der U.S. Army bei Miesau unter freiem Himmel zwischengelagerten Giftgasgranaten gekracht und hätte uns alle umgebracht.

Leute, die unbedingt wollen, dass künftig 15 altersschwache, absturzgefährdete KC-135 mit bis zu 120.000 Litern des extrem gefährlichen militärischen Spezialtreibstoffs JP-8 an Bord in kurzer Folge auf der Air Base Ramstein starten und landen und ständig Luftbetankungen auch und gerade über der Westpfalz durchführen, weil durch erforderliche Bauarbeiten angeblich 88 Millionen Euro in die Region fließen und rund 2.000 zusätzlich US-Amerikaner endlich die regionale Wirtschaft ankurbeln würden – wie SWR Aktuell unter <http://www.swr.de/swraktuell/rp/kaiserslautern/cash-fuer-die-airbase-ramstein-millionen-und-mehr-personal-fuer-us-flugplatz/-/id=1632/did=19184070/nid=1632/m49hng/> gemeldet hat – setzen nicht nur die Westpfälzer einem extrem hohen Risiko aus, das sie eigentlich nicht verantworten können.

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern