

## Kleine Anfrage

der Abgeordneten Halo Saibold, Monika Knoche, Dr. Jürgen Rochlitz, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

### Einsatz von Insektenvernichtungsmitteln in Passagierflugzeugen

Um die Ausbreitung von krankheitsübertragenden Insekten, wie z. B. der Anopheles-Mücke, die Malaria überträgt, zu verhindern, machen einige Länder die Erteilung der Landeerlaubnis für Passagierflugzeuge davon abhängig, ob vorab eine Desinsektion („Entwesung“) durchgeführt wurde.

Bei bundesdeutschen Fluggesellschaften werden zur Desinsektion der Innenräume von Passagierflugzeugen Sprays mit den insektiziden Wirkstoffen Pyrethrum und Permethrin eingesetzt. Einige Fluggesellschaften führen – in Übererfüllung der Vorschriften –, alle 100 Tage ein sogenanntes „residual treatment“ (Langzeitbehandlung) und zusätzlich die Desinsektion während der Flüge durch.

Die Praxis der Desinsektion ist fragwürdig und problematisch. Bordpersonal und Passagiere berichten über zum Teil erhebliche gesundheitliche Beeinträchtigungen: Kopfschmerzen, Schwindel, Engegefühl, Mißempfinden im Gesicht, an Händen und Beinen, Haut- und Schleimhautreizungen, Atembeschwerden mit Husten und asthmatische Reaktionen. Eine besondere Rolle scheinen Pyrethroide bei der Herausbildung des sogenannten Multiple Chemical Sensitivity Syndrome zu spielen. Flugbegleiterinnen und -begleiter berichten außerdem über Symptome wie Schlafstörungen, Erschöpfungszustände, Haarausfall, hormonelle Veränderungen, Darmbeschwerden und Pilzinfektionen. Die gesundheitlichen Beeinträchtigungen des Bordpersonals, insbesondere jedoch der Piloten, können erhebliche Auswirkungen auf die Flugsicherheit haben.

Die Frankfurter Staatsanwaltschaft ermittelt derzeit nach eigenen Angaben gegen verschiedene Airlines (u. a. Lufthansa) wegen des Verdachts der fahrlässigen Körperverletzung durch den Einsatz von Permethrin („Gift im Flugzeug – Der Einsatz von Insektenvernichtungsmitteln in Passagierflugzeugen“, hg. vom Pestizid Aktions-Netzwerk e.V., Hamburg 1996, S. 26).

Laut Bundesinstitut für gesundheitlichen Verbraucherschutz und Veterinärmedizin sind derzeit keine Anwender- und Betroffenen-

schutzmaßnahmen vorgesehen. Es existiert keine Informationspflicht, Passagiere werden nicht über den Insektizideinsatz informiert, weder von den Fluggesellschaften noch von den Reisebüros.

In Deutschland ist derzeit keine Behörde für die Regelung der Desinsektion zuständig, da Deutschland als Zielland keine Desinsektion vorschreibt und da die Desinsektion außerhalb der deutschen Grenzen stattfindet. Das Bundesinstitut für gesundheitlichen Verbraucherschutz und Veterinärmedizin ist insofern nationaler Ansprechpartner, da es in der Weltgesundheitsorganisation (WHO) mitarbeitet und sich mit der Thematik des Einsatzes von Pyrethroiden und Pyrethrum befaßt.

Die Notwendigkeit der Desinsektion ist strittig: Laut WHO wurden in den vergangenen 20 Jahren weltweit nur 50 Fälle von Flughafen- und Landebahnmalaria registriert. Nach Angaben des Robert-Koch-Instituts wurde in den letzten neun Jahren in der Bundesrepublik Deutschland kein einziger Fall dokumentiert. Nach Ansicht des Pestizid Aktions-Netzwerk e.V. (PAN) steht die Gefährdung der Passagiere und des Bordpersonals durch die Desinsektion in einem Mißverhältnis zu den mit der Einschleppung von Insekten durch Passagierflugzeuge verbundenen Gefahren. Unsinnig ist der Zwang zur Desinsektion für Flugzeuge, die in Ländern der gemäßigten Klimazone starten, in denen die Malaria nicht verbreitet ist. Bereits heute sind bedeutende Vektoren gegenüber den eingesetzten Pyrethroiden resistent. Im übrigen sind die in verschiedenen Ländern bestehenden Desinsektionsvorschriften realitätsfern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Bundesbehörden obliegen welche Zuständigkeiten über Teilaspekte der Desinsektion (Anordnung, Durchführung, Rückstandsproblematik, gesundheitlicher Verbraucherschutz etc.)?
2. Betrachtet die Bundesregierung trotz der dem Bundesinstitut für gesundheitlichen Verbraucherschutz und Veterinärmedizin (BgVV) nach § 16 Chemikalien-Gesetz gemeldeten Vergiftungsfälle durch den Einsatz von Permethrin in Innenräumen, unter denen auch mindestens ein gemeldeter Vergiftungsfall durch den Einsatz von Permethrin in Flugzeuginnenräumen ist, Permethrin als geeigneten insektiziden Wirkstoff zur Durchführung der Desinsektion in Flugzeuginnenräumen?
3. Plant die Bundesregierung Untersuchungen zu Langzeitschäden bei Personen, die Pyrethroiden in niedrigen Konzentrationen über einen längeren Zeitraum ausgesetzt sind?
4. Sieht die Bundesregierung – vor dem Hintergrund, daß laut BgVV bei der Durchführung der Desinsektion in Flugzeuginnenräumen keine Anwender- und Betroffenenenschutzmaßnahmen vorgesehen sind – Handlungsbedarf, um den Anwender- und Betroffenenenschutz speziell bei Schwangeren,

empfindlichen Personen wie Asthmatikern und Personen mit MCS-Syndrom und bei Flugbegleitern, künftig zu gewährleisten?

5. Ist die Bundesregierung der Meinung, daß von den gesundheitlichen Beeinträchtigungen bei Piloten, die durch den Einsatz der Desinsektionsmittel in Flugzeuginnenräumen entstehen können, eine Gefährdung der Flugsicherheit ausgeht?

6. Zieht die Bundesregierung Konsequenzen aus der vom Bundesinstitut vertretenen Ansicht, daß wegen der Rückstandsproblematik auf den Einsatz von Langzeitpyrethroiden in den Flugkabinen verzichtet werden sollte?

Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung?

Wenn nein, warum zieht die Bundesregierung keine Konsequenzen?

7. Plant die Bundesregierung einen Gesetzentwurf, in dem die Information der Passagiere über den Einsatz von Pyrethroiden zur Durchführung der Desinsektion, die von den Fluggesellschaften und den Reiseveranstaltern bisher nicht geleistet wurde, gesetzlich verankert, also eine Informationspflicht der Fluggesellschaften bzw. Reiseveranstalter gegenüber den Passagieren gesetzlich festgeschrieben wird?

Wenn ja, in welcher Form?

Wenn nein, warum nicht?

8. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit gesetzlicher Regelungen, um zu verhindern, daß Fluggesellschaften über die Vorschriften der Zielländer und die Empfehlungen von WHO und ICAO (International Civil Aviation Organization) hinausgehend, zwei Formen der Desinsektion, nämlich während der Flüge und als „residual treatment“, parallel durchführen?

9. Plant bzw. erarbeitet die Bundesregierung derzeit eine gesetzliche Regelung zum Einsatz von Pyrethroiden?

Wenn ja, mit welchen Inhalten und zu welchem Zeitpunkt ist mit einem Inkrafttreten zu rechnen?

10. Sieht die Bundesregierung eine Möglichkeit, die gesundheitliche Unversehrtheit bundesdeutscher Staatsbürger in Flugzeugen bundesdeutscher Fluggesellschaften zu gewährleisten, wenn die Flugzeuge das bundesdeutsche Staatsgebiet verlassen?

11. Wie schätzt die Bundesregierung den Nutzen der Desinsektion vor dem Hintergrund von nur 50 dokumentierten Fällen von Flughafen-Malaria weltweit in 20 Jahren und nur zwei dokumentierten eventuellen Fällen in der Bundesrepublik Deutschland (laut Robert Koch Institut) im Verhältnis zum Gesundheitsrisiko für Flugpersonal und Passagiere ein?

12. Wie schätzt die Bundesregierung das Risiko einer Verschleppung von Vektoren (Krankheitsüberträger) aus der Bundesrepublik Deutschland in die Länder ein, die als Zielländer die Desinsektion vorschreiben?

13. Wie schätzt die Bundesregierung das relative Risiko einer Verschleppung von Vektoren in Flugzeuginnenräumen im Verhältnis zu anderen Verschleppungswegen ein?
14. Welche Möglichkeiten der Einflußnahme auf die Empfehlungen von WHO und ICAO zur Durchführung der Desinsektion sieht die Bundesregierung?
15. Ist der Bundesregierung die Forderung bekannt, daß durch eine pragmatische Zusammenarbeit zwischen BgVV und Lufthansa Alternativen zur Desinsektion von Flugzeuginnenräumen entwickelt werden sollen, die das Pestizid Aktions-Netzwerk in Hamburg (PAN e.V.) in einer Informationsschrift vom Dezember 1996 vorgeschlagen hat?  
Setzt sich die Bundesregierung für eine solche Lösung ein?  
Wenn nein, warum nicht?
16. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Entwicklung von Alternativen zur Desinsektion zu fördern und zur Anwendungsreife zu bringen?  
Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung in diese Richtung?
17. Gibt es Bestrebungen der Bundesregierung, mit Staaten, die als Zielland die Desinsektion vorschreiben, bilaterale Verträge zur Änderung der Desinsektionsvorschriften des Ziellandes gegenüber bundesdeutschen Fluggesellschaften oder Flügen, die von der Bundesrepublik Deutschland aus starten, abzuschließen?  
Wenn ja, mit welchen Staaten?  
Wenn nein, sieht die Bundesregierung andere Möglichkeiten, gegenüber diesen Staaten in Richtung einer Änderung der Desinsektionsvorschriften einzuwirken?
18. Gibt es andere Gründe, z. B. die Tötung von Schaben, aus denen die Bundesregierung die Durchführung der Desinsektion mit Pyrethrum oder Pyrethroiden in Flugzeuginnenräumen für notwendig hält?  
Wenn ja, welche und warum?

Bonn, den 29. Januar 1997

**Halo Saibold,  
Monika Knoche,  
Dr. Jürgen Rochlitz,  
Albert Schmidt (Hitzhofen),  
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**