

Gefahr je nach Wetterlage

US-Air Force hält Treibstoff JP 8 weiterhin für nicht gesundheitsgefährdend

Von unserem Redakteur HARALD P. JANSEN

RAMSTEIM. Die amerikanische Luftwaffe glaubt nicht, dass JP 8 die Gesundheit der Menschen am Flugplatz Spangdahlem schädigt. Einräumen mussten die Militärs jedoch, dass es keine endgültigen Erkenntnisse darüber gibt, ob der Treibstoff Krebs erzeugt und die Organe angreift oder nicht.

"Bei Triebwerktests besteht keine Gesundheitsgefahr für die Anwohner", sagt Ingenieur Lary Kimm, angesprochen auf mögliche Belastungen beim Umgang mit dem Flugzeugtreibstoff JP 8. "Es gibt höchstens eine Geruchsbelästigung", räumt Karl-Willi Ningelen vom Hauptquartier Ramstein ein. Man könne es vergleichen mit den Abgasen von Bussen. Ein Geruch nach verbranntem Diesel sei wahrscheinlich das einzige, was man in den Häusern wahrnehmen könne. Natürlich nur dann, wenn es eine entsprechende Inversionswetterlage gibt. Die US-Luftwaffe ist sich "relativ sicher": Der militärische Flugtreibstoff JP 8 ist für die Anwohner keine Gefahr. Dies sagt jedenfalls Oberstleutnant Lary Kimm, Gesundheitsingenieur mit Dokortitel und auf der amerikanischen Air-Base Ramstein zuständig für den Arbeitsschutz. Damit reagieren die Militärs auf Berichte, wonach der von Nato-Streitkräften genutzte Kraftstoff im Verdacht steht, Krebs auszulösen und die Gesundheit der Flugplatz-Anrainer zu gefährden (der TV berichtete).

Nur "relativ sicher" ist sich Kimm in seiner Einschätzung, da es bisher keine Untersuchungen über die Auswirkungen von JP 8 auf die Menschen rund um die Flugplätze der Streitkräfte gibt. Bisher gibt es nur eine Untersuchung, in deren Verlauf sich herausgestellt hat, dass JP 8 bei Mäusen Krebs erzeugt, das Erbgut verändert und Organe schädigt. "Man kann die Ergebnisse an Mäusen aber nicht ohne Weiteres auf den Menschen übertragen", sagt Kimm.

Außerdem haben Wissenschaftler darüber geforscht, ob der Kontakt mit dem Treibstoff gefährlich ist. "Es gibt keinen Hinweis darauf, dass die Menschen krank werden", sagt Kimm, der erklärt, dass es für den Umgang mit JP 8 strikte Anweisungen gibt. Der Schutzanzug sei Pflicht, sagt Kimm. Für den Ingenieur steht fest: Bei sachgemäßen Umgang mit JP 8 besteht keine Gefahr.

Ein wenig problematischer wird es aber, wenn Flugzeuge in Notsituationen Kraftstoff ablassen müssen. Dies geschieht normalerweise in Höhen ab 5000 Fuß (rund 1,6 Kilometer), allerdings "sehr selten", wie Major Scott Vadness von der Ramstein Air Base erklärt.

Bisher wird kein Sprit abgelassen

Muss das Flugzeug jedoch Sprit ablassen, zersetzt sich nach Angaben der Militärs der Treibstoff, ehe er am Boden ankommt. Aber letztlich sind sie sich da auch "nicht zu 100 Prozent sicher", weil der Grad des Abbaus von Außentemperatur, Wind und Niederschlag abhängt. So argumentieren die Amerikaner generell, wenn es um Folgen der Nutzung von JP 8 geht.

Bislang wurde über Spangdahlem, wo bisher jährlich bis zu 59 Millionen Liter JP 8 aus der Pipeline strömen, noch kein Kraftstoff abgelassen. Denn die auf der Eifeler Base stationierten Flugzeuge (A 10 und F 16) sind technisch nicht dazu in der Lage, Kraftstoff abzulassen. Wenn aber die Transportflugzeuge aus Frankfurt in Spangdahlem eine neue Heimat gefunden haben, wird es auch in der Eifel Maschinen geben, die im Notfall Sprit ablassen werden.

Negative Auswirkungen auf die Gesundheit werden die Transportmaschinen nicht haben, auch wenn die Flugzeuge weniger als 500 Meter vor den Binsfelder Häusern stehen, erklären die Militärs. "Das haben wir mit Computern berechnet", sagt Karl-Willi Ningelen. Es habe sich gezeigt, dass nach dem Ausbau in Spangdahlem keine Grenzwerte überschritten würden.

Diese Werte beziehen sich allerdings auf gemittelte Durchschnittswerte, "aber das sind die Werte, die für die Genehmigung ausschlaggebend sind", sagt Ningelen. Für die Genehmigung ist es nämlich nicht von Belang, ob es für einen Moment sehr laut wird oder ob es für kurze Zeit eine hohe Belastung mit Schadstoffen gibt. Vielmehr errechnen sich die zu beurteilenden Werte aus der Summe von Lärm und Gift, die auf Zeit umgerechnet wird, selbstverständlich inklusive flugfreier Tage.

Widersprüche

Ministerium und Landesvater uneins über Prüfauftrag

MAINZ.(har) Nach der Ankündigung eines Prüfauftrags wegen möglicher gesundheitlicher Gefahren durch den Nato-Treibstoff JP 8 gibt es offenbar Unstimmigkeiten in der Landesregierung.

In Reihen der Landesregierung gibt es unterschiedliche Auffassungen darüber, ob sich das Umweltministerium mit den Gefahren des des von Nato-Streitkräften benutzten Treibstoffs JP 8 auseinandersetzen wird oder nicht. Eine Sprecherin des Conrad-Ministeriums sagte, dass es für einen Prüfauftrag derzeit keine Veranlassung gebe. Regierungssprecher Walter Schumacher erklärte dem TV hingegen, dass Ministerpräsident Kurt Beck das Umweltministerium bereits am Dienstag beauftragt habe, mögliche Gefahren für die Anwohner von Militär-Flugplätzen durch JP 8 zu prüfen. Über den genauen Inhalt des Prüfauftrags ist bisher nichts bekannt.

Frankfurter Rundschau vom 18.11.2002:

Frankfurts Ausbaupläne sind abhängig von Ramstein

Erst wenn die US-Amerikaner den militärischen Teil des Rhein-Main-Flughafens freimachen, ist eine Erweiterung möglich

Von Michael Grabenströer

RAMSTEIN. Eine der wichtigen Voraussetzungen für den Ausbau des Rhein-Main-Flughafens in Frankfurt liegt im westpfälzischen Ramstein. Dort hat die US-Luftwaffe ihr europäisches Hauptquartier, dort liegen die Nato-Verbindungsstäbe, dort laufen die militärischen Auswertungen der Luftwaffe für Europa, Nordafrika und den Vorderen Orient zusammen. Bevor in Frankfurt eine neue Landebahn entstehen kann, muss erst einmal Ramstein ausgebaut werden. Denn die US-Air-Force muss für die Rhein-Main-Erweiterungspläne den militärischen Teil des Frankfurter Flughafens räumen, unter anderem für das Terminal 3. Noch ist Ramstein zu klein für die Militär-Frachtmaschinen, die Landebahn zu kurz für voll beladene Galaxy, wie die gigantischen Lufttransporter heißen. Und außerdem fehlt eine zweite Landebahn, um die militärischen Transportkapazitäten zu erhöhen.

Deshalb setzt der geplante Ausbau bei Frankfurt den Bau einer neuen Landebahn in Ramstein voraus. Das Vorfeld muss ausgebaut werden, um 13 Militär-Großraumflugzeuge abstellen zu können, die Rollwege müssen verändert werden, außerdem ist noch der Bau eines Cargo-Centers und einer Rampe erforderlich. Doch damit nicht genug: Um Frankfurt und die Verlagerung des militärischen Teils des Rhein-Main-Airports realisieren zu können, muss auch noch der Flughafen Spangdahlem in der Eifel ausgebaut werden - als "Reserveflughafen für Ramstein", wie es Jörg Berres vom Mainzer Wirtschaftsministerium formulierte.

Spangdahlem soll dann den für die Logistik der Militärs wichtigen "Tank-Support" übernehmen - eine Flotte von Lufttankern, die den Einsatzradius aller Militärmaschinen durch Betankung in der Luft erhöhen hilft.

Der Mann aus dem Mainzer Ministerium ist Verlagerungskordinator und steht mächtig unter Zeitdruck. Denn die US-Militärs wollen zum 31. Dezember 2005 ihren Transportflughafen Ramstein ausgebaut wissen. Ein Projekt, auf das sich die Bundesrepublik, die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz, die US-Streitkräfte und die Fraport im Jahr 1999 vertraglich verständigt hatten. Rund 380 Millionen Euro kostet diese Verlagerung die deutschen Kassen. Rund 250 Millionen Euro wollen die Amerikaner zusätzlich außerhalb dieses "Umsiedlungsprogrammes" an ihren Standorten investieren.

Ein großes "Konjunkturprogramm" verspricht sich Rheinland-Pfalz davon, das allerdings, wie die verkehrspolitische Sprecherin der Grünen im Mainzer Landtag, Elke Kilz, meint, nicht "risikofrei" anlaufen wird.

Gegen die militärischen Ausbaupläne mit ihren zeitlich engen Rückwirkungen auf Frankfurt haben Anwohner Proteste mobilisiert.

Zwar geht es dabei nicht um den Bestand des US-Kommando-Flughafens Ramstein mit seinen wichtigen Nachschubfunktionen, sondern "lediglich" um ein "Zielabweichungsverfahren", so betont ein Sprecher des Mainzer Innenministeriums, vom Landesentwicklungsprogramm. Außerdem geht es - ähnlich wie bei einem Zivilflugplatz - um luftverkehrsrechtliche Genehmigungsverfahren.

Rund 13 000 Einwendungen liegen gegen den Ausbau Ramsteins vor. Erwartet hatte man nicht mehr als 2000 Einsprüche. Von den Einsprüchen sind rund 9800 als Sammelklage eingereicht. Wie überall bei einer Flughafenerweiterung - das ist in der Westpfalz nicht anders als in Frankfurt - geht es um Lärm, Ausgleichsflächen und Flugbeschränkungen. Die Militärs haben es dabei ein wenig einfacher.

"Sie unterliegen keinen Beschränkungen", heißt es in betroffenen Gemeinden. Und deshalb ist es so schwierig, unbeschränkte "ewige" Genehmigungen nach dem Nato-Truppenstatut mit zivilen luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren zu verquicken. Die "Amis" hätten für diese komplizierte Genehmigungspraxis kein Verständnis, heißt es in den Behörden. Aber die Zeit drängt: Der Baubeginn ist für den nächsten Frühsommer geplant, inklusive einer sechsmonatigen Schließung der Landebahn Ramstein. Die US-Luftwaffe hat dafür bereits "strategische und logistische" Vorbereitungen getroffen.

[document info]

Copyright © Frankfurter Rundschau 2002
Dokument erstellt am 28.11.2002 um 00:00:20 Uhr
Erscheinungsdatum 28.11.2002

Kommandozentralen

Im Kriegsfall gegen den Irak hätte Deutschland für die USA eine enorme logistische und militärische Bedeutung. US-Kommandozentralen steuern den Einsatz in Nahost. Im vergangenen Golfkrieg lief die gesamte Treibstoffversorgung über den militärischen Teil des Frankfurter Flughafens. Im Südwesten Deutschlands laufen alle Fäden zusammen. Hauptquartier reiht sich an Hauptquartier. Im rheinland-pfälzischen Ramstein sitzt die Spitze der US-Luftwaffe in Europa. Dort befindet sich auch eines der wichtigsten amerikanischen Militärkrankenhäuser. Von Böblingen aus werden US-Marinekräfte gesteuert, in Heidelberg residieren die Generäle der US-Bodentruppen in Europa und bei Stuttgart liegt das Hauptquartier für sämtliche US-Einheiten. Deutschland - eine amerikanische Kommandozentrale.

Bündnisverpflichtungen und internationale Verträge regeln die Rechte der US-Truppen auf deutschem Boden. Das Nato-Statut und der Stationierungsvertrag gibt den Amerikanern sämtliche Durchmarschrechte. Nach der Wiedervereinigung wurde ein Zusatz in das Truppenstatut aufgenommen. Er erlaubt "Manöver und andere Übungen im Luftraum" sowie die "Nutzung von Liegenschaften". US-Militärs dürfen mit Fahrzeugen "aller Art einreisen oder sich in und über dem Bundesgebiet bewegen". Eine Genehmigung der deutschen Regierung muss nicht extra eingeholt werden. Neben solchen Überflug-, Bewegungs-, Zugangs- und Transitrechten, die der Kanzler erwähnte, besitzen die US-Truppen auch einen Anspruch auf Schutz im Kriegsfall. Das regelt ein 1982 geschlossenes Abkommen mit dem Titel "War time host nation support". Die Bundeswehr verpflichtet sich, mit bis zu 90 000 Soldaten den Schutz und die Bewachung amerikanischer Einrichtungen zu übernehmen. Zusätzlich müssen Deutsche notfalls beim Transport, beim Nachschub und bei der Kommunikation helfen. Auch wenn Irak weit weg liegt - ein Krieg dort wird auch mit Hilfe der Bundeswehr entschieden.

Gunars Reichenbachs

Badische Zeitung vom Donnerstag, 28. November 2002

Junge Welt vom 25.11.2002

Inland

Gefahr durch Flugbenzin JP8? US-Militär verweigert Angaben. Landesregierung Rheinland-Pfalz kündigt Untersuchung an

Thomas Klein

Die rheinland-pfälzische Landesregierung hat Ende vergangener Woche angekündigt, Untersuchungen zu Gesundheitsgefährdungen des Flugbenzins »Jet Propellant 8« (kurz: JP-8) in Auftrag zu geben. In den letzten Wochen hatten sich besorgte Anfragen von rheinland-pfälzischen Bürgern, die in der Nähe der US-Luftwaffenstützpunkte Ramstein und Spangdahlem wohnen, gehäuft. Aktiv wurden sie nach Meldungen, wonach das von Militärflugzeugen benutzte JP-8 krebserregend wirkt.

Auch die Grünen im Mainzer Landtag haben sich des Themas angenommen. In ihrer Anfrage an das deutsche Wehrministerium möchte die Bitburger Abgeordnete Ulrike Höfken unter anderem wissen, was die Mainzer SPD-FDP-Regierung zu unternehmen gedenke, um die Anwohner rings um die Air-Base vor Gesundheitsgefahren zu schützen. Der Hintergrund: Seit über zehn Jahren ist JP-8 als neuer NATO-Treibstoff im Einsatz. Angaben über seine genaue Zusammensetzung verweigert das US-Militär.

Doch nach Ansicht der medizinischen Fachzeitschrift New Scientist enthält JP-8 Stoffe, die als Krebsauslöser gelten. Die Buchautorin Marion Hahn geht davon aus, daß es einen direkten Zusammenhang zwischen JP-8 und der seit einigen Jahren gehäuft auftretenden Erkrankung MCS (Multiple Chemikalien-Sensitivität) gibt. Befürchtungen, die offenbar auch in den USA bestehen. So verlangt Harry Reid, Senator von Nevada, die Herausgabe von Dokumenten zu den Vorgängen rings um die Fallon Air-Base. Damit soll einer möglicherweise bestehenden Undichtigkeit der Pipeline zur Air-Base nachgegangen werden. Dort hatte die Nachricht, daß 14 Kinder in der Nähe des Militärflughafens an Leukämie erkrankten, große Unruhe unter der Bevölkerung ausgelöst.

Weitere, inzwischen in die Öffentlichkeit gelangte Erkenntnisse, verstärken die Ängste in der Bevölkerung. Den Toxikologen Mark Witten von der Universität Tucson/Arizona zitiert New Scientist mit den Worten, JP-8 habe bei Mäusen »das Immunsystem völlig zerstört«. Er habe noch nie einen Stoff untersucht, der die Abwehrkraft von Säugetieren so gründlich schädige. In Verbindung gebracht wird der Treibstoff mit dem sogenannten Golfkriegssyndrom unter britischen und US-Soldaten. Der renommierte Toxikologe Otmar Wassermann, Mitglied des wissenschaftlichen Beirats der Deutschen Umweltstiftung, geht davon aus, daß in dem NATO-Treibstoff das hochgiftige 1,2-Dibromethan enthalten ist. In Deutschland darf dieser Stoff seit Jahren nicht mehr produziert werden. Dennoch: JP-8 fließt allein in Deutschland durch Tausende Kilometer NATO-Pipeline, die Hafenanlagen und Raffinerien mit Tanklagern, Kasernen und Flugplätzen verbindet.

* Marion Hahn: Umweltkrank durch NATO-Treibstoff? PVH-Verlag, 124 S. 16,80 Euro