



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Herrn
Hans-Ulrich Ihlenfeld
Landrat des Landkreises Bad Dürkheim
Philipp-Fauth-Straße 11
67098 Bad Dürkheim

Kreisverwaltung Bad Dürkheim								
<input type="checkbox"/> Kaminanlage								I.
<input type="checkbox"/> Erdgasung								I
Eingang	03. DEZ. 2018							II
								III
<input type="checkbox"/> Stufenpumpe								IV
<input type="checkbox"/> Rückspalte								
1	2	3	4	5	6	7	AWB	RPA

Johann Friedrich Coisman
Leiter der Abteilung Luftfahrt

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL 0228 99-300-4500
FAX 0228 99-300-1499

al-lf@bmvf.bund.de
www.bmvf.de

Betreff: Kerosinnotablässe

Bezug: Resolution des Kreistages Bad Dürkheim;
Ihr Schreiben vom 25.10.2018
Aktenzeichen: LF 18/2826.8/2-3 (LMB 03075265)
Datum: Bonn, 30.11.2018
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Landrat,

Herr Bundesminister Scheuer dankt für Ihr oben bezeichnetes Schreiben und die Übermittlung der Resolution des Landkreises Bad Dürkheim. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Dem Anliegen, mehr Transparenz in Bezug auf Treibstoffnotablässe zu schaffen, wird seit dem 19.09.2018 Rechnung getragen, da die beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) und bei der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) vorliegenden Informationen auf Bitten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in stets aktueller Form auf der Webpage des LBA dokumentiert werden. Die entsprechenden Seiten sind abrufbar unter:

<https://www2.lba.de/data/fueldumping/FAQsFuelDumping.pdf>
<https://www2.lba.de/data/fueldumping/fueldumping.pdf>

Gemäß den flugbetrieblichen Verfahren wird Kerosin ausschließlich in einer Luftnotlage abgelassen, die die sichere Durchführung des Fluges oder die Gesundheit eines Passagiers oder eines Besatzungsmitglieds gefährdet. In den meisten Fällen wird auch eine PAN-PAN oder sogar eine MAYDAY-Meldung abgegeben. Einer Beschneidung der Entscheidungsgewalt des Luftfahrzeugführers in diesen Situationen stehen wir im Sinne der Luftverkehrssicherheit daher kritisch gegenüber.

Die von der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation (ICAO) vorgesehene Mindesthöhe, um Treibstoff abzulassen ist 6000ft (ca. 1800m). Die Flughöhe hängt von vielen unterschiedlichen Faktoren ab, die der





Luftfahrzeugführer in Absprache mit der Flugsicherung unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen bestimmt. Im Regelfall findet ein Treibstoffschnellablass in der Realität weit über der von der ICAO vorgesehenen Mindesthöhe statt. Nach bisherigen Erkenntnissen u.a. des TÜV Rheinland verdunstet bei einem Treibstoffschnellablass der weitaus größte Teil des abgelassenen Kerosins auch noch in höheren Luftschichten.

Sie sprechen auch technische Lösungen an, die längerfristig das Ablassen von Kerosin vermeidbar machen. Ein wesentlicher Aspekt bei der Entwicklung der Luftfahrzeugmuster als auch bei der Sicherstellung der Lufttüchtigkeit ist die fortlaufende Auswertung festgestellter Ereignisse beim Betrieb der Luftfahrzeuge. So wird die o.g. Risikoanalyse durch die Hersteller aufgrund der eingehenden Ereignismeldungen aus dem Betrieb der Luftfahrzeuge fortlaufend ergänzt. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse gehen u.a. in die laufende Verbesserung der Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ein, wiederum in Zusammenarbeit mit den Luftfahrtunternehmen und den zuständigen Zulassungsbehörden, die dann im Rahmen von regelmäßigen Revisionen der Vorgaben für die Wartung und Instandhaltung durch die Luftfahrtunternehmen und Instandhaltungsbetriebe an den Luftfahrzeugen, aber auch im Rahmen von Änderungen am Entwurf des Luftfahrzeuges umgesetzt werden. Ich versichere Ihnen, dass auch die Flugzeughersteller wie auch die Luftfahrtunternehmen das größte Interesse haben, Treibstoffablässe zu vermeiden.

Das Forschungsvorhaben des Umweltbundesamtes (UBA) zu den Auswirkungen von Treibstoffschnellablässen auf Mensch und Umwelt wird zu Mitte 2019 erwartet werden. Hinsichtlich Ihres Vorschlages zur Auswertung und Verarbeitung von Daten aus einem von Ihrer Landesregierung finanzierten Messprogramm, verweisen wir insofern auf das UBA.

Das BMVI ist bestrebt, bestehende Unsicherheiten seitens der Bevölkerung in Rheinland-Pfalz abzubauen. Ich möchte aber an dieser Stelle noch mal darauf hinweisen, dass uns bisher keinerlei Erkenntnisse vorliegen, dass ein Treibstoffnotablass im Rahmen der international anerkannten Verfahren die Gesundheit von Personen am Boden beeinträchtigt.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Johann Friedrich Colzman

