

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Hans-Joachim Hacker, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/11170 –**

Verantwortung für die Sicherheit von Passagieren und Besatzungen in Verkehrsflugzeugen infolge kontaminierter Kabinenluft

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit Jahren berichten Flugzeugbesatzungen und Passagiere von Vorfällen, bei denen durch Verunreinigungen der Zapfluft für die Kabine und das Cockpit gesundheitliche Beeinträchtigungen aufgetreten sind. Eine mögliche Ursache dafür kann das Eindringen von Dämpfen aus erhitztem Triebwerksöl in das Zapfluftsystem sein, das der Frischluftversorgung der Passagierkabine und des Cockpits dient. Damit verbunden sind Sicherheitsrisiken für die Gesundheit und das Leben von Besatzungen und Passagieren.

Experten warnen seit Jahren davor, dass bei defekten Dichtungen gesundheits-schädliche Stoffe wie das Nervengift Trikresylphosphat (TKP) mit der Zapfluft ins Cockpit und in die Passagierkabine gelangen können. Diese Warnungen hatte eine Expertenanhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages am 21. September 2011 bestätigt.

Seit Monaten beschäftigen sich Tourismus- und Verkehrspolitiker des Deutschen Bundestages mit den Ursachen und offensichtlichen Risiken kontaminierter Kabinenluft aus dem Zapfluftsystem der Triebwerke von Passagiermaschinen. Die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben mit Anträgen im Deutschen Bundestag die Bundesregierung aufgefordert, Maßnahmen einzuleiten, um die Ursachen der Luftbelastung in Passagiermaschinen aufzuklären und in der Folge die Risiken für Besatzungen und Passagiere zu beseitigen. Die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP haben beide Anträge in den Ausschüssen und in der abschließenden Lesung im Deutschen Bundestag am 28. September 2012 abgelehnt.

Auch bei dem jetzt bekannt gewordenen Vorfall mit einem Airbus 319 von Germanwings (Flug 753 am 19. Dezember 2010), der beim Anflug auf den Flughafen Köln/Bonn nur durch das beherzte Reagieren des Kapitäns einer Katastrophe entging, spielten Probleme infolge von Belastungen der Kabinenluft eine Rolle.

Das Eingeständnis der Lufthansa (DIE WELT, 4. Oktober 2012), dass „in diesem Jahr sogar mehrere Triebwerke an den Flaggschiffen des Typs Airbus 380 gewechselt [wurden], bis zu sechs Mal in der Woche – weil Geruchsprobleme

in der Kabine auftraten“, verdeutlicht den Handlungsbedarf. Die Lufthansa befasse sich seit mehr als einem Jahr mit diesem Thema. So hat beispielsweise der Turbinenhersteller Rolls-Royce auf Lufthansa-Initiative für das Triebwerk eine Modifikation entwickelt, die schon in eine ganze Reihe von Triebwerken eingebaut wurde (DIE WELT, 4. Oktober 2012).

Spätestens nach Vorliegen des Zwischenberichtes der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU), die seit Jahren Vorfälle über die Belastungen von Kabinenluft dokumentiert, über den Vorfall am 19. Dezember 2010 wird deutlich, dass es einen Zusammenhang zwischen kontaminierter Kabinenluft und der Gesundheitsgefährdung für Crew und Passagiere gibt.

Auffällig ist, dass der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, nach einer Meldung von „SPIEGEL ONLINE“ vom 14. Oktober 2012 vor einer Zunahme von Zwischenfällen, bei denen giftige Öldämpfe in die Kabinenluft von Passagierflugzeugen gelangen, warnt. „In Deutschland ist die Anzahl der eingehenden Störungsmeldungen zum Thema Ölgeruch stetig gestiegen“, heißt es in seinem Schreiben an den EU-Verkehrskommissar Siim Kallas. In diesem Zusammenhang wird auf den Vorfall mit einer Germanwings-Maschine am 19. Dezember 2010 verwiesen, bei dem es beinahe zu einem Absturz gekommen ist. Im auffallenden Gegensatz hierzu stehen die Berichte des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages (Ausschussdrucksache 17(15)424) sowie den Ausschuss für Tourismus des Deutschen Bundestages (Ausschussdrucksache 17(20)45) zum Thema „Kontaminierte Kabinenluft im Luftverkehr“. In diesen Berichten wird erneut das Bestehen eines grundsätzlichen Problems infrage gestellt und ausgeführt, dass konkrete Nachweise von tatsächlichen Zusammenhängen zwischen Kabinenluftverunreinigungen und Erkrankungen von Piloten und Passagieren nicht vorliegen würden.

1. Wie ist die Zusammenarbeit zwischen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) bei der Feststellung von Vorfällen infolge kontaminierter Kabinenluft organisiert?

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) nimmt ihre Aufgaben gemäß Artikel 4 in Verbindung mit Erwägungsgrund 14 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 auch gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) funktionell und organisatorisch unabhängig wahr. Die Bundesregierung und das LBA werden seitens der BFU regelmäßig über das BFU-Bulletin, Zwischenberichte und Untersuchungsberichte informiert.

2. Wird die Bundesregierung regelmäßig über die bei der BFU gemeldeten Vorkommnisse in Kenntnis gesetzt, und wenn ja, in welchen Zyklen?

Das BFU-Bulletin wird regelmäßig zu allen Ereignissen, die von der BFU untersucht werden, veröffentlicht. Gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sind die Ergebnisse der Untersuchung in einem Untersuchungsbericht zu veröffentlichen. Sofern die Untersuchung nicht innerhalb von zwölf Monaten abgeschlossen werden kann, ist ein Zwischenbericht zu veröffentlichen.

3. In welcher Weise hat das BMVBS die seit langem bekannten Probleme infolge kontaminierter Kabinenluft in den letzten Jahren aufgegriffen, und welche Maßnahmen zur Untersuchung der Ursachen und deren Abstellung wurden konkret ergriffen oder initiiert (bitte Maßnahmen und Zeitpunkte nennen)?

Aufgrund der Zuständigkeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) für die Musterzulassung der betroffenen Luftfahrtgeräte und der Euro-

päischen Kommission für die Vorschriften der Zivilluftfahrt auf der Basis der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 haben das LBA und die BFU die EASA über Zwischenfälle und Untersuchungsergebnisse informiert.

Im Übrigen wurde der EU-Kommissar und Vizepräsident der Europäischen Kommission Siim Kallas am 15. Oktober 2012 durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, darüber informiert, dass Deutschland das Thema für sehr wichtig erachtet und die Kommission und die EASA sich mit Nachdruck diesem Thema widmen sollten. Zudem ist das Thema auf dem Rat für Verkehr, Telekommunikation und Energie seitens Deutschlands vorgetragen worden.

4. Warum hat die Bundesregierung nach der Anhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages am 21. September 2011 zu Problemen infolge kontaminierter Kabinenluft das Parlament nicht über die Erkenntnisse und Mitteilungen der BFU und ggf. anderer Behörden über Vorkommnisse infolge von Belastungen der Kabinenluft in Passagierflugzeugen und deren Ursachen informiert?

Die Mitteilungen der BFU sind auf dem Internetauftritt der BFU frei verfügbar. Dem BMVBS liegen darüber hinaus keine weitergehenden gesicherten Erkenntnisse vor.

5. Welche Informationen hat die Bundesregierung den Koalitionsfraktionen über vorliegende Erkenntnisse der BFU und aus weiteren Quellen über Risiken infolge kontaminierter Kabinenluft im Zusammenhang mit der Beratung zu den Anträgen der Fraktion der SPD „Flugzeugbelastungen und Reisende vor kontaminierter Kabinenluft schützen“ (Bundestagsdrucksache 17/7611) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Kontaminierte Kabinenluft in Flugzeugen unterbinden“ (Bundestagsdrucksache 17/7480) gegeben, die dann von den Koalitionsfraktionen im parlamentarischen Verfahren abgelehnt wurden?

Die Bundesregierung hat die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP auf deren Nachfrage darüber informiert, dass nach ihrem Wissensstand bislang keine gesundheitliche Belastung durch Triebwerksöle festgestellt werden konnte. Ferner sind weder bei der EASA, noch bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) konkrete Hinweise auf eine Gesundheitsgefährdung von Passagieren oder Besatzungsmitgliedern durch kontaminierte Kabinenluft belegt. Eigene abschließende Erkenntnisse seitens des LBA oder der BFU sind derzeit nicht vorhanden.

6. Seit wann hatte die Bundesregierung Kenntnis über das Vorkommnis mit dem BFU-Aktenzeichen 5X018/10, und wie wurde sie in Kenntnis gesetzt?

Die Bundesregierung wurde mit Veröffentlichung des Zwischenberichts am 29. September 2012 über das Vorkommnis näher in Kenntnis gesetzt.

7. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus diesem Vorfall, bei dem beide Piloten nur unter Hinzunahme der Sauerstoffmasken mit letzter Kraft das Flugzeug sicher landen konnten?

Die Untersuchung des Ereignisses mit dem Aktenzeichen 5X018/10 ist noch nicht abgeschlossen. Dementsprechend ist eine abschließende Bewertung noch nicht möglich.

8. Wie kommt die Bundesregierung in ihren Berichten an die Ausschüsse des Deutschen Bundestages zu der Feststellung, dass es keine konkreten Nachweise über Zusammenhänge zwischen Kabinenluftverunreinigungen und Erkrankungen von Piloten und Passagieren gibt?

Siehe Antwort zu Frage 5. Im Übrigen geben die genannten Untersuchungen keinen Anlass, an den Einschätzungen der zuständigen Stellen zu zweifeln.

9. Wie ist der Sachverhalt zu bewerten, dass nach dem Vorfall am 19. Dezember 2010 bei beiden Piloten auffällige Sauerstoffsättigungswerte im Blut gemessen wurden und beim Copiloten noch am Folgetag bei der Blutanalyse zwei auffällige Werte im Bereich der Klinischen Chemie festgestellt wurden und dieser für über sechs Monate flugdienstuntauglich war?

Die Untersuchung des Ereignisses mit dem Aktenzeichen 5X018/10 ist noch nicht abgeschlossen. Dementsprechend ist eine abschließende Bewertung noch nicht möglich.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Auskunft der BFU, dass sie zwar eine Meldung von Germanwings erhalten habe, diese aber anscheinend so formuliert war, dass eine Untersuchung nicht notwendig erschien und somit erst ein Jahr später die Untersuchungen aufgenommen werden konnten, ohne dann auf Beweismittel, wie Flugschreiber oder Voice Recorder (DIE WELT, 28. September 2012) zurückgreifen zu können?

Das Luftfahrtunternehmen ist seiner Pflicht zur Meldung gemäß § 5 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) nachgekommen und hat die dem Luftfahrtunternehmen zum Zeitpunkt der Meldung vorliegenden Informationen an die BFU übermittelt.

11. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die Widersprüche im Zusammenhang mit der Meldung des Vorfalls am 19. Dezember 2010 aufzuklären, die Verantwortlichkeiten festzustellen, und ist ein Bußgeldverfahren eingeleitet worden?

Die Untersuchung des Ereignisses mit dem Aktenzeichen 5X018/10 ist noch nicht abgeschlossen. Dementsprechend ist eine abschließende Bewertung seitens der Bundesregierung noch nicht möglich. Da das Luftfahrtunternehmen seiner Meldepflicht nachgekommen ist, sind die Voraussetzungen für die Einleitung eines Bußgeldverfahrens nicht gegeben.

12. Trifft es zu, dass, wie „DIE WELT“ am 28. September 2012 berichtete, der Vorfall mit dem BFU-Aktenzeichen 5X018/10 im BMVBS untersucht wurde, und welches Ergebnis wurde hierbei ermittelt?

Die BFU nimmt ihre Aufgaben gemäß Artikel 4 der genannten Verordnung (EU) Nr. 996/2010 funktionell und organisatorisch unabhängig wahr. Eine Untersuchung im BMVBS findet nicht statt.

13. Trifft es zu, dass dem BMVBS bereits im November 2010 in einem Schreiben des Luftfahrt-Bundesamtes mitgeteilt wurde, dass meldepflichtige Störungen den zuständigen Behörden durch deutsche Fluglinien oftmals nicht angezeigt werden (SPIEGEL ONLINE, 7. Oktober 2012)?

Nein. Das BMVBS hat im November 2010 von einem Rundschreiben des LBA Kenntnis erlangt, in dem die deutschen Luftfahrtunternehmen, über die das LBA die Aufsicht führt, auf die Einhaltung der bestehenden rechtlichen Meldepflichten hingewiesen wurden. Hierzu sah sich das LBA aufgrund von Meldungen der Luftaufsichten gemäß § 5b LuftVO, Beschwerden von Passagieren sowie Berichten in der Fachpresse, die sich auf deutsche und ausländische Luftfahrtunternehmen bezogen, veranlasst.

14. Wie gewährleistet die Bundesregierung die Einhaltung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt durch deutsche Fluggesellschaften?

Die Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt wurde mit Inkraftsetzung der §§ 5b und 5c LuftVO am 1. Juli 2005 in deutsches Recht umgesetzt.

15. Wie gewährleistet die Bundesregierung das Recht der Flugpassagiere, bei Vorkommnissen in Verbindung mit kontaminierter Kabinenluft als Verbraucher und Verbraucherinnen informiert zu werden?

Die Information und Betreuung von Passagieren ist Angelegenheit der Luftfahrtunternehmen. Hierzu ist das BMVBS im Dialog mit entsprechenden Verbänden.

16. Wie sichert die Bundesregierung die Einhaltung der Meldepflicht gegenüber der EU-Kommission über Vorkommnisse mit kontaminierter Kabinenluft durch die Luftverkehrsunternehmen und damit die Gewährleistung der Flugsicherheit?

Flugunfälle und schwere Störungen sind gemäß § 5 LuftVO unverzüglich der BFU zu melden. Diese werden durch die BFU und das LBA mittels der Datenbank ECCAIRS (European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting System) an die Europäische Kommission übermittelt. Nach Abschluss ihrer Untersuchungen übermittelt die BFU relevante Erkenntnisse an die EASA.

Vorkommnisse mit kontaminierter Kabinenluft sind jedoch nicht zwangsläufig als schwere Störungen zu werten.

17. Welchen Inhalt hat das Schreiben des Bundesverkehrsministers an den EU-Kommissar Siim Kallas, in dem auf die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Verhinderung der Kontamination von Kabinenluft verwiesen wird (bitte als Anlage der Antwort beifügen)?

Siehe Antwort zu Frage 3.

18. Sind der Bundesregierung Messverfahren bekannt, mit denen gesundheits-schädliche Bestandteile im Zapfluftsystem zur Versorgung von Kabine und Cockpit mit Frischluft festgestellt werden können, und wenn ja, welche?

Der Bundesregierung ist ein Messverfahren bekannt, das auf der Nutzung von „Karbon-Röhrchen“ basiert. Hierbei wird ein definierter kontinuierlicher Luftstrom der Kabinenluft im Falle einer vermuteten Kontamination erfasst und anschließend ausgewertet. Die Durchführung der Messung soll die Analyse von möglichen Schadstoffen in der Kabinenluft erlauben.

19. Wird das vom Umweltbundesamt im Rahmen des Umweltforschungsplanes 2013 vorgeschlagene Vorhaben zur Untersuchung der Thematik „Luftqualität in Flugzeuginnenräumen“ umgesetzt, und enthält es auch eine Messung am Zapfluftsystem während des Flugbetriebes?

Das im Rahmen des Umweltforschungsplans vorgesehene Vorhaben des Umweltbundesamts zur Untersuchung der Luftqualität an Bord von Verkehrsflugzeugen wurde zugunsten des 5. Umweltsurveys (Ermittlung und Aktualisierung von repräsentativen Daten über die innere Schadstoffbelastung des Menschen und die Schadstoffbelastung im häuslichen Bereich) zurückgestellt. Eine Messung direkt am Zapfluftsystem war nicht vorgesehen, wohl aber eine Simulation des Eintrags von Öldämpfen aus der Turbine im Turbinenprüfstand.

20. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, dass die Lufthansa mit dem Triebwerkshersteller Rolls-Royce bereits seit einem Jahr an einer Modifikation der Triebwerke arbeitet, um die Problematik der Geruchsprobleme in der Kabine der Flugzeuge des Typs Airbus 380 zu beseitigen, und wenn ja, seit wann?

Nein.

21. Wird mit dieser Modifikation ein Eindringen von gesundheitsgefährdenden Verbrennungsrückständen in die Zapfluft verhindert, und kann dieses Verfahren verallgemeinert werden?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

22. Wie viele Flugzeuge sind mit den so modifizierten Triebwerken bei welchen Fluggesellschaften bereits im Einsatz?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

23. Sieht die Bundesregierung ein Handlungserfordernis aus der derzeitigen Situation, dass bei der Feststellung von Unregelmäßigkeiten bei der Versorgung von Cockpit und Kabine mit Frischluft die BFU über keine technischen Mittel verfügt, Ursachen und Umfang der Belastung feststellen zu können bzw. dass die Ausstattung einer signifikanten Zahl von Flugzeugen mit geeigneten Messgeräten wie speziellen Gaschromatographen zu teuer sei?

Die BFU steht seit circa einem Jahr im Gespräch mit Unternehmen, die sich mit der Reinhaltung von Innenraumluft sowie entsprechenden Messverfahren befassen. Darüber hinaus steht die BFU im Kontakt mit Luftfahrtunternehmen, die sich bereit erklärt haben, solche Messungen durchzuführen. Die BFU ist

aufgrund der Zuständigkeit der EASA für die Musterzulassung der betroffenen Luftfahrtgeräte und der Europäischen Kommission für die Vorschriften der Zivilluftfahrt auf der Basis der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 auf die freiwillige Teilnahme der Unternehmen angewiesen.

24. Ist die Bundesregierung mit den deutschen Fluggesellschaften und/oder Flugzeugherstellern im Gespräch über eine Strategie zur Entwicklung technischer Lösungen des Problems der kontaminierten Kabinenluft?

Aufgrund der Zuständigkeit der EASA für die Musterzulassung der betroffenen Luftfahrtgeräte und der Europäischen Kommission für die Vorschriften der Zivilluftfahrt auf der Basis der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 ist die Thematik auf EU-Ebene zu behandeln.

25. Ist der Bundesregierung die Technik der Firma Boeing, Zapfluft nicht an den Turbinen zu gewinnen, bekannt, und wenn ja, hält sie dieses Konzept für geeignet, das technische System der Turbinenzapfluft abzulösen?

Aufgrund der Zuständigkeit der US-amerikanischen Luftfahrtbehörde, Federal Aviation Administration (FAA), für die Musterzulassung der Luftfahrzeuge der Firma Boeing liegen hierzu keine Informationen vor. Auf europäischer Ebene ist für die Zulassung die EASA zuständig. Hierbei stützt sich die EASA beim Musterzulassungsprozess auf die Unterlagen der FAA. Eine Beurteilung des Konzepts ist seitens der Bundesregierung nicht möglich, da ihr diesbezüglich keine Informationen vorliegen.

