

Das Umweltbundesamt hat im Auftrag der Umweltministerkonferenz ein "Positionspapier" erarbeitet, in dem an Hand von "Modellrechnungen" das Fazit gezogen wird, Treibstoff-schnellablässe hätten "nach derzeitigem Wissensstand keine kritischen Umweltauswirkungen auf Boden, Grundwasser, Luft und menschliche Gesundheit".

# LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der  
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein  
LP 072/19 – 21.06.19

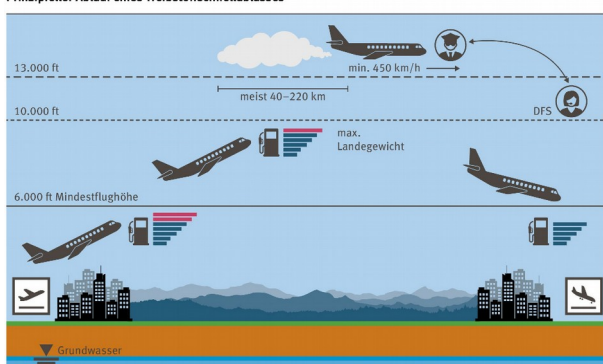
## Konnte das Umweltbundesamt mit seinem Positionspapier "Treibstoffschnellablass aus Luftfahrzeugen" nachweisen, dass tonnenweise versprühtes Kerosin oder JP-8 tatsächlich "unschädlich" für die Menschen in den Ablassgebieten sind?

### Was steht in dem Positionspapier?

Das im Mai 2019 vom Umweltbundesamt veröffentlichte **Papier, das "nur eine Position", also eine Meinungsäußerung, wiedergibt und "nicht als Gutachten" zu betrachten ist** – wie irreführend behauptet wurde – hat den Titel **"Treibstoffschnellablass aus Luftfahrzeugen: Wirkungen auf Umwelt und Gesundheit"** und ist unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/190509\\_uba\\_pos\\_treibstoff-schnellablass\\_bf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/190509_uba_pos_treibstoff-schnellablass_bf.pdf) aufzurufen. Wir empfehlen unseren Lesern dringend, das ganze Papier zu lesen, weil wir nur einige wichtige Passagen in *Schrägschrift* daraus zitieren:

*"Bei Langstrecken-Flugzeugen kann das maximal zulässige Startgewicht höher festgelegt sein als das maximal zulässige Landegewicht. Unter normalen Umständen stellt dies kein Problem dar, da das Flugzeug bis zur planmäßigen Landung Treibstoff verbraucht und damit an Gewicht verliert. Tritt allerdings kurz nach dem Start ein unvorhergesehener Vorfall ein (z.B. ein medizinischer Notfall an Bord, ein technischer Defekt o. ä.), der das Flugzeug zur zeitnahen Landung zwingt, so kann es passieren, das noch nicht genug Treibstoff verbrannt wurde, um das maximal zulässige Landegewicht zu erreichen. In diesen Fällen kann der Luftfahrzeugkommandant durch einen Treibstoffschnellablass (TSA) sicherstellen, dass das maximal zulässige Landegewicht eingehalten wird. Von der Erfordernis zum Treibstoffschnellablass im Notfall sind in der Regel vor allem größere vierstrahlige Flugzeuge betroffen (z. B. Airbus A340 oder A380; Boeing B 747 oder B 777). Bei kleineren Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen liegt das maximale Startgewicht in der Regel nicht über dem maximal zulässigen Landegewicht. Im Notfall ist hier kein Treibstoffablass zur Gewichtsreduzierung erforderlich." ...*

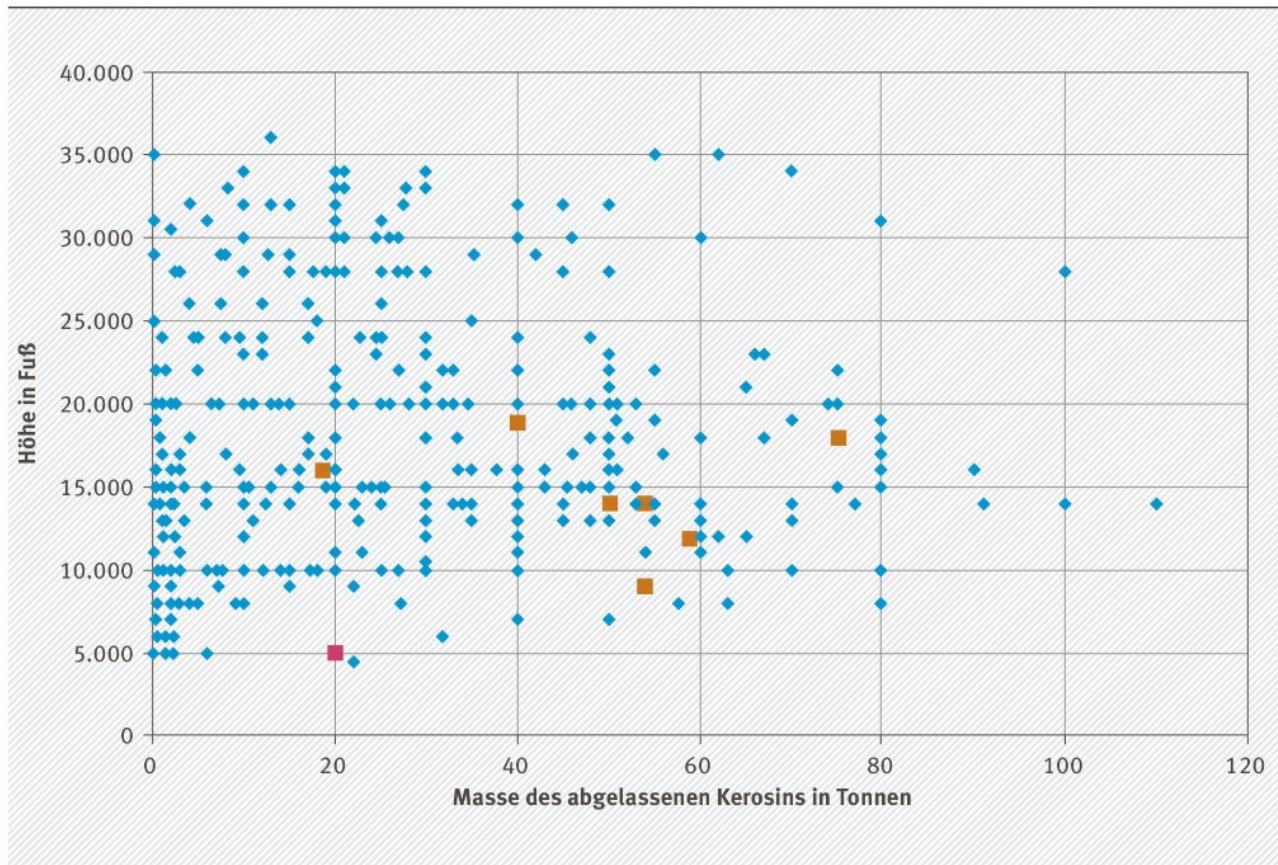
Prinzipieller Ablauf eines Treibstoffschnellablasses



*"Der Treibstoffablass erfolgt über ein Verfahren (Non-Normal Procedure), das vom Flugzeughersteller in den Handbüchern festgelegt ist. Der Kommandant teilt das Erfordernis zum TSA der Flugsicherung mit. In Zusammenarbeit mit der Flugsicherung wird ein Luftraum gesucht, wo das Ablassen des Treibstoffes gefahrlos möglich ist [1]. Der TSA hat dabei in der Regel in einer Mindesthöhe von 6.000 Fuß und einer Geschwindigkeit von mindestens 450 km / h zu erfolgen." ...*

Das Ablassen von Treibstoff aus Flugzeugen über Rheinland-Pfalz und dem Saarland ist viel häufiger und in viel größeren Mengen erfolgt, als bisher bekannt wurde. Das geht aus der nachfolgend abgedruckten Grafik hervor, die wir, wie die Grafik auf S.1, dem Papier des Umweltbundesamtes entnommen haben:

Ablashhöhen und Masse des abgelassenen Kerosins der Treibstoffschnellablässe im Zeitraum 2002 bis Juni 2018



■ Worst-Case-Szenarien    ■ Szenario „Pfalz 2017“    ◆ TSA 2002 – Juni 2018

Nicht nur die braunen Quadrate, auch die vielen blauen Rauten stehen für Treibstoffschnellablässe in den Jahren 2002 bis 2018, die im Einzelfall wenige Tonnen bis über 100 Tonnen betragen. Aus der Grafik ist leider nicht zu ersehen, wann die einzelnen Ablässe erfolgt sind (s. dazu auch <https://www2.lba.de/data/fueldumping/fueldumping.pdf>). Da auch schon vorher Treibstoff abgelassen wurde und weiter Treibstoff abgelassen wird, dürften bisher insgesamt mehrere 10.000 Tonnen Flugzeugtreibstoffe auf die Menschen in Rheinland-Pfalz und im Saarland herabgerieselt sein, die natürlich Schadstoffeinträge in Gewässern und im Boden hinterlassen haben müssen.

Trotzdem kommt das Umweltbundesamt – aufgrund von Modellrechnungen und nicht durch Untersuchungen von Luft-, Wasser- oder Bodenproben – zu folgendem Fazit:

*"Die Modellierungen der am Boden ankommenden Kerosinrückstände und die umwelttoxicologischen Untersuchungen des UBA und seiner Auftragnehmer ergaben nach derzeitigem Wissensstand keine kritischen Umweltauswirkungen von Treibstoffschnellablässen auf Boden, Grundwasser, Luft und menschliche Gesundheit." (S. 14)*

**Warum wird der in Notfällen ebenfalls abgelassene gefährliche militärische Flugzeugtreibstoff JP-8 mit keinem Wort erwähnt?**

Auf der US Air Base Ramstein landen und starten ständig Transportflugzeuge der U.S. Air Force, die nicht mit Kerosin, sondern mit dem hochgiftigen, krebserregenden und erbgut-

verändernden militärischen Spezialtreibstoff JP-8 fliegen (s. dazu unbedingt auch [http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP\\_16/LP10417\\_240617.pdf](http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_16/LP10417_240617.pdf) ), den sie in "Notfällen" auch über Rheinland-Pfalz und dem Saarland ablassen. Auf dieser Air Base werden auch jetzt schon US-Tankflugzeuge des Typs KC-135, die andere Flugzeuge der U.S. Air Force in der Luft betanken, mit jeweils rund 120.000 Litern JP-8 befüllt.

Außerdem ist schon länger bekannt, dass bis spätestens 2024 zunächst 15 altersschwache US-Tankflugzeuge des Typs KC-135 von Mildenhall in Großbritannien nach Ramstein verlegt werden sollen. Die damit verbundenen Risiken haben wir ausführlich in den 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/LP15717\\_270917.pdf](http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_16/LP15717_270917.pdf) aufzurufenden LUFTPOST-Ausgaben dargestellt.

Diese Risiken würden auch dann kaum geringer, wenn statt der morschen KC-135 die mit vielen Mängeln behafteten neuen US-Tankflugzeuge des Typs KC-46 nach Ramstein kämen (s. [https://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP\\_19/LP02519\\_270219.pdf](https://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_19/LP02519_270219.pdf) und [http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP\\_19/LP04019\\_010419.pdf](http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_19/LP04019_010419.pdf) ).

Was in Notfällen in der Luft versprühtes JP-8 am Boden anrichten kann, ist unter [http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP\\_12/LP21412\\_301212.pdf](http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_12/LP21412_301212.pdf) nachzulesen.

Abgelassenes JP-8 legt sich auch in der Ein- und Abflugschneise der Air Base Ramstein als öliger Belag auf Gewässer, und die aus den Triebwerken landender und startender Militärflugzeuge freigesetzten Rußpartikel schlagen sich als schwarze Schmiere auf allen Oberflächen nieder. Beim Betanken und aus undichten Tankanlagen unter der Air Base versickert das JP-8 außerdem direkt in den Boden und gelangt so ins Grundwasser.

**Deshalb muss die Bundesregierung die Verlegung der US-Tankflugzeuge von Mildenhall nach Ramstein unbedingt durch eine politische Intervention verhindern.** Die Bundestagsabgeordneten aus der Region sollten schleunigst in dieser Angelegenheit aktiv werden.

## **Was ist außerdem zu veranlassen?**

**Weil das "Positionspapier" des Umweltbundesamtes nur auf Luftmessungen und "Modellrechnungen" und nicht auf der Untersuchung von Gewässer-, Grundwasser- und Bodenproben auf mögliche Schadstoffeinträge durch Kerosin- und JP-8-Rückstände beruht, hat es keinerlei Aussagewert, ist also nur als "reine Gefälligkeitsarbeit" zur Beruhigung der zu Recht beunruhigten Bevölkerung einzustufen.**

Außerdem verschafft es den zuständigen Ministerien und Behörden die willkommene Gelegenheit, weiterhin untätig zu bleiben.

*"Eine Ausweitung der aktuellen Messtätigkeit ist zur Zeit nicht geplant",* hat das von der "grünen" Ministerin Ulrike Höfken (s. [https://de.wikipedia.org/wiki/Ulrike\\_H%C3%B6fken](https://de.wikipedia.org/wiki/Ulrike_H%C3%B6fken) ) geleitete Umweltministerium in Mainz unter Verweis auf das UAB-Papier mitgeteilt. Auch Zweifel an der verwendeten Technik hält das Ministerium für unbegründet: *"Die eingesetzten Messgeräte sind bereits sehr empfindlich und detektieren im Bereich der Nachweisgrenze,"* war in der RHEINPFALZ vom 01.06.19 oder unter <https://www.rheinpfalz.de/lokal/aus-dem-suedwesten/artikel/kerosin-regen-ueber-der-pfalz-streit-um-messungen/> zu lesen.

**Wir warten darauf, dass sich Abgeordnete des rheinland-pfälzischen Landtages endlich als gewählte Volksvertreter erweisen und umgehend eine wissenschaftliche**

**Untersuchung von Gewässer- und Bodenproben aus den Hauptablassgebieten und aus der Ein- und Abflugschneise der Air Base Ramstein veranlassen, die entsprechende Auflagen und Sanierungsmaßnahmen zur Folge haben müssen.**

Dass solche Untersuchungen dringend notwendig sind, wurde gerade von Schülern des Reichswald-Gymnasiums in Ramstein-Miesenbach nachgewiesen. In der RHEINPFALZ vom 15.06.19 wurde darüber berichtet:

*"Kerosin schadet Pflanzen – und zwar schon in geringen Dosierungen. Zu diesem Ergebnis sind Johanna Kneller, Lara Schiller und Jannik Hanke vom Reichswald-Gymnasium Ramstein-Miesenbach bei Forschungen in einer Arbeitsgemeinschaft gekommen. Mit dem Projekt hatten sie auch bei "Schüler experimentieren", der Juniorensparte des Wettbewerbs "Jugend forscht", teilgenommen und waren erfolgreich: Sie gewannen nicht nur den Regionalwettbewerb, sondern auch auf Landesebene im Fach Biologie." (Der vollständige Artikel ist nachzulesen unter [https://www.rheinpfalz.de/lokal/kaiserslautern/artikel/ramstein-miesenbach-landessieg-fuer-kerosin-forscher-bei-schueler-experimentieren/?tx\\_rhpnews\\_shownews\[reduced\]=true](https://www.rheinpfalz.de/lokal/kaiserslautern/artikel/ramstein-miesenbach-landessieg-fuer-kerosin-forscher-bei-schueler-experimentieren/?tx_rhpnews_shownews[reduced]=true) .)*

**Außerdem müssen schnellstmöglich die Fahrwerke aller Flugzeuge so tragfähig ausgelegt werden, dass auch Landungen mit vollen Tanks möglich sind, damit Treibstoffablässe in der Luft künftig unterbleiben können.**

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

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern