

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Nicole Maisch, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/14335 –

Meldungen kontaminierter Kabinenluft im Luftverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/11995 geht hervor, dass in amtlichen Statistiken in den letzten fünf Jahren 91 Fälle mit Ölgeruch, Öldämpfen oder ähnlichem vorzufinden sind. Für das Jahr 2012 werden dabei 32 Fälle ausgewiesen (vgl. dazu Bundestagsdrucksache 17/11995, Antwort zu Frage 1a). Im März 2013 nach einem erneuten schwerwiegendem Vorfall mit dem Ausfall mehrerer Besatzungsmitglieder berichteten zahlreichen Medien wie zum Beispiel „FOCUS“ und „DER SPIEGEL“, dass allein die Lufthansa im Jahr 2012 111 solcher Vorfälle mit Ölgeruch, -dämpfen oder ähnlichem hatte und diese auch „Gemeldete Fälle von Öldämpfen“ gewesen seien (vgl. www.spiegel.de, „Lufthansa: Öldämpfe treten am häufigsten im A380 auf“ vom 29. März 2013). Trotz aller positiver Bemühungen der Lufthansa in dem Zusammenhang ergibt sich daraus eine große Diskrepanz gegenüber den bereits auf Bundestagsdrucksache 17/11745 gestellten Fragen.

2 000 Flüge mit Störungen, also auch mit Vorfällen, wie verbrannten Brötchen, defekten Toastern oder dem Geruch von Enteisungsmitteln, seien seitens der Crews der Lufthansa gemeldet worden. Lufthansa-Sprecher Michael Lamberty bestätigte zudem gegenüber Medien bereits mehrfach Probleme mit Ölgerüchen auf dem Flugzeugmuster A380 von Airbus (vgl. dazu u. a. www.berliner-zeitung.de, „Probleme mit belasteter Luft beim A380“ vom 30. September 2012). Dieses Muster verzeichnet jedoch nur einen gemeldeten Fall. Äußerst interessant ist auch die lufthansainterne Interpretation, wann Ereignisse meldepflichtig sind. So wurde nach dem jüngsten Fall beim Flug LH182 am 7. Juni 2013 bestätigt, dass drei von vier Besatzungsmitgliedern während des Flugs durch starken Geruch ausgefallen sind und anschließend das Krankenhaus aufsuchen mussten. Der Sprecher der Lufthansa, Michael Lamberty, wurde danach wie folgt zitiert: „Eine Meldepflicht des Vorgangs bestand nicht.“ (vgl. www.austrianwings.info/2013/06/lufthansa-drei-flugbegleiter-durch-mutmasslich-kontaminierte-kabinenluft-erkrankt/).

Auf einer Veranstaltung der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) am 4. Juni 2013 in Hamburg bestätigte die Bun-

desstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) nun, dass der Bundesregierung informelle Listen vorlägen, die die Anzahl der tatsächlich gemeldeten Fälle um ein vielfaches übersteigt. In der Antwort der Bundesregierung auf die letzte Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Thema der kontaminierten Kabinenluft im Luftverkehr wurde das noch negiert (vgl. dazu Bundestagsdrucksache 17/11995, Antwort zu Frage 5).

Das alles macht deutlich, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entweder keinerlei Überblick über das Meldewesen der deutschen Airlines besitzt oder die Öffentlichkeit getäuscht hat.

1. Wie viele Fälle (fume-/smell-/odour-events) sind der Bundesregierung im Zusammenhang mit in der Kabine und/oder dem Cockpit vorkommenden Öldämpfen, Ölgeruch oder ähnlichem bekannt (bitte einzeln pro Jahr für die letzten fünf Jahre auflisten)?

Störung

- a) Wie viele Fälle davon wurden in den letzten fünf Jahren als Störungen beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) erfasst (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
- b) Wie viele Fälle davon wurden in den letzten fünf Jahren als Störungen bei der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung erfasst (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
- c) Wie viele Fälle davon sind in den letzten fünf Jahren als Störungen an die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) gemeldet worden und in der Datenbank European Coordination Centre for Aircraft Incident Reporting System (ECCAIRS) registriert?

Schwere Störung

- d) Wie viele Fälle sind in den letzten fünf Jahren als schwere Störungen beim Luftfahrt-Bundesamt erfasst worden (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
- e) Wie viele Fälle sind in den letzten fünf Jahren als schwere Störungen bei der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung erfasst worden (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
- f) Wie viele Fälle davon sind in den letzten fünf Jahren als schwere Störungen an die EASA gemeldet und in der Datenbank ECCAIRS erfasst worden?

Unfall

- g) Wie viele Fälle sind in den letzten fünf Jahren als Unfall beim Luftfahrt-Bundesamt erfasst worden (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
- h) Wie viele Fälle sind in den letzten fünf Jahren als Unfall bei der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung erfasst worden (bitte einzeln pro Jahr auflisten)?
- i) Wie viele Fälle davon sind in den letzten fünf Jahren als Unfall an die EASA gemeldet und in der Datenbank ECCAIRS erfasst worden?

Die Fragen 1a, 1d und 1g werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) hat in den letzten fünf Jahren folgende Meldungen in der ECCAIRS-Datenbank (ECCAIRS: European Coordination Centre for Accident Incident Reporting System) erfasst:

Jahr	2008	2009 ¹	2010	2011	2012 ²
Anzahl der Meldungen „Kabinenluft“ ³	18	44	22	54	201
davon schwere Störungen	5	4	1	5	8
davon Unfälle	–	–	–	–	–
davon Anzahl der Meldungen mit angezeigtem „Ölgeruch“	8	3	15	37	47
darunter schwere Störungen	3	0	0	2	1
darunter Unfälle	–	–	–	–	–

Die Fragen 1b, 1e und 1h werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) hat in den letzten fünf Jahren folgende Meldungen in der ECCAIRS-Datenbank erfasst:

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012
Anzahl der sonstigen Störungen mit Geruchsbelästigung	0	1	1	8	11
Anzahl der schweren Störungen mit Geruchsbelästigung ⁴	4	2	1	6	7
Anzahl der Unfälle mit Geruchsbelästigung	0	0	0	0	1

Die Fragen 1c, 1f und 1i werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle in der Antwort zu Frage 1 angegebenen Fälle wurden an die ECCAIRS-Datenbank übertragen und stehen damit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und der Europäischen Kommission zur Verfügung.

2. In wie vielen der insgesamt erfassten Fälle erfolgte die Meldung unmittelbar, sodass Untersuchungen durch die ermittelnden Behörden sachgerecht durchgeführt werden konnten?
3. In wie vielen Fällen erfolgte eine Meldung nicht unmittelbar, sodass Untersuchungen nicht sachgerecht durchgeführt werden konnten und eine Klassifizierung gemäß Störung, schwerer Störung und Unfall nicht vorgenommen werden konnte?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

¹ Hinweis: Für das Jahr 2009 wurden die Daten aufgrund neuer Erkenntnisse revidiert. Daher Abweichung zu den Angaben in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/11995 vom 2. Januar 2013.

² Hinweis: Für das Jahr 2012 ist die Abweichung zu der Angabe der Meldungen mit angezeigtem „Ölgeruch“ in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/11995 vom 2. Januar 2013 auf den damals verfügbaren und angegebenen Berichtszeitraum (Januar 2008 bis 21. November 2012) zurückzuführen.

³ Die Rubrik „Kabinenluft“ umfasst Störungsmeldungen in der ECCAIRS-Datenbank, die generell alle Gerüche/jeden Rauch im Cockpit und/oder in der Passagierkabine betreffen.

⁴ Darunter wurden folgende Gerüche angezeigt: elektrischer Geruch, Brandgeruch, Rauchgeruch, Abgasgeruch, unbekannter chemischer Geruch, öliger Geruch, undefinierte und sonstige Geruchsbelästigungen.

Die BFU stellt fest, dass Meldungen zunehmend zeitnah zu dem jeweiligen Ereignis erfolgen, was eine Informationssammlung zur Entscheidung über die Einleitung einer Untersuchung eines Unfalles oder einer schweren Störung erlaubt.

4. Wie viele Fälle sind nicht auf Grundlage des entsprechenden Meldeverfahrens, sondern erst durch Dritte von den Bundesbehörden erfasst worden?

In den in der Antwort zu den Fragen 1a, 1d und 1g angegebenen Fällen wurden beim LBA keine Fälle durch Dritte gemeldet.

In den in der Antwort zu den Fragen 1b, 1e und 1h angegebenen Fällen wurden der BFU auch Ereignisse von Dritten gemeldet, die jedoch seit Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 zum überwiegenden Teil unter den weit gefassten Begriff „Beteiligte“ fallen.

Hierbei ist anzumerken, dass die überwiegende Anzahl der vereinzelt Meldungen nicht unter die Anzeigepflicht des § 5 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) i. V. m. Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 nebst deren Anhang fiel.

5. Liegen der BFU informative Listen über Probleme mit Ölgerüchen, Öldämpfen und ähnlichen Vorkommnissen vor, die nicht gemeldet wurden?

Wenn ja, wie viele Fälle haben sich demnach durch Probleme mit Ölgeruch und Öldämpfen und ähnlichen Vorkommnissen in den letzten fünf Jahren ereignet (bitte einzeln auflisten)?

Dazu nimmt die BFU wie folgt Stellung:

„Im Zusammenhang mit den Versuchen, das Thema Geruch an Bord von Flugzeugen tiefer zu durchdringen und um eine breitere Übersicht zu gewinnen, erhielt die BFU von einem Luftfahrtunternehmen auf ihre Bitte Übersichten über alle Fälle in diesem Unternehmen, in denen intern von Geruch in jeglicher Art berichtet wurde und zu deren Weitergabe das Luftfahrtunternehmen bis auf wenige Fälle nicht verpflichtet war. Die Übersichten ersetzen nicht die gesetzlich vorgeschriebenen Meldungen.

Diese Übersichten enthalten Vorkommnisse,

- a) die nicht an die BFU gemeldet wurden und auch nicht meldepflichtig waren,
- b) der BFU gemeldet wurden, obwohl sie nicht meldepflichtig gewesen wären,
- c) die der BFU gemeldet wurden und als Störung, schwere Störung bzw. Unfall eingestuft wurden.

Im Sinne der Meldepflicht gemäß den unter Antwort zu Frage 4 genannten Vorschriften besteht die Pflicht zur Meldung von schweren Störungen unter anderem für

- a) Ereignisse, die die Flugbesatzung zur Benutzung von Sauerstoff zwangen,
- b) den Ausfall von Flugbesatzungsmitgliedern während des Fluges verursachten.

Der Begriff Flugbesatzung(smitglieder) bezieht sich nur auf die Flugzeugführer (Cockpitbesatzung), was sich aus Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 OPS 1.040 a i. V. m. OPS 1.100 a ableitet (OPS 1.040 unterteilt den Oberbegriff Besatzungsmitglieder in Flug- und Kabinenbesatzungsmitglieder, und nach OPS 1.100 handelt es sich bei den Flugbesatzungsmitgliedern nur um

die Cockpitbesatzung); somit sind Flugbegleiter und sonstige Besatzungsmitglieder (OPS 1.040 b) nicht von den meldepflichtigen Ereignissen erfasst.

Unabhängig davon werden Ereignisse, bei denen jegliche Flugzeuginsassen (Passagiere, Flugbegleiter, Piloten etc.) schwer verletzt wurden, als Unfall klassifiziert und von der BFU untersucht.

Eine statistische Auswertung der Übersichten erfolgt nicht.“

6. Liegen dem LBA informative Listen vor?

Wenn ja, wie viele Fälle von Ölgeruch, Öldämpfen und oder ähnlichen Vorkommnissen haben sich demnach in den letzten fünf Jahren ereignet (bitte einzeln auflisten)?

Das LBA erhält im Rahmen der Aufsicht über die technischen Dienste eines deutschen Luftfahrtunternehmens (Organisation zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit – CAMO) unternehmensinterne Übersichtslisten zu Geruchsvorkommen. Die Liste führt ggf. die dazu durchgeführte Wartungsentscheidung des Unternehmens auf, sie lässt jedoch keine Rückschlüsse auf die Ursache(n) für das Geruchsvorkommen zu. Eine valide Zuordnung zu tatsächlichen Problemen mit Ölgeruch oder Öldämpfen ist daher mit dieser Liste nicht möglich. Eine statistische Auswertung hinsichtlich der vermeintlichen Gerüche ist daher nicht zielführend und erfolgt nicht, da ähnliche Gerüche oft unterschiedlichsten Ursachen zuzuordnen sind.

7. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus diesen in den Fragen 5 und 6 aufgeführten Listen über Probleme mit Ölgeruch, Öldämpfen und ähnlichen Vorkommnissen?

Diese Liste ersetzt nicht die bestehenden gesetzlichen Meldepflichten.

8. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Auffassung der Lufthansa, dass es sich bei Fällen, in denen drei Viertel der Kabinenbesatzung über starke Symptome klagen und anschließend ein Krankenhaus aufsuchen müssen, nicht um ein meldepflichtiges Ereignis handelt?

Sofern sich diese Frage auf den in der Vorbemerkung der Fragesteller erwähnten Flug LH 182 am 7. Juni 2013 bezieht, ist hierzu Folgendes anzumerken:

Das Ereignis wurde dem LBA und der BFU von dem Luftfahrtunternehmen und von einem Mitglied der Kabinenbesatzung gemeldet.

Nach den Bestimmungen des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 OPS 1.420 sowie nach Anlage 6 zu § 5b LuftVO bestand explizit keine Meldepflichtung, da u. a. keine Dienstunfähigkeit während des Fluges erklärt wurde.

Die im Rahmen der Ermittlung der BFU angeforderten Ergebnisse der technischen Befunde beim Luftfahrtunternehmen wurden übermittelt. Die noch laufende Untersuchung hat bisher ergeben, dass kein Mitglied der Kabinenbesatzung schwer verletzt war und somit kein meldepflichtiges Ereignis vorlag. Die Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen. Dementsprechend ist eine abschließende Bewertung noch nicht möglich.

9. Was wird die Bundesregierung unternehmen, um künftig eine mögliche Fehlinterpretation der einschlägigen Rechtsvorschriften auszuschließen, oder wurde eine von den Rechtsvorschriften abweichende Vereinbarung auf einer das Meldewesen betreffenden Veranstaltungen zwischen den zuständigen Behörden und Wirtschaftsvertretern getroffen (vgl. dazu Bundestagsdrucksache 17/11995, Antwort zu Frage 10)?

Der meldepflichtige Personenkreis ist in den in der Antwort zu Frage 4 genannten Vorschriften geregelt. Der Personenkreis der Meldepflichtigen ist in Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 gegenüber dem § 5 LuftVO erweitert. Damit können Ereignisse von allen beteiligten Personen sowohl direkt als auch über das jeweilige Unternehmen an die BFU gemeldet werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstützt hierbei den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG, der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und der Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission.

Zur Erläuterung der Inhalte des Verordnungsvorschlages wird auf die Antwort zur Frage 15b verwiesen.

Im Übrigen wird hierzu auf die bereits getroffenen Aussagen zu Frage 10 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/11995 verwiesen:

„Bei dem Gespräch mit dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) im Oktober 2011 haben die Mitgliedsunternehmen ihre jeweiligen Meldewege erläutert. Obwohl hiernach kein bewusstes ‚underreporting‘ zu verzeichnen war, ergaben die Gespräche, dass die Mitgliedsunternehmen ihren Crews nochmals erläutern werden, dass gemäß Betriebshandbuch (OM-A) Störungen nicht nur an den Flugbetrieb zur Weiterleitung an die Behörden, sondern auch direkt an die BFU und in Kopie an das LBA gemeldet werden können. Es wurde verabredet, einen weiteren Informationsaustausch zum Thema Meldeverfahren durchzuführen.

Das Folgegespräch hat am 20. November 2012 stattgefunden. Inhalte des Gespräches waren Möglichkeiten zur Verbesserung von Meldewegen sowie von Rückmeldungen der BFU an die Sicherheitsabteilungen der Unternehmen, um diese effizienter und schneller zu gestalten.“

Die BFU verzeichnet eine insgesamt steigende Anzahl von Meldungen zu Ereignissen jeder Art.

Im Übrigen wird hierzu auf die bereits getroffenen Aussagen zu Frage 13 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/5371 verwiesen:

„Das LBA hat mit Rundschreiben vom 15. November 2010 grundsätzlich alle Luftfahrtunternehmen auf die Einhaltung der bestehenden rechtlichen Meldepflichten hingewiesen.

Durch Informationsveranstaltungen im LBA und bei den Luftfahrtunternehmen wurde bereits mittels Präsentationen und in Gesprächen mit dem Leitungspersonal des Flugbetriebs auf eine Verbesserung des Meldeverhaltens hingewirkt [...].“

Abweichende Vereinbarungen wurden nicht getroffen.

10. Auf welche gesetzliche Grundlage beziehen sich die Mitgliedsunternehmen, wenn es heißt, dass „Störungen nicht nur innerhalb des Flugbetriebes zur Weiterleitung an die Behörden, sondern auch direkt an die BFU und in Kopie an das LBA gemeldet werden können“ (vgl. dazu Bundestagsdrucksache 17/11995, Antwort zu Frage 10)?

Wie ist diese Praxis mit der Meldepflicht, die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 996/2010, Artikel 9 ergibt, vereinbar?

Der in der Antwort zur Frage 9 erläuterte Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sieht eine Meldeverpflichtung von Unfällen und schweren Störungen für jede beteiligte Person, die Kenntnis vom Eintreten eines solchen Ereignisses hat, gegenüber der BFU vor. Ebenso verpflichten die Bestimmungen des Anhangs III zur Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 (OPS 1) das Luftfahrtunternehmen oder den Kommandanten des Flugzeuges, Unfälle, schwere Störungen und Störungen der Luftfahrtbehörde (LBA) zu melden.

11. Welche Maßnahmen hat das Luftfahrt-Bundesamt im Rahmen der nationalen Zuständigkeiten oder im Auftrag der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) ergriffen, um ihrer Überwachungs- und Genehmigungsinstanz bei gefährlichen Ereignissen gerecht zu werden, die der Flugsicherheit dienen sollen (vgl. dazu www.lba.de/DE/Technik/Technik_node.html)?

Für die von den deutschen Luftfahrtunternehmen betriebenen gängigen Verkehrsflugzeuge liegt die Zuständigkeit für die Zulassung des Musters und die nachfolgende Erhaltung der Lufttüchtigkeit des Musters bei der EASA (vgl. Artikel 20 Absatz 1 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nr. 216/2008). Hierzu gehört auch, dass die EASA „ohne unangemessene Verzögerung auf ein Sicherheitsproblem reagiert und die einschlägigen vorgeschriebenen Informationen heraus- und weitergibt.“ (z. B. in Form einer Lufttüchtigkeitsanweisung, sog. Airworthiness Directive). Das LBA ist in dieser Hinsicht keine Überwachungs- und Genehmigungsinstanz.

Im Rahmen der nach europäischem Recht gegebenen Zuständigkeit für die Genehmigung und Aufsicht über die technischen Dienste der deutschen Luftfahrtunternehmen (Organisation zur Führung der Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit – CAMO) stellt das LBA sicher, dass die als Bestandteil der o. g. Musterzulassung erstellten und fortentwickelten Anweisungen zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit durch die technischen Dienste der Luftfahrtunternehmen eingehalten werden (einschließlich der o. g. Airworthiness Directives).

12. Wie begleitet das Luftfahrt-Bundesamt die Aufklärungsversuche der deutschen Luftverkehrswirtschaft mit Messköffern, Filteranlagen und anderen eigenen Instrumentarien, um der Genehmigungsinstanz gerecht zu werden, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht sie daraus?

Das LBA wurde über den Einsatz eines Messköffers, mit dem versuchsweise in einem Flugzeug die Kabinenluft bei einem Vorfall gemessen werden soll, informiert.

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 obliegt die Zuständigkeit für die Zulassung von Änderungen bzw. Verbesserungen durch konstruktive Maßnahmen, wie z. B. der Einbau von Filteranlagen und anderen Ausrüstungsteilen, bei der EASA.

13. Hat die Bundesregierung ein Interesse an diesen Messergebnissen?

Wie unterstützt sie solche Maßnahmen, und wird eine eigene oder unabhängige Evaluation der Ergebnisse stattfinden?

Die Bundesregierung steht allen sachdienlichen Erkenntnissen offen gegenüber. Und sie wird die Kommunikation der Ergebnisse an die zuständige Behörde, EASA, unterstützen.

Des Weiteren unterstützen valide und objektive Messungen die bereits begonnenen Untersuchungen der BFU und damit auch eine fundierte Ursachenanalyse und ggf. entsprechende Sicherheitsempfehlungen.

14. Wann ist im Rahmen der Überwachungsfunktion des technischen Betriebes von Luftfahrtunternehmen erstmals ein mögliches Problem mit dem Flugzeugmuster A380 aufgetaucht, das auf Probleme mit dem Zapfluftmechanismus hinweisen könnte?

Nach den bisher vorliegenden Informationen hat der Zapfluftmechanismus beim Flugzeugmuster A380 bisher beanstandungsfrei funktioniert.

Im Übrigen wird hierzu auf die bereits getroffenen Aussagen zum A380 zu Frage 2 der Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/11745 verwiesen:

„Für das Flugzeugmuster Airbus A 380 liegt von den in Deutschland registrierten Flugzeugen lediglich eine Störungsmeldung betreffend ‚Ölgeruch‘ vom 14. Oktober 2012 vor, die in der ECCAIRS-Datenbank erfasst wurde.⁵

Andere Störungsmeldungen, Sicherheitsmitteilungen von Herstellern (sogenannte Service Bulletins) oder von der EASA herausgegebene Lufttüchtigkeitsanweisungen (sogenannte Airworthiness Directives), die ein Zapfluftproblem beim Flugzeugmuster A 380 der Lufthansa bestätigen würden, sind der Bundesregierung nicht bekannt.“

15. Was hat die Bundesregierung getan, um das Thema der kontaminierten Kabinenluft auch auf EU-Ebene weiterzuverfolgen, so wie es Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer im Rahmen des Ministerrates der Verkehrsminister der Europäischen Union am 29. Oktober 2012 angekündigt hatte?
- a) Welche weiteren Termine wurden seit dem 29. Oktober 2012 auf EU-Ebene durch welche Vertreter der Bundesregierung wahrgenommen, und was wurde im Detail besprochen?

Auf der Sitzung des Verwaltungsrats der EASA am 11. Dezember 2012 wurde vom einem Vertreter der Europäischen Kommission sowie vom Exekutivdirektor der EASA die Bedeutung dieses Themas für die Flugsicherheit in Europa ebenfalls gegenüber dem Vertreter des BMVBS (Abteilung Luft- und Raumfahrt) bestätigt.

Des Weiteren wurde im Rahmen der Beratung des Vorschlages für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG, der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und der Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission in

⁵ Die in der ECCAIRS-Datenbank erfasste Störungsmeldung für einen Airbus A380 bezüglich „Ölgeruch“ vom 14. Oktober 2012 war nicht auf ein Problem des Zapfluftmechanismus zurückzuführen, sondern auf ein Problem mit einem Triebwerk.

einer Ratsarbeitsgruppe von einer Vertreterin des BMVBS darauf hingewiesen, dass „fume events“ auf der Liste der zu meldenden Ereignisse enthalten sein müssen. Auch die Kommission sprach sich hierfür aus.

- b) Wie sieht der weitere Zeitplan auf EU-Ebene aus, der einer kontinuierlichen Aufklärung, Lösungsfindung und Ursachenbehebung dienen soll?

Das Thema wird auf der europäischen Ebene weiterhin kontinuierlich überwacht.

Die Europäische Kommission hat einen Vorschlag für eine umfassende Verordnung über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt mit dem Hauptziel erarbeitet, die bestehenden Meldesysteme, sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene, zu verbessern und somit die Flugsicherheit zu erhöhen und künftige Unfälle und Störungen zu vermeiden.

Der Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG, der Verordnung (EG) Nr. 1321/2007 der Kommission und der Verordnung (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission umfasst ein Paket politischer Maßnahmen, das eine wesentliche Überarbeitung der EU-Rechtsvorschriften zur Meldung von Ereignissen mit sich bringt.

Insbesondere soll das derzeitige System in vier Punkten verbessert werden:

- Festlegung der notwendigen normativen Anforderungen für ein effizientes System für die Meldung von Ereignissen auf allen Ebenen;
- Schaffung von Verfahren zur Analyse der erfassten Daten;
- Festlegung der Verfahren für die Ausarbeitung und Annahme geeigneter Abhilfemaßnahmen;
- Überwachung der Wirksamkeit des Systems in Bezug auf Verbesserungen der Sicherheit.

Die aktuelle EU-Ratspräsidentschaft hat es sich zum Ziel gesetzt, bis Ende des laufenden Jahres eine Einigung bezüglich des Verordnungsentwurfs mit dem Europäischen Parlament zu erreichen.

- c) Welche Schritte und konkreten Maßnahmen sind aus Sicht der Bundesregierung notwendig, um das Problem der kontaminierten Kabinenluft zu beheben?

Momentan handelt es sich nach Einschätzung der zuständigen EASA um kein grundsätzliches Problem (Studie: A-NPA No 2009-10 „Cabin Air Quality onboard Large Aeroplanes“).

Derzeit liegen der Bundesregierung keine Anhaltspunkte vor, die gegen die Einschätzung der zuständigen EASA sprechen. Die noch laufenden Untersuchungen mehrerer Einzelfälle seitens der BFU sind abzuwarten.

Darüber hinaus wird die Thematik durch eine Vielzahl von bereits etablierten Routinen und gesonderten Aktivitäten flankiert: die Feststellung und Verfahren zur Sicherstellung der Lufttüchtigkeit, die bestehenden Meldepflichten und Meldeverfahren, die Möglichkeiten der flugbetrieblichen und technischen Aufsicht sowie von Aktivitäten der Luftverkehrswirtschaft und Initiativen im Rahmen von Arbeitssicherheit/Prävention.

