

# „Das ist nicht hinnehmbar“

Wenn in Notlagen nicht größere Mengen Kerosin abgelassen werden, führt das zu ernsthaften Schäden an Flugzeugen – so argumentieren Vertreter der Flugindustrie. Was sie nicht verraten: Bundesweit haben in den vergangenen acht Jahren 99 Flieger ihr maximal zulässiges Landegewicht überschritten.

VON ANDREAS GANTER

**FRANKFURT/BERLIN.** Der Airbus-Großraumjet der Lufthansa soll eigentlich von Frankfurt nach Atlanta (USA) fliegen. Dazu kommt es allerdings nicht. Kurz nach dem Start am 19. September muss er umdrehen. Der Vorfall ist dokumentiert und von der Fluglinie bestätigt.

Bevor der Pilot zur Landung ansetzt, meldet er sich bei der Deutschen Flugsicherung: „Es stinkt nach Öl/Verbrennung/irgendwas, ziemlich massiv.“ Die „Welt“ berichtet zudem, dass sich Passagiere über „Übelkeit und Schwindelgefühl“ beklagt hätten. 40 Minuten nach dem Start berührt die Maschine wieder den Boden. Da blieb keine Zeit mehr, Kerosin in der Luft abzulassen. Den Angaben zufolge hatte der Flieger 201 Passagiere an Bord und überschritt das maximal zulässige Landegewicht von 259 Tonnen.

Wie mehrfach berichtet, haben gerade Langstreckenflugzeuge oft ein deutlich höheres Startgewicht. Das hängt damit zusammen, dass diese Maschinen meist mit einem sehr vollen Tank starten. Schließlich müssen sie weite Distanzen überwinden. Die Konstrukteure gehen davon aus, dass die Flugzeuge im Regelfall so viel Treibstoff verbrauchen, dass sie bei der Landung deutlich leichter sind. Die Folge ist, dass die Flugzeuge nicht für eine Landung mit Übergewicht ausgelegt sind. Sollten sie doch mit vollem Tank landen (müssen), drohen Schäden am Fahrwerk oder Schlimmeres. Die Lösung für das Problem: Die Piloten lassen in Notsituation Kerosin in der Luft ab – bevorzugt über der Pfalz. Nur so, argumentieren Flugzeughersteller und Fluglinien, können größere Schäden und Gefahren für die Passagiere an Bord ausgeschlossen werden.



Bei einer Veranstaltung an der Totenkopfhütte bei St. Martin (Kreis Südliche Weinstraße) demonstrierten Anfang des Monats knapp 300 Personen gegen den Ablass von Kerosin über dem Pfälzerwald. FOTO: MEHN

schädigungen an den Fliegern entstanden, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

Die Pirmasenser Bundestagsabgeordnete Brigitte Freihold (Linke) sagt dazu: „Der Umstand, dass der Bundesregierung von den 99 ihr gemeldeten Fällen keinerlei Erkenntnisse über etwaige Beschädigungen an Flugzeugen oder gar Unfällen vorliegen, lässt die Frage offen, warum bei Overweight-Landungen grundsätz-

lich ein erhöhtes Risiko für Passagiere und für Flugzeuge angenommen wird.“ Freihold vermutet, dass „offenbar Kostenrisiken für weitergehende Reparaturen nach Overweight-Landungen der Fluggesellschaften auf Mensch und Natur abgewälzt werden“.

Die Bundesregierung geht auch auf die Frage ein, ob die Flugzeuge nicht stabiler gebaut werden können, um mit schwererem Gewicht sicher lan-

den zu können. Die Linken wollen zudem wissen, ob die Regierung möglicherweise Forschungen zu Alternativen fördert. Die Antwort ist eindeutig: „Zwar besteht die Möglichkeit, Verkehrsflugzeuge so zu konstruieren, dass auch eine Landung bei hohem Gesamtgewicht möglich wird. Aufgrund von erforderlicher Strukturverstärkung ginge dies aber einher mit einem höheren Gewicht und damit einem höheren Treibstoffverbrauch des Luftfahrzeugs. Ein Handlungsbedarf auf dem Gebiet der Forschungsförderung besteht daher nicht.“

Verstöße gegen die Meldepflicht haben bislang keine Konsequenzen.

Freihold kritisiert gegenüber der RHEINPFALZ noch eine weitere Tatsache, die durch die Kleine Anfrage bekannt wurde. So kam heraus, dass die Regierung offenbar plant, die Luftverkehrsordnung zu ändern. Derzeit liegen der Bundesregierung nach eigener Aussage nämlich keine Kenntnisse vor, ob Fluglinien oder militärische Flieger möglicherweise Kerosinablässe nicht gemeldet haben. Das soll sich ändern. Künftig soll es ein Ordnungswidrigkeitstatbestand geben, mit dem Verstöße gegen die Meldepflicht von Treibstoffschnellablässen geahndet werden können.

Freihold sagt: „Es reicht offenbar aus, Treibstoffablässe nicht zu melden, um sich so der Verantwortung zu entziehen.“ Sie kritisiert, dass keine Kontroll- und Sanktionsmechanismen existieren, um Verstöße gegen die Meldepflicht zu ahnden. „Das ist nicht hinnehmbar!“ Für die Pirmasenserin stellt sich die Frage, ob die der Bundesregierung bekannten Fälle überhaupt alle Treibstoffablässe umfassen.

Die Antwort der Bundesregierung ist auch noch vor einem anderen Hintergrund interessant. In den vergangenen Wochen war an verschiedenen Stellen immer wieder zu hören, dass militärische Maschinen mittlerweile meist den gleichen Sprit benutzen wie zivile. Der militärische Treibstoff JP-8 gilt als extrem gesundheitsschädlich. Laut der Bundesregierung hat aber zumindest die Bundeswehr in den vergangenen drei Jahren mehr als zehnmal so viel JP-8 verbraucht (530.000 Kubikmeter) wie Treibstoff der üblichen Sorte Jet A-1.

Ob bei den Landungen mit Übergewicht die Flugzeuge beschädigt wurden, ist unklar.

Der RHEINPFALZ liegt eine noch unveröffentlichte Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage von diversen Linken-Abgeordneten vor. Darin steht, dass in den vergangenen acht Jahren 99 Fälle dokumentiert sind, in denen Flugzeuge bei der Landung das dafür vorgesehene Gewicht überschritten haben. Ob bei dem sogenannten „overweight landing“ Be-