

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Markus Tressel, Winfried Hermann
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Meldepflichtige Ereignisse und Zuständigkeit der Bundesbehörden in Fällen von kontaminierter Kabinenluft

In den Medien wird regelmäßig von Ereignissen berichtet, bei denen es zu kontaminierter Kabinenluft kommt. Die dafür zuständigen Bundesbehörden sind das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) und die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU). Die Aufgaben, die das LBA zu erfüllen hat, sind äußerst vielfältig. Technische Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes sind unter anderem die Genehmigung und Überwachung von technischen Diensten (Instandhaltungssysteme) von gewerblichen Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen. Das LBA kann auch in eigener Verantwortung oder zur Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) Aufgaben übernehmen. Das LBA erarbeitet zudem Instandhaltungsprogramme, gibt Lufttüchtigkeitsanweisungen und arbeitet bei nationalen und internationalen Luftfahrt-Vorschriften mit. Ebenso zählen die Flugmedizin einschließlich Anerkennung und Überwachung flugmedizinischer Zentren und Sachverständiger zum Aufgabenfeld.

Gemäß § 5b der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) „Meldung von sicherheitsrelevanten Ereignissen“ sind „Smoke/Fume Events“ dem LBA und der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) anzuzeigen. Diese „Smoke/Fume Events“ sind Ereignisse, bei denen Öl mit der sehr heißen, aus den Triebwerken abgezapften, komprimierten Luft vermischt und als Dämpfe oder Rauch in die Kabine gelangt. Wir benennen diese Vorkommnisse im weiteren Verlauf der Anfrage als Ereignisse mit kontaminierter Kabinenluft. In jüngster Zeit sind einige Fälle bekannt geworden, die mit „Low Oil Pressure“ bezeichnet wurden und als solche in den Logbüchern der betroffenen Luftfahrzeuge erfasst sind. Bei diesem Ölverlust in den Triebwerken besteht jedoch auch die Möglichkeit, dass Öl verdampft und durch das Zapflußsystem in die Kabinenluft gelangt ist.

Die amerikanische Vereinigung von Klimaingenieuren (ASHRAE) hatte 2004 einen ersten Bericht über die Luftqualität von Flugzeugkabinen erstellt und 2007 und 2009 Tests bei weiteren Luftfahrtunternehmen durchgeführt sowie Vorschläge für Filter und Sensoren erarbeitet. Ein vorläufiger Bericht wurde der US-Luftfahrtbehörde FAA, der europäischen EASA und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO vorgelegt. Der Endbericht der ASHRAE sollte voraussichtlich Anfang 2011 vorliegen.

Airbus bestätigte mittlerweile Probleme mit kontaminierter Kabinenluft. Während Boeing im neuen „Dreamliner“ (B 787) nicht weiter auf den Zapflußmechanismus setzt, wird bei Airbus das „More-Electric-Aircraft-System“ entwickelt. Im neuen A 350 werden sogenannte HECCA-Filter eingesetzt, um die Gefahr, dass Kabinenluft durch Triebwerköldämpfe kontaminiert wird, zu mini-

mieren. Auch beim Typ Airbus A 380 ist das Problem – jedenfalls bisher – nicht gelöst. So kam es auch bei diesem Flugzeugtypen bereits zu Zwischenfällen mit kontaminierter Kabinenluft (vgl. u. a. die Schriftliche Frage 186 auf Bundestagsdrucksache 17/4639 oder DER SPIEGEL, Ausgabe 9 vom 28. Februar 2011, S. 125). Gemeldet wurden diese den zuständigen Behörden nicht, obgleich durch Medien berichtet worden ist. Auffällig ist die große Diskrepanz zwischen den in den Medien berichteten Fällen und den bei den Bundesbehörden registrierten Fällen. Die Bundesregierung erklärte, die Unternehmen würden sich erst auf Nachfrage äußern (vgl. die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 17/3105).

Die Meldung von meldepflichtigen Ereignissen gemäß § 5b LuftVO wurde laut WDR-Informationen mit Einverständnis des LBA vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer auf die jeweiligen Flugbetriebe delegiert. Gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG ist nunmehr „jede beteiligte Person, die Kenntnis vom Eintreten eines Unfalls oder einer schweren Störung hat“, angehalten, dies der zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle „unverzüglich“ zu melden. In diesem Fall ist nicht das LBA, sondern die BFU die zuständige Behörde. Bislang hat die BFU immer vorgetragen, dass sich die Behörde die Entscheidung über die Klassifizierung einer schweren Störung vorbehält. Allerdings wurden Vorfälle der vorbenannten Art (Smoke/Smell Reports) – wenn überhaupt – erst mit erheblicher zeitlicher Verzögerung durch den jeweiligen Flugbetrieb angezeigt.

In einer firmeninternen Information an ihre Mitarbeiter räumte die Lufthansa bereits im April 2009 ein: „In DLH Flugzeugen tritt ein Smoke Incident äußerst selten und in der Regel ohne Vorankündigung auf. In der Literatur werden Zahlen wie ‚ein Incident auf 2000 Starts‘ beschrieben“ (zitiert nach „Update Ölgeruch“ vom 2. April 2009 von Hanne Grimopont, FRA NL und Frank Lunemann, FRA NF/O). Darüber hinaus bestätigt das Unternehmen sofort im Anschluss an die zitierte Passage: „Eine Ausnahme bildet allerdings zur Zeit der A 340-600 mit dem Triebwerk Trent 500. Dort bestand ein technischer Fehler, dieser ist erkannt und wird mit hoher Priorität von der LHT über eine technische Modifikation abgestellt.“ Die BFU bestätigte nun gegenüber dem „SPIEGEL“ (vgl. Ausgabe 9 vom 28. Februar 2011, S. 124 f.), dass allein eine einzige deutsche Airline für 2010 über 60 Öldampfstörfälle gemeldet hätte. Gleichwohl sei die „Dunkelziffer (...) aber hoch“, weil einige Fluggesellschaften vom Personal gemeldete Fälle nicht immer an die zuständigen Behörden weitergeben. Man ginge auch bei der BFU von einem Störfall pro Tag aus.

In dem Begleitmaterial zu einer weiteren Fernsehsendung des WDR („Markt“ vom 29. März 2010, www.wdr.de/tv/markt/sendungsbeitraege/2010/0329/00_aerotoxic.jsp) werden für den Zeitraum vom 2. Januar 2008 bis 21. März 2010 insgesamt 199 Fälle aufgeführt, bei denen ein Ereignis mit kontaminierter Kabinenluft vermutet werden muss und welche gemäß der Verpflichtung nach § 5b LuftVO von den deutschen Luftfahrtunternehmen dem LBA hätten angezeigt werden müssen. Diese Zahl steht in einem auffallenden Missverhältnis zu den von der Bundesregierung beziehungsweise dem LBA vorgetragenen Fällen (Antworten der Bundesregierung auf den Bundestagsdrucksachen 16/12179 und 16/12578).

Am 12. August 2010 zitierte ein Beitrag des NDR (vgl. www.tagesschau.de/inland/kabinenluft100.html) aus einem dem Sender zugespielten vertraulichen Papier des Bundesverbandes der deutschen Fluggesellschaften (BDF). Gemäß diesem Dokument befürchten die deutschen Fluggesellschaften „eine zusätzliche Dynamik“, wenn die Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr) oder die BFU „weitere Untersuchungen vornehmen“. Das LBA, das die direkte Aufsichtsbehörde darstellt, wird in diesem Schreiben nicht weiter erwähnt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist das LBA die geeignete Institution zur Erfassung und Verfolgung von Zwischenfällen mit kontaminierter Kabinenluft?
2. Gedenkt die Bundesregierung die Zuständigkeit in Fällen von kontaminierter Kabinenluft vollständig an die BFU zu übertragen?
3. Worin genau unterscheiden sich die Zuständigkeiten zwischen LBA und BFU in Fällen mit kontaminierter Kabinenluft?
4. Wie sieht die Kooperation bzw. Arbeitsteilung der beiden Behörden aus, um die größtmögliche Effizienz und Effektivität zu erzielen?
5. Worin genau besteht der Dialog zwischen LBA und Luftfahrtindustrie bezüglich der Ereignisse mit kontaminierter Kabinenluft, und wie ist es zu erklären, dass meldepflichtige Ereignisse erst auf Nachfrage kommentiert werden?
6. Hat sich an der Form, wie das LBA seine technischen Aufgaben im Zusammenhang mit Ereignissen mit kontaminierter Kabinenluft wahrnimmt, seit der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/3105 etwas geändert?
Wenn ja, in welcher Form?
7. Wie gedenkt die Bundesregierung dem Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 nunmehr gerecht zu werden?
Wann wurden die Flugbetriebe bzw. Lizenzinhaber hierüber und wie unterrichtet?
8. Welche Sanktionsmaßnahmen sind seitens der Bundesregierung vorgesehen, wenn solche Meldungen unterbleiben?
9. Entspricht ein auf Nachfrage gemeldeter Vorfall gemäß § 5b LuftVO den von der Bundesregierung geforderten Vorstellungen, Vorschriften und Fristen (vgl. die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 17/3105)?
10. Gedenkt die Bundesregierung das Meldeverfahren bei Störfällen mit kontaminierter Kabinenluft zu überarbeiten?
11. Wie überprüft das LBA, dass im Falle eines Störfalles mit kontaminierter Kabinenluft auch der Informations- und Betreuungspflicht seitens der Luftfahrtunternehmen nachgegangen worden ist?
12. Wie erklärt sich die Bundesregierung die hohe Dunkelziffer, die dem „SPIEGEL“ seitens der BFU mitgeteilt worden ist – auch nach einem Papier der Lufthansa geschieht alle 2 000 Flüge ein „fume event“, was die Zahl mit einem Event pro Tag bestätigt –, und wieso liegen dem LBA obgleich der Vielzahl der Fälle nur so wenige vor?
13. Was sieht die Bundesregierung vor, um die Dunkelziffer bei Störfällen zu senken?
Wenn keine Maßnahmen geplant sind, warum nicht?
14. Was tut das LBA, um den Kontrollmechanismus zu verbessern?
15. Gibt es einen Sanktionsmechanismus, der die Unternehmen dazu anhält, Fälle mit kontaminierter Kabinenluft zukünftig nicht erst auf Nachfrage mitzuteilen, oder hält die Bundesregierung das für einen adäquaten Melde-mechanismus?
16. Welche Sanktionen stehen dem LBA zur Verfügung, und liegt das Maß der Sanktionen im Ermessen der Behörde?
17. Ist der (temporäre) Entzug der Flugberechtigung eine in Frage kommende Sanktion?

18. Wurde in der Vergangenheit eine Sanktionierung vorgenommen?
Wenn ja, wie sah diese aus?
Wenn nein, warum sah die Bundesregierung in der Vielzahl nicht gemeldeter Fälle keinen Anlass dazu?
19. Wurde seitens der Bundesregierung darüber nachgedacht, besonders stör anfällige Flugzeugtypen vom Flugverkehr auszuschließen?
20. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Fälle, wo ausschließlich Flugpersonal im Anschluss an ein „fume-event“ medizinisch betreut worden ist, nicht jedoch die Passagiere?
21. Welche Maßnahmen wurden vom LBA beziehungsweise der BFU eingeleitet, um die spätestens seit der ARD-Berichterstattung aus dem Frühjahr 2009 (ARD-Sendung Plusminus vom 3. Februar 2009 sowie am 24. März 2009, WDR-Sendung „Markt“ vom 9. März 2009) sowie die in der Schriftlichen Frage 186 auf Bundestagsdrucksache 17/4639 des Abgeordneten Markus Tressel auch dem LBA bekannten Fälle zu überprüfen?
Wenn keine Maßnahmen eingeleitet wurden, warum unterblieben diese?
22. Werden Verstöße der Luftfahrtunternehmen bezüglich der Betreuung von Passagieren geahndet, wenn sie in Fällen von kontaminierter Kabinenluft Passagiere weder informieren noch medizinisch betreuen (lassen)?
Wie kontrolliert das LBA die Betreuungspflicht in diesen Fällen?
Wie sanktioniert das LBA einen Verstoß gegen die Betreuungspflicht, wenn die betreffenden Fälle erst im Nachhinein und auf Nachfrage gemeldet werden?
23. Liegen der Bundesregierung mittlerweile Ergebnisse aus dem der EASA vorgelegten Zwischenbericht der ASHRAE oder dem für Anfang 2011 geplanten Endbericht vor?
24. Ist der Bundesregierung mittlerweile bekannt, wann voraussichtlich mit den Ergebnissen des Endberichts der ASHRAE zu rechnen ist (wenn ja, bitte Datum angeben)?
25. Gibt es mittlerweile in den zuständigen nationalen Behörden Arbeitsgruppen, die sich explizit mit dem Thema kontaminierter Kabinenluft auseinandersetzen, um schnelle Schlussfolgerungen für die politische Praxis ziehen zu können?
Wenn ja, welches sind die zuständigen Referate?
26. Sieht die Bundesregierung weiterhin in der ICAO die zuständige Institution, die dafür zuständige Arbeitsgruppen einberufen muss?
Wenn ja, was tut die Bundesregierung dafür, entsprechende Mehrheiten auf internationaler Ebene zu schaffen, um eine entsprechende Arbeitsgruppe einzuberufen?
27. Erkennt die Bundesregierung die Probleme mit Störfällen in dem von den Medien berichteten Ausmaß an (vgl. u. a. die ARD-Sendung „Plusminus“ vom 3. Februar 2009 sowie am 24. März 2009, WDR-Sendung „Markt“ vom 9. März 2009, DER SPIEGEL, Ausgabe 9 vom 28. Februar 2011, S. 124 f.), oder wie ist es zu erklären, dass die Bundesregierung durch die umfangreiche Berichterstattung und das Aufdecken zahlreicher (nicht gemeldeter) Fälle keine neue Faktenlage erkennt (vgl. die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 17/3105)?

Berlin, den 18. März 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion