



Bürgerverein Pfalzel, Ringstr. 2c, 54293 Trier

www.buergerverein-pfalzel.de

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Fachgruppe Luftverkehr
Gebäude 890
55483 Hahn-Flughafen

Ringstr. 2c
54293 Trier
Telefon: 0651 / 69557
eMail: hjwirtz@arcor.de

Datum: 17.03.2017

Geplante Verlegung von Luftfahrzeugen vom Flugplatz Mildenhall nach Ramstein

Scoping-Termin für die Umweltverträglichkeitsprüfung am 13.03.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Ergänzung zu der in Ramstein-Miesenbach erfolgten Diskussion des Vorhabens erlaube ich mir nachfolgend einige Anmerkungen:

Eine sichere Beurteilung der zu erwartenden Auswirkungen des Projektes auf die unterschiedlichen Schutzgüter setzt eine genaue Kenntnis aller damit verbundenen Faktoren voraus. Dies erscheint aus heutiger Sicht noch nicht oder nicht ausreichend gewährleistet.

So konnte die Frage nach der Anzahl zusätzlicher Flugbewegungen nicht beantwortet werden. Das Ausmaß eines erhöhten Flugbetriebes hat aber entscheidenden Einfluss auf alle angesprochenen Schutzgüter.

Das Thema "Kraftstoffschnellablass / Fuel Dumping" wurde nicht weiter diskutiert, nachdem aus der Runde eingeworfen wurde, dies finde über der Nordsee statt. Fakt ist aber, dass dies ein ernst zu nehmendes Problem sowohl der zivilen als auch der militärischen Luftfahrt ist.

Auf eine Anfrage der Grünen hat die Bundesregierung Zahlen für die Jahre 2010 bis 2016 vorgelegt (Drucksache 18/9571 vom 06.09.2016). Danach wurden in diesem Zeitraum durch zivile Maschinen 3.370 t Treibstoff über deutschen Bundesländern abgelassen, von militärischen 220 t. Es fällt auf, dass Rheinland-Pfalz im Vergleich der Bundesländer besonders häufig betroffen ist. Der größte Notablass fand mit 91 t am 10.04.2016 bei einem zivilen Flug über der Eifel statt, drei Ereignisse rund um Ramstein.

Grundsätzlich sind die abgelassenen Einzelmengen bei militärischen Flügen deutlich geringer als bei zivilen. Bei den hier in Frage stehenden 15 Betankungsflugzeugen des Typs KC-135 trifft dies jedoch nicht zu, da mit diesen gleich große oder gar größere Treibstoffmengen als bei Maschinen der zivilen Luftfahrt mitgeführt werden. Zudem ist der in Militärmaschinen verwendete JP-8-Treibstoff infolge verschiedener Additive nicht mit herkömmlichem Kerosin identisch und schon in kleinsten Mengen gefährlich.

Die Boeing KC-135 ist das dienstälteste Flugzeug der US-Luftwaffe. Bis 2010 gingen 76 Maschinen durch Abstürze / Unfälle verloren, vier davon bei Betankungsvorgängen. Ein Unglück ereignete sich am 13.01.1999 nahe Geilenkirchen. An Bord befanden sich nur noch etwa 10.000 Liter Treibstoff. Dennoch dauerten die Löscharbeiten unter Einsatz von 500 Feuerwehrleuten und Rettungskräften die ganze Nacht.

Es wurde gefragt, ob mit der Stationierung der 15 Maschinen eine Erweiterung der Vorratshaltung von Treibstoffen einhergeht. Informationen dazu lagen nicht vor. Sollte dies nicht geplant oder nicht erforderlich sein, müssten die aktuell gelagerten Mengen den bisherigen tatsächlichen Bedarf erheblich überstiegen haben.

Bezüglich der Zahl der Flugbewegungen und den für den Betrieb der 10th Air Fuel-Einheit erforderlichen Treibstoffmengen lassen sich sicher verlässliche Angaben aus dem heutigen Standort Mildenhall beschaffen.

Es drängt sich die Frage auf, ob über der Region um den Flugplatz das Betanken von Kampf- oder anderen Flugzeugen geübt werden soll. Bürgerinitiativen gehen offenbar davon aus. Mildenhall liegt nur 80 km von der Nordsee entfernt. Dort können solche Übungen über dem offenen Meer, das in wenigen Minuten zu erreichen ist, sicher durchgeführt werden. Diese über dicht besiedelten Gebieten hier bei uns durchzuführen, hielten wir nicht für verantwortbar.

Es sollen erhebliche Flächen zusätzlich versiegelt werden. In diesem Zusammenhang muss man auf die Umweltprobleme verweisen, die am Hahn und ganz besonders rund um Spangdahlem durch die Einleitung von Oberflächenwasser in lokale Gewässer entstanden sind. Vorhandene Einleitungsgenehmigungen der SGD Nord für Oberflächenwasser der Flughäfen Hahn und Spangdahlem in örtliche Bäche basieren lediglich auf einzuhaltenden CSB-Werten. Für den Hahn 50 mg/kg, für Spangdahlem 20 mg/kg. Dabei ist der CSB-Wert (chemischer Sauerstoffbedarf) lediglich ein Summenparameter für die Belastung von Wasser mit organischen Stoffen. Einen Hinweis darauf, wie stark dieses Wasser mit PFT oder anderen umweltschädlichen Substanzen belastet ist, liefert dieser Wert hingegen nicht.

Regelmäßig berichtet der Trierische Volksfreund seit Jahren über weitere, stark belastete Bäche und Teiche in den Räumen Spangdahlem, Bitburg und um den Hahn. Wo man sucht, wird man fündig.

Unter Tnr. 5.3 nimmt die Tischvorlage des Scoping-Termins Bezug auf das in unmittelbarer Nähe des Vorhabens befindliche Wasserschutzgebiet. Die Diskussion ergab, dass die Trinkwasserversorgung von ca. 60.000 Einwohnern der näheren Umgebung davon betroffen ist.

Besonders unter diesem Gesichtspunkt müssen alle denkbaren Auswirkungen, die sich diesbezüglich aus den oben angesprochenen Aspekten ergeben können, mit besonderer Sorgfalt betrachtet und berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Hans-Jürgen Wirtz
