

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Markus Tressel, Nicole Maisch, Stephan Kühn, Oliver Krischer  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Untersuchungen von Meldungen mit kontaminierter Kabinenluft im Luftverkehr**

Die neuerliche Kleine Anfrage (Bundestagsdrucksache 17/14335) der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu Meldungen mit kontaminierter Kabinenluft im Luftverkehr ergab einen sprunghaften Anstieg von Meldungen mit kontaminierter Kabinenluft. Innerhalb eines Jahres vervierfachte sich die Zahl der gemeldeten Ereignisse. Es ist ein weiterer Beleg dafür, dass Vorfälle mit kontaminierter Kabinenluft weitaus häufiger vorkommen, als zunächst angenommen. Auch werden längst nicht alle Ereignisse, die den Bundesbehörden bekannt sind, offiziell gemeldet. Das bestätigte die Bundesregierung mit der Antwort auf die Kleine Anfrage zu den Fragen 5 und 6 auf Bundestagsdrucksache 17/14437. Das Meldewesen gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates funktioniert damit trotz aller Bemühungen der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) weiterhin nur unzureichend. Eine umgehende Meldung ist nicht nur zu statistischen Zwecken erforderlich. Sie ist allen voran Grundlage für weitere Untersuchungen. Erfolgt eine Meldung verzögert oder nicht den Tatsachen entsprechend, wird eine weitere Untersuchung von Störung, schwerer Störung oder Unfall erheblich und nach Einschätzung der Fragesteller vorsätzlich behindert.

Die statistischen Daten der Bundesregierung werfen weitere Fragen auf. Zum einen unterscheidet sich die Zuordnung der Ereignisse je nach Bundesbehörde; zum anderen unterscheiden sich die Zahlen schwerer Störungen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie kommt es zu unterschiedlichen Einschätzungen der bei ECCAIRS (European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems) von der bei der BFU und dem Luftfahrt-Bundesamt (LBA) erfassten Fälle schwerer Störungen?
2. Gelten alle Vorkommnisse, bei denen Piloten Sauerstoffmasken benutzen mussten, als schwere Störungen, und wie wird ein Unterlassen einer solchen Meldung eingestuft?
  - a) Welche Auffassung vertritt das LBA?
  - b) Welche Auffassung vertritt die BFU?
  - c) Auf welche über die gemäß Verordnung (EU) Nr. 996/2010, Artikel 3 (mit Verweis auf den Anhang) bei Nutzung der Sauerstoffmaske definierten schweren Störung hinausgehende Rechtsgrundlage beziehen sich die jeweiligen Bundesbehörden dabei?

- d) Wie wird eine von der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, Artikel 3 abweichende Auffassung durch die jeweilige Behörde begründet?
3. Differenziert die Bundesregierung die Schwere der Ereignisse mit kontaminierter Kabinenluft je nach Besatzungsstatus (Cockpit/Kabine) und aktiver und passiver Teilnahme am Flug?
- a) Unter welchen Umständen empfiehlt die BFU dem fliegenden Personal das Nutzen einer Sauerstoffmaske?
- b) Unter welchen Umständen empfiehlt das LBA dem fliegenden Personal das Nutzen einer Sauerstoffmaske?
- c) Unter welchen Umständen empfiehlt die Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) nach Kenntnis der Bundesregierung dem fliegenden Personal das Nutzen einer Sauerstoffmaske?
- d) Unter welchen Umständen empfiehlt die Vereinigung Cockpit e. V. (VC) nach Kenntnis der Bundesregierung dem fliegenden Personal das Nutzen einer Sauerstoffmaske?
- e) Unter welchen Umständen empfiehlt die BFU dem flugbegleitenden Personal das Nutzen (Anlegen) einer Rauchschutzhaube?
- f) Unter welchen Umständen empfiehlt das LBA dem flugbegleitenden Personal das Nutzen (Anlegen) einer Rauchschutzhaube?
- g) Unter welchen Umständen empfiehlt die BG Verkehr nach Kenntnis der Bundesregierung dem flugbegleitenden Personal das Nutzen (Anlegen) einer Rauchschutzhaube?
- h) Unter welchen Umständen empfiehlt die Unabhängige Flugbegleiter Organisation e. V. (UFO) nach Kenntnis der Bundesregierung dem flugbegleitenden Personal das Nutzen (Anlegen) einer Rauchschutzhaube?
4. Wie lange reicht der Sauerstoff für das fliegende Personal (Piloten), um im Falle einer gemäß Verordnung (EU) Nr. 996/2010 definierten schweren Störung bei Nutzung der Sauerstoffmaske eine Not- oder Zwischenlandung vornehmen zu können?
5. Welche Sauerstoffversorgung ist für die Flugbegleiter im Falle einer Kontamination der Kabinenluft vorgesehen?
- a) Wie lange reicht der Sauerstoff für das flugbegleitende Personal, um im Falle einer schweren Störung bei Nutzung der Rauchschutzhaube ihre Funktion für die Sicherheit an Bord vornehmen zu können?
- b) Sieht die Bundesregierung die vollständige Handlungsfähigkeit des flugbegleitenden Personals bei Nutzung solcher Rauchschutzhauben als gewährleistet an?
- c) Wie schätzt die Bundesregierung die psychologische Wirkung bei Nutzung der Rauchschutzhauben durch flugbegleitendes Personal auf Passagiere ein?
6. Welche Schutzvorkehrungen besitzen Passagiere im Falle eines Störuereignisses, um sich vor verunreinigter Luft zu schützen und im Zweifel auch genug mit Sauerstoff versorgt zu werden?
- a) Für welchen Zeitraum reichen diese Schutzvorkehrungen?
- b) Sieht die Bundesregierung diese Vorkehrungen als angemessen (hinreichend) an?
7. Wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und/oder weitere Regelungen (u. a. Bestimmungen des Anhangs III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 oder OPS 1.420 sowie nach

Anlage 6 zu § 5b der Luftverkehrs-Ordnung) zu ändern, nach denen Kabinenpersonal während eines Ereignisses mit kontaminierter Kabinenluft gesundheitliche Probleme aufweist, sich aber erst nach Beendigung des Dienstes krank meldet und demnach (nach Auskunft der Bundesregierung) „explizit keine Meldeverpflichtung“ vorläge (vgl. Antwort auf die Kleine Anfrage zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 17/14437)?

- a) Wenn nein, sieht die Bundesregierung darin nicht den Missbrauch der Arbeitsmoral von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern unterstützt, und warum wird sie dieses nicht tun?
  - b) Wenn ja, welche Änderungen wird die Bundesregierung vornehmen?
8. Was bedeutet eine „zunehmend zeitnahe“ Meldung, die „eine Entscheidung über die Einleitung einer Untersuchung eines Unfalls oder einer schweren Störung erlaubt“ (vgl. Antwort auf die Kleine Anfrage zu den Fragen 2 und 3 auf Bundestagsdrucksache 17/14437 in zeitlicher Hinsicht – bitte konkret nach Minuten, Stunden und Tagen angeben)?
9. Ab wann gilt eine Meldung als nicht mehr zeitnah (bitte in Minuten, Stunden und Tagen angeben)?
10. In wie vielen der 201 beim LBA gemeldeten Störungen wurde im Jahr 2012 eine Untersuchung vorgenommen?
- a) In wie vielen der 201 beim LBA gemeldeten Störungen konnte im Jahr 2012 eine vollständige Untersuchung, aufgrund einer zeitnahen und vollständigen Bereitstellung aller zu untersuchenden Gegenstände, vorgenommen werden?
  - b) Wie viele dieser Fälle davon sind der BFU bekannt?
  - c) Wie viele dieser Fälle konnte die BFU gemäß einer zeitnahen Meldung untersuchen, um letztlich auch aufgrund technischer Parameter zwischen Störung, schwerer Störung und Unfall differenzieren zu können?
  - d) Zu welchem Ergebnis führten die Untersuchungen durch die BFU?
11. In wie vielen der 54 beim LBA gemeldeten Störungen wurde im Jahr 2011 eine Untersuchung vorgenommen?
- a) In wie vielen der 54 beim LBA gemeldeten Störungen konnte im Jahr 2011 eine vollständige Untersuchung, aufgrund einer zeitnahen und vollständigen Bereitstellung aller zu untersuchenden Gegenstände, vorgenommen werden?
  - b) Wie viele dieser Fälle davon sind der BFU bekannt?
  - c) Wie viele dieser Fälle konnte die BFU gemäß einer zeitnahen Meldung untersuchen, um letztlich auch aufgrund technischer Parameter zwischen Störung, schwerer Störung und Unfall differenzieren zu können?
  - d) Zu welchem Ergebnis führten die Untersuchungen durch die BFU?
12. In wie vielen der 22 beim LBA gemeldeten Störungen wurde im Jahr 2010 eine Untersuchung vorgenommen?
- a) In wie vielen der 22 beim LBA gemeldeten Störungen konnte im Jahr 2010 eine vollständige Untersuchung, aufgrund einer zeitnahen und vollständigen Bereitstellung aller zu untersuchenden Gegenstände, vorgenommen werden?
  - b) Wie viele dieser Fälle konnte die BFU gemäß einer zeitnahen Meldung untersuchen, um letztlich auch aufgrund technischer Parameter zwischen Störung, schwerer Störung und Unfall differenzieren zu können?
  - c) Zu welchem Ergebnis führten die Untersuchungen durch die BFU?

13. In wie vielen der 44 beim LBA gemeldeten Störungen wurde im Jahr 2009 eine Untersuchung vorgenommen?
  - a) In wie vielen der 44 beim LBA gemeldeten Störungen konnte im Jahr 2009 eine vollständige Untersuchung, aufgrund einer zeitnahen und vollständigen Bereitstellung aller zu untersuchenden Gegenstände, vorgenommen werden?
  - b) Wie viele dieser Fälle davon sind der BFU bekannt?
  - c) Wie viele dieser Fälle konnte die BFU gemäß einer zeitnahen Meldung untersuchen, um letztlich auch aufgrund technischer Parameter zwischen Störung, schwerer Störung und Unfall differenzieren zu können?
  - d) Zu welchem Ergebnis führten die Untersuchungen durch die BFU?
14. In wie vielen der 18 beim LBA gemeldeten Störungen wurde im Jahr 2008 eine Untersuchung vorgenommen?
  - a) In wie vielen der 18 beim LBA gemeldeten Störungen konnte im Jahr 2008 eine vollständige Untersuchung, aufgrund einer zeitnahen und vollständigen Bereitstellung aller zu untersuchenden Gegenstände, vorgenommen werden?
  - b) Wie viele dieser Fälle davon sind der BFU bekannt?
  - c) Wie viele dieser Fälle konnte die BFU gemäß einer zeitnahen Meldung untersuchen, um letztlich auch aufgrund technischer Parameter zwischen Störung, schwerer Störung und Unfall differenzieren zu können?
  - d) Zu welchem Ergebnis führten die Untersuchungen durch die BFU?
15. Wie viele der sieben im Jahr 2012 von der BFU als schwere Störungen klassifizierten Ereignisse wurden der BFU auch als solche gemeldet?
16. Wie viele der sechs im Jahr 2011 von der BFU als schwere Störungen klassifizierten Ereignisse wurden der BFU auch als solche gemeldet?
17. Wurde das von der BFU im Jahr 2010 als schwere Störung klassifizierte Ereignis der BFU auch als solche gemeldet?
18. Wurden die beiden von der BFU im Jahr 2009 als schwere Störungen klassifizierte Ereignisse der BFU auch als solche gemeldet?
19. Wie viele der vier von der BFU im Jahr 2008 als schwere Störungen klassifizierten Ereignisse wurden der BFU auch als solche gemeldet?
20. Sollten sich aus den Fragen 15 bis 19 Differenzen ergeben, welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung hieraus?
21. Findet Artikel 2 Nummer 17 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 auf die neurologischen Schäden von Beteiligten infolge von Ereignissen mit kontaminierter Kabinenluft Anwendung und insbesondere die Nummern 17a, 17d und 17f, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 4. Dezember 2013

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**