



Hartmut Rencker
Fontanestr. 82
55127 Mainz
Tel.: 06131-72801
Mail: hartmut@rencker.de
Internet: www.lerchenberg-info.de

per Mail

Landesregierung RLP
Umweltministerium

55116 Mainz

Mainz, 26.12.2019

Zeichen: 106-83 241/2019-16#2

Sehr geehrter Herr Beurer,

lange habe ich gezögert, auf Ihr Musterschreiben zu antworten. Wegen aktueller Vorkommnisse sehe ich mich aber doch dazu veranlasst. Die Problematik geht weit über das Abwerfen hunderter Tonnen Kerosin hinaus.

Gerade weil sich Ihre Ausflüchte auf die Bundesadministration stützen, sind diese besonders wenig überzeugend. Es ist sattem bekannt, wie sehr die Bundesregierung von der Lobby gelenkt wird und unterwandert ist von in die Ministerien abgestellten Interessenvertretern. Und was Gutachten taugen, wissen wir von den Manipulationen im Wirbelschleppengutachten.

Entgangen ist Ihnen offenbar, dass das Umweltbundesamt Kerosinabwürfe völlig anders sieht als das Verkehrsministerium. Abhängig von der Temperatur kommen solche Mengen Kerosin auf dem Boden an, dass dies bei Nässe zu Schlieren führt. Hierzu eine Anlage.

Gar nicht haben Sie sich dazu geäußert, dass es der Abwürfe i.d.R. nicht bedarf. Jede Maschine kann mit Übergewicht landen, allerdings ist dann eine Kontrolle auf evtl. Fahrwerkschäden vorgeschrieben. Dies nimmt eine Maschine einen Tag aus den Umläufen. Das subventionierte Kerosin über unseren Köpfen auszuleeren ist billiger als der Einsatzausfall nur eines einzigen Umlaufs. So einfach. Es geht nur um den Reibach und nicht um flug- oder sicherheitstechnische Erfordernisse. Menschen sind Störfaktor.

Gerade jetzt erst ist eine von Fraport am 10.12. nach Neu York gestartete Maschine wegen Fahrwerksproblemen in Köln sicherheitsgelandet und das ganz bestimmt nicht ohne Kerosinabwurf. Zeitdruck gibt es nur selten und bei einem klemmenden Fahrwerk schon gar nicht. Es hätte also das Kerosin vor der Landung verfliegen werden können. Auch die Landung nicht am Startflughafen macht nachdenklich. Offenbar war Fraport so überfüllt, dass eine Landung unter Sicherungsvorkehrungen den Massenbetrieb gestört hätte.

Diese permanente Überfüllung am Boden und in der Luft wurde kürzlich im hr1-Rundfunk thematisiert. Ein Pilot oder Fluglotse äußerte sich offen, dass ein großer Crash kommen werde. Es gehe nicht um „ob“ sondern nur um „wann“. Der Krug geht so lange....

Insgesamt muss ich der Landesregierung mangelnden Sachverstand, Versagen, Abtauchen und Unredlichkeit vorwerfen. Vor Jahren hat Ex-Minister Hering mangelnde Kompetenz der Landesregierung öffentlich zugegeben. Angefangen hat das mit dem Versagen von Beck und Bauckhage, die den Ausbau von Fraport begrüßt und sich darauf beschränkt haben, anstatt der NW-Variante die NO-Variante zu empfehlen. Letztere hätte Hessen mehr belastet und da ist es doch besser, den Lärm und Dreck zu exportieren. War das Blauäugigkeit oder ein durchsichtiger Rechtfertigungsversuch gegenüber den betroffenen Rheinhessen?

Weiterhin muss ich der Landesregierung vorhalten, unter Missachtung des Bürgerschutzes versucht zu haben, die kleine Flugverkehrssteuer mittels eines Normenkontrollverfahrens zu kippen. Dieses Ansinnen ist krachend gescheitert. Hintergrund war sicherlich die Absicht, den flügelhahnen Hahn zu fördern unter billiger Inkaufnahme der Begünstigung von Fraport und Belastung der Rheinhessen.

Das Versagen gerade von Frau Dreyer setzt sich fort im von ihr mitverantworteten Koalitionsvertrag, der ausdrücklich eine Förderung des Luftverkehrs mit Steuermitteln, auch der Nichtflieger, festschreibt. Diese Demut vor der Macht der Lobby findet sich wieder in den Klimabeschlüssen. Trotz überfälliger Senkung der MwSt für den unter Daseinsvorsorge fallenden Bahn-Fernverkehr soll die immer noch überwiegend mit Diesel fahrende Bahn mit der CO₂-Abgabe belastet werden, nicht aber die Dreckschleuder Luftverkehr. Und warum verweigert die Landesregierung eine Messung der Ultrafeinstaubbelastung? Die Presse hat kritisch berichtet.

Und wer auf synthetische Treibstoffe hofft, glaubt auch an das Perpetuum mobile. Naturgesetze lassen sich politisch nicht überlisten. Technisch ist das tatsächlich möglich, aber mit wenigstens dem doppelten Energieeinsatz, der dann im Endprodukt genutzt werden kann. Grundbedingung ist, dass ohne Konkurrenz zu anderen Verbrauchern wie der E-Mobilität ausschließlich regenerative Energie zum Einsatz kommt. Der notwendige Flächenverbrauch schließt diese Illusion aus. Alleine für den Bedarf von Fraport von täglich 15 Millionen Litern müsste eine Fläche von 800 Quadratkilometern mit Fotovoltaik, Windmühlen, Hochtemperaturbrennspiegeln, Luftgebläsebatterien und Prozesstechnik versiegelt werden. Undenkbar.

Mehr über Luftzwischenfälle und Kerosinabwürfe, finden Sie unter:
<http://www.lerchenberg-info.de/flugunfaelle.html>

Klima und Synthesekerosin unter:
<http://www.lerchenberg-info.de/tipps.html>

Kopien gehen an die Staatskanzlei, Ministerin Höfken, Minister Lewentz, Initiativen und die Presse.

Mit weihnachtlichen Grüßen



(Hartmut Rencker)

Anlage:

Ergebnisse der Modellierung für die vier Worst-Case-Szenarien [1], das Szenario „Pfalz 2017“ sowie Ergebnisse der Literatur aus dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafen Berlin Schönefeld [7]

Szenarien/Literaturquelle	Prozentualer Anteil des abgelassenen Kerosins, der den Boden erreicht in %	Maximale Flächenkonzentration des Kerosinrückstands am Boden in mg/m ²
Worst-Case-Szenarien		
Sommer (20 °C)	4	6
Jahresmitteltemperatur (10 °C)	12	26
Frostpunkt (0 °C)	32	81
Winter (-10 °C)	59	159
Szenario „Pfalz 2017“	9	13
Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld (15 °C)	8	20

Quelle: UBA-Zusammenstellung auf Basis von Daten aus [1], [7] sowie Berechnungen des UBA (2019).

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/190507_uba_pos_treibstoffschnellablass_screen.pdf