



II-4018 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/51-4-91

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Mag. Molterer und Kollegen vom 16. Oktober 1991,
Nr. 1746/J-NR/1991, "Fuel-Dumping" im Flugverkehr"

1681 IAB
1991 -12- 03
zu 1746 J

Zum Motiventeil

Zunächst muß ich generell feststellen, daß in den zu diesem Thema in der jüngsten Zeit erfolgten Presseaussendungen stark übertrieben wurde. Überdies sind diese Artikel nicht von besonderer Fachkenntnis getragen. Flugtreibstoff ist teuer und zum ohnehin nur bei wenigen Flugzeugtypen technisch möglichen Treibstoffablassen wird daher schon aus Kostengründen nur dann vom Kapitän Zuflucht genommen, wenn eine akute Gefahrensituation für das Flugzeug entstanden ist.

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Wieviel Kerosin, wann und wo wurde in den letzten zehn Jahren ihren Informationen zufolge über Österreich abgelassen?

Wie hoch schätzen Sie die Dunkelziffer?"

Von den österreichischen Luftfahrtbehörden werden seit 1984 Aufzeichnungen über "Fuel-Dumping" geführt; in diesem Zeitraum wurden insgesamt 10 Fälle bekannt:

18.5.1984	zwischen Neusiedlersee und Laa/Thaya	Menge nicht bekannt
28.3.1985	50 km südlich Kempten	-- " --
2.7.1986	Sollenau	-- " --
15.6.1987	Raum Linz	-- " --
18.6.1989	Raum Allentsteig	-- " --
7.7.1989	Raum Salzburg, Richtung München	-- " --
14.5.1990	südlich Sollenau	2500 Pfund
13.10.1990	nördliches Niederösterreich	ca. 40 t
8.2.1991	nördlich Tulln - Ziersdorf - Aspern/Zaya - Kreuzstetten	6 t
23.9.1991	nördliches Weinviertel	30 t

- 2 -

Im gleichen Zeitraum erfolgten Rücklandungen, im Zuge derer Treibstoff abgelassen worden sein könnten, dies vom jeweiligen Kapitän jedoch nicht gemeldet wurde und daher nicht erwiesen ist:

- 10.6.1986 nach Angaben eines Passagiers beim Abflug (höchst unwahrscheinlich, vermutlich Kondenswasser an den Flügeln)
21.6.1986 Rücklandung nach Klappendefekt
2.11.1986 Rücklandung nach Turbinenausfall

Zu den Fragen 3, 4, 5, 6 und 16:

"Wie beurteilen Sie die ökologischen Folgen von Fuel-Dumping für Umwelt, Böden, Grundwasser und Tierwelt?"

Wie beurteilen Sie die Gefährlichkeit des Ablassens von Kerosin für die menschliche Gesundheit, etwa durch Beeinträchtigung der Nahrungsmittel?"

Welche Informationen bezüglich krebserregender Wirkung von Kerosin stehen Ihnen zur Verfügung?"

Wieviel Hektar landwirtschaftliche Kulturen, wieviel Siedlungsgebiet und Hausgärten wurden von Fuel-Dumping beeinträchtigt?"

Auf welchen wissenschaftlichen Studien stützen Sie ihre Vorgangsweise in diesem Problemfeld?"

Da sich der Dump-Vorgang über einen längeren Zeitraum erstreckt, wird das abgelassene Kerosin infolge der hohen Fluggeschwindigkeit und der Verwirbelung so fein im Luftraum verteilt, daß es in den weitaus überwiegenden Fällen bereits vor Erreichen der Erdoberfläche verdunstet ist.

Aufgrund der am Boden herrschenden Temperatur und des sofort einsetzenden bakteriellen Stoffwechsels wird die Restmenge innerhalb kürzester Zeit getilgt, sodaß ein meßtechnischer Nachweis der ohnehin sehr geringen Flächenbelastung nicht geführt werden kann.

Die erwähnte Kerosinzerstäubung hat aus dieser Überlegung und wegen der geringen Konzentration und der kurzen Einwirkdauer voraussichtlich keine schädigende Auswirkung für die Umwelt verursacht.

Denkbar ist allerdings ein indirekter Effekt: Bei Abgabe organischer Verbindungen in die untere Troposphäre könnten besonders im Sommer photochemische Reaktionen stattfinden, die zur Bildung bodennaher Ozons führen. Verglichen mit dem Verunreinigungsgrad der Troposphäre über Europa sind diese örtlich begrenzten Beiträge allerdings vernachlässigbar.

- 3 -

Inhalationstoxikologische Bewertungen liegen nur für leicht flüchtige Benzine und Flugbenzine vor. Diese können jedoch wegen der abweichenden Zusammensetzung nicht für die Beurteilung von Kerosin herangezogen werden. Entsprechende Untersuchungen für Kerosin sind ho. nicht bekannt.

Diese Ausführungen ergeben sich insbesondere aus in der BRD gemachten Erfahrungen und Analysen.

Zu den Fragen 7 und 8:

"Wird die betroffene Bevölkerung informiert?"

Wenn ja, welche Empfehlungen geben Sie den betroffenen Menschen?"

Eine Veröffentlichung von Fällen des Ablassens von Treibstoff ist nicht vorgesehen und infolge der Kausalität aus plötzlich auftretenden Notfällen auch kaum möglich.

Zu den Fragen 9, 10 und 11:

"Welche Regelungen betreffend Fuel-Dumping bestehen derzeit in Österreich?"

Wie lauten diese?"

Wie verbindlich sind diese?"

Über Österreich ist das Ablassen von Treibstoff im Fluge nur in absoluten Flugnotfällen zulässig, wenn rasch das zulässige Landegewicht erreicht werden muß bzw. wenn dies aus anderen Sicherheit gefährdenden Gründen unbedingt erforderlich ist. Von der in Betracht kommenden Flugsicherungsstelle ist jedenfalls eine entsprechende Zustimmung einzuholen.

Die einzuhaltende Vorgangsweise ist sowohl in der entsprechenden Dienstanweisung für die Flugsicherung, im international verlautbarten NOTAM A 073/87 sowie im österreichischen Luftfahrthandbuch AIP-Austria, Teil RAC 1-1-33, publiziert und ist als aufgetragenes Verfahren verbindlich einzuhalten. Dieses Verfahren beinhaltet u.a. auch die Bereiche und die einzuhaltenden Mindestflughöhen. Verstöße sind als Verwaltungsübertretung zu ahnden.

Zu Frage 12:

"Welche Kontrollmöglichkeiten bestehen für Sie?"

- 4 -

Wenn Treibstoff während des vorgesehenen Flugablaufes abgelassen wird, besteht keine Kontrollmöglichkeit seitens der Flugsicherung.

Zu den Fragen 13 und 14:

"Erachten Sie die derzeit in Österreich praktizierten Regelungen betreffend Fuel-Dumping für ausreichend?"

Welche Neuerungen in diesem Bereich werden Sie setzen?"

Angesichts dessen, daß Fuel-Dumping nur im Zuge von Flugnotfällen vorgesehen ist, erscheinen die geltenden Regelungen, die dem internationalen Standard entsprechen, als ausreichend.

Zu Frage 15:

"Warum sind darin bisher keine Regelungen für landwirtschaftlich genutzte Gebiete sowie Naturschutzgebiete enthalten?"

Die Einbeziehung landwirtschaftlich genutzter Gebiete in die zu meidenden Ablassgebiete entspräche einem Verbot für Fuel-Dumping, was aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt nicht realisierbar ist.

Zu Frage 17:

"Wie schätzen Sie die Häufigkeiten von Fuel-Dumping im Hinblick auf die zu erwartende Entwicklung des Flugverkehrs ein?"

Ein beträchtlicher Teil der Flugzeuge neuerer Bauart gestattet eine Rücklandung mit vollem Startgewicht und besitzt keine Ablassvorrichtungen mehr.

Dies betrifft insbesondere alle Verkehrsflugzeuge die im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragen sind. Dementsprechend wird in Zukunft auch bei Zunahme des Flugverkehrs diese Art von Notfällen kaum mehr vorkommen.

Wien, am 2. Dezember 1991

Der Bundesminister

