

# Alte Studien, wenig Daten – kaum Informationen zum „Fuel Dumping“ über dem Pfälzer Wald

Von Sonja Ingerl

MAINZ - Als „schwarzes Schaf des Tages“ bezeichnete sich Lufthansa-Pilot Andreas Ritter am Dienstag im Verkehrsausschuss des rheinland-pfälzischen Landtags zum Thema abgelassenes Kerosin über dem Pfälzerwald. „Ich bin der, der den Knopf drückt.“ Wenn es nach dem Start zu einem medizinischen Notfall oder einem Defekt am Flugzeug kommt, habe ein Pilot drei Optionen: Weiter den Zielort ansteuern, vollgetankt zurückfliegen oder davor Kerosin ablassen. Das sogenannte Fuel Dumping passierte laut Fabio Ramos von der Deutschen Flugsicherung in Deutschland 13 Mal im vergangenen halben Jahr – sechs davon in Rheinland-Pfalz.

Langstreckenflüge sind laut Ritter so gebaut, dass der verbrauchte Kraftstoff bei der Landung schon einkalkuliert ist. Lande ein Pilot mit vollem Tank, sei die Gefahr groß, dass das Fahrgestell oder die Bremsen der Belastung nicht standhielten. Das Kerosin müsse nach Möglichkeit außerhalb der Städte abgelassen werden. Inwieweit es in der Luft verdunstet oder wirklich auf dem Boden ankommt, kann aktuell niemand sagen: Die letzten Untersuchungen sind 25 Jahre alt.

Forschung unter realen Bedingungen zu teuer

Eine Messung unter realen Bedingungen ist laut Robert Sausen vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt nicht „für 3,50 Euro zu haben“. Die Kosten hierfür schätzt der Professor im achtstelligen Bereich ein. Einen Betrag, den das Bundesumweltministerium nicht hat, wie dessen Vertreter Lars Mönch erklärt. Aktuell arbeite man an einer wissenschaftlichen Studie mithilfe von Fachliteratur und wolle ein Forschungsprojekt zum Thema Kerosinablassungen ausschreiben. Im Mai wurde auf der Umweltministerkonferenz beschlossen, das Umweltbundesamt mit einer neuen Studie zu beauftragen – die Ergebnisse sollen im nächsten Jahr vorliegen.

Zu wenig, findet Alexander Schweitzer (SPD): „Eine technische Lösung wäre gut.“ Die Argumentation der Lufthansa-Vertreter, dass die Flugzeuge schwerer würden, würde man sie aufrüsten und dadurch noch mehr Kerosin brauchen und die Umwelt belasten, wies er zurück. Solche Argumente habe er von anderen vorher schon gehört und „mit politischem und rechtlichem Druck ging es dann doch.“

Derzeit weiß laut Stefan Hill vom Landesamt für Umwelt niemand zuverlässig, wie oft Fuel Dumpings aufträten und in welchen Mengen. Abhilfe schaffen könnte hier eine Meldekette, wie sie einige der Abgeordneten forderten. So könnten die Behörden zeitnah informiert werden.

Sausen geht davon aus, dass keine gesundheitlichen Schäden entstehen, da das Kerosin in der Luft verdunstet: Außerdem seien die Tropfen kleiner als Nieselregen und sanken äußerst langsam. Allerdings könne ein kleiner Teil sich an Wassertropfen binden und den Boden erreichen.