

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)

vom 19. Juli 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Juli 2018)

zum Thema:

**Kerosin über Berlin**

und **Antwort** vom 08. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. August 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/15685**  
**vom 19. Juli 2018**  
**über Kerosin über Berlin**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie oft wurde in den Jahren 2010 bis 2018 durch militärische und durch zivile Flugzeuge über dem Berliner Luftraum in welcher Menge Treibstoff abgelassen? (Bitte auflisten mit Datum, Art des Fluges, insgesamt davon betroffenes Gebiet und Treibstoffmenge)?

Antwort zu 1:

Dem Senat sind keine Fälle von Treibstoffschnellablässen über dem Gebiet des Landes Berlin bekannt. Nach Auskunft der Bundesregierung haben in den vergangenen Jahren auch keine Ablässe über dem Gebiet des Landes Berlin stattgefunden (vgl. hierzu Bundestagsdrucksachen 19/477 und 18/9917).

Frage 2:

Wird das Land Berlin regelmäßig von der Deutschen Flugsicherung über diese Ereignisse informiert?

Antwort zu 2:

Nein. Eine regelmäßige Information des Senats durch die Deutsche Flugsicherung über diese Ereignisse erfolgt nicht, wohl auch deshalb, weil keine solche Ereignisse stattfanden. Auf Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Frage 3:

Besteht eine Meldepflicht von Treibstoffschnellablässen (Fuel-Dumping) durch die Fluggesellschaften bzw. die Bundeswehr?

Antwort zu 3:

Es besteht eine Meldepflicht nach Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 in Verbindung mit Anhang III, Nr. 3 (4) der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018. Demnach ist das Ablassen von Treibstoff der dafür zuständigen Stelle (hier: Luftfahrt-Bundesamt) innerhalb von 72 Stunden zu melden. Für die Flugsicherungsseite sind Treibstoffschnellablässe der Deutschen Flugsicherung GmbH zu melden, da dem Luftfahrzeugführer ein bestimmtes Gebiet für den Treibstoffablass zugewiesen werden muss. Der Treibstoffablass ist nur über bestimmten Gebieten zulässig. Meldungen darüber werden beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung erfasst. Alle Vorfälle, welche militärische Luftfahrzeuge betreffen, und bei denen kein Zivil-Luftfahrzeug beteiligt ist, werden dem Luftfahrtamt der Bundeswehr gemeldet.

Frage 4:

Wie stellt das Land Berlin sicher, dass alle Ablässe auch tatsächlich gemeldet werden?

Antwort zu 4:

Die Einhaltung der Regelungen entzieht sich der Zuständigkeit des Senates.

Frage 5:

Wie oft musste ein Flugzeug unmittelbar nach dem Start einen Ablass durchführen um wieder landen zu können?

Antwort zu 5:

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 6:

Wie wird die Kerosinbelastung im Berliner Luftraum überwacht?

Antwort zu 6:

Die Kerosinbelastung im Berliner Luftraum wird vom Senat nicht überwacht.

Frage 7:

Wie wird die Kerosinbelastung im Berliner Luftraum gemessen?

Antwort zu 7:

Die Kerosinbelastung im Berliner Luftraum wird vom Senat nicht gemessen.

Frage 8:

Wie viel Treibstoff wurde in Summe pro Jahr in den Jahren 2010 bis 2018 durch militärische und zivile Flugzeuge über Berlin und der unmittelbaren Nähe zu Berlin abgelassen (bitte nach Jahr, militärischen und zivilen Flugzeugen aufschlüsseln)?

Antwort zu 8:

Der Senat kann keine Angaben zu Fällen in Brandenburg machen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 9:

Wie hoch ist die Belastung durch Kerosinablass in Berlin insgesamt im Verhältnis zu anderen Bundesländern (bitte Angaben in Jahren, Tonnen, Bundesländer seit 2010)?

Antwort zu 9:

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Zu Fällen in anderen Bundesländern kann der Senat keine Angaben machen.

Frage 10:

Wie wirken sich Ablässe in unmittelbarer Nähe von Flughafen Schönefeld auf Berlin aus?

Antwort zu 10:

Der Senat kann keine Angaben zu Fällen in Brandenburg machen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 11:

Tauschen sich die Länder Brandenburg und Berlin zu den in den Punkten 1-8 genannten Fragestellungen, die aufgrund der räumlichen Lage der Flughäfen Tegel und Schönefeld beide Länder betreffen können, aus? Wie oft geschieht dies?

Antwort zu 11:

Es gibt einen intensiven Austausch zwischen den Luftfahrtbehörden beider Länder. Da die Frage des Kerosinschnellablass immer wieder ein übergreifendes und bundespolitisches Thema ist, tauschen sich die Behörden auch unbeschadet der konkreten Betroffenheit ihrer Länder über das Thema aus.

Frage 12:

Welche Auswirkungen hat das Ablassen des Treibstoffes nach Kenntnis des Senats unmittelbar und mittelbar auf die Gesundheit von Menschen und auf Flora und Fauna insgesamt? Welche belastbaren Erkenntnisse liegen dem Senat dazu vor?

Antwort zu 12:

Dem Senat liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor. Im Auftrag des Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit wird gegenwärtig durch das Umweltbundesamt eine wissenschaftliche Studie erarbeitet, die sich mit den Auswirkungen von Treibstoffschnellablässen beschäftigt. Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung zu Frage 5 und 6 der Bundestagsdrucksache 19/2266, zu Frage 5 und 6 der Bundestagsdrucksache 19/367 und zu Frage 4 bis 7 der Bundestagsdrucksache 19/477 verwiesen, die sich mit den Auswirkungen von Treibstoffablässen auf Mensch, Umwelt und Natur befassen.

Frage 13:

Welche Umweltschäden können generell durch den Eintrag von Flugzeugtreibstoff auftreten?

Antwort zu 13:

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

Frage 14:

Gibt es konkrete Erkenntnisse über die Auswirkung von abgelassenem Flugzeugtreibstoff speziell in Bezug auf die Wasserqualitäten der Berliner und Brandenburger Seen und Flüsse?

Antwort zu 14:

Nein.

Frage 15:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat, auf mehr Transparenz im Umgang mit den meldepflichtigen Ereignissen des Kerosin-Notablasses hinzuwirken? (Hier z.B. Informationsmöglichkeiten für Bürger der betroffenen Gebiete Berlins und unmittelbarer Nähe)

Antwort zu 15:

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 16:

Gibt es in Berlin Messstationen, die die Belastung am Boden ermitteln?

Antwort zu 16:

Nein.

Frage 17:

Besteht ein Gutachten zu Kerosin-Gefahren?

Antwort zu 17:

Es wird auf die Antwort zu Frage 12 verwiesen.

Berlin, den 08.08.2018

In Vertretung  
Stefan Tidow  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz